



Transportministeriet

## NOTAT

6. maj 2021

### **Kommentar til artiklen "Lovforslaget om anlæg af Lynetteholm" af Ellen Marie Basse fra Tidsskrift for Miljø, april 2021**

Nedenfor vil Transportministeriet gennemgå og kommentere på artiklen.

Helt overordnet synes artiklen at bære præg af at være udarbejdet på et tidspunkt, hvor det supplerende tillæg endnu ikke var sendt i offentlig høring, hvilket skete d. 31. marts 2021 med høringsfrist d. 2. maj 2021. Endvidere er flere af henvisningerne til høringsversionen heraf og ikke det endelige lovforslag, som blev fremsat d. 28. april 2021.

Nedenfor kommenteres på diverse punkter fra artiklen:

**1)** Under pkt. 1.1 står der, at konsulentfirmaet Rambøll i november 2020 – på vegne af By & Havn – indsendte en ansøgning om en miljøgodkendelse. Det var rettelig i 2019.

**2)** Under pkt. 1.1 står der følgende:

"Det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven meddeler miljøgodkendelsen til anlægsprojektet, som er beskrevet i forslagens § 1, jf. § 4, stk. 2. Det fremgår heraf, at det er Folketinget, der optræder som den relevante godkendelsesmyndighed – dvs. en forvaltningsmyndighed!".

Transportministeriet antager, at artiklens forfatter er bekendt med, men vælger ikke at nævne, at VVM-direktivet ikke er til hinder for, at en miljøgodkendelse kan gives via vedtagelsen af en lov i stedet for ved en administrativ tilladelse, jf. direktivets art. 2, stk. 5. Det kræver dog, at det følger procedurerne i direktivet, hvilket er inkorporeret i bekendtgørelse om vurdering af virkning af miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn mv., som netop er den bekendtgørelse, som Trafikstyrelsen følger.



Endvidere er det ikke ualmindeligt, at miljøgodkendelsen gives i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægslove. Der kan f.eks. henvises til seneste lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn.

**3) Under pkt. 1.2 står der følgende:**

”Lynetteholmen kan efter lovforslaget etableres ved opfyldning af et nærmere angivet havneareal med overskudjord. Det etableres som et kystlandskab med et nyt boligområde, jf. lovforslagets § 1, nr. 1-2.”.

Det er forkert, når der i artiklen står omtalt, at der etableres et kystlandskab med et nyt boligområde. Lovforslaget giver ikke hjemmel til, at der kan ske byudvikling på Lynetteholm.

**4) Under pkt. 1.2 står der følgende:**

”Loven skal – når forslaget er vedtaget – sikre Udviklingsselskabet ret til at etablere nye arealer efter opfyldning af dele af Københavns Havn til etablering af boliger og virksomheder, der kan sælges på markedsvilkår, samt sikre finansieringen både af den tidligere investering i Cityringen og andre nødvendige investeringer infrastruktur.”

Det er ikke korrekt, at loven giver hjemmel til, at By & Havn må byudvikle på Lynetteholm. Loven hjemler, at By & Havn må anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn, jf. § 1, stk. 1, nr. 1. I den forbindelse bemyndiges selskabet til at etablere den østlige del som et kystlandskab, jf. § 1, stk. 1, nr. 2.

**5) Under pkt. 1.2 står der følgende:**

”Det fremgår endvidere i lovforslaget om ”miljøgodkendelsen”, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan oprette et nyt datterselskab, Lynetteholmen I/S, der skal forestå selve anlægsarbejdet”.

Det bemærkes for en god ordens skyld, at det er korrekt, at et sådan selskab er omtalt. Der er i lovforslagets almindelige bemærkninger under pkt. 2 om lovforslagets baggrund, hvor det står omtalt, at det følger af den politiske aftale af 25. oktober 2018, at der skal oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen. Det samme gør sig gældende i de specielle bemærkninger til § 16.



Lovforslaget indeholder ikke en hjemmel til at oprette et sådant selskab.

**6)** Under pkt. 3 er det nævnt, at der aktuelt foreligger to indbyrdes uafhængige miljøkonsekvensrapporter.

For en god ordens skyld bemærkes det, at et supplerende tillæg, som bl.a. omhandler de samlede og indbyrdes kumulative påvirkninger af projektet, efterfølgende har været i offentlig høring, hvor fristen for høringssvar var søndag d. 2. maj 2021.

**7)** Under pkt. 3 står der følgende:

”Der er således udarbejdet én miljøkonsekvensrapport, der vedrører uddybning af sejlrende og klapning, der var i høring i perioden 30. november 2020 til 25. januar 2021, hhv. én miljøkonsekvensrapport, der vedrører klimasikring, areal til byudvikling, disponering af overskudsjord og bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur.”.

Det er ikke korrekt, når der står skrevet, at den ene miljørapport omhandler areal til byudvikling og bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur. Rapporten omhandler de miljømæssige konsekvenser af etableringen af halvøen Lynetteholm.

**8)** Under pkt. 3 står der:

”Det fremgår af lovforslaget, at store dele af projektet – herunder den omfartsvej, der skal etableres – ikke er omfattet af de to foretagne miljøkonsekvensvurderinger, ligesom lovforslaget lægger op til, at der kan foretages ændringer efterfølgende, som eventuelt skal underkastes en selvstændig miljøkonsekvens- og habitatvurdering.”

Det er faktisk forkert. Lovforslaget omtaler ikke en omfartsvej – der tænkes formentlig på Østlig Ringvej.

Endvidere bemærkes det for en god ordens skyld, at den sidste del af det citerede kan læses sådan, at lovforslaget skulle indeholde en hjemmel til, at en Østlig Ringvej vil kunne etableres med hjemmel i anlægsloven. Det er der ikke hjemmel til i loven.

**9)** Under pkt. 3 står der følgende:

”Der henvises ifm. høring af rapporterne som det relevante retlige grundlag for de foretagne miljøkonsekvensvurderinger til Espoo-



konventionen – der er en folkeretlig aftale – og ikke det langt mere forpligtende VVM-direktiv.

Det er ikke korrekt, hvilket man også kan se af Trafikstyrelsens høringsbrev af 30. november 2020. En kopi vedlægges.

**10)** Under pkt. 3 står der følgende:

”VVM-direktivet indeholder endvidere krav om, at der skal sikres en funktionel uafhængighed i forholdet mellem den udførende og den besluttende myndighed, ligesom der er et krav om, at miljøkonsekvensvurderingen skal udarbejdes og betales af bygherren, der i denne sammenhæng må antages at være Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Hvis myndighederne udfører undersøgelserne for bygherren er det ulovlig statsstøtte.”

Transportministeriet kan forsikre, at behandlingen af miljøvurderingerne er sket i overensstemmelse med reglerne. Herunder har By & Havn stået for undersøgelserne, herunder også for betaling heraf.

**11)** Under pkt. 3.1 står der følgende:

”Den første miljøkonsekvensvurdering, der i opstartsfasen blev foretaget af Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen, startede som en koordineret proces, som Trafikstyrelsen senere gennemførte som hovedansvarlig for den samlede vurderingsproces.”.

For klarhedens skyld bemærker Transportministeriet hertil, at der forud for igangsættelsen af miljøvurderingerne var drøftelser mellem Transportministeriet og Miljøministeriet vedrørende mulighederne for at lave en samlet miljøproces af:

- 1) Jordopfyldet i Københavns Kommunes område.
- 2) Nyttiggørelsesprojektet.
- 3) Adgangsvejen.

Drøftelserne endte ud i, at det blev besluttet, at kompetencen blev samlet i Trafikstyrelsen, men det var under den forudsætning, at Miljøstyrelsen varetog det miljøfaglige ansvar i sagen i forhold til nyttiggørelsesdelen.

Ved brev af 2. juli 2020 delegerede miljøministeren Københavns Kommune myndighedskompetence efter henholdsvis miljøvurderingsloven og miljøbeskyttelsesloven til Trafikstyrelsen.



Forud for høringerne af miljøvurderingerne har der løbende været afholdt møder med deltagelse fra By & Havn, Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen.

**12)** Under pkt. 3.1. står der følgende:

”Den 31. marts 2021 offentliggjorde Trafikstyrelsen en sammenfattende redegørelse ”Miljørapport for etablering af Lynetteholm, samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning”, der er en tilføjelse til den første miljøkonsekvensvurdering. Tilføjelserne er bl.a. begrundet i kommentarer, som er modtaget fra Miljøstyrelsen. Det oplyses i rapporten, at høringen er foretaget efter Espoo-konventionen, og at der er modtaget ca. 900 høringssvar, som indgår som bilag.”.

Transportministeriet henviser til sin kommentar under pkt. 11 vedrørende påstanden om, at der er foretaget høring af offentligheden efter Espoo-konventionen. Ministeriet skal for en ordens skyld bemærke, at det af rapportens s. 6 fremgår at:

*”Offentlig høring af miljøkonsekvensrapporten samt temarapporten Miljøkonsekvensrapporten har været i offentlig høring og i høring hos berørte myndigheder samt ESPOO-høring i Sverige i perioden fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021. Temarapporten har været i høring fra 23. december 2020 til 17. februar 2021. Trafikstyrelsen har modtaget ca. 900 høringssvar, som alle er listet i bilag 1 ”Oversigt over indkomne høringssvar”. Den sammenfattende redegørelse vil sammen med miljøkonsekvensrapporten, temarapporten og implementeringsredegørelsen indgå i beslutningsgrundlaget for vedtagelse af lov om anlæg af Lynetteholm.” [ministeriets understregning]*

Det kan efter ministeriets opfattelse vanskeligt læses på anden måde, end at høring efter Espoo-konventionen er en del af grundlaget for høringerne.

**13)** Under pkt. 3.1 står der følgende:

”Hvordan sådanne aktiviteter kan foregå uden negativ påvirkning, er vanskeligt at forestille sig. Når man sammenholder med alle de øvrige vurderinger, som indgår i forberedelsen af lovforslaget – som alle når frem til, at der ikke er tale om nogen påvirkning, der vil være i strid med de miljøkvalitetskrav, der er opstillet i miljødirektiverne – er det på den anden side ikke så overraskende, at det også er resultatet ift. vandrammedirektivet og havstrategirammedirektivet.



Det kan imidlertid betvivles, at den påvirkning, der er tale om i de ca. 30 år, anlægsprojektet forudsættes at vare – dvs. længe efter, at der senest i november 2027 skal være opnået en god økologisk og god kemisk tilstand i de relevante vandområder – vil være i overensstemmelse med vandrammedirektivets artikel 4 [...]”.

For en ordens skyld bemærker Transportministeriet, at der i forbindelse med den supplerende høring d. 31. marts 2021 bl.a. blev sendt et dokument ud omhandlende ”Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm”.

Herudover bemærkes det, at der indarbejdes et vilkår i implementeringsredegørelsen – efter ønske af Miljøministeriet – som netop skal sikre, at projektet ikke indebærer en forringelse af kystvandenes økologiske tilstand eller hindre opfyldelse af miljømålet god økologisk tilstand i 2027 og senere. Vilkåret er juridisk bindende for bygherre.

**14)** Under pkt. 3.1 står der følgende:

”Det, Trafikstyrelsen oplyser om Miljøstyrelsens kommentar til indsigelsen, er ikke baseret på en habitatvurdering. Reglerne om håndtering af havbundsmateriale er i øvrigt fastlagt ved en bekendtgørelse om bypass, nyttiggørelse og klapning af optaget havbundsmateriale, som burde være fulgt, idet reglerne først ophæves ift. Lynetteholmprojektet, når Folketinget vedtager anlægsloven. Vurderingen af ansøgningerne skal foretages med respekt for de for området opstillede miljømål ift. kvaliteten af havmiljøet samt respekt for habitatreglerne.”

Transportministeriet har forstået på By & Havn, som har stået for udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingerne, at der har været drøftelser med Miljøstyrelsen om vurderingernes indhold, da Miljøstyrelsen af fagmyndighed for klapning.

**15)** Under pkt. 3.1. står det nævnt, at det fremgår, at ministeriet skulle have modtaget mere end 800 høringssvar i forbindelse med den offentlige høring af lovforslaget. Der blev dog modtaget ca. 130 høringssvar til lovforslaget, men det kan oplyses, at Trafikstyrelsen modtog ca. 900 høringssvar til den første miljøkonsekvensrapport.

**16)** Under pkt. 3.4. står der følgende:

”Det fremgår af Trafikstyrelsens supplerende sammenfattende miljøredegørelse af 31. marts 2021, at miljøkonsekvensrapporterne,



temarapporten, den sammenfattende redegørelse og implementeringsredegørelsen vil blive en del af Folketingets beslutningsgrundlag ved behandling af forslag til lov om anlæg af Lynetteholm. De nævnte elementer har ikke været underkastet en samlet høring – implementeringsredegørelsen synes endvidere ikke forudsat underkastet en offentlig høringsproces.

Transportministeriet bemærker hertil, at de supplerende høringer er foretaget netop på baggrund af indkomne høringssvar, hvoraf det er udledt, at der var mangler, som påkrævede en supplerende høring. Ministeriet kan ikke udlede af gældende ret, at der skal ske en samlet høring af materialet på samme tid.

Det bemærkes, at implementeringsredegørelsen var i offentlig høring i perioden 21. april til 5. maj 2021.

**17)** Under pkt. 4 omtales et notat udarbejdet af Transportministeriets Lovkontor. Herunder synes forfatteren at benytte en henvisning i ministeriets notat ukorrekt.

I artiklen henvises til et citat fra ministeriets notat, hvor der står følgende:

*”Det er dog en forudsætning herfor, at eventuelle kommende projektdele eller projekter endnu ikke er planlagt. Begrundelsen herfor er, at ved en screening af, om en projektdel eller et projekt skal undergives en miljøvurdering, kan der i sagens natur alene medtages øvrige projektdele eller projekter, som er planlagt på det pågældende tidspunkt, herunder alene oplysninger herom, som er tilgængelige på det pågældende tidspunkt. Det vil selv sagt ikke være muligt at vurdere ikke-planlagte projekters indvirkning på miljøet.”*

Herefter anføre det, at argumentationen støttes med formuleringen ”i den retning ligeledes VVM-direktivets bilag I, nr. 24 og bilag II, nr. 13 a og sag C-2/07”, hvorefter forfatteren påpeger, at intet heri støtter det førnævnte citat.

Det er imidlertid ikke en korrekt gengivelse af ministeriets notat, da henvisningen ikke benyttes til at understøtte argumentationen i citatet oven for.

**18)** Under pkt. 5 gennemgås diverse love, som loven fraviger. Det bemærkes dog, at gennemgangen ikke er i overensstemmelse med den version af lovforslaget, som er fremsat for Folketinget. Det antages, at der er taget udgangspunkt i høringsversionen.