



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

17. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 21. april 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 450:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 20. april 2021 fra Gruppen bag borgerforslaget om udsættelse af behandlingen af anlægslov for etablering af Lynetteholm vedrørende processen bag lovforslaget om Lynetteholmen, jf. TRU alm. del - bilag 293?

Svar:

Henvendelsen er fra gruppen bag borgerforslaget om udsættelse af behandlingen af anlægsloven for etablering af Lynetteholm. Gruppen har påpeget, at forslaget hverken handler om at være for eller imod Lynetteholm, men om at sikre en ordentlig demokratisk proces.

I den forbindelse peger gruppen på, at mange borgere, faglige aktører, organisationer, omegnskommuner og flere interessenter har tilkendegivet deres bekymring over den hast, som Lynetteholm bliver behandlet med.

I forbindelse med miljøvurderingen af Lynetteholm har der været flere offentlige høringer, herunder en indledende idéfasehøring i 2019 og flere høringer af miljøvurderinger og temarapporter, der bl.a. er blevet udbygget og justeret på baggrund af input. Anlægsloven har også været i høring.

By & Havn har også afholdt en lang række møder med interessenter og borgere, og selskabet har informeret grundigt om anlægsprojektet. Trafikstyrelsen, der er myndighed på projektet, har i samarbejde med By & Havn og Miljøstyrelsen udarbejdet en sammenfattende redegørelse, som forholder sig til de indkomne høringssvar.

Set i lyset af corona-restriktionerne, hvor forsamlingsforbuddet har været helt ned til 5 personer, har det ikke været muligt for By & Havn at holde fysiske borgermøder. By & Havn har oplyst, at de i



stedet siden november 2020 har afholdt eller deltaget i over 30 møder med interessentgrupper. Derudover har By & Havn bl.a. afholdt informationsmøde via Facebook d. 5. januar 2021 samt deltaget i et borgermøde arrangeret af TV2 Lorry d. 11. april 2021.

For eksempel nåede By & Havns borgermøde den 5. januar 2021 ud til mere end 38.000 borgere efter dens liveudsendelse. Ved Vejdirektoratets borgermøde om Nordhavnstunnelen, blev mødet set 4.600 gange, hvor man til fysiske møder kun forventer 500 deltagere. Man kan derfor se, at man har nået den samme, hvis ikke en større, personsreds end ved fysiske møder.

Jeg mener derfor, at muligheden for at debattere Lynetteholm i høj grad har været til stede, dog – under de omstændigheder, som corona-epidemien tillader – i et andet format end normalt. Der har i det hele taget været en hel del debat om projektet, både ved høringer og i såvel traditionelle som på sociale medier, hvilket jeg grundlæggende synes er positivt. Nu er grundlaget på plads for at kunne træffe en politisk beslutning om anlæg af Lynetteholm, hvorfor anlægsloven er fremsat for Folketinget.

Herudover indeholder henvendelsen nogle konkrete kritikpunkter, som jeg vil kommentere på neden for:

A. Miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld og i strid med gældende EU-ret, da den kun omfatter Lynetteholm som jorddeponi og ikke de efterfølgende planer om metro, byudvikling og Østlig Ringvej.

Jeg kan henvise til min besvarelse af udvalgsspørgsmål TRU alm. del spørgsmål nr. 163.

B. Anlægsloven giver By & Havn en meget vidtgående bemyndigelse i projektet og afskærer klageadgang for borgerne.

Det er ikke ualmindeligt, at Transportministeriets anlægslove indeholder fravigelse af andre love, når der er tale om større komplekse projekter. Jeg kan eksempelvis henvise til lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn. Loven vil træde i stedet for administrative tilladelser eller dispensationer, hvilket sikrer robusthed i projektets tidsplan og økonomi uden at gå på kompromis med miljøkrav m.v.

Om afskæringen af klageadgange er det heller ikke ualmindeligt i Transportministeriets anlægslove for store og komplekse projekter.



Baggrunden for at afskære klageadgange er at sikre projektets fremdrift, da en klage med opsættende virkning således både kan forsinke og fordyre projektet.

I forhold til anlægsloven for Lynetteholm er det vigtigt at bemærke, at det i lovforslagets § 6 foreslås, at transportministeren for en begrænset periode kan fastsætte regler, som afskærer klageadgangene. I bemærkningerne fremgår det, at denne påtænkes anvendt under anlægsfasen af projektet, hvilket vil sige i forbindelse med By & Havns anlæg af perimeteren, anlæg af modtageanlæg og anlæg af adgangsvejen. Herefter vil reglerne herom blive ophævet.

Reglerne afskærer naturligvis ikke muligheden for at gå til domstolene.

C. Omegnskommuner har kritiseret manglen på en helhedsorienteret plan for Region Hovedstaden og undrer sig over, hvorfor al vækst skal foregå i København.

Jeg kan henvise til min besvarelse af Social- og Indenrigsudvalgets udvalgsspørgsmål SOU alm. del spørgsmål nr. 296.

D. Flytning af rensningsanlægget Lynetten. Et omfattende projekt både tidsmæssigt og økonomisk, ligesom det kræver særskilt VVM-undersøgelse. Flytningen er endvidere ikke besluttet af ejer kredsen.

En eventuel fremtidig flytning af rensningsanlægget Lynetten er ikke en del af nærværende anlægslov.

E. Trafikale konsekvenser både i anlægsfasen og efterfølgende når projektet står færdigt

Trafikstyrelsen har oplyst, at trafikale konsekvenser er behandlet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Der henvises til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm fra november 2020, kapitel 23 om trafikale forhold, og til baggrundsrapporten om trafikale forhold, som er et bilag til miljøkonsekvensrapporten.

F. Udviklingen af Københavns havn ift. sejlads og badning

Trafikstyrelsen har oplyst, at de omtalte problemstillinger er behandlet i de bagvedliggende miljøvurderinger. For så vidt angår



sejlads henvises til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm fra november 2020, kapitel 26 om sejladsmæssige forhold, samt til baggrundsrapporten sejladsanalyse for Lynetteholm, som er et bilag til miljøkonsekvensrapporten. For så vidt angår badning henvises til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm fra november 2020, kapitel 27 om befolkning og menneskers sundhed og kapitel 12 om vandkvalitet.

G. Konsekvenserne for miljøet, herunder havmiljøet, vandkvaliteten og biodiversiteten

Trafikstyrelsen har oplyst, at de omtalte problemstillinger er behandlet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Der henvises til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm fra november 2020, kapitel 10 om hydrografi, kapitel 12 om vandkvalitet, kapitel 17 om bundvegetation og bundfauna, kapitel 18 om fisk og kapitel 19 om marine pattedyr, samt til baggrundsrapporterne om hydraulik vandkvalitet og marine pattedyr. Desuden henvises til den supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm fra marts 2021, som bl.a. omfatter yderligere undersøgelser af vandkvalitet, herunder Lynetteholm projektets påvirkning af tilstand og målsætninger for vandområderne Øresund Nord og Køge Bugt, samt påvirkningen af målsætninger iht. Danmarks havstrategi.

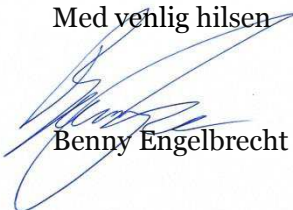
H. Projektet er ikke tænkt ind i den overordnede regionale planlægning af hovedstadsområdets udvikling.

Jeg kan henvise til min besvarelse af Social- og Indenrigsudvalgets udvalgsspørgsmål SOU alm. del spørgsmål nr. 296.

I. Finansiering af projektet

Anlæg af Lynetteholm finansieres via den betaling, som entreprenører, vognmænd m.fl. betaler, når de afleverer jorden. Københavns Kommune har herudover stillet en garanti på 400 mio. kr. for finansiering af kystlandskabet, som finansieres af kommunen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht