



## Årsrapport 2024

### Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Rapport

Årsrapport 2024, Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Januar 2025

Layout: Trafikstyrelsen

Forsidefoto: Sund & Bælt Holding A/S, 2023

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

## Indhold

Årsrapport 2024 .....	1
Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed .....	1
1. Forord .....	4
2. Sammenfatning .....	5
3. Processer .....	6
4. VVM-pligtige projekter .....	7
5. Screeningspligtige projekter .....	9
6. Samarbejde med andre myndigheder .....	10
7. Trafikstyrelsens screeningssager .....	11
8. Trafikstyrelsens miljøkonsekvensvurderingssager (fuld VVM) .....	13
Tilladelse til havneudvidelse på to år .....	14
Afsluttede sager .....	16
Igangværende sager .....	22
9. Bilag	
A: Trafikstyrelsens opgaver som miljøvurderingsmyndighed .....	29

## Forord

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for projekter, der vedrører erhvervshavne, statslige jernbaner og veje, diverse anlægslove under Transportministeriet, for eksempel Femern-loven og Lynetteholm, samt for projekter i Københavns Havn.

Miljøvurderingsreglerne har til formål at sikre, at projekters miljøeffekter er fyldestgørende og retvisende belyst, samt at der sker en behørig inddragelse af offentligheden forud for beslutningerne om projekterne. Af den grund kan Trafikstyrelsens opgaver også opdeles i to hovedkategorier, hvor den ene primært vedrører dialog med bygherre om oplysningen af miljøforhold, mens den anden vedrører høringsprocesser og dialog med berørte parter.

Årsrapporten omfatter både en indføring i processerne bag Trafikstyrelsens sagsbehandling på miljøvurderingsområdet, og en opgørelse over afgørelser truffet i løbet af 2024.

## Sammenfatning

Det fremgår af gennemgangen af miljøvurderingssagerne, at Trafikstyrelsen i 2024 har afgjort 24 miljøvurderingssager efter en screening af projekterne. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for disse sager har været 89 dage. Ud af de 24 sager har fordelingen af henholdsvis jernbaneprojekter, vejprojekter, havneprojekter og projekter tilladt efter Metroloven været nogenlunde ligeligt fordelt.

Herudover har Trafikstyrelsen i løbet af 2024 afsluttet behandling i yderligere tre miljøvurderingssager, hvor der er givet tilladelse på baggrund af en fuld miljøkonsekvensrapport (MKR). I disse sager er der gået under to år fra der forelå et første udkast til MKR til Trafikstyrelsen traf afgørelse. Hertil har styrelsen afsluttet to miljøvurderingssager, hvor ansøgningen efter endt offentlighedsfase er trukket tilbage.

I forbindelse med behandlingen af miljøvurderingssagerne, er der en række processer, som er tidskrævende, herunder myndighedsafklaring mellem de forskellige myndigheder, udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, lovbestemte høringsperioder, kommunale beslutningsprocesser samt projektjusteringer.

Trafikstyrelsen prioriterer en effektiv sagsbehandling og går i dialog med bygherrer om, hvordan de kan bidrage til fremdrift. I den forbindelse peger Trafikstyrelsen ofte på tre forhold, som bygherre kan fokusere på, for at medvirke til en hurtig sagsbehandling af en miljøvurderingssag:

- Sikre, at der på forhånd er en afklaring med den relevante kommune om projektet, således at projektet er forankret i den kommunale planlægning og beslutningsproces.
- Sikre en lokal forankring af projektets relevans og nødvendighed, således at der er kendskab og opbakning til projektet blandt borgere og lokalpolitikere – herunder synliggøre fordele og ulemper ved et stort anlægsprojekt.
- Få udarbejdet en MKR der er af høj kvalitet, hvilket blandt andet indebærer, at rapporten skal omfatte alle de lovpligtige elementer, samt være veldokumenteret og konkret for projektet.

## Processer

Miljøvurderingsområdet er reguleret i miljøvurderingsdirektivet<sup>1</sup>. Direktivet har opstillet en forpligtelse for medlemsstaterne til at sikre, at projekter, der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet undergives et krav om forudgående tilladelse og et krav om en vurdering af deres indvirkning på miljøet, inden der gives tilladelse.

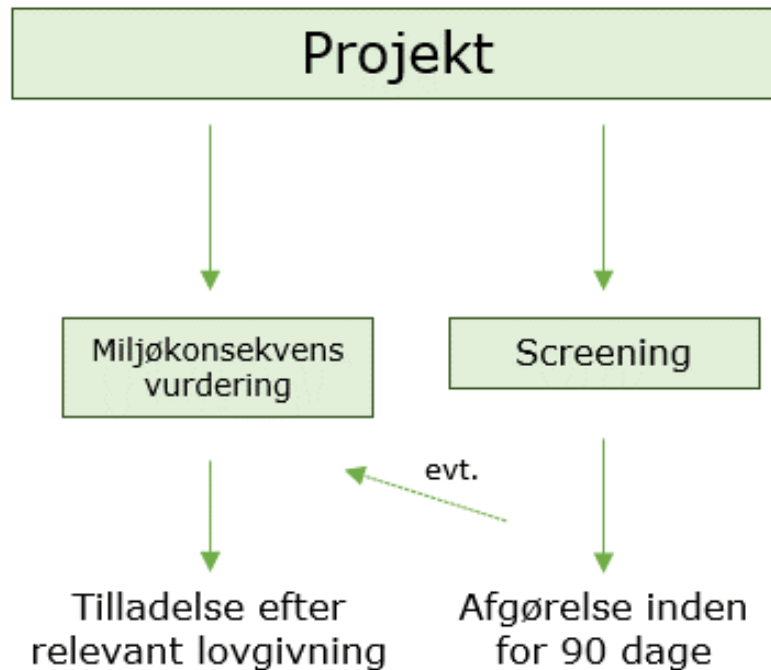
Myndighedernes sagsbehandling består i grove træk af dels en sikring af, at miljøgrundlaget er fyldestgørende og retvisende dels en sikring af, at der sker en annoncering og inddragelse af offentligheden. Reglerne fastsætter minimumskrav for høringsperioder og indhold i miljøundersøgelserne, mens bygherre skal foranstalte, at de relevante undersøgelser bliver gennemført.

Miljøvurderingsmyndigheden vil i nogle sager foretage en screening af projektet for at træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt. Andre projektyper vil altid være omfattet af krav om miljøkonsekvensvurdering. Det gælder for eksempel hvis et projekt medfører, at en havn eller et anlæg til lastning og losning, efterfølgende kan anløbes af fartøjer større end 1.350 ton, at der er tale om etablering af ny jernbane eller om der er tale om etablering af ny motorvej eller motortrafikvej. Det samme er tilfældet, hvis der er tale om anlæggelse af ny vej med mindst fire kørebaner eller udvidelser af eksisterende vej med mindst to vejbaner, der medfører, at vejen efterfølgende har fire kørebaner på en strækning over 10 km.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2011-12-13 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved EP/Rdir 2014/52

Figur 1: Illustration over Trafikstyrelsens miljøvurderingsprocedure



## VVM-pligtige projekter

Projekter omfattet af bekendtgørelsen af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter af §15, stk. 1, nr. 1. VVM-pligtige projekter, er projekter som enten grundet sin karakter eller grundet en konkret screening skal undergå en miljøvurdering.

Miljøvurderingen består af følgende indhold:

1. *bygherrens udfærdigelse og fremlæggelse af en miljøkonsekvensrapport,*
2. *myndighedens gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og andre af projektet berørte stater*
3. *myndighedens undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt, og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer*
4. *myndighedens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse*
5. *indarbejdelse af myndighedens begrundede konklusion i afgørelse om tilladelse*

Når styrelsen meddeler, at et projekt er VVM-pligtigt, kan bygherre påbegynde udarbejdelsen af MKR. Bygherre kan bede Trafikstyrelsen om en *afgrænsningsudtalelse*, for at få præciseret hvad en sådan redegørelse bør indeholde.

Den færdige MKR vurderes i første omgang af Trafikstyrelsen. I denne forbindelse kvalitetssikrer styrelsen rapportens indhold og denne proces kan trække ud, hvis MKR'en ikke er fyldestgørende. Herefter sendes MKR i høring hos relevante myndigheder og offentligheden i minimum otte uger. Når høringsfristen er passeret, udarbejder styrelsen en sammenfattende redegørelse over de indkomne høringssvar. Dette foregår typisk i et samspil med bygherre, der i visse tilfælde justerer projektet med henblik på at imødekomme eventuelle indsigelser.

Hernæst træffer Trafikstyrelsen afgørelse om, hvorvidt der kan gives tilladelse til projektet. En sådan tilladelse vil ofte være forbundet med en række vilkår, som skal sikre, at miljøet ikke påvirkes væsentligt ved projektets udførelse. Det kan for eksempel være vilkår vedrørende tidsrum for støjende aktiviteter, overvågningsprogrammer og kommunikation til lokalområdet.



## Screeningspligtige projekter

Trafikstyrelsen screener indledningsvis en ansøgning med henblik på at afklare, om der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, eller om det kan vurderes, at projektet ikke vil påvirke miljøet i en grad, så der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Ansøgning om projekter gennemgås først af Trafikstyrelsen, som vurderer, om projektet er fuldt ud oplyst. Hernæst sendes materialet i høring hos relevante myndigheder. Høringsfristen er *minimum 30 dage*. Når høringen er afsluttet, vil styrelsen træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt eller ej.

Trafikstyrelsen skal træffe en screeningsafgørelse efter VVM-bekendtgørelsen, hurtigst muligt og *senest 90 dage* fra den dag, hvor bygherren har fremlagt alle de oplysninger.

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til et omfattende reguleringskompleks, som bl.a. består af følgende:

### **Natura 2000 og bilag IV-arter**

Natura 2000-områder og bilag IV-arter er beskyttet af en række EU-direktiver<sup>2</sup>, som blandt andet er implementeret i dansk lov i medfør af habitatbekendtgørelsen<sup>3</sup>.

### **Vandområdeplaner/Indsatsbekendtgørelsen**

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til vandrammedirektivet og indsatsbekendtgørelsen for vandområdedistrikter<sup>4</sup>.

### **Havstrategi**

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til havstrategien, som har til formål at fastlægge rammerne for de foranstaltninger, der skal gennemføres for at opnå eller opretholde god miljøtilstand i havets økosystemer, og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer.

### **Havplan**

Trafikstyrelsen skal i forbindelse med myndighedsbehandling af havneprojekter sikre, at projektområdet ikke er udlagt til andre formål i havplanen. Såfremt projektområdet er udlagt til andre formål, skal styrelsen have samtykke fra det relevante ministerium inden styrelsen kan give tilladelse til havneprojektet.

<sup>2</sup> Rådets direktiv af 1992-05-21 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (92/43), som ændret ved Rådets direktiv 97/62, EU-Parlamentet/Rådets forordning 1882/2003, Rådets direktiv 2006/105 og Rådets direktiv 2013/17 samt EU-Parlamentets og Rådets direktiv af 2009-11-30 om beskyttelse af vilde fugle (2009/147) som ændret ved EU forordning 2019-06-05 nr. 1010

<sup>3</sup> BEK nr. 1098 af 21/08/2024 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

<sup>4</sup> BEK nr. 797 af 13/06/2024 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

## Samarbejde med andre myndigheder

Trafikstyrelsen samarbejder ofte med andre statslige eller kommunale myndigheder i styrelsens miljøvurderingssager. Hvilke myndigheder der er indblandet i en given miljøvurderingssag, afhænger af projektets udformning.

### **Kystdirektoratet**

Kystdirektoratet er miljøvurderingsmyndighed på søterritoriet uden for erhvervshavnegrænsen; herunder for projekter vedrørende lystbådehavne og sejlrender. En del af projekterne vil have delt myndighedsansvar, hvis der for eksempel både er udvidelse af en erhvervshavn og uddybning af en sejlrende eller lignende.

### **Miljøstyrelsen**

Miljøstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for en lang række projekttyper som er rettet mod industri, landbrug, rådgivnings- og konsulentvirksomheder. Styrelsen administrerer en række love som bl.a. handler om miljøbeskyttelse, kemiske stoffer og produkter, affaldshåndtering og forurenede jord. Miljøstyrelsen er ofte involveret i myndighedssagsbehandling i sager, hvor Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed.

### **Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø**

Også kaldet SGAV er en ny styrelse hvor væsentlige dele af Landbrugsstyrelsen og Miljøstyrelsen er blevet til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø. Styrelsen arbejder med vandmiljø, kvælstof og klima, tilskud og udvikling af natur og landbrug, EU landbrugspolitik, landbrugsstøtte samt miljøvurdering, planer, skov, arter og natur.

### **Kommunale myndigheder**

De danske kommuners opgaveportefølje omfatter blandt andet lokal- og kommunalplanlægning, natur og miljø.

Trafikstyrelsen samarbejder ofte med de kommunale myndigheder i havneudvidelsessager, da projekterne tit kræver et kommune- og lokalplantillæg samt kommunens rolle som myndighed for den del af anlægget som foregår på land. Trafikstyrelsen og den kommunale myndighed skal derfor begge give deres respektive tilladelser på baggrund af den udarbejdede miljøkonsekvensrapport for projektet.

De kommunale myndigheder har en anderledes myndighedsbehandling end Trafikstyrelsen, da der forudsættes politisk behandling, og da der derfor skal afsættes tid til udvalgsbehandling og godkendelse i kommunalbestyrelsen.

## Trafikstyrelsens screeningssager

I 2024 har Trafikstyrelsen afgjort 24 screeningssager fordelt på Trafikstyrelsens forskellige ressortområder. Nedenstående tabel illustrerer fordelingen af sager efter styrelsens ressortområder.

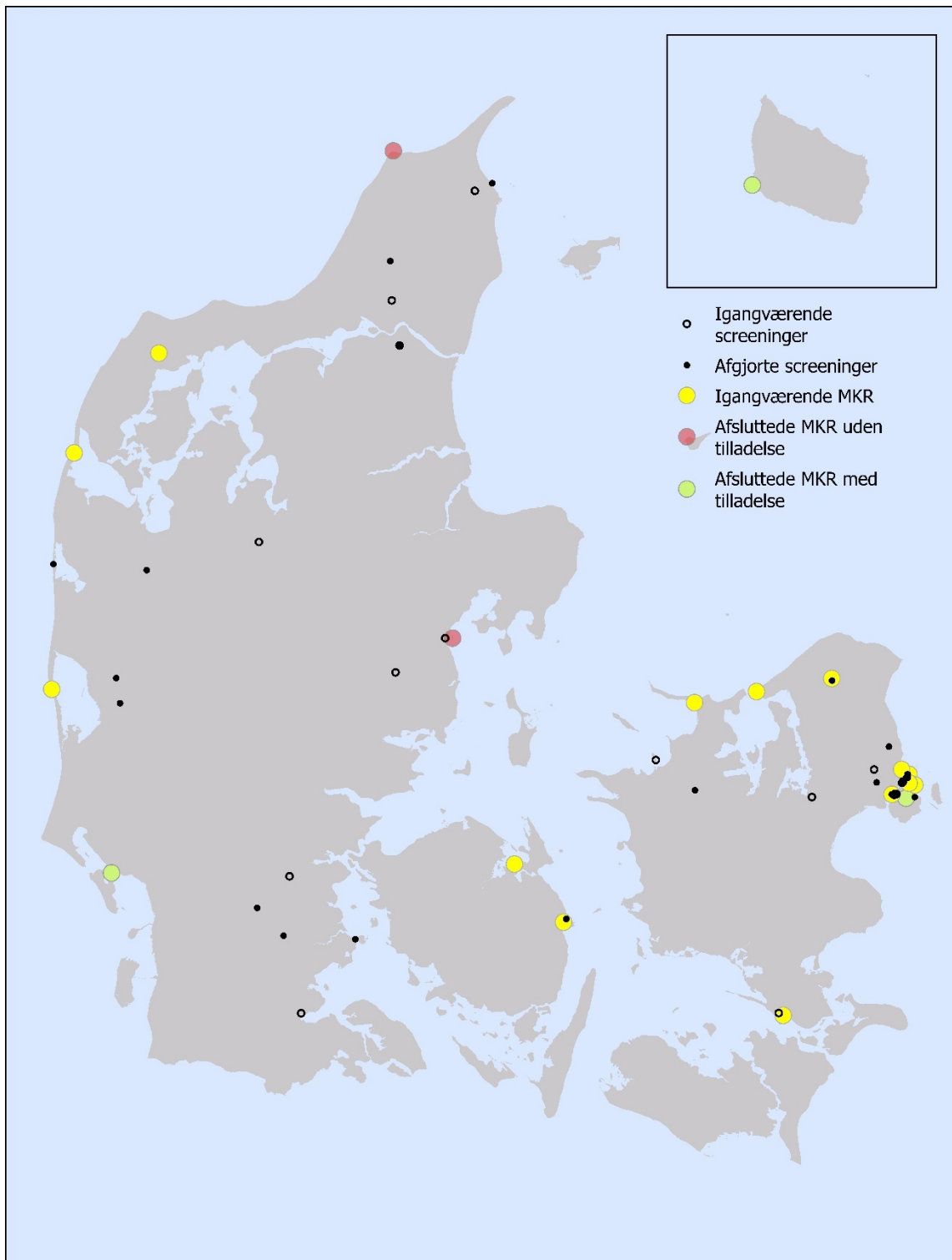
Antallet af screeningsanmeldelser afhænger i høj grad af politiske aftaler og aktivitetsniveauet generelt i samfundet, og det er derfor heller ikke unormalt, at antallet af screeningssager svinger fra år til år.

Figur 2: Oversigt over afgjorte screeningssager i 2024, 2023 og 2022

Projektområde	Antal 2024	Antal 2023	Antal 2022
Havne	8	13	19
Bane	7	2	7
Vej	7	7	6
Femern	0	3	4
Lynetteholm	2	0	1
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>37</b>

Trafikstyrelsen har et krav om, at screeningssager skal være afgjort inden for maksimalt 90 dage. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for screeningssagerne i 2024 var 89, hvilket var længere end forrige år, hvor den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 77 dage.

Ud af de 24 screeningssager blev 14 sager afgjort inden for den maksimale sagsbehandlingstid på 90 dage, mens de resterende 10 sager blev afgjort på gennemsnitligt 116 dage. Dette skyldes, at der var et par særtilfælde, som trak gennemsnittet væsentligt op. Den primære årsag til den forlængede sagsbehandling er, at det har været tidskrævende for bygherre at forholde sig til indkomne høringssvar. Således er det fast procedure, at bygherre får lejlighed til at kommentere alle høringssvar forud for, at der træffes afgørelse. Det kan være tidskrævende fordi høringen bliver gennemført på et tidligt tidspunkt i projektet, hvor der stadig kan være nogen usikkerhed omkring anlægsmetoder mv. Her vælger mange bygherrer en tilgang, hvor det prioriteres, at høringsparterne får grundige svar, fremfor at der træffes en hurtig afgørelse.



*Illustration 1: Kort over fordelingen af igangværende og afgjorte screeninger samt igangværende MKR, afsluttede MKR uden tilladelse og med tilladelse.*

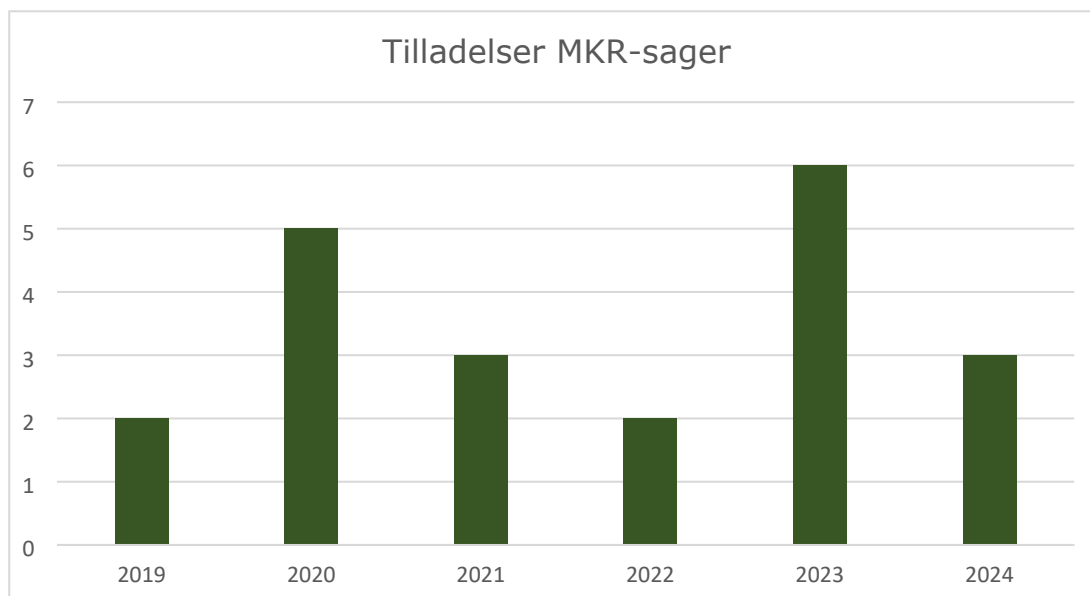
## Trafikstyrelsens miljøkonsekvensvurderingssager (MKR)

Trafikstyrelsen er som nævnt ovenfor miljøvurderingsmyndighed for havne, bane, vej samt diverse anlægslove. Flere af Trafikstyrelsens sager er projekter, hvor styrelsen ofte har delt myndighed med den pågældende kommune, som projektet er beliggende i.

For havneprojekter er Trafikstyrelsen myndighed for den del af anlægget, der etableres på søterritoriet, mens kommunen er myndighed for den del af anlægget, der etableres på land. Ligesom kommunen er ansvarlig for miljøvurderingen af den efterfølgende drift af havneterminaler, herunder i forhold til trafik, driftsstøj mv. Trafikstyrelsen traf afgørelse om tilladelse i tre miljøvurderingssager i 2024, herudover har Trafikstyrelsen ved udgangen af 2024 14 igangværende miljøkonsekvensvurderingssager, der har således været et stort antal nye ansøgninger i 2024, som skal afgøres over de kommende år.

I nedenstående tabel vises antal afgjorte miljøkonsekvensvurderingssager fra 2019 til 2024. Her illustreres det, hvordan antal af afgjorte miljøkonsekvensvurderingssager svinger fra år til år.

Figur 3: Diagram over Trafikstyrelsens tilladte på baggrund af miljøkonsekvensvurderinger



Ligeledes som med screeningssager, svinger antallet af miljøkonsekvensvurderingssager også. En af grundene til hvorfor antallet svinger fra år til år er på grund af politiske beslutninger, aftalte planer og puljer.

## 8.1 Tilladelser på baggrund af fulde miljøkonsekvensrapporter

Sagsbehandlingstiden for miljøkonsekvensvurderinger interesserer i særlig grad bygherrerne, der naturligt har en interesse i at komme i gang med selve anlægsarbejdet.

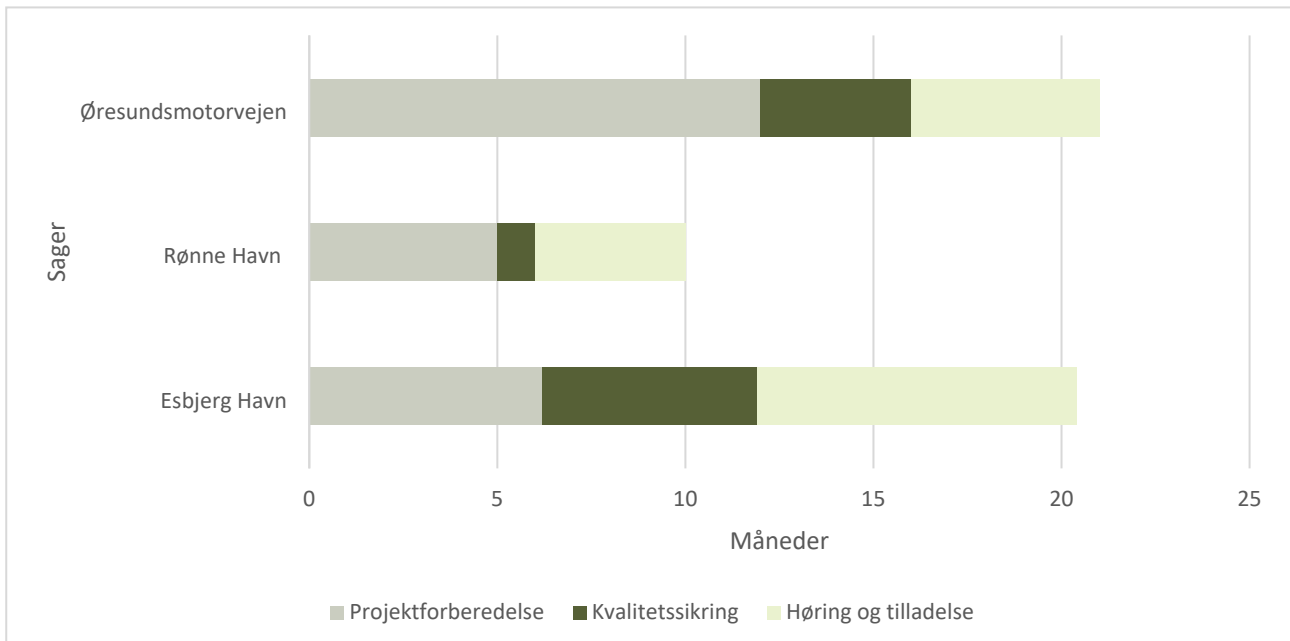
I 2024 udstedte Trafikstyrelsen tre tilladelser baseret på miljøkonsekvensrapporter. Det tog i gennemsnit lige under to år fra anmeldelse til tilladelse.

For Trafikstyrelsens del af processen kan det oplyses, at den består af tre faser, som ikke kan gennemføres sideløbende. Sagsbehandlingstiden i de forskellige faser kan variere meget fra projekt til projekt. Nedenstående tabel illustrerer processen opdelt i faser:

**Tabel 2: Oversigt over faser og beskrivelser**

Fase	
Fase 1 Projektforberedelse	Første fase strækker sig fra projektet anmeldes til Trafikstyrelsen til bygherre har udarbejdet et udkast til miljøkonsekvensrapport. I denne fase er det primært bygherre der driver processen og skal sikre fremdriften, men Trafikstyrelsen står til rådighed for dialog og evt. afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold.
Fase 2 Kvalitetssikring	Anden fase strækker sig fra der foreligger et udkast til miljøkonsekvensrapport og til rapporten sendes i høring. I denne periode skal Trafikstyrelsen sikre sig, at rapporten er fyldestgørende og retvisende. Som regel vil Trafikstyrelsen udbede sig forskellige supplerende oplysninger eller justeringer af rapporten. Der er derfor et samarbejde, hvor både bygherre og Trafikstyrelsen er ansvarlige for fremdrift.
Fase 3 Høring og tilladelse	I den sidste fase er det primært Trafikstyrelsen, der skal sikre fremdriften. Høringen varer altid mindst otte uger, og efter høringen skal der udarbejdes et høringsnotat og formuleres vilkår før, der kan udstedes en tilladelse. I denne fase får bygherre mulighed for at kommentere høringssvarene inden der træffes afgørelse.

Figur 4: Afsluttede projekter inddelt i faser, vist over måneder



For de tre sager hvor der blev givet tilladelse på baggrund af en fuld miljøkonsekvensrapport viser ovenstående figur, at sagsbehandlingstiden i gennemsnit var 17 måneder (i 2023 var den 23 måneder). Udvidelsen af Rønne Havn Etape 4 var ganske kort sammenlignet med andre havneudvidelser. Figuren viser at fase 1 har fyldt en større del i sagsbehandlingstid.

Som nævnt tidligere i rapporten er sagsbehandlingen for Aarhus Havn blevet afsluttet i 2024 uden tilladelse grundet hjemvisning af det kommunale plangrundlag. Sagen ville have trukket gennemsnitssagsbehandlingstiden væsentligt op, da der er gennemført både en indledende og supplerende miljøvurderingsproces grundet væsentlige projektjusteringer undervejs.

## 8.2 Afsluttede sager

### *Udvidelse af Hirtshals Havn*

Hirtshals Havn henvendte sig i november 2019 til Trafikstyrelsen vedr. udvidelse af havnen. Der blev i januar 2020 afholdt et indledende møde mellem Trafikstyrelsen, havnen og Hjørring Kommune, hvor en række fokuspunkter i projektet blev diskuteret.

Trafikstyrelsen modtog i juli 2021 en konkret ansøgning om havneudvidelsen.

Det primære ønske med udbygningen er at sikre indsejlingen til havnen for de stadig større skibe, der anløber havnen. Ansøgningen omfatter derudover etablering af 70 ha. nyt havneareal og et nyt svajebassin med en diameter på 400 m. Havnen grænser mod nord op til Natura 2000-beskyttelsesområdet N1 Skagens Gren og Skagerrak. Dette har sammen med vurdering af den evt. ændrede erosion af kysten nord for havnen været centralt i miljøvurderingen af projektet.



*Figur 4: Luftfoto af Hirtshals Havn med den foreslåede udbygning*

Trafikstyrelsen er myndighed for udvidelse af erhvershavne og dermed primær myndighed i den aktuelle sag. Hjørring Kommune er ansvarlig myndighed for de anlæg, der placeres på de nye havnearealer. Kystdirektoratet vedligeholder de ydre moler, som en del af aftalen efter nedlæggelse af Statshavneadministrationen i 2001. Der er udarbejdet udkast til miljøkonsekvensrapport, der dækker alle myndighedsområder.



Trafikstyrelsen har i 2024 kommenteret på et udkast til miljøkonsekvensrapport.

Hirtshals Havn har i oktober meddelt, at:

*Man har annulleret det igangværende udbud og deler nu havneudvidelsen op i flere etaper, hvor forbedring af besejlingsforholdene fortsat bliver omdrejningspunktet*

Trafikstyrelsen har i forlængelse af dette afsluttet sagsbehandlingen.

### *Havneudvidelse – Aarhus Havn*

Aarhus Havn ønskede at udvide havnen blandt andet med henblik på at sikre større kapacitet til håndtering af containertrafik.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af udvidelsen af Aarhus Havn var delt mellem Trafikstyrelsen og Aarhus Kommune.

Miljøvurderingen for udvidelsen af Aarhus Havn indledtes i marts 2018 med et opstartsmøde. I december 2019 igangsatte Aarhus Kommune idefasehøringen, som forløb til oktober 2020. I december 2020 sendte Aarhus Kommune og Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring og i november 2021 havde bygherre færdiggjort MKR. MKR blev sendt i offentlig høring i perioden januar 2022 til marts 2022.



*Figur 5: Visualisering af udvidelsen*

Udvidelsen af Aarhus Havn skabte lokal debat, som blandt andet vedrørte støjgener, trafikale forhold og miljøpåvirkningerne i forbindelse med klapping af havbundsmateriale.

Havnen (bygherren) og kommunen skulle derfor undersøge justeringer af projektet i forhold til de indkomne høringssvar. De ændringer, der skulle foretages på projektet, blev miljøvurderet i en supplerende MKR.

Trafikstyrelsen sendte i perioden fra den 18. april 2024 til den 31. maj 2024 en supplerende miljøkonsekvensrapport i offentlig høring. Den supplerende miljøkonsekvensrapport vedrørte alene Trafikstyrelsens ressortområde.

Den 28. maj 2024 ophævede Planklagenævnet Lokalplan nr. 1163 og kommuneplantillæg nr. 110 til kommuneplan 2027, som udgjorde plangrundlaget for havneudvidelsen.

Den 19. juni 2024 besluttede forligspartierne for udvidelsen af Aarhus Havn at sætte projektet på pause. Partierne oplyste i denne sammenhæng, at det ville være et nyt byråd (efter kommunalvalget 2025), som skal beslutte hvorvidt processen skal genstartes<sup>5</sup>.

Trafikstyrelsen har i forlængelse af dette afsluttet sagsbehandlingen.

---

<sup>5</sup> <https://aarhus.dk/nyt/borgmesterens-afdeling/2024/juni/forligspartier-saetter-udvidelsen-af-aarhus-havn-paa-pause>

### Havneudvidelse – Rønne Havn

Trafikstyrelsen modtog en ansøgning fra Rønne Havn vedrørende udvidelsen af Rønne Havn etape 4 i juni 2023. Rønne Havn A/S vil gerne skabe nye havnearealer og en multifunktionskaj i Rønne Havn. Det er et omfattende projekt, som kræver kommuneplantillæg, lokalplan, projekttilladelse og miljøvurdering.

Trafikstyrelsen er myndighed for vandsiden af projektet. Det vil sige den del, der foregår inden for havnens moler i form af etablering af nye kajvægge, forlængelse af dækmole og uddybning af havnebassinet.



Figur 6: Projektområde over havnen, blå og orange markering illustrerer etape 4

Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen valgte at lave en samlet miljøvurdering af kommuneplantillægget, lokalplanen, tilladelsen til landsiden af projektet og tilladelsen til vandsiden af projektet. Høringen for MKR løb i perioden fra december 2023 til februar 2024.

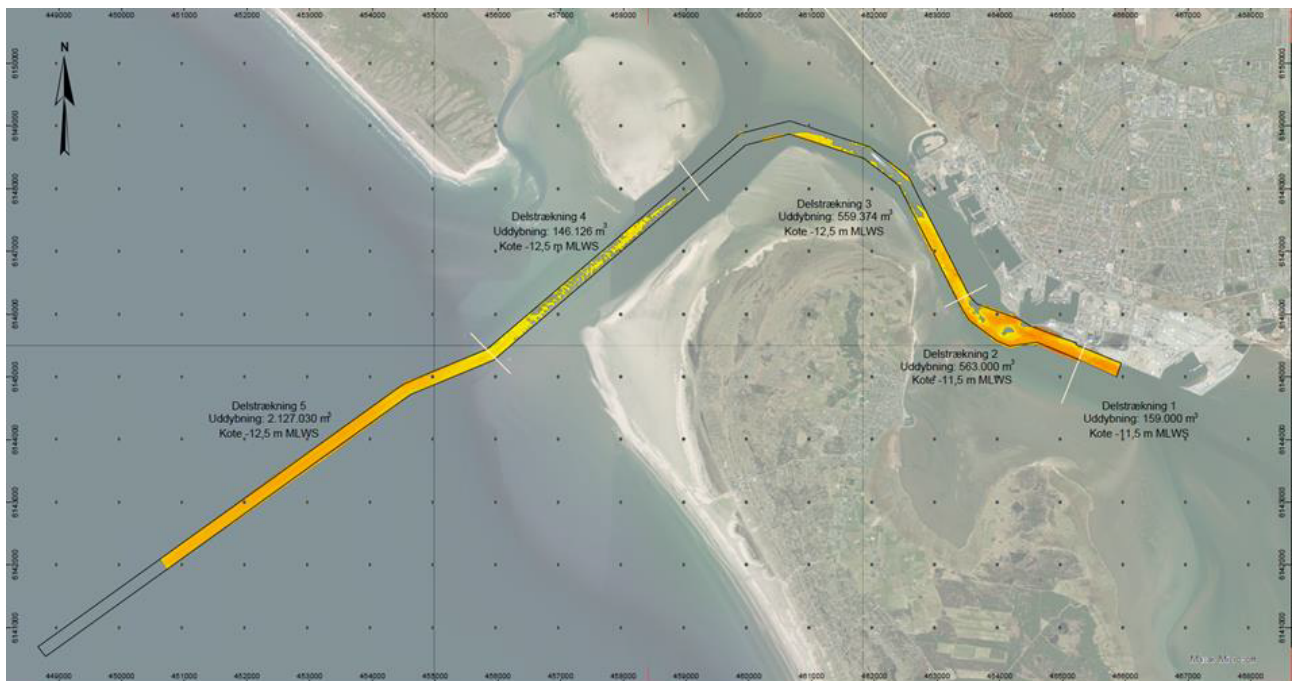
I slutningen af april måned meddelte Trafikstyrelsen tilladelse til udvidelse af Rønne Havn etape 4 og miljøvurderingsprocessen varede 10 måneder.

### Havneudvidelse – Esbjerg Havn

Esbjerg Havn ønskede at uddybe sejlrenden både af hensyn til militær mobilitet og med henblik på at følge med udvikling inden for udslibning af havvind.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af uddybningen af sejlrenden i Esbjerg Havn var delt mellem Trafikstyrelsen og Kystdirektoratet. Trafikstyrelsen er myndighed for de dele af uddybningen, der foregår inden for erhvervshavnens sømråde og Kystdirektoratet for de dele af uddybningen, der foregår ude i Grådyb nordvest fra Fanø.

Miljøkonsekvensvurderingen for uddybningen af sejlrenden i Esbjerg indledtes i juli 2022 med et opstartsmøde. I september 2022 sendte Kystdirektoratet og Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring.



Figur 7: Oversigtskort over uddybningen af sejlrenden i Esbjerg Havn

Esbjerg Havn udfærdigede en miljøkonsekvensrapport for projektet, som blev færdiggjort i juli 2023, og som har været i høring i perioden 6. juli – 31. august 2023. I den efterfølgende periode er høringssvarene blevet behandlet af byherre og myndigheder.

Trafikstyrelsen meddelte tilladelse til uddybning af Esbjerg Havn i slutningen af marts 2024.

Miljøvurderingsprocessen varede samlet 20 måneder.

### *Vejudvidelse – Øresundsmotorvejen*

Trafikstyrelsen modtog i juli 2022 en ansøgning fra Sund & Bælt om udvidelse af Øresundsmotorvejen. Sund & Bælt planlægger at udvide Øresundsmotorvejen grundet trafikale udfordringer i myldretidstrafikken. Projektet er inkluderet i den politiske aftale "Infrastrukturplan 2035".

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige vejprojekter.



Figur 8: Oversigtplan over udvidelsen af Øresundsmotorvejen

Sund & Bælt har udarbejdet en MKR med tilhørende bilag, som belyser miljøpåvirkningerne for udvidelsen af Øresundsmotorvejen. MKR blev sendt i offentlig høring fra oktober 2023 til december 2023. Udvidelse af Øresundsmotorvejen skal vedtages ved anlægslov af Folketinget. Trafikstyrelsen udsteder derfor ikke en administrativ tilladelse, men afsluttede derimod miljøvurderingsprocessen med et høringsnotat for projektet i marts 2024. Miljøvurderingsprocessen varede samlet 21 måneder.

### **8.3 Igangværende sager**

#### *Svanemøllen skybrudstunnel*

Trafikstyrelsen modtog i september 2018 en ansøgning fra HOFOR vedrørende miljøvurdering af projektet Svanemøllen Skybrudstunnel. Projektets formål er at mindske skader og gener i forbindelse med skybrud i den nordlige hovedstad. Projektet er beliggende i København, Gentofte og Gladsaxe Kommune og derfor er Miljøstyrelsen miljømyndighed på landdelen af projektet. Kystdirektoratet er myndighed for kystdelen af projektet mens Trafikstyrelsen er myndighed for vanddelen inden for havnegrænsen. Bygherre har MKR under tilretning og høringen er udsat på ubestemt tid.

#### *Udvidelse af Avernakke Pier*

ADP ansøgte i juni 2021 Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse vedrørende udvidelse af Avernakke Pier i Nyborg. I august 2021 blev afgrænsningsnotat sendt i høring og miljøkonsekvensrapporten blev sendt i høring i oktober 2022 frem til december 2022. Da havnen ikke har kunne opnå klappingstilladelse til det ansøgte, vil projektet skulle justeres for at kunne realiseres. Trafikstyrelsen afventer fortsat et justeret projekt fra havnen.

#### *Østlig Ringvej*

Sund & Bælt har på baggrund af infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 ansøgt om etablering af Østlig Ringvej. Østlig Ringvej undersøges som en sænketunnelløsning, der vil forløbe langs Amagers østkyst og forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Der undersøges fire tilslutningsanlæg på henholdsvis Nordhavn i forlængelse af Nordhavnstunnelen, på Lynetteholm, på Prøvestenen og ved Øresundsmotorvejen. Trafikstyrelsen modtog ansøgning og anmodning om afgrænsningsudtalelse den 24. januar 2024. Den 20. marts 2024 blev afgrænsningsnotatet sendt i høring indtil den 19. april 2024. Bygherre er i gang med at udarbejde en miljøkonsekvensrapport for projektet.

#### *Metrolinje M5 – Lynetteholm*

Den 20. juni 2022 modtog Trafikstyrelsen ansøgning fra Metroselskabet om etablering af metrolinje M5 til Lynetteholm. Det er Københavns Kommune, der er myndighed for miljøvurderingen af størstedelen af projektet. De dele, der krydser havneområdet, er Trafikstyrelsens ressort. Høringen af miljøkonsekvensrapporten forløb fra den 1. august 2024 til den 26. september 2024. Høringssvarene er under behandling hos myndighederne. Københavns Kommune har igangsat supplerende miljøkonsekvensvurderinger og beslutningen om den endelige linjeføring afventer disse undersøgelser.

### *Cykelsti Sjællands Odde*

Vejdirektoratet ønsker at skabe en cykelstiforbindelse mellem Løvevej og Havnebyen. Projektet skal øge sikkerheden og trygheden for cyklister langs Oddenvej, der cykler mellem Løvevej/Lumsås og Sjællands Odde/Havnebyen, herunder turister, pendlere og skolebørn. Den 9. februar 2023 anmodede de Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse til projektet og den 19. november modtog styrelsen første udkast af miljøkonsekvensrapporten. Styrelsens bemærkninger til udkastet er sendt tilbage til Vejdirektoratet i december 2024, og Vejdirektoratet er i gang med at tilrette rapporten.

### *Overhalingsspor ved Kalvebod*

Sund & Bælt ønsker at etablere to overhalingsspor syd for de eksisterende jernbanespor ved Kalvebod i København. I marts 2023 anmodede bygherre om en afgrænsningsudtalelse fra Trafikstyrelsen. Miljøkonsekvensrapporten for projektet blev sendt i offentlig høring fra den 25. oktober 2024 til den 20. december 2024. Trafikstyrelsen er i gang med at sagsbehandle de indkomne høringssvar og forventer at træffe afgørelse i starten af 2025.

### *Udvidelse af Odense Havn*

Den 12. maj 2023 modtog Trafikstyrelsen en ansøgning fra Odense Havn vedrørende udvidelse af havnearealet og ny sejlrende. Trafikstyrelsen er myndighed for havneopfyld, og Kerteminde Kommune er myndighed for kommuneplantillæg og lokalplanen og den del på land. Kystdirektoratet er myndighed for uddybning af sejlrenden. I november 2024 oplyste kommunen, at de ikke er klar til at igangsætte planarbejdet. Trafikstyrelsen kan ikke give tilladelse til et projekt plangrundlag og derfor afventer styrelsen kommunen, før sagsbehandlingen kan igangsættes.

### *Dispensation og projektændring Grønbroget tudse ved Lynetteholm*

Trafikstyrelsen har den 15. maj 2023 modtaget anmodning fra By & Havn om, at ændring til Lynetteholm implementeringsredegørelsens afsnit 13.7.5 undergår en miljøkonsekvensvurdering uden forudgående screeningsafgørelse. I forhold til projektændringen er de relevante hjemler Lov om anlæg af Lynetteholm<sup>6</sup> § 4, VVM-bekendtgørelse for havne § 17, jf. § 16 (levestedsbeskyttelsen) og artsfredningsbekendtgørelsens § 12, jf. § 10, stk. 1, nr. 1 (individbeskyttelsen). Den supplerende miljøkonsekvensrapport har været i offentlig høring i perioden 4. september til 5.

---

<sup>6</sup> LOV nr. 1157 af 11/06/2021 om anlæg af Lynetteholm



oktober 2023. Trafikstyrelsen er ved at udarbejde en tilladelse samt en forhåndsdispensation for den grønbrogede tudse jf. nedenstående afsnit 9.

### *Etablering af Multiplier i Vordingborg Havn*

Vordingborg Havn ønsker at etablere en pier, som består af kaj, kajgade og et tilstødende havneareal. Den 27. juni 2023 modtog Trafikstyrelsen en ansøgning om projektet. Havnen har valgt ikke at få lavet en afgrænsningsudtalelse og er derfor i gang med at udarbejde miljøkonsekvensrapporten uden Trafikstyrelsens involvering.

### *Udvidelse af Ny Nordkaj i Hvide Sande Havn*

Hvide Sande Havn anmodede i februar 2024 Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse i forbindelse med etablering af en ny Nordvestkaj. Trafikstyrelsen har haft afgrænsningsnotatet i høring i juni til august samme år og i november 2024 modtog styrelsen første udkast til miljøkonsekvensrapporten. Miljøkonsekvensrapporten er under tilretning og forventes at blive sendt i høring i starten af 2025.

### *Opgradering af rute 26 fra Sallingsund til Hanstholm*

Rute 26 fra Sallingsund til Hanstholm skal efter planen udbygges med bedre trafikale forhold for både bilister og cyklister. Derfor har Vejdirektoratet udarbejdet en rapport i marts 2024, der vurderer konsekvenserne for miljøet. Rapporten har været i høring fra 23. september 2024 til 18. november 2024. Trafikstyrelsen er i gang med at behandle høringssvar, samt en forhåndsdispensation fra beskyttelsen af bilag IV-arten birkemus.

### *Udvidelse af Hundested Havn*

Hundested Havn anmodede i juni 2024 Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse vedrørende en udvidelse af Hundested Havn. Afgrænsningsnotatet er sendt i høring i december 2024 med frist til den 15. januar 2025.

### *Udvidelse af kaj anlæg i Thyborøn Havn*

Thyborøn Havn planlægger en udvidelse af kaj anlægget ved tre nye Ro/Ro-lejer. Den 19. november 2024 anmodede havnen Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse og på baggrund af ansøgningen er styrelsen i gang med at udarbejde udtalelsen.

### *Udbygning af Hillerødmotorvejens ved overdrevsvejen*

Vejdirektoratet har den 4. december 2024 henvendt sig til Trafikstyrelsen vedr. Hillerød Motorvejens Forlængelse. Herunder skal Overdrevsvejen udvides fra 2 til 4 spor – projektet er

vejstrækningen afgrænset af Hillerødmotorvejen i vest og det nye hospital i øst. Projektet omfatter et nyt kryds ved tilslutningen til NOVO samt ombygning af eksisterende kryds ved Lyngvejen. Der er yderligere to kryds, der allerede er forberedt til 4 spor.

Trafikstyrelsen er i dialog med Vejdirektoratet angående myndighedsbehandlingen og forventer at få et afgrænsningsnotat snarest.

## 9. Forhåndsdispensation fra beskyttelse af bilag IV-arter

I forbindelse med Trafikstyrelsens sagsbehandling kan styrelsen meddele forhåndsdispensation til nedlæggelse af yngle- og rasteområder (inden de er opstået), hvis betingelserne i habitatdirektivets artikel 16 og den danske implementering heraf er opfyldte. Herunder skal projektet medføre en merværdi for den berørte art og/eller være af stor samfundsmæssig nødvendighed, samt skal det kunne godtgøres, at projektet som helhed ikke forringer artens bevaringsstatus. Trafikstyrelsen kan således fravige, når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. Projekter hvor der gives forhåndsdispensation vil altid undergå en miljøkonsekvensvurdering.

### *Grønbroget – Lynetteholm*

Grønbroget tudse er omfattet af habitatdirektivets artsbeskyttelse, jf. direktivets artikel 12, jf. bilag IV. Efterhånden som landvinding og opfyldning på Lynetteholm skrider frem vil nye landområder opstå, som i en periode vil byde på de rette yngleforhold for grønbroget tudse. Bygherre vurderer, at nye velegnede yngle- og rasteområder for grønbroget tudse kontinuerligt vil opstå gennem hele Lynetteholms anlægs- og driftsfasen (opfyldningsperiode) frem til ca. 2050, hvilket erfaringsmæssigt kan have en meget positiv betydning for arten. By & Havn ønsker at lade grønbroget tudse have gavn af de nyopståede landområder som midlertidige levesteder. Dette forudsætter imidlertid, at der bevilges en forhåndsdispensation til at nedlægge levestederne igen i ca. 2050. En sådan dispensation er omfattet af Lov om anlæg af Lynetteholm § 4 samt forhåndsdispensation efter VVM-bekendtgørelse for havne § 17, hvilke begge gives af Trafikstyrelsen. Herudover ønsker By & Havn en tilladelse fra Miljøstyrelsen efter artsfredningsbekendtgørelsen til lejlighedsvis drab på grønbroget tudse.

### *Birkemusen – Opgradering af rute 26, Sallingsund-Hanstholm*

Folketinget har med den politiske aftale *Infrastrukturplan 2035* af 28. juni 2021 besluttet at gennemføre en miljøvurdering af kapacitetsforbedringer på den nordlige del af Rute 26 mellem Hanstholm og Sallingsund. Et af delprojekterne i selve projektet medfører påvirkning på bilag IV-arten Birkemus, og Vejdirektoratet har i denne sammenhæng anmodet om en fravigelse. Trafikstyrelsen vurderer, at fravigelsen ikke vil være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i det naturlige udbredelsesområde, hvis de fastsatte vilkår følges. Styrelsen vurderer, at vilkårene med stor sandsynlighed ud fra forelæggende viden, kan sikre alternative områder for arten under anlægsfasen, kan styrke spredningsmuligheder for arten, som følge af etablering af ny faunapassage, samt øge arealet af det samlede levested med fouragerings-, yngle- og overvintringslokaliteter.

## Bilag A: Trafikstyrelsens opgaver som miljøvurderingsmyndighed

Følgende afsnit oplister de områder, hvor Trafikstyrelsen i medfør af sin egenskab som miljøvurderingsmyndighed træffer administrative afgørelser og udsteder tilladelser herom.

### Havne

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed, når en erhvervshavn bygherre om anlæg af ny havn eller udvidelse af en bestående havn jf. havnelovens<sup>7</sup> § 2. Trafikstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt projekter omfattet af bilag 1 og 2 i VVM-bekendtgørelsen for havne<sup>8</sup> kan tillades efter havnelovens § 2.

Projekter der er omfattet af bilag 1 i VVM-bekendtgørelsen for havne, der blandt andet på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt en administrativ tilladelse.

Projekter, der er omfattet af bilag 2 i VVM-bekendtgørelsen for havne, der blandt andet på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse, hvis Trafikstyrelsen har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Krav om administrativ tilladelse gælder altid, hvis projektet er beliggende uden for en havns dækkende værker. Projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, kræver dog ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. En administrativ tilladelse gives på baggrund af en ansøgning, en MKR, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af høringer samt den af Trafikstyrelsen begrundede konklusion, jf. VVM-bekendtgørelsen for havnes § 21.

### Metroloven (Københavns Havn)

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning inden for Københavns Havns søområde, jf. metrolovens<sup>9</sup> § 24, stk. 3 og 4.

Endvidere er Trafikstyrelsen miljøvurderingsmyndighed for den del af den kommende metro, som skal anlægges på søterritoriet jf. Metroloven.

<sup>7</sup> LBK nr. 457 af 23/05/2012 af lov om havne

<sup>8</sup> BEK nr. 517 af 24/03/2021 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne

<sup>9</sup> LBK nr. 291 af 16/03/2023 af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S

## Bane

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed ved etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter jf. jernbaneloven<sup>10</sup>.

Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

Ved Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves administrativ tilladelse, hvis Trafikstyrelsen efter § 38 d har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Såfremt projektet er vedtaget ved anlægslov, skal der ikke søges tilladelse hos styrelsen.

## Vej

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed ved etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter (inkl. cykelstier) jf. vejloven<sup>11</sup>.

Ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1, kræves en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

Ved Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 2, kræves administrativ tilladelse, hvis Trafikstyrelsen har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Såfremt projektet er vedtaget ved anlægslov, skal der ikke søges tilladelse hos styrelsen.

## Femern

Femern-forbindelsen skal udgøre en 18 km lang tunnel mellem Danmark og Tyskland. Projektet er under konstruktion, og det forventes at stå klar i 2029.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for ændringer og udvidelser af anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark jf. anlægsloven for Femern<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> LBK nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven.

<sup>11</sup> LBK nr. 435 af 24/04/2024 af lov om offentlige veje m.v..

<sup>12</sup> LOV 575 af 04/05/2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

## Storstrømsbroen

Den nye Storstrømsbro bliver 4 km lang og skal forbinde Sjælland og Falster via Masnedø. Broen får elektrificeret jernbane i to spor anlagt til 200 km/t og en tosporet landevej til 80 km/t samt en gang- og cykelsti.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for ændringer og udvidelser af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro, jf. anlægsloven<sup>13</sup>.

## Lynetteholm

Lynetteholm skal danne fundamentet for Københavns nye halvø samt fremtidens stormflodsikring mellem Refshaleøen og Nordhavn.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for ændringer eller udvidelser af projektet jf. Lov om anlæg af Lynetteholm<sup>14</sup>.

## Hovedstadens Letbane

Letbanen på Ring 3 er en kommende letbane i Københavns omegn, og skal strække sig fra Lundtofte til Ishøj.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for ændringer og udvidelser af anlægsprojektet omfattet af lov om letbane på Ring 3, jf. anlægsloven<sup>15</sup>.

## Cityringen

Trafikstyrelsen har desuden bemyndigelse til at afgøre, om der skal udarbejdes supplerende miljøvurdering i tilfælde af ændringer i anlægget af Cityringens afgræning til Sydhavnen, som kan være til skade for miljøet, jf. § 3, stk. 6, jf. § 5 h, stk. 3 i lov om en Cityring<sup>16</sup>. Herudover er styrelsen myndighed for udarbejdelsen af miljøvurderinger samt offentliggørelsen heraf, med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

---

<sup>13</sup> LOV nr. 737 af 01/06/2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

<sup>14</sup> LOV nr. 1157 af 11/06/2021 om anlæg af Lynetteholm

<sup>15</sup> LBK nr. 291 af 16/03/2024 Bekendtgørelse af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S

<sup>16</sup> LBK nr. 1939 af 30/09/2021 om bekendtgørelse af lov om en Cityring

