



Fremsat den 28. april 2021 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om anlæg af Lynetteholm

Kapitel 1

Anlæg af Lynetteholm

§ 1. Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til at:

- 1) Anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn.
- 2) Etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab.
- 3) Anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og ikke rensningsegnet forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaikaj.
- 4) Anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, jf. nr. 3, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vej dæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst.
- 5) Benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejdskaikaj.
- 6) Foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden (Svælget).
- 7) Foretage klappning af materiale i Køge Bugt.

Stk. 2. Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af projektet, jf. stk. 1, nr. 1-7.

Stk. 3. Lynetteholm, jf. stk. 1, nr. 1, ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Stk. 4. Kort over de anlæg, der er nævnt i stk. 1, nr. 1-5, fremgår af bilag 1.

Stk. 5. Kort over uddybning, jf. stk. 1, nr. 6, fremgår af bilag 2.

Stk. 6. Kort over klappning, jf. stk. 1, nr. 7, fremgår af bilag 3.

§ 2. Adgangsvejen, dæmninger samt oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er private veje. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er, bortset fra vejstrækningen på Kraftværkshalv-

øen fra Prøvestenskanalen til og med Vindmøllevej, ejer heraf.

Stk. 2. Den del af adgangsvejen, der er beliggende på matrikel nr. 696 Christianshavns Kvarter, København, og dæmningerne, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er byzone.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 3. Projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4.

§ 4. Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Stk. 3. Trafikstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse, jf. stk. 1, fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 2. Reglerne i bekendtgørelse 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 finder anvendelse.

Stk. 4. Trafikstyrelsens afgørelse efter stk. 2 og 3 og efter regler fastsat i medfør af stk. 6 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 2.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om

- 1) anmeldelse efter stk. 1 af ændringer eller udvidelser af projektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafikstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 3,
- 3) gennemførelse af Trafikstyrelsens vurdering efter stk. 3 og om indholdet af miljøkonsekvensvurderingen,
- 4) vilkår for tilladelse efter stk. 2,
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 2 og 3 og af supplerende miljøkonsekvensvurderinger, og
- 6) gebyrer til dækning af Trafikstyrelsen behandling af anmeldelser og tilladelser efter stk. 1 og 2.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter § 26, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v., § 27, § 28, stk. 1 og 2, og § 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, § 8 i lov om forurenede jord og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumsloven finder ikke anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages ved gennemførelsen af projektet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

§ 6. Transportministeren kan for en begrænset periode fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af projektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenede jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Transportministeren kan for en begrænset periode fastsætte regler om, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører projektet nævnt i § 1.

Stk. 4. Transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter lovene nævnt i stk. 1, inden for Københavns Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

§ 7. §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af projektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 4.

§ 8. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra projektet nævnt i § 1. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af projektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Kompensation

§ 9. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 8, fastsætter ministeren samtidig regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde kompensation til beboere, som kan udsættes for gener som følge af reglerne. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 3. Opnås der ikke en aftale mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og den berettigede efter stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.

Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Stk. 6. Har transportministeren fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlæggelsen af projektet.

Kapitel 4

Eksisterende tilladelser

§ 10. Trafikstyrelsen og Naturstyrelsen kan helt eller delvis tilbagekalde eksisterende tilladelser, såfremt tilladelsen vedrører anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til projektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Udgør tilbagekaldelsen, jf. stk. 1, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Kapitel 5

Ledningsarbejder og ekspropriation

§ 11. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Udviklingsselskabet By og Havn I/S under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 12. I forbindelse med gennemførelsen af projektet nævnt i § 1 skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, træffe afgørelse om gennemførelse anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejeren regning.

Stk. 4. Beslutter transportministeren at udføre ledningsarbejder, jf. stk. 3, kan ministeren overlade udførelsen af arbejdet til Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

§ 13. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

§ 14. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de

arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale herom.

§ 15. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer m.v. efter § 10, stk. 2, § 13, stk. 1 og § 14, stk. 1.

Kapitel 6

Udviklingsselskabet By & Havn I/S og finansiering

§ 16. Udviklingsselskabet By & Havn I/S' rettigheder og pligter samt det ejerskab, der udøves over projektet efter denne lov, kan udøves af et datterselskab ejet af udviklingsselskabet.

§ 17. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder omkostningerne forbundet med projektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Københavns Kommune stiller en garanti for finansiering af etablering af den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab, jf. § 1, stk. 1, nr. 2.

Kapitel 7

Aftaler om jordtransport

§ 18. Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at

- 1) udpegede vejstrækninger ikke må benyttes til transport af jord, herunder på bestemte tidspunkter af døgnet,
- 2) udpegede ruter i Københavns Kommune skal benyttes til transport af jord, herunder på bestemte tidspunkter af døgnet,
- 3) transport af jord generelt ikke må ske på bestemte tidspunkter af døgnet i Københavns Kommune, eller
- 4) transport af jord foretages med pramme.

Stk. 2. Københavns Kommune kan i forbindelse med indgåelse af aftaler efter stk. 1 forpligte sig til at dække de dokumenterede meromkostninger, som aftalerne påfører leverandørerne.

Kapitel 8

Tilsyn, delegation og påbud

§ 19. Københavns Kommune fører tilsyn med overholdelsen af regler i lov om miljøbeskyttelse om støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af Lynetteholms perimeter på søterritoriet.

§ 20. Transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om udførelse af tilsyn efter stk. 1.

§ 21. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns

Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

§ 22. Transportministeren kan udstede påbud til Udviklingssekabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet, som nævnt i § 1, inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. § 3.

Stk. 2. Transportministeren kan udstede påbud til Udviklingssekabet By & Havn I/S om at overholde vilkår fastsat i afgørelser truffet i medfør af lovens § 4.

Stk. 3. Transportministeren kan udstede påbud til Udviklingssekabet By & Havn I/S om at foretage sådanne tilpasninger af gennemførelsen af projektet nævnt i § 1, som er nødvendige for at overholde de nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser, der varetages ved dispensationer og tilladelser efter bestemmelserne nævnt i § 5, stk. 1.

Kapitel 9

Straf

§ 23. Overtrædelse af § 4, stk. 1, eller manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 22, stk. 1-3, straffes med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Stk. 3. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Kapitel 10

Domstolsprøvelse

§ 24. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

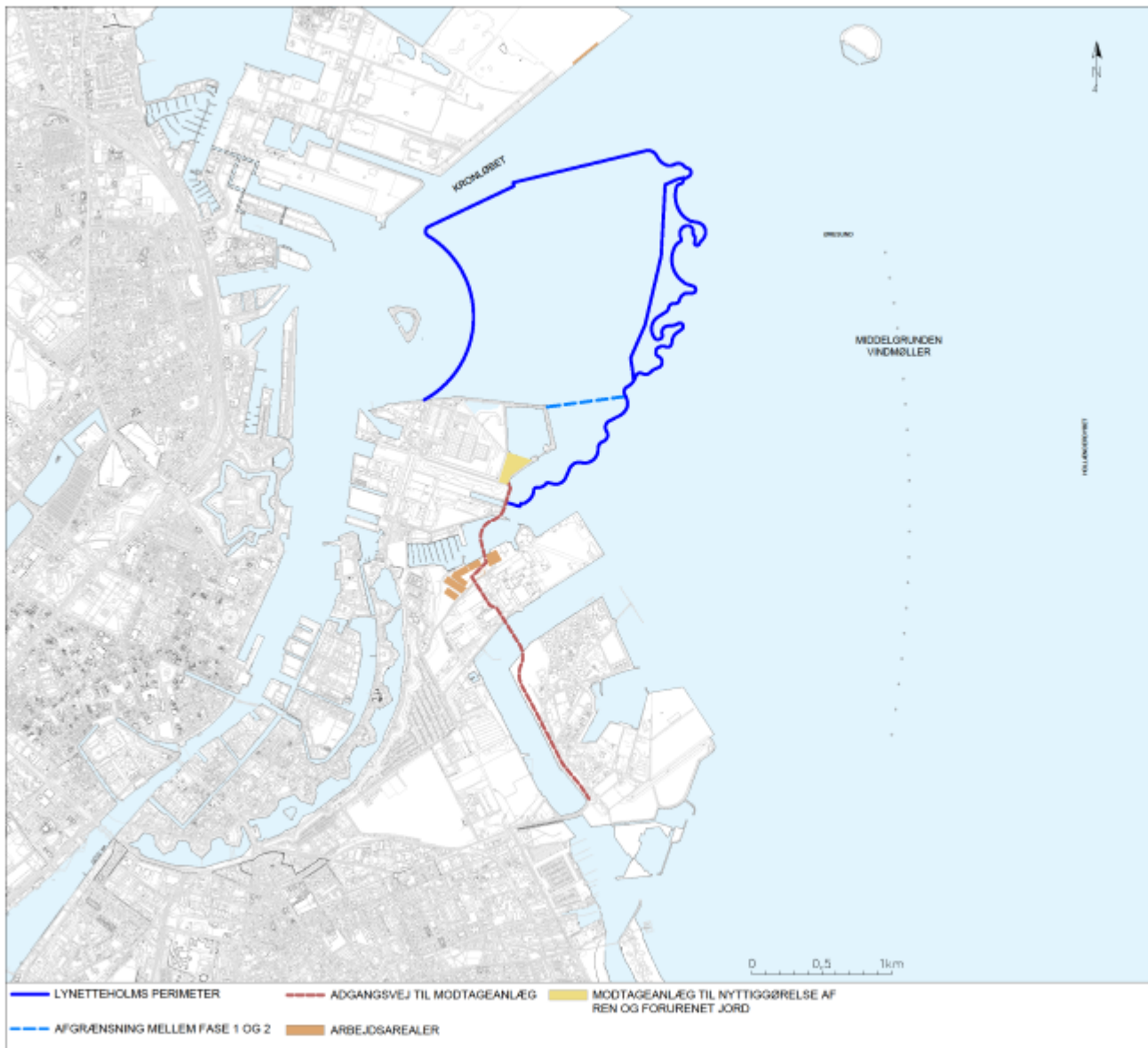
Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 11

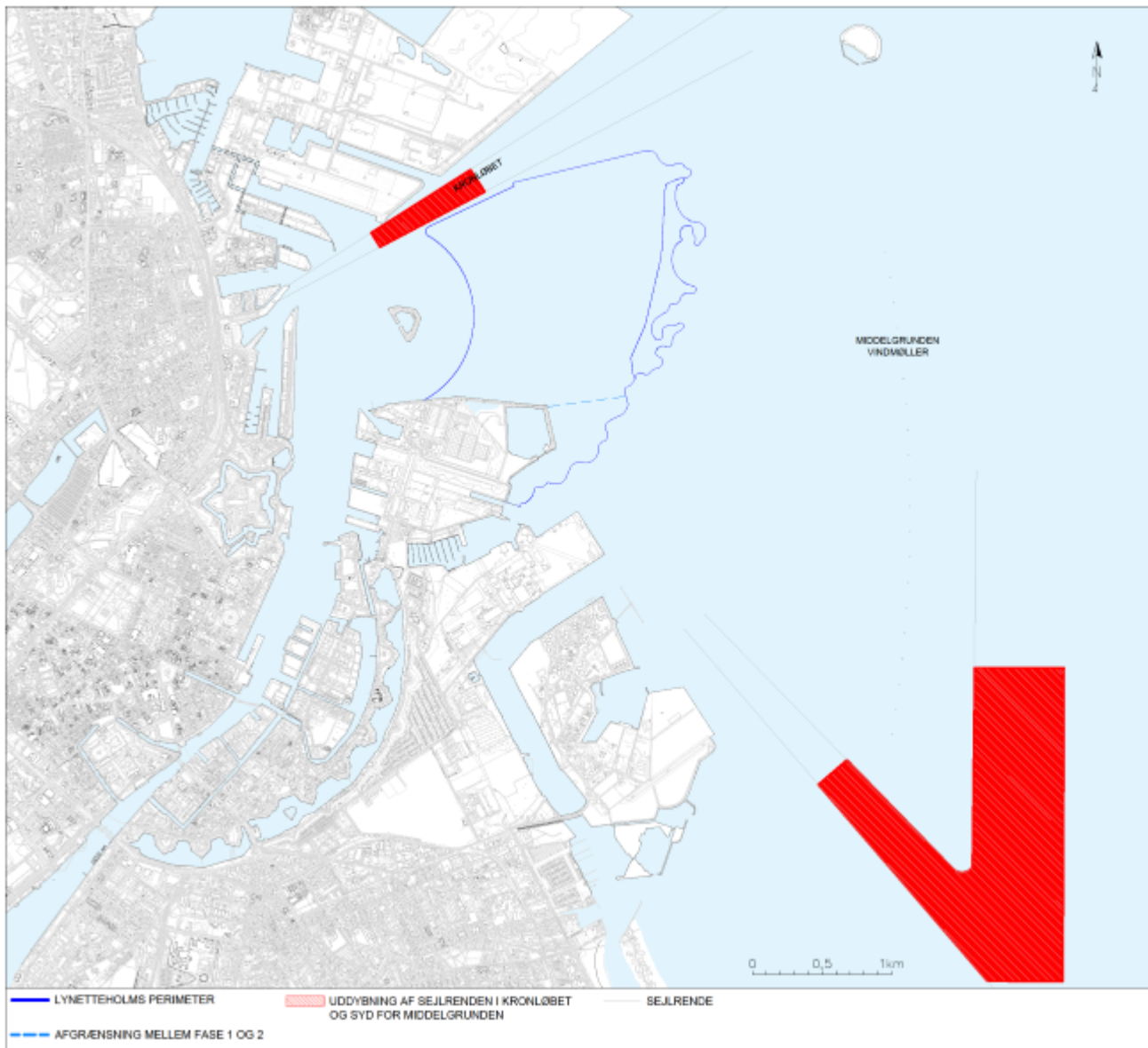
Ikrafttræden

§ 25. Loven træder i kraft den 1. juli 2021.

