

Kære Medlem af Transportudvalget

Høringssvar til "Folketingets Transportudvalg beder om input til parlamentarisk arbejdsgruppe om effektive processer for godkendelse af anlægs- og byggeprojekter" med tidsfrist 3. juli 2024

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske og forvaltningsmæssige aspekter.

Folketingets Transportudvalg vil nedsætte en **parlamentarisk arbejdsgruppe** "for at forbedre borgerinddragelsen i og effektivisere processerne for godkendelser af store anlægs- og byggeprojekter" og har derfor sendt tiltaget i offentlig høring [1] med tidsfrist den 3. juli 2024. Høringens formål er "muliggørelse af en mere transparent, demokratisk og omkostningseffektiv sagsbehandling af større infrastrukturprojekter og vedvarende energi-projekter" [2]. Der er altså tale om 2 elementer: 1) **Borgerinddragelse** med bedre demokratisk sagsbehandling og 2) Processerne for **godkendelser**. Tiltaget omfatter 2 fagområder: a) **Anlægs- og byggeprojekter** og b) Projekter for **vedvarende energi** (VE).

Tiltaget med nedsættelse af en parlamentarisk arbejdsgruppe er kommet i stand grundet en meget stor folkelig modstand mod Transportministeriets projekter, hvorfor Transportministeriet søger en løsning, der kan fremme godkendelsesprocedurerne – "Modstanden medfører bl.a., at godkendelse af projekterne kan trække ud. Resultatet kan være fastlåste situationer og projekter, der bliver udskudt eller aflyst, hvor skatteborgere har betalt for dyre forberedelser." Transportministeriet refererer til Michael Svane, formand for den selvbestaltede Kattegatkomité, der citeres med udtalelsen "Modstanden vokser mod store infrastrukturprojekter. Løsningen er tidligere borgerinddragelse". Transportministeriet anerkender ikke den store folkelige modstand mod infrastrukturprojekterne med en overvejelse om at skrinlægge projekterne. I stedet søger Transportministeriet løsninger for at omgå modstanden fra befolkningen.

Store projekter for vedvarende energi skal hurtigt igennem systemet til godkendelse ved bl.a., at "der også ses på sagsbehandlingstiden hos klageinstanser, så processen her blev kortere" og "derudover er der p.t. fokus på at opnå hurtigere godkendelser af VE-projekter fra bl.a. EU." Dette medfører at borgernes legitime forbehold og modstand adresseres uden rimelige sagsbehandlingstider og inddragelse af relevante instanser og lovgivning, specielt EU-traktaten.

Vi værdsætter, at der er en debat, men finder, at beretningen for en parlamentarisk arbejdsgruppe udelukkende fokuserer på at "effektivere" processerne for hurtigere godkendelse og kortere sagsbehandling. Vi opfordrer til, at Transportudvalgets fokus i stedet er på færre og nødvendige projekter med længere, bedre og mere detaljerede processer, især VVM-processer, samt at sikre overholdelse af eksisterende dansk- og EU-lov. Formål og nytteværdi er forskelligt i anlægs- og byggeprojekter og i vedvarende energi projekter. Vedvarende energi projekter bør forankres i eget ministerium. Vi foreslår tiltag og kommenterer på høringsmaterialet i nedenstående:

1. **Modstand mod anlægs- og byggeprojekter.** Den store modstand mod anlægs- og byggeprojekter skyldes først og fremmest en legitim modstand mod unødvendige projekter. Modstanden forstærkes af mangelfulde høringsprocesser og når høringssvar ikke indgår i beslutningsprocessen. Det er en politisk proces om anlægs- og byggeprojekter skal igangsættes, hvorfor debatten skal tages i Folketinget og i offentligheden. Det er et forvaltningsproblem, at processerne er mangelfulde og til tider ulovlige. Opstrammes forvaltningens tilgang med større respekt for og kvalitet i processerne, undgås unødigt misbrug af midler til forundersøgelser og høringsprocesser – det kan så på et tidligt tidspunkt afklares, om projekterne er nødvendige eller fører til samfundsmæssige tab og projekterne derfor skrinlægges. Skrinlægning af projekter er et gode, ikke et onde.

2. **Manglende respekt for høringsprocessen.** Der er ofte en manglende respekt for interesseorganisationers eller borgeres arbejde, deltagelse i og afgivelse af hørings svar med meget korte høringsprocesser, til tider mindre end 5 uger, og oftest med tidsfrist i ferieperioder. Høring om en parlamentarisk arbejdsgruppe er i sig selv et udtryk for den manglende respekt med 5 ugers høringsfrist, tidsfrist 3. juli og uden nogen debat i Folketinget eller i offentligheden om tiltaget. Der er næsten ingen eksempler på, at hørings svar fra interesseorganisationer eller borgere har medført ændringer, eller at projekter er droppet uden retssager og klager til bl.a. ankenævn. Hørings svar fra andre ministerier tages ofte ikke alvorligt. Et eksempel blandt mange er Forsvarets hørings svar til Egholmlinjen eller Miljøministeriets hørings svar til udvidelsen af Kalundborgmotorvejen, der medførte endnu en høringsrunde. Forskeres bekymringer bliver ikke anset som tilstrækkelige til ændringer af materiale og lovforslag, og bl.a. Lynetteholmen har set en række fremtrædende forskere rejse en stribe bekymringer og faktuelle indsigelser. Økonomiske betragtninger negligeres, som det ses for bl.a. Egholm, Kalundborg, Als-Fyn og en eventuel Kattegatforbindelse, der alle medfører samfundsmæssige tab og er underfinansierede. Natur, miljø og klima taber ved hver eneste høring for anlægs- og byggeprojekter.
3. **Overholdelse af EU og dansk lovgivning.** Professionelt udførte høringsprocesser bidrager til at hørings svar omhandler varierede emner, højner kvaliteten og når ud til mange interessenter. De vigtigste emner i en høringsproces er oftest miljø og finansiering. Transportministeriets anvendelse af statsgarantimodellen er af 2 omgange erklæret uforenelig med EU-traktaten. Første gang var i 2020, hvor EU-Kommissionen [3] med tilbagevirkende kraft til 1. januar 2019, erklærede statsgarantimodellen anvendt ved Femernforbindelsen for ulovlig. Anden gang var den 13. februar 2024 [4], hvor EU-Kommissionen afsagde endelig kendelse i sagen om anvendelse af statsgarantimodellen for Øresundforbindelsen og fandt at der var tale om ulovlig statsstøtte, og at lån skal optages på markedsvilkår. Borgerbevægelsen mod Egholmlinjen – 3. Limfjordsforbindelse – fik foretræde i EU-parlamentet og med indikation af, at EU-Kommissionen vil igangsætte en undersøgelse af Transportministeriets manglende inddragelse af relevant EU-lovgivning, herunder habitatsdirektivet og Natur2000 arter. Det er ikke kun de statsejede selskabers ellers Transportministeriets høringsprocesser, der er mangelfulde, de kommunale er ligeledes mangelfulde, bl.a. de seneste fra Ålborg, Århus, København og Randers Kommune ved Svaneholmgrøften, udvidelse af Århus Havn, Lynetteholm og Nordic Waste. Den manglende evne til at overholde lovenes formål har medført en række retssager, der kun forventes at blive flere og større. Især har forholdene omkring Lynetteholm medført retssager. Der er klart et behov for at stramme op på ministeriers, kommuners og statsligt ejede selskabers høringsprocesser med målet at følge lovgivningen i Danmark og EU. Her kan en tværministeriel arbejdsgruppe komme langt og en opstramning vil begrænse behovet for retssager. Danmark er forpligtiget til at efterleve Espoo konventionen ved at inddrage andre landes miljøorganisationer og statslige myndigheder så tidligt som overhovedet muligt ved projekter, der har indvirkning på tværs af grænser. Her har Danmark fejlet i flere projekter, bl.a. i forbindelse med Lynetteholm, Danmarks Havplan, kabellægning fra Bornholm til Sjælland og en eventuel Kattegatforbindelse.
4. **Anlægslove.** Den stigende anvendelse af anlægslove udfordrer vores demokrati ved at tilsidesætte eksisterende lov og demokratiske processer, især tilsidesættes kommunale lokalplaner og bl.a. Miljøministeriets indsigelser. Det er en klart fordyrende proces, at Folketinget beslutter love, hvorefter statslig og kommunal administration opbygger ekspertise til at efterleve lovene, og så bliver lovene erstattet af anlægslove med ansvar hos Transportministeriet eller statslige selskaber administreret af Transportministeriet. Beslutninger om anlægsprojekter tages i stigende grad udenfor den "normale" politiske beslutningsproces, hvor Infrastrukturplanen 2035 er et eksempel på, at beslutninger tages i

en lukket forligskreds uden mulighed for en offentlig og transparent debat og ændringer baseret på befolkningens hørings svar. Beslutningsprocessen skal tilbage til Folketinget og projekterne skal følge lovene i stedet for anvendelse af anlægslove. Opbygning af ekspertise og administration er bedst forankret i ministerier, der har ressortområdet, end parallel opbygning i Transportministeriet eller statslige selskaber.

5. **Salamimetoden.** De mangelfulde høringsprocesser, især vurderingerne af virkninger på miljøet (VVM), skaber yderligere modstand og skyldes meget ofte anvendelse af salamimetoden, hvor dele af et projekt vurderes selvstændigt og ikke i sin helhed eller dets forbundethed. Det er præcist, hvad Miljøankenævnet i juni 2024 rådgav Ålborg Kommune omkring i forbindelse med Svaneholmgrøften [5], hvor nævnet udtalte at VVM var *"i strid med lovens formål at opdele projekter i delprojekter, og hvis der er tale om flere projekter, er det nødvendigt at overveje projekternes forbundethed."* Ålborg Kommune havde ikke medvurderet fremtidige udledninger fra grundvandssænkningen knyttet til Egholmmotorvejen, og Vejdirektoratets VVM havde ikke medtaget Ålborg Kommunes planer om, at grøften skulle graves dybere og bredere. Afværgeforanstaltninger og asbests depoter indgår i den ene men ikke den anden VVM, der så har andre forbundet elementer, der ikke indgår i den første VVM. Salamimetoden er bredt anvendt og især omkring Lynetteholm har den haft katastrofal betydning for Danmarks manglende evne til at overholde forpligtelser for forholdene i Østersøen ved at sikre at saltvandsindstrømningen forbliver uforandret og ikke blokeres. Det er den samme, men kraftigt forværret situation, en eventuel Kattegatforbindelse vil medføre med blokering af saltvandsindstrømningen til Østersøen.
Der skal i videre udstrækning anvendes Strategisk Miljøvurdering (SMV) for at sikre, at projekternes forbundethed er adresseret, og de enkelte projekters VVM skal medvurdere andre projekter.
6. **Transportministeriet evner kun at varetage anlægs- og byggeprojekter.** Ministerier skal i videre udstrækning fokusere på egne ressortområder og ikke tilføres en række "ad hoc" opgaver, der presser ministerierne. Transportministeriet er udfordret og evner ikke at gennemføre så mange og så store projekter samtidig. Med ekstraopgaver som bl.a. minkerstatning og vedvarende energi bliver "sagsgangen" for uens, uden detaljer og "juppet" igennem. Vi forslår derfor, at eksisterende projekter og høringer for kommende projekter indenfor VE overføres fra Transportministeriet til et andet eller bedre eget ministerium – Ministeriet for Vedvarende Energi - så dette vigtige område kan varetages bedre. Tilsyn med havne, bl.a. By&Havn og havne i Odense, Århus og Frederikshavn, kan overføres til Kystdirektoratet eller Indenrigsministeriet.
7. **Rådgivere og lobbyisme.** De mangelfulde høringsprocesser kan i vid udtrækning tilskrives de valgte rådgivere for Transportministeriets infrastrukturprojekter. De samme rådgivere anvendes igen og igen, og der er ingen rådgivere fra internationale rådgivningsfirmaer, som kunne sikre en større uvildighed og nye relationer. En rådgiver kan lave forundersøgelser, en anden design, men hvor den første rådgiver efterfølgende kontraheres som hovedrådgiver på anlægsarbejdet. På det næste projekt byttes rollerne. Det skaber en træghed mod forandring og betvivler rådgivernes interesser, samt udfordrer kvaliteten af undersøgelserne og processerne.
Man kan stille spørgsmålet, om udfordringerne i høringsprocesserne kan tilskrives forudindtagede rådgivere, der skriver det, de tror Transportministeriet gerne vil høre. Der er meget få, hvis nogle, eksempler på undersøgelser, der advarer mod at fortsætte et projekt, og hvor rådet er fulgt. For at undgå interessekonflikt, opfordres det til, at Transportministeriet på eget initiativ sikrer, at en rådgiver ikke kan kontraheres på mere end en fase af et projekt, og at gruppen af rådgivere udvides med flere internationale og også mindre danske rådgivere.
8. **Igangsættelse af forundersøgelser, der leder til høringsprocesser.** Forudsætningerne for succesfulde høringsprocesser er mange, men nok mest, at det er besluttet. Det er ikke altid klart, om der ligger en

fuldgyldig beslutning bag ved en høringsproces. Det er til tider som om, at ministerierne, især Transportministeriet, agerer lidt på egen hånd. Det mest grelle eksempel er nok Transportministeriets udbud ved Sund & Bælt af "Rammeaftale om yderligere forundersøgelser for miljø og bæredygtighed til Kattegatforbindelsen – Kyst-Kyst" [6], der måtte annulleres i oktober 2022. Ingen havde bedt eller hørt om rammeaftalen. Og det på trods af at Transportminister Trine Bramsen i juni 2022 udtalte, at "Forundersøgelsen af Kattegat giver ikke grundlag for at igangsætte projektet. Således vil der ikke blive iværksat konkrete anlægsaktiviteter." [7] Transportministeriet tilgang til forundersøgelser og anvendelse af offentlige midler er noget overraskende. I Forslag til Finanslov 2024, *Finansiering af analyser, Analyser mv. i regi af Sund og Bælt Holding A/S*, har det været nødvendigt fra Finansministerens side, at præsidere, at "Der kan således ikke overføres bevilling med henblik på gennemførelse af nye analyser af nye projekter" (side 3068) [8].

Vi foreslår en timeout for alle anlægs- og byggeprojekter, og at der nedsættes en tværministeriel arbejdsgruppe med repræsentanter fra kommuner og statslige selskaber, parallelt med den parlamentariske arbejdsgruppe, med målet at sikre høringsprocesser i henhold til dansk lovgivning og EU-lovgivning. Dette skal give interesseorganisationer og borgere indflydelse og sikre, at anlægs- og byggeprojekter kun igangsættes efter detaljerede politiske drøftelser af nødvendigheden af projekterne. Opstramning på interne procedurer skal sikre, at gældende lov overholdes, hæver standarderne for høringer og høringsmateriale, og ikke opdeler projekter i delprojekter uden hensyntagen til forbundethed (salamimetoden). Vi foreslår også, at projekter for vedvarende energi overflyttes til eget ministerium.

[1]

https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/68766?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMATAAR2g0GoBaDQ_iQYi9O2QFas89QwQcLOfXVolh0JMqmc-SeL94UpG7Ne2xX8_aem_AMB6oHYEVRyhfoSLmIEYQ

[2] <https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/31d0b8f7-28b9-4023-9dcb-97ff646d1646/H%C3%B8ringsbrev.pdf>

[3] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020D1472>

[4] https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202422/SA_52617_369.pdf

[5] <https://mfkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/8b5f0c67-9bc3-4205-927e-864d7d76721d?highlight=Svanholmgr%C3%B8ften>

[6] <https://bygtek.dk/licitation/12094>

[7] <https://www.trm.dk/nyheder/2022/forundersoegelsen-af-fast-kattegatforbindelse>

[8] <https://fm.dk/media/27253/forslag-til-finanslov-for-finansaaret-2024.pdf>

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland"

Bestyrelsesmedlem,
Lars Bagge Hommel-Nielsen

bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"

Forperson,
Peter Askjær

bestyrelsen for "Kattegatforbindelse – NEJ TAK"

Forperson,
Anna Dyrvig

bestyrelsen for "Nej tak til motorvej på Asnæs"

Forperson,
Jacob Bregnballe

bestyrelsen for "Nej til motorvej på Røsnæs"

Bestyrelsesmedlem,
Dorete Dandanell