

Den 3. juni 2022

Den oplysende motorvejsanalyse

– forslag til forbedringer

Udarbejdet af

Andra Pachai og Ellen Frydendal, Hærvejsmotorvej NEJTAK. Begge er i dialog med Vejdirektoratet med henblik på forbedringer af Vejdirektoratets rapporter.

Forord.

Dette er en vejledning i, hvordan du med et kritisk og konstruktivt sind kan gå til de dokumenter og høringer, som Vejdirektoratet sender ud i forbindelse med planlægningen af en motorvej.

Ofte raser debatten mellem tilhængere og modstandere af en motorvej, uden at det bringer parterne nærmere hinanden. Ud fra et fælles veloplyst grundlag, som Vejdirektoratets kommende rapporter forhåbentlig kan tilvejebringe, kan diskussioner hæves til et mere konstruktivt niveau. Vi vil i denne vejledning forsøge at klæde dig på til, at du kan give dit besyv med til hvad, en god rapport bør indeholde.

Skrivelsen henvender sig til almindelige borgere. Organisationer og politikere er også velkomne til at læse med.

Det er vigtigt, at du kommer med dine råd og ønsker så tidligt som muligt. Kan du nå at afgive din mening, før Vejdirektoratet er gået i gang med sin analyse, vil det være godt. Du kan give din mening til kende f.eks. på Vejdirektoratets borgermøder, inden Direktoratets MKV-analyse (MiljøKonsekvensVurdering) går i gang. Det vil være godt at skrive dine tanker ned, inden du deltager på et borgermøde. Der kan komme mange mennesker, og tiden kan være knap. Måske får du ikke den taletid, som du havde ønsket. Det vil derfor være godt, hvis du har et skriftligt notat med til den projektansvarlige til selve mødet. En anden mulighed er, at du skriver til Vejdirektoratets projektansvarlige så hurtigt som muligt og uafhængigt af borgermødet.

Ofte er der mulighed for at give sin mening til kende ved hjælp af en såkaldt høringsportal. Den er åben i en periode før og efter et borgermøde. Skriv dit hørings svar til portalen, så bliver det registreret og gemt til Vejdirektoratets behandling af alle svarene.

Vejledningen består af en lang række emner fra økonomi til spredning af mikroplast. Vælg de emner ud, som specielt har din interesse.

Hvis du står med en MKV-rapport i hånden, er dette en vejledning i, hvordan du kan give dit besyv med i høringsprocessen efter rapporten er skrevet. Bagest i vejledningen er desuden nogle konkrete råd.

Desuden forsøger vi bagest i vejledningen at beskrive Vejdirektoratet og dets arbejde mere bredt.

Denne vejledning opdateres løbende og findes på www.HaervejsmotorvejNEJTAK.DK

EMNER

Mindre indgribende alternativ

En realistisk mindre indgribende løsning end en motorvej skal med i analysen.

Miljøvurderingsloven siger, at der skal laves en undersøgelse af en alternativ mulighed til den valgte motorvejsløsning. Hvis I kan foreslå en løsning, som er mindre indgribende og stadigvæk sammenlignelig med motorvejsløsningen, så har I krav på, at dette alternativ kommer ind i kommissoriet for Vejdirektoratets MKV-analyse. Forslag til kommissorium laves i Transportministeriet og sendes derefter til afstemning i Folketinget. Som konsekvens af Infrastrukturforliget i juni 2021 vil der blive lavet en stribe kommissorier i den nærmeste tid. Det er derfor vigtigt, at I hurtigst kontakter Transportministeren med krav om at medtage et alternativ i kommissoriet. Hvis I selv har et forslag, så send det med. Det behøver ikke være et stort forkromet forslag. Bare en skitse, så embedsfolket kan se, at forslaget er sammenligneligt med gevinsterne ved en motorvej.

Vi skrev til Transportministeren og anviste en løsning ved brug af det eksisterende vejnet, en såkaldt O+ løsning, for motorvejsstumpen ved Viborg. Nu er O+ løsningen heldigvis blevet en del af kommissoriet for MKV-analysen.

Vi lærer dog nogle ting i den videre proces. Kontakt os gerne, hvis I står med et mindre indgribende alternativ i hånden.

Naturbeskyttelse

Natura 2000 og Bilag IV-arter:

Natura 2000-områder er områder, der er udpeget for at beskytte europæisk fællesskabsarv. Hvert område har sit eget udpegningsgrundlag, hvoraf det fremgår, hvilke arter området er udpeget for at beskytte. De er beskyttede af EU. Natura 2000-områder i Danmark kan du finde under Danmarks Miljøportal: <https://arealinformation.miljoportal.dk>. På denne side skal man selv vælge at få vist områderne på kort via et lag-katalog. På Miljøministeriets hjemmeside www.mst.dk under Natura2000 omtales områderne nærmere.

Det kræver lidt øvelse at finde rundt på Miljøportalen, men der er mange gode oplysninger at hente.

Bilag IV-arter er sjældne arter, der hverken må slås ihjel eller miste deres levesteder. Du kan læse meget mere om Bilag 4-arter på <https://www2.dmu.dk/Pub/FR635.pdf>.

Vejdirektoratets MKV-analyse skal indeholde en vurdering i forhold til Natura 2000-områder og Bilag IV-arter. Disse regler kommer fra EU's Naturbeskyttelsesdirektiver, som skelner mellem habitatområder og fuglebeskyttelsesområder. Reglerne er kun delvist implementeret i Vejloven, men gælder ikke desto mindre.

Vurderingen i forhold til Natura 2000-områder og Bilag IV-arter skal ikke blot være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet. Den skal hvile på videnskabelig vished, og det såkaldte ”forsigtighedsprincip” skal iagttages. Det betyder, at der ikke må være tvivl. Er der tvivl, kan der ikke gives tilladelse.

Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag må ikke påvirkes af en motorvej, heller ikke ved indvirkning ind i området. Ved den vurdering skal man se på eksempelvis hver enkelt art og dets biologiske behov. Du kan for eksempel se, om motorvejen kommer tæt på eller krydser Natura 2000-områder.

Hvis det ikke kan udelukkes, at projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en habitatkonsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område.

Natura 2000-områder må kun berøres af en motorvej, hvis man kan kalde den for kritisk infrastruktur i meget streng forstand. Det er ikke kritisk infrastruktur at komme 15 minutter hurtigere ned gennem Jylland. Det er derimod kritisk, at en bjerglandsby får elektricitet bragt op til sig. Det er imidlertid dansk praksis at kategorisere enhver motorvej som kritisk infrastruktur. Hvis man vil anfægte det, skal man gå til EU.

Registrering af bilag IV-arter:

Generelt mener Vejdirektoratet, at en beskyttet dyreart eller plantearart ikke findes, hvis de ikke selv har fundet den, eller den ikke er registreret af en offentlig myndighed. Vejdirektoratet benytter sig af databaser på nettet som f.eks. ”Fugle og Natur” og DOF-basen.

Direktoratet skal imidlertid tage hensyn til andre borgeres registreringer. Derfor er det vigtigt at få registreret de arter, der er. De dyr og planter, som ikke er med i MKV-undersøgelsen, skal de lokale modstandere registrere og gemme til eventuelt senere dokumentation i et sagsanlæg mod staten for at påvise Vejdirektoratets fejlslagne vurderinger. Sagsanlæg er først relevant, hvis motorvejen bliver besluttet ved en anlægslov.

Faunapassager og dalbroer:

Vejdirektoratet skriver ofte, at en motorvej ikke vil påvirke et naturområde væsentligt. Så behøver de ikke lave en konsekvensvurdering. De skriver, at med de afværgetiltag, de vil lave, vil naturområdet ikke blive væsentligt påvirket, men det må de faktisk ikke. En vurdering skal være uden inddragelse af afværgeforanstaltninger. Vi har gjort Vejdirektoratet opmærksom på det, og direktoratet er enig i det. Mange dyr tør ikke passere under en dalbro eller over en faunapassage, fordi de er bange for lyset eller rovdyr.

Dengang man byggede en faunapassage for hasselmus over Svendborgmotorvejen, tog det 10 år, før hasselmusen brugte faunapassagen. En dalbro og en faunapassage kan aldrig kompensere fuldstændigt, og det gør Vejdirektoratet også opmærksom på, selvom man ikke har indtryk af, at motorvejs fortalere læser det.

Afværgeforanstaltninger generelt:

Hvis motorvejen ikke kan komme udenom bilag IV-arter, er dansk praksis, at man bygger motorvejen alligevel - igen under henvisning til, at en motorvej er kritisk infrastruktur. Ofte anfører man også, at der laves afværgeforanstaltninger, og at der derfor ikke sker skade på Bilag IV-arterne. Vær opmærksom på, at forsigtighedsprincippet også gælder afværgeforanstaltninger, og at disse kun kan indføres efter en habitatkonsekvensvurdering af dem.

Fredskov:

Mange skove er pålagt fredskovspligt, hvilket vil sige, at arealet skal være skovbevokset. En motorvej kan ikke anlægges gennem en fredskov, med mindre der findes erstatningsarealer et andet sted i forholdet 2:1. Dvs. at der skal plantes dobbelt så meget ny skov, som motorvejen beslaglægger. Ofte finder man noget skov, som ikke er pålagt fredskovspligt som erstatning.

Det bør fremgå af rapporten, hvilken slags erstatningsskov man finder i forhold til den oprindelige. Det bør også fremgå, hvor i landet den ligger. Ellers spørg om det.

Fredskove i Danmark kan du med lidt søgen finde under Danmarks Miljøportal:

<https://arealinformation.miljoeportal.dk>

Fredninger:

Fredede arealer er meget bedre beskyttede end fredskov. Fredede arealer må i princippet ikke berøres af motorvejsanlæg. Fredede arealer finder man på <https://arealinformation.miljoeportal.dk> eller på www.fredning.dk.

Alle fredninger kan ophæves, men det er en meget vanskelig proces.

Kirkefredninger:

Læg mærke til kirker. Der må ikke bygges en motorvej tættere end 300 m fra en kirke. De fleste kirker er beskyttet af fredninger, således at indblikket til kirken ikke må ødelægges.

Læg evt. også mærke til, om præsteboligen bliver afspærret fra kirken i forhold til motorvejen.

Fritidsarealer:

En motorvej kan berøre fritidsarealer i nærheden, dels i form af støj, som er beskrevet nedenfor, dels ved, at det kan blive mere omstændeligt at komme til fritidsarealet. En motorvej kan lukke for mindre veje, så det f.eks. betyder en stor omvej for mange borgere at komme til den skov, de

normalt går en tur i, eller at komme til den købmand, de normalt handler hos. Du skal gøre Vejdirektoratet opmærksom på, hvilke veje der er vigtige at holde åbne fremover.

Vandrammedirektivet:

En ny motorvej kan ændre på vandskel i landskabet. Det kan medføre ændringer i grundvandsstanden og give store forandringer i kvaliteten af vandløb og deres økologi.

Klima

Påvirkning af klimaet i form af øget CO₂-udledning er vigtigt at få klarlagt. Det kan bruges til at sammenligne forskellige vejprojekter med hinanden og til at overveje, om et projekt simpelthen er for CO₂-tungt til at gennemføre.

Vejdirektoratet har siden sommeren 2021 taget et ny model i brug, der beregner CO₂-udledningen under *anlægsfasen*. I modellen indgår tal for CO₂-udledning for:

- produktionen af materialer til vejanlægget som f.eks. jern, cement og beton,
- transport af materialerne til vejanlægget,
- selve anlæggets udledning.

Du kan læse mere om modellen her: [InfraLCA \(vejdirektoratet.dk\)](https://www.vejdirektoratet.dk/infra-lca)

CO₂-udledningen under *vedligeholdelse* af vejen beregnes også ved hjælp af modellen.

CO₂-udledningen under *brug* af vejen, dvs. bilisters kørsel indgår ikke i modellen, men beregnes på anden vis ud fra gisninger om fremtiden.

Vi ser tre problematikker i beregningerne:

For det første ved man ikke, hvor hurtigt udskiftningen fra brændselsbiler til de mindre CO₂ udledende eldrevne biler vil ske. For det andet indgår endnu ikke færdigt udviklede teknologiske fremskridt i beregningerne. Hvor mange fugle er endnu på taget i forhold til den ene fugl i hånden? Vil forventningerne til udviklingen holde stik? Og hvor hurtigt vil den i givet fald ske?

For det tredje ser vi et problem i de tal i modellen, som forudsætter CO₂-fangst under produktionen af et materiale. Vil dette nogensinde kunne lade sig gøre og på en tilstrækkelig forsvarlig vis?

Ud fra disse problematikker synes vi, det vil være fornuftigt at angive CO₂-udledningen med flere typer tal – alt efter, hvor solid grund beregningerne hviler på.

Derudover er det vigtigt at få et overblik over udledningen over tid. Et stavdiagram, der viser CO₂-udledninger inden for f.eks. 5 år ad gangen over den 50-årige beregningsperiode, vil være fint, så man kan se, om det er i starten eller slutningen af perioden, der udledes mest CO₂. Det er vigtigt at kunne se, om vi selv betaler klimaregningen i den nærmeste årrække, eller vi giver den videre til vores børnebørn.

Endelig har Vejdirektoratet hidtil ikke regnet med ændret CO₂-udledning som følge af ændrede arealanvendelser. Bliver der mindre skov til at optage CO₂? Bliver der færre landbrugsjorde,

hvorfra der udledes CO₂ ? Vil moser afgive CO₂ som følge af mulige grundvandssænkninger ? Disse problematikker er Vejdirektoratet opmærksomme på og vil undersøge nærmere. Spørg dog alligevel til det.

Hvis Vejdirektoratet efter beregning af CO₂ udledningen vælger at omsætte udledningen i tons til kroner og ører, er det vigtigt at få oplyst, hvilken CO₂ pris, man anvender.

Mikroplast

Udledningen af mikroplast er sundhedsfarligt. Udledningen af mikroplast fra køretøjernes dæk skal fremgå af rapporten. Det er Vejdirektoratet da også enige med os i.

Støj

Som tommelfingerregel er støjen fra en motorvej stærkt generende og sundhedsskadelig 1,5 til 2 km i fugleflugt fra motorvejen afhængigt af vindretning, trafikmængde, kørselshastighed og placering i landskabet. Jo højere beliggende en motorvej er, jo mere støjer den. I ådale bliver støjen forstærket og spreder sig meget langt.

Støjtægge og støjvolde kan reducere støjen for de borgere, der bor tæt på motorvejen. Støjtægge spreder også støjen, så borgere, der bor længere væk, kan blive generet, når der bygges en støjtæg.

Støj stresser kroppen og er helbredsskadelig, også selv om man ikke føler sig generet af støjen. I Danmark har man en vejledende støjgrænse på 58 dB. WHO anbefaler en grænse på 53dB, men det afvises i Danmark. Huse på landet bliver ikke tilbudt støjsikring bortset fra hjælp på max. 135.000 kr. til nye vinduer, hvor borgerne selv skal bruge lige så stor en sum til støjsikring. Borgere bliver tilbudt ekspropriation, hvis deres bolig skønnes at få et støjniveau på over 64 dB, hvilket er en fordobling af støjen i forhold til et 58 dB-niveau og knap en firedobling i forhold til et 53 dB-niveau. (dB skalaen er eksponentiel. Hver gang en støj øges med 3 dB, fordobles støjniveauet).