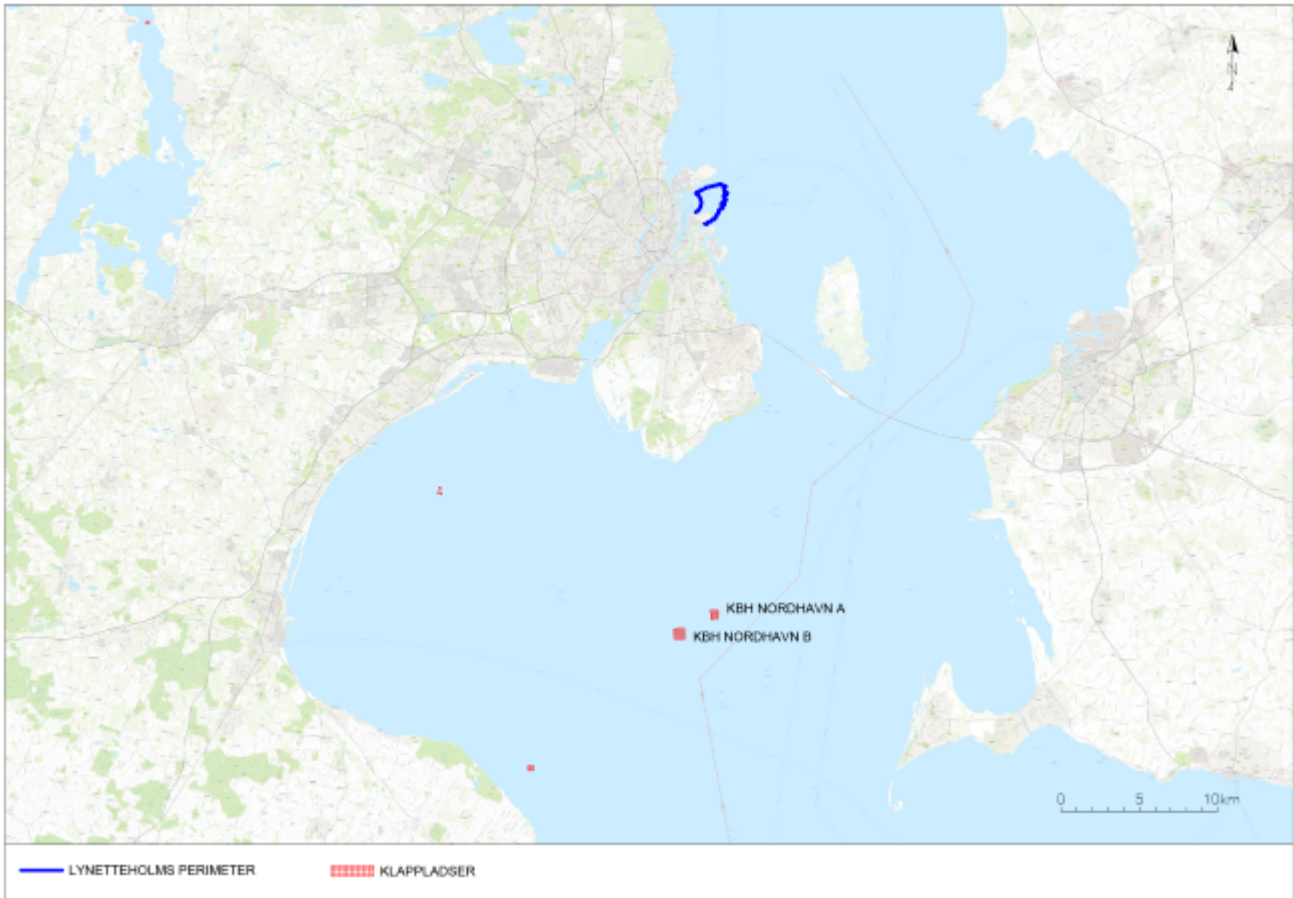
Bilag 1



Bilag 2



Bilag 3



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets baggrund

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Projektet

3.1.1. Beskrivelse af projektet

3.1.1.1. Lynetteholm

3.1.1.2. Adgangsvej

3.1.1.3. Modtageanlæg

3.1.1.4. Anlæg af dæmning og oplukkelig bro

3.1.1.5. Uddybning af sejlrende

3.1.1.6. Klapping af materiale

3.2. Miljømæssige vurderinger

3.2.1. Gældende ret

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.3. Ekspropriation

3.4. Forholdet til anden lovgivning

3.4.1. Gældende ret

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.5. Ledninger

3.5.1. Gældende ret

3.5.1.1. Ledninger på land

3.5.1.2. Ledninger på søterritoriet

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4.1. Anlægsøkonomi

4.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

4.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

7. Klima- og miljømæssige konsekvenser

7.1. Trafik

7.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.1.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.2. Kystmorfologi

7.2.1. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

7.3. Sediment

7.3.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.3.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.3.3. Påvirkning fra uddybning og klapping

7.4. Landskab

7.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.4.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.5. Materielle goder

- 7.5.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.5.1.1. *Erhvervsfiskeri*
 - 7.5.1.2. *Infrastruktur og tekniske anlæg*
 - 7.5.1.3. *Havneområdet*
 - 7.5.1.4. *Erhverv på land*
 - 7.5.1.5. *Råstoffer*
- 7.5.2. *Påvirkning ved uddybning og klapning*
- 7.6. *Kulturarv og arkæologi*
 - 7.6.1. *Påvirkning i anlægsfasen*
 - 7.6.1.1. *Marin kulturarv*
 - 7.6.1.2. *Kulturarv på land*
 - 7.6.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
 - 7.6.2.1. *Marin Kulturarv*
 - 7.6.2.2. *Kulturarv på land*
 - 7.6.2.3. *Påvirkning ved uddybning*
- 7.7. *Hydrografi*
 - 7.7.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.7.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
- 7.8. *Bundvegetation og bundfauna*
 - 7.8.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.8.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
 - 7.8.3. *Påvirkning ved uddybning og klapning*
- 7.9. *Fisk og marine pattedyr*
 - 7.9.1. *Fisk*
 - 7.9.1.1. *Påvirkning i anlægsfasen*
 - 7.9.1.2. *Påvirkning i driftsfasen*
 - 7.9.1.3. *Påvirkning ved uddybning og klapning*
 - 7.9.2. *Marine pattedyr*
 - 7.9.2.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.9.2.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
 - 7.9.2.3. *Påvirkning ved uddybning og klapning*
- 7.10. *Fugle*
 - 7.10.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.10.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
 - 7.10.3. *Påvirkning ved uddybning og klapning*
- 7.11. *Natur på land*
 - 7.11.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
- 7.12. *Vandkvalitet*
 - 7.12.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.12.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
 - 7.12.3. *Påvirkning ved uddybning og klapning*
- 7.13. *Geologi og grundvand*
 - 7.13.1. *Påvirkninger i anlægsfasen*
 - 7.13.1.1. *Geologi*
 - 7.13.1.2. *Grundvand*
 - 7.13.2. *Påvirkninger i driftsfasen*
 - 7.13.2.1. *Geologi*
 - 7.13.2.2. *Udsivning gennem havbunden*

- 7.13.2.3. Grundvand
- 7.14. Støj og vibrationer
 - 7.14.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.14.1.1. Støj
 - 7.14.1.2. Vibrationer
 - 7.14.2. Påvirkninger fra driftsfasen
 - 7.14.2.1. Støj
 - 7.14.2.2. Vibrationer
- 7.15. Klima og luftkvalitet
 - 7.15.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.15.1.1. Lokal luftkvalitet
 - 7.15.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 7.15.2.1. Projektets emissioner
 - 7.15.2.2. Lokal luftkvalitet
 - 7.15.2.3. Jordtransport til Lynetteholm
 - 7.15.2.4. Kvælstofdeposition
- 7.16. Forurenet jord
 - 7.16.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.16.2. Påvirkninger i driftsfasen
- 7.17. Sejladsmæssige forhold
 - 7.17.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.17.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 7.17.3. Påvirkning ved uddybning og klapning
- 7.18. Befolkning og menneskers sundhed
 - 7.18.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.18.1.1. Rekreative forhold
 - 7.18.1.2. Befolkning, bolig og menneskers sundhed
 - 7.18.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 7.18.2.1. Rekreative forhold
 - 7.18.3. Påvirkning ved uddybning og klapning
- 7.19. Natura 2000
 - 7.19.1. Natura 2000-område N141 (Brobæk Mose og Gentoft Sø)
 - 7.19.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.19.1.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 7.19.2. Natura 2000-område N142 (Saltholm og omkringliggende hav)
 - 7.19.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.19.2.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 7.19.2.2.1. Marine naturtyper
 - 7.19.2.2.2. Arter
 - 7.19.3. Natura 2000-område N143 (Vestamager og havet syd for)
 - 7.19.4. Natura 2000-område N144 (Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave)
 - 7.19.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen
 - 7.19.4.2. Påvirkninger i driftsfasen
 - 7.19.5. Påvirkning fra uddybning og klapning
- 7.20. Havstrategiens miljømål
- 7.21. Katastroferisici og ulykker
 - 7.21.1. Fysiske skader

7.21.2. Stormflod

7.22. Afværgeforanstaltninger og overvågning

8. Forholdet til EU-retten

8.1. VVM-direktivet

8.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

8.3. Århuskonventionen

8.4. Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S anlægger en ny ca. 2,8 km² halvø i Københavns Havn i forlængelse af Refshaleøen, som i den østlige del af halvøen skal være et kystlandskab. Lynetteholm skal opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter.

Lovforslaget giver endvidere hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af såvel ren som ikke rensningsegnet forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj. Herudover kan selskabet anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværks-halvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margrethe-holm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst. Endvidere giver lovforslaget hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udbyde sejrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden. Endelig giver lovforslaget hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan foretage klappning af materialer i Køge Bugt.

Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger, som er foretaget i miljøkonsekvensrapporterne til projektet.

Til brug for anlæggelsen af Lynetteholm indeholder lovforslaget herudover en række bestemmelser, som regulerer projektet i forhold til miljø og planlægning, ledningsarbejder m.v.

Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i plan-, natur- og miljølovgivningen, herunder en mulighed for at afskære klageadgange, hvilket hænger sammen med, at projektet med dette lovforslag vedtages i enkeltheder af Folketinget.

Anlægsloven skal således udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Det betyder, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke vil skulle indhente diverse administrative tilladelser, idet disse gives med anlægslovens ikrafttræden. Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljø-

mæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, ikke varetages i projektet. De nævnte hensyn, herunder hensyn som kan følge af direktivmæssige forpligtelser, varetages i stedet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i projektet efter reglerne i anlægsloven.

2. Lovforslagets baggrund

Den 5. oktober 2018 indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) en principaftale med Københavns Kommune om etableringen af en ny halvø i Københavns Havn. Lynetteholm anlægges med overskudsjord fra bl.a. byggeri i byen, der dermed dækker Københavns Kommunes behov for at komme af med jord i mange år fremover. Lynetteholm vil ligeledes bidrage til at klimasikre København mod stormflod fra nord. Endvidere kan halvøen på længere sigt udvikles til en ny, attraktiv bydel.

Den 25. oktober 2018 indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti aftale om Erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen.

Det følger bl.a. af sidstnævnte aftale, at parterne noterede sig, at regeringen havde indgået en principaftale med Københavns Kommunes overborgmester om anlæg af Lynetteholm. Parterne var enige om at tilslutte sig indholdet i denne aftale. Anlægget af Lynetteholm vil kunne bidrage til at løse en række udfordringer i hovedstaden. Projektet vil bl.a. kunne skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af og skaffe finansiering til nødvendige investeringer i infrastruktur, indgå som et led i klimasikringen af København mod stormflod fra nord og give mulighed for at udflytte visse havneaktiviteter fra Inderhavnen.

Det følger endvidere af aftalen, at der skal oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen.

Forud for anlægsloven er der udført miljøkonsekvensvurderinger af projektet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Undersøgelserne består af miljøkonsekvensrapporten

om anlæg af Lynetteholm fra november 2020, tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klappning af havbundsmateriale fra december, som supplerede med vurderinger af klappingens påvirkning af målopfyldelsen for havstrategidirektivet. Og endelig tillæg til miljøkonsekvensrapporterne vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender fra marts 2021.

Miljøkonsekvensrapporterne med tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring.

Rapporten om anlæg af Lynetteholm var i høring i perioden fra 30. november 2020 til 25. januar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der er også afholdt digitale borgermøder.

Rapporten om uddybningen af sejlrenden og klappning af materiale var i høring i perioden fra 22. december 2020 til 17. februar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Endelig blev et tillæg vedrørende vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender sendt i offentlig høring den 31. marts 2021 med frist for bemærkninger den 2. maj 2021. Tillægget er tilgængeligt elektronisk på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Herudover er der udarbejdet en implementeringsredegørelse som indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet. Redegørelsen tilsendes Folketinget som led i behandlingen af lovforslaget og vil være tilgængelig på Folketingets hjemmeside. Implementeringsredegørelsen vil forud for oversendelsen til Folketinget også have været i offentlig høring.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Projektet

Lovforslaget omfatter anlægget af Lynetteholm i Københavns Havn indeholdende et kystlandskab i den østlige del af halvøen, anlæg af et midlertidigt modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenede jord på Refshaleøen, anlæg af en adgangsvej til modtageanlægget via Prøvestenen og på Kraftværkshalvøen omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdamning på ydersiden af Refshaleøen. Der henvises til lovforslagets kortbilag 1.

Herudover indeholder projektet også uddybningen af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden samt klappning af havbundsmateriale i Køge Bugt. Der henvises til lovforslagets kortbilag 2.

Projektet er opdelt i en anlægsfase og driftsfase. Anlægsfasen omfatter konstruktion af Lynetteholms afgrænsning (perimeter) samt ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurenede jord med henblik på opfyldning af Lynetteholm.

3.1.1. Beskrivelse af projektet

3.1.1.1. Lynetteholm

Lynetteholm planlægges etableret som et ca. 2,8 km² opfyldt område øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen.

Lynetteholms omkreds, perimeteren, har en længde på omkring 7 km, hvoraf hovedparten består af en dæmning med sten på ydersiden. Mod nord anlægges perimeteren som en spunsvæg, en såkaldt fangedæmning. Anlægsarbejderne med etablering af halvøens afgrænsning forventes sat i gang ultimo 2021 og vil løbe indtil 2025.

Den østlige perimeter etableres med et kystlandskab, hvor perimeterkonstruktionerne består af dæmninger med stenbeskyttelse, dæmninger med foranliggende sandstrande eller stenstrande samt kystfremspring, som skal sikre de etablerede strande. Kyststrækningen vil variere mellem dæmninger med stenbeskyttelse, stenstrande og sandstrande i varierende hældninger og vil sammen med det bagvedliggende landskab fungere som klimasikring for Lynetteholm og København. Kystlandskabet designes med udgangspunkt i en såkaldt naturbaseret klimasikring, hvor landskabet smidigt kan tilpasses med lokale forhøjninger og nye landskabstyper i takt med et stigende havspejl og samtidig give rekreativ værdi.

Der er gytje på store dele af havbunden, hvor Lynetteholm foreslås placeret. Gytje er blød bund, der er dannet på havbunden af transporteret organisk materiale. For at undgå, at der opstår stabilitetsbrud og sætninger i konstruktionerne til Lynetteholms perimeter, er det nødvendigt at udskifte gytjen på havbunden med marint sand, hvor perimeterkonstruktionen foreslås anlagt.

Lynetteholm skal opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter i hovedstadsområdet, herunder metrobyggeriet, som producerer store mængder overskudsjord. Da KMC jorddepot i Nordhavn snart er fyldt op, er der brug for, at der kan modtages jord i Lynetteholm, inden hele perimeteren er etableret. Derfor planlægges nyttiggørelsesanlægget opført med to jordopfyldningsfaser, som adskilles af en intern væg.

Opfyldning i den første fase sker i et mindre område tæt på modtageanlægget på Refshaleøen. Foruden overskudsjord fra København skal Lynetteholm i første fase modtage jord fra KMC Nordhavn, som frem til medio 2022 forventer at mellemdeponere ca. 2,7 mio. ton forurenede jord, fordi deponeringsanlæggets kapacitet i Nordhavn er opbrugt.

Arealet, som skal benyttes i første fase, er beregnet til at kunne indeholde ca. 4,3 mio. m³, svarende til ca. 8,6 mio. tons.

Den nordlige afgrænsning af arealet foreslås udført som en intern spunsvæg og placeres ca. 50 meter fra den eksisterende udløbsledning fra renseanlægget Lynetten. Indretningen og udnyttelsen af første fase tager højde for behovet for at

forstærke/udskifte den omtalte udløbsledning samt at flytte ledningens udløb længere ud i Øresund.

Under opfyldningen af arealet i første fase forventes der en årlig udledning af overskudsvand på ca. 2 mio. m³ svarende til den mængde jord, som forventes modtaget om året samt den årlige nettonedbør på arealet. Mængden af overskudsvand afhænger af, hvor meget jord der modtages om året. Derfor kan udledningsmængden variere fra 1,6 mio. m³/år til 2,3 mio. m³/år. Udledningen forventes at ske øst for Lynetteholm.

Det er forventningen, at opfyldningen under første fase kan begynde i 2023.

I forhold til anden fase, når hele Lynetteholms perimeter er etableret, kan der ske opfyldning inden for dette område. Opfyldningen vil ske med både ren og forurenede jord, som ikke vil blive holdt adskilt. Den forurenede jord til opfyldt i Lynetteholm er ikke-rensningsegnet forurenede jord, som ind til nu har kunnet opfyldes i Nordhavnsdepotet for forurenede jord. Jord fra byggepladser, der er mere forurenede end modtagekriterierne tillader, skal køres til et jordbehandlingsanlæg til rensning. Modtagekriterierne fremgår af implementeringsredegørelsen, og er fastsat af Miljøstyrelsen. De øverste 2 meter slutafdækning (af nyttiggørelsesanlægget, som slutter i maks. Kote +4,0 DVR90) vil blive opfyldt med ren jord.

Overskudsvand fra opfyldningen i anden fase udledes til havet dels via udledningen gennem en udløbsledning og dels via diffus udsivning gennem perimeteren. De årlige forventede mængder overskudsvand svarende til den modtagne jordmængde og den årlige nettonedbør på arealet. Mængden af overskudsvand afhænger af hvor meget jord der modtages om året. Derfor kan udledningsmængden variere fra 1,4 mio. m³/år til 2,2 mio. m³/år.

Det er forventningen, at opfyldningen under anden fase kan begynde ultimo 2024 eller primo 2025.

3.1.1.2. Adgangsvej

Transport af jord til Lynetteholm med lastbil foreslås transporteret via Prøvestenen, hvor der anlægges en ny vej langs Prøvestenskanalen uden for ISPS-sikringen, og derefter på dæmning over til Kraftværkshalvøen, tværs over denne, øst om Amager Ressourcecenter og videre på dæmning med oplukkelig bro over indsejlingen til Margretheholm havn. Vejen anlægges med et vejudlæg på 9 meter.

Delstrækninger:

- Nyt signalkryds og vej langs med den vestlige side af Prøvestenen ud mod Prøvestenskanalen. Langs vejens vestside placeres et hegn mod ISPS-området. Vejen anlægges i en sådan afstand fra Prøvestenskanalen, at der vil være plads til en støjvold.
- Ny dæmning over Prøvestenskanalen. Der anlægges en åbning under dæmningen for at sikre vandgennemstrøm-

ning i Prøvestenskanalen og for at tilgodese ud- og indsejling til Københavns Motorbådsklub.

- Krydsning af Kraftværkshalvøen via Kraftværksvej.
- Ny dæmning over indsejling til Margretheholm Havn til Refshalevej. Dæmningen anlægges med en oplukkelig bro, så masteskibe fra Margretheholm Havn kan passere vejen på hverdagsaftener og i weekenden, når vejen på dæmningen ikke anvendes til jordtransport. Udviklings-selskabet By & Havn I/S vil dog indgå i en dialog med brugere af Margretheholm Havn med henblik på at forhandle supplerende åbningstider.

Fra Refshalevej skal lastbilerne på en ny dæmning uden om B&Ws gamle dokport og herfra på ny vej dæmning til modtageanlægget.

Det bemærkes dog, at Københavns kommune med lovforslaget får mulighed for at indgå aftaler med jordtransportører om f.eks. at sejle jorden til Lynetteholm, jf. den foreslåede § 18.

3.1.1.3. Modtageanlæg

Der foreslås anlagt et modtageanlæg på Refshaleøen, hvor jorden kan vejes og eventuelt analyseres, inden den indbygges i Lynetteholm. Det er forventeligt, at modtageanlægget kun er placeret på Refshaleøen i en midlertidig periode, og at anlægget flyttes længere ud på Lynetteholm, efterhånden som der etableres egnede arealer som følge af opfyldningen.

Da kapaciteten i depotet i Nordhavn snart er opbrugt, er der behov for at modtage jord i Lynetteholm, inden hele perimeteren er anlagt. Modtageanlægget skal derfor være etableret og klar til drift, før hele Lynetteholms afgrænsning er anlagt, jf. afsnit 3.1.1.1 om faseinddelingen af jordopfyldet.

Modtageanlægget vil skulle omfatte:

- Administrationsbygning i to etager med kontorarbejdspladser, frokoststue/mødelokale, køkken, toiletter, omklædnings- og baderum. Bygningen udføres som en permanent bygning.
- Garage og værksted i hal med minimum 8 meter indvendig højde, rulleporte, depotrum og tæt gulv med opsamling af spild.
- Tre brovægte med selvbetjeningsterminaler.
- Bygning med vejebod med kontorarbejdspladser, toilet og bad. Fra bygningen skal der være udsyn over brovægtene, så de indkomne læs kan kontrolleres.
- Selvbetjent lastvognsvaskeanlæg med recirkulation af vaskevand.
- Modtageområdet sikres med indhegning og adgang via fjernbetjente rulleporte, og der etableres pladsbelysning af hele området på master af 6-8 meters højde.
- Alle belægnings på modtageområdet og på vaskepladsen forsynes med tæt belægning og opsamling af overfladevand. Dette ledes via sandfang og olieudskiller til kloak.

3.1.1.4. Anlæg af dæmning og oplukkelig bro

Som led i etableringen af adgangsvejen foreslås der etableret en dæmning på tværs af indsejlingen til Margretheholm Havn, der forsynes med en oplukkelig bro, så lystsejlere kan passere. Brohøjden er i størrelsesordenen 4,5 meter. Den præcise krydsning af Kraftværkshalvøen fastlægges efter nærmere dialog mellem Udviklingselskabet By & Havn I/S og relevante ledningsejere, herunder Amager Ressourcecenter (ARC), Energinet, Radius og HOFOR.

3.1.1.5. Uddybning af sejlrende

Aktiviteter, der knytter sig til kysten og adgangen til Øresund, vil blive påvirket af arealinddragelsen til Lynetteholm. Sejlads i Lynetteløbet vil således blive umuligt, hvorfor Kronløbet fremtidigt skal benyttes til både rekreativ og kommerciel sejlads, og der vil derfor være behov for uddybning af Kronløbet.

Som en konsekvens af etablering af Lynetteholm blokeres Kongedybet vest om Middelgrund, hvorfor skibstrafik til og fra Prøvestenen i fremtiden skal anløbe fra sydøst. Dette betyder at skibe sejlede fra og sejlede mod nord skal svaje omkring Sydkardinalen, i området benævnt Middelgrunden. I denne forbindelse uddybes havbunden i området for at udvide området hvori skibe kan svaje.

Området i Svælget er i dag en indsejling til Prøvestenen, hvorfor vanddybden i dele af området er tilstrækkeligt. Det foreslås at uddybe til en garanteret dybde på 12,8 meter.

Benyttes dette opnås en uddybningsmængde på 140.880 m³ fra Svælget og 28.180 m³ fra Kronløbet.

3.1.1.6. Klapping af materiale

I forbindelse med anlæg af Lynetteholms perimeter foreslås blød havbund skiftet ud med sand for at etablere stabilt underlag til dæmningerne, samt uddybning af sejlrenderne i Kronløbet og Svælget. De mest forurenede materialer, dvs. materialer som indeholder forurenende stoffer over øvre aktionsniveau og graves op fra havbunden, foreslås deponeret i det eksisterende havneslamsdepot på Refshaleøen, mens det planlægges at rene og lettere forurenede materialer klappes på to klapppladser i Køge Bugt: KBH Nordhavn A (KA) og KBH Nordhavn B (KB), jf. lovforslagets kortbilag 3.

Klappingen forventes foretaget med splitpram. Klapping foregår ved, at fartøjet sejler ind til den ønskede position på klapppladsen, hvor fartøjet tømmer sin last ud igennem bunden af skibet.

Mængden der skal klappes er omkring 2,5 mio. m³. Klappingen foretages over to år i perioderne oktober 2021 til marts 2022 og oktober 2022 til marts 2023.

3.2. Miljømæssige vurderinger

3.2.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og priva-

te projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters påvirkning på miljøet, er implementeret i diverse love, herunder lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 (herefter havneloven).

Det følger af artikel 2, stk. 5, i VVM-direktivet som ændret i 2014, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes. Denne bestemmelse indebærer, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national anlægslov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7).

Ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love blev § 1 a i havneloven ændret. Det følger nu af havnelovens § 1 a, at transportministeren fastsætter regler eller træffer bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale konventioner og EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov, herunder forordninger, direktiver og beslutninger om naturbeskyttelse på havneområder og procedurer for gennemførelse af vurderinger af indvirkninger på miljøet af offentlige og private projekter. Transportministeren fastsætter desuden regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter, hvis sådanne regler er nødvendige for at gennemføre eller anvende internationale konventioner og EU-regler om forhold, der er omfattet af denne lov.

I medfør af havnelovens § 1 a er bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 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, udstedt.

Det følger af bekendtgørelsens § 2, at bekendtgørelsen fastsætter bestemmelser om vurdering af virkninger på miljøet, herunder bestemmelser om virkning på miljøet i Natura 2000-områder, ved Trafikstyrelsens tilladelser til følgende projekter 1) Anlæg og udvidelse af erhvervshavne, jf. § 2, stk. 1 og 2, i lov om havne. 2) Udvidelse af Københavns Havn, jf. § 24, stk. 3, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. 3) Uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. inden for København Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S samt 4) Øvrige faste anlæg, som Trafikstyrelsen tillader.

Af bekendtgørelsens § 3, nr. 5, følger det, at der ved tilladelse ved anlægslov forstås Folketingets vedtagelse af en

anlægslov, der giver bygherren ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 2, stk. 1.

Det følger af bekendtgørelsens § 4, stk. 3, at projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Af § 10, stk. 6, følger det, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) Befolkning og menneskers sundhed. 2) Biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF. 3) Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima. 4) Materielle goder, kulturarv og landskabet. 5) Samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

Efter § 10, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af § 19, stk. 6, at ved projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Trafikstyrelsen miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger, før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 4, stk. 3. Trafikstyrelsen fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen.

Det følger af § 20, stk. 1, at kan et projekt omfattet af § 4 forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafikstyrelsen snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 3 og 4. Trafikstyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Det følger af § 20, stk. 4, at med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren, de oplysninger, der er nævnt i § 19, stk. 2, 5 og 6, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat. Fristen for afgivelse af bemærkninger fastsættes i overensstemmelse med § 38, stk. 6, 2. og 3. pkt. i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Bekendtgørelsens kapitel 7 omhandler overvågning, herunder fastsættelse af vilkår om overvågning.

Beskrivelsen oven for er de specielle regler omhandlende vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om admi-

nistration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

De generelle regler for miljøvurderinger findes i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 (herefter miljøvurderingsloven), hvoraf det følger af § 4, stk. 2, at lovens bestemmelser om offentlig høring, jf. § 35, ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved lov.

Med hjemmel i miljøvurderingsloven er bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, jf. bekendtgørelse nr. 244 af 22. februar 2021, udstedt.

Det følger af bekendtgørelsens § 1, at bekendtgørelsen fastsætter regler for ansøgninger og visse tilladelser om konkrete projekter, der er omfattet af miljøvurderingsloven. Bekendtgørelsens regler om samordning, digital høring og offentliggørelse finder anvendelse på såvel planer og programmer som på konkrete projekter.

Af § 7, stk. 3, fremgår det, at hvis to statslige myndigheder, to regioner eller to kommuner som kompetente myndigheder skal tillade et projekt efter lovens § 25, aftaler myndighederne fra sag til sag, hvilken myndighed der er ansvarlig for at gennemføre den samlede miljøvurderingsproces, og udarbejde den samlede vurdering af ansøgningen, jf. stk. 1.

Af § 7, stk. 1, følger, at ved anvendelsen af den fælles procedure er VVM-myndigheden ansvarlig for at sikre, at der gennemføres en samlet miljøvurderingsproces og en samlet myndighedsvurdering af den indsendte ansøgning efter miljøvurderingslovens § 18 og miljøkonsekvensrapport efter lovens § 20. Vurderingen udarbejdes af VVM-myndigheden. Den myndighed, som skal meddele tilladelse til projektet efter anden lovgivning, skal anvende VVM-myndighedens miljøvurdering af projektet som grundlag for sin afgørelse

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af projektet i alle dets enkeltheder ved lov bemyndiges Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. lovens kortbilag 1-3, projektbeskrivelsen i dette lovforslag, i miljøkonsekvensrapporterne samt den i lovbehandlingen indgåede implementeringsredegørelse inklusiv de vilkår, som er fastsat heri. Projektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med VVM-direktivet som ændret i 2014. Der henvises til afsnit 8 om forholdet til EU-retten.

Projektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af den vedtagne anlægslov, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan- og miljølovgivning

m.v., som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse m.v., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 5.

Projektets virkninger på miljøet er som anført beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. miljøkonsekvensrapporterne. Projektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Det påhviler således Udviklingsselskabet By & Havn I/S at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet, jf. også herved den foreslåede § 3 i lovforslaget.

Da beskrivelsen i lovforslaget – også under hensyn til projektets omfang – nødvendigvis må være overordnet, er der i tillæg til lovbemærkningerne og projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensvurderingerne udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af det projekt, som Folketinget vedtager, samt en opregning af de vilkår inden for hvilke, projektet skal gennemføres.

I implementeringsredegørelsen er der redegjort for, hvorledes varetagelsen af naturhensyn og gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske af hensyn til de relevante naturinteresser, som berøres af projektet. Formålet hermed er at sikre en effektiv og målrettet implementering af disse afværgeforanstaltninger under hensyn til, at dele af den almindelige miljølovgivning ikke finder anvendelse på projektet.

Implementeringsredegørelsen indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet, som Folketinget tilslutter sig, skal udmøntes i praksis. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er således forpligtet til at gennemføre projektet i overensstemmelse med såvel loven, herunder gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, som implementeringsredegørelsen.

Anlæggelse af Lynetteholm er et projekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Det kan formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger m.v. af det vedtagne projekt. Det kan derfor blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af projektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporterne, der ligger til grund for vedtagelsen af lovforslaget.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, såfremt der ikke er hjemmel i anlægsloven til, at en sådan ændring kan godkendes administrativt. Alternativt ville projektændringer kræve ændringer til anlægsloven. Derfor indeholder lovforslaget i § 4 en hjemmel til, at Trafikstyrelsen administrativt kan give tilladelse til projektændringer. Det er en forudsætning for, at Trafikstyrelsen kan give en tilladelse, at den ønskede ændring eller tilføjelse fortsat ligger inden for be-

myndigelsen i lovforslagets § 1, stk. 1, og de hensyn til den fravegne lovgivning, der skal varetages efter § 5, stk. 3.

I udgangspunktet vil et projekt, der både dækker havnens søområde, søterritoriet uden for havnen samt landområder, skulle vurderes efter de forskellige love, der implementerer VVM-direktivet.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at ændringer m.v. af et samlet projekt omfattes af forskellige regelsæt, uanset at reglerne i det væsentlige har samme indhold. Den foreslåede bestemmelse i § 4 skal således sikre, at ændringer eller udvidelser af projektet alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om VVM. Ændringer eller udvidelser af havneprojekter inden for Københavns Havns søområde vil herefter skulle vurderes i henhold til VVM-reglerne i bekendtgørelse 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. Det er den til enhver til gældende bekendtgørelse, som nævnt ovenfor, der vil skulle finde anvendelse.

Trafikstyrelsen vil være VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udvidelser af projektet. Bestemmelsen i § 4 betyder således, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om den anmeldte ændring eller udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår. Det bemærkes, at anmeldelsen omhandler ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet. Det betyder også, at hvis en projektændring utvivlsomt ikke vil være til skade for miljøet, vil der ikke skulle ske en anmeldelse efter forslaget til § 4. Det er under alle omstændigheder en forudsætning, at en ændring eller udvidelse ikke må gå udover, hvad Folketinget har bemyndiget Udviklingsselskabet By & Havn I/S at udføre, jf. forslaget til § 1. Endvidere vil projektændringer, som kræver tilladelser efter anden lovgivning end det, som er fraveget med lovens § 5, ligge uden for Trafikstyrelsens kompetenceområde efter denne lov. Her vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S skulle indhente fornødne administrative tilladelser efter almindelige gældende regler herom.

Ligesom det kan blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af projektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, kan det heller – særligt henset til projektets tidsmæssige udstrækning – ikke afvises, at der efter lovforslagets vedtagelse vil opstå nye nationale krav, EU-retlige krav eller andre internationale forpligtelser, f.eks. nye miljøkrav med relevans for projektet, som udførelsen af projektet også vil skulle leve op til.

Vedtagelsen af lovforslaget fraviger ikke fremtidige miljøkrav, som eksempelvis beror på EU-retlige krav. Derfor vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S også løbende skulle sik-

re, at gennemførelsen af projektet lever op til de til enhver tid gældende krav. I det omfang det ikke vil være muligt at overholde nye krav uden at foretage ændringer af projektet, vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S skulle anmelde disse til Trafikstyrelsen i medfør af § 4 og den proces, der følger heraf.

Det vurderes imidlertid, at det vil være hensigtsmæssigt, at der også eksplicit er en hjemmel til, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at foretage sådanne tilpasninger af gennemførelsen af projektet nævnt i § 1, stk. 1, som er nødvendige for at overholde de nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser, der varetages ved dispensationer og tilladelser efter bestemmelserne nævnt i § 5, stk. 1. Dermed er der sikkerhed for, at det ikke alene er op til bygherren at sikre overholdelse af eventuelle nye krav, men at også myndighederne kan forpligte bygherren til at sikre, at projektet kan leve op til nye krav.

Transportministeren fører tilsyn med, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporter samt implementeringsredegørelsen. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er ansvarlige for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse hermed. Foruden en eksplicit tilsynshjemmel i anlægsloven, som omhandler tilsynet med overholdelsen af nærværende lov, skal det endvidere bemærkes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S er et selskab oprettet i medfør af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S med Københavns Kommune og staten som ejere. Ejerne fører løbende et tilsyn med Udviklingsselskabet By & Havn I/S' aktiviteter, hvilket bl.a. sker ved møder, der afholdes kvartalsvis med deltagelse fra selskabets bestyrelse og ejerne.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejlrenden.

I forslaget til § 22 foreslås det, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet som nævnt i § 1 inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen. Endvidere kan transportministeren udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at overholde vilkår fastsat i afgørelser truffet i medfør af lovens § 4. Det lægges til grund, at det forud for udstedelsen af påbud vurderes, om konstaterede manglende overholdelse som led i tilsynet kan håndteres ved forudgående dialog, henstillinger og lign.

Det bemærkes, at det foreslås i § 23, at overtrædelse af anmeldelsespligten i § 4, stk. 1, samt manglende overholdelse af udstede påbud i medfør af § 22, stk. 1-3, kan straffes med bøde.

3.3. Ekspropriation

Af grundlovens, jf. lov nr. 169 af 5. juni 1953, § 73 fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelsen kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Lovforslaget indeholder en bestemmelse, hvorefter der ved ekspropriation kan erhverves de fornødne arealer og rettigheder til etablering af Lynetteholm. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre projektet.

Ekspropriationerne sker som udgangspunkt efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (herefter ekspropriationsprocesloven). For så vidt angår disse ekspropriationer foretager Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejerens mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af Lynetteholm. Det er vurderingen, at omfanget, indholdet og karakteren af projektet betyder, at ekspropriationer til dette formål opfylder kriteriet om, at det kræves af almenvellet.

En sag om lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, der er truffet af Ekspropriationskommissionen, skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at Ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet, jf. ekspropriationsproceslovens, § 15, stk. 4.

Beslutning om erstatningsfastsættelse træffes i alle tilfælde af Ekspropriationskommissionen. Erstatningen skal være fuldstændig, hvilket vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også andre ulemper som følge af ekspropriationen, både midlertidige og varige ulemper, vil kunne erstattes. Det er ikke alene ejeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men eksempelvis også rettighedshavere og naboer.

3.4. Forholdet til anden lovgivning

3.4.1. Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gæl-

dende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen m.v.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning m.v., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb på land eller i havet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt som det omhandlede.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse. I det omfang der med lovforslaget foreslås fravigelser af plan-, natur- eller miljølovgivningen, er gældende ret dog beskrevet.

Lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1165 af 25. november 2019 (herefter havmiljøloven) indeholder i § 25 et forbud mod dumping af stoffer og materialer, bortset fra dumping af optaget havbundsmateriale. Miljøministeren kan efter § 26, stk. 1, i loven meddele tilladelse til dumping af havbundsmateriale. En tilladelse skal vurderes i henhold til kriterierne i § 26, stk. 2-5, samt § 27 og regler fastsat i henhold til § 28. I henhold til § 6, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 516 af 23. april 2020 om bypass, nyttiggørelse og klappning af optaget havbundsmateriale, som er udstedt med hjemmel i bl.a. havmiljølovens § 28, kan Miljøstyrelsen og Kystdirektoratet forlange, at ansøgeren udarbejder miljøkonsekvensvurdering og fremkommer med oplysninger om miljømæssige forhold og andre forhold af betydning for sagen.

Det følger af § 16 a, stk. 1, nr. 4, i lov om kystbeskyttelse m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 705 af 29. maj 2020 (herefter kystbeskyttelsesloven), at der ikke må foretages uddybning eller gravning på søterritoriet uden tilladelse fra miljøministeren.

§ 27, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 (herefter miljøbeskyttelsesloven), indebærer, at stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Der kan dog efter miljøbeskyttelseslovens § 28 gives tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. Kommunalbestyrelsen og miljøministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2 og 3. Miljøbeskyttelseslovens § 28 regulerer tilladelsen til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. I medfør af § 27, stk. 2, må stoffer, jf. stk. 1, der er aflejrede i vandløb, søer eller havet, ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse påvirkes, så de kan forurene vandet. Af § 33 følger det, at virksomheder, anlæg eller indretninger, der er optaget på den i § 35 nævnte liste, ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse heraf.

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler,

der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelsen miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand, og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Ved vurdering af, om afgørelsen vil hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål, skal det tages i betragtning, om påvirkningen neutraliseres senere i planperioden. Af § 8, stk. 4, følger det imidlertid, at hvis myndigheden vurderer, at der ikke kan meddeles tilladelse til udledning af kvælstof eller fosfor i henhold til stk. 3, kan myndigheden indbringe sagen for miljøministeren. Ministeren kan i særlige tilfælde og efter en konkret vurdering tillade, at myndigheden meddeler tilladelse til den pågældende udledning. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle dele af vandrammedirektivet.

Det fremgår af § 24, stk. 3 og stk. 4, i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S med senere ændringer, at udvidelse af Københavns Havn samt uddybning og etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens område kræver tilladelse fra transportministeren. Denne kompetence er delegeret til Trafikstyrelsen, jf. § 11 i bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Det følger af lov om forurenede jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), § 8, stk. 2, at hvis det kortlagte areal er fastlagt af regionsrådet som indsatsområde, jf. § 6, stk. 1, eller hvis det kortlagte areal anvendes til et af de formål, der er nævnt i § 6, stk. 2, skal ejer eller bruger ansøge kommunalbestyrelsen om tilladelse før påbegyndelsen af et bygge- og anlægsarbejde på arealet.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 (herefter planloven), vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning. Det følger bl.a. af disse bestemmelser, at væsentlige ændringer i det bestående miljø forudsætter lokalplanlægning, jf. planlovens § 13.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019, implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet). Havstrategirammedirektivet forpligter EU's medlemsstater til at udarbejde havstrategier med det formål at opnå eller opretholde god miljøtilstand i havmiljøet i 2020. Havstrategier udarbejdes hvert 6. år, og hver enkel cyklus består af tre dele. Første del indeholder beskrivelse af god miljøtilstand, tilstandsvurdering samt miljømål. Anden del består af et overvågningsprogram, og tredje del består af et indsatsprogram. Havstrategiens miljømål og indsatsprogrammer er bindende for statslige, regionale og kommunale myndigheder, jf. havstrategilovens § 18. Offentlige myndigheder er ved udøvelsen af deres opgaver i henhold til lovgivningen forpligtet af havstrategierne.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed, klageberettigede og opsættende virkning af klage.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Projektet omfattet af dette lovforslag vedtages i alle dets enkeltheder ved lov, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at det er Udviklingsselskabet By & Havn I/S som bygherre, der kan gennemføre de fysiske indgreb, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger, herunder også implementeringsredegørelsen.

De indgreb, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan

efter de almindelige regler i plan- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af projektet. Hensigten er imidlertid – i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove – at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Indgrebene vil skulle ske inden for rammerne af de bagvedliggende EU-direktiver og forordninger.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i havmiljøloven, kystbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jordforureningsloven, planloven og museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Konsekvensen af fravigelsen medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i projektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter reglerne i anlægsloven. Projektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne i dette lovforslag, inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet samt implementeringsredegørelsen.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, der er samlet i de udførte miljøkonsekvensvurderinger og implementeringsredegørelsen. Der henvises også til afsnit 7.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projektet. Der er forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af bilag IV-arterne marsvin og grønbroget tudse, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger og implementeringsredegørelsen.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det derfor vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet), lov om naturbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 240 af 13. marts 2019 (herefter naturbeskyttelsesloven) § 29 a, herunder bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af

30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Udviklingselskabet By & Havn I/S har ved udførelsen af projektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser samt implementeringsredegørelsen.

Foruden Udviklingselskabet By & Havn I/S forpligtelse til at sikre, at projektet realiseres inden for rammerne af anlægsloven, implementeringsredegørelsen m.v. vil transportministeren føre tilsyn med selskabets aktiviteter i projektet. Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejrenden.

Den øvrige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. gælder fortsat for projektet i det omfang, disse regler ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven. Det forhold, at den almindelige lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for projektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Udviklingselskabet By & Havn I/S samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen, for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet. Disse afgørelser kan have betydning for projektets fremdrift.

Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser bl.a. kunne påklages til bl.a. Miljø- og Fødevarerklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det foreslås derfor i § 6, at transportministeren ved bekendtgørelse for en begrænset periode kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende projektet, som træffes efter byggeloven, naturbeskyttelsesloven, lov om vandforsyning m.v., miljøbeskyttelsesloven, havmiljøloven, lov om råstoffer, jordforureningsloven eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I de tilfælde hvor klageadgangen er afskåret, vil enhver med retlig interesse dog fortsat have mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve projektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministe-

ren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres efter oktober 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.

Forslaget ændrer desuden ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelseerne.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 5 og 6 og bemærkningerne hertil.

3.5. Ledninger

3.5.1. Gældende ret

3.5.1.1. Ledninger på land

Det følger af § 77, stk. 1 og 2, i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private

arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H – dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H – dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H – dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et ”sammensat anlægsprojekt”, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H – dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig her til. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

3.5.1.2. Ledninger på søterritoriet

På søterritoriet gælder statens højhedsret, og det følger heraf bl.a., at det kræver særlig tilladelse fra staten at anbringe faste anlæg på søterritoriet, herunder ledningsanlæg. Højhedsretten er indført i kystbeskyttelsesloven, der i § 16 a, stk. 1, nr. 2, fastslår, at der på søterritoriet til andre formål

end kystbeskyttelse kun efter tilladelse fra miljøministeren må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande. Det fremgår af § 16 a, stk. 2, at bestemmelsen i stk. 1 ikke gælder for anlæg på søterritoriet, der er etableret efter anden lovgivning, og af stk. 4 i bestemmelsen fremgår det, at meddelelse af tilladelse kan gives på vilkår om bl.a. sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af anlæg.

Det er i forhold til visse forsyningstyper Energistyrelsen, der har kompetencen til at give tilladelse til etablering af den pågældende forsyning på søterritoriet, hvilket gælder i forhold til rørledninger, hvori der fremføres olie, naturgas, fjernvarme samt i øvrigt ved etablering af elforsyning på alle spændingsniveauer, jf. vejledningen om udlægning af telekabler og visse rørledninger på søterritoriet.

For så vidt angår elforsyning fremgår det af § 22 a, stk. 2 i lov om elforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 119 af 6. februar 2020 (herefter elforsyningsloven), at tilladelsen kan betinges af vilkår, herunder krav til placering, indretning og sikkerhedsstillelse for fjernelse af anlæg samt tekniske, miljø- og sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med etablering og drift. Tilsvarende fremgår af § 4 a, stk. 2, i lov om Energinet, der gælder for elforsyningsnet ejet af Energinet, og som fastslår, at en godkendelse til etablering af anlæg på søterritoriet kan betinges af vilkår om bl.a. bortskaffelse af anlæg.

Ved anbringelse af ledninger i Københavns Havn følger det af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S § 24, stk. 4, at bl.a. etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens søområde kræver tilladelse af transportministeren. Det fremgår af lovens § 24, stk. 5, at der kan fastsættes vilkår i forbindelse med tilladelser, herunder om sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af anlæg m.v.

For ledninger, der er etableret på søterritoriet, gælder i medfør af bekendtgørelse nr. 939 af 27. november 1992 om beskyttelse af søkabler og undersøiske rørledninger (kabelbekendtgørelsen), at ledningerne er beskyttet af en beskyttelseszone på 200 m på hver side af kablet eller rørledningen, inden for hvilken der bl.a. gælder et forbud mod ankring, sandsugning, stenfiskeri og brug af bundslæbende redskaber, og hvor der herudover ikke må foretages undersøiske arbejder eller aktiviteter uden forudgående aftale med ledningsejeren. Det følger af kabelbekendtgørelsens § 4, stk. 4, at den ikke gælder inden for en havns søområde, og at kabler og rørledninger samt bestemmelser vedrørende lokale forhold er omtalt i ”den Danske Havnelods”.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I forbindelse med etableringen af Lynetteholm vil flere ledninger bl.a. på søterritoriet blive påvirket.

Biofos’ to parallelle udløbsledninger fra renseanlægget Lynetten skal forlænges og forstærkes/udskiftes, før der kan ske opfyldning henover med jordfyld. Et tilhørende nødo-

verløb for udløbsledningerne på Refshaleøen skal nedlægges. Biofos' 30 kV højspændingskabel mellem Amagerværket og renseanlæg Lynetten skal omlægges.

Hofors aflastningsledning fra Levantkaj/Nordhavn skal forlænges forbi perimeterkonstruktionen. Hofors trykledning mellem Nordhavn og Renseanlæg Lynetten forløber under Trekroners bølgebryder, hvor der er tilsluttet et udluftningstårn. Bølgebryderen skal fjernes, og udluftningstårnet sikres med stenkastning.

Desuden er der udløbsledninger på Refshaleøen; en større regnvandsledning fra det tidligere skibsværft B&W samt mindre ledninger for vejvanding og pladsafvanding omkring tørdokken. Disse ledninger skal forlænges gennem det kommende opfyldningsareal frem til udløb ved den nye arbejds-kaj.

Inden for projektområdet ligger Energinets 132 kV elkabel. Kablet går fra Svanemølle koblingsstation til Amagerværket og er taget ud af drift i foråret 2020. Kablet erstattes af et nyt kabel, som Energinet etablerer uden for Lynetteholms projektområde. Det nye kabel forventes etableret i 2021 og idriftsat medio 2022. Det gamle kabel vil frem til ultimo 2021 være placeret i området. Kablet er oliefyldt og skal således optages fra havbunden efter brug.

Telias kommunikationskabel krydser perimeteren flere steder og omlægges i første halvdel af 2021.

Transportministeriet er ikke bekendt med, at der findes trykt retspraksis, som har taget stilling til, om gæsteprincippet også er gældende for ledninger på søterritoriet.

I forbindelse med etableringen af adgangsvejen fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen vil forsyningsledninger, herunder ledninger ejet af Energinet, på land på Kraftværkshalvøen blive påvirket og sikret i fornødent omfang.

For så vidt angår betaling for udgifter til at sikre eller flytte ledningsanlæg vurderes det at være afgørende, hvad der fremgår om dette forhold i en eventuelt givet tilladelse til ledningsanlæggets etablering i sin tid sammenholdt med lovgivningen på dette tidspunkt.

Såfremt der ikke heri er taget stilling til andet, er det ministeriets vurdering, at retsstillingen for den pågældende ledning i vand må svare til den, der gælder for ledninger, som er etableret på land under lignende omstændigheder.

Det vurderes derfor også, at en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg i vandet, ikke kan modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget igen for egen regning, hvis statens råden over søterritoriet gør dette nødvendigt. Statens højhedsret (rådighedsret) i forhold til søterritoriet indebærer, at staten generelt har adgang til at regulere forholdene og varetage det offentliges interesser på søterritoriet, hvorfor det i forhold til ledninger i vand – i lighed med, hvad der gælder for ledninger etableret på

land – må være udgangspunktet, at ledningsejeren (med et rimeligt varsel) er forpligtet til for egen regning at gennemføre nødvendige ledningsarbejder, hvis statens udøvelse af rådighedsretten nødvendiggør sådanne arbejder. Dette udgangspunkt kan som nævnt fraviges i fastsatte regler, myndighedsafgørelse eller aftaler mellem staten og den pågældende ledningsejer.

Lovforslaget indeholder i §§ 11 og 12 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4.1. Anlægsøkonomi

De forventede anlægsomkostninger beløber sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. I anlægsoverslaget er indarbejdet en reserve til dækning af usikkerhed og uforudsete omkostninger på ca. 25 pct.

Københavns Kommune har i en delaftale til budget 2021 om Lynetteholm givet en garantistillelse på 400 mio. kr. Garantien dækker anlægget af kystlandskabet i det tilfælde, det ikke kan finansieres inden for anlægsøkonomien, jf. den foreslåede § 1, stk. 1, nr. 2.

Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages.

Da indtægterne falder over en ca. 30-årig periode, er finansieringen behæftet med en vis usikkerhed. Der tages bl.a. højde for denne usikkerhed ved tilbagediskontering af de fremtidige driftsindtægter, hvorved indtægterne længere ude i fremtiden tillægges mindre værdi. Samlet set skabes en løbende driftsindtægt, der vurderes tilstrækkelig til at opveje anlægsomkostningen over tid.

4.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Københavns Kommune, Region Hovedstaden og statslige styrelser vil i relation til projektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet efter regler, som ikke er fraveget med anlægsloven.

Der vil også skulle bruges ressourcer på tilsynet med projektet.

Projektets gennemførelse berører en række forsyningsledninger og nødvendiggør, at der skal foretages en række ledningsarbejder, herunder flytninger og omlægninger. For-

delingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling.

4.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Det vurderes ikke, at lovforslaget giver anledning til nævneværdige implementeringskonsekvenser for det offentlige af relevans for aftalen om digitaliseringsklar lovgivning.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Anlægget Lynetteholm mv. finansieres af Udviklingselskabet By & Havn I/S eller et datterselskab heraf. Lynetteholm er selvfinansierende som en nyttiggørelsesprojekt med jordopfyld.

Udviklingselskabet By & Havn I/S' ejere, dvs. Københavns Kommune og staten, i samarbejde med selskabet, vil sikre, at selskabet gennemfører yderligere tiltag for minimum 30 mio. kr. som skal bidrage til at forbedre vandmiljøet. Det er endnu ikke konkret besluttet, hvilke initiativer selskabet vil udmønte. Dette vil der løbende blive arbejdet med under Lynetteholmens anlægs- og driftsfase.

Projektets gennemførelse berører en række forsyningsledninger og nødvendiggør, at der skal foretages en række ledningsarbejder, herunder flytninger og omlægninger. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette beror på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke er taget stilling til spørgsmålet, er det Transportministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde.

Ved eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, vil Udviklingselskabet By & Havn I/S skulle foretage en anmeldelse til Trafikstyrelsen.

Princippet for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Transportministeren bemyndiges med lovforslagets § 6 til for en begrænset periode at afskære klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser om projektet, som træffes efter byggeloven, kystbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, lov om vandforsyning m.v., miljøbeskyttelsesloven, havmiljøloven, lov om råstoffer eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer samt regler udstedt i medfør af disse love.

7. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Der er udarbejdet miljøkonsekvensrapporter. Der henvises

til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm fra november 2020.

Tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrørende og klappning af havbundsmateriale fra december 2020, som supplerede med vurderinger af klappingens påvirkning af målopfyldelsen for havstrategidirektivet.

Samt tillæg til miljøkonsekvensrapporterne vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrønder fra marts 2021.

Konsekvenserne af den valgte løsning for anlæg af Lynetteholm er sammenfattet i dette afsnit.

En detaljeret beskrivelse af projektets miljømæssige konsekvenser findes i det føromtalt materiale, som udgøres af de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter med tilhørende dokumentation og høringsnotater. Materialet kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Påvirkningerne nedenfor er opdelt i henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen og omfatter resultaterne i rapporten om anlæg af Lynetteholm. Anlægsfasen omfatter konstruktion af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen har en varighed af ca. 2,5 år. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurenede jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Desuden er der – hvor det er vurderet – punkter, hvor påvirkningen fra uddybningen og klappningen er vurderet i føromtalt miljøkonsekvensrapport udarbejdet specifikt herom.

7.1. Trafik

7.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Anlægsfasen har en varighed af ca. 2,5 år.

Der forventes i gennemsnit 33 lastbiler om dagen, hvorfor påvirkningerne fra trafikken i anlægsfasen generelt ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet. Det kan dog ikke afvises, at visse af transporterne vil være koncentreret over en kortere periode og der derfor kan forekomme kortere perioder med en større grad af påvirkning på det eksisterende vejnet og herunder også lokale påvirkninger fx af området ved Margretheholm. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafikikkerhed mv. i betydelig grad.

Foruden dette forventes dagligt ca. 100 personbiler for medarbejdere, hvilket kan give en trafikbelastning i spidstimen på ca. 40 personbiler.

7.1.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen, hvor jorden tilkøres ad den nye adgangsvej, vil trafikken, målt som bruttotrafik, på udvalgte strækninger generelt stige med 0-7 % som følge af øget tung trafik i scenariet med en ny adgangsvej. Da der i dag kører lastbiler

med jord fra Amager til Nordhavn på nogle af de samme strækninger, er nettotrafikken lavere.

På Vermlandsgade/Uplandsgade vil der ske de største relative stigninger i bruttotrafikken med 5-7 %. Øgningen i trafik er udelukkende tung trafik, og derfor vil lastbilandelen, som i basis 2035 er 7 % på begge veje stige til 11 % på begge veje.

I driftsfasen efter 2035 vil trafikken på udvalgte strækninger generelt stige med 0-6 % som følge af øget tung trafik. På Vermlandsgade/Uplandsgade vil der ske de største relative stigninger i trafikken med 4-6 %. Øgningen i trafik er udelukkende tung trafik, og derfor vil lastbilandelen, som i basis 2035 er 7 % på begge veje stige til 11 % på begge veje.

De beregnede stigninger i tung trafik omkring Lynetteholm udgør den samme trafik, som i dag kører til Nordhavn. Flytning af destinationen fra Nordhavn til Lynetteholm vil derfor give en aflastning af flere vejstrækninger omkring Nordhavn, af samme størrelsesorden, som merbelastningen ved Lynetteholm.

7.2. Kystmorfologi

7.2.1. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

Kystmorfologien er i høj grad styret af bølgeklimate langs kysterne. Etableringen af Lynetteholm påvirker bølgeklimate lokalt i området. Der forekommer en skyggeeffekt langs med opfyldningen. Middelbølgeretningen drejes derfor få grader i retning mod uret ved nordsiden af opfyldningen og få grader i retning med uret langs den sydlige del.

Der er sandstrande ved Charlottenlund, Hellerup, Svanemøllen og Amager Strand. Øvrige strækninger af kysten er udført som "hård kyst" bestående af sten, kajanlæg eller lignende og derfor ikke påvirkelige for mindre ændringer i bølgeklimate. I områderne med sandstrande kan der ikke identificeres signifikante ændringer i bølgeklimate.

Der vurderes derfor ikke at være nogen påvirkning af kystmorfologien på de omkringliggende kyster herunder sandstrand ved førnævnte lokationer.

7.3. Sediment

7.3.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Ændringen af sedimentforhold fra fysisk forstyrrelse af havbunden omfatter opgravning af sediment/blød bund under Lynetteholms perimeter, uddybning af sejlrenden til Prøvestenen, omlægning af eksisterende spildevands- og overløbsledninger, fjernelse af bølgebrydere og sydlig fyr ved Trekroner samt udretning af kaj på Levantkaj.

I forhold til påvirkning af sedimentkvalitet (sammensætning) fra sedimentation på havbund vil der under opgravning af "blød bund" for anlæg af perimeteren for Lynetteholm, samt i mindre grad fra øvrige anlægsaktiviteter, ske spild og spredning af sediment til omgivelserne, samt efterfølgende sedimentation/re-sedimentation af suspenderet materiale som vil medføre påvirkninger af sedimentforholdene.

Den forurenede del af sedimentet som efter opgravning er planlagt at blive deponeret i Lynettens sedimentdeponi, udgør kun en mindre del af den samlede gravemængde. Forurenede sediment er beliggende i de øvre sedimentlag og vil således blive gravet først. Graveperioden for opgravningen af forurenede sediment er som beregningsgrundlag forudsat til 767 timer, og det samlede spild af forurenede sediment er 12.327 tons, hvoraf 1.998 tons aflejres inden for perimeteren. Der vil være en tendens til aflejring i området lige øst for Trekroner, som følge af strømlærvirkning og i åbningen ind til Margretheholm Havn og ud for Prøvestenen.

Ved opgravningen af forurenede sediment langs perimeteren for Lynetteholm er der på baggrund af mediankoncentrationen for 160 prøver fra sedimentlag, beregnet det totale spild af en række kritiske tungmetaller. Beregningerne viser følgende:

Metaller	Spild af metaller fra opgravning af forurenede sediment (kg)
Kviksølv	2,71
Zink	1.171
Kobber	376
Bly	370
Cadmium	9
Arsen	87,5
Nikkel	173
Barium	592
Selen	46,8
Krom	247

Sedimentkoncentrationerne efter ophør af opgravningen af forurenede sediment ligger relativt tæt på anbefalingerne for kobber og kviksølv, mens sedimentkoncentrationerne for zink, cadmium og bly ligger betydeligt under.

Det vil være et vilkår for gennemførelse af projektet, at der ikke i forbindelse med gravearbejder sker overskridelser fastsat i bekendtgørelse nr. 1625 af 17/12/2017 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand. Der fastsættes derfor vilkår for tilrettelæggelse af gravearbejdet i implementeringsredegørelsen for at forhindre sådanne overskridelser.

Vedrørende påvirkning af sedimentkvalitet ved tilførsel af næringsstoffer bemærkes det, at der ved gravearbejderne på Lynetteholm mobiliseres sediment med indhold af næringsalte. Det antages at puljerne af total N og P i det mobiliserede sediment er hhv. 3.188 ton N og 1.050 ton P, hvoraf samlet 26 ton er biotilgængeligt N, og 4,8 ton biotilgængeligt P. Som anført i vandområdeplanerne 2015 – 2021 modtog vandområderne Øresund Nord og Københavns Havn 1.126,2 ton kvælstof i 2012, hvor målbelastningen er 841,9 ton. Den interne frigivelse af næringsstoffer fra sedimentet ved gravearbejdet er beregnet til 26 ton biotilgængeligt N, og 4,8 ton P. Dette vurderes at være konservative estimater, fordi suspenderet materiale relativt hurtigt genudfældes. Belastningen fra hele anlægsperioden på 2,5 år svarer til en ikke varig belastning på 2,3 % af den samlede årlige tilførsel til Øresund Nord og Københavns Havn.

