

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

Dato: 11-06-2026  
Sagsnr.: 2026-320726  
Sagsbehandler: TMSJ

## Afgørelse om at projektændring til udvidelse af Øresundsmotorvejen ved udbygning af jordvold ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen har den 15-06-2026 modtaget en ansøgning om projektændring fra Sund & Bælt om udbygning af jordvold ved Øresundsmotorvejen i forbindelse med projektet "Udvidelse af Øresundsmotorvejen"

Projektet er omfattet af vejlovens<sup>1</sup> 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 projektændringen ikke er VVM-pligtig 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.

---

<sup>1</sup> 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 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 projektet i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke antages at have væsentlig påvirkning på miljøet, når projektet udføres i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet.

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 projektet udføres således at væsentlige påvirkninger på det lokale område ikke kan forventes, iht. bygherres væsentlighedsvurdering. Herunder er et af formålene med projektet at mindske støj i det lokale Natura 2000-område.

## 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 jernbaneprojekter<sup>2</sup>.

## Sagsfremstilling

Sund & Bælt har ansøgt om en projektændring i tilknytning til udvidelsen af Øresundsmotorvejen. Ændringen består i at genanvende overskudsjord fra anlægsprojektet til at udbygge den eksisterende jordvold langs motorvejen. Formålet med projektændringen er at reducere støjbidraget fra motorvejen ind i Kalvebod Fælled, som ligger på den anden side af jordvolden. Kalvebod Fælled er et væsentligt rekreativt og naturmæssigt interesseområde, der i dag er påvirket af trafikstøj fra bl.a. Øresundsmotorvejen. Den eksisterende miljøkonsekvensrapport for det samlede udvidelsesprojekt viser, at strækningen er blandt de mest støjbelastede i projektområdet.

Der er i dag en mindre jordvold langs motorvejen. Terrænet i området varierer mellem kote -1,0 meter og +4,8 meter.

Projektændringen indebærer, at den eksisterende jordvold udbygges til en højde på 10 meter over terræn på strækningen syd for Øresundsmotorvejen. Støjvoldens hældning vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojektering. Støjvolden vil have en hældning på 1:1,5 – 1:2,0. Hældningen skal sikre, at jorden er stabil samtidig med at volden ikke inddrager unødigt areal

---

<sup>2</sup> 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.

i Kalvebod Fælled. Med en hældning på 1:1,5 vil volden opnå en dybde på 30 meter, mens en vold med hældning på 1:2,0 vil have en dybde på 40 meter. Derudover indregnes yderligere 5 meter til eventuelt behov for bredde på kronen.



Figur 1: Støjvoldens fodaftryk er indtegnet med hhv. 30 meters dybde (inderste gule markering) og 45 meters dybde (orange markering).

Materialerne til projektændringen forventes primært at komme fra udvidelsen af Øresundsmotorvejen. Det præcise behov for materialer vil blive fastlagt under detailprojekteringen og afhænger blandt andet af den endelige udformning og hældning på jordvolden. Samtidig vil eksisterende jordvold med varierende højde på dele af strækningen medføre, at materialebehovet reduceres på disse områder. Det estimeres at skulle anvendes 100-200 m<sup>3</sup> jord per løbende meter støjvold i 10 meters højde. Den maksimalt forventede jordmængde der skal tilføres til støjvolden, der har en strækning på ca. 2 km vil derfor være 200.000-400.000 m<sup>3</sup>.

## Natura 2000-områder

Projektet er placeret i Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for".

Natura 2000-område nr. 143 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, dværgerterne, almindelig ryle og trækfugle som troldand, skarv, bramgås og lille skallesluger.

Bygherre har i forbindelse med ansøgning udarbejdet en væsentlighedsvurdering som viser at projektet ikke vil være i strid på områdets udpegningsgrundlag i hverken anlægs- eller driftsfasen. Projektet inddrager et mindre område af registeret strandeng. Væsentlighedsvurderingen viser dog området ikke er plejet og derfor ikke længere fremstår som strandeng. Strandeng er ikke en prioriterede naturtype i området.

Trafikstyrelsen vurderer, at projektet ikke påvirker området væsentligt under hensyntagen til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger.



## Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser<sup>3</sup>. Trafikstyrelsen finder at der ikke er observeret arter nær projektområdet, men at der er flere arter af padden og flagermus på Kalvebod Fælled. I forbindelse med projektet fjernes ikke ældre træer, som kan være potentielle raste- og ynglehabitater for flagermus og ligeledes forventes projektet ikke at hindre muligheden for padder i området.

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 arterne, at projektet er tilrettelagt således at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arterne, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for bestandene, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

## Vandrammedirektiv

Det samlede projektets miljøkonsekvensrapport konkluderer, at udvidelsen af motorvejen ikke medfører væsentlige påvirkninger af overfladevand eller recipienter, idet afvandingsløsningerne er dimensioneret til de planlagte ændringer i befæstede arealer og trafikmængder. Projektændringen vedrører udbygning af en eksisterende jordvold, hvor overskudsjord fra anlægsarbejde genanvendes inden for projektområdet. Projektændringen indebærer hverken etablering af nye befæstede arealer, ændring af eksisterende afvandingsystemer eller tilførsel af nye overfladevandspåvirkninger til recipienter. Projektændringen ændrer således ikke de hydrologiske forudsætninger, der er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporten.

Den udbyggede jordvold er et passivt anlæg, der ikke giver anledning til afledning af overfladevand, spildevand eller forurenende stoffer. Projektændringen medfører ingen ændringer i drift, hverken hvad angår vandmængder, vandkvalitet eller recipientpåvirkning. Det vurderes derfor, at jordvolden efter etablering ikke vil medføre en påvirkning af overfladevand og spildevand.

### Mod Kalvebod Fælled:

Kalvebod Fælled er skabt ved inddæmning og ligger 0–2 meter under havets overflade. Derfor kan området ikke afvandes "naturligt" til havet ved frit fald. Ved etableringen blev der gravet et omfattende netværk på ca. 120 km kanaler og grøfter, som opsamler overfladevand fra fælleden. Vandet ledes i kanaler/grøfter til to pumpestationer, som pumper vandet ud af det inddæmmede område.

Afvandingen på indersiden af jordvolden sker i dag ved overfladisk afstrømning/nedsivning til nærliggende lavninger og grøfter i det eksisterende kanalsystem, der afvander til pumpestationer. Da vandet i området ved jordvolden strømmer "væk" fra volden og ind mod fælleden, vil projektændringen vil ikke påvirke lokale afstrømningsretninger eller medføre ændringer i oplande til eksisterende vandløb.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes

---

<sup>3</sup> [www.arter.dk](http://www.arter.dk), [www.naturdata.miljoportal.dk](http://www.naturdata.miljoportal.dk)



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 (SGAV), Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Vejdirektoratet,

Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Tårnby Kommune.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 16-06-2026 til 28-07-2026.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar: SGAV, Energinet, Region Hovedstaden, Vejdirektoratet og Københavns Kommune.

SGAV og Region Hovedstaden havde ingen bemærkninger.

Vejdirektoratet gør opmærksom på at arbejde indenfor vejbyggelinjen kræver dispensation fra Vejdirektoratet.

Energinet bemærker at de har en gastransmissionsledning i området som de skal kontaktes, for en nærmere dialog om dette.

Sund & Bælt kontakter både Vejdirektoratet og Energinet omkring disse forhold.

Københavns Kommune bemærker at der fremgår beskyttet §3 naturtype i form af strandeng indenfor området. Kommune skal derfor kontaktes omkring hvorvidt projektændringen er i strid med §3 bestemmelsen.

Trafikstyrelsens er myndighed for ændringer til det anlægslovsvedtaget projekt "Lov om Udbygning af Øresundsmotorvejen". Ved ændringer til denne vil fravigelser af anden lovgivning fortsat være gældende. Naturbeskyttelseslovens §3 er undtaget i anlægsloven. Trafikstyrelsens tilladelse er derfor tilstrækkelig og yderligt skal derfor ikke foretages iht. §3 beskyttelsen.

De indkommende høringssvar har ikke givet anledning til ændringer i styrelsens afgørelse.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

## 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 delegationsbekendtgørelse<sup>4</sup>.

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.

Med venlig hilsen

Tobias Marinus Søgaard

Trafikstyrelsen

---

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