

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
www.tbst.dk

Notat

Dato 8. maj 2017  
TS50800-00003

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved VVM af statslige vej- og jernbaneprojekter**

#### **1. Indledning**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 13. marts 2017 sendt udkast til bekendtgørelse om overvågning m.m. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 3. april 2017.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danske Regioner, DSB, Metroselskabet, Banedanmark, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsministeriet, Geodatastyrelsen og Vikingeskibsmuseet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra KL, Miljøstyrelsen, Vejdirektoratet og Danmarks Naturfredningsforening.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### **2. Generelt:**

Kommunernes Landsforening finder, at VVM på vejområdet burde indgå som en del af den tværgående VVM-bekendtgørelse.

#### Kommentar:

*VVM-direktivet er for så vidt angår de statslige vej- og jernbaneprojekter implementeret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af*

lov om offentlige veje og jernbaneloven. Det betyder, at VVM proceduren for de projekter er reguleret af vej- og jernbaneloven, og ikke af de tværgående VVM-regler.

### **3. Fastsættelse af vilkår om overvågning, § 2**

Vejdirektoratet påpeger, at det følger af vejlovens § 17 k, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte vilkår om overvågning.

Med udkastet til bekendtgørelsens § 2, stk. 1, og § 2, stk. 2, hvor det fremgår, at styrelsen *fastsætter* vilkår – bliver det obligatorisk og ikke fakultativt, som loven synes at lægge op til.

#### Kommentar:

*Det er korrekt, at det af vejlovens, § 17, k, stk. 2. 1. pkt., fremgår, at styrelsen kan stille vilkår for administrative tilladelser.*

*Det fremgår dog videre af bestemmelsens 2. pkt., og tilsvarende jernbanelovens § 38, stk. 2, 2. pkt., at hvis projektet har skadelige indvirkninger på miljøet, så skal styrelsen fastsætte vilkår om overvågning heraf. Bestemmelsen er således i sin ordlyd obligatorisk. Dette følger endvidere af VVM-direktivets art. 8 a, stk. 4.*

*Bemærkningen giver således ikke anledning til at ændre bestemmelsen.*

### **4. Overvågningens indhold.**

Danmarks Naturfredningsforening forstår ordlyden således, at der er krav om overvågning af alle skadelige indvirkninger på miljøet, og derudover krav om overvågning af de afværgeforanstaltninger, der er iværksat. Styrelsen fastsætter vilkårene for de relevante mål og parametre samt perioden for overvågningen, herunder om overvågningen foretages i intervaller.

DN foreslår, at det præciseres, at vilkårene skal fremgå af miljøvurderingen – herunder udkastet til VVM-tilladelsen, således at offentligheden orienteres med mulighed for bemærkninger for at opnå den bedst mulige overvågning.

#### Kommentar:

*Vilkår om overvågning fastsættes i tilknytning til tilladelsen til det statslige vejprojekt eller jernbaneprojekt, jf. lov om offentlige veje § 17, k, stk. 2 og jernbanelovens § 38 k, stk. 2, hvilket også fremgår af bekendtgørelsesudkastet. Tilladelsen med vilkår offentliggøres i overensstemmelse med lov om offentlige veje § 17 m og jernbanelovens § 38 m. Proceduren for inddragelse af offentligheden i forbindelse med udstedelse af tilladelse og vurdering af projektets indvirkning på miljøet er endvidere fastsat i lov om offentlige veje og jernbaneloven. Behovet for overvågning og relevante foranstaltninger vil dog fremgå af miljøvurderingen (VVM'en).*

*Bemærkningerne giver således ikke anledning til at ændre bestemmelsen.*

## **5. Genoptagelse af afgørelse på baggrund af overvågning**

Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at i medfør af bekendtgørelsens bestemmelse om genoptagelse, så *kan* styrelsen på baggrund af overvågningens resultater genoptage afgørelsen, hvis der er nye oplysninger jf. 1), hvis der er indvirkninger der ikke kunne forudses jf. 2), eller hvis der er indvirkninger, som går ud over det, der blev lagt til grund ved meddelelse af tilladelsen.

Det fremgår, at der alene er tale om væsentlige skadelige indvirkninger. DN foreslår, at *kan* ændres til *skal*, således at styrelsen har pligt til at genoptage afgørelsen, når overvågningen viser sådanne væsentlige skadelige indvirkninger, jf. direktivets krav.

Det er uklart for DN, om § 5 stk. 2, nr. 1), 2) eller 3) omfatter den situation, hvor afrapporteringen viser, at afværgeforanstaltninger ikke virker efter hensigten eller er utilstrækkelige i forhold til at undgå væsentlige miljøpåvirkninger. I forbindelse med afrapportering af overvågning af væsentlige miljøkonsekvenser vil det givet vis blive en aktuel situation. DN foreslår, at der indføres et nyt § 5 stk. 2, nr. 4), hvoraf det fremgår, at styrelsen *skal* genoptage afgørelsen i de situationer hvor afrapportering af overvågning viser, at projektet har væsentlig skadelig indvirkning på miljøet, for eksempel fordi afværgeforanstaltningerne ikke virker efter hensigten eller afværgeforanstaltningerne er utilstrækkelige. Alternativt at det fremhæves at denne situation omfattes af formuleringerne i 1), 2) eller 3).

### Kommentar:

*Reglen om genoptagelse m.v. er fastsat i lov om offentlige veje § 17 l, og jernbanelovens § 38 l, og er alene gengivet i bekendtgørelsen. Der er således ikke hjemmel til at ændre på bestemmelsens ordlyd, da den allerede er fastsat ved lov.*

*Det kan dog oplyses, at styrelsen er forpligtet til at føre tilsyn med overholdelse af reglerne og vilkår om overvågning og derfor allerede af den grund vil være forpligtet til at reagere, hvis det viser sig, at afværgeforanstaltninger ikke virker efter hensigten mv.*

## **5. Samordnet procedure:**

Miljøstyrelsen påpeger, at det fremgår af bekendtgørelsen, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal anvende en samordnet procedure, hvis et projekt forudsætter vurderinger efter VVM-reglerne og bestemmelser, som implementerer habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet.

Miljøstyrelsen gør i den forbindelse opmærksom på, at visse projekter omfattes af bekendtgørelsen forudsætter, at der indvindes råstoffer på

havet eller på land og/eller håndtering af opgravet materiale fra uddybninger i form af nyttiggørelse og/eller klappning. For sådanne projekter er der behov for, at disse dele af projektet tænkes ind fra starten, og at konsekvenserne belyses i miljøvurderingen af projektet efter VVM-reglerne (dog ikke klappning) og habitatreglerne.

Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er opmærksom på den problemstilling, som Miljøstyrelsen rejser. Det vil således blive indtænkt i styrelsens ansøgningsmateriale og vejledninger, ligesom styrelsen også via myndighedshøringen sikrer, at berørte parter inddrages.*

KL finder, at bestemmelsen om samordnet procedure kan være udfordrende for kommunerne, da Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen automatisk leder koordineringen uanset arbejdsfordelingen mellem parterne i det konkrete projekt. Bekendtgørelsen forholder sig ikke eksplicit til de tilfælde, hvor projektet både kræver VVM/MV efter deres lovgivning og den nye brede VVM-lov. Det kunne være projekter som jernbanestation, stationer på havnen og transportterminaler.

KL finder, at der bør indsættes en ny bestemmelse svarende til den, der er på havneområdet om fælles miljøkonsekvensrapport.

Kommentar:

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at bestemmelsen ikke forholder sig eksplicit til de beskrevne tilfælde, da hensigten med bestemmelsen alene er at fastsætte regler om samordnet procedure, dvs. "one stop shop", når et konkret projekt giver anledning til at gennemføre vurderinger vedrørende miljøspørgsmål efter VVM-direktivet, habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. Styrelsen har dog på baggrund af KL's høringssvar tilføjet en bestemmelse vedrørende mulighed for at udarbejde en fælles miljøkonsekvensrapport, som svarer til bestemmelsen på havneområdet.*

## **6. Offentliggørelse**

Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at afrapportering af overvågning offentliggøres. Det betyder, at offentligheden gøres bekendt med effekten af afværgeforanstaltningerne og behovet for eventuel genoptagelse af afgørelsen.

KL anbefaler ligeledes, at bekendtgørelsen klargør, at resultater af overvågningen skal stilles til rådighed for andre offentlige myndigheder og offentligheden. Det er betydelige midler, der anvendes i forbindelse med overvågning og analyse, og resultaterne bør kunne genbruges f. eks. i forbindelse med en VVM, som kommunerne skal behandle.

Kommentar:

*Styrelsen gør opmærksom på, at det ikke er et krav efter direktivet, at afrapporteringen offentliggøres. Der vil således være tale om overimplementering, hvis et sådan krav skulle indsættes. Af hensyn til direktivnær implementering vil der ikke blive fastsat et krav i bekendtgørelsen om sådan offentliggørelse.*

*Styrelsen har dog taget ønsket til efterretning og vil fremadrettet overveje, hvorvidt og hvordan afrapporteringer kan offentliggøres uden dog at fastsætte regler herom.*

## **7. Klageadgang**

Danmarks Naturfredningsforening finder, at bekendtgørelsens klagebestemmelse er udtryk for en besværliggørelse af muligheden for at indbringe en klage over forhold, som borgerne og DN i anden sammenhæng, har mulighed for at indbringe for et administrativt klageorgan herunder især Miljø- og Fødevarer-klagenævnet. Det er næppe hverken i Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsens interesse eller i DN's interesse, at en evt. klage skal tvinges ind i en domstolsproces, hvor både proces og forberedelse af processen er betydeligt mere langvarig og tilmed rummer et usikkerhedsmoment for både styrelsen og DN, i og med dommere ved domstolene sjældent er sagkyndige i miljø-sager. Det forekommer mærkværdigt, at Transport- Bygnings- og Boligministeriets lovgivning udelukkende kan anvise domstolsvejen, når der findes et uafhængigt nævn med stor kompetence og sagkyndighed i miljø-sager, som ville kunne behandle klagesager også på Transport-Bygnings- og Boligministeriets område. Det er en udemokratisk tilgang, der hermed demonstreres af ministeriet. DN skal på den baggrund foreslå, at der gives klageadgang for afgørelser truffet efter bekendtgørelsen.

Kommentar:

*Spørgsmålet om klageadgang er ikke reguleret af denne bekendtgørelsen, men reguleret af styrelsens delegationsbekendtgørelse, hvoraf det fremgår, at klageadgangen er afskåret.*

## **8. Øvrige ændringer**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende og lovtekniske ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

I § 3, er stk. 1, fjernet, da det var en gentagelse af § 2, stk. 1, og derfor overflødig. Herudover er bestemmelsen om genoptagelsen m.v. udskilt til en særskilt bestemmelse.