

Vejdirektoratet

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

Dato: 09-07-2026
Sagsnr.: 2026-304213
Sagsbehandler: ANTHA

Afgørelse om at etableringen af en cykelsti mellem Hammer Torup og Bårse ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen har den 04-05-2026 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om etablering af en cykelsti mellem Hammer Torup og Bårse.

Projektet er omfattet af vejlovens¹ bilag 2, punkt 10 e. 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 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. 435 af 24/04/2024 af lov om offentlige veje m.v. (Vejloven)



Begrundelse

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

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at etableringen af cykelstien sker således, at vejmatriklen i størst muligt omfang anvendes til etableringen af cykelstien, så færrest mulige borgere bliver påvirket af projektet. Derudover etableres grøfter dimensioneret til en 5-års regnhændelse, og på baggrund af denne dimensionering samt designet af afvandingssystemet vurderes det, at de nærliggende målsatte vandområder ikke vil blive påvirket, idet hverken den kvantitative, økologiske eller kvalitative tilstand vurderes at blive påvirket.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at etableringen af cykelstien ikke går ud over habitater for de nært levende bilag IV-arter, navnlig markfirben i området. Da cykelstien ikke går ud over de sydvendte skrånninger langs Præstø Landevej, vurderes det ikke, at projektet vil påvirke markfirbenenes levesteder langs projektet. Det vurderes derfor, at arten ikke påvirkes ved udførelsen af projektet.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 17 a i vejloven. 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 § 17 d i vejloven.

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

Vejdirektoratet ønsker at etablere to ensrettede cykelstier mellem Hammer Torup og Bårse på hver sin side af Præstø Landevej. Cykelstierne vil løbe over en strækning på ca. 3 km, som starter i et firbenet kryds i Hammer Torup og slutter ved den østlige til- og frakørsel til Sydmotorvejen.

Cykelstien vil som udgangspunkt have en bredde på 2 meter. Enkelte steder vil den dog blive etableret som en cykelbane, og andre steder vil cykelstiens bredde blive indsnævret til 1 meter på grund af bundforholdene, som ikke tillader en større bredde. Etableringen sker som næste etape på strækningen mellem Blangslev og Sydmotorvejen langs Præstø Landevej. Strækningen ligger på grænsen mellem Næstved Kommune og Vordingborg Kommune.

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.



Figur 1. Projektoversigtskort, hvor cykelstrækningen er indtegnet med en blå farve

Cykelstien vil blive anlagt med afstand mellem Præstø Landevej og den nye cykelsti for at adskille de bløde trafikanter fra de biler, der kører på landevejen, hvor bilisterne kører med høj hastighed. Projektet skal derfor være med til at højne sikkerheden for cyklister og dermed øge mulighederne for at færdes på cykel i området.

På grund af observationer af markfirben i nærområdet er det indarbejdet i projektet, at der etableres paddehegn langs de strækninger, der løber langs områder, hvor der på baggrund af en levestedsundersøgelse for markfirben formodes at forekomme padder og firben.



Figur 2: Projekttegningen viser placeringen af de ensrettede cykelstier på den vestlige del af strækningen. Cykelstierne er markeret med røde streger. De grønne områder angiver de arealer, der skal eksproprieres midlertidigt i anlægsfasen, mens de gule områder angiver de arealer, der skal eksproprieres permanent til etablering af cykelstien.



Anlægsarbejdet forventes påbegyndt d. 1. marts 2028 og forventes afsluttet d. 1. november 2026.

Natura 2000-områder

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 168 "Havet og kysten mellem Præstø og Grønsund" 3,5 km i fugleflugt fra projektområdet. Natura 2000-området Havet og kysten mellem Præstø Fjord og Grønsund har et samlet areal på 33.008 ha, hvoraf 28.623 ha er havareal og 30 ha er vandflade i søerne. Området er udpeget for at beskytte en lang række marine og kystnære habitatnaturtyper, hvoraf flere af naturtyperne forekommer med mere end 5 % af den nationale forekomst i den marin-baltiske region eller den kontinentale biogeografiske region. Det drejer sig om de marine naturtyper sandbanke, mudder og sandflade blottet ved ebbe, bugter og vige samt de terrestriske naturtyper strandeng og strandvold med enårige planter. I Ulvshale er der en forekomst af vinteregeskov, som er en meget sjælden naturtype, der kun findes ganske få steder i det østlige Danmark.

Anlægsarbejdet i forbindelse med etableringen af cykelstien vurderes at være i behørig afstand fra det nærmeste Natura 2000-område, og det vurderes derfor ikke, at anlægsarbejdet vil kunne påvirke området væsentligt. Yderligere vurderes etableringen af cykelstien ikke vil medføre en større mængde forurenende trafik på strækningen, da det antages, at cykelstien vil blive anvendt af cyklister og gående.

Trafikstyrelsen vurderer baggrund af dette, at projektet ikke vil påvirke området væsentligt under hensyntagen til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har undersøgt forekomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser³. Trafikstyrelsen har fundet, at der forekommer markfirben og flagermus i nærområdet til projektet.

For markfirben er det særligt vigtigt at opretholde artens habitat, da arten har en meget stedfast levevis og derfor ofte ikke er egnet til at blive flyttet til andre biotoper. Markfirben opholder sig ofte på soleksponerede skrånninger, f.eks. jernbaneskrånninger, råstofgrave eller, som i dette tilfælde, vejskrånninger. Da etableringen kun vil ske i vejrabatten, hvor der ikke er en skrånning, og hvor der i forvejen foretages slåning af græs, vurderes det, at markfirben ikke vil blive påvirket af projektet. Det indgår desuden i vurderingen, at der hovedsageligt etableres cykelbane i størstedelen af de områder, hvor der under levestedsundersøgelsen er fundet markfirben. Det vurderes derfor, at arten ikke vil blive påvirket af projektet.

Langs projektområdet er der kortlagt træer, som er mindre egnede eller egnede som levesteder for flagermus. På grund af afstanden fra cykelstien til disse træer vurderes de ikke at blive påvirket ved etableringen af de ensrettede cykelstier langs Præstø Landevej.

Trafikstyrelsen vurderer, at områdets økologiske funktionalitet for arten ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for markfirben og arter af flagermus, at projektet er tilrettelagt således at der for

³ www.arter.dk, www.naturdata.miljoportal.dk



arter af flagermus og markfirben ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arterne, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for markfirben og arter af flagermus, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

Vandrammedirektiv

Projektet er beliggende i vandområderne "dkms_3002_ks", "DK206_dkms_3622_kalk", "DK,206_dkms_3491_ks" og 500 meter fra vandområde nr. o8173_b "Tubæk". Vandområdet "dkms_3002_ks" er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitative tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til henholdsvis "God kvantitativ tilstand" og "Ringe Kemisk Tilstand". Den ringe kemiske tilstand skyldes indholdet af pesticider i grundvandet.

Vandområdet "DK206_dkms_3622_kalk" er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitative tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til henholdsvis "God kvantitativ tilstand" og "Ringe kemisk tilstand". Den ringe kemiske tilstand skyldes indholdet af pesticider i grundvandet.

Vandområdet "DK,206_dkms_3491_ks" er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitative tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets kvantitative- og kemiske tilstand er vurderet til henholdsvis "God kvantitativ tilstand" og "God Kemisk Tilstand". Den ringe kemiske tilstand skyldes indholdet af pesticider i grundvandet.

Vandområdet "Tubæk" er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske tilstand er vurderet til "Moderat økologisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Makrofyter: Ukendt økologisk tilstand,
- Fytobenthos: Ukendt økologisk tilstand,
- Benthiske invertebrater: Moderat økologisk tilstand,
- Fisk: God økologisk tilstand,
- Morfologiske forhold: Målt men ikke anvendt,
- Nationalt specifikke stoffer: Ikke-god økologisk tilstand.

Som belyst i ansøgningsmaterialet, vil der i forbindelse med etableringen af cykelstien også blive etableret grøfter, der er dimensioneret til at kunne håndtere en 5-årig regnhændelse efter Spildvanskomitéen retningslinjer. Projektet er dermed designet således at vandet ikke ledes ned til den nærliggende Risby Å, men derimod nedsiver i grøfterne langs cykelstien. Det kan dog ikke udelukkes at der ved ekstreme regnhændelser kan forekomme en udledning til Risby Å, det vurderes dog at dette ikke vil forårsage en u hensigtsmæssig mængde af forurenede stoffer grundet typen af trafik på en cykelsti.

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 slutteligt, 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, Næstved Kommune, Vordingborg Kommune og 12 lodsejere.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 06.05.2026 til 08.06.2026.

Følgende myndigheder og lodsejere har afgivet høringssvar: Vordingborg Kommune, Næstved Kommune, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø og 3 Lodsejere.

Vordingborg Kommune

Vordingborg Kommune skriver, at de er i dialog med bygherre vedrørende de nødvendige dispensationer angående påvirkningen af §3 beskyttede områder nær projektet og gør opmærksom på Miljøvurderingslovens bilag 2 punkt 10 f i forhold til projektet.

Vejdirektoratet svar:

Har ingen yderligere bemærkninger til overstående.

Trafikstyrelsens svar:

Da projektet og ansøgningsmaterialet beskriver, at der ved anlægsprocessen ikke sker en påvirkning af de lokale vandveje, ser Trafikstyrelsen ikke nogen grund til at behandle denne ansøgning efter bilag punkt 10 f, men i stedet behandler det efter bilag 2, punkt 10 e.

Næstved Kommune

Kommunen har ingen bemærkninger til åbent land og jordforurening, men afventer ansøgninger om digegennembrud og en jordhåndteringsplan. Ved jordflytning fra vejmatrikel skal jorden anmeldes, og arbejdet skal standses ved fund af forurening.

Kommunen gør desuden opmærksom på reglerne om grundvandssænkning, som kan kræve tilladelse eller forhandling med kommunen. For vandløb og spildevand præciseres det, at kommunen kun har godkendt et overordnet afvandingsprincip – ikke en egentlig forhåndsgodkendelse. Der kan blive behov for § 28-tilladelse, hvis nedsivningsgrøfter påvirker dræn eller recipienter.

Endelig bemærkes det, at sydvendte skråninger skal afsluttes med grus, sand eller sten frem for muld af hensyn til markfirben, som er beskyttet efter Habitatdirektivet.

Vejdirektoratet svar:

Såfremt der i forbindelse med projektet opstår behov for grundvandssænkning, vil dette blive håndteret i overensstemmelse med gældende lovgivning og i dialog med kommunen. Afvandingsløsningen er under fastlæggelse i dialog med de berørte kommuner og tager udgangspunkt i de principper, der er drøftet og accepteret på nuværende tidspunkt. Når den endelige



løsning er fastlagt, vil der blive foretaget de nødvendige myndighedsansøgninger og afklaringer i forhold til vandløb og spildevand.

I projektet påvirker Vejdirektoratet ikke områder med markfirben. Som det fremgår af høringsmaterialet, er potentielle levesteder for markfirben på sydvendte skrånninger blevet undersøgt. Hvor der er registreret markfirben, berøres områderne ikke af projektet.

Trafikstyrelsens svar:

Trafikstyrelsen vurderer ikke at dette høringssvar giver anledning til at ændre afgørelsen.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø

Har ingen bemærkninger til sagen

Lodsejer 1

Deler sin bekymring omkring, hvordan hans bolig og ejendom bliver påvirket af projektet både i forhold til ekspropriering, støj og affald.

Vejdirektoratet svar:

Vejdirektoratet meddeler, at der ved denne lodsejer ikke bliver eksproprieret, da det menes, at etableringen af cykelstien ved lodsejer 1 vil være muligt udelukkende at bruge vejmatricen til etablering af cykelstien. Vejdirektoratet informerer dog om, at der under anlægsfasen vil forekomme anlægsstøj i nærheden, men at selve cykelstien ikke vil generere trafik af støjgenerende karakter, når den er anlagt. Slutteligt henviser Vejdirektoratet til, at der indenfor 50 meter vil blive opsat en offentlig skraldespand.

Trafikstyrelsens svar:

Trafikstyrelsen vurderer ikke at dette høringssvar giver anledning til at ændre afgørelsen.

Lodsejer 2

En anden lodsejer deler sin bekymring omkring, hvordan afvandingen fra cykelstien påvirker hans marker og spørger derfor om Vejdirektoratet kan forsikre om, at afvandingen af cykelstien, og tilhørende afvandingssystem, ikke vil forårsage unødige oversvømmelser, da man ved første etape af cykelstien har haft erfaring med, at der er forekommet oversvømmelser efter etableringen af cykelstien.

Vejdirektoratet svar:

Afvandingen fra Etape 1 af cykelstien ved Hammer Torup frakobles eksisterende afledning til vandløb/ledning. Vandet fra denne strækning ledes i stedet videre til Etape 2 (Hammer Torup – Sydmotorvejen). Løsningen projekteres i overensstemmelse med gældende dimensioneringsprincipper og praksis for afvanding. Afvandingen af den nye cykelsti dimensioneres for en 5- års regnhændelse i henhold til Spildevandskomiteens skrift 32. Nedsivningen vil primært blive foretaget i den østlige ende af cykelstien, da den hydrauliske ledningsevne i dette område er fundet bedre egnet til nedsivning end den vestlige del grundet lerindholdet i den vestlige ende. Der er ikke planer om tilslutning til eksisterende vandløb eller drænsystemer, og afvandingen holdes adskilt fra omkringliggende lodsejeres afvandingssystemer.



Trafikstyrelsens svar:

Trafikstyrelsen vurderer ud fra ansøgningsmaterialet samt Vejdirektoratets yderligere kommentarer, at der ikke vil ske en påvirkning af de nuværende dræn og afvanding systemer og projektet derfor ikke vil forårsage oversvømmelser i nærområdet af cykelstien.

Lodsejer 3

Lodsejer 3 deler sine bekymringer om, projektet vil skabe unødige oversvømmelser af de omkringliggende marker, samt hvordan projektet vil påvirke lodsejerens indkørsel til og fra marken med landbrugsmaskiner.

Vejdirektoratet svar:

Afvandingsprojektet bygger på erfaringer fra Etape 1 samt geotekniske undersøgelser og nedsivningstest. Vejvandet håndteres primært i grøfter med transport og nedsivning, så eksisterende dræn og belastede systemer ikke belastes yderligere.

Systemet dimensioneres til en T5-regnhændelse efter kommunale krav. Undersøgelser viser, at nedsivning især er mulig i den østlige del mod Sydmotorvejen, hvor der derfor etableres større regnbede. På øvrige strækninger anvendes grøfter, trug, dræn og sandfang til opsamling og kontrolleret afledning.

Ved Risby Å etableres et lukket system, så der ikke sker udledning til åen. Samlet vurderes projektet at forbedre afvandingskapaciteten og gøre vejafvandingen mere robust end i dag. Myndighedstilladelser er endnu ikke indhentet, men forventes i efteråret 2026.

Præstø Landevej er en trafikeret 2-sporet landevej med 80 km/t, og det vurderes derfor ikke hensigtsmæssigt at læsse roer af fra vejen. Landmændene bør i stedet anvende deres markoverkørsler til håndtering af roerne.

Ved etablering af enkeltrettede cykelstier på begge sider af vejen vil håndtering fra vejen heller ikke være mulig, da dette vil være i strid med færdselslovens § 29, stk. 1.

Trafikstyrelsens svar:

Jf. de svar Vejdirektoratet har fremlagt til sagen, vurderer Trafikstyrelsen ikke at disse bemærkninger giver nogle anledning til at ændre afgørelsen på sagen.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 17 d i vejloven.

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til vejlovens kapitel 2a, herunder § 17 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør lovens § 132, stk. 6, og § 28 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁴.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter lov om offentlige veje, kap. 2 a, ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 132, stk. 8.

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



Med venlig hilsen

Anton Norup Grunnet Hansen

Trafikstyrelsen

Kopi af afgørelsen er sendt til ovenstående høringsparter