

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 01-06-2026
Sagsnr.: 2025-288919
Sagsbehandler: JASTH

Afgørelse om at opgradering af sikkerheden på fremtidens S-bane: Ringbanen ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen har den 18-12-2025 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om at opgradere S-banen til et fuldautomatisk togsystem, hvor togene skal køre uden togfører.

Projektet er omfattet af jernbanelovens¹ bilag 2, punkt 13a. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Anlægsarbejdet skal udføres i perioden 31-01-2028 til 30-11-2029 og i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

¹ LBK nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven (Jernbaneloven)



Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at overfladevand- og grundvandsforekomster ikke påvirkes i hverken anlægs- eller driftsfasen, samt at projektet ikke ændrer perronafvandingen eller eksisterende dræn. Derudover har Trafikstyrelsen lagt vægt på, at støjpåvirkningen ikke er af væsentlig karakter, idet aktiviteterne er midlertidige og kortvarige. Arbejdet planlægges desuden som et rullende anlægsarbejde langs banestrækningen, hvilket indebærer, at støjpåvirkningen forskydes geografisk, og at den enkelte lokalitet derfor kun påvirkes i en begrænset periode.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder og bilag IV-arter, lagt vægt på, at der foreligger tilstrækkeligt fagligt grundlag for, at bilag IV-arter ikke forventes påvirket. Det vurderes endvidere, at projektet ikke antages at have øvrige væsentlige miljømæssige påvirkninger og derfor heller ikke at påvirke Natura 2000-områder under hensyntagen til afstand og projektets omfang. Projektet og anlægsaktiviteterne forudsættes udført på en måde, der sikrer, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 38 a i jernbaneloven. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 38 d i jernbaneloven.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter².

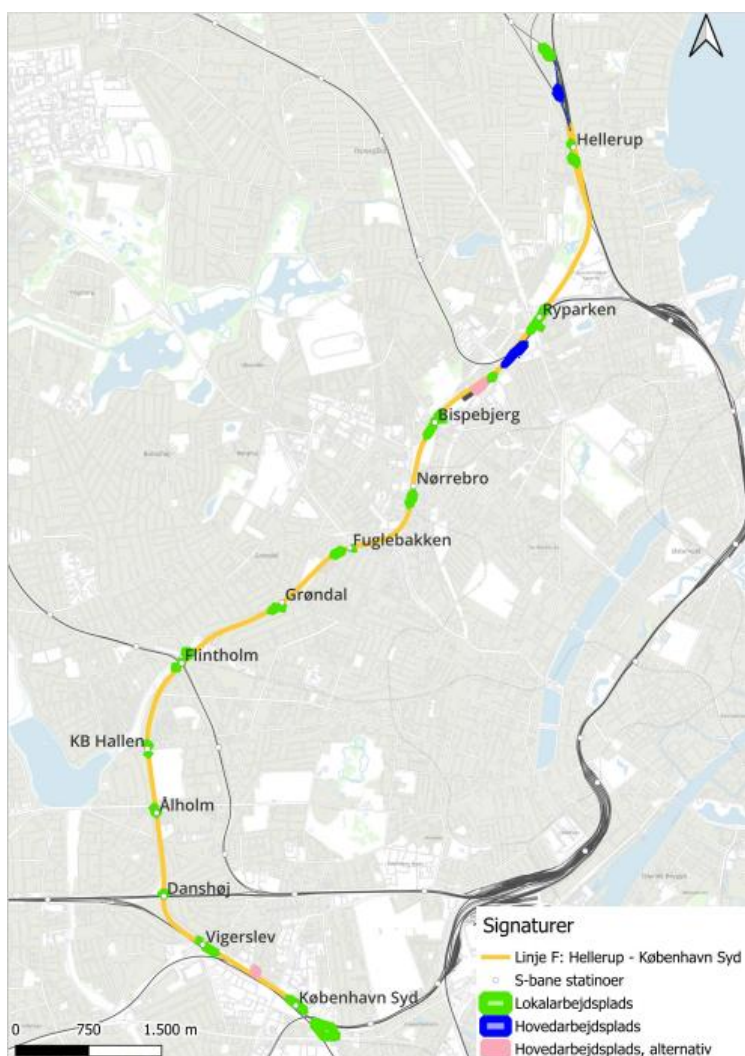
Sagsfremstilling

DSB planlægger at opgradere S-banen til et fuldautomatisk togsystem, hvor togene skal køre uden fører. Det er derfor nødvendigt at opgradere sikkerheden langs S-banen. Banedanmark er som infrastrukturejer sat til at planlægge og udføre projektet. Den første delstrækning i projektet er Ringbanen, herefter vil resten af S-banenettet blive anlagt i efterfølgende delstrækninger. Denne ansøgning handler kun om anlægsarbejdet på Ringbanen. For at kunne køre sikkert med førerløse S-tog skal der udføres tre delprojekter på Ringbanen:

² BEK nr. 469 af 08/05/2024 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.



1. Hegn: Der skal sikres en ubrudt barriere på strækninger mellem stationer og opsættes hegn for enden af perronerne på alle 12 stationer. Hegnspæle presses min. 80 cm ned under terræn, og stålmåttehegn påsættes efterfølgende. Hegnet opsættes på Banedannelsens egen matrikel 1 m fra matrikelskel.
2. Perronforkanter: Der skal udføres arbejde på udvalgte perroner på tre stationer: Vigerslev Allé St. (begge perroner) samt Danshøj St., for at sikre den nødvendige sikkerhedsafstand mellem de nye tog og perronerne. Arbejdet omfatter etablering af mindre ramper i form af bump, som installeres ved manuel boring i perronbelægningen ned til skinner, hvor bumpene fastgøres.
3. Føringsveje og nye systemer: Der skal på stationerne og langs strækningen sikres plads til kabler til de nye understøttende systemer, etablering af nye teknikhytter ved alle stationer samt opsætning af de nye systemer. De nye systemer drejer sig om kabler til nye skærme, en nødstopknap på hver perron og detekteringsystem i sporet ved alle perroner der kan mærke, om der er større objekter eller personer på sporet samt videoovervågning.



Figur 1: Oversigtskort over Ringbane strækningen



De tværgående føringsveje under sporet bliver anlagt ved styret underboring eller udgravning under sporet. Til større kabelrør vil der være behov for gravede underføringer under sporene. Dette kræver skæring af skinner og fjernelse af skinner/sveller samt genetablering af spor med overgangszoner, skinnervejsninger og sporjustering.

I anlægsfasen forventes der at blive genereret bygge – og anlægsaffald. Affaldet vil blive anmeldt til den respektive kommune og håndteret i henhold til kravene i affaldsbekendtgørelsen og kommunernes regulativer for Erhvervsaffald.

Anlægsarbejdet forventes påbegyndt d. 31-01-2028 og forventes afsluttet d. 30-11-2029.

Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 142 "Saltholm og omliggende hav" er 11 km og nr. 143 "Vestamager og havet syd for" er 1,5 km.

Natura 2000-område nr. 142 "Saltholm og omkringliggende hav" udgøres af habitatområde H126 og fuglebeskyttelsesområde F110 og er specielt udpeget for at beskytte de store, sammenhængende arealer af strandenge og lavvandede havområder samt de dertil knyttede bestande af yngle- og trækfugle samt sæler.

Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for" udgøres af habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111 og er specielt udpeget for at beskytte de marine naturtyper sandbanke, lagune og bugt, samt på land naturtyperne strandeng og grå/grøn klit, samt levesteder for ynglefuglene klyde, havterne, dværgterne, almindelig ryle og trækfugle som troldand, skarv, bramgås og lille skallesluger.

Trafikstyrelsen vurderer, at projektet ikke medfører en væsentlig påvirkning af området under hensyntagen til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger, idet eventuelle påvirkninger vurderes at være af begrænset omfang og uden direkte eller indirekte negativ betydning for opretholdelsen af biodiversiteten.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser³. Trafikstyrelsen har fundet at der er fund af flagermus nær dele af projektområdet.

Der er foretaget en besigtigelse af træer omkring Flintholm Station og Grøndalsparken af COWI i 2024, hvorefter lyytebokse blev sat op ved relevante træer. Der blev hverken registreret ynglekolonier eller mellemkvarter, hvorfor de konkluderede at træerne ikke benyttes af arter af flagermus. Det blev også vurderet, at området ikke udgør et fourageringsområde for arter af flagermus grundet den lave aktivitet. Det vurderes ligeledes, at projektet ikke udgør nogen risiko for forsættligt drab af enkeltindivider som følge af evt. fældning af disse træer. I den forbindelse er retningslinjerne for placering af hegn, ændret så man undgår at påvirke de flagermusegnede træer.

³ www.arter.dk, www.naturdata.miljopoortal.dk



Trafikstyrelsen vurderer, at området's økologiske funktionalitet for arter af flagermus ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for arter af flagermus, at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arter af flagermus, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for arten, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

Vandrammedirektiv

Projektområdet krydser vandløb "Ladegaards Å", med vandområde ID: "c00527". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "god økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "moderat økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Planter (makrofyter): Ukendt,
- Smådyr (bentiske invertebrater): Ukendt,
- Fisk: Ukendt,
- Alger (fytobenthos): Ukendt,
- Nationalt specifikke stoffer: Ikke-godt økologisk potentiale.

Projektet er beliggende ved tre terrænære grundvandsforekomster, med vandområde ID: "dkms_3645_ks", "dkms_3117_ks" og "dkms_3101_ks".

Vandområde "dkms_3645_ks" er udpeget med miljømålsætningen "god kvantitativ tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til "god kvantitativ tilstand" og "ringe kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse (stofgrupper); Pesticider, chlorid og chlorerede opløsningsmidler.

Vandområde "dkms_3117_ks" er udpeget med miljømålsætningen "god kvantitativ tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til "god kvantitativ tilstand" og "ringe kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse (stofgrupper); Pesticider, chlorid, chlorerede opløsningsmidler og BTEXN.

Vandområde "dkms_3101_ks" er udpeget med miljømålsætningen "god kvantitativ tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til "god kvantitativ tilstand" og "ringe kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse (stofgrupper); Pesticider.

Projektet er beliggende ved én regional grundvandsforekomst, med vandområde ID: "dkms_3627_kalk".

Vandområde "dkms_3627_kalk" er udpeget med miljømålsætningen "god kvantitativ tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til "ringe kvantitativ tilstand" og "ringe kemisk tilstand". Årsag til manglende målopfyldelse; Pesticider.

Projektet er beliggende ved særlige drikkevandsinteresser (OSD), inden for indvindingsoplande til almene vandforsyninger (IOL), samt inden for boringsnære beskyttelsesområder (BNBO).



Grundvandet forventes ikke at blive påvirket, da projektet hverken ændrer perronafvandingen eller eksisterende dræn. Der kan være behov for en midlertidig omlægning af afvandingen på perronerne. I tilfælde af, at der påtræffes overfladevand eller grundvand i forbindelse med anlægsarbejdet, vil vandet blive afledt til kloak. Der vil blive indhentet de nødvendige tilladelser forud herfor.

Det målsatte vandløb, Ladegaards Å, er det nærmeste vandløb til projektområdet. Vandløbet er rørlagt og er beliggende primært under asfalteret vej langs hele planlagte anlægsstrækning, der er derfor ikke hydraulisk sammenhæng mellem vandløbet og projektområdet.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 25-02-2026 til 27-03-2026.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar: Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV), Vejdirektoratet, Miljøstyrelsen samt to fra Københavns Kommune.

SGAV har ingen bemærkninger til projektet.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet forudsætter på baggrund af det fremlagte projektmateriale, at baneprojektet udføres alene fra baneside og ikke er forudsat at ville berøre statslige vej- og trafikforhold i såvel anlægsperioden som den efterfølgende ændrede driftssituation.

Bygherres bemærkninger:

Bygherre bekræfter, at anlægsarbejdet ikke vil berøre statslige veje og trafikforhold.

Trafikstyrelsens vurdering:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger angående vej og trafikforholdene.

Miljøstyrelsens bemærkninger:

Miljøstyrelsen efterlyser oplysninger projektets påvirkning på overfladevandområder og grundvandsforekomster fsva. miljøfarlige forurenende stoffer. Her bemærkes særligt omlægning af



afvanding fra perronerne, anvendelse og håndtering af boremudder til styret underboring, udførelse af de eventuelle lokale geotekniske boringer til kortlægning af jordforhold og grundvandsforhold.

Bygherres bemærkninger:

Bygherre bemærker, at projektet ikke kræver anvendelse af miljøfarlige kemikalier til anlægsaktiviteterne, og gravearbejde vil blive anmeldt til de relevante myndigheder og håndteret således, at evt. forurenede jord ikke vil blive spredt.

Ved de styrede underboringer vil det blive dannet boremudder som hovedsageligt vil bestå af vand og bentonit. Bentonit er en naturlig forekommende lerart. Såfremt det bliver nødvendigt at anvende additiver, vil Banedanmark stille krav til entreprenører, at der kun anvendes additiver som er dokumenteret ikke at udgøre skade for jord, grundvand og overfladevand jf. DHI-rapporterne "Risikovurdering af boremudderprodukter, 16. august 2021" samt "Sammendrag af risikovurdering af boremudder, 22. oktober 2021".

Der kan i sjældne tilfælde forekomme lækage fra dieseldrevet maskinel, hvor der vil være risiko for spild af olie. I sådanne tilfælde, vil entreprenøren og Banedanmark øjeblikkeligt opsamle spild og melde det til relevante kommune.

Der forventes ikke at være risiko for forurening fra materialer og affald. Affald vil hovedsageligt bestå af jord og restprodukter herunder skærver, skinner og sveller fra gravearbejde samt nye materiale såsom nye skinner, sveller eller skærver samt hegn. Jord og restprodukter samt nye materialer vil blive anbragt midlertidigt af få dages varighed enten på aflukkede områder af perronen eller på arbejdspladser inden bortskaffelse eller ibrugtagning. Der vil blive taget kontakt til de respektive kommuner mhp. om de midlertidige oplag kræver §19-tilladelse af miljøbeskyttelsesloven. Tilladelsen kan have vilkår om beskyttelse for vejrlig og/eller andre foranstaltninger for at undgå at sprede jord/restprodukter samt evt. håndtering af perkolat. Der bores ikke i grundvand og forventes ikke grundvandssænkning.

Trafikstyrelsens vurdering:

Trafikstyrelsen har noteret sig Miljøstyrelsens bemærkninger. På baggrund af de oplysninger, som bygherre har fremlagt, giver bemærkningerne ikke anledning til ændringer i afgørelsen.

Københavns Kommunes Vand og Natur bemærkninger:

Københavns Kommune bemærker at arealet på parkeringspladsen er omfattet af fredningen fra Grøndalen med tilstødende arealer. Det er fredningstilsynets vurdering, at en midlertidig arbejdsplads på parkeringspladsen (grøn skraverin g m. pil.) ville stride mod fredningsbestemmelser §3, stk. 1 og § 6, stk. 1 og derfor kræve dispensation fra fredningen.

Bygherres bemærkninger:

Bygherre noterer sig om muligheden for at anvende parkeringspladsareal ved Grøndalsparken mod dispensation for fredningen.

Trafikstyrelsens vurdering:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.



Københavns Kommunes Virksomheder og VVM bemærkninger:

Københavns Kommune bemærker at støjpåvirkningen vil være væsentlig, bl.a. fordi der arbejdes om natten i perioder. Kommunen påpeger ydermere, at det ikke fremgår helt klart, hvorvidt træerne, der henvises til, er placeret i eller udenfor et fredet område. Kommunen bemærker, at såfremt træerne befinder sig inden for det fredede område, kræver det en dispensation.

Bygherres bemærkninger:

Bygherre bemærker, at det er forventningen, at alt arbejde på de fleste stationer udføres i dagtimerne. DSB har dog et ønske om, at stationerne København Syd, Danshøj, Flintholm, Nørrebro St., Ryparken St., og Hellerup Station ikke bliver spærret, hvor der er behov for at udføre arbejde i natteperioden for at opretholde togtrafik om dagen.

På banestrækning skal der om natten nedrammes fundamenter til hegnspæle, hvor forventningen er, at der sættes fundamenter mellem to stationer per nat, hvor der er planlagt sperspæringer på ovenstående stationer mellem 21:30-04:30 på op til 3 dages varighed bortset for sperspærring mellem Ålholm og Danshøj, som forløber over 11 dage.

Nedramning af fundamenter til hegnspæle som estimeres at tage op til fem minutter per nedramning med et forventeligt støjniveau op til 80 decibel målt 100 meter fra kilden. Nedramning af fundament er et rullende arbejde, hvor støjudbredelsen forventes at flytte sig langs sporet i takt med nedramning af fundamenter.

Det resterende arbejde i natteperioden vil være at forberede til næste pælsætning og eventuel montere hegn eller lægge hegn til senere montage samt faciliterende gravearbejde til nedramning af pæle – disse aktiviteter forventes at støje betydeligt mindre end nedramning af fundamenter. Der kan dog forekomme lys fra arbejderne. Montering af hegnselementer i samme ombæring om natten, forventes ikke at støje u hensigtsmæssigt. Det forventes ikke, at nedramning af fundamenter samt faciliterende arbejder vil vare hele spæringsperioden fra 21:30-04:30, men dette kan betragtes som et worst-case scenarie. Ydermere pointeres, at der ikke vil forekomme overskridelse af gældende grænseværdier støj og vibrationer i driftsfasen.

Angående præcisering af træerne bemærker bygherre, at såfremt der ikke fås dispensation til at benytte disse arealer til midlertidig oplagring, vil projektet benytte andre arealer uden for fredet område. Det udstår stadig, om projektet kræver midlertidig opbevaring på visse arealer inden for fredet området. Fredningsmyndigheden vil dog blive kontaktet forinden med henblik på at opnå dispensation.

Trafikstyrelsens vurdering:

Trafikstyrelsen vurderer samlet set, at støjpåvirkningen ikke medfører væsentlige miljøpåvirkninger. Ved vurderingen er der lagt vægt på, at de støjende aktiviteter, herunder nedramning af fundamenter, er midlertidige og af kortvarig karakter, idet den enkelte nedramning har en varighed på ca. 5 minutter. Yderligere udføres arbejdet som et rullende anlægsarbejde langs banestrækningen, hvilket indebærer, at støjpåvirkningen forskydes geografisk, og at den enkelte lokalitet dermed kun påvirkes i en begrænset periode. Endvidere, er der lagt vægt på, at arbejdet ved de enkelte strækninger er tidsmæssigt afgrænset til få nætter, dog op til 11 nætter på Ålholm og Danshøj delstrækningen. De øvrige aktiviteter i natperioden vurderes at medføre et væsentligt lavere støjniveau.

Trafikstyrelsen finder samlet set, at projektets karakter, omfang og varighed ikke medfører væsentlige indvirkninger på miljøet.



Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger angående dispensationen.

Alle høringsvar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 d i jernbaneloven

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 20, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁴.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a, stk. 3.

Med venlig hilsen

Jacob Stenbak Helweg-Larsen

Fuldmægtig | Havne & VVM

Trafikstyrelsen

Kopi af afgørelsen er sendt til: Ovenstående høringsparter

⁴ Bekendtgørelse nr. 169 af 27/01/2026 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter