

NOTAT

Dato 24. februar 2016
J. nr. 2015-835

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter)

Transport- og Bygningsministeriet hørte den 26. oktober 2015 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven, havneloven m.v.. Høringsfristen udløb den 23. november 2015.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet høringssvar med bemærkninger til lovforslaget: Danske Havne, DI Transport, Metroselskabet I/S og Danmarks Naturfredningsforening.
2. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet høringssvar, men ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Danmarks Rederiforening og Dansk Erhverv.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks skibsmæglerforening, Dansk byggeri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk vejforening, Danske boligadvokater, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, De praktiserende landinspektører, Den Danske Dommerforening, Den danske landinspektørforening, Domstolsstyrelsen, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Grundejeren.dk, HK Trafik og Jernbane, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Jernbanenævnet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lokalbanen, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Parcelhusejernes Landsforening, Regionstog, Sammenslutningen af Danske småøer, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Sund & Bælt Holding A/S.



Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport- og Bygningsministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.

1. Formål med implementering af VVM-direktivet i Transport- og Bygningsministeriets sektorlovgivning

Danmarks Naturfredningsforening finder det uhensigtsmæssigt med en særlig VVM-regulering for Transport- og Bygningsministeriets projekter.

Foreningen finder således ikke, at der er saglige, funktionelle, organisatoriske eller økonomiske årsager til, at Transport- og Bygningsministeriet skal fremsætte lovforslag om gennemførelse af en VVM-procedure for statslige vej- og jernbaneprojekter. Foreningen finder, at dette strider imod regeringens egen politik om et enklere og mere transparent regelgrundlag.

DI Transport bemærker, at det er vigtigt, at implementering af VVM-direktivet ikke indebærer, at det bliver mere omstændeligt og tidskrævende at gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i Danmark. I den forbindelse synes DI, at det er positivt, at det Transport- og Bygningsministeriets styrelser, der skal varetage VVM-processen for statslige vej- og jernbaneprojekter.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at reglerne om miljøkonsekvensvurderinger har nær sammenhæng med regulering af gennemførelse af transportinfrastrukturprojekter, herunder regler om byggelinjer, forundersøgelser, fremrykket ekspropriation, midlertidig og permanent ekspropriation. Denne regulering følger i dag af vejloven, for så vidt angår vejprojekter, og jernbaneloven for så vidt angår jernbaneprojekter.

Miljøkonsekvensvurderinger er en væsentlig del af ministeriets arbejde, når ministeriet etablerer, ændrer, udvider m.v. statslig transportinfrastruktur. Lovforslaget har således til hensigt at supplere den generelle transportinfrastrukturregulering i vejloven og jernbaneloven med reglerne om miljøkonsekvensvurderinger. Som det fremgår af lovforslaget, skal dette medvirke til at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vej- og jernbaneprojekter, således at miljøkonsekvensvurderingen



indgår som en integreret del af beslutning om Vejdirektoratets og Banedanmarks etablering, ændring eller udvidelse af statslige vej- og jernbaneanlæg, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Samtidig medvirker dette også til, at de væsentligste retsområder for gennemførelse af større anlægsprojekter vil være forankret i samme lovgivning og fremgå i en sammenhæng. Som bemærket i lovforslaget, er det ministeriets vurdering, at en sådan samlet regulering væsentligt vil styrke offentlighedens muligheder for at danne sig overblik over konsekvenserne, herunder rettigheder og pligter, i forbindelse med nye anlægsprojekter, ligesom bygherre og myndighedernes vilkår for at gennemføre disse ofte meget omfattende, tidskrævende og projektstyringsmæssigt komplicerede anlægsprojekter, forenkles.

Forslaget om, at reglerne om miljøkonsekvensvurderinger skal indgå som en integreret del af den generelle transportinfrastrukturregulering, er desuden efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering i tråd med regeringens politik om et enklere og mere transparent regelgrundlag, idet reguleringen af transportinfrastrukturen, herunder nu også miljøundersøgelsesreglerne, fremover vil være samlet et sted.

Transport- og Bygningsministeriet skal, som Danmarks Naturfredningsforening også selv påpeger, endvidere bemærke, at reglerne i lovforslaget stort set svarer til reglerne i det forslag om den generelle implementering af VVM-direktivet, som miljø- og fødevareministeren fremsætter i en ny miljøvurderingslov. Det betyder, at den retlige ramme for gennemførelse af miljøundersøgelser af VVM-pligtige projekter på Transport- og Bygningsministeriets område i hovedtræk svarer til de regler, som kommer til at gælde generelt. På den baggrund er det, for så vidt angår det retlige grundlag sikret, at der ikke vil være forskel på kvaliteten, niveauet eller standarden m.v. af de miljøkonsekvensvurderinger, der foretages i henhold til den generelle implementering af VVM-direktivet, og i de miljøkonsekvensvurderinger der foretages i henhold til den særlige implementering i Transport- og Bygningsministeriets egen lovgivning. Disse projekters indvirkning på miljøet vil med andre ord blive undersøgt efter samme regler og standarder, som hvis projekterne var omfattet af de generelle VVM-regler.

Transport- og Bygningsministeriet skal endelig understrege, at direktivets krav til miljøkonsekvensvurderinger altid har været efterlevet fuldt ud i de VVM-redegørelser og procedurer, der har ligget til grund for ministeriets anlægslovforslag hidtil. Det er naturligvis ikke hensigten med dette lovforslag at ændre på denne standard.

Transport- og Bygningsministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.



2. VVM-kompetence på Transport- og Bygningsministeriets ressortområde

Side 4/10

Danmarks Naturfredningsforening finder, at der med Transport- og Bygningsministeriets lovforslag sker en spredning af de offentlige ressourcer og viden om miljøkonsekvensvurderinger af projekter, idet der nu skal ske en organisatorisk og videnskæssig opbygning af relevante kompetencer i Trafik- og Byggestyrelsen.

Foreningen bemærker desuden, at foreningen ikke tidligere har været opmærksom på, at der skulle være en særlig viden om miljø og naturforhold i Trafik- og Byggestyrelsen, som i denne sammenhæng kan sammenlignes med det ansvar og den viden, der må forudsættes, såfremt myndigheden skal kunne løfte opgaven som beskrevet i det reviderede VVM-direktiv.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at Trafik- og Byggestyrelsen allerede i dag er kompetent VVM-myndighed for behandling af ansøgninger til projekter inden for en erhvervshavns dækkende værker og på havnens søområde. Regler om miljøkonsekvensvurderinger er således allerede i dag en del af Trafik- og Byggestyrelsens virksomhed. Hertil kommer, at styrelsen vil skulle varetage miljøundersøgelserne på baggrund af ansøgninger og materiale fra Banedanmark og Vejdirektoratet, som varetager statens rolle som bygherre i statslige vej- og jernbaneprojekter. Disse to styrelser har på baggrund af deres rolle som VVM-kompetente myndigheder i de projekter, der skal vedtages ved anlægslov, en betydelig erfaring med udarbejdelse af VVM-redegørelser og rammerne for VVM-procedurer. Det er på den baggrund forventningen, at miljøundersøgelserne for såvel anlægslove som i administrative sager i medfør af lovforslaget vil have samme høje standard som i dag.

Hertil skal ministeriet tilføje, at lovforslaget træder i kraft den 16. maj 2017. Der er således tid til, at Trafik- og Byggestyrelsen i fornødent omfang kan forberede sig på opgaven som VVM-myndighed på vej- og jernbaneprojekter. Det er ministeriets forventning, at Trafik- og Byggestyrelsen oparbejder en specialistviden på miljøkonsekvensvurderinger af netop transportinfrastrukturprojekter, idet styrelsen – til forskel fra Naturstyrelsen – ikke skal tage stilling til eller forholde sig til mange forskelligartede typer af projekter.

Endelig skal Transport- og Bygningsministeriet bemærke, at det med lovforslaget er sikret, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke er underlagt departementets instruktioner, når styrelsen skal træffe afgørelse om VVM-spørgsmål, der er omfattet af lovforslaget. Med lovforslaget sikres styrelsen med andre ord en retlig ramme til at træffe uafhængige VVM-afgørelser.



Transport- og Bygningsministeriet finder på den baggrund ikke anledning til at ændre i lovforslaget.

Side 5/10

3. Høring af miljøkonsekvensrapporter og anlægslove

Danmarks Naturfredningsforening finder det kritisabelt, at der ikke i forbindelse med lovforslaget er fastsat en høringsfrist for anlægslove. Foreningen bemærker endvidere, at Trafik- og Byggestyrelsen alene bør træffe afgørelse efter forudgående høring af Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af den version af lovudkastet, som blev sendt i offentlig høring, at Vejdirektoratet og Banedanmark i overensstemmelse med den høringsfrist, som følger af det ændrede VVM-direktiv fra 2014, skal sende miljøkonsekvensrapporten i høring i minimum 30 dage, herunder også i de projekter, der vedtages ved anlægslov.

Ministeriet har sidenhen tilpasset lovforslaget således, at den nuværende høringsfrist for miljøkonsekvensrapporter, bevares. Det betyder, at miljøkonsekvensrapporter også fremover vil blive sendt i høring med en frist på minimum 8 uger, selv om VVM-direktivet alene stiller krav om en høringsfrist på minimum 30 dage. Ændringen skal sikre tilstrækkelig tid til inddragelse af offentligheden.

For så vidt angår supplerende miljøkonsekvensrapporter, dvs. de miljøkonsekvensrapporter, der eventuelt måtte blive udarbejdet efter den oprindelige miljøkonsekvensrapporter afsluttet, kan høringen dog efter lovforslaget ske med en frist på minimum 30 dage. Behovet for supplerende miljøkonsekvensvurderinger kan f.eks. opstå, når det - efter miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet - viser sig, at der ikke er taget højde for visse nærmere bestemte forhold i rapporten, eller projektet har udviklet sig således, at det er nødvendigt at undersøge yderligere forhold, som ikke var forudsat fra projektets begyndelse. Den kortere frist over supplerende miljøkonsekvensrapporter skyldes, at offentligheden og berørte myndigheder i disse tilfælde, allerede vil være bekendt med det pågældende projekt. Ministeriet vurderer det derfor ubetænkeligt at gennemføre disse høringer med en minimumsfrist på 30 dage.

Lovudkastet er desuden blevet tilpasset i overensstemmelse med det ændrede VVM-direktiv fra 2014, hvorefter reglerne om offentlig høring ikke finder anvendelse på de projekter, som vedtages ved anlægslov. Det er herved forudsat, at målene med direktivet på dette punkt opnås ved lovprocessen i stedet. Det betyder, at det nu alene fremgår af lovens bestemmelser, at Vejdirektoratet og Banedanmark skal sende miljøkonsekvensrapporten i høring i minimum 8 uger hos berørte myndigheder i de projekter, der skal vedtages ved anlægslov. Dog gælder der også for anlægslovsprojekter en minimumsfrist på 30 dage for eventuelle supplerende miljøkonsekvensvurderinger, jf. ovenfor.



Transport- og Bygningsministeriet skal dog i den sammenhæng understrege, at miljøkonsekvensrapporter i anlægslovsprojekter - til trods for at det fremgår af lovens bestemmelser, at lovudkastet alene skal sendes i høring hos berørte myndigheder - fortsat vil blive sendt i offentlig høring også med henblik på at sikre, at direktivets mål vedrørende offentlig høring nås gennem lovgivningsprocessen. Der er således ikke tiltænkt en ændring af gældende praksis på dette punkt. Når miljøkonsekvensrapporten har været i offentlig høring indarbejdes rapporten i hovedtræk i anlægslovsforslagets bemærkninger. Det pågældende anlægslovsforslag, inklusiv de miljøkonsekvensvurderinger, der er indeholdt heri, vil herefter blive sendt i separat lovforslagshøring på typisk 4 uger. På den måde gennemføres der - til forskel fra administrative VVM-sager - to høringer over miljøkonsekvensvurderingerne i projekter, der skal vedtages ved anlægslov; nemlig én over selve miljøkonsekvensrapporten og én over forslaget til anlægslov.

Det skal desuden bemærkes, at der forudsættes fastsat samme høringsfrist på minimum 8 uger for selve miljøkonsekvensrapporten, hvad enten projektet skal meddeles administrativ tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, eller projektet skal vedtages ved anlægslov.

Transport- og Bygningsministeriet skal i forhold til spørgsmålet om forudgående høring af Natur- og Miljøstyrelsen bemærke, at det i overensstemmelse med VVM-direktivet følger af lovudkastet, at berørte myndigheder skal høres i forbindelse med scopingudtalelser, screeningsafgørelser og over selve miljøkonsekvensrapporten. Berørte myndigheder defineres i loven som en myndighed, der på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetence kan forventes at blive berørt af et projekts indvirkning på miljøet. Det vil for større statslige anlægsprojekter i praksis betyde, at Miljø- og Fødevarerministeriet som ressortmyndighed på miljøområdet, herunder Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen, vil blive hørt. Herudover vil også relevante kommuner m.v. blive inddraget i fornødent omfang.

Transport- og Bygningsministeriet har i forhold til dette spørgsmål ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

4. Afskæring af administrativ klageadgang

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at afskæring af klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet for statslige vej- og jernbaneprojekter, der meddeles administrativ tilladelse, er uhensigtsmæssig. Foreningen bemærker, at den mulighed, der i stedet består for efterprøvelse ved domstolene, er en barriere for den enkelte borger. Foreningen henviser bl.a. til risikoen for, at borgeren bliver pålagt at skulle betale både egne og modpartens omkostninger. Foreningen finder således, at den eksisterende klageadgang hos Miljø- og Naturklagenævnet bør bevares.



Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser kan indbringes for domstolene. Dette giver mulighed for at efterprøve Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser i overensstemmelse med Århuskonventionens krav. Ministeriet finder, at en efterprøvelse ved de danske domstole af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser fuldt ud svarer til kvaliteten af en efterprøvelse ved et administrativt klagenævn. Der er således ikke efter ministeriets opfattelse retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at afgørelserne indbringes direkte for domstolene. Ministeriet har i den forbindelse i overensstemmelse med Århuskonventionen i lovforslaget fastsat bestemmelse om, at retten skal påse, at omkostningerne ved en sådan efterprøvelse ikke er uoverkommeligt dyre for de berørte parter. Det er ministeriets opfattelse, at denne bestemmelse om begrænsning af sagsomkostninger på passende vis sikrer, at en domstolsprøvelse ikke udgør en barriere for den enkelte borgers mulighed for at efterprøve Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser.

Hertil kommer, at en afgørelse fra et administrativt klagenævnt, så som Natur- og Miljøklagenævnet, under alle omstændigheder ville kunne indbringes for domstolene. Ordningen i lovforslaget sikrer således, at der ikke er flere sagsgange end nødvendigt, førend der foreligger en endelig afgørelse af sagen.

Transport- og Bygningsministeriet skal for god ordens skyld tilføje, at der for så vidt angår de VVM-tilladelser, der meddeles ved anlægslov, også efter gældende regler alene er mulighed for domstolsprøvelse. I relation til disse projekter ændres der ikke på den gældende retstilstand.

Transport- og Bygningsministeriet har i forhold til dette spørgsmål ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

Danske Havne bemærker, at det er urimeligt, at havne fratages adgangen til at klage til transport- og bygningsministeren over de afgørelser, der er truffet af Trafik- og Byggestyrelsen. Danske Havne opfordrer således til, at denne klageadgang bevares.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke vurderer, at Trafik- og Byggestyrelsens VVM-afgørelser for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter, skal kunne påklages til transport- og bygningsministeren.

Dette skyldes, at Trafik- og Byggestyrelsen efter lovforslaget bliver uafhængig af transport- og bygningsministeren i de sager, hvor styrelsen behandler ansøgninger om VVM-tilladelser fra Vejdirektoratet og Banedanmark. Hertil kommer, at mulighed for efterprøvelse af Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser under alle omstændigheder ikke opfylder de krav til efterprøvelse, der følger af Århuskonvention, idet klage herefter skal behandles ved domstolene eller et andet ved lov etableret uafhængig og upartisk organ. Transport- og



Bygningsministeriets departement opfylder ikke disse kriterier. En klageadgang til Transport- og Bygningsministeriets departement, som ikke opfylder Århuskonventionens krav til uvildig klagesagsbehandling, findes på den baggrund uhensigtsmæssig, selvom den ikke er i strid med Århuskonventionen, idet en sådan administrativ prøvelse ikke nødvendigvis afslutter klageforløbet. I de tilfælde, hvor klageren ikke er tilfreds med departementets afgørelse, skal klager således fortsat have mulighed for at indbringe departementets afgørelse for domstolene. I disse tilfælde vil en klagesagsbehandling i departementet alene have forlænget klageprocessen til skade for et anlægsprojekt og de berørte borgere og virksomheder.

Dette skal også ses i lyset af, at Trafik- og Byggestyrelsen med tiden vil oparbejde yderligere miljøfaglig ekspertise som følge af de nye opgaver, der følger af lovforslaget. Transport- og Bygningsministeriets departement vil ikke deltage i det daglige arbejde med miljøkonsekvensvurderinger og vil følgelig heller ikke oparbejde samme yderligere specifikke miljøfaglige ekspertise på området. Det vurderes derfor ikke retssikkerhedsmæssigt forsvarligt, at departementet fremover skal behandle klager over Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser i relation til miljøkonsekvensvurderinger.

Transport- og Bygningsministeriet har i forhold til dette spørgsmål ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

5. One stop shop på havneområdet

Danmarks Naturfredningsforening og Danske Havne bemærker, at Trafik- og Byggestyrelsen fortsat vil have ansvar for havneprojekter inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde, Kystdirektoratet for projekter på søterritoriet i øvrigt og kommunerne/Naturstyrelsen for den landbaserede del af et havneprojekt. Begge foreninger fremhæver, at det er uhensigtsmæssigt, at en bygherre skal henvende sig til flere myndigheder, såfremt et havneprojekt både ligger inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde, søterritoriet samt på land.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at VVM-direktivet stiller krav om, at medlemsstaterne skal fastsætte regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter VVM-direktivet, habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. Det betyder, at der skal fastsættes regler, som sikrer, at en bygherre i et havneprojekt kun skal henvende sig med en ansøgning hos Trafik- og Byggestyrelsen, såfremt bygherren ønsker at etablere et projekt, som skal vurderes efter de nævnte direktiver, og som skal etableres inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde.



Trafik- og Byggestyrelsens kompetence til at træffe afgørelse i havneprojekter er geografisk afgrænset til det område, som ligger inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde. Landbaserede anlæg og projekter på søterritoriet i øvrigt hører under Miljø- og Fødevareministeriets ressortområde ved hhv. kommunerne/Naturstyrelsen og Kystdirektoratet.

Selvom Transport- og Bygningsministeriet således fastsætter regler om en one stop shop for vurdering efter VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet, skal der altså fortsat søges tilladelser hos flere myndigheder, såfremt et projekt geografisk både ligger inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde og/eller på søterritoriet og/eller på land.

Transport- og Bygningsministeriet medgiver dog, at dette kan medføre en ganske kompliceret proces for bygherre. Ministeriet vil derfor i forbindelse med udarbejdelse af den kommende VVM-bekendtgørelse for projekter inden for en erhvervshavns dækkende værker på havnens søområde vurdere, om det er muligt inden for den gældende ressortfordeling og gældende ret at skabe en mere smidig ordning for bygherrerne. Dette arbejde vil i givet fald kræve koordination mellem flere myndigheder og er ikke et tiltag Transport- og Bygningsministeriet kan foretage alene. Desuden skal ministeriet understrege, at en eventuel ordning af den karakter ikke vil betyde, at tilladelseskompetencen samles ét sted, jf. den gældende ressortfordeling. Ordningen vil i givet fald alene betyde, at der sker en mere hensigtsmæssig koordination mellem de relevante myndigheder med henblik på at sikre, at det i højere grad er myndighederne – og ikke bygherren – der har ansvaret for at koordinere sagsbehandlingen i sager, hvor der er behov for flere administrative tilladelser.

6. Økonomiske konsekvenser for havne

Danske havne bemærker, at VVM-direktivets krav til bygherrens udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport og anvendelse af kompetente eksperter til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport samt bestemmelser om krav til bygherrens overvågning af de miljømæssige konsekvenser medfører øgede administrative udgifter for erhvervslivet. Danske Havne bemærker endvidere, at det må være en kerneopgave for myndighederne at servicere og hjælpe til vækst og udvikling i hele landet og derfor også i havne.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at VVM-direktivet som noget nyt stiller krav om, at miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes af kompetente eksperter samt, at der skal fastlægges procedurer for overvågning af et projekts væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Transport- og Bygningsministeriet har i overensstemmelse hermed, indarbejdet dette krav i vejloven og jernbaneloven.



Implementering af VVM-direktivet vil for havneområdet ske i en bekendtgørelse. Denne bekendtgørelse vil naturligvis leve op til de krav, der følger af direktivet, herunder at miljøkonsekvensvurderinger skal udarbejdes af kompetente eksperter, samt at der skal fastlægges procedurer for overvågning af et projekts væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Transport- og Bygningsministeriet er opmærksom på, at dette kan føre til øgede udgifter for erhvervslivet. Det nærmere omfang heraf vil blive vurderet i forbindelse med den kommende bekendtgørelse.

Transport- og Bygningsministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

7. Afgrænsning af projekttyper

Metroselskabet I/S bemærker, at det er uhensigtsmæssigt, at kommende metro – og letbaneprojekter, som skal tillades ved anlægslov, ikke er omfattet af lovforslaget.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget ikke udelukker, at også kommende metroprojekter og lignende, kan vedtages ved anlægslov. Dette kan bl.a. ske efter den procedure, der er fastsat i Miljø- og Fødevarerministeriets lovgivning, som også giver mulighed for at vedtage projekter ved anlægslov. Herudover, er der også fortsat mulighed for at udarbejde projekteringslove for konkrete projekter, hvori der nærmere tages stilling til, hvilke regler et konkret projekt skal udarbejdes efter.

Transport- og Bygningsministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.