



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 18. april 2016  
J. nr. 2015-835

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 14. april 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL) og Nikolaj Amstrup (ALT).

**Spørgsmål nr. 1:**

Ministeren bedes redegøre for, hvori forskellen efter ministerens opfattelse består mellem det regelsæt, der ligger i det fremsatte lovforslag l 134, og så det regelsæt vedrørende VVM, som fortsat hører under Miljø- og Fødevarerministeriet?

**Svar:**

L 134 implementerer VVM-direktivet fra 2011 samt ændringsdirektivet fra 2014 for statslige vej- og jernbaneprojekter i vejloven og jernbaneloven, samt giver bemyndigelse til i havnelovgivningen, at transport- og bygningsministeren lige som i dag kan implementere direktivet ved bekendtgørelse i forhold til havneprojekter. Miljø- og Fødevarerministeriets lovgivning er derimod en generel implementering af direktivet for alle andre typer af projekter. Det indholdsmæssige niveau af de undersøgelser, der skal gennemføres i forbindelse med statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter, svarer til de krav, der stilles i Miljø- og Fødevarerministeriets lovforslag (L 147).

Beslutningen om at implementere VVM-direktivet i Transport- og Bygningsministeriets egen lovgivning hviler på flere hensyn, hvoraf de væsentligste er:

*1. Transport- og miljøpolitik i sammenhæng*

VVM-direktivet bliver fremover som nævnt en del af Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning. Dermed bliver der gjort op med den tidligere tilgang, hvor Transport- og Bygningsministeriets anlægsprojekter blev gennemført i to isolerede søjler, hvor den ene søjle vedrører optimering af transportinfrastrukturen, og den anden søjle vedrører de miljømæssige konsekvenser, som dette måtte medføre. Med implementeringen i Transport- og Bygningsministeriets egen lovgivning sikres det, at miljøpolitikken i langt højere grad integreres i transportpolitikken og medfører, at miljøpolitik og transportpolitik bliver set i en sammenhæng. Dette skaber det bedst mulige grundlag for en afbalanceret gennemførelse af statslige vej- og jernbaneprojekter, hvor der tages hensyn til både at optimere transportinfrastrukturen samt til at mindske de miljømæssige negative virkninger af projekterne.



## *2. Regulering af VVM-tilladelse ved anlægslov*

Ændringen af VVM-direktivet har bl.a. betydet, at den hidtidige undtagelse i direktivet for projekter, der vedtages ved nationale love, dvs. vores danske anlægslove, er ophævet. Der vil derfor som noget nyt, blive implementeret en VVM-procedure for de transportprojekter, som vi i Danmark vedtager ved anlægslove. Transport- og Bygningsministeriet har til forskel fra Miljø- og Fødevareministeriet en lang tradition for, at større anlægsprojekter vedtages ved anlægslov. Transport- og Bygningsministeriet har derfor også et særligt behov for at fastlægge en VVM-procedure herfor, så denne tradition kan bevares, og som sikrer, at Vejdirektoratet og Banedanmark fortsat kan gennemføre miljøkonsekvensvurderinger, høring af offentligheden m.v. af anlægsprojekter. Endvidere er det væsentligt, at Folketinget fortsat vedtager større transportinfrastrukturprojekter i en demokratisk proces. Dette behov varetages mest hensigtsmæssigt i Transport- og Bygningsministeriets egen sektorlovgivning, hvor den øvrige regulering af disse anlægsprojekter i forvejen fremgår.

## *3. Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse*

En forskel fra Miljø- og Fødevareministeriets lovgivning er desuden, at det fremover er Trafik- og Byggestyrelsen som skal meddele administrative VVM-tilladelser til statslige vej- og jernbaneprojekter, dvs. til projekter, der ikke skal vedtages ved anlægslov. Dette er dog ikke væsentligt forskelligt fra Miljø- og Fødevareministeriets forslag, idet det også her er hensigten, at forskellige projekttyper skal afgøres af forskellige myndigheder, jf. den foreslåede § 17 i L 147.

## *4. Samlet regulering af statslige vej- og jernbaneprojekter*

Endelig har reglerne om VVM-procedurer i forhold til økonomi, tidsplaner, projektstyring samt øvrig tilrettelæggelse nær sammenhæng med den øvrige transportinfrastrukturregulering af anlægsprojekter, herunder gældende regler om byggelinjer, forundersøgelser, fremrykket ekspropriation og permanent ekspropriation. Denne øvrige regulering følger i dag af vejloven, for så vidt angår vejprojekter, og jernbaneloven, for så vidt angår jernbaneprojekter. Det er derfor hensigtsmæssigt, at denne regulering suppleres med reglerne om miljøkonsekvensvurdering og samles i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning. Dermed vil de væsentligste retsområder for gennemførelse af større anlægsprojekter være forankret i samme lovgivning og fremgå i en sammenhæng. Dette vil efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse styrke offentlighedens mulighed for at danne sig overblik over konsekvenserne, herunder rettigheder og pligter, i forbindelse med nye anlægsprojekter. Det vil også forenkle bygherre og myndigheders vilkår for at gennemføre disse ofte meget omfattende, tidskrævende og projektstyringsmæssigt komplicerede anlægsprojekter.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt