



2. juni 2025

ANRH

DI-2024-03493

Folketingets Transportudvalg

Att.:

Supplerende indspil fra DI til parlamentarisk arbejdsgruppe

Dansk Industri (DI) sendte i sommeren 2024 høringsvar til den parlamentarisk arbejdsgruppe med forslag til områder, som arbejdsgruppen kan se på. DI har efterfølgende modtaget nogle uddybende spørgsmål. Spørgsmålene og DI's supplerede svar fremgår nedenfor.

Spørgsmål:

DI opfordrer til, at man sætter tydelige mål for indhold i og output fra dialogen mellem myndighederne og offentligheden. Vil I kunne uddybe dette og give eksempler på, hvilke mål I forestiller jer?

Svar:

Det er vigtigt at være tydelig med, om projektet kan blive stoppet, fordi man er på de indledende overvejelser, eller om det slet ikke er en mulighed, eksempelvis fordi der ligger et politisk forlig bag projektet. Dette er netop tilfældet for projekterne i statens Infrastrukturplan 2035, og det er der mange i offentligheden, der ikke ved.

Hvis projekterne ikke kan stoppes, så er det vigtigt at melde dette ud, samt at melde ud om hvad man som interessant kan forvente faktisk at få indflydelse på. Kan man f.eks. komme med forslag om justering af linjeføring, evt. mellem to alternative forslag, eller blot små ændringer af projektet af mere teknisk karakter.

Et konkret forslag der kunne imødegå dette, er at udsende kommissoriet for arbejdet med en miljøkonsekvensvurdering i offentlig høring og først efter høringen godkende det endelige kommissorium, dvs. hvad rammer er (og ikke er) for det videre arbejde. På den måde vil det være mere tydeligt hvad man kan forvente at få indflydelse på.

Det er også vigtigt, at høringen ikke presses på tid og især ikke ifm. de store og komplicerede projekter. Disse vil have en lang forventet levetid, og det er ikke de få ugers høring, under de indledende øvelser, som er afgørende på det lange sigt.

Projekter og planer er også tit relativt gennemarbejdede inden de kommer til offentlighedsfaserne og dermed offentlighedens kendskab. Undervejs gennem projektudviklingen kunne det derfor

overvejes at invitere særlige, udpegende foreninger eller organisationer ind i maskinrummet, for at de her kan give deres perspektiv på de løbende valg og fravalg. Herved kan man i højere grad imødegå, at kritik eller gode ideer først kommer til sidst, hvor alt ellers er færdigt og derfor meget besværligt eller dyrt at omgøre.

DI vil understrege, at det er vigtigt at være meget præcis om, hvad den offentlige dialog omhandler. Man skal være tydelig omkring hvad kan borgerne forvente at få ud af deres anstrengelser og input.

Spørgsmål:

DI finder det udfordrende, at der er opstået en præcedens med at afskære den administrative klageadgang ved større offentlige anlægsprojekter, og at offentligheden derved henvises til at gå til domstolene. Kan I uddybe denne udfordring? Gerne med historik og konkrete eksempler på projekter, der er blevet yderligere belyst/fået højnet kvaliteten etc. i processen med klageinstansen.

Svar:

DI forstår ønsket om at afskære visse klageadgange for at undgå forsinkelse og store ekstra omkostninger ved pause i projektet.

Endvidere kan det også give mening at undtage den lokale kommunale sagsbehandling, idet et projekt vedtaget af et flertal i Folketinget og anlægsloven, indeholder de vilkår som normalt følger i den kommunale sagsbehandling. Denne har kommunerne bidraget med gennem arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen.

Projekter, der er vedtaget af et flertal i Folketinget gennem en anlægslov, indeholder allerede de vilkår, som normalt bliver fastlagt i den kommunale sagsbehandling. Kommunerne har i forvejen bidraget til Folketingets beslutningsgrundlag gennem deres arbejde med miljøkonsekvensvurderingen. Derfor kan man i disse tilfælde spare tid ved at springe den kommunale sagsbehandling over.

DI mener derimod, at det er vigtigt at bevare borgernes grundlæggende klageadgang – dog med mulighed for at begrænse den i de tilfælde, hvor formålet alene og usagligt er at forhindre projektets gennemførelse.

En løsning, der måske i højere grad kan tilgodese det hensyn, er en mere grundlæggende og systematisk samarbejde mellem den statslige anlægsmyndighed og den lokale forvaltningsmyndighed. Sammenholdt med forholdene som beskrevet ovenfor kunne processen og dermed projektet blive væsentligt forbedret.

Aktuelt har DI og Danske Råstoffer afgivet bemærkninger til behandling af L176's kapitel 9, som vil åbne for øget brug af såkaldt "sidetag" til fremskaffelse af råstoffer til anlægsarbejdet.

I bemærkningerne fremføres bl.a. en bekymring, som vedrører både det praktiske med "sidetag" og den proces, som lovforslaget er blevet til under. Konkret har forslaget har ikke været sendt i høring hos de berørte parter i erhvervslivet (heriblandt DI og Danske Råstoffer) selvom det omhandler en erhvervsøkonomisk aktivitet.

Det bemærkes også, at dette "greb" var indbygget i "*Forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus*". Dette er i sig selv en understregning af problemstillingen.

Svaret findes i sin fulde form her: [L 176 Bilag 4 Brev til TransportudvalgetDIs bemærkn til beh af L176 kapitel 9 sidetag](#)

Spørgsmål:

I nævner, at procedurer og sagsbehandling ifm. klager bør underkastes en gennemgang med henblik på effektivisering og kortere sagsbehandlingstider. Har I forslag til, hvad der kunne ændres i processen med klageinstansen?

Svar:

I motivationen for den parlamentariske arbejdsgruppe er der lagt et politisk pres for effektive processer og projekter, hvor dialogprocesser underforstået kan ses som besværlige, tidskrævende og forsinkende.

DI vurderer, at en gennemgang med fordel kan gøres i samarbejde med en række aktører, for på den måde sammen at identificere de muligheder der er for optimeringer. I beretningen afgivet af Transportudvalget nævnes, at "*nogle høringsprocesser ikke altid behøver at ligge i forlængelse af hinanden, og at der måske der kunne være et vist overlap, hvilket tidsmæssigt ville effektivisere processen*". DI kan støtte den fremgangsmåde, så længe det sikres, at de rette aktører får de rette oplysninger og den nødvendige tid til at behandle disse.

Arbejdsgruppen bør i den forbindelse være opmærksom på, at kortere høringsfrister risikerer at forringe de rammer, høringsparterne har for at afgive velovervejede og kvalificerede svar.

Eksempelvis sendte Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet i efteråret 2024 lovforslag om *Lov om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven* i høring.

DI anerkender hensigten i forslaget, der sigter efter at optimere processer, fjerne barrierer og smidiggøre sagsbehandling, alt sammen for at fremme hastigheden, hvormed planer og projekter kan gennemføres, ikke mindst i forhold til at sikre et tempo i den grønne omstilling.

Vi fremfører dog samtidig en stor bekymring om generelt at ændre minimumsfristen for høring over miljø-konsekvensrapporter fra 8 uger til 30 dage, især for vej- og baneprojekter, da disse projekter grundlæggende er komplicerede, har mange interessenter og processer og kræver grundigt forarbejde af års varighed. Miljøkonsekvensrapporter specifikt er længe undervejs, omfangsrige og fagligt/teknisk komplicerede.

Høringssvaret kan ses i sit fulde omfang her:

[L 168b - 2024-25 - Bilag 1: Høringssvar og høringsnotat, fra klima-, energi- og forsyningsministeren](#)

Endelig vil vi henvise til de gode erfaringer vi har fra nabo-kommunikation fra råstofområdet, "Kodeks for godt naboskab" hvor det konstateres, at; *"For at sikre gode resultater, er det vigtigt at dialogen starter tidligt. Derfor inviterer indvinder, allerede i forbindelse med ansøgningen, til dialog med naboerne, så synspunkter kan diskuteres og misforståelser afværges."* Kodekset kan findes i sin helhed her: <https://www.regionsjaelland.dk/media/23td54ae/kodeks-for-godt-naboskab.pdf>

Spørgsmål:

Vi er blevet bekendte med, at man i UK i udbud af større infrastrukturprojekter skriver ind, at bydere skal forholde sig til, hvordan de vil inddrage og kommunikere ved gennemførelse af et projekt. Har I kendskab til det, eller alternativt nogle vi kunne kontakte for at få mere viden, og ved I, om der stilles lignende krav i DK?

Svar:

DI kender ikke umiddelbart til ovennævnte eksempler fra England. Fremgangsmåden lyder interessant og kan bidrage til bedre dialog, men DI vurderer, at det fremover fortsat vil være nødvendigt for den offentlige bygherre at definere mål for og ambition med inddragelsen, såfremt byderne skal kunne sætte det rette ambitionsniveau. Når først projekt er vedtaget og i gang, så er der næppe brug for den store inddragelse, men mere orientering og kommunikation. Dette er ofte en del af pakken som byder på et projekt skal beskrive som del af deres tilbud.

Generelt handler det meget om bygherrerne, der i tide skal fastlægge rammerne for et givet projekt og inddrage offentligheden tidligt. Processen omkring Als-Fyn forbindelsen, har af flere været omtalt som et godt eksempel på tidlig, bred inddragelse.

I øvrigt:

Afslutningsvist ønsker vi at fremhæve, at DI finder det meget problematisk når en høring er åbenlyst illusorisk, da dette ikke fremmer hverken det enkelte projekt eller selve høringsprocessen som princip.

Som eksempel vil vi fremhæve høringen ifm. miljøkonsekvensvurderingen af projektet for tunnel under Marselis Boulevard tidligere på året. Her blev selve anlægsloven sendt i høring førend høringsnotatet for miljøkonsekvensvurderingen var gjort færdigt. Herved forekommer det, at det ikke har været muligt at behandle de indkomne bemærkninger samt at lave evt. tilretninger til anlægsloven på baggrund heraf.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen

Chefkonsulent, Mobilitet og Infrastruktur