



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

2. maj 2025
2025-2026

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. april 2025 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 176 – Forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 22/4-25 fra Dansk Industri (DI) og Danske Råstoffer, jf. L 176 -bilag 4?

Svar:

Henvendelsen omhandler forslaget om en ændring af lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning, hvor det foreslås, at Vejdirektoratet ikke vil skulle indhente en tilladelse efter råstoflovens § 7 i forbindelse med anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygningen af rute 15, Ringkøbing-Herning.

Dansk Industri og Danske Råstoffer bakker op om, at anlæg af nye veje skal ske med så lille et aftryk på både klima og råstofforbrug som muligt, og at minimering af transporten af råstoffer her spiller en vigtig rolle.

Udkast til lovforslag til ændring af lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning har ikke været sendt direkte til Dansk Industri og Danske Råstoffer. Lovforslaget var i høring i perioden fra den 12. december 2024 til den 15. januar 2025. Høringsversionen af lovforslaget er afgrænset til udelukkende at omhandle fravigelse af krav om indhentelse af tilladelse efter råstoflovens¹ § 7 til brug for råstofindvinding til to anlægsprojekter, der er vedtaget ved anlægslov i 2023. Det er vurderet, at

¹ Lovbekendtgørelse 2024-11-20 nr. 1230 om råstoffer



relevante høringsparter er de myndigheder, der vil få ændret myndighedsbeføjelser som følge af lovforslaget, det vil sige de respektive kommunale og regionale myndigheder. Lovforslaget har derudover været offentligt tilgængeligt på Høringsportalen.

Jeg har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Vejdirektoratet, som oplyser følgende:

”I henvendelsen udtrykker Dansk Industri og Danske Råstoffer bekymring over, at lovforslaget ikke indeholder en klar afgrænsning af den maksimale afstand fra tracéet og til, hvor der kan foretages sidetag.

Vejdirektoratet bemærker, at råstofloven ikke indeholder et krav til placering af sidetag i forhold til bygge- og anlægsarbejdet (tracéet). Lovforslaget henholder sig til råstoflovens rammer, hvormed der ej heller i lovforslaget fastlægges konkrete rammer for placering af sidetag i forhold til bygge- og anlægsarbejdet (tracéet). Da det er hensigten med sidetag at minimere transport af materialer af hensyn til naboer, økonomi, reduktion af CO₂ udledning og bæredygtighed, tilstræbes sidetag til de to anlægsprojekter placeret så tæt på tracéet som muligt, som det også fremgår af lovforslaget. Vejdirektoratet vurderer ikke, at Dansk Industri og Danske Råstoffers bemærkninger giver anledning til at fastlægge afstandskrav, som heller ikke forefindes i råstofloven.

Dansk Industri og Danske Råstoffer mener, at Vejdirektoratets etablering af sidetag vil være med til at forværre den samlede adgang til råstoffer i Danmark. Vejdirektoratet er ikke enig deri, og det vurderes i stedet, at lovforslaget vil medvirke til at reducere administrationsbyrden for regionerne til fordel for øvrige ansøgere, ligesom etablering af sidetag muliggør udnyttelse af råstoffer langs anlægsprojekterne, så aktive råstofgrave ikke udtømmes for råstoffer, der kan anvendes andetsteds til gavn for øvrige bygge- og anlægsprojekter.

Vejdirektoratet udpeger konkrete områder langs linjeføringen til brug for sidetag baseret på råstofgeologiske undersøgelser. Disse undersøgelser muliggør en vurdering af, hvilke områder der er egnet til sidetag. I forbindelse med de geotekniske undersøgelser vurderes kvaliteten af råstofferne og deres potentielle anvendelsesmuligheder. Vejdirektoratet har til hensigt at anvende råstofferne så højt i værdikæden som muligt. Råstoffer af høj kvalitet vil derfor



blive anvendt til bundsikring eller, hvis muligt, stabilgrus i selve vejopbygningen, frem for som fyldmaterialer.

Vejdirektoratet vil også kunne etablere sidetagsområder til indvinding af råstoffer af lav kvalitet med henblik på at dække vejprojekternes behov for fyldmaterialer. Ved indvindingen af råstoffer af lav kvalitet, som formentligt ikke ville blive søgt indvundet af øvrige aktører på markedet pga. den ringe kvalitet, udnyttes råstofferressourcerne bedst muligt.

Afslutningsvist påpeger Dansk Industri og Danske Råstoffer, at: *"I tilfælde af, at der vil ske ekspropriation for at gennemføre "side-tag", bør det ske til en vurdering, der afspejler, at det er jomfruelige kvalitetsråstoffer til anlægsarbejde, der eksproprieres til."*

Det er ekspropriationskommissionerne, der vurderer og fastsætter erstatningen. Ekspropriationskommissionerne er uafhængige af Transportministeriet, hvorfor Vejdirektoratet ikke kan udtale sig om præmisserne for den konkrete prisfastsættelse ved udmåling af erstatning.

Der foreligger ikke meget praksis i forhold til udmåling af erstatning ved ekspropriation til sidetag. Formodningen er, at prisfastsættelsen vil afhænge af de potentielle muligheder for at indvinde råstoffer fra det konkrete areal ud fra den betragtning, at vejprojektet ikke skulle gennemføres. Det kan i princippet sammenlignes med prisen for et landbrugsareal, hvor arealet potentielt kan byudvikles. Der vil prisfastsættelsen afspejle, om der er lokalplan, kommuneplan eller anden planlægning, der kan skabe en forventningsværdi for lodsejer. Ved ekspropriation til sidetag vil der forventeligt tilsvarende være forskel på, om arealet er udpeget som enten interesseområde eller graveområde i regionernes råstofplanlægning, eller om arealet ikke er indeholdt i denne planlægning."

Det er på den baggrund min vurdering, at det ikke vil være hensigtsmæssigt, hvis man i lovforslaget indsætter en maksimal afstand for, hvor langt fra tracéet der må foretages sidetag. For det første er der forskel på projekterne, og der kan derfor også være forskellige distancer, hvor det giver mening at udføre sidetag. For det andet skal man holde sig for øje, at intentionen med sidetag bl.a. er at mindske projekternes samlet CO₂ i anlægsfasen, da det skal være med til at mindske antallet af korte kilometer med



Side 4/4

råstoffer til projekterne. Det vil derfor også blive tilstræbt, at side-tag foretages så tæt på tracéet som muligt.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen