

Forslag

til

Lov om ændring af lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning
(Fravigelse af tilladelseskravet i lov om råstoffer)

§ 1

I lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2 og 3, kræver ikke tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

1. Indledning

I forbindelse med større vejprojekter er der ofte brug for tilførsel af store mængder af råstoffer.

Inden for råstofområdet kan der etableres et såkaldt sidetag, hvilket er en projektspecifik råstofindvinding til eget brug, som udføres udenfor projektets linjeføring eller i større dybde, end der er betinget af linjeføringen. Lokal adgang til råstoffer ved etablering af sidetag er tidligere benyttet i Vejdirektoratets projekter og kan bidrage til økonomiske besparelser samt reducere CO₂-udledningen.

Sidetag betragtes som erhvervsmæssig indvinding af råstoffer, og kræver derfor en tilladelse fra regionsrådet efter § 7 i lov om råstoffer, jf. lovbekendtgørelse nr. 124 af 26. januar 2017 (herefter råstofloven).

Transportministeriet ønsker med lovforslaget at lette adgangen for Vejdirektoratet til at foretage råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

På den baggrund foreslås det, at tilladelseskravet i råstoflovens § 7 ikke finder anvendelse i forbindelse med anlægget af de to forømtalte projekter.

Det vil betyde, at Vejdirektoratet ikke vil skulle indhente regionsrådets tilladelse til at foretage råstofindvinding til brug for anlægsprojekterne.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Gældende ret

Det fremgår af råstoflovens § 3, at der ved lovens anvendelse på den ene side skal lægges vægt på råstofressourcernes omfang, kvalitet og sikring af hensigtsmæssig udnyttelse af ressourcerne, samt tages erhvervsmæssige hensyn. På den anden side skal der lægges vægt på beskyttelse af natur og miljø, geologiske interesser, landskabelige værdier m.v.

Det følger af råstoflovens § 7, stk. 1, 1. pkt., at erhvervsmæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen kun må ske efter tilladelse fra regionsrådet.

Af råstoflovens § 8 følger det, at en ansøgning om tilladelse efter § 7 også gælder som ansøgning om tilladelse efter anden lovgivning til råstofindvinding i jorden.

Af § 10, stk. 1, fremgår det, at en tilladelse efter § 7, stk. 1, skal indeholde vilkår om 1) virksomhedens drift og om efterbehandling af arealet med henblik på at begrænse miljømæssige gener og forebygge forurening af grundvandet og jorden, 2) at der stilles sikkerhed for, at indvindingsområdet bliver efterbehandlet, og 3) at indvindingen og efterbehandlingen sker efter en plan, der er godkendt af regionsrådet, og som indeholder hovedelementerne for indvindingen og efterbehandlingen.

Det følger af råstoflovens § 13, stk. 1, 1. pkt., at regionsrådets afgørelser efter loven eller regler fastsat i medfør af loven kan, for så vidt angår forekomster på landjorden, påklages til Miljø- og

Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter §§ 15 og 16.

Det følger af § 16, stk. 8, 1. pkt., at rettidig klage har opsættende virkning for den påklagede afgørelse, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet.

Vedrørende råstofindvinding i forbindelse med vejanlæg er der udstedt en cirkulæreskrivelse, jf. cirkulæreskrivelse nr. 45 af 22. marts 1991 om råstofindvinding i forbindelse med vejanlæg. Her står der bl.a., at:

”Hovedreglen er altså, at indvinding af råstoffer udenfor linieføringen kræver forudgående tilladelse fra vedkommende amtsråd, selvom materialerne anvendes som led i vejprojektet. Råjord og egentlige råstoffer udgravet i forbindelse med terrænreguleringer, der er en integreret del af et vejanlæg, kræver dog ikke tilladelse efter råstofloven, forudsat at en efterbehandling af udgravningsstedet er en del af projektets udførelse.

Indvinding af råstoffer udenfor linieføringen - eller hvis man udvinder i større dybde end betinget af linieføringen - vil kræve amtskommunens tilladelse i råstofloven.”

I vejledning nr. 10149 af 3. september 2012 om administration af råstofloven, står der bl.a. følgende under punkt 7.3 vedrørende adskillelsen mellem råstofindvinding og gravearbejder til brug for et bygge- og anlægsarbejde:

”Gennemførelse af større bygge- og anlægsarbejder, så som større byggerier, vejanlæg, havneanlæg vil ofte medføre, at der fremkommer store mængder »overskudsjord«. Denne overskudsjord vil foruden overfladejorden (muld) kunne være blandede morænematerialer (råjord) eller geologisk mere rene forekomster som sand, grus og sten.

Såfremt overskudsmaterialerne anvendes andetsteds inden for det pågældende bygge- og anlægsarbejde, vil der normalt ikke være tale om råstofindvinding, der kræver tilladelse efter lovens § 7, stk. 1. Råjord, der fremkommer ved udgravninger i forbindelse med et bygge- og anlægsarbejde, er således ikke omfattet af råstofloven, såfremt det er nødvendigt, at råjorden fjernes som led i projektets gennemførelse.

Det kræver normalt heller ikke tilladelse, hvis råjorden anvendes i projektet eller blot udlægges som opfyldning i forbindelse med projektet. Regulære jordflytninger, der eksempelvis sker i et vejarbejdes længdeprofil, samt terrænreguleringer i almindelighed vil således normalt ikke kræve tilladelse efter lovens § 7, stk. 1.

De samme betragtninger gælder også for de egentlige råstoffer, hvis de fremkommer i forbindelse med et bygge- og anlægsarbejde, f.eks. som led i gennemførelsen af et vejprojekt.

[...]

Derimod vil der være tale om en råstofindvinding, såfremt der i forbindelse med et givet bygge- og anlægsarbejde o.lign. udgraves råstoffer ud over, hvad der er nødvendigt som forudsætning for projektets gennemførelse. Dette gælder således, hvis der graves dybere end nødvendigt på en byggeplads, ved etablering af en mindre sø eller i forbindelse med et vejanlæg, eller såfremt der foretages opgravning uden for selve vejtraceet, f.eks. som sidetag. Det gælder såvel, hvis råstofferne anvendes i projektet, som hvis de bortkøres til andre formål.”

2.2. Transportministeriets overvejelser

Ved lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning blev transportministeren bl.a. bemyndiget til at anlægge Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygge rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. Det er Vejdirektoratet, der som anlægsmyndighed står for gennemførelsen af projekterne.

Transportministeriet overvejer løbende, hvordan anlægsprojekter på ministeriets område optimeres bedst muligt i forhold til projektets økonomi, påvirkning af miljø og klima m.v.

De seneste år er der set store prisstigninger på råstoffer fra grusgrave. Det vurderes derfor, at der for Vejdirektoratet vil være en værdi i at udføre projektspecifik råstofindvinding (sidetag), hvor det vurderes relevant til brug for et konkret projekt.

Derudover vil nærtliggende råstofindvinding (sidetag) også medføre positive effekter i form af mindre belastning af omgivelserne og det lokale vejnet ved reducere af transport med lastbiler, færre færdselsuheld og lavere klimabelastning i form af mindre udledning af CO₂.

For Kalundborgmotorvejens tredje etape, estimeres udledningen fra transport af råstoffer (bundsikring og stabilgrus) til anlægsprojektet at være cirka 30.000-ton CO₂. Dette svarer til omkring 18 pct. af projektets samlede udledning af CO₂.

Transport af øvrige råstoffer (primært indbygningsegnet råjord) indgår ikke i ovenstående opgørelse.

For rute 15 er den estimerede udledning fra transport af råstoffer cirka 2500-ton CO₂, svarende til omkring 16 pct. af anlægsprojektets samlede udledning af CO₂.

2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at tilladelseskrauet i råstoflovens § 7 ikke finder anvendelse i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

Dermed vil der ikke skulle ansøges om en tilladelse til at foretage råstofindvinding (sidetag) til brug for anlæg af de to projekter.

Vurdering af indvirkninger på miljøet som følge af råstofindvinding (sidetag) til brug for anlægsprojekterne vil blive foretaget på baggrund af proceduren i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven). Det betyder, at Vejdirektoratet

skal ansøge Trafikstyrelsen om godkendelse af projektændring (råstofindvinding) til anlægsloven. Trafikstyrelsen vil i sin behandling af ansøgningen skulle tage stilling til, om ændringen af anlægsprojektet i form af råstofindvinding vil medføre væsentlige negative indvirkninger på miljøet og træffe afgørelse derom. Denne procedure finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor tilladelse til råstofindvinding gives ved regionsrådet, hvorved lovforslaget ikke indeholder ændringer i forhold til vurdering af indvirkninger på miljøet.

Under sædvanlige omstændigheder, vil ansøgning om regionsrådets tilladelse til råstofindvinding jf. råstoflovens § 7 også gælde som ansøgning om tilladelse efter anden lovgivning jf. råstoflovens § 8. Det betyder, at en ansøgning efter råstofloven også gælder som ansøgning efter andre love, når der efter disse love kræves tilladelse til selve den påtænkte indvinding, f.eks. som ansøgning efter skovlovens § 6, stk. 1, naturbeskyttelseslovens §§ 3, 15, 16 og 18 m.fl., museumslovens § 29 a m.v.

Den foreslåede ordning vil betyde, at Vejdirektoratet fortsat vil skulle indhente øvrige nødvendige tilladelser til brug for råstofindvindingen. Behovet for myndighedstilladelser afhænger af det specifikke råstofindvindingsområde, men det kan f.eks. dreje som om dispensationer fra lov om naturbeskyttelse jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (herefter naturbeskyttelsesloven) vedrørende beskyttelseslinjer, § 3-natur m.v., hvor kommunalbestyrelsen er myndighed.

Udpegning af projektspecifikke råstofindvindingsområder (sidetag) kan ske uafhængigt af Region Sjællands Råstofplan 2020 og Region Midtjyllands Råstofplan 2016. Det betyder, at Vejdirektoratet både kan foretage råstofindvinding til brug for anlægsprojekterne i områder, der allerede er udlagt som grave- eller interesseområde i råstofplanen, samt i områder, der ikke er omfattet af råstofplanerne, hvis det vurderes, at der vil være anvendelige råstoffer i området, og der ikke er miljømæssige forhold til hinder derfor.

3. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Lovforslaget skal være med til at sikre mulighed for at foretage projektspecifik råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejen tredje etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. I det omfang at der kan benyttes nærliggende råstoffer til anlægsprojektet, vil transport med lastbiler blive reduceret, hvilket vil medføre en positiv effekt i form af mindre udledning af CO₂.

Dette vil også understøtte verdensmål nummer tolv Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer).

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil medføre, at Vejdirektoratet ikke skal indhente regionsrådets tilladelse til råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

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

Lovforslaget har i sig selv ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Men i det omfang at Vejdirektoratet benytter sig af råstofindvinding (sidetag), vil det medføre, at Vejdirektoratets behov for at købe råstofferne andre steder vil falde, med de konsekvenser det eventuelt kan medføre ved en lavere efterspørgsel. Det vurderes ikke muligt at sætte tal herpå.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget skal lette mulighederne for Vejdirektoratet til at foretage råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. Det vil betyde, at Vejdirektoratet lokalt vil kunne skaffe nogle af de råstoffer, som er nødvendige til etablering af anlægsprojekterne. Det vil dermed også kunne betyde, at råstoffer ikke vil skulle transporteres lige så langt med lastbil med den afledte positive effekt, at der udledes mindre CO₂.

De konkrete vurderinger er ikke foretaget, og det er derfor ikke muligt at kvalificere tallet.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget skal lette mulighederne for Vejdirektoratet til at foretage råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning.

Vurdering af indvirkninger på miljøet som følge af råstofindvinding (sidetag) til brug for anlægsprojekterne vil blive foretaget på baggrund af proceduren vejlovens kap. 2 a. Det betyder, at Vejdirektoratet skal ansøge Trafikstyrelsen om godkendelse af projektændring (råstofindvinding) til anlægsloven. Trafikstyrelsen vil i sin behandling af ansøgningen skulle tage stilling til, om ændringen af anlægsprojektet i form af råstofindvinding vil medføre væsentlige negative indvirkninger på miljøet og træffe afgørelse derom. Denne procedure finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor tilladelse til råstofindvinding søges ved de regionale myndigheder, hvorved lovforslaget ikke indeholder ændringer i forhold til vurdering af indvirkninger på miljøet.

Vejdirektoratet vil på den baggrund ikke kunne foretage råstofindvinding (sidetag), før en ændring af anlægsprojektet er godkendt administrativt af Trafikstyrelsen.

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at have EU-retlige perspektiver.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den xx - xx (xx dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Danske Regioner, Herning Kommune, Holbæk Kommune, Kalundborg Kommune, KL, Region Midtjylland, Region Sjælland og Ringkøbing-Skjern Kommune.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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	Region Midtjylland og Region Sjælland vil skulle behandle færre ansøgninger fra Vejdirektoratet	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Lovforslaget har i sig selv ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Men i det omfang at Vejdirektoratet benytter sig af sidetag, vil det medføre, at Vejdirektoratets behov for at købe råstofferne andre steder vil falde, med de konsekvenser det eventuelt kan medføre ved en lavere efterspørgsel. Det vurderes ikke muligt at sætte tal herpå.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget skal lette mulighederne for Vejdirektoratet til at foretage projektspecifik råstofindvinding i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og	Ingen

	<p>Herning. Det vil betyde, at Vejdirektoratet lokalt vil kunne skaffe nogle af de råstoffer, som er nødvendige til anlæggene. Det vil dermed også kunne betyde, at de råstoffer ikke vil skulle transporteres lige så lang med lastbil med de afledte færre udledninger af CO₂, som det vil medføre.</p> <p>De konkrete vurderinger er ikke foretaget, og det er derfor ikke muligt at kvalificere tallet.</p>	
Miljø- og naturmæssige konsekvenser		<p>Inden råstofindvindingen påbegyndes, skal der foretages en vurdering af, om anlægsaktiviteten vil medføre væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet jf. proceduren i vejlovens kap. 2 a. Råstofindvindingen vil blive behandlet som projektændring til anlægsloven. Trafikstyrelsen er myndighed.</p>
Forholdet til EU-retten	Ingen	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det følger af råstoflovens § 7, stk. 1, 1. pkt., at erhvervmæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen må kun ske efter tilladelse fra regionsrådet.

Af råstoflovens § 8 fremgår det, at en ansøgning om tilladelse efter § 7 gælder også som ansøgning om tilladelse efter anden lovgivning til råstofindvinding i jorden.

Det følger af § 10, stk. 1, at en tilladelse efter § 7, stk. 1, skal indeholde vilkår om 1) virksomhedens drift og om efterbehandling af arealet med henblik på at begrænse miljømæssige gener og forebygge forurening af grundvandet og jorden, 2) at der stilles sikkerhed for, at indvindingsområdet bliver efterbehandlet, og 3) at indvindingen og efterbehandlingen sker efter en plan, der er godkendt af regionsrådet, og som indeholder hovedelementerne for indvindingen og efterbehandlingen.

Det følger af råstoflovens § 13, stk. 1, 1. pkt., at regionsrådets afgørelser efter loven eller regler fastsat i medfør af loven kan, for så vidt angår forekomster på landjorden, påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevarerklagenævnet efter §§ 15 og 16.

Det følger af § 16, stk. 8, 1. pkt., at rettidig klage har opsættende virkning for den påklagede afgørelse, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at indsætte som 2. pkt., at anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2 og 3, ikke kræver tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.

Lovforslaget vil medføre, at der ikke skal indhentes en tilladelse efter råstoflovens § 7 i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning i det omfang, at der etableres råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med de to anlægsprojekter.

Lovforslaget ændrer ikke ved, at der vil være tale om en ændring af de to projekter, som vil være omfattet af reglerne for projektændringer i vejlovens kapitel 2 a. Vejdirektoratet vil på den baggrund ikke kunne foretage råstofindvinding (sidetag), før en ændring af projektet er godkendt administrativt af Trafikstyrelsen.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<u>Gældende formulering</u>	<u>Lovforslaget</u>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 6. Anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning eller dispensation efter § 50 i lov om naturbeskyttelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og § 26 a i lov om naturbeskyttelse finder ikke anvendelse på anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, i denne lov.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projekterne.</p>	<p>1. I § 6, <i>stk. 1</i>, indsættes som 2. pkt.:</p> <p>»Anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, nr. 2 og 3, kræver ikke tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer.«</p>