Endelig vil der ved gravearbejderne ved Lynetteholm frigives stoffer, der vil udløse et iltforbrug. Det akkumulerede iltforbrug som følge af det samlede spild vil over 24 timer være 97 ton ilt, og efter 120 timer vil det være reduceret til 25,7 ton ilt per døgn. Spredningen af suspenderet stof og dermed iltforbrugende spredes relativt hurtigt og dermed vurderes iltforbruget ikke at udgøre et problem for miljøet.

7.3.2. Påvirkninger i driftsfasen

Når perimeteren for Lynetteholm er anlagt, vil der ske ændringer i sedimentforholdene lokalt omkring Lynetteholm. Årsagen hertil er de ændringer, som anlægget vil medføre for de hydrografiske forhold, herunder strømforholdene, som vil indvirke på de eksisterende erosions-sedimentationsforhold ved havbunden.

Der vil være en potentiel sandsynlighed for, at anlæg af Lynetteholm vil føre til en mindre erosion af Middelgrunden, men omfanget vurderes hovedsageligt at være begrænset til det øvre tynde sanddække, som typisk udgør mellem 0-30 cm. Endvidere vil der potentielt ske en mindre påvirkning af sedimentforholdene ved øgning af sedimentation for området umiddelbart nord (nordøstlige del) for Lynetteholm, samt området syd ud for Margretheholm og Prøvestenen.

I driftsfasen for nyttiggørelsesanlægget vil der udledes vand i takt med at området opfyldes. Påvirkningen af sedimentkvalitet fra forurenende stoffer fra udledningen vurderes at være af lille betydning. Se i øvrigt afsnittet om vandkvalitet.

Ved opfyldning af Lynetteholm med ren/forurenede jord er det forudsat, at fortrængning af vandmængden inden for området som opfyldes, udledes via punktudledning og udfør den østlige perimeter, og via diffus udsivning langs hele perimeteren/den østlige perimeter.

Der vil endvidere under driftsfasen blive tilført forurenende stoffer, herunder næringsstoffer, til det marine miljø uden for Lynetteholm.

Den ansøgte frigivelse af kvælstof (total-N) er 7,7 tons i år 2023, og 4,6 tons/år fra år 2024 og frem. Mertilførslen af kvælstof i driftsperioden pr. år svarer således til en hhv. forventet og ansøgt frigivelse af kvælstof på 0,17/0,58% i 2023 og 0,10/0,35% i år 2024 og frem, af den samlede årlige tilførsel til vandområde Øresund Nord i 2012 jf. vandområdeplanerne 2015 – 2021. Den totale forventede frigivelse af fosfor (total-P) er 0,46 tons i år 2023, og 0,27 tons/år fra år 2024 og frem, hvor den ansøgte frigivelse af fosfor (total-P) er 1,3 tons i år 2023, og 0,76 tons/år fra år 2024 og frem. Det vurderes, at indhold af kvælstof og fosfor i det udledte vand er lavt, tilsvarende den nuværende udledning fra KMC Nordhavnsdeponiet. Der vil således være en lille mertilførsel til vandområdet, som vil blive kompenseret.

Københavns Kommune har oplyst, at kommunen har gennemført eller besluttet reduktioner/bortfald af retten til at udlede kvælstof fra en række konkrete anlæg og aktiviteter i kommunen, som samlet set mere end kompenserer for den merudledning, som Lynetteholmen vil medføre.

7.3.3. Påvirkning fra uddybning og klappning

Omkring 45 procent af det klappede materiale forbliver på selve klapplassen, mens resten spredes og aflejres i det omkringliggende område. Det er generelt kun en mindre del af klappmaterialet som aflejres direkte på havbunden ved klappning. Størstedelen af materialet vil hænge som en sedimentsky over bunden, som langsomt falder ud i takt med sedimentets faldhastighed. Da sedimentskyen flyttes med strømmen, vil store dele af materialet føres væk fra klapplassen og aflejres et andet sted, særligt de mest finkornede dele, som har en meget lav faldhastighed. Det er derfor, at man finder et længere aflejringsbånd i området sydvest for klapplassen.

På klapplass Ka er der et gammelt sugespidskul, hvor en større del af det klappede materiale vil samle sig. I dette område er der estimeret en lagtykkelse på cirka 3,5 m. Klapplassområdet areal udgør cirka 24 ha.

For klapplass Kb forbliver størstedelen af det klappede materiale på selve klapplassen, men der er en spredning og aflejring i det omkringliggende område. Klapplassområdet areal udgør cirka 44 ha. Ved kombination af de to pladser forbliver størstedelen af det klappede materiale på de to klapplassområder, men der er en spredning og aflejring i det omkringliggende område.

Koncentrationen af metaller og organisk forurenende stoffer

i sedimentet som aflejres uden for klapområderne under/efter klappningen, vil have en koncentration mindre end/lig med gennemsnitskoncentration for stofferne i sedimentet som klappes. Således vil koncentration af metaller/organisk forurenende stoffer i aflejret sediment uden for klapområderne med udgangspunkt i kriterierne jf. klap-vejledningen, generelt være mindre end "Nedre aktionsniveau".

Af resultaterne fra modelleringen fremgår det, at aflejringen af metaller og organisk forurenende stoffer er begrænset til havbundsområder sydvest for klapområderne.

Der vil ske aflejring af kvælstof og fosfor over store arealer. Arealer med aflejring af kvælstof på >500 mg/m², >1.000 mg/m² er begrænset til et relativt smalt bælte i strømrretningen gennem klappladserne. Således vurderes, at for størstedelen af områderne med aflejret kvælstof og fosfor vil mængderne af kvælstof og fosfor være så små at bioturbation, og vejrmæssige forhold inden for relativ kort tid vil resultere i opblanding med eksisterende overfladesediment, ligesom re-suspension vil resultere i en forøget spredning af kvælstof og fosfor ud af området.

Den mængde af kvælstof/fosfor som klappes stammer fra opgravning fra Lynetteholm-området, dvs. fra vandområdet Øresund nord vil blive klappet i Østersøen, dvs. umiddelbart uden for vandområdet Køge Bugt, begge inden for Vanddistrikt Sjælland.

For at sikre at Lynetteholm projektet ikke påvirker belastningen af vandområdet Køge Bugt med kvælstof fra klappningen i Østersøen skal der gennemføres tiltag som modsvarer det udledte merbidrag. Som følge af klappning af opgravet materiale vil der ske en merudledning fra klappningen i Østersøen til vandområdet Køge Bugt med op til 1,9 tons N.

Reduktioner i udledning af kvælstof kan som følge af Københavns Kommunes spildevandsplan medregnes som kompenserende foranstaltninger i forhold til merudledningen fra Lynetteholmsprojektet.

Det er forudsat, at den andel af reduktionen i udledning, der medregnes som kompenserende foranstaltninger ift. Lynetteholmsprojektet, ikke fremover kan indgå som kompenserende foranstaltninger i forbindelse med andre merudledninger eller i forhold til målopfyldelsen i fremtidige vandmiljøplaner. Det vurderes, at tiltagene i Københavns Kommunes spildevandsplan ligeledes vil medføre reduktioner i udledningen af fosfor til vandområdet og dermed vil kunne fungere – på samme måde som angivet ovenfor – som kompenserende tiltag mht. fosfor.

I forhold til uddybningen af sejlrenden i Svælget er der foretaget en modellering af sedimentspildet herunder frigivelse af suspenderet sediment til vandsøjlen og sedimentation på havbunden. Da en meget stor del af det opgravede sediment har en kornstørrelse svarende til sand, der falder ned til bunden tæt på skovlen, er modelleringen kun foretaget på den fine fraktion af det spildte materiale (ler- og siltfraktionen). Modelleringen er foretaget på et mere konservativt

scenarie, hvor uddybningen sker over 25 dage med en rate på 4.000 m³ pr. døgn. Den reelle uddybning varer omtrent 100 dage. Modelresultaterne viser at sedimentationen ikke overstiger 1 mm, hverken i uddybningsområdet eller de nærmeste omgivelser. Aflejringstykkelsen er således maksimalt 0,3 mm tættest på gravefartøjet. Spredning af miljøfremmede stoffer er ubetydelig idet de ligger under sedimentkvalitetskriterierne (SKK), da stofferne generelt er bundet til partiklerne. Samlet set vurderes påvirkningen af sediment at være ubetydelig.

7.4. Landskab

7.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Generelt påpeges det i miljøkonsekvensrapporten, at projektet anlægges som opfyldning omkranset af de kystnære by- og havnelandskaber, som udgør de fysiske og visuelle rammer for den fremtidige landskabelige sammenhæng, hvori Lynetteholm skal indgå. Derudover vil Lynetteholm skabe en ny kystlinje og havnefront i den nordlige del af København. De primære påvirkninger i anlægsfasen omfatter etablering af perimeteren, arbejdspladser, belysning fra arbejdspladser og materiel samt oplag af materiale, der kan give visuel uro.

I vurderingerne af de visuelle påvirkninger skelnes der imellem påvirkningerne inden for nær-, mellem- og fjernzonen.

Etablering af Lynetteholm vil være synlig set fra nærzonen. Anlægsarbejdet, der bl.a. omfatter udgravning af havbunden, etablering af dæmninger og fangedæmninger langs perimeteren samt indledende opfyldning, vil primært være synlig set fra de omkringliggende havnekanter, og fra områder i øvrigt, hvor der er frit udsyn til projektområdet.

De visuelle og landskabelige påvirkninger vil bl.a. omfatte udgravning med gravemaskiner, kørsel med store maskiner, ramning, skibstrafik, opfyldning af jord, belysning og arbejdspladser. Den landskabelige påvirkning vil udgøre en vedvarende påvirkning af havnerummet, der ændres fra et åbent rum med direkte forbindelse til Øresund til et nyt landområde præget af hyppig aktivitet og løbende visuelle ændringer, efterhånden som arbejde skrider frem. Særligt skibstrafikken, de store maskiner inkl. kraner, vil præge landskabsoplevelsen.

Anlægsperioden vil vare ca. 2,5 år. Intensiteten vurderes at være stor, da landskabsindgrebet er omfattende, og de maskiner, der anvendes, vil tilføje et markant teknisk præg til området.

Ud over påvirkning fra selve anlægsområdet, vil der være landskabelige påvirkninger som følge af tilknyttede arbejdspladser og materialeoplag. Der etableres en arbejdsplads på Refshaleøen, og på den yderste del af Nordhavn etableres et mellemdepot til stenmaterialer mv. På Nordhavn planlægges også et midlertidigt oplag af spunsjern og sprængsten.

Arbejdspladsen på Kraftværkshalvøen grænser mod nord op

til Margretheholm Havn, mod øst og syd industriområder (Amagerværket og Amager Forbrænding) og mod vest rekreative arealer og boligområdet omkring Margretheholmsvej. Området anvendes i dag til erhvervsformål med bl.a. kontor- og lagerbygninger, udendørs oplag af materialer og containere mv. En mindre del af området mod syd består af et rekreativt område. Anvendelse af dette område til arbejdsplads vurderes generelt at medføre ubetydelige visuelle påvirkninger, idet karakteren af området ikke ændret betydeligt. Den vestlige del af området vil imidlertid blive ændret markant, fra at være grønt område til indhegnet byggeplads. Det vil medføre visuelle påvirkninger og øget belysning, der kan virke generende. Boligområderne vurderes ikke at blive påvirket visuelt, på grund af beplantningsbælter, der virker afskærmende.

7.4.2. Påvirkninger i driftsfasen

Påvirkning i driftsfasen omfatter visuelle påvirkninger fra den løbende opfyldning af selve Lynetteholm efter etablering af perimeteren, dvs. at der vil være færdsel med store maskiner og aktivitet i området samt i modtageområdet på Refshaleøen. Landskabsbilledet vil derfor være mere roligt, end beskrevet for anlægsfasen, og synligheden af den løbende opfyldning af den centrale del af Lynetteholm vil være mindre, primært fordi der ikke anvendes høje maskiner, såsom kraner under driftsfasen, ligesom der ikke vil være fartøjer, som udfører anlægsarbejder. Intensiteten af aktiviteterne på halvøen vurderes også at være mindre – end beskrevet for anlægsfasen – fordi trafikken til og fra området vil være reduceret.

Den største visuelle påvirkning vurderes at være lokal, bl.a. fra Trekroner Fortet, hvor den landskabelige påvirkning vurderes at have en stor intensitet i kraft af den fysiske udstrækning på tværs af hovedparten af havnerummet og derfor af væsentlig betydning, mens påvirkningen set fra Ydre Nordhavn vurderes at være moderat. Set fra Middelgrunden vurderes vandrummet at have en høj sårbarhed, og den landskabelige påvirkning har stor intensitet da Lynetteholm opleves på tværs af hovedparten af vandrummet, hvilket vurderes at være en væsentlig påvirkning.

7.5. Materielle goder

7.5.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.5.1.1. Erhvervsfiskeri

Ved etablering af Lynetteholm inddrages 2,9 km² havbund, og dermed udgår arealet af det marine havbundsområde efterhånden som perimeteren gøres færdig. Ligeledes vil der ske en ændring af dybdeforhold fra vandlinjen og ned til den eksisterende havbund langs perimeteren, når der anlægges dæmning med stenbeskyttelse og kystlandskab som en del af perimeteren. Det medfører, at området permanent inddrages for erhvervsfiskeri.

Ud over arealinddragelsen vil der være et lokalt tab af fødegrundlag. De tilstedeværende fiskepopulationer vil ydermere

blive forstyrret i anlægsfasen, hvilket potentielt medfører en fortrængning fra området.

7.5.1.2. Infrastruktur og tekniske anlæg

I forbindelse med etableringen af Lynetteholm vil flere ledninger blive påvirket.

Biofos' udløbsledning fra renseanlægget Lynetten skal forlænges og forstærkes inden den østlige perimeter kan konstrueres og der kan ske opfyldning med jord. Endvidere skal et nødoverløb for ledningen omlægges. Endelig skal udløbsledningen fra Levantkaj forlænge forbi perimeterkonstruktionen.

Desuden er der to afløbsledninger på Refshaleøen Øst; en regnvandsledning fra lynettedepotet og to ledninger til vejvanding ved dokdepotet. Disse ledninger skal forlænges i forhold til det kommende opfyld, og udløbene kommer til at befinde sig på strækningen, hvor den nye arbejdskaj etableres.

Inden for projektområdet ligger Energinets 132 kV elkabel. Kablet går fra Svanemølle koblingsstation til Amagerværket og er taget ud af drift i foråret 2020. Kablet planlægges erstattet af et nyt kabel, som Energinet etablerer uden for Lynetteholms projektområde. Det nye kabel forventes etableret i 2021 og idriftsat medio 2022. Det gamle kabel vil frem til ultimo 2021 være placeret i området og da det er et oliekabel, vil det skulle håndteres som et kabel i drift, indtil kablet er fjernet.

Endelig vil en kommunikationsledning blive påvirket, da den krydser perimeteren flere steder. Ledningen skal enten omlægges eller sikres på tværs af perimeteren.

7.5.1.3. Havneområdet

Når Lynetteholms perimeter skal etableres, vil de fysiske sejladsholdene igennem Kronløbet blive ændret. Sejladsholdene for de kommercielle fartøjer vurderes i miljøkonsekvensvurderingerne til at være acceptable, såfremt det nordvestlige molehoved ved indsejlingen fjernes.

Som følge af arealinddragelsen til Lynetteholms perimeter vil det areal, der i dag er tilregnet landingsbane for vandflyvere blive inddraget.

7.5.1.4. Erhverv på land

Fleere af de virksomheder der er på Refshaleøen – såsom restauranter, barer og virksomheder med kulturelle tilbud – kan blive påvirket af støjgener fra anlægsarbejdet. Det samme gælder det historiske oplevelsescenter på Trekroner. Støjen vil variere igennem anlægsperioden, afhængigt af hvilken aktivitet der udføres, og når der rammes, vil støjen være særligt høj. Særlig støjende aktiviteter vil foregå inden for almindelig arbejdstid. Virksomheder som restauranter, teatre og museer vil have en høj sårbarhed overfor sådan en støjpåvirkning.

Søndre Frihavn og Nordhavn huser også flere virksomheder. Disse ligger længere væk fra projektområdet, og støjen vil derfor ikke være lige så intens, som eksempelvis på Refshaleøen. Det er dog muligt, at anlægsstøjen vil kunne høres, hvilket i særdeleshed gælder for de perioder, hvor der rammes.

7.5.1.5. Råstoffer

Der skal i anlægsfasen bruges store mængder råstoffer. Det forventede materialeforbrug i anlægsfasen er:

- Stål til fangedæmning, kaj og intern væg 17.000 ton
- Beton 1.550 m³
- Dæk- og filtersten 170.000 m³
- Sprængstensfyld/ral 1.520.000 m³
- Geotekstil 505.000 m³
- Blødbundsmateriale 1.720.000 m³
- Marint sand 4.070.000 m³
- Ren jord 1.530.000 m³

Det bemærkes i miljøkonsekvensvurderingerne, at stål ikke er en knap ressource, og samtidig stammer store dele af stålforbruget fra genbrug.

I forhold til beton vurderes mængderne ikke at være af betydning sammenlignet med det øvrige betonforbrug. Til sammenligning blev der i 2015 i Danmark produceret ca. 3.600.000 m³ beton.

Der skal anvendes sand og sten/ral, som ikke er en begrænset ressource. Det er sandsynligt at dele af de nødvendige mængder af sten og ral skal køres til fra områder uden for Region Hovedstaden. Det marine sand, der anvendes til anlægget af perimeterkonstruktionen, forventes at kunne hentes på Kriegers Flak.

Der skal bruges ren jord til anlægget af kystlandskabet mod øst. Lynetteholm forventes i forvejen at modtage ren jord til opfyldningen, og den rene jord, som skal anvendes i kystlandskabet vil således blive transporteret til området under alle omstændigheder.

7.5.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.5.2.1. Erhvervsfiskeri

På baggrund af den begrænsede fiskeriaktivitet i området vurderes påvirkning på erhvervsfiskeriet ikke at være væsentlig. Der vil være tale om en lokal og vedvarende effekt i forhold til inddragelsen af fiskerigrund for erhvervsfiskeriet.

7.5.2.2. Infrastruktur og tekniske anlæg

På Kraftværkshalvøen passerer vejen en række anlæg og ledninger, der ejes af ARC, HOFOR og Energinet. Den præcise krydsning af Kraftværkshalvøen fastlægges efter nærmere dialog mellem Udviklingselskabet By & Havn I/S og relevante ledningsejere, herunder Amager Ressourcecenter (ARC), Energinet, Radius og HOFOR.

7.5.2.3. Havneområdet

Det forventes, at der i vil blive sejlet jord til Lynetteholm på pramme fra KMCs mellemoplag i Nordhavn. Det forventes, at sejladserne kan indgå som en normal del af havnens trafik, der ikke påvirker den øvrige trafik nævneværdigt, hvorfor det vurderes, at der ikke er nogen påvirkning for de erhverv, der er knyttet til havneområdet.

På grund af anlæg af Lynetteholm flyttes sejlrenden øst om Middelgrunden. Enkelte kommercielle skibe sejler i dag mellem Prøvestenen og Kronløbet, vest om Middelgrunden. De vil fremover skulle benytte Hollænderdybet, og får derfor en længere rute end hidtil og i tættere trafik. For øvrigt kommercielle skibe, der sejler mellem nationale eller internationale destinationer, er merværdifulde.

7.5.2.4. Erhverv på land

Adgangsvejen til Lynetteholm føres over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen til Refshaleøen. Arealet på Prøvestenen ejes af By & Havn, men lejes af CMP med en ejers rettigheder. Den præcise placering af vejen er fastlagt så CMPs virksomhed på arealet fortsat kan drives.

Driften af opfyldningen vil skulle overholde Miljøstyrelsens almindelige vilkår for støj og støv, og derfor vurderes øvrige erhverv overordnet set ikke at blive påvirket. Det kan dog ikke afvises, at nærliggende virksomheder kan opleve en lille påvirkning med støj fra lastbiltrafik i Lynetteholm driftsfasen.

7.5.2.5. Råstoffer

I driftsfasen vil det ikke være nødvendigt at tilføre råstoffer til projektet i samme omfang som i anlægsfasen. Der vil dog være behov for el, vand og brændstof.

7.5.3. Påvirkning ved uddybning og klappning

De tilstedeværende fiskepopulationer kan blive forstyrret i forbindelse med klappningen som følge af frigivelse af sediment i vandsøjlen ved spild, hvilket potentielt medfører en fortrængning fra området og derved fiskeriredskaber. Det kan ikke afvises, at klappningen vil kunne påvirke fangstmulighederne på klaptidspunktet, selvom klappningen primært er i vinterhalvåret hvor det sæsonafhængige erhvervsfiskeri er begrænset.

På baggrund af den begrænsede fiskeriaktivitet i området vurderes påvirkningen på erhvervsfiskeriet at være ubetydelig. Der vil være tale om en lokal og mellemlang effekt i forhold til frigivelse af sediment i vandsøjlen.

Frigivelse af sediment i vandsøjlen ved spild vil forekomme i forbindelse med klappning af optaget havbundsmateriale. Det er angivet, at ca. 45 % af det klappede materialer forbliver på klapppladsen mens resten spredes og aflejres i de omkringliggende områder og kan derved påvirke havbunden inden for råstofområderne. Aflejringen sker primært mod sydvest. Samlet set viser spredningsberegningerne, at sedimentaflejringerne primært sker mod sydvest. Spredningen

mod fællesområderne for råstofgravningen er begrænset. Påvirkningen af råstofvindingsområderne vurderes derfor at være at mindre betydning.

Sejlrenden vurderes ikke at være vigtig for erhvervsfiskeriet og der er ikke fundet øvrige materielle goder i uddybningsområdet.

7.6. Kulturarv og arkæologi

7.6.1. Påvirkning i anlægsfasen

7.6.1.1. Marin kulturarv

Københavns Museum har vurderet, at der særligt er risiko for at støde på genstande af arkæologisk værdi på havbunden inden for to af de undersøgte delområder, nemlig Trekrøner og Prøvestenen.

Trekrønerfortet påvirkes ikke direkte af projektet, idet perimeteren etableres i afstand fra fortet. Projektet medfører dog, at bølgebryderne omkring fortet og det sydlige fyr fjernes. De er ikke omfattet af fredningen, men en del af bølgebryderne ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Derudover er der risiko for at støde på levn fra stenalderen, vrug m.m. på havbunden i forbindelse med fjernelsen af bølgebryderne.

I området omkring Prøvestenen forventes det, at der på havbunden er levn fra Prøvestenen I og muligvis også Prøvestenen II. Derudover kan der potentielt være levn fra Prøvestenen III under de opfyldte lag.

7.6.1.2. Kulturarv på land

Københavns Museum har vurderet, at der ved anlægsaktiviteter på Margretheholm er risiko for at støde på levn fra stenalderen, vrug og anden kystnær aktivitet fra både forhistoriske og historiske perioder.

Københavns Museum har desuden vurderet, at der på fastlandet langs den tidligere kystlinje er mulighed for fund af væsentlige fortidsminder fra stenalderen.

7.6.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.6.2.1. Marin Kulturarv

Kulturarvselementer der befinder sig inden for området, der skal fyldes op, vil blive ødelagt. Inden opfyldningen kan påbegynde, skal området være frigivet af Slots- og Kulturstyrelsen.

7.6.2.2. Kulturarv på land

Projektets driftsfase vurderes ikke at påvirke kulturarvsarealer, bygninger, fortidsminder eller fund yderligere, da der ikke foretages jordarbejder udover, hvad der er beskrevet i anlægsfasen.

7.6.2.3. Påvirkning ved uddybning

Der forekommer flere vrug fra nyere tid i uddybningsområdet. I tilfælde af at uddybningsaktiviteterne finder spor af fortidsminder eller vrug omfattet af museumsloven, skal fundet anmeldes til Slots- og Kulturstyrelsen og arbejdet vil blive standset. På baggrund af de forholdsregler, der er beskrevet ovenfor, vurderes der ikke at være påvirkning af kulturhistoriske interesser ved uddybningen.

7.7. Hydrografi

7.7.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Når der i anlægsfasen etableres en perimeter omkring Lynetteholm, vil området blive utilgængeligt for strømning. I løbet af anlægsfasen vil arealinddragelsen gradvist blive øget. I modelstudierne er der alene beskrevet det fuldt udbyggede projekt, hvilket svarer til påvirkningen i driftsfasen.

7.7.2. Påvirkninger i driftsfasen

Lynetteholm vil lukke Kongedybet. Der vil derfor opstå påvirