

## Årsrapport 2025

## Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Rapport

Årsrapport 2025, Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Februar 2026

Layout: Trafikstyrelsen

Forsidefoto: Lynetteholm set fra luften. Kilde By & Havn

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

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

## Indhold

<b>Årsrapport 2025</b> .....	1
1. Forord .....	4
2. Sammenfatning .....	5
3. Processer .....	6
4. VVM-pligtige projekter .....	8
5. Screeningspligtige projekter .....	9
6. Samarbejde med andre myndigheder .....	11
7. Trafikstyrelsens screeningssager .....	13
8. Trafikstyrelsens miljøkonsekvensvurderingssager .....	15
8.1 Tilladelser på baggrund af fulde miljøkonsekvensrapporter .....	16
8.2 Afsluttede sager .....	18
8.3 Igangværende sager .....	24
9. Statens højhedsret på søterritoriet .....	28

## 1. 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 2025.

## 2. Sammenfatning

Det fremgår af gennemgangen af miljøvurderingssagerne, at Trafikstyrelsen i 2025 har afgjort 37 miljøvurderingssager efter en screening af projekterne. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for disse sager har været 84 dage. Ud af de 37 sager har fordelingen af henholdsvis jernbaneprojekter, vejprojekter og havneprojekter været med en overvægt på vej- og havneprojekter.

Herudover har Trafikstyrelsen i løbet af 2025 afsluttet behandling i yderligere fem miljøvurderingssager, hvor der er givet tilladelse på baggrund af en fuld miljøkonsekvensrapport (MKR). I disse sager er der gået under et år fra der forelå et første udkast til miljøkonsekvensrapport til Trafikstyrelsen traf afgørelse. Hertil har styrelsen afsluttet en miljøvurderingssag, hvor ansøgningen 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, behandling af indkomne høringsvar samt projektjusteringer.

Trafikstyrelsen prioriterer en effektiv sagsbehandling og går i dialog med bygherre 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 miljøkonsekvensrapport der er af høj kvalitet, hvilket blandt andet indebærer, at rapporten skal omfatte alle de lovpligtige elementer, samt være veldokumenteret og konkret for projektet.

### 3. 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.

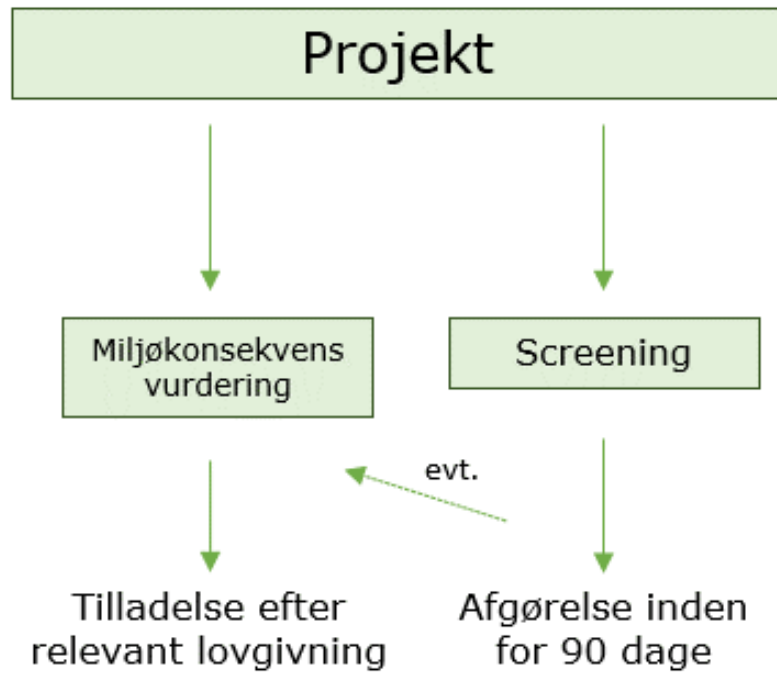
Myndighedernes sagsbehandling består i grove træk af dels en sikring af, at miljøgrundlaget er fyldestgørende og retvisende dels en sikring af, at der sker en annoncering og inddragelse af offentligheden. Reglerne fastsætter minimumskrav for høringsperioder og indhold i miljøundersøgelserne, mens bygherre 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 og dermed skal undergå en miljøkonsekvensvurdering. 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 hvis 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



## 4. VVM-pligtige projekter

VVM-pligtige projekter er projekter som enten grundet sin karakter eller grundet en konkret screening skal undergå en miljøkonsekvensvurdering.

Miljøkonsekvensvurderingen 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 og*
5. *indarbejdelse af myndighedens begrundede konklusion i afgørelse om tilladelse.*

Når styrelsen meddeler, at et projekt er VVM-pligtigt, kan bygherre påbegynde udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport. Bygherre 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 den forbindelse kvalitetssikrer styrelsen rapportens indhold og denne proces kan trække ud, hvis rapporten ikke er fyldestgørende. Herefter sendes miljøkonsekvensrapporten i høring hos relevante myndigheder og offentligheden i minimum 30 dage. Når høringsfristen er passeret, udarbejder styrelsen et høringsnotat over de indkomne hørings svar. 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.

## 5. Screeningspligtige projekter

Trafikstyrelsen screener indledningsvist 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. 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 hurtigst muligt og *senest 90 dage* fra den dag, hvor bygherren har fremlagt alle de relevante 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

---

<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 21/08/2025 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

<sup>4</sup> BEK nr. 797 af 13/06/2025 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

til andre formål, skal styrelsen have samtykke fra den relevante minister inden styrelsen kan give tilladelse til havneprojektet.

## 6. Samarbejde med andre myndigheder

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

### Kystdirektoratet (del af Miljøstyrelsen)

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. Blandt andet samarbejder Trafikstyrelsen med Miljøstyrelsen omkring etablering af ny CO<sub>2</sub>-terminal på Asnæsværket, hvor Trafikstyrelsen er myndighed på de dele af anlægget der foregår på søterritoriet og Miljøstyrelsen for anlægget på land.

### Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV)

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø er også miljøvurderingsmyndighed for en lang række projekttyper som er rettet mod landbrug, natur, projekter der strækker sig over flere kommuner mv. Endvidere arbejder de med vandmiljø, kvælstof og klima, tilskud og udvikling af natur og landbrug, EU's landbrugspolitik, landbrugsstøtte samt arter og natur. Trafikstyrelsen har blandt andet samarbejdet med SGAV i forbindelse med forhåndsdispensation for den grønbrogede tudse, hvor Trafikstyrelsen var ansvarlig for levestedsbeskyttelsen og SGAV for individbeskyttelsen.

### 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 miljømyndighed 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.

## 7. Trafikstyrelsens screeningssager

I 2025 har Trafikstyrelsen afgjort 37 screeningssager fordelt på Trafikstyrelsens forskellige ressortområder. Nedenstående tabel illustrerer fordelingen af sager efter styrelsens ressortområder.

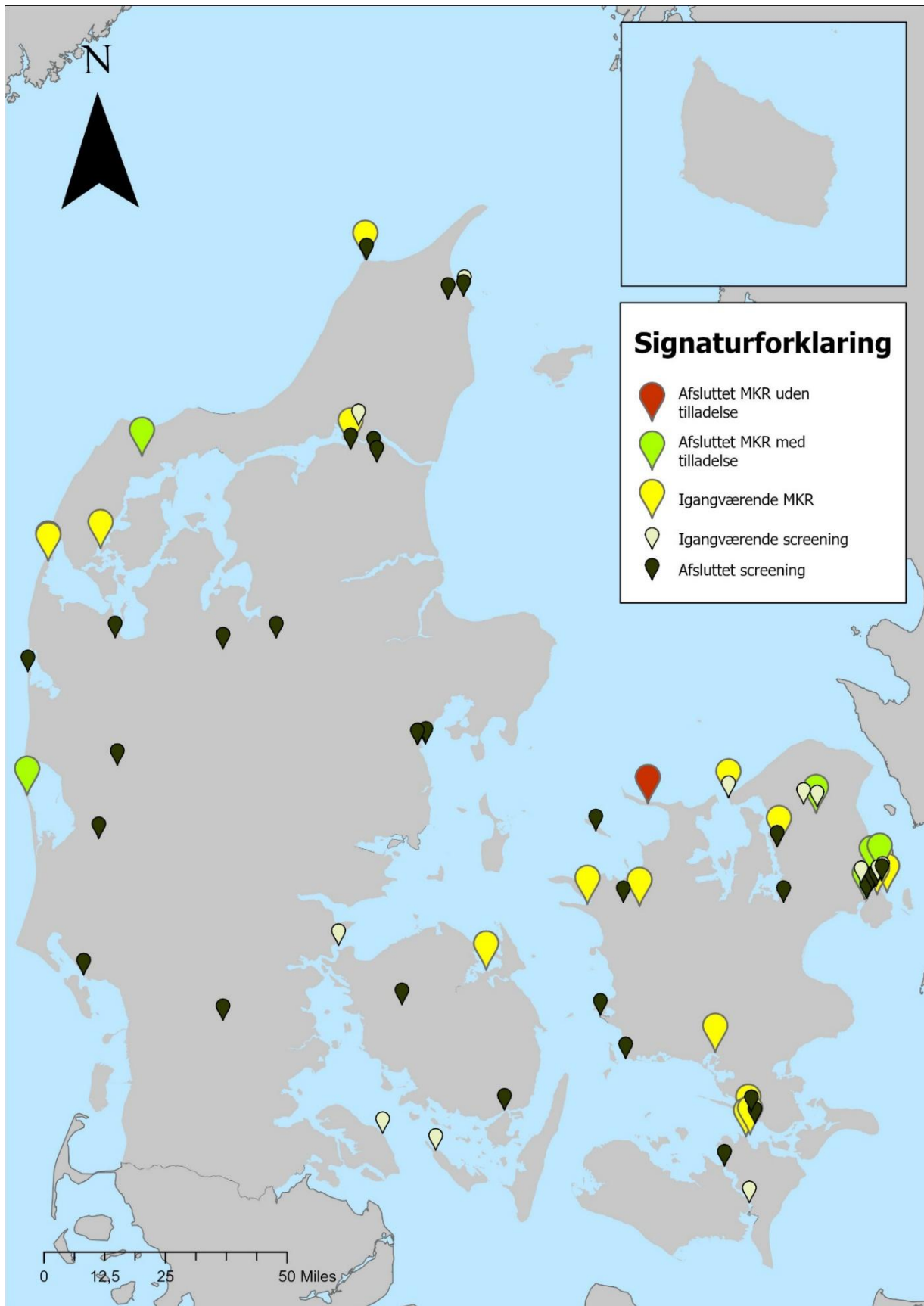
Antallet af screeningsanmeldelser afhænger i høj grad af politiske aftaler og aktivitetsniveauet generelt i samfundet, og det er derfor heller ikke unormalt, at antallet af screeningssager svinger fra år til år.

Figur 2: Oversigt over afgjorte screeningssager i 2025, 2024, 2023 og 2022

Projektområde	Antal 2025	Antal 2024	Antal 2023	Antal 2022
Havne	17	8	13	19
Bane	5	7	2	7
Vej	13	7	7	6
Femern	0	0	3	4
Lynetteholm	2	2	0	1
<b>Total</b>	<b>37</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 2025 var 84 dage, hvilket var kortere end forrige år, hvor den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 89 dage.

Ud af de 37 screeningssager blev 24 sager afgjort inden for den maksimale sagsbehandlingstid på 90 dage, mens de resterende 13 sager blev afgjort på gennemsnitligt 122 dage. Den primære årsag til den forlængede sagsbehandlingstid er, at det har været tidskrævende for bygherre at forholde sig til indkomne høringsvar. Således er det fast procedure, at bygherre får lejlighed til at kommentere alle høringsvar 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.



Figur 3: Kort over fordelingen af igangværende screeninger, afgjorte screeninger, igangværende MKR samt afsluttede MKR både uden og med tilladelse.

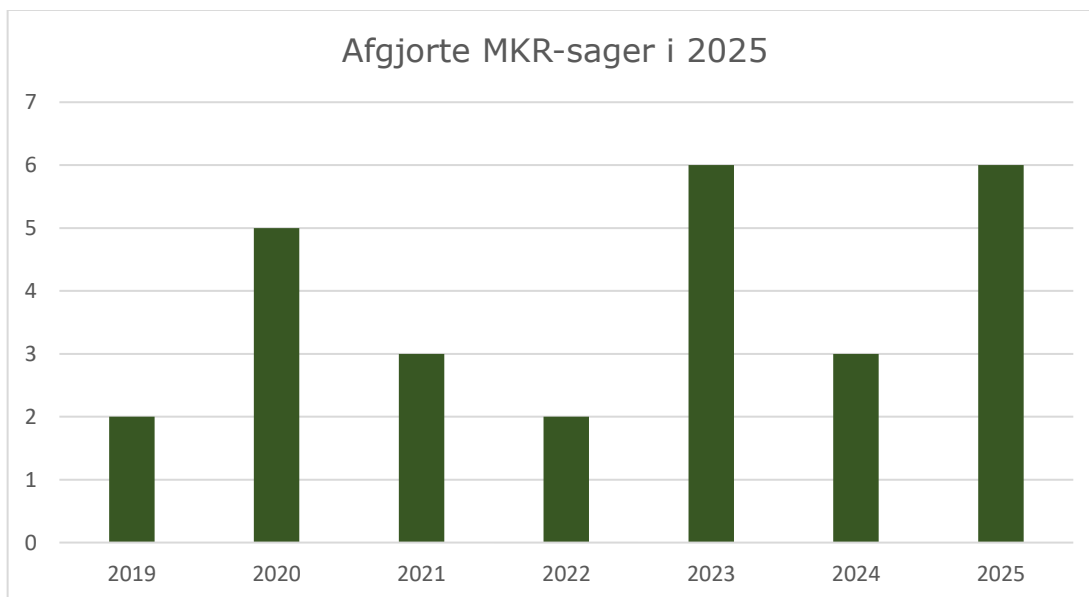
## 8. Trafikstyrelsens miljøkonsekvensvurderingssager

Trafikstyrelsen er som tidligere nævnt 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 seks miljøkonsekvensvurderingssager i 2025, herudover har Trafikstyrelsen ved udgangen af 2025 18 igangværende miljøkonsekvensvurderingssager. Der har således været seks antal nye ansøgninger i 2025, som skal afgøres over de kommende år.

I nedenstående tabel vises antal afgjorte miljøkonsekvensvurderingssager fra 2019 til 2025. Her illustreres det, hvordan antallet af afgjorte miljøkonsekvensvurderingssager svinger fra år til år.

Figur 4: Diagram over Trafikstyrelsens tilladelser på baggrund af miljøkonsekvensvurderinger



Ligeledes som med screeningssager, svinger antallet af miljøkonsekvensvurderingssager også. En af grundene til at antallet svinger fra år til år er 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.

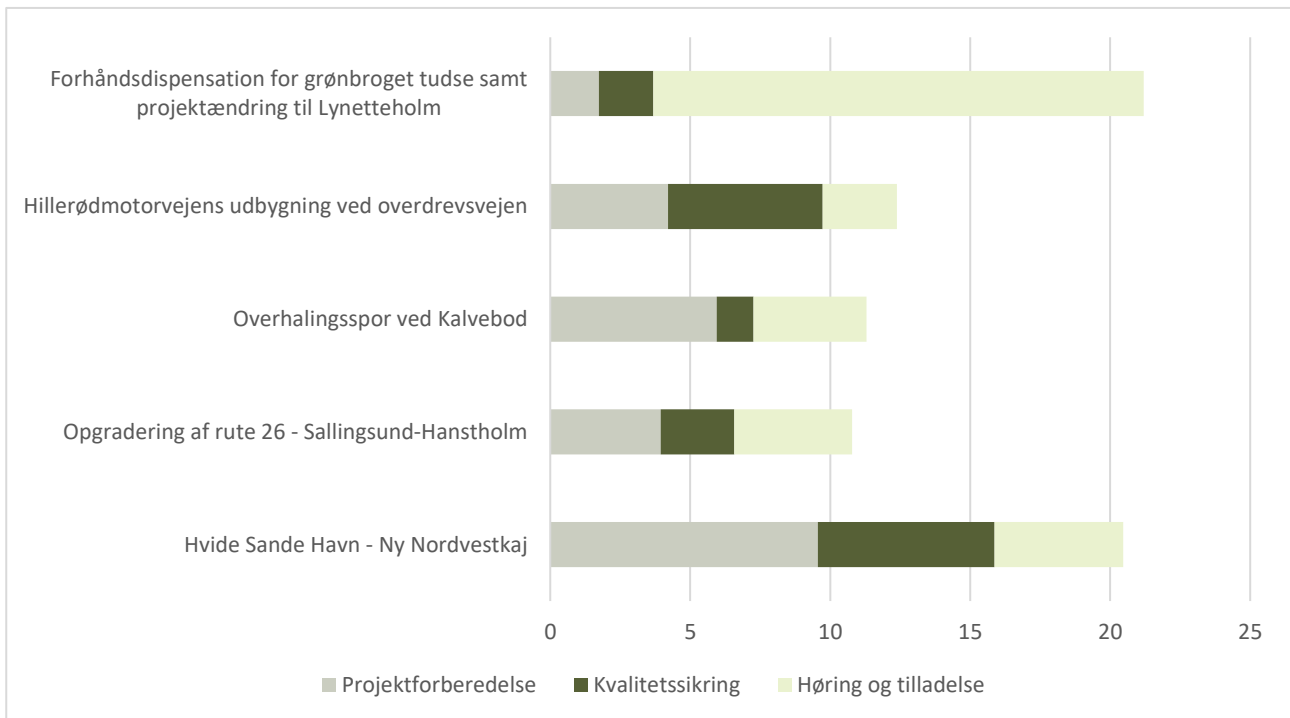
I 2025 udstedte Trafikstyrelsen seks tilladelser baseret på miljøkonsekvensrapporter. Det tog i gennemsnit lidt under 1,5 år fra anmeldelse til tilladelse.

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	Beskrivelse
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. Det 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 30 dage, 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 fem sager, hvor der blev givet tilladelse på baggrund af en fuld miljøkonsekvensrapport, viser ovenstående figur, at sagsbehandlingstiden i gennemsnit var 15 måneder (i 2024 var den 17 måneder).

Endvidere har der været behandlet en sag omkring en cykelsti i Sjællands Odde, som bygherre har valgt at trække tilbage.

## 8.2 Afsluttede sager

### Forhåndsdispensation for grønbroget tudse samt projektændring til Lynetteholm

By & Havn henvendte sig i maj 2023 til Trafikstyrelsen vedr. behandling af en forhåndsdispensation for grønbroget tudse som en projektændring til Lynetteholm. Ændringen indebærer, at By & Havn ønskede at lade grønbroget tudse have gavn af de midlertidige levesteder, som opfyldningen af Lynetteholm vil give mulighed for. Projektændringen krævede to dispensationer: En dispensation for levestedsbeskyttelsen under Trafikstyrelsens ressort, og en dispensation for individbeskyttelsen under Miljøstyrelsens ressort.

Trafikstyrelsen modtog i juli 2023 et udkast til en supplerende miljøkonsekvensrapport, som blev sendt i høring i september 2023.



Figur 5: Stendæmning ved Lynetteholm

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer til Lynetteholm. Endvidere skulle Trafikstyrelsen give en dispensation for levestedsbeskyttelsen samtidig med, at Miljøstyrelsen skulle give en dispensation for individbeskyttelsen. Udarbejdelse af dispensationerne tog en rum tid, da det er første gang, at der er givet forhåndsdispensation for en Bilag IV-art i Danmark.

### Hillerødmotorvejens udbygning ved Overdrevsvejen

Vejdirektoratet har den 4. december 2024 henvendt sig til Trafikstyrelsen vedr. Hillerød Motorvejens Forlængelse. Herunder ønskes Overdrevsvejen udvidet fra 2 til 4 spor – projektet var afgrænset af Hillerødmotorvejen i vest og det nye hospital i øst. Projektet omfattede et nyt

kryds ved tilslutningen til Novo Nordisk samt ombygning af eksisterende kryds ved Lyngvejen. Trafikstyrelsen var ene myndighed på projektet omkring udvidelse af Hillerødmotorvejen.

Trafikstyrelsen modtog i april et udkast til en supplerende miljøkonsekvensrapport, som efter en kvalitetssikring blev sendt i høring i september 2025.



Figur 6: Kort over projektområdet.

Den 16. december 2025 blev sagen afsluttet med en tilladelse.

Opgraderings af rute 26, Sallingsund-Hanstholm

Trafikstyrelsen modtog den 14. marts 2024 ansøgning fra Vejdirektoratet om opgradering af rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm. Vejdirektoratet anmeldte projektet til at undergå en

frivillig miljøkonsekvensrapport iht. til Vejlovens § 17 b, stk. 3. Trafikstyrelsen var ene myndighed på projektet omkring opgradering af rute 26.

Rute 26 starter ved Ring 2/Viborgvej i Aarhus. Herfra fortsætter den over Østjyske Motorvej E45, syd og vest om Viborg, syd og vest om Skive, over Sallingsundbroen, tværs over Mors, over Vilsundbroen, nord om Thisted og slutter ved havnen i Hanstholm. Strækningen, der undersøges i dette projekt, er stykket mellem Hanstholm og Sallingsund på Mors. Denne del af Rute 26 er statsvej. Strækningen ligger dels i Thisted Kommune og dels i Morsø Kommune. Strækningen er i alt cirka 55 km lang. På store dele af strækningen er den gældende hastighedsbegrænse 90 km/t. Opgraderingen består af en række større eller mindre delprojekter på strækningen i form af vejlukninger, ombygning af udvalgte eksisterende kryds, etablering af cykelstier, overhalingsspor og en faunapassage.

Trafikstyrelsen modtog i marts 2024 udkast til en miljøkonsekvensrapport af projektet, som efter en kvalitetssikring blev sendt i høring i september 2024.



*Figur 7: Området omkring haneanlægget ved Malervej efter opgradering.*

Den 29. januar 2025 blev sagen afsluttet med en tilladelse samt en fravigelse fra levestedbeskyttelsen for Birkemus.

### Udvidelse af Ny Nordvestkaj i Hvide Sande Havn

Hvide Sande Havn anmodede i februar 2024 Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse i forbindelse med etablering af en ny Nordvestkaj. Projektet omfattede forlængelse af den eksisterende Vesthavn med en ny kaj, Nordvestkajen, som vil have en længde på 120 meter.

Trafikstyrelsen var tilladelsesmyndighed den del af projektet, som foregår på søterritoriet og Ringkøbing-Skjern Kommune var myndighed for den del, der foregår på land.

Trafikstyrelsen modtog i november 2024 første udkast til miljøkonsekvensrapporten, som efter en kvalitetssikring blev sendt i høring i juni 2025.



Figur 8: Skitse for udstrækning af ny kaj og kajgade.

Den 20. oktober 2025 blev sagen afsluttet med en tilladelse.

## Cykelsti Sjællands Odde

Vejdirektoratet anmodede i februar 2023 Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse i forbindelse med et cykelsti-projekt på Sjællands Odde. Trafikstyrelsen var ene myndighed på projektet.

Projektets formål var at skabe en cykelstiforbindelse mellem Løvevej og Havnebyen, som skulle øge sikkerheden og trygheden for cyklister langs Oddenvej mellem Løvevej/Lumsås og Sjællands Odde/Havnebyen. Cykelstien skulle anlægges som en dobbeltrettet cykelsti med en bredde på 2,5 m på sydsiden af Oddenvej. Strækningen er ca. 2,3 km.

Trafikstyrelsen modtog i november 2024 første udkast til miljøkonsekvensrapporten.



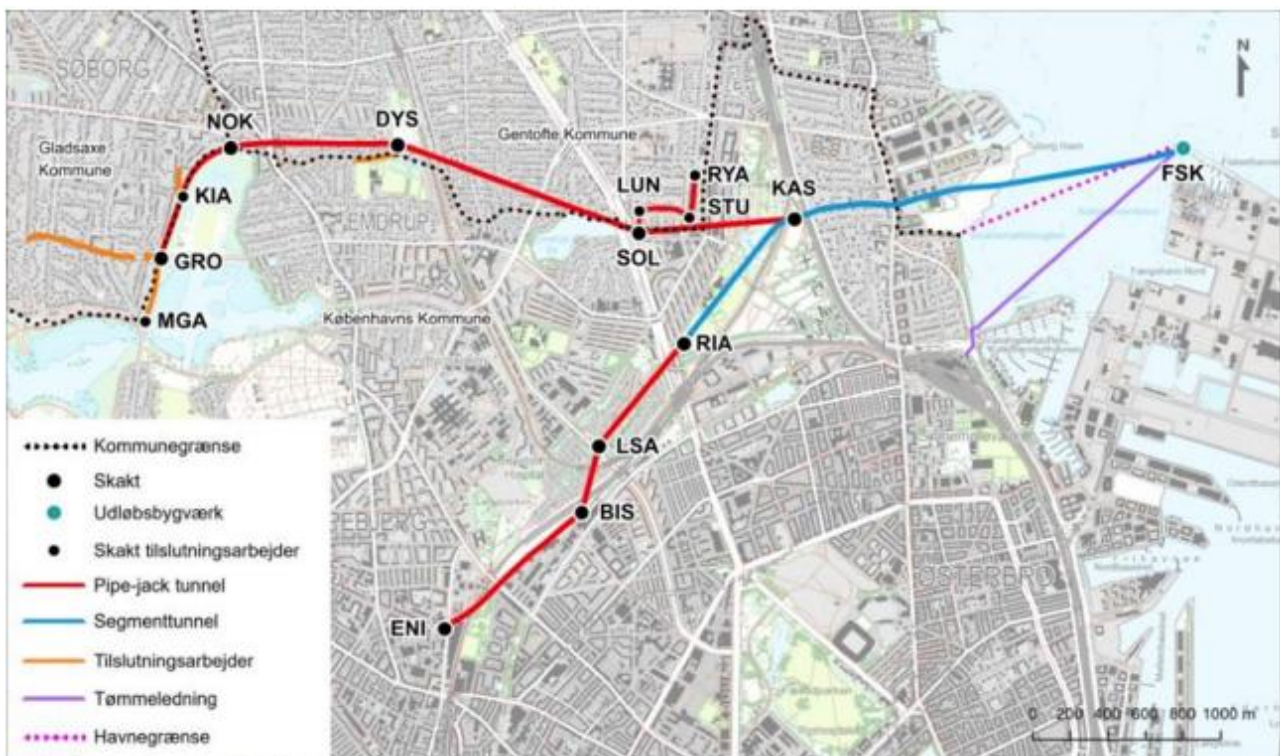
Figur 9: Undersøgelsesområde med opdeling i etaper, stationering og alle lineføringsforslag.

Vejdirektoratet har i juli 2025 trukket anmeldelsen tilbage. Trafikstyrelsen har i forlængelse af dette afsluttet sagsbehandlingen.

## 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 i havneområdet.

Miljøkonsekvensrapporten for projektet har været sendt i høring i august 2025.



Figur 10: Oversigtskort over anlægselementer. Trafikstyrelsen gav tilladelse til tømmeledningen, der er markeret med lilla og udløbsbygværk markeret med grøn prik.

Den 6. oktober 2025 blev sagen afsluttet med en tilladelse.

### 8.3 Igangværende sager

#### 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 2025. Den 20. marts 2025 blev afgrænsningsnotatet sendt i høring indtil den 19. april 2025. Bygherre er i gang med at udarbejde en miljøkonsekvensrapport for projektet.

#### Nordhavn-Lynetteholm

På baggrund af "Infrastrukturplan 2035" har Transportministeriet igangsat en miljøkonsekvensvurderingsproces for projektet 'Nordhavn-Lynetteholm'. Undersøgelsen af projektet 'Nordhavn-Lynetteholm' er politisk besluttet som et tillæg til den igangværende undersøgelse af projektet 'Østlig Ringvej'. Forholdet mellem de to projekter er, at de delvist overlapper i formål og geografi, hvor projektet 'Nordhavn-Lynetteholm' er en kortere vejforbindelse end Østlig Ringvej, som alene dækker to ud af de fire tilslutningsanlæg, som indgår i 'Østlig Ringvej'. De to projekter miljøkonsekvensvurderes parallelt. 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 2025 til den 26. september 2025. Projekt-tilladelse afventer vedtagelse af en anlægslov.

#### 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. Myndighederne er i samarbejde med bygherre ved at udarbejde et afgrænsningsnotat, som forventes at blive sendt i høring i foråret 2026.

#### Etablering af multipler 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. Trafikstyrelsen er sammen med Vordingborg Kommune ved at kommentere på miljøkonsekvensrapporten.

#### Udvidelse af Hundested Havn

Hundested Havn anmodede i juni 2025 Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse vedrørende en udvidelse af Hundested Havn. Afgrænsningsnotatet har været i høring i december 2024 til den 15. januar 2025. Bygherre er i gang med at udarbejde en miljøkonsekvensrapport for projektet.

#### 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. Afgrænsningsnotatet har været i høring i april til maj 2025. Trafikstyrelsen er sammen med Lemvig Kommune ved at kommentere på miljøkonsekvensrapporten.

#### Uddybning og udvidelse af Næssund Havn

Morsø Kommune har i november 2025 ansøgt om en udvidelse af havnen nord for den eksisterende havn. Trafikstyrelsen er i dialog med bygherre angående ansøgningsmaterialet.

#### Ændring af det sydlige udfletningsanlæg ved 3. limfjordsforbindelse

Vejdirektoratet har i februar 2025 ansøgt Trafikstyrelsen vedr. en projektændring for 3. limfjordsforbindelse. Ændringen omhandler den sydlige udfletning fra E45 fra st. 102.000 syd for dalbroen i Østerådalen og til st. 98.000 nord for tilslutningsanlæg 29 Svenstrup. Trafikstyrelsen er i dialog med kommunen omkring ansøgningsmaterialet. Trafikstyrelsen traf i august afgørelse om VVM-pligt, hvorfor projektet skal undergå en miljøkonsekvensvurdering inden der kan gives tilladelse.

#### S-togsværksted i Vinge

DSB har i marts 2025 ansøgt om, at projektet for etablering af et DSB-værksted i Vinge skal undergå en miljøkonsekvensvurdering.

#### Ny kaj og dækmole i Orehoved Havn

Guldborgsund Havn har i august 2025 ansøgt om en udvidelse af havnen i form af ny kaj og dækmole. Trafikstyrelsen er i dialog med havnen omkring processen for en miljøkonsekvensvurdering i samarbejde med Guldborgsund Kommune.

#### Metrolinje M4 - Nordhavnsforlængelse

Metroselskabet har i januar 2024 igangsat en miljøvurderingsproces for Metrolinje M4, der ønskes forlænget på Nordhavns-strækningen. Processen gennemføres sammen med Københavns Kommune. I august 2025 har afgrænsningsnotatet for miljøkonsekvensrapporten været i høring. Bygherre er i gang med at udarbejde en miljøkonsekvensrapport for projektet.

#### Udvidelse af Hirtshals Havn

Hirtshals Havn ansøgte i juli 2021 Trafikstyrelsen om en udvidelse af havnen i form af en ny indsejling, et nyt havneområde med større svajebassin, nyt kajanlæg og ro/ro-leje, et spulebassin samt uddybning. Et afgrænsningsnotat for projektet var i høring i november 2022 og en miljøkonsekvensrapport blev fremsendt i medio 2023. I november 2024 meddelte bygherre, at projektet ikke ville blive etableret ad én omgang, men blive opdelt i etaper. Bygherre besluttede i stedet at ansøge om en forlængelse af vestmolen (den ydre dækmole). Hertil fremsendte bygherre en miljøkonsekvensrapport i juni 2025, som Trafikstyrelsen sendte i høring i september 2025. Trafikstyrelsen er ved at behandle indkomne høringssvar.

#### Elektrificering af strækningen Holbæk-Kalundborg

Banedanmark udarbejdede i 2017 en miljøvurderingsrapport for elektrificeringsprojektet af jernbanestrækningen Holbæk-Kalundborg. Siden da er der på strækningen udpeget et nyt Natura 2000-område (N156), hvorfor Banedanmark har fået udarbejdet en konsekvensvurdering, hvor det konkluderes, at det ikke kan udelukkes, at projektet vil påvirke området væsentligt.

Banedanmark har derfor i november 2025 ansøgt om at lave en miljøkonsekvensrapport, og er i gang med at udarbejde udkast til denne.

#### Thyborøn Havn – Landvinding

Trafikstyrelsen er i dialog med Thyborøn Havn og Lemvig Kommune om en større havneudvidelse i den sydlige del af havnen. Der er endnu ikke indgivet en formel ansøgning.

#### CCS – Asnæsværket

Ørsted ønsker at etablere et CCS-anlæg i Kalundborg med tilhørende havnefacilitet.

Miljøvurdering forestås primært af Miljøstyrelsen, da størstedelen af projektet ligger på land.

Trafikstyrelsen har modtaget en ansøgning i juli 2025. Der er afholdt høring over afgrænsning af miljøundersøgelsesernes indhold, og Trafikstyrelsen er ved at udarbejde en såkaldt afgrænsningsudtalelse.

#### Supplerende MKR for nedrivning af Storstrømsbroen

Vejdirektoratet har i november 2025 anmeldt en supplerende miljøkonsekvensvurdering for nedrivning af den gamle Storstrømsbro. Trafikstyrelsen er i dialog med ansøger om afgrænsning af miljøundersøgelsesernes indhold.

#### Etablering af ny havn i Næstved

Trafikstyrelsen er i dialog med Næstved Havn, der ønsker at etablere en ny havneterminal længere ude i kanalen som erstatning for de eksisterende havnearealer. Der er endnu ikke indgivet en formel ansøgning.

## 9. Statens højhedsret på søterritoriet

Trafikstyrelsen har ansvaret for at varetage statens højhedsret på søterritoriet i erhvervshavnene. For Københavns Havns gælder dette også de dele af havnen, der alene anvendes rekreativt. Det betyder, at styrelsen, på statens vegne, har myndighed til at bestemme og føre tilsyn med, hvordan havneområdet bruges – blandt andet med fokus på sikkerhed, miljø og sejlads. Denne opgave bygger på den kongelige resolution af 3. februar 2014<sup>5</sup> og på bekendtgørelse nr. 797 af 21. juni 2016, som fastlægger Trafikstyrelsens beføjelser. Med dette ansvar sikrer Trafikstyrelsen, at statens interesser bliver varetaget på en måde, der både understøtter havnenes udvikling og respekterer de gældende regler.

Trafikstyrelsen behandler løbende ansøgninger vedrørende forundersøgelser i form af prøvegravninger eller prøveboringer på havet. Forundersøgelser og/eller prøveboringer på havet bruges som oftest til analysering af havbundens egenskaber, herunder indholdet af miljøskadelige stoffer i sedimentet, geotekniske egenskaber mv. forud for et kommende havneprojekt. Undersøgelserne falder ikke under bilag 2 i VVM-bekendtgørelse for havne, hvorfor der ikke skal gennemføres en screening, men undersøgelserne skal tillades af Trafikstyrelsen jf. søhøjhedsretten. Trafikstyrelsen har tidligere foretaget en proces, der svarer til en screening. Erfaringen har dog vist, at undersøgelserne oftest har meget lokale og midlertidige påvirkninger, som umiddelbart vurderes at være ubetydelige for havmiljøet.

### Sager i Københavns Havn 2025

Da Københavns Havn i stort omfang anvendes rekreativt og bymæssigt, er det særligt i København, at der er behov for sagsbehandling, som ikke kan varetages efter den almindelige regulering af havneudvidelser, det gælder eksempelvis broer på tværs af kanaler, varmepumper, skybrudstuneller, kloakledninger mv. Nogle af disse projekter er omfattet af miljøvurderingsreglerne.

---

<sup>5</sup> Den kongelige resolution af 3. februar 2014 og § 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 21. juni 2016 om ændring af bekendtgørelse om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser og om klageadgang (søhøjhedsretten)

