



Årsrapport 2023

Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Rapport

Årsrapport 2023, Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed

Januar 2024

Layout: Trafikstyrelsen

Forsidefoto: Rønne Havn A/S 2021

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indhold

Årsrapport 2023.....	1
Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed.....	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	12
8. Trafikstyrelsens miljøkonsekvensvurderingssager (fuld VVM).....	13
Tilladelse til havneudvidelse på to år	14
Afsluttede sager	16
Igangværende sager	23
9. Bilag A: Trafikstyrelsens opgaver som miljøvurderingsmyndighed	29

1. Forord

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for projekter, der vedrører erhvervshavne, statslige jernbaner og veje, diverse anlægslove under Transportministeriet, for eksempel Femernloven og Lynetteholm, samt for projekter i Københavns Havn mv.

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 og myndigheder.

Årsrapporten omfatter både en indføring i processerne og juraen bag Trafikstyrelsens sagsbehandling på VVM-området, og en opgørelse over afgørelser truffet i løbet af 2023. Herunder afsluttede screeningspligtige sager for året 2023, samt igangværende og afsluttede miljøvurderinger. Begge dele opgøres med fokus på sagsbehandlingstiden.

2. Sammenfatning

Det fremgår af gennemgangen af miljøvurderingssagerne, at Trafikstyrelsen i 2023 har afgjort 25 miljøvurderingssager efter en screening af projekterne. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for disse sager har været to og en halv måned.

Herudover har Trafikstyrelsen i løbet af 2023 truffet afgørelse i yderligere seks miljøvurderingssager, hvor der er truffet afgørelse på baggrund af en fuld miljøkonsekvensrapport (MKR). I disse sager er der gået cirka et år fra der forelå et første udkast til MKR til Trafikstyrelsen traf afgørelse. Sagsbehandlingstiden er inklusiv otte ugers lovpligtig offentlig høring af MKR. Ud af de seks miljøvurderingssager har der været tre ansøgninger vedrørende udvidelse af havne. For de tre havnesager har sagsbehandlingstiden i gennemsnit taget 23 måneder.

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

De mest tidskrævende processer er bygherres gennemførelse af miljøundersøgelser, og dialogen mellem bygherre og de lokalpolitiske interessenter samt interesse fra offentligheden.

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 – herunder synlige fordele og ulemper ved et stort anlægsprojekt.
- Få udarbejdet en MKR 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 VVM-direktivet¹. 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 tilladelse².

VVM-direktivet er blandt andet implementeret i dansk lov ved VVM-bekendtgørelsen for havne³ (herefter: VVM-bekendtgørelsen).

Formålet med miljøvurderinger er at:

- Medvirke til at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau
- Bidrage til integrationen af miljøvurderinger i forbindelse med projekter
- Inddrage offentligheden

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 byherre 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. Ansøgning om tilladelse til projekter på bilag 1 og 2 skal, jf. VVM-bekendtgørelsen § 4, stk. 1 og 2, indgives til Trafikstyrelsen.

Projekter, der er omfattet af *bilag 1* kræver altid en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

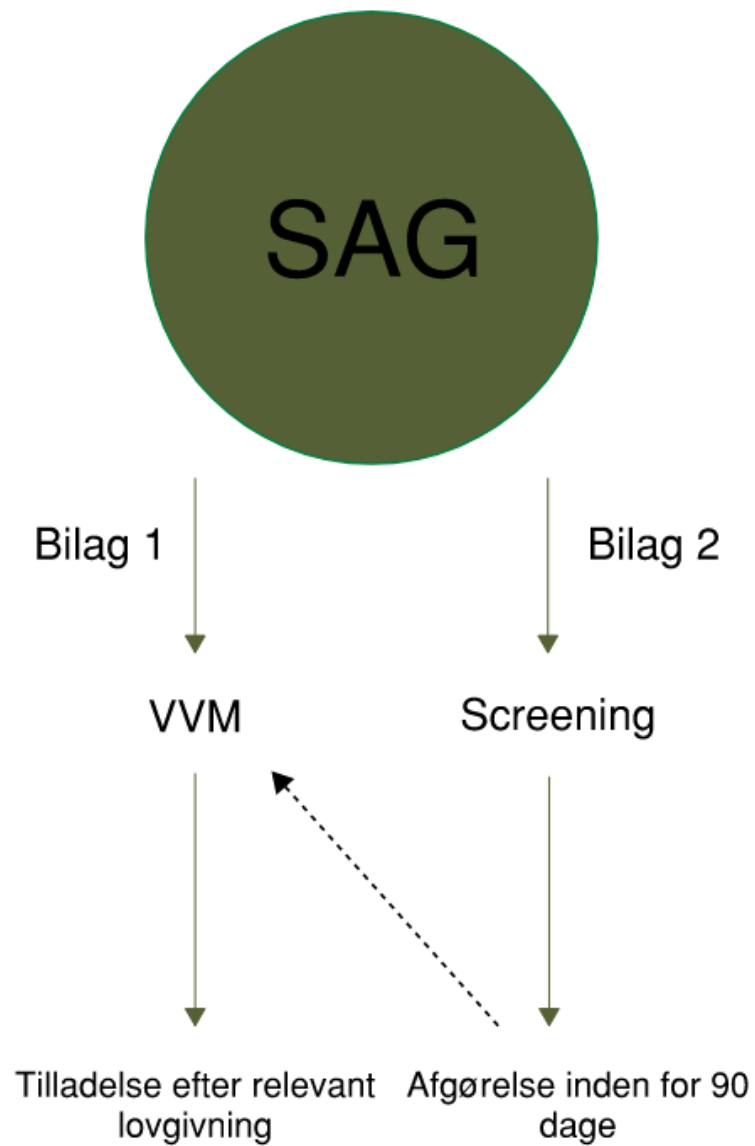
Projekter, der er omfattet af *bilag 2* skal screenes for miljøvurderingspligt. Det er Trafikstyrelsen, der screener og træffer afgørelse herom.

¹ 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

² 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

³ 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

Figur 1: Illustration over Trafikstyrelsens miljøvurderingsprocedure



4. VVM-pligtige projekter

Projekter omfattet af 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”

Miljøvurderingen 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 MKR. Ansøger kan bede Trafikstyrelsen om en *afgrænsningsudtalelse*, for at få præciseret hvad en sådan redegørelse bør indeholde.

Den færdige MKR vurderes i første omgang af Trafikstyrelsen. I denne forbindelse kvalitetssikrer styrelsen rapportens indhold og denne proces kan trække ud, hvis MKR'en ikke er fyldestgørende. Herefter sendes MKR 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 skal sikre, at miljøet ikke påvirkes væsentligt ved projektets udførelse.

5. Screeningspligtige projekter

Projekter omfattet af 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 MKR, eller om det kan vurderes, at projektet ikke vil påvirke miljøet i en grad, så MKR 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.

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-direktiver⁴, som blandt andet er implementeret i dansk lov i medfør af habitatbekendtgørelsen⁵.

Vandområdeplaner/Indsatsbekendtgørelsen

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til vandrammedirektivet og indsatsbekendtgørelsen for vandområdedistrikter⁶.

⁴ 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

⁵ BEK nr 1098 af 21/08/2023 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

⁶ BEK nr. 797 af 13/06/2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

Havstrategi

Trafikstyrelsen skal i sin myndighedsbehandling tage hensyn til havstrategien⁷, 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.

⁷ LBK nr. 1161 af 25/11/2019 om havstrategi

6. 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 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 og lignende.

Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for en lang række projekttyper, og Miljøstyrelsen er ofte involveret i myndighedssagsbehandling i sager, hvor Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed.

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 tid til udvalgsbehandling og godkendelse i kommunalbestyrelsen.

7. Trafikstyrelsens screeningssager

I 2023 har Trafikstyrelsen afgjort 25 screeningssager fordelt på Trafikstyrelsens forskellige ressortområder, omkring halvdelen af sagerne vedrører erhvervshavne.

Nedenstående tabel illustrerer fordelingen af sager efter styrelsens ressortområder.

Sammenlignet med 2022 er der truffet færre screeningsafgørelser, hvor styrelsen afgjorde 37 screeningssager. 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.

Tabel 1: Oversigt over afgjorte screeningssager i 2023 og 2022

Projektområde	Antal 2023	Antal 2022
Havne	13	19
Bane	2	7
Vej	7	6
Femern	3	4
Lynetteholm	0	1
Total	25	37

Trafikstyrelsen har et krav om, at screeningssager skal være afgjort inden for maksimalt 90 dage. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for screeningssagerne i 2023 har ligget omkring 77 dage.

Ud af de 25 screeningssager blev 17 sager afgjort indenfor den maksimale sagsbehandlingstid på 90 dage, mens de resterende 8 sager blev afgjort på gennemsnitligt 105 dage. Dette skyldes primært at der var et par særtilfælde, som trak gennemsnittet væsentligt op. Den primære årsag til den forlængede sagsbehandling er, at det kan være tidskrævende for bygherre at forholde sig til indkomne høringssvar. Således er det fast procedure, at bygherre får lejlighed til at kommentere alle høringssvar 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.

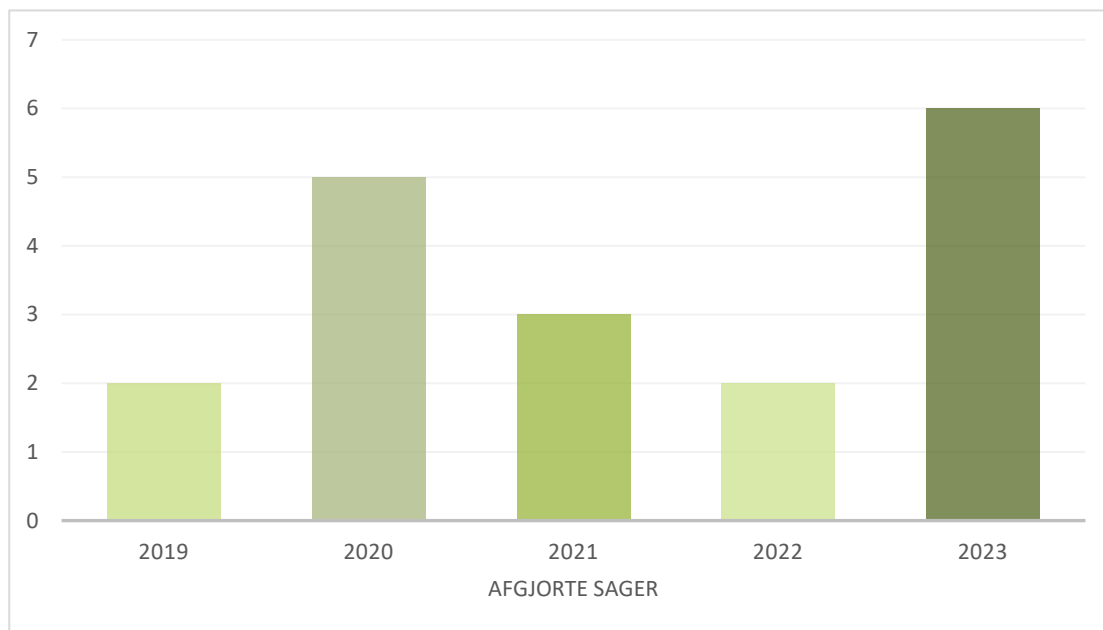
8. Trafikstyrelsens miljøvurderingssager (fuld VVM)

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 seks miljøvurderingssager i 2023, herudover har Trafikstyrelsen ved udgangen af 2023 seks igangværende miljøvurderingssager.

I nedenstående tabel vises antal afgjorte miljøvurderingssager fra 2019 til 2023. Her illustreres det, hvordan antal af afgjorte miljøvurderingssager svinger fra år til år.

Figur 2: Diagram over Trafikstyrelsens afgjorte miljøvurderingssager



Ligeledes som med screeningsager, svinger antallet af miljøvurderingssager også. En af grunde til hvorfor antallet svinger fra år til år er på grund af politiske beslutninger aftalte planer og puljer.

8.1 Tilladelse til havneudvidelse på to år

Sagsbehandlingstiden for miljøvurderinger interesserer i særlig grad bygherrerne, der ofte har en interesse i at komme i gang med selve anlægsarbejdet. Ikke mindst på havneområdet har sagsbehandlingstiden været debatteret, og det har været fremført, at der går for lang tid fra idéen om en havneudvidelse opstår, til havnearealet er etableret. Den kritik er typisk rettet mod den samlede myndighedsgodkendelse inklusiv lokalplan, klaptilladelse mv.

Trafikstyrelsens rolle er at tillade uddybning, opfyld og etablering af faste anlæg i havnene. I 2023 udstedte Trafikstyrelsen tre tilladelser baseret på miljøkonsekvensrapporter. Det tog i gennemsnit lidt under to år (23 måneder) fra anmeldelse til tilladelse.

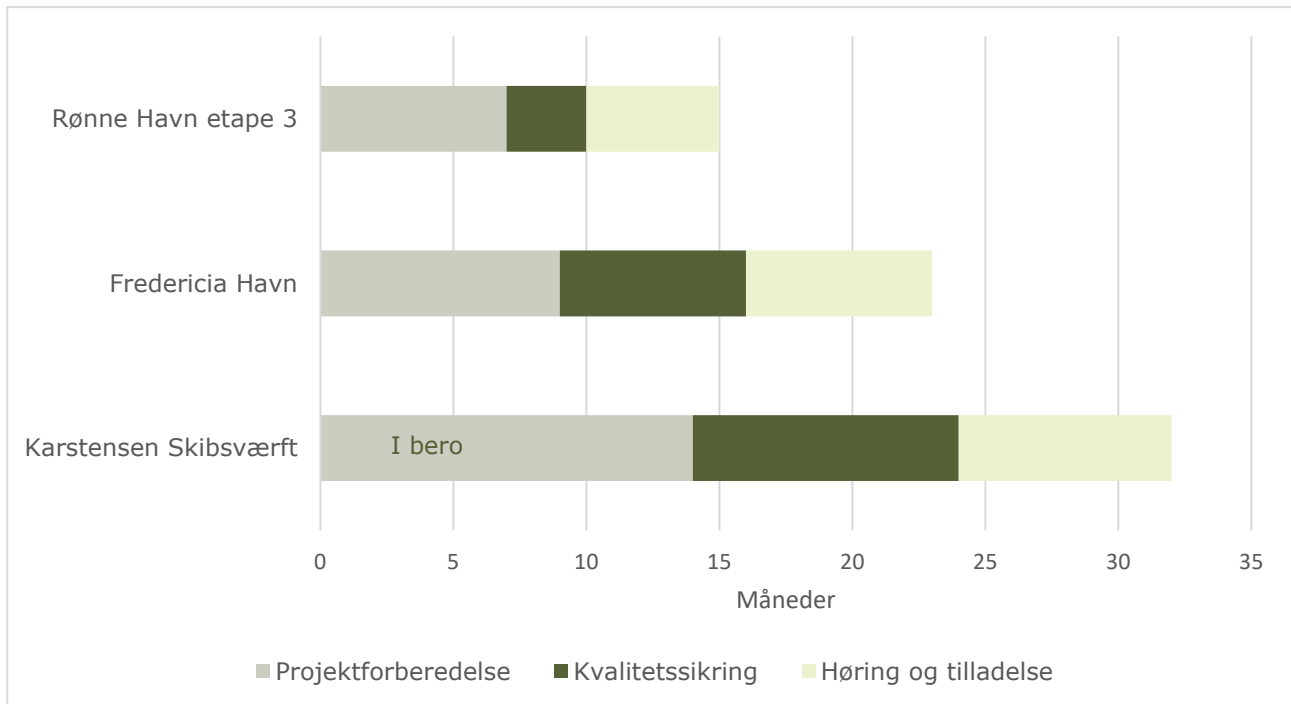
For Trafikstyrelsens del af processen kan det oplyses, at den består af tre faser, som ikke kan gennemføres sideløbende. Sagsbehandlingstiden i de forskellige faser kan variere meget fra projekt til projekt. Nedenstående tabel illustrerer processen opdelt i faser:

Tabel 2: Oversigt over faser og beskrivelser

Fase	
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. Der 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 otte uger, 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.

Som nævnt har der i 2023 været et fokus på sagsbehandlingstid ved miljøvurdering af havneudvidelser. I 2023 blev der tilladt tre havneudvidelser på baggrund af miljøvurderinger.

Figur 3: Havneudvidelser inddelt i faser



Figur 3: For udvidelsen af Karstensens Skibsværft blev oprindeligt anmeldt i 2017, men sagen blev sat i bero af bygherre i en længere periode, hvorfor der i tabellen alene er med taget den aktive sagsbehandling og dialog

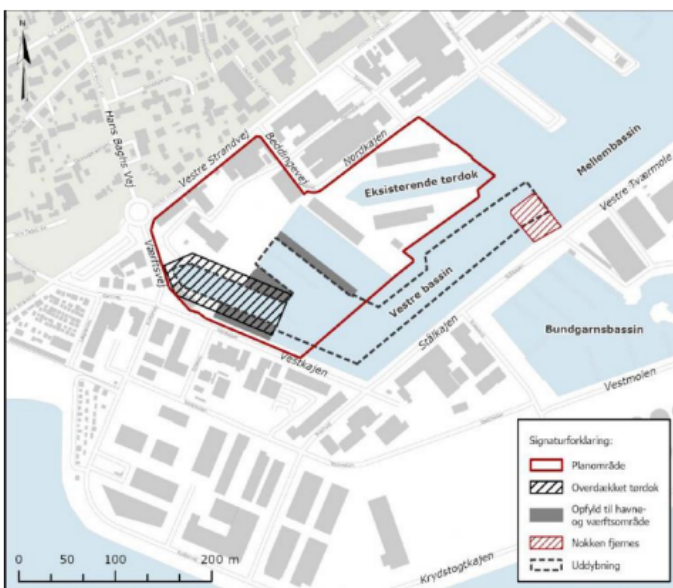
For havnesagerne viser sagsbehandlingstiden i 2023, at der i gennemsnit er gået 23 måneder, fra Trafikstyrelsen har modtaget en ansøgning, til styrelsen har truffet afgørelse i sagerne. Sagsbehandlingstiden for fase et har været den mest tidskrævende for alle tre ansøgninger.

8.2 Afsluttede sager

Karstensens Skibsværft

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

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af Karstensens Skibsværft var delt mellem Trafikstyrelsen og Frederikshavn Kommune. Trafikstyrelsen var myndighed for de dele af anlægget, der blev etableret på søterritoriet og Frederikshavn Kommune for de dele af anlægget, der foregik på land. Miljøvurderingen 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 har således været i bero fra november 2017 til oktober 2020. I juli 2021 havde bygherre udarbejdet første udkast til miljøkonsekvensrapporten. Miljøkonsekvensrapporten blev sendt i offentlig høring i perioden 25. maj 2022 til 1. august 2022.



Figur 4: Oversigt over udvidelsen af Karstensens Skibsværft, Skagen Havn

I januar 2023 traf Trafikstyrelsen og Frederikshavn Kommune afgørelse i sagen. Således har sagsbehandlingstiden fra der forelå en MKR, der var klar til at blive sendt i offentlig høring, til der blev truffet afgørelse været ca. otte måneder. Alt i alt har miljøvurderingsprocessen taget ca. fem et halvt år, i størstedelen af perioden har projektet været sat i bero af bygherre.

Opgradering af Ny Ellebjerg Station – Nye perroner ved Øresundsbanen

Trafikstyrelsen modtog oktober 2022 en ansøgning fra Banedanmark på vegne af Metroselskabet om nye perroner og gangtunnel ved Øresundsbanen på Ny Ellebjerg station.

Som en del af den generelle udvikling af Ny Ellebjerg station planlægger Metroselskabet at etablere nye perroner ved Øresundsbanen og en gangtunnel under sporene. Banedanmark har derfor udfærdiget en miljøvurdering af projektet, som blev færdiggjort december 2022, og som har været i høring i perioden december 2022 til februar 2023.

I den efterfølgende periode blev høringssvarene behandlet af ansøger og Trafikstyrelsen.



Figur 5: Visualisering af Ny Ellebjerg station med nye perroner

Trafikstyrelsen traf afgørelse i sagen i marts 2023 og den samlede sagsbehandlingstid var ca. fire måneder.

Infrastrukturbanegård i Høje Taastrup

DSB ansøgte om at opføre et værksted ved Kalvebod Brygge i København på et areal, som Banedanmark tidligere har benyttet til infrastrukturbanegård, som anvendes som primær base for store banefornyelsesprojekter i hovedstadsområdet og dele af Sjælland. Med henblik på at kompensere Banedanmark planlægger DSB at etablere en infrastrukturbanegård i Høje Taastrup til brug for Banedanmark.

Trafikstyrelsen varetog 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 MKR.



Figur 6: Oversigtskort over projektet om ny infrastrukturbanegård i Høje Taastrup

MKR blev sendt i otte ugers offentlig høring i perioden januar 2023 til marts 2023.

Trafikstyrelsen traf afgørelsen i sagen i april 2023 og den samlede sagsbehandlingstid var ca. seks måneder.

Fredericia 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.

Miljøvurderingen 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 MKR, som efter dialog blev færdiggjort i november 2022. MKR blev sendt i offentlig høring i perioden november 2022 til januar 2023.



Figur 7: Billede af Fredericia Havn

Trafikstyrelsen traf afgørelse i sagen i juli 2023. Sagsbehandlingstiden fra der forelå en MKR, til der blev truffet afgørelse, var ca. to år.

Femern – Permanentgørelse af tunnelementfabrik

Femern A/S ønsker at bevare tunnelementfabrikken ved Rødbyhavn til fremtidige infrastrukturprojekter. For at kunne bevare produktionsområdet ved Rødbyhavn med henblik på produktion af betonelementer til fremtidige infrastrukturprojekter, var det nødvendigt at udføre en miljøvurdering.

Trafikstyrelsen modtog ansøgningen i november 2022.



Figur 8: Illustration af tunnelementfabrikken

MKR blev sendt i offentlig høring fra juni 2023 til august 2023. Trafikstyrelsen udarbejdede høringsnotatet i forbindelse med MKR for bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn i oktober 2023. Projektet skal endeligt vedtages ved anlægslov og styrelsens sagsbehandling afsluttede derfor med høringsnotatet. Styrelsens sagsbehandlingstid var ca. 11 måneder.

Sletten Havn udvidelse

Sletten Havn ønskede at forlænge den sydlige mole med henblik på at forbedre sejladsforholdene for fiskefartøjer ved indsejlingen. Efter en screening af projektet modtog styrelsen i 2020 et indledende udkast til MKR for havneudvidelsen. Efter en længere dialog fik bygherre udarbejdet en MKR, som blev sendt i høring den september 2021 til den november 2021.



Figur 8: 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 afventede ved udgangen af 2022 bygherres besvarelse på en del af de indkomne høringssvar inden Trafikstyrelsen kunne træffe afgørelse i sagen, herunder udestod en redegørelse for projektet i forhold til de vandområdeplaner, der er blevet opdateret siden rapporten, blev sendt i høring.

Fredensborg Kommune meddelte i juni 2023, at man ikke så behov for havneudvidelsen, samt at selv den mindste risiko for forringet vandkvalitet nord for havnen er uacceptabel. Man ønskede derfor ikke havneudvidelsen og Kommunen fandt enhver forringelse af vandudskiftningen ved overløbsværket for uønsket.

Trafikstyrelsen meddelte afslag i sagen i oktober 2023 og miljøvurderingsprocessen har siden styrelsen meddelte VVM-pligt i februar 2019 indtil oktober 2023 varet i ca. 4 og et halvt år.

Udvidelse af Rønne Havn etape 3

Trafikstyrelsen modtog i september 2022 en ansøgning fra Rønne Havn om tilladelse til udvidelse af den eksisterende havn. Projektet omfattede tredje etape af Rønne Havns udvidelse som indebar ca. 10 ha nye oplagsarealer og etableringen af en ny 280 m. lang kaj.



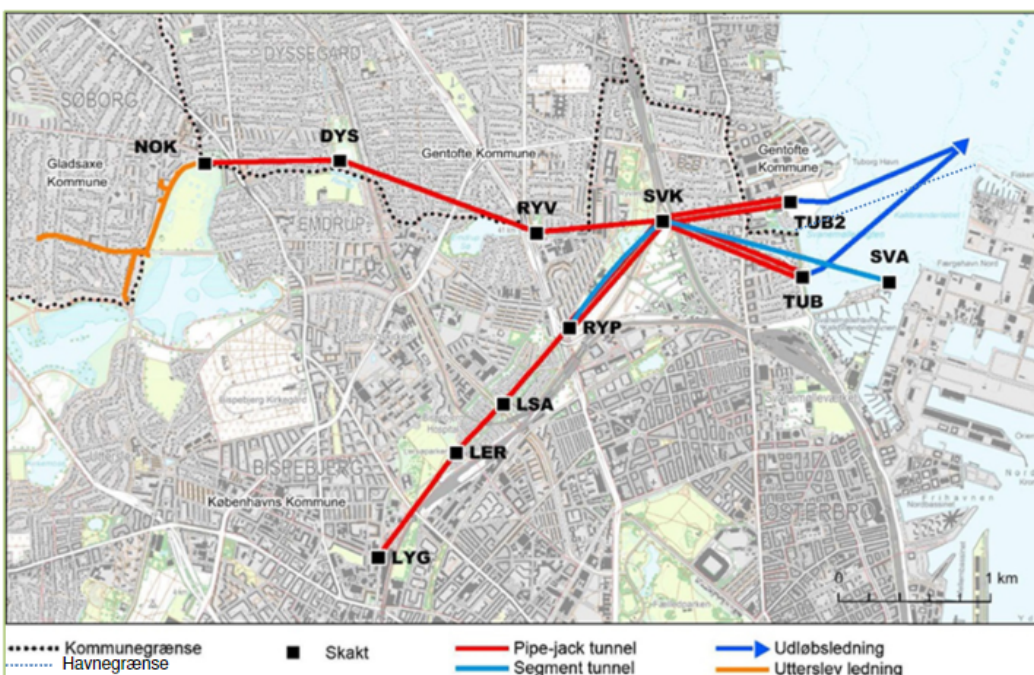
Figur 9: Oversigt over projektområdet for udvidelse af etape 3.

MKR blev færdiggjort juni 2023, og som var i høring i perioden juli 2023 til september 2023. I den efterfølgende periode blev høringssvarene behandlet af ansøger og myndigheder. Styrelsen var myndighed for den del af projektet, som foregår på søterritoriet. Da projektet omfattede arealer på land og i selve havnen, var både Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen myndighed. Trafikstyrelsen traf afgørelse i sagen i december 2023 og miljøvurderingsprocessen har været i ca. 1 år og tre måneder.

8.3 Igangværende sager

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. Tunnelprojektet skal bidrage til at opnå et servicemål med maksimalt 10 cm vand på terræn ved en 100-års skybrudshændelse. Samtidig skal projektet mindske miljøbelastningen fra spildevand i udvalgte områder og understøtte et spildevandssystem, der forberedes til fremtidens klimaudfordringer.



Figur 10: Linjeføring for Svanemøllen Skybrudstunnel

Projektet er beliggende i Københavns, 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 vandelen inden for havnegrænsen. MKR er under tilretning.

Aarhus Havn udvidelse

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.

Miljøvurderingen for udvidelsen af Aarhus Havn indledtes i marts 2018 med et opstartsmøde. I december 2019 igangsatte Aarhus Kommune idéfasehøringen som forløb til oktober 2020. I december 2020 sendte Aarhus Kommune og Trafikstyrelsen afgrænsnings-udtalelsen i myndighedshøring og i november 2021 havde bygherre færdiggjort MKR. MKR blev sendt i offentlig høring i perioden januar 2022 til marts 2022.



Figur 11: Visualisering af udvidelsen

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 klapping af havbundsmateriale.

Havnen (bygherren) 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 under afklaring i en supplerende MKR. Miljøvurderingsprocessen har ved udgangen af 2023 været i ca. fem år.

Udvidelse af Avernakke pier i Nyborg

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.

Miljøvurderingen 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 MKR. Efter dialog om MKR blev denne færdiggjort i oktober 2022.

MKR blev derefter sendt i offentlig høring i perioden oktober 2022 til december 2022.



Figur 12: Billede af Nyborg Havn med Avernakke Pier i forgrunden

Der indkom en håndfuld høringssvar i høringsperioden. Byherre var ved udgangen af 2023 i gang med supplerende miljøtekniske undersøgelser. Miljøvurderingsprocessen har indtil januar 2024 varet i ca. 3 år.

Udvidelse af Øresundsmotorvejen

Trafikstyrelsen modtog i juli 2022 en ansøgning fra Sund & Bælt om udvidelse af Øresundsmotorvejen. Sund & Bælt planlægger at udvide Øresundsmotorvejen grundet trafikale udfordringer i myldretidstrafikken. Projektet er inkluderet i den politiske aftale "Infrastrukturplan 2035". Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige vejprojekter.



Figur 13: Oversigtplan over udvidelsen af Øresundsmotorvejen

Sund & Bælt har udarbejdet en MKR med tilhørende bilag som belyser miljøpåvirkningerne for udvidelsen af Øresundsmotorvejen. MKR blev sendt i offentlig høring fra oktober 2023 til december 2023. Bygherre er i gang med at behandle indkomne høringssvar fra øvrige myndigheder og sagsbehandlingstiden er indtil videre ca. et år og syv måneder.

Havneudvidelse og ny sejlrende – Odense Havn

Trafikstyrelsen modtog en ansøgning fra Odense Havn om udvidelse af havnen i maj 2023. Ansøgningen omfatter etablering af 100 ha nyt havneareal og en ny 12 meter dyb sejlrende. Der har sidenhen været afholdt møde omkring projektet med rådgiver, havnen, Kerteminde Kommune og Kystdirektoratet.



Figur 14: Luftfoto af Odense Havn

Trafikstyrelsen er myndighed for udvidelse af erhvervshavne og dermed primær myndighed i den aktuelle sag. Kystdirektoratet er myndighed for søterritoriet udenfor erhvervshavnens afgrænsning. I projektet indgår en ny sejlrende i Odense Fjord som Kystdirektoratet er myndighed for. Kerteminde Kommune er myndighed for anlæg, der skal etableres på havnearealet, når det er blevet landfast. Der forventes udarbejdet en samlet MKR, der dækker de tre enheders myndighedsområde. Det er bygherres forventning, at MKR for projektet skal udarbejdes i løbet af 2024 og udsendes i offentlig høring primo 2025. Sagsbehandlingstiden er indtil videre ca. ni måneder.

Udvidelse af Rønne Havn etape 4

Trafikstyrelsen modtog en ansøgning fra Rønne Havn vedrørende udvidelsen af Rønne Havn etape 4 i juni 2023. Rønne Havn A/S vil gerne skabe nye havnearealer og en multifunktionskaj i Rønne Havn. Det er et omfattende projekt, som kræver kommuneplantillæg, lokalplan, projekttilladelse og miljøvurdering.

Trafikstyrelsen er myndighed for vandsiden af projektet. Det vil sige den del, der foregår indenfor havnens moler i form af etablering af nye kajvægge, forlængelse af dækmole og uddybning af havnebassinet.



Figur 15: Projektområde over havnen. Blå markering samt oranger viser etape 4.

Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen har valgt at lave en samlet miljøvurdering af kommuneplantillægget, lokalplanen, tilladelsen til landsiden af projektet og tilladelsen til vandsiden af projektet. Høringen for MKR løber i perioden fra december 2023 til februar 2024.

9. Bilag A: Trafikstyrelsens opgaver som miljøvurderingsmyndighed

Følgende afsnit oplister de områder, 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. havnelovens⁸ § 2.

Trafikstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt projekter omfattet af bilag 1 og 2 i VVM-bekendtgørelsen⁹ 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 en 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 altid, 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 MKR, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af høringer samt den af Trafikstyrelsen begrundede konklusion, jf. VVM-bekendtgørelsens § 21.

Metroloven (Københavns Havn)

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor Københavns Havns søområde, jf. metrolovens¹⁰ § 24, stk. 3 og 4.

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

⁸ LBK nr. 457 af 23/05/2012 om havne

⁹ 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

¹⁰ LBK nr 291 af 16/03/2023

Bane

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed ved etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter jf. jernbaneloven¹¹.

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

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed ved etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter (inkl. cykelstier) jf. vejloven¹².

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.

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 Femern¹³.

¹¹ 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 LBK nr 1091 af 11/08/2023 Jernbaneloven.

¹² 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 LBK nr 1091 af 11/08/2023 Jernbaneloven.

¹³ LOV 575 af 04/05/2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

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. anlægsloven¹⁴.

Lynetteholm

Lynetteholm skal danne fundamentet for Københavns nye halvø samt fremtidens stormflodssikring mellem Refshaleøen og Nordhavn.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for ændringer eller udvidelser af projektet jf. anlægsloven for Lynetteholm¹⁵.

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. anlægsloven¹⁶.

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 Cityring¹⁷. Herudover er styrelsen myndighed for udarbejdelsen af miljøvurderinger samt offentliggørelsen heraf, med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

¹⁴ LOV nr. 737 af 01/06/2015 om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

¹⁵ LOV nr. 1157 af 11/06/2021 om anlæg af Lynetteholm

¹⁶ LBK nr 291 af 16/03/2023 Bekendtgørelse af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S

¹⁷ LBK nr. 1939 af 30/09/2021 om bekendtgørelse af lov om en Cityring

