



# Årsrapport 2022

Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Februar 2023

# Indhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Sammenfatning</b>	<b>4</b>
<b>Processer</b>	<b>5</b>
VVM-pligtige projekter	8
Screeningspligtige projekter	9
Natura 2000 og bilag IV-arter	9
Vandområdeplaner/Indsatsbekendtgørelsen	10
Havstrategi	10
Havplan	10
<b>Samarbejde med andre myndigheder</b>	<b>11</b>
Kystdirektoratet	11
Miljøstyrelsen	11
Kommunale myndigheder	11
<b>Trafikstyrelsens screeningssager</b>	<b>13</b>
<b>Trafikstyrelsens miljøvurderingssager</b>	<b>14</b>
Afsluttede sager	15
Igangværende sager	17
<b>Bilag A: Trafikstyrelsens opgaver</b>	<b>28</b>
Havne	28
Metroloven (Københavns Havn)	28
Bane	29
Vej	29
Femern	29
Storstrømsbroen	30
Lynetteholm	30
Hovedstadens Letbane	30
Cityringen	30

# Forord

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for projekter, der vedrører erhvervshavne, statslige jernbaner og veje, diverse anlægslove for eksempel lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt, samt for projekter i Københavns Havn mv. jf. Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse<sup>1</sup> § 2, nr. 9. Se i øvrigt Bilag A: *Trafikstyrelsens opgaver*.

Nærværende rapport belyser de områder, hvor Trafikstyrelsen træffer afgørelser samt udsteder tilladelser i sin funktion som miljøvurderingsmyndighed.

Der redegøres også for styrelsens miljøvurderingsprocesser, herunder processen for de VVM-pligtige projekter og de screeningspligtige projekter. Det vil blive belyst, hvilke procedurer styrelsen benytter sig af i medfør af gældende lovgivning.

Trafikstyrelsens sagsbehandling består dels i at sikre, at miljøvurderingsprocessen er fyldestgørende i forhold til lovgivningen på området, og dels en sikring af, at der sker høring, annoncering og inddragelse af offentligheden. I medfør af gældende lovgivning er der fastsat minimumskrav for høringsperioder og indhold i miljøundersøgelserne. Styrelsen samarbejder i denne forbindelse med bygherre, som skal udarbejde en miljøkonsekvensrapport og foranstalte, at de relevante undersøgelser bliver gennemført. Trafikstyrelsen medvirker til at stille krav til undersøgelsernes indhold og omfang.

Årsrapporten vil endvidere opliste de af Trafikstyrelsen afsluttede screeningspligtige sager for året 2022. Desuden vil der blive redegjort for styrelsens miljøvurderingssager. Sagerne bliver i denne rapport kategoriseret efter henholdsvis afsluttede projekter for året 2022, samt styrelsens igangværende sager ultimo året 2022. Afsnittet herom oplister de 11 igangværende miljøkonsekvensvurderingssager, herunder om styrelsen har ene eller delt myndighedskompetence, et overblik over sagens forløb fra ansøgningstidspunktet, den videre proces i sagen, samt en status for nærværende.

Det er første gang Trafikstyrelsen udarbejder en årsrapport for miljøvurderingsområdet, og derfor har vi valgt at supplere gennemgangen af årets sagsbehandling med en grundig indføring i processerne og juraen bag sagsbehandlingen.

<sup>1</sup> BEK nr. 2432 af 14/12/2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter

# Sammenfatning

Det fremgår af gennemgangen af miljøvurderingssagerne, at Trafikstyrelsen i 2022 har afgjort 37 miljøvurderingssager efter en screening af projektet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for disse sager har været 105 dage fra bygherres anmeldelse af projektet til Trafikstyrelsens afgørelse er truffet.

Herudover har Trafikstyrelsen i løbet af 2022 truffet afgørelse i yderligere to miljøvurderingssager, hvor der er truffet afgørelse på baggrund af en fuld miljøkonsekvens-vurdering. I disse sager er der gået 4-5 måneder fra der forelå en miljøkonsekvensrapport (VVM-rapport) til Trafikstyrelsen traf afgørelse. Disse 4-5 måneder har blandt andet omfattet den lovpligtige 8 ugers høring af offentligheden.

Der er en række faktorer som er tidskrævende i forbindelse med miljøvurderingsprocesserne, herunder myndighedsafklaring mellem de forskellige myndigheder, udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten, lovbestemte høringsperioder, kommunale udvalgsprocesser samt projektjusteringer undervejs eller efter høringsperioden.

De mest tidskrævende processer er dels bygherres gennemførelse af miljøundersøgelser og dels dialogen mellem bygherre og de lokalpolitiske interessenter.

Trafikstyrelsen prioriterer en effektiv sagsbehandling og går gerne i dialog med bygherrer om, hvordan de selv kan bidrage til fremdrift. I den forbindelse peger Trafikstyrelsen ofte på tre forhold, som ansøger 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 forståelse og opbakning til projektet blandt borgere og lokalpolitikere – uanset at der næsten altid vil være nogle negative effekter af et stort anlægsprojekt.
- Få udarbejdet en miljøkonsekvensrapport der er af høj kvalitet, hvilket blandt andet indebærer, at rapporten skal omfatte alle de lovpligtige elementer.

# Processer

Miljøvurderingsområdet er reguleret i VVM-direktivet<sup>2</sup>. Direktivet opstiller i art. 2 en forpligtelse for medlemsstaterne til at drage omsorg for, at projekter, der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, og som er nærmere afgrænset i art. 4 og bilag 1 og 2, undergives et krav om forudgående tilladelse og et krav om en vurdering af deres indvirkning på miljøet, inden der gives tilladelse<sup>3</sup>.

VVM-direktivet er blandt andet implementeret i dansk lov ved VVM-bekendtgørelsen for havne<sup>4</sup> (herefter: VVM-bekendtgørelsen).

Nærværende afsnit vil tage udgangspunkt i de miljøvurderingsprocesser, som er reguleret i VVM-bekendtgørelsen.

Formålet med miljøvurderinger er at:

- medvirke til at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau
- bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med projekter samt
- inddrage offentligheden

Myndighedernes sagsbehandling består i grove træk af dels en sikring af, at miljøgrundlaget er fyldestgørende og retvisende og 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.

Det er dog ikke alle projekter der er *VVM-pligtige* og således skal gennemgå en miljøkonsekvensvurdering. Miljøvurderingsmyndigheden vil i nogle sager foretage en screening af projektet for at træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt. Ansøgning om tilladelse til projekter på bilag 1 og 2 skal, jf. VVM-bekendtgørelsen § 4, stk. 1 og 2, indgives skriftligt til Trafikstyrelsen.

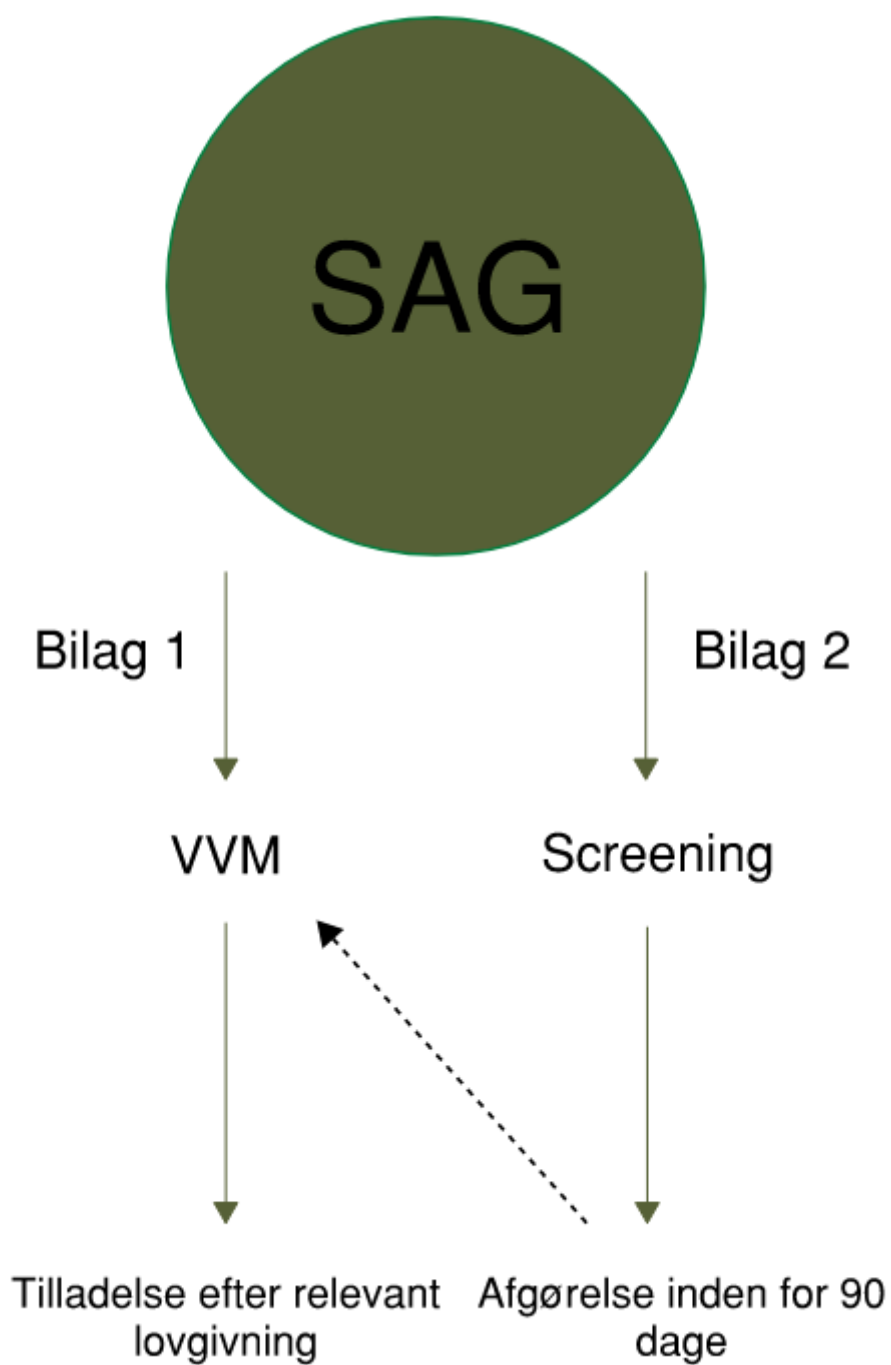
Projekter, der er omfattet af *bilag 1*, der blandt andet på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver altid en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

<sup>2</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

<sup>3</sup> I sag C-50/09, Kom mod Irland, Saml 2011 I-00873, fastslog Domstolen, at undersøgelsen af et projekts virkninger skal være foretaget fuldt ud i overensstemmelse med direktivet, før der gives tilladelse

<sup>4</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

Projekter, der er omfattet af *bilag 2*, der blandt andet på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse. Her kan Trafikstyrelsen træffe screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering.



*Figur 1: Illustration over Trafikstyrelsens miljøvurderingsprocedure*

## VVM-pligtige projekter

Nærværende afsnit vil tage udgangspunkt i de miljøvurderingsprocesser, som er reguleret i VVM-bekendtgørelsen.

Projekter omhandlet i VVM-bekendtgørelsen § 4, stk. 1 (Bilag 1).

*”Projekter, der er omfattet af bilag 1, der bl.a. 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 administrativ tilladelse”*

Et eksempel på VVM-pligtige projekter er havneudvidelser, der kan anløbes af skibe med en bruttotonnage på over 1.350 ton. Sådanne projekter er per definition VVM-pligtige, hvorfor projektet skal undergå en miljøkonsekvensvurdering. Desuden gælder VVM-pligten for enhver ændring eller udvidelse af havne eller anlæg, hvis ændringerne i sig selv eller i forening med et tidligere projekt medfører, at havnen eller anlægget kan anløbes af fartøjer med en bruttotonnage på over 1.350 ton.

Miljøkonsekvensvurderingen er en proces, der består af følgende jf. VVM-bekendtgørelsen § 3, nr. 7:

- a. *Bygherres udfærdigelse af en miljøkonsekvensrapport, jf. VVM-bekendtgørelsen § 10*
- b. *Gennemførelse af høringer af offentligheden og berørte myndigheder og miljøministerens gennemførelse af høring af berørte stater i henhold til VVM-bekendtgørelsen §§ 19 og 20*
- c. *Undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med VVM-bekendtgørelsen § 10, stk. 9, 2. pkt. og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til §§ 19 og 20*
- d. *Den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse*
- e. *Indarbejdelse af den begrundede konklusion i afgørelserne, jf. VVM-bekendtgørelsen § 21*

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

Den færdige miljøkonsekvensrapport vurderes i første omgang af Trafikstyrelsen. I denne forbindelse kvalitetssikrer styrelsen rapportens indhold i henhold til VVM-bekendtgørelsens bilag 5 om oplysninger som miljøkonsekvensrapporten skal indeholde i henhold til § 10. Herefter sendes miljøkonsekvensrapporten 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 sikrer, at miljøet ikke påvirkes væsentligt ved projektets udførelse.



## Screeningspligtige projekter

Nærværende afsnit vil tage udgangspunkt i de miljøvurderingsprocesser, som er reguleret i VVM-bekendtgørelsen.

Projekter omhandlet i VVM-bekendtgørelsen § 4, stk. 2 (Bilag 2).

*"Projekter, der er omfattet af bilag 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse, hvis Trafikstyrelsen efter § 7 har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Krav om administrativ tilladelse gælder uanset, hvis projektet er beliggende uden for en havns dækkende værker, eller hvis projektet er beliggende i Københavns Havn"*

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 miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes.

Ansøgning om projekter på bilag 2 gennemgås først af Trafikstyrelsen, som vurderer, om projektet er fuldt ud oplyst. Dernæst 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 § 7, stk. 1, hurtigst muligt og *senest 90 dage* fra den dag, hvor bygherren har fremlagt alle de oplysninger, der kræves efter VVM-bekendtgørelsen § 6, stk. 1, jf. VVM-bekendtgørelsen § 8, stk. 1.

I medfør af miljøvurderingsprocesser, varetager Trafikstyrelsen i øvrigt hensynet til følgende:

## Natura 2000 og bilag IV-arter

Natura 2000-områder og bilag IV-arter er beskyttet af en række EU-direktiver<sup>5</sup>, som blandt andet er implementeret i dansk lov i medfør af habitatbekendtgørelsen<sup>6</sup>. Når Trafikstyrelsen behandler projektansøgninger i sin funktion som miljøvurderingsmyndighed, foretages der en væsentlighedsvurdering af projektets påvirkning af de Natura 2000-områder og bilag IV-arter, der kan blive påvirket af projektet. Forinden der træffes en afgørelse, sendes ansøgningsmaterialet i høring hos relevante myndigheder. Afgørelsen om hvorvidt der skal udarbejdes en Natura 2000-konsekvensvurdering træffes på baggrund af ansøgningen og de indkomne høringssvar.

<sup>5</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>6</sup> BEK nr. 2091 af 12/11/2021 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

## **Vandområdeplaner/Indsatsbekendtgørelsen**

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til indsatsbekendtgørelsen for vandområdedistrikter<sup>7</sup>. Indsatsbekendtgørelsen tilskriver, at statslige myndigheder ved administration af lovgivningen i øvrigt skal forebygge forringelse af tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster og sikre, at opfyldelse af de miljømål, der er fastlagt i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, ikke forhindres.

## **Havstrategi**

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til havstrategien<sup>8</sup>, 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>7</sup> BEK nr. 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

<sup>8</sup> LBK nr. 1161 af 25/11/2019 om havstrategi

# 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; herunder for projekter vedrørende lystbådehavne og sejltreder.

Trafikstyrelsen samarbejder blandt andet med Kystdirektoratet i miljøvurderingssager, hvor havneudvidelsen inkluderer både erhvervs- og lystbådehavne eller i de tilfælde, hvor en havneudvidelse inkluderer, at der uddybes en sejltrede. Se eksempel vedrørende sejltrede til Esbjerg Havn.

## Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for en lang række projekttyper, og Miljøstyrelsen er ofte involveret i myndighedssagsbehandling i sager, hvor Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed. Der er eksempelvis snitflader i forhold til råstofindvinding, håndtering af havbunds-materialer og risikovirkomheder.

Trafikstyrelsen samarbejder eksempelvis med Miljøstyrelsen i miljøvurderingssager, hvor projektet kræver en miljøgodkendelse, hvilket eksempelvis kan være etablering af DSB-værksteder. I sådanne sager er Trafikstyrelsen ansvarlig for miljøvurdering i forbindelse med etablering af nye spor frem til værkstedet, og Miljøstyrelsen ansvarlig for miljøvurderingen i forbindelse med etablering af værkstedet.

Endvidere har Trafikstyrelsen grænseflader til Miljøstyrelsens sagsbehandling i forbindelse med nyttiggørelse og klaptilladelser i miljøvurderingssager. Hvis et projekt har behov for at nyttiggøre eller klappe ved havneudvidelser, skal Trafikstyrelsen vurdere miljøpåvirkningerne af klappingen, hvorefter bygherre skal indhente en tilladelse fra Miljøstyrelsen, som gives på baggrund af den udarbejdede miljøvurdering.

## 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 procestid til udvalgsbehandling og godkendelse i kommunalbestyrelsen.

## Trafikstyrelsens screeningssager

Trafikstyrelsen har i 2022 afgjort 37 screeningssager fordelt på Trafikstyrelsens forskellige ressortområder.

29 sager er afgjort inden for 90 dage Dette svarer til ca. 80 % af styrelsens sager, mens den gennemsnitlige sagsbehandlingstid har ligget omkring 105 dage.

Nedenstående tabel belyser de screeningssager styrelsen har afgjort i 2022 fordelt efter styrelsens ressortområder.

Projektområde	Antal sager	%
Havne	19	51
Bane	7	19
Vej	6	16
Femern*	4	11
Lynetteholm*	1	3
Storstrømsbroen*	0	0
Hovedstadens Letbane*	0	0
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>100</b>

\* Projekterne vedrørende Femern, Lynetteholm, Storstrømsbroen og Hovedstadens Letbane er vedtaget ved anlægslov, og der er i medfør af anlægsloven fastlagt bestemmelser for Trafikstyrelsens miljøvurdering af projektændringer.

De 20 % af sagerne, som ikke er blevet afgjort inden for 90 dage, som er den lovfastsatte sagsbehandlingstid, skyldes primært, at enten bygherre/ansøger har været længe om at besvare de indkomne høringssvar fra høringsperioden eller at styrelsen har afventet samtykke fra berørte ministerier jf. proceskrav i Danmarks Havplan.

## Trafikstyrelsens miljøvurderingssager

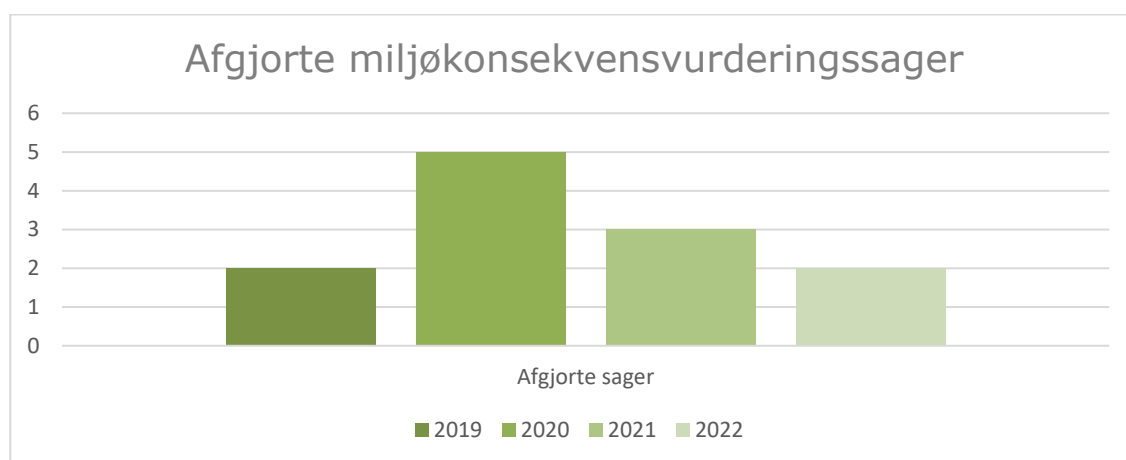
Trafikstyrelsen er som nævnt ovenfor miljøvurderingsmyndighed for havne, bane, vej samt diverse anlægslove. Størstedelen af Trafikstyrelsens sager er havneudvidelser, hvor styrelsen ofte har delt myndighed med den pågældende kommune, som projektet er beliggende i. Trafikstyrelsen er myndighed for den del af anlægget, der etableres på søterritoriet, mens kommunen er myndighed for den del af anlægget, der foregår på land.

Trafikstyrelsen traf afgørelse i to miljøvurderingssager i 2022, herunder DSB Værksted i Aarhus samt en supplerende miljøvurdering i forbindelse med Kronprins Frederiks Bro, der er en del af jernbaneforbindelsen mellem Ringsted og Rødby.

Trafikstyrelsen har desuden ved udgangen af 2022 11 igangværende miljøkonsekvensvurderinger, hvoraf der er delt myndighedskompetence ved syv af sagerne.

Nedenstående tabel belyser de igangværende miljøkonsekvensvurderinger hos Trafikstyrelsen i 2022 fordelt efter styrelsens ressortområder.

Projektområde	Antal igangværende sager	%
Havne	9	82
Bane	1	9
Vej	0	0
Femern	0	0
Lynetteholm	1	9
Storstrømsbroen	0	0
Hovedstadens Letbane	0	0
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>100</b>



Figur 2: Diagram over Trafikstyrelsens afgjorte miljøkonsekvensvurderingssager

## Afsluttede sager

### DSB-Værksted Aarhus

DSB ønsker at opføre et værksted til Fremtidens Tog ved Aarhus.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen ved DSB-værkstedet i Aarhus er delt mellem Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen. Miljøstyrelsen er myndighed for bygninger, værksted, eventuel vaskehal med mere. Trafikstyrelsen er myndighed for spor, køreledninger, broer og andre konstruktioner i tilknytning til banen.

Miljøkonsekvensvurderingen for DSB-værkstedet i Aarhus indledtes i juni 2018 med et opstartsmøde. Den 13. november 2019 igangsatte Miljøstyrelsen idéfasehøringen som forløb til december 2019. I juni 2020 sendte Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring. I perioden fra november 2020 til december 2021 arbejdede bygherre på miljøkonsekvensrapporten, og styrelserne bistod med kommentarer undervejs.

I december 2021 var miljøkonsekvensrapporten fyldestgørende og blev derfor sendt i offentlig høring fra 17. december 2021 – 18. februar 2022.



*Figur 3: Visualisering af DSB-værkstedet i Aarhus*

De indkomne høringssvar blev herefter behandlet i en sammenfattende redegørelse, hvorefter der blev truffet afgørelse om tilladelse den 25. marts 2022.

Samlet set har miljøkonsekvensvurderingsprocessen for DSB-værkstedet i Aarhus taget ca. 3,5 år. Sagsbehandlingstiden fra der forelå en miljøkonsekvensrapport fra bygherre til der blev truffet afgørelse, var ca. 4 måneder.

## **Nykøbing Falster, projektændring samt supplerende miljøvurdering for klapning ifm. Kong Frederiks den IX's bro**

Banedanmark skal opføre en ny bro mellem Falster og Lolland som en del af den opgraderede banestrækning mellem Ringsted og Rødby. Banedanmark ønsker at justere anlægget af en ny jernbanebro over Guldborgsund samt foretage klapning af havbundsmateriale fra byggeriet.

Trafikstyrelsen var eneste miljøvurderingsmyndighed i sagen.

Projektet rummede såvel en screeningsafgørelse af projektændringen, samt en godkendelse af den supplerende miljøkonsekvensrapport for klapning.

Trafikstyrelsen modtog en screeningsansøgning af 25. november 2021 fra Banedanmark om ændring til Femern Bælt projektet i form af justering af anlæg af en ny jernbanebro over Guldborgsund, som blev sendt i høring 7. december 2021. Screeningen resulterede i, at der skulle foretages en miljøkonsekvensvurdering af klapningen af havbundsmateriale. Den 13. juni 2022 modtog Trafikstyrelsen en miljøkonsekvensrapport for klapningsdelen, som blev sendt i høring 15. juni 2022 – 10. august 2022.



*Figur 4: Visualisering af Kong Frederik den IX's bro*

De indkomne høringssvar blev herefter behandlet og der pågik en dialog mellem Miljøstyrelsen og bygherre i forhold til klaptilladelsen, hvilket resulterede i supplerende notater fra bygherre.

Trafikstyrelsen traf afgørelse i sagen 7. november 2022.

Samlet set har miljøkonsekvensvurderingsprocessen taget ca. 1 år. Sagsbehandlingstiden fra der forelå en miljøkonsekvensrapport til der blev truffet afgørelse, var ca. 5 måneder.



## Igangværende sager

### Aarhus Havn, havneudvidelse

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

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af udvidelsen af Aarhus Havn er delt mellem Trafikstyrelsen og Aarhus Kommune. Trafikstyrelsen er myndighed for de dele af anlægget der foregår på søterritoriet og Aarhus Kommune for de dele af anlægget der foregår på land.

Miljøkonsekvensvurderingen 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 byherre færdiggjort miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten blev sendt i offentlig høring i perioden 6. januar 2022 – 13. marts 2022.



*Figur 5: Visualisering af udvidelsen af Aarhus Havn*

Trafikstyrelsen modtog over 500 høringssvar i høringsperioden, mens Aarhus Kommune modtog over 1000 høringssvar.

Udvidelsen af Aarhus Havn har skabt lokal debat som blandt andet vedrører støjgener, trafikale forhold og miljøpåvirkningerne i forbindelse med klappning af havbundsmateriale.

Havnen (byherren) og kommunen er på nuværende tidspunkt ved at undersøge justeringer af projektet i forhold til de indkomne høringssvar. De ændringer, der skal foretages på projektet, er endnu ikke afklaret, hvorfor det heller ikke er afklaret, om der skal gennemføres en supplerende høring af offentligheden.

Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har ved udgangen af 2022 varet i ca. 5 år.

Trafikstyrelsen kan for nærværende ikke vurdere, hvornår sagen er klar til, at der træffes afgørelse, da styrelsen afventer, at Aarhus Havn og Aarhus Kommune afklarer behovet for eventuelle projektjusteringer.

## Nyborg Havn, Avernakke Pier

ADP A/S, der driver Nyborg Havn, ønsker at udvide Avernakke Pier i Nyborg med henblik på at muliggøre at to skibe ligger ved kajen samtidigt. Avernakke Pier forsyner virksomheden Koppers, der driver et tjæredestillationsanlæg i umiddelbar nærhed.

Trafikstyrelsen er ene miljøvurderingsmyndighed på udvidelsen af Avernakke Pier.

Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Avernakke Pier påbegyndtes i juni 2021 med en ansøgning fra havnen. I august 2021 sendte Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring og marts 2022 fremsendte byherre første udkast til miljøkonsekvensrapporten. Efter dialog omkring miljøkonsekvensrapporten blev denne færdiggjort i oktober 2022.

Miljøkonsekvensrapporten blev derefter sendt i offentlig høring i perioden 12. oktober 2022 – 7. december 2022.



*Figur 6: Billede af Nyborg Havn med Avernakke Pier i forgrunden*

Der indkom en håndfuld høringssvar i høringsperioden. Byherre er ved udgangen af 2022 i gang med at kommentere de indkomne høringssvar.

Miljøvurderingsprocessen har indtil januar 2023 varet i ca. 2 år. Trafikstyrelsen forventer at træffe afgørelse i sagen i foråret 2023. I så fald vil sagsbehandlingstiden fra der forelå en miljøkonsekvensrapport til der træffes en afgørelse, blive ca. 5 måneder.

## Skagen Havn, Karstensens Skibsværft

Karstensens Skibsværft i Skagen Havn ønsker at udvide kapaciteten blandt andet med en overdækket tørdok.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af Karstensens Skibsværft er delt mellem Trafikstyrelsen og Frederikshavn Kommune. Trafikstyrelsen er myndighed for de dele af anlægget, der etableres på søterritoriet og Frederikshavn Kommune for de dele af anlægget, der foregår på land.

Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Karstensens Skibsværft indledtes i juli 2017 med en ansøgning fra bygherre. I august 2017 sendte Frederikshavn Kommune og Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring. Herefter valgte bygherre at sætte projektet på pause, og sagen blev først genoptaget i oktober 2020.

I juli 2021 havde bygherre udarbejdet første udkast til miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten blev sendt i offentlig høring i perioden 25. maj 2022 – 1. august 2022.



*Figur 7: Visualisering af ny tørdok i Skagen Havn*

De indkomne høringssvar i høringsperioden blev behandlet og den 6. januar 2023 traf Trafikstyrelsen og Frederikshavn Kommune afgørelse i sagen. Således har sagsbehandlingstiden fra der forelå en miljøkonsekvensrapport, der var klar til at blive sendt i offentlig høring, til der blev truffet afgørelse været ca. 8 måneder.

Alt i alt har miljøkonsekvensvurderingsprocessen taget ca. 5 år, i størstedelen af perioden har projektet været sat i bero af bygherre.

## Fredericia Havn, havneudvidelse

Fredericia Havn ønsker at udvide havnearealet ved opfyld af et havnebassin blandt andet med henblik på at sikre en større kapacitet til containerhåndtering og en mere effektiv drift af containerterminalen.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af havneudvidelsen i Fredericia er delt mellem Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune. Trafikstyrelsen er myndighed for de dele af anlægget der etableres på søterritoriet og Fredericia Kommune for de dele af anlægget, der efterfølgende etableres på det opfyldte landareal.

Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Fredericia Havn indledtes i juni 2021 med et opstartsmøde. Det første års tid brugte bygherre på at beskrive rammerne for projektet samt afgrænsningsudtalelsen i dialog med Fredericia Kommune og Trafikstyrelsen. I marts 2022 sendte Fredericia Kommune og Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring.

I marts 2022 havde bygherre udarbejdet første udkast til miljøkonsekvensrapporten, som efter dialog blev færdiggjort i november 2022.

Miljøkonsekvensrapporten blev sendt i offentlig høring i perioden 24. november 2022 – 26. januar 2023.



*Figur 8: Billede af Fredericia Havn*

Miljøkonsekvensrapporten for udvidelse af Fredericia Havn er ved udgangen af 2022 i offentlig høring.

Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har ved udgangen af 2022 varet i ca. 1,5 år.

Trafikstyrelsen forventer at kunne træffe afgørelse inden for de næste par måneder, således at sagsbehandlingstiden fra der foreligger miljøkonsekvensrapport, der var klar til offentlig høring, til der træffes afgørelse er omkring 4-5 måneder.

## Projektændringer Lynetteholm

By & Havn ønsker at ændre Lynetteholmsprojektet således, at opgravet havbundsmateriale indbygges i Lynetteholm i stedet for at blive klappet ved Køge Bugt, derudover ønskes en del af perimeteren opbygget som dæmning i stedet for som spunsvæg.

Trafikstyrelsen er ene miljømyndighed på projektændringen omkring Lynetteholm.

Den supplerende miljøkonsekvensvurdering for projektændringerne til Lynetteholm påbegyndte i september 2022 som følge af en ansøgning fra By & Havn. I december 2022 sendte Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring og By & Havn er ved udgangen af 2022 i gang med at kommentere de indkomne høringssvar.



*Figur 9: Visualisering af Lynetteholm ud for Refshaleøen*

Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har ved udgangen af 2022 varet i ca. 0,5 år.

## Infrastrukturbanegård i Høje Taastrup

DSB opfører et værksted ved Kalvebod Brygge i København på et areal, som Banedanmark tidligere har benyttet til infrastrukturbanegård. Med henblik på at kompensere Banedanmark planlægger DSB at etablere en infrastrukturbanegård i Høje Taastrup til brug for Banedanmark.

Trafikstyrelsen varetager miljøvurderingen af infrastrukturbanegård i Høje Taastrup efter aftale med Høje Taastrup Kommune og Miljøstyrelsen.

Efter indledende dialog indsendte bygherre en ansøgning i september 2022. I november 2022 sendte Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring. I december 2022 har bygherre udarbejdet første udkast til miljøkonsekvensrapporten.



**Figur 10: Oversigtskort over projektet om ny infrastrukturbanegård i Høje Taastrup**

Miljøkonsekvensrapporten er sendt i 8 ugers offentlig høring i perioden 18. januar - 16. marts 2023.

Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har ved udgangen af 2022 varet i ca. 4 mdr. Trafikstyrelsen forventer, at der kan træffes afgørelse i foråret 2023, således at sagsbehandlingstiden fra der forelå en miljøkonsekvensrapport til der træffes afgørelse, bliver 4-5 måneder.



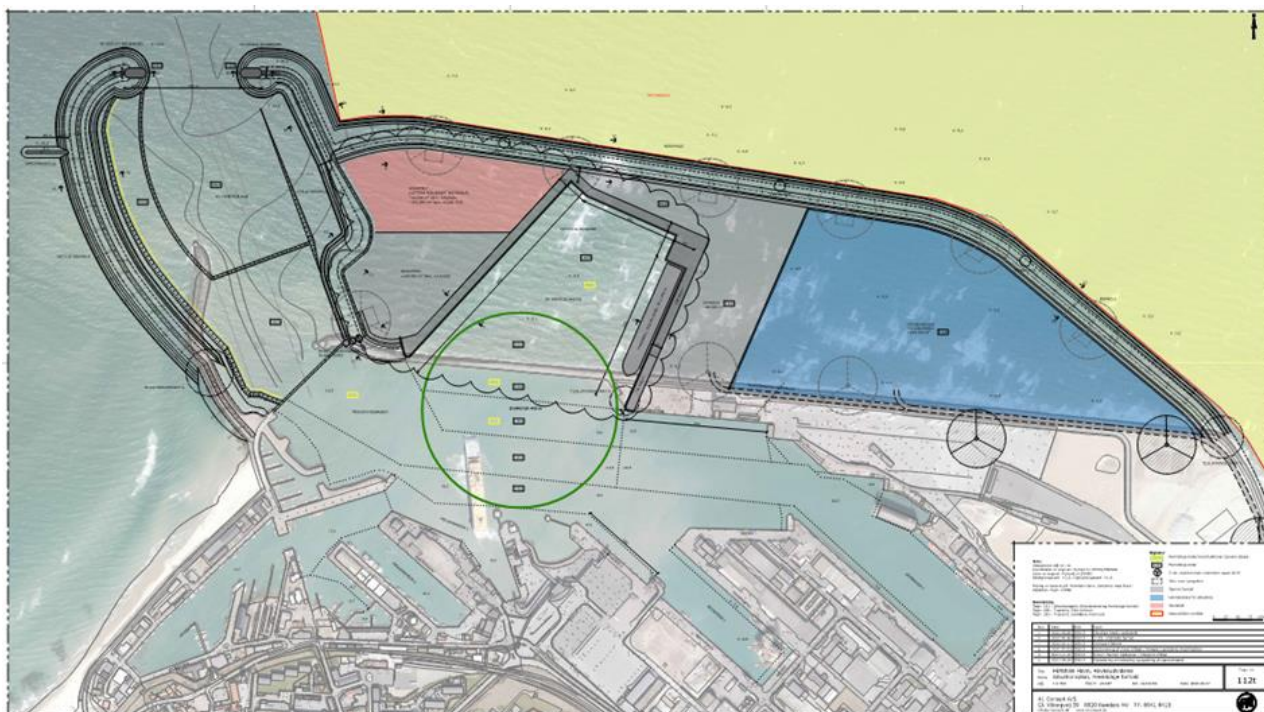
## Hirtshals Havn, havneudvidelse

Hirtshals ønsker at udvide havnen med henblik på at sikre større areal til færgeterminaler.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af havneudvidelsen i Hirtshals Havn er delt mellem Trafikstyrelsen og Hjørring Kommune. Trafikstyrelsen er myndighed for de dele af anlægget, der etableres på søterritoriet og Hjørring Kommune for de dele af anlægget, der efterfølgende etableres på det opfyldte landareal.

Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Hirtshals Havn indledtes i juli 2021 med en ansøgning fra bygherre. I det første år var der dialog om myndighedsafklaring med Hjørring Kommune, samt om projektets udformning og arealernes anvendelse i henhold til havneloven.

I november 2022 sendte Hirtshals Kommune og Trafikstyrelsen afgrænsningsudtalelsen i myndighedshøring.



**Figur 11: Oversigtskort over havneudvidelsen i Hirtshals Havn**

Bygherre er ved udgangen af 2022 ved at kommentere de indkomne høringssvar til afgrænsningsudtalelsen. Herefter skal der udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering.

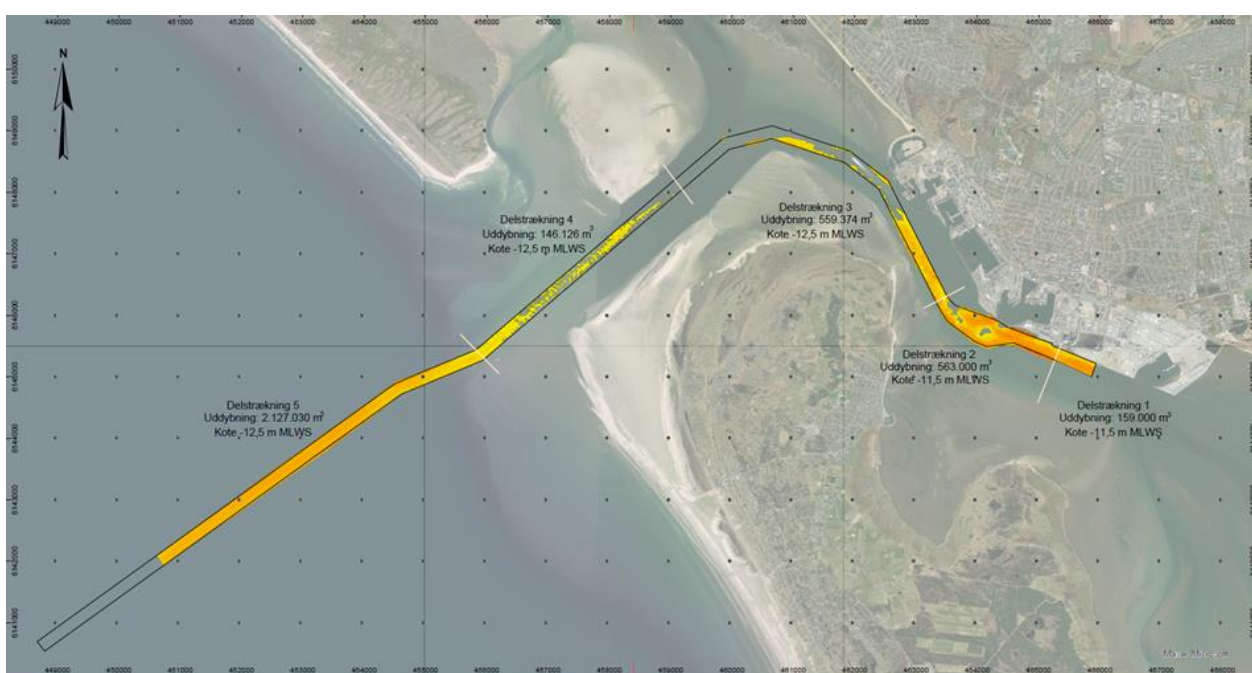
Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har ved udgangen af 2022 varet i ca. 1,5 år.

## Esbjerg Havn, uddybning af sejlrende

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

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af uddybningen af sejlrenden i Esbjerg Havn er 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. Udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten pågår ved udgangen af 2022.



Figur 12: Oversigtskort over uddybningen af sejlrenden i Esbjerg Havn

Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har indtil januar 2023 varet i ca. 0,5 år.

## Sletten Havn, moleforlængelse

Sletten Havn ønsker at forlænge sydmolen med henblik på at forbedre sejladsforholdene for fiskefartøjer ved indsejlingen.

Trafikstyrelsen modtog screeningsansøgning om moleforlængelse i Sletten Havn den 12. august 2016. Styrelsen traf afgørelse i sagen 11. november 2016. Styrelsens afgørelse blev grundet manglende partshøring påklaget i december 2016 og hjemvist af Transportministeriet til fornyet behandling i oktober 2017.

På baggrund af en fornyet screening traf Trafikstyrelsen 11. februar 2019 afgørelse om, at projektet var VVM-pligtigt. I 2020 modtog styrelsen et indledende udkast til miljøkonsekvensrapport for havneudvidelsen. Efter en længere dialog fik bygherre udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, som blev sendt i høring 22. september 2021 – 30. november 2021.



*Figur 13: Billede af molen i Sletten Havn*

Bygherres rådgiver har siden høringen været i gang med at besvare indkomne bemærkninger til projektet, som fremkom under den offentlige høring. Trafikstyrelsen afventer ved udgangen af 2022 bygherres besvarelse på en del af de indkomne høringssvar inden Trafikstyrelsen kan træffe afgørelse i sagen, herunder udestår en redegørelse for projektet i forhold til de vandområdeplaner, der er blevet opdateret siden rapporten blev sendt i høring.

Miljøkonsekvensvurderingsprocessen har indtil januar 2023 været i ca. 7 år.

## Bilag A: Trafikstyrelsens opgaver

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

### Havne

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed, når en *erhvervshavn* ansøger om anlæg af ny havn eller udvidelse af en bestående havn jf. havnelovens<sup>9</sup> § 2.

Trafikstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt projekter omfattet af bilag 1 og 2 i VVM-bekendtgørelsen<sup>10</sup> kan tillades efter havnelovens § 2.

Projekter, der er omfattet af bilag 1 i VVM-bekendtgørelsen, 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 administrativ tilladelse.

Projekter, der er omfattet af bilag 2 i VVM-bekendtgørelsen, 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 uanset, 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 miljøkonsekvensrapport, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af høringer samt den af Trafikstyrelsen begrundede konklusion, jf. VVM-bekendtgørelsens § 21.

Endvidere træffer Trafikstyrelsen screeningsafgørelser i danske erhvervshavne efter VVM-bekendtgørelsen.

### Metroloven (Københavns Havn)

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor Københavns Havns søområde, jf. metrolovens<sup>11</sup> § 24. Herudover træffer Trafikstyrelsen screeningsafgørelser i Københavns Havn efter VVM-bekendtgørelsen.

<sup>9</sup> LBK nr. 457 af 23/05/2012 om havne

<sup>10</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>11</sup> LOV nr. 551 af 06/06/2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

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

## **Bane**

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed ved etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter jf. jernbaneloven<sup>12</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**

Styrelsen er miljøvurderingsmyndighed ved etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter (inkl. cykelstier) jf. vejloven<sup>13</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.

<sup>12</sup> LOV nr. 686 af 27/05/2015 som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, som ændret ved lov nr. 434 af 16/03/2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven

<sup>13</sup> LOV nr. 1520 af 27/12/2014 om offentlige veje m.v. som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, som ændret ved lov nr. 434 af 16/03/2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven

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>14</sup>.

### **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>15</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. anlægsloven for Lynetteholm<sup>16</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>17</sup>.

### **Cityringen**

Trafikstyrelsen har desuden bemyndigelse til at afgøre, om der skal udarbejdes supplerende miljøvurdering i tilfælde af ændringer i anlægget af Cityringens afgrænsning til Sydhavnen, som kan være til skade for miljøet, jf. § 3, stk. 6, jf. § 5 h, stk. 3 i lov om en Cityring<sup>18</sup>. Herudover er styrelsen myndighed for udarbejdelsen af miljøvurderinger samt offentliggørelsen heraf, med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

<sup>14</sup> LOV 575 af 04/05/2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

<sup>15</sup> LOV nr. 737 af 01/06/2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

<sup>16</sup> LOV nr. 1157 af 11/06/2021 om anlæg af Lynetteholm

<sup>17</sup> LOV nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og lov om trafikelskaber

<sup>18</sup> LBK nr. 1939 af 30/09/2021 om bekendtgørelse af lov om en Cityring



