



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Anne-Svanaug Haug  
Postboks 8112 Dep  
0032 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
14/1013	14/1616-	14.10.2014

### **Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven - Høring**

Vi viser til KMDs brev av 02.07.2014 med vedlegg, og beklager oversittelse av høringsfristen.

Av koordineringshensyn ba SD om at transportetatene sendte sine eventuelle uttalelser til SD. Vi sendte også saken til Luftfartstilsynet som ikke hadde merknader.

Vi har mottatt uttalelser fra Jernbaneverket (02.10.2014), Kystverket (03.10.2014) og Avinor (03.10.2014). Etter avtale er Vegdirektoratets uttalelse av 10.10.2014 sendt direkte til KMD.

Her følger en kort oppsummering av uttalelsenes hovedpunktene knyttet til de enkelte bestemmelsene:

#### **§5**

Vegdirektoratet er ikke negativ til forslaget i § 5 første ledd om at kravet til planprogram ikke gjelder for reguleringsplaner for tiltak nevnt i vedlegg II, men mener at ulempene også burde vært drøftet.

#### **§ 6**

Foreleggingsordningen i gjeldende § 8 videreføres ikke i forslaget § 6. Jernbaneverket mener dette er en sikkerhetsventil som bør opprettholdes. Vegdirektoratet påpeker også at det er gode grunner for at ordningen opprettholdes, noe SD også påpekte i vårt brev av 11.04.2014.

Jernbaneverket anser det lite hensiktsmessig at ansvarlig myndighet skal kunne kreve at alternative lokasjoner for stasjoner blir utredet for eksempel dersom lokalisering er avklart i forbindelse med konseptvalgutredning og KS1, jf. § 6 femte ledd.

Det er også uklart på hvilket plannivå det kreves at relevante og realistiske alternativer utredes. For linjetiltak skal det som hovedregel utredes minst to alternativer. ”Linjetiltak” bør defineres i forskriften, mener Jernbaneverket.

Vegdirektoratet mener at det særlig på reguleringsplannivå i større grad må være anledning til å utrede kun ett alternativ.

I forbindelse med utvidelse/endring av eksisterende lufthavner vil det ofte være vanskelig å oppfylle kravet om at relevante og realistiske alternativer skal utredes. Utforming av lufthavner er i stor grad styrt av internasjonalt regelverk og gir ingen realistiske alternativer, påpeker Avinor.

Jernbaneverket mener at unntaket i sjuende ledd om å unnlate å fastsette planprogram også bør gjelde for arealplaner for større statlige utbyggingstiltak uten at kravet om planinitiativ etter plan- og bygningsloven § 3-7 er oppfylt. Begrunnelsen er at mange større statlige utbyggingstiltak fremmes på ordinær måte.

## § 7

Avinor mener det er uklart hva som ligger i kravet om ”relevant faglig kompetanse”, og hvem som skal avgjøre om kompetansen er tilstrekkelig.

Vegdirektoratet foreslår en endring av ordlyden i § 7 annet ledd:

*”Konsekvensutredningen, herunder feltundersøkelser, skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse. Der hvor det foreligger gitte standarder for kartlegging og datainnsamling, skal disse legges til grunn.”*

## § 8

Avinor mener at det er behov for presiseringer i tredje ledd, da det er uklart hvilke type data og registre det er snakk om, og om innsamlingen/registreringen av dataene krever spesiell kompetanse.

## § 10

Vegdirektoratet påpeker at formuleringen ”ta hensyn til” i første ledd ikke er en skjerpelse i forhold til gjeldende ordlyd i § 12 første ledd, og at formuleringen bør endres.

Direktoratet foreslår følgende endring i tredje ledd:

*”Planmyndigheten skal fastsette vilkår for å klargjøre, overvåke og begrense negative virkninger av planen. Planmyndigheten kan bestemme at det skal gjennomføres undersøkelser før, under og etter gjennomføring av planen eller tiltaket, og at det skal utarbeides miljøoppfølgingsprogram. Slike vilkår skal gis som bestemmelser, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-8, 11-9, særskilt nr. 8, eller §§ 12-6, 12-7, særskilt nr. 12.”*

## § 12

Jernbaneverket foreslår at det vurderes at for eksempel Jernbaneverket selv kan bestemme at planprogram skal høres sammen med KVVU som grunnlag for beslutning om valg av konsept. Vegdirektoratet er positiv til at det i siste ledd åpnes for at planprogram kan høres sammen med KVVU som grunnlag for beslutning om valg av konsept. Direktoratet ser for seg at fagdepartementet i forbindelse med utarbeiding av mandatet for KVVU-arbeidet fastsetter at det i tillegg til KVVU-rapporten skal lages et forslag til planprogram for det videre planarbeidet. Det antas også at det kan være aktuelt å beslutte slik samordning på grunnlag av arbeidet med KVVUen.

SD går ut fra at denne framgangsmåten er hensiktsmessig for å kople planprogram og KVVU som grunnlag for beslutning om valg av konsept.

## § 15

For bedre å legge til rette for statlig fastsetting av planprogram for store samferdselsprosjekter foreslår Vegdirektoratet følgende tilføyelse i annet ledd:

*”Beslutning om endring av ansvarlig myndighet for planprogram kan også tas av fagdepartementet i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet i forbindelse med behandling av konseptvalgutredning.”*

Under henvisning til § 3-7 tredje ledd i plan- og bygningsloven, mener Jernbaneverket det ville være en fordel om det gikk fram av lovbestemmelsen, ev. av forskriften, at samferdselsmyndigheten, etter samråd med planmyndigheten, men uten at det krever godkjenning av planmyndigheten, selv kan fastsette planprogrammet.

I tilknytning til tredje ledd, ber Jernbaneverket om at det blir vurdert om SD bør få hjemmel til å fastsette planprogrammet.

Til dette vil SD bemerke at arbeidsgruppen som har sett på tiltak for å effektivisere planleggingen av samferdselsprosjekter, har foreslått at det for saker som behandles etter § 3-7 bør vurderes om statlig fastsettelse av planprogram skal være hovedregelen, men uten at det er tatt stilling til om SD bør få hjemmel til være ansvarlig myndighet.

For å unngå forsinkelse av planprosessen mener Avinor det bør settes en tidsfrist for avgjørelser om ansvarlig myndighet.

## Vedleggene

Kystverket har merket seg at punkt 32 og 33 i *vedlegg I* i gjeldende forskrift videreføres i forslaget i punktene 20 og 21 når det gjelder krav til konsekvensutredninger av planer, (men ikke i forslaget til forskrift om miljøvurderinger av tiltak etter sektorlover), noe som trolig ikke vil medføre særlige konsekvenser.

Punkt 12, 26 og 27 i *vedlegg II* i gjeldende forskrift videreføres i hovedsak for planer med tillegg av ”bygging av havner og havneanlegg” og ”bygging av innlands vannveier som ikke omfattes av *vedlegg I*”, jf. 10 e) og f) i høringsutkastet (men ikke i forslaget til forskrift om

miljøvurderinger). Det ser ikke ut til at gjeldende punkt 12 om større deponier for masse på land og sjø videreføres i noen av forskriftsutkastene. Dette medfører at større uttak av forurensede masser kan medføre krav om konsekvensutredning, mens deponeringen av de samme massene ikke medfører krav om konsekvensutredning.

Jernbaneverket mener at ordlyden i punkt 10 c) i vedlegg I bør forbedres, og foreslår følgende formulering:

*”Bygging av jernbanelinjer, anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer.”*

Vegdirektoratet foreslår en endring i bokstav f) i vedlegg III for at bestemmelsen skal samvare med direktivet: *”vil komme i konflikt med særlig verdifulle landskap, arealer med viktig landskapsøkologisk funksjon, villmarksområder eller vernede vassdrag”*.

SD vil gjøre oppmerksom på noen mindre feil i vedleggene til forskriften som er videreført i høringsutkastet.

Teksten i vedleggene foreslås forenklet ved at henvisninger til Kystverket og havne- og farvannsloven tas ut, jf. nedenstående forslag. Bakgrunnen for dette er at havne- og farvannsloven ikke inneholder bestemmelser om planlegging av tiltak. Feilen har som sagt ligget der i mange år. Når forskriften nå revideres vil det være naturlig å rette opp i dette.

Når Kystverket eller andre aktører planlegger tiltak i farvannet (som havner og farleder) foregår planprosessen etter plan- og bygningslovens bestemmelser frem til godkjent plan (reguleringsplan) foreligger. Selv om det foreligger godkjent plan kan imidlertid gjennomføringen av tiltaket kreve tillatelse etter havne- og farvannsloven, eksempelvis hvis det påvirker farvannets beskaffenhet med tanke sikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten.

Teksten om havne- og farvannsloven, som har ligget inne i vedleggene (i eksisterende forskrift og høringsutkast), har sannsynligvis vært ment som en saksopplysning eller orientering til brukerne av forskriften. Teksten kan imidlertid feiltolkes som om det skal foretas planlegging etter havne- og farvannslovens bestemmelser, noe som ikke er tilfelle. Havne- og farvannsinteressene skal være ivaretatt gjennom planprosessen etter plan- og bygningsloven, herunder krav om høring og involvering av berørte interesser. Videre er havne- og farvannsinteressene ivaretatt ved at det for gjennomføringen av tiltak i farvannet kan kreve tillatelse etter havne- og farvannsloven, selv om det foreligger godkjent reguleringsplan.

Forslag til endringer:

#### **Vedlegg I. Planer som alltid skal konsekvensutredes.**

<b>A. Tiltak og oppfølgingskriterier</b>	<b>B. Ansvarlig myndighet og lov(er) behandlingen skal knyttes opp til</b>
20. Nyetablering av farleder, havner og	<b>Kystverket for utpekte havner og hovedleder</b>

havneanlegg, der skip over 1.350 tonn kan seile og anløpe. Ferjekaier inngår i punkt 15.	<del>og biledet. Planmyndigheten for alle andre havner og øvrige leder i kommunalt sjøområde. Plan- og bygningsloven. Havne- og farvannsloven.</del> Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven.
--	---

Vedlegg II. Planer etter § 3 som skal vurderes etter vedlegg III; forslag til korrigeringer følger av tekst:

#### 10. INFRASTRUKTURPROSJEKTER

A. Tiltak og oppfølgingskriterier	B. Ansvarlig myndighet og lov(er) behandlingen skal knyttes opp til
k) Vesentlige endringer/utvidelser av farleder	<del>Kystverket for hovedleder og biledet. Planmyndigheten for øvrige leder i sjøområder. Plan- og bygningsloven. Havne- og farvannsloven.</del> Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven.

For nærmere redegjørelse vises til de enkelte høringsuttalelsene.

Med hilsen

Ola Brattegard (e.f.)  
avdelingsdirektør

Brita Ottem  
Seniorrådgiver

Vedlegg