

Hæderlig og demokratisk proces	3. Limfjord proces
2011	
Høringer bør ikke placeres midt i sommerferier eller juleferier	Høring placeres midt i sommerferien 2011 med offentligt møde 18. august.
Den offentlige høring skal have betydning for projektets vurdering	Vejdirektoratet tilbageviser næsten al kritik på trods af Danmarksrekord i hørings svar (1700)
Kommune, region og stat skal lytte på den offentlige hørings resultat, før de vælger linjeføring	Både Region Nordjylland og Aalborg kommune tager i 2011 stilling til linjeføringen INDEN hørings svarene og Vejdirektoratets notater hertil er udgivet og Vejdirektoratet er kommet med deres indstilling til sagen (som dog så var for Egholm-linjen).
2014	
Rapporter fra Vejdirektoratet bør afsluttes med en fyldestgørende konklusion omkring projekternes mest centrale punkter	Konsolideringsrapporten fra 2014 får ikke med i konklusionen, at Limfjordstunnelen kun ville blive aflastet med 17 %, hvilket er en sensation, der jo nærmest gjorde projektet udeligt i forhold til dets hovedformål, at aflaste Limfjordstunnelen. Tallene findes på rapportens sidste sider.
Når store beslutninger skal tages, bør det ske i fuld offentlighed i forsamlinger defineret af grundloven og med forudgående debat, som alle kan følge med i.	Mange politikere hævder, at linjeføringen er fastsat i 2014. Der henvises til et lukket møde mellem en række transportordførere på Christiansborg, efter selve folketinget var taget på ferie. Mødet handlede egentlig om udmøntning af disponible midler i en Infrastrukturfond. Fastsættelsen af linjeføringen blev formentlig "solgt" på en slags marked mod at infrastrukturprojekter andre steder i landet fik ekstra penge.
2019	

<p>Folketinget skal have et alsidigt beslutningsgrundlag, når linjeføringen skal fastlægges ved anlægsloven.</p>	<p>Transportministeren vælger alene at opdatere VVM for den vestlige linjeføring. Det politisk forlig fra 2014, som ikke er en formel beslutning, men i politikernes selvforståelse regnes for en sådan, bruges som anledning til den ensidige undersøgelse. Det kritiseres kraftigt, men kritikerne har ikke politisk flertal. Vejloven kræver faktisk at der skal undersøges rimelige alternativer, dette klarer man ved at forskyde vejen nogle få meter nogle steder og kalde dette alternativer.</p>
<p>Folketinget skal ikke lade sine prioriteter påvirke af økonomiske bidrag fra interessenter</p>	<p>Aalborg kommune tilbyder staten 600 mio. kr. i tilskud formentlig med valg af en vestlig Limfjordsforbindelse som forudsætning.</p>
<p>Organisationer finansieret af kommunale penge og hvor kommunen sætter folk af til at hverve medlemmer skal forholde sig neutralt til kontroversielle politiske spørgsmål.</p>	<p>Aalborg kommune sammenblender en beskæftigelsesordning for virksomheder med at disse – af og til uvidende – via deres medlemskab af en "alliance" bliver brugt til lobbyisme for en vestlig linjeføring overfor politikerne på Christiansborg.</p>
<p>Et byråd skal ikke kunne binde byråd i kommende valgperioder til at forære staten store pengebeløb.</p>	<p>Aalborg kommune har lovet staten at man i 20 år frem vil overføre 30 mio. kr. hvert år som bidrag fra "Aalborg Alliancen" - dog betalt af kommunen - til staten for motorvejsprojektet vest om byen. Et projekt, som et stort antal borgere er imod.</p>
<p>2020</p>	
<p>Materiale betalt af det offentlige, skal være neutralt og skal tale sandt.</p>	<p>Region Nordjylland har i mange år finansieret komiteen "3. Limfjordsforbindelse.nu" der på deres hjemmeside agiterer kraftigt for den vestlige linjeføring og tilmeld påstår, at folketinget allerede har truffet beslutning om denne. De har også ansat konsulenter til at være fortalere for den vestlige løsning for skattepenge.</p>
<p>2021</p>	

<p>Vejdirektoratet skal afholde offentlige møder om projekterne</p>	<p>Man valgte ikke at holde offentligt møde i 2021 på grund af Corona. Vi fik i stedet et online-møde som havde store tekniske problemer. Det var utilfredsstillende for mange, der havde foretrukket en udsættelse på et par måneder og et reelt møde.</p>
<p>Den offentlige høring skal have betydning for projektets vurdering</p>	<p>Vejdirektoratet nærmest afviser over 7800 (!!) hørings svar i 2021. Langt, langt de fleste påviser problemer med en motorvej via Egholm og anbefaler, at projektet droppes helt. Men projektet fastholdes nærmest uændret.</p>
<p>Spørgsmål fremsat ved høringen skal besvares fagligt forsvarligt.</p>	<p>Det påpeges i mange af de nævnte hørings svar, at Limfjordstunnelen ikke vil aflastes tilstrækkeligt med en Egholmmotorvej (kun 24 %), hvilket Vejdirektoratet på mystisk venter til at være en direkte fordel for Egholmlinjen, da det jo vil skabe større trafik på denne vej, som derfor vil få større forrentning (se svaret til den online-mødet).</p>
<p>Efterfølgende henvendelser om basale problemer ved et projekt skal tages alvorligt</p>	<p>Man afviser kapacitetsproblemer i Limfjordstunnelen med henvisning til at trafikstigningen vil ændres fra 2,4 % pr. år fra 2009-2019 til 1 % pr. år 2020-2030. Dette virker usandsynligt lavt.</p>
<p>Vejdirektoratets prognoser for trafikken skal være troværdige.</p>	<p>For 2040 regner Vejdirektoratet kun med, at der vil være 77.000 biler HDT i Limfjordstunnelen og 37.000 på vejen via Egholm (se Høringsnotatet). Det svarer til en gennemsnitlig årlig stigning på kun 0,5 % fra 2030-2040 i Limfjordstunnelen. Fra 2019-2040 regnes for begge forbindelser med en stigning, der svarer til 1,2 % pr. år. Den gennemsnitlige stigning på motorvejsnettet har været 4,1 % fra 2010-18. Dette er utroværdigt, men understøtter at en vestlig motorvej kan aflaste tilstrækkeligt i nogle år.</p>

<p>Politikere bør spille med åbne kort og stå ved deres holdninger. De bør ikke holde sig tilbage fra at deltage i den offentlige debat. En offentlig debat, hvor meninger brydes, er den bedste forudsætning for at samfundet træffer de kloge beslutninger.</p>	<p>Politikere fra by- og regionsråd, bl.a. fra Socialdemokratiet, som stemmer for Egholmforbindelsen ved enhver lejlighed, er krybet i flyverskjul i debatten. De er fuldstændig tavse i medierne om sagen. Partidisciplin gør systemet meget uflexibelt og gør den offentlige debat ligegyldig.</p>
<p>Ligesom tilfældet er i en privat virksomhed, skal man i det offentlige kunne ændre en beslutning, hvis man finder vægtige argumenter for dette. Det kaldes rettidig omhu.</p>	<p>Politikerne har ikke den samme motivation til at fravige egne fejlagtige beslutninger. Det er også et prestigetab. De har ikke egen økonomi i klemme, og det er i øvrigt også staten og ikke kommunekassen, der risikerer en fejlinvestering på 7 mia. kr. Så denne "fornuftsmekanisme" findes ikke.</p>
<p>Transportministeren bør møde sine kritikere med interesse og gå positivt ind i en debat om projekter, der påvirker lokalt og forholde sig seriøst til, hvad der er den bedste løsning.</p>	<p>Transportministeren har skjult sig ved sine besøg i Aalborg, som har været holdt hemmeligt til sidste øjeblik. Ved konkret kritik af projektet taler han uden om og henviser til, at det er den linjeføring, som Aalborg Kommune og Region Nordjylland går ind for. Han fralægger sig dermed ansvaret for beslutningen.</p>
<p>Transportministeren bør tage sundhedsrisici ved projekter alvorligt</p>	<p>Transportministeren gør 19/11 grin med en kritiker ved en forespørgsel i folketinget og siger, at man hverken regner med at finde asbest eller enhjørninger ved udgravning til Egholmtunnelen.</p>
<p>Vejdirektoratets kortmaterialer om projektet skal være korrekte.</p>	<p>Der benyttes et kort i VVM 2021 og i udkastet til loven, hvor en lang række virksomheder m.m. i Aalborg Øst er angivet som marker eller er skåret helt væk fra kortet. Virksomheder, som kunne synliggøre, at en østlig løsning vil være mere brugbar.</p>
<p>Høringer bør ikke placeres midt i sommerferier eller juleferier</p>	<p>Den aktuelle høring vedr. anlægsloven er placeret i december med sidste dato 2. januar.</p>

<p>Landspolitikkerne bør forelægges retvisende materiale om de sager, der skal behandles, især hvad angår CO2 virkning.</p>	<p>Regeringens Infrastrukturplan blev lanceret som CO2 neutral - eller endda en smule positiv, hvilket var med til at sikre det politiske grundlag. Efterfølgende er det kommet frem at hele CO2 aftrykket fra anlægsfasen ikke er blevet medregnet (se Ingeniøren 27/1-2022)</p>
<p>Landspolitikkerne bør ikke tage stilling til linjeføringen før</p> <ul style="list-style-type: none"> -høringsfasen er slut, -de enkelte høringssvar er behandlet og besvaret og -Vejdirektoratet har draget sin samlede konklusion om, hvor vidt projektet kan anbefales. 	<p>En række politikere på Christiansborg har aftalt en Infrastrukturplan i juni 2021 inden at VVM-processen var afsluttet. Høringssvarene var ikke færdigbehandlet på det tidspunkt, og Vejdirektoratet havde ikke draget deres konklusion omkring, hvad de vil anbefale. Det skete først midt i december 2021.</p>
<p>Lokalpolitikkerne bør ikke tage stilling til linjeføringen før</p> <ul style="list-style-type: none"> - høringfasen er slut, - de enkelte høringssvar behandlet og besvaret, - Vejdirektoratet har truffet sin samlede konklusion om, hvor vidt projektet kan anbefales - og kommune og region har haft tid til at se på sagen og forberede et møde om denne. 	<p>Indtil 13. december 2021 havde Vejdirektoratet endnu ikke draget deres konklusion om, hvorvidt de fortsat kunne anbefale projektet (oven på høringen med 7800 svar og det store fald i forrentning).</p> <p>Alligevel blev der administrativt taget forskud på en anbefaling fra Vejdirektoratet, og Aalborg Byråd og Region Nordjylland blev presset til en meget hurtig stillingtagen om projektet. Aalborg byråd skulle tage stilling allerede mandag, hvor indstillingen var skrevet fredag og muligvis ikke engang offentliggjort. Da Regionsrådet skulle behandle sagen en uges tid senere, stod følgende i dagsordenen: "Grundet den meget korte frist har høringssvaret ikke været behandlet i Udvalg for Regional Udvikling".</p>
<p>Hvis noget er forkert i materialet, der ligger til grund for en anlægslov, skal man kunne få afklaret, om der er et problem.</p>	<p>Transportministeren lægger med sin nye anlægslov op til at fjerne enhver normal klageadgang over offentlige myndigheders beslutninger i denne sag.</p>
<p>Kommunen bestemmer over kommunen og staten bestemmer over staten.</p>	<p>Transportministeren lægger med sin nye anlægslov op til at kan træffe beslutninger der sætter byrådsbeslutninger ud af kræft.</p>
<p>Rammer en høring mellem to valgperioder, bør det byråd, der sidder efter valget have det vigtigste ord at skulle have sagt.</p>	<p>Transportministeren ser ud til - med sit valg af høringsperiode i forhold til anlægsloven - at gå efter at sætte det kommende byråd sættes uden for indflydelse. Måske blev høringsperioden</p>

	<p>planlagt således, fordi transportministeren frygtede et flertal imod motorvejen i det nye byråd og ville tvinge den igennem trods et evt. nyt demokratisk flertal.</p>
<p>Det er praksis, at amerikanske præsidenter efter valget i november undlader at træffe væsentlige beslutninger, men overlader dem til den efterfølgende præsident. Dette af simpel respekt for de vælgere, der netop har stemt. Samme praksis bør gælde i Aalborg.</p>	<p>Det ville være mest hæderligt at lade beslutninger om store projekter blive truffet af det kommende byråd, nu hvor valget har fundet sted og man har et demokratisk organ på vej, der afspejler befolkningens aktuelle holdning. At presse beslutningen igennem på forhastet vis inden det nye byråd træder til, kan kun være motiveret af, at "nogen" ønsker at få deres vilje på trods af en evt. anderledes holdning i befolkningen.</p>
<p>Ved behandlingen i folketinget skal der foregå en debat, der sigter mod at man når frem til den bedste løsning på den sag, der behandles på basis af det, der bliver sagt. Befolkningen kan følge processen, da folketingets møder er åbne.</p>	<p>Adskillige partier har besluttet sig på forhånd. Flere partier har direkte erklæret dette. Folketingets behandling f.eks. argumentation fra talerstolen er derfor fuldstændig overflødig. Folketinget kan lige så godt nedlægges og medlemmerne kan bare stemme via nettet uden debat.</p> <p>Valget af linjeføring, som i allerhøjeste grad har optaget nordjyderne i 40 år, og som har været genstand for en helt kolossal debat heroppe, vil således slet ikke blive behandlet/debatteret af dem, der træffer beslutningen.</p>
<p>Når der indkaldes til høring om en anlægslov (3/12 2021 -2/1 2022), skal høringssvarene læses og behandles og besvares af Vejdirektoratet, som skal bidrage med deres kommentarer, inden sagen kommer op i folketinget.</p>	<p>Adskillige partier har besluttet sig på forhånd. Flere partier har direkte erklæret dette. Folketingets behandling f.eks. argumentation fra talerstolen er derfor overflødig.</p> <p>På samme måde er det overflødigt at afholde høringer omkring sager, som er aftalt på forhånd.</p> <p>Hvis ikke befolkningen kan give deres mening til kende, når noget er kritisabelt, vil der opstå utilfredshed. Men den har man på forhånd sikret sig imod via Anlægslovens §5 og §6, hvori de siddende politikere har befæstet deres magt. Man ofrer demokratiske</p>

mekanismer af hensyn til "projektets fremdrift". Resultatet kan meget vel blive, at samfundet disponerer forkert og at der opstår en bitterhed i befolkningen, hvilket ikke er et godt udgangspunkt for udvikling af et samfund.

Nogle kalder det dygtigt politisk håndværk at få den slags sager igennem.

Andre se det som et taktisk spil, hvor det gælder om at sætte et befolkningsflertal skakmat.

med venlig hilsen

Anders Wested
Trafikalt Folkeparti
Lindegården 38
9400 Nørresundby
mobil 20489503
anderswested@live.dk