Støjen beregnes som et gennemsnit over et år, og borgere kan ofte måle en meget højere støj, når motorvejen kommer. Der er ikke nogen opdeling af støjen om natten eller om dagen i myldretiden, så man kan få en reel fornemmelse af støjen. Der er blot oplysninger om beregnet gennemsnitsstøj, og endda kun om den gennemsnitsstøj, der overstiger det sundhedsskadelige niveau på 58 dB. Støj under 58 dB har Vejdirektoratet hidtil ikke interesseret sig for. Bed Vejdirektoratet om minimums- og maksimumsberegninger af støj fordelt på intervaller på f.eks. 1 time over hele døgnet.

Der kan klages over en evt. kompensation for støj eller andre gener inden for et år. Når støjen stiger efter det år, fordi trafikken tiltager, kan man ikke klage.

Støjen beregnes som sagt. En busk eller et træ på din grund kan være årsag til, at Vejdirektoratet beregner en lavere støj, end hvis der ikke havde været nogen bevoksning. Det er til trods for, at træer og buske næsten ikke påvirker støjen.

Det mest effektive mod støj er overdækning af motorvejen og nedsættelse af hastigheden. I Hamborg bliver motorvejen overdækket, og i Tyskland vælger man nogle gange at sænke hastigheden om natten, men det bruges ikke i Danmark.

Vejstøj fra el- og benzindrevne biler er det samme ved kørsel over 40 km/t.

Forbrug af knappe råstoffer

En motorvej kræver store mængder af grus og sand, som er råstoffer som, der er knaphed af. På Regionsbasis er det et problem at finde tilstrækkeligt med råstoffer allerede i dag. Det er vigtigt at få behovet for råstoffer til vebyggeri frem i tal og relatere dem til anden anvendelse, f.eks. til nybyggeri af parcelhuse og skoler.

Økonomi

Husholdningsøkonomien og virksomhedsøkonomi

Konsekvenser af en motorvej for de private husholdningers økonomi bør fremgå af de økonomiske beregninger. Det er ikke nok at se på samfundsøkonomien. Hver husholdning vil i gennemsnit komme til at køre flere kilometre og hurtigere end uden den planlagte motorvej. Det er relevant at få at vide, hvor meget det vil tære på husholdningernes økonomi at skulle købe mere brændstof eller el – penge som hidtil er blevet brugt til noget andet i husholdningen. Med andre ord, hvor meget skal husholdningsbudgettet skæres ned for de berørte trafikanter? Hvis man i en husholdning ikke har råd til en sådan nedskæring, vil man vælge det eksisterende vejnet eller bruge en ny motorvej med en fart af ca. 80 km i timen, hvor man bruger brændstoffet mest effektivt. Det vil ikke give den samfundsmæssige gevinst, som rapporterne ellers lægger op til.

Det samme gælder virksomhedernes økonomi.

Eksempel 1:

Hvis en pendler fra Viborg vælger at tage til Århus via Silkeborg, hvor der er en motorvej, så vil det koste ca. 12.000 kr. pr år at vælge denne rute frem for at tage den kortere tur ad den almindelige hovedvej til Århus. Dvs. der bliver taget 12.000 kr. om året ud af de private husholdningspenge for at spare kørselstid til og fra Århus.

Eksempel 2:

Hvis en lastbilchauffør kører fra Løvel nord for Viborg ad en motorvej vest om Viborg og sydpå, vil det koste 80 kr. mere at køre denne vej frem for at bruge en forbedret Ydre Ringvej med glidende kørsel. Kørsel ad ringvejen er nemlig 8 km kortere end motorvejen. Hvis chaufføren kører 2 gange hver dag på denne strækning, vil vedkommende over 5 dage have brugt 800 kr. mere til brændstof og slid på lastbilen. Dertil kommer løn til chaufføren, som vil have brugt ekstra 60 minutter sammenlagt over de 5 dage, da lastbiler kører med en hastighed på 80 km/timen uanset vejtype. Hvis chaufføren får f.eks. 300 kr i timen, vil det give en merudgift for vognmanden på 800 kr + 300

kr = 1.100 kr om ugen at bruge den længere motorvej. Vognmanden vil selvfølgelig bede sin chauffør om at bruge den ydre ringvej frem for motorvejen.

En bilist vil også komme til at bruge flere penge ved at vælge den vestlige motorvej frem for en forbedret ydre ringvej, idet bilisten dels også kommer til at køre 8 km længere, dels sandsynligvis vil køre med højere hastighed end 80 km / timen, hvorved der bruges mere brændstof.

Brændstofudgifterne er sat til 13 kr. / liter. Priserne stiger meget for tiden, og det vil bare gøre indhuggene i husholdningsregnskaberne og virksomhedsregnskaberne endnu større.

MKV-rapporten bør indeholde udvalgte eksempler på en husholdnings økonomi svarende til ovenstående og et totalt beløb for alle husholdninger sammenlagt.

Alle økonomiske analyser af vejprojekter skal ske indenfor rammerne af Finansministeriets vejledning til bl.a. Vejdirektoratet. Vejledningen foreslår, at man kan inddrage husholdningsøkonomien.

Ledende medarbejdere i Vejdirektoratet er opmærksomme på denne problematik, men det vil stadig være godt at efterlyse fokus på virksomheds- og husholdningsregnskaber.

Sammenblanding af pengetyper:

Ofte bruges ordet ”trafikantereffekter” i rapporterne. Det dækker over både tidsgevinster (sparet kørselstid) og kørselsomkostninger (excl. brændstof / el). Det første er fiktive penge, der aldrig vil kunne bruges til at betale de reelle kørselsomkostninger.

Med andre ord pakkes de ubehagelige negative kørselsomkostninger ind i tidsgevinster for ikke at vise de negative sider af en motorvej for husholdningerne og erhvervsvirksomhederne.

Vi har påpeget denne indpakning overfor Vejdirektoratet. Vi håber på, at ordet trafikantereffekter udgår eller i det mindste udspecificeres i positive og negative effekter hver for sig, så indpakning undgås.

Med jævne mellemrum udtaler lobbyister og sågar nogle folketingspolitikere, at det samfundsmæssige overskud, som de fiktive penge er en del af, kan bruges til andre ting i samfundet, som f.eks. til flere pædagoger i børnehaverne. Det er det rene vås.

Når Vejdirektoratet vælger at tage fiktive penge som sparet kørselstid med i beregningerne, er det fordi det er vigtigt at kunne sammenligne to forskellige vejprojekter med hinanden. Kun i en sådan sammenligning er fiktive penge relevant at omtale. Vejdirektoratet overvejer pt., om man kan adskille luftpenge og reelle penge mere i deres rapporter, men spørg alligevel til det.

Sparet kørselstid:

Sparet kørselstid bør være udspecificeret i forhold til kørselsformål, som er erhvervskørsel, pendling og fritidskørsel.

Denne udspecificering er interessant ud fra interesserne hos de forskellige typer trafikanter: Erhvervslivet prioriterer sparet erhvervskørsel, arbejdstagere sparet pendlingstid og f.eks. børnefamilier sparet fritidskørsel.

At udspecificere gevinsten ved sparet kørselstid vil således kvalificere debatten og stillingtagen til en motorvej.

Vejdirektoratet har forståelse for problematikken, men er usikker på, hvor meget der skal med i en sammenfattende MKV-rapport. Vi insisterer på, at en opdeling i forhold til kørselsformål er vigtig. Nævn derfor dette ønske under idefasen – overfor Vejdirektoratet, men også gerne overfor politikere.

Trafikfremskrivninger generelt for hele landet

Analyse af trafikmængder bygger på forudsætninger, som bør fremgå af rapporten. Forudsætter man en generel trafikstigning i Danmark over den 50 årige periode, som man fremskriver over? Eller forudsætter man en status quo eller sågar mindre kørsel generelt i Danmark?

Følsomhedsanalyser

Der bør være lavet følsomhedsanalyser ved ændringer i forventede trafikmængder (f.eks. ved 10%, 25% og 50% reduktion). Under coronakrisen ændrede trafikmængderne sig. Det kan ske igen – specielt i lyset af, at vi står over for en klimakrise.

Ligeledes bør der være følsomhedsanalyser ved ændringer i værdisætning af sparet kørselstid. Her vil en klimakrise også kunne influere på prissætningen af sparet kørselstid.

Overensstemmelse mellem rapportens enkelte dele

MKV-rapportens resuméer over delafsnit skal afspejle disse afsnits indhold. Det er vigtigt, da politikerne kun læser resuméerne. Fremover vil Vejdirektoratet lægge detaljerede afsnit på nettet, hvilket vi er glade for, så flere relevante oplysninger kan komme med. Imidlertid bliver det så meget mere vigtigt at resumeerne afspejler detaljerne.

ANDET

Klagemuligheder

I henhold til dansk praksis på området vælger Danmark som tidligere nævnt at se en motorvej som kritisk infrastruktur, hvorfor man ofte bygger en motorvej, selv om den berører et Natura 2000-område. Derfor ”vælger” Folketinget ikke at bede om forhåndsgodkendelse til en motorvej hos EU. Motorvejen bliver bare bygget, og så meddeler den danske stat det til EU i sin årlige indberetning. En motorvej er faktisk ikke nødvendigvis kritisk infrastruktur, hvis man spørger EU.

Man kan nogle gange få EU til at tage en sag op. Der kan klages til EU’s miljøagentur og til EU-kommissionen.

Planlægningsprocessen og Vejdirektoratet

Fra ideen til en ny motorvej og til vejen står færdig, er der mange faser. Der laves strategiske analyser, forundersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger - MKV-analyser. Der er kommissorier og høringsfaser. Konsulentfirmaer laver miljørapporter og erhvervsanalyser. Til sidst kommer Vejdirektoratet med sin indstilling til politikerne. Det hele ender med en anlægslov, som skal vedtages i Folketinget. Først her kommer den egentlige høring af borgere og interesseorganisationer i juridisk forstand. Gem de juridiske argumenter til det her tidspunkt.

Vejdirektoratet og lovgivningen.

Embedsfolk fra Vejdirektoratet vil ofte fortælle dig, at de planlægger og bygger hovedveje, motorveje og broer efter de behov, der nu er. *Hvor* der skal bygges, er ofte ud fra borgmestres og en magtfuld lokal transportlobbys ønsker. De to grupper er med til at bestemme, hvor en motorvej skal ligge og IKKE skal ligge (ofte ud fra private hensyn og ikke nødvendigvis samfundsmæssige hensyn). Nogle ting nævnes – andre ikke.

MKV-rapporten udarbejdes af Vejdirektoratet, som refererer til Transportministeriet. Direktoratets arbejde skal være inden for rammerne af EU's MKV-direktiver. Reglerne skal være implementeret i Vejloven. Vejloven er rettet til i 2020 efter en henvendelse fra EU om, at reglerne ikke blev fulgt.

En MKV er ikke bare en miljøkonsekvensvurdering, men også en strategisk økonomisk analyse, foruden at den er et politisk værktøj. Vejdirektoratet skriver aldrig, at en motorvej ikke kan bygges. Om en motorvej kan bygges, er udelukkende en politisk beslutning. Det er Folketinget, der træffer den endelige beslutning ved lov. Den politiske beslutning tages ofte langt tidligere. Også inden der er lavet en MKV.

Det er ikke almindelig dansk forvaltningspraksis, når bygherren, altså Vejdirektoratet, selv laver høringerne i forhold til borgerne. Indsigelser fra høringen behandles også af Vejdirektoratet. De kan afvise alle indsigelser, hvor relevante de end måtte være. Sat på spidsen: ”Nå, synes du det. Vi synes noget andet.” Det er ikke længere muligt at klage over Vejdirektoratets konklusioner til en anden

myndighed eller til domstolene. Det samme gælder indholdet af den endelige rapport, som Vejdirektoratet udarbejder på baggrund af høringen. Det kunne man tidligere i Amternes tid.

Vejdirektoratets MKV-rapport kan altså ikke indklages til diverse klagenævn, som man kunne med Københavns Kommunes afgørelse vedr. f.eks. Amager Fælled. Måske er det muligt at påtale fejl i forhold til Folketingets ombudsmand, men det er endnu ikke lykkedes nogen at få Folketingets ombudsmand til at forholde sig til indsigelser om Vejdirektoratets fejl.

Vejdirektoratet underdriver ofte konsekvenserne af en motorvej. Ordet ”moderat” dækker over uacceptabel støj og voldsomme ødelæggelser. ”Moderat” kan også være, at 1/3 af Aalborgs vandforsyning bliver forurennet.

Vejlovens krav til en MKV er, at den skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet. Er den ikke det, kan den anlægslov, der vedtages på baggrund af den, tilsidesættes som ugyldig.

Egentlig burde en MKV laves af en anden instans end Vejdirektoratet, som også skal bygge motorvejen. I hvert fald i forhold til de dele af undersøgelsen, der angår andet end vejanlægget, som eksempelvis beskyttet natur og arter, grundvand og lignende. Selv om de biologiske undersøgelser laves af konsulenter, som får et budget til at lave undersøgelserne og rapporterne, er det stadig Vejdirektoratet, der er ordregiver og den ansvarshavende myndighed. I forbindelse med høring af anlægsloven til Egholmforbindelsen, sendte Miljøministeriet et høringssvar, hvor der blev påpeget en del fejl. Det er ikke set før.

Vejledning i høringssvar til en MKV rapport:

Læs ALLE dokumenterne. Det er ikke nok at læse sammenfatningerne. De er alt for overfladiske og typisk også for rosenrøde.

Vær opmærksom på, at Folketinget skal tage stilling til en motorvej på baggrund af MKV-rapporten. Hvis der er fejl i den, tager Folketinget beslutninger på et urigtigt grundlag.

Ved at gå i detaljerne kan du indsamle viden, som kan bruges til tre ting, som vi vil opfordre dig til at gøre:

- 1) Find fejl og mangler i rapporterne og find dokumentation for, at der er tale om fejl og mangler.
- 2) Kontakt Borgerbevægelsen.DK eller din lokale forening, der arbejder med at undgå en motorvej. Sammen kan I lægge en plan for, hvordan du bedst håndterer fejlene og manglerne. En liste over lokale modstandsforeninger finder du på Borgerbevægelsen.DK . [Sample Page - Borgerbevægelsen \(borgerbevaegelsen.dk\)](#)
- 3) Gå til politikere og gør dem opmærksomme på konsekvenserne, der fremgår af MKV-rapporten og dens underbilag, det være sig personligt med læserbreve eller henvendelser til transportordførere og transportministeren. Politikerne læser ofte kun det tit rosenrøde resume; de har derfor brug for, at I hjælper med at oplyse om de reelle konsekvenser.

Efterskrift:

Hvis du sidder med en færdig MKV-rapport i hånden, har du måske spørgsmål eller er uforstående overfor nogle af oplysningerne i rapporten. I så fald kan du skrive til Vejdirektoratet og få opklaret dit spørgsmål eller bede om yderligere oplysninger. Det har vi gode erfaringer med. Der sidder medarbejdere i Vejdirektoratet, som er parate til at svare dig på bedste måde. Tøv derfor ikke med at skrive ind til Vejdirektoratet. Mailadressen er VD@VD.dk.

Vi håber, at denne vejledning har hjulpet dig med at få stillet de rigtige spørgsmål. Det er vigtigt, at få politikerne klædt rigtigt på for at de kan tage de mest hensigtsmæssige beslutninger. Når en motorvej først er anlagt, bliver den ved med at være der fremover. Vindmøller og lignende i landskabet kan pilles ned igen – det kan motorveje ikke.