



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 25. marts 2015
J. nr. 2015-1522

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. marts 2015 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 133 – Forslag til lov om anlæg af motorvej syd om Regstrup, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mike Legarth (K).

Spørgsmål nr. 3:

Ministeren bedes som lovteknisk bistand udarbejde ændringsforslag med følgende indhold:

I forhold til det oprindelige forslag i L 133 (om motorvej syd om Regstrup) etableres yderligere 600 m motorvej i forlængelse af den foreslåede strækning, så motorvejen forlænges forbi den krydsende vej fra Knabstrup. Ændringsforslaget skal i videst mulige omfang afspejle indholdet i beslutningsforslag B 93.

Svar:

Et ændringsforslag som anført i spørgsmålet, kan affattes således:

”Til § 1

1.) I § 1, nr. 1, indsættes efter »Dramstrup, «: »der ender syd om Knabstrup efter Knabstrup Møllebakke«.

[Forlængelse af Kalundborgmotorvejen med 600 m forbi Knabstrup Møllebakke]

Bemærkninger til nr. 1

Forslaget indebærer i forhold til det oprindelige forslag, at Kalundborgmotorvejen forlænges med 600 m, så motorvejen forlænges forbi den krydsende vej Knabstrup Møllebakke. Vejdirektoratets beregninger viser, at forlængelsen inklusive overføring af Knabstrup Møllebakke vil koste 49,1 mio. kr.”



Jeg skal imidlertid bemærke, at et ændringsforslag som det, der er anført ovenfor, efter Transportministeriets opfattelse ikke vil leve op til almindelige formkrav til fremsættelse af ændringsforslag. Den korte tidsfrist betyder således, at bemærkningerne til ændringsforslaget ikke kan nå at blive bragt i overensstemmelse med §§ 7 og 8 i Statsministeriets cirkulære af 1998 om bemærkninger til lovforslag mv., jf. også Justitsministeriets Vejledning om lovkvalitet, afsnit 6.3.

I forlængelse heraf vil ændringsforslaget ikke leve op til de krav, EU-retten stiller i forhold til en gyldig VVM-tilladelse til projektet. Efter VVM-direktivet forudsætter dette, at projektet er vedtaget i enkeltheder ved en national særlov, idet målene med VVM-direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen.

Baggrunden er, at der i bemærkningerne til det oprindeligt fremsatte lovforslag er redegjort for lovforslagets miljømæssige konsekvenser, der i sidste ende danner grundlag for, at Folketinget med vedtagelse af lovforslaget kan give den fornødne VVM-tilladelse. Et ændringsforslag som det efterspurgte vil betyde, at der i tilknytning til ændringsforslaget skal udarbejdes udførlige bemærkninger om de miljømæssige konsekvenser af forlængelsen, der tager højde for de miljøretlige aspekter af ændringsforslaget. Grundet tidsfristen for besvarelsen af spørgsmålet er dette ikke muligt.

Selv hvis sådanne bemærkninger blev udarbejdet, vil det udgøre et særskilt problem, at ændringsforslaget ikke har været i høring. Også af denne grund vil ændringsforslaget næppe leve op til de krav, EU-retten stiller i forhold til en gyldig VVM-tilladelse.

Jeg skal endvidere bemærke, at den ønskede forlængelse af motorvejen efter Transportministeriets vurdering ikke forudsætter en anlægslov for strækningen. Således fremgår det af § 14, stk. 2, i lov om offentlige veje, at *"bestemmelse om optagelse og nedlæggelse af hovedlandeveje i forbindelse med mindre vejforlægninger, regulering af vejkryds m.m. kan træffes af Vejdirektoratet"*.

Det betyder, at der også uden en anlægslov vil kunne træffes beslutning om at lave den ønskede forlængelse. I så fald vil miljømæssige spørgsmål følge den almindelige procedure efter planloven, hvor Naturstyrelsen giver den fornødne VVM-tilladelse.

Dette ændrer naturligvis ikke ved, at den ønskede forlængelse fortsat forudsætter, at der er fundet finansiering til forlængelsen. Dette gælder hvad enten projektet skal gennemføres på grundlag af en anlægslov eller vejloven.

Allerede på grund af de retlige problemer skal jeg henstille til, at ændringsforslaget ikke fremsættes.



Med venlig hilsen

Magnus Heunicke