

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven¹⁾
(Undtagelse fra kravet om miljøkonsekvensvurdering for vej- og baneprojekter til forsvarsformål og civile beredskabsformål)

§ 1

I lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

»3) at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og civile beredskabsformål,«

Nr. 3-6 bliver herefter til nr. 4-7.

2. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. Kapitel 2 a finder ikke anvendelse på Vejdirektoratets projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at dette vil skade disse formål.«

§ 2

I jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, foretages følgende ændring:

1. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. Kapitel 6 a finder ikke anvendelse på Banedanmarks projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at dette vil skade disse formål.«

§ 3

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1.

Loven træder i kraft den [1. juli 2025].

Bemærkninger til lovforslaget

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at etablere hjemmelsgrundlaget for at kunne undtage vej- og baneprojekter, som udelukkende har et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsmæssigt formål, fra reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet).

I VVM-direktivet stilles der blandt andet krav om, at der inden godkendelse af visse projekter skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af projekter, som kan få en væsentlig indvirkning på miljøet. Direktivets artikel 1, stk. 3, indeholder en mulighed for, at medlemsstaterne i national ret kan beslutte ikke at anvende dette direktiv på projekter, eller dele af projekter, der alene tjener et forsvarsformål eller projekter, der alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis det vurderes, at en sådan anvendelse ville skade disse formål.

Denne mulighed i VVM-direktivet har ikke hidtil været implementeret på vej- og baneområdet. Muligheden er derimod implementeret i miljøvurderingsloven under ministeren for grøn trepart, og det samme gælder for havnelovgivningen.

Med lovforslaget foreslås denne mulighed implementeret i vejloven og jernbaneloven.

Derudover foreslås det som en mindre ændring at ændre vejlovens formålsbestemmelse, så det fremgår direkte af formålsbestemmelsen i vejlovens § 1, at loven også skal medvirke til at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og beredskabsformål.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Undtagelse fra kravet om miljøkonsekvensvurdering for vej- og baneprojekter til forsvarsformål og civile beredskabsformål

2.1.1. Gældende ret

VVM-direktivet er i sin helhed implementeret i dansk ret i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), (herefter

miljøvurderingsloven), der hører under ministeren for grøn trepart, og i havnelovgivningen, som hører under transportministeren.

VVM-direktivet er ligeledes implementeret i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love samt lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven. Det gælder dog ikke direktivets artikel 1, stk. 3, som giver mulighed for at undtage projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål fra kravet om miljøkonsekvensvurdering.

For yderligere om implementeringen af VVM-direktivet i jernbaneloven og vejloven henvises til bemærkningerne til det lovforslag, der dannede grundlag for lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, jf. Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 134 som fremsat og lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 84 som fremsat.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, og jernbanelovens § 38 a, stk. 1, at etablering, udvidelse eller ændring af statslige vej- og jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse. Det kræver dog ikke en administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., og jernbanelovens § 38 a, stk. 3, 1. pkt.

Større vej- og jernbaneprojekter på Transportministeriets område vedtages ofte af Folketinget ved en anlægslov, hvor transportministeren bemyndiges til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelsen og miljøkonsekvensvurderingen.

Projektets indvirkning på miljøet skal beskrives og vurderes i en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17 g og jernbanelovens § 38 g. Det følger af vejlovens § 17 g, stk. 6, og jernbanelovens § 38 g, stk. 6, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter stk.

7, i henholdsvis vejlovens § 17 g og jernbanelovens §38 g skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Miljøvurderingerne skal i offentlig høring, jf. vejlovens § 17 h og jernbanelovens § 38 h.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Reglerne i VVM-direktivet skal sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og sørge for, at miljøhensyn tænkes med ved tilladelse til projekter. Formålet med en miljøkonsekvensvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse (eller Folketinget vedtager en lov), blandt andet tages hensyn til projekters væsentlige indvirkning på miljøet. VVM-direktivets artikel 1, stk. 3, giver dog mulighed for at undtage projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål, fra kravet om miljøkonsekvensvurdering. Denne mulighed blev imidlertid ikke udnyttet i forbindelse med implementeringen af VVM-direktivet i forhold til projekter på vej- og baneområdet i 2016 og 2021, da man ikke fandt det relevant på daværende tidspunkt.

Alt afhængig af et projekts omfang, beliggenhed og kompleksitet vil en miljøvurderingsproces både kunne være omfattende og have en lang tidshorison. Det kan f.eks. være gennemførelsen af de nødvendige feltundersøgelser for at kunne vurdere projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, vurdere alternativer m.v. Miljøundersøgelser af projekter i Transportministeriets regi kan således tage op til 2-3 år. Dertil kommer udarbejdelse af selve miljøkonsekvensrapporten og gennemførelse af en offentlig høring.

Det kan ikke udelukkes – særligt henset til den geopolitiske situation – at der kan opstå et behov for at etablere, ændre eller udvide statslige vej- og jernbaneanlæg til varetagelse af nationale forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål. Transportministeriet vurderer, at det kan blive nødvendigt, at dette skal ske hurtigt og uden inddragelse af offentligheden, da formålet med sådanne projekter ellers vil kunne forspildes.

Transportministeriet finder det på denne baggrund hensigtsmæssigt at benytte bestemmelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 3, og derved skabe et identisk regelgrundlag på hele ministerområdet. Det foreslås derfor at indføre hjemmel i vejloven og jernbaneloven til at kunne undtage henholdsvis

Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål, fra kravet om miljøkonsekvensvurdering. Det vil etablere et regelgrundlag, der svarer til reglerne i miljøvurderingsloven under ministeren for grøn trepart.

Det foreslås således, at der indføres en hjemmel, der fastsætter, at reglerne om miljøkonsekvensvurderingen, dvs. hele miljøvurderingsprocessen, herunder kravet om vurdering af konsekvenser for miljøet, screeningsprocessen og høringsprocessen mv., i vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a, ikke skal finde anvendelse for sådanne projekter.

Den foreslåede ordning vil medføre, at vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a ikke finder anvendelse på henholdsvis Vejdirektoratets vejprojekter eller dele af projekter og Banedanmarks jernbaneprojekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at anvendelsen vil skade disse formål.

Bestemmelsen vil skulle fortolkes indskrænkende. Anvendelse af bestemmelsen vil alene kunne ske, hvor det er anvendelsen af hele miljøvurderingsprocessen, herunder screeningsprocessen og den offentlige høringsproces, som i det konkrete tilfælde vil kunne skade det nationale forsvarsformål eller det civile beredskabsformål.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det forventes, at lovforslaget ikke vil indebære væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for staten som helhed.

Der forventes ingen økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne og regionerne.

Det vurderes ikke, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er relevante for lovforslaget.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget indfører ikke nye eller ændrede skatter og afgifter, ligesom forslaget i øvrigt ikke pålægger erhvervslivet økonomiske byrder.

Lovforslaget vil i relation til statslige vej- og jernbaneprojekter ikke medføre erhvervsadministrative konsekvenser, idet staten i disse tilfælde er bygherre.

Lovforslaget indeholder ikke øvrige direkte reguleringsmæssige krav til virksomhederne, hvorfor det vurderes, at der ikke vil være øvrige efterlevelseskonsekvenser.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser, da lovforslaget udelukkende indebærer, at visse vej- og jernbaneprojekter kan undtages fra kravet om en miljøkonsekvensvurdering.

Lovforslaget etablerer således ikke hjemmel til fravigelse af materielle miljøregler. Materielle regler i f.eks. naturbeskyttelses- og miljøbeskyttelsesloven kan således ikke fraviges uden særskilt hjemmel hertil.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget implementerer VVM-direktivets artikel 1, stk. 3.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den [10. marts til den 17. marts (8 dage)] været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Regioner, De praktiserende landinspektører, Den danske landinspektørforening, Friluftsrådet, DI Transport, HK Trafik og Jernbane, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening KL, Landbrug & Fødevarer og Landdistrikternes Fællesråd.

UDKAST

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer VVM-direktivets artikel 1, stk. 3.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved	Ja Nej X	

UDKAST

implementering af ikke-erhvervs- rettet EU-regule- ring) (sæt X)	
---	--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af vejlovens § 1, at loven skal medvirke til 1) at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet, 2) at sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark, 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter m.v., 4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, 5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet og 6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 2 a.

Ved administration efter denne lov skal vejmyndighederne således varetage de opregnede hensyn.

Det foreslås i § 1 at indsætte som nyt *nr. 3)* »at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og civile beredskabsformål,«.

Nr. 3-6 bliver herefter til nr. 4-7.

Det vil betyde, at hensynet til at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og civile beredskabsformål vil skulle indgå ved vejmyndighedernes administration efter denne lov. Hensynet til forsvarsformål og civile beredskabsformål vil f.eks. skulle varetages i forbindelse med statslige vejprojekter m.v.

Til nr. 2

VVM-direktivets artikel 1, stk. 3, giver mulighed for ved indsættelse af en hjemmel i national ret at undtage projekter eller dele af projekter fra kravet

om miljøkonsekvensvurdering, såfremt disse projekter alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål.

Denne mulighed er implementeret i dansk ret i § 4, stk. 1, i miljøvurderingsloven, der hører under ministeren for grøn trepart.

Den er ligeledes på transportministerens område implementeret i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, der er udstedt i medfør af havneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 24. januar 2024.

Muligheden er ikke implementeret i vejloven.

Det foreslås at indsætte § 2 a i vejloven, der fastsætter, at vejlovens kapitel 2 a ikke finder anvendelse på Vejdirektoratets projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at dette vil skade disse formål.

Det vil betyde, at vejlovens kapitel 2 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg ikke vil finde anvendelse på Vejdirektoratets projekter eller dele af projekter, såfremt projektet alene tjener et nationalt forsvarsformål, eller alene tjener et civilt beredskabsformål, og såfremt anvendelsen vurderes at ville skade formålet. Denne vurdering vil skulle foretages af forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab.

Den manglende anvendelse af lovens kapitel 2 a vil efter forslaget være betinget af, at forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at miljøvurderingsprocessen, herunder offentlighedens inddragelse i disse projekter, vil kunne skade det formål, som projekterne tjener til opfyldelse af.

Med forsvarsformål menes der formål, som er direkte relateret til landets forsvar og beskyttelse, mens de øvrige virkninger ikke inddrages i afgrænsningen. En kaserne kan f.eks. som formål have at indgå i landets forsvar samtidig med, at kasernen kan være med til at styrke beskæftigelsen i området. I det tilfælde vil det stadig være hovedformålet – det nationale forsvar – der er afgørende i denne henseende.

UDKAST

Forsvarsformål vil eksempelvis også kunne være, at der opstår behov for etablering af en adgangsvej fra en statsvej og en vej ind til et af forsvarets anlæg eller områder, hvor adgangen og vejen har til formål at skulle kunne benyttes af forsvaret og dermed ikke vil have et civilt formål.

Tilsvarende ville projekter, der alene gennemføres af hensyn til forsvarets køretøjer, f.eks. ved ændringer af en eksisterende statsvej, kunne være omfattet af bestemmelsen.

Projekter, som har blandede forsvarsmæssige og civile formål, vil derimod ikke være omfattet.

Civile beredskabsformål omfatter såvel naturlige som menneskabte begivenheder såsom oversvømmelser og terrorhandlinger. Der er ikke krav til, hvornår disse projekter igangsættes i forhold til begivenhederne, men det forudsættes at ville være projekter, som har til formål at håndtere uforudsete begivenheder, eller projekter, hvor det har været muligt at forudse begivenheder, men hvor projektet ikke har kunnet gennemføres tidligere.

Som eksempel kan nævnes genetablering af sammenhængen i vejnettet, herunder efter oversvømmelser, der påvirker bygværker og i et vist omfang huller som følge af underminering, mulig underskylning eller lignende.

For såvel forsvars- som civile beredskabsformål gælder, at det er hele projektet eller den del af projektet, som ligger inden for forsvars- eller det civile beredskabsformål, der skal tjene det pågældende formål for at kunne betragtes som et projekt, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse, hvilket vil betyde, at reglerne i vejlovens kapitel 2 a ikke finder anvendelse.

Det er formålet og ikke virkningerne af projektet, der vil være afgørende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

VVM-direktivets artikel 1, stk. 3, giver mulighed for ved indsættelse af en hjemmel i national ret, at undtage projekter eller dele af projekter fra kravet om miljøkonsekvensvurdering, såfremt disse projekter alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål.

Denne mulighed er implementeret i dansk ret i § 4, stk. 1, i miljøvurderingsloven, der hører under ministeren for grøn trepart. Den er ligeledes på transportministerens område implementeret i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, som er udstedt i medfør af havneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 24. januar 2024.

Muligheden er ikke implementeret i jernbaneloven.

Det foreslås at indsætte § 2 a i jernbaneloven, der fastsætter, at jernbanelovens kapitel 6 a ikke finder anvendelse på Banedanmarks projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at dette vil skade disse formål.

Det vil betyde, at jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg ikke vil finde anvendelse på Banedanmarks projekter eller dele af projekter, såfremt projektet alene tjener et nationalt forsvarsformål, eller alene tjener et civilt beredskabsformål, og såfremt anvendelsen vurderes at ville skade formålet. Denne vurdering vil skulle foretages af forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab.

Den manglende anvendelse af lovens kapitel 6 a vil efter forslaget være betinget af, at forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at offentlighedens inddragelse i disse projekter vil kunne skade det formål, som projekterne tjener til opfyldelse af.

Med forsvarsformål menes der formål, som er direkte relateret til landets forsvar og beskyttelse, mens de sekundære virkninger ikke inddrages i afgrænsningen. Eksempelvis vil en udvidelse af fritrumsprofilen ved ombygning af en bro som ene formål kunne have at skabe mulighed for transport af militære køretøjer og derved indgå i landets forsvar, og som afledt virkning give mulighed for andre usædvanlige transporter, men det er hovedformålet – det nationale forsvar – der er afgørende i denne henseende.

Andre eksempler kunne være, at der opstår behov for fornyelse af en bane-strækning med henblik på tungere tog til brug for transport af militært materiel eller etablering af side-, havne- eller læssespor til militære formål.

UDKAST

Projekter, som har blandede forsvarsmæssige og civile formål, vil derimod ikke være omfattet.

Civile beredskabsformål omfatter såvel naturlige som menneskabte begivenheder såsom oversvømmelser og terrorhandlinger. Der er ikke krav til, hvornår disse projekter igangsættes i forhold til begivenhederne, men det forudsættes at ville være projekter, som har til formål at håndtere uforudsete begivenheder, eller projekter, hvor det har været muligt at forudse begivenheder, men hvor projektet ikke har kunnet gennemføres tidligere.

Som eksempel kan nævnes genetablering af sammenhængen i banenettet efter dæmningsskred, oversvømmelser eller lignende.

For såvel forsvars- som civile beredskabsformål gælder, at det er hele projektet eller den del af projektet, som ligger inde for forsvars- eller det civile beredskabsformål, der skal tjene det pågældende formål for at kunne betragtes som et projekt, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse, hvilket vil betyde, at reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a ikke finder anvendelse.

Det er formålet og ikke virkningerne af projektet, der vil være afgørende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås, at loven skal træde i kraft [den 1. juli 2025].

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken vejloven eller jernbaneloven gælder for Færøerne og Grønland og heller ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, foretages følgende ændringer:
§ 1. Denne lov skal medvirke til 1) ... 2) ... 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter m.v., 4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, 5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet, og 6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed,	I. I § 1 indsættes efter nr. 2 som nyt nummer: »3) at sikre mobiliteten til forsvarsformål og civile beredskabsformål.« Nr. 3-6 bliver herefter til nr. 4-7.

UDKAST

befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 2 a.	
	2. Efter § 2 indsættes § 2 a: »§ 2 a. Denne lovs kapitel 2 a finder ikke anvendelse på Vejdirektoratets projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at dette vil skade disse formål.«
	§ 2 I jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, foretages følgende ændring:
	1. Efter § 2 indsættes § 2 a: »§ 2 a. Denne lovs kapitel 6 a finder ikke anvendelse på Banedanmarks projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab

UDKAST

	vurderer, at dette vil skade disse formål.«
--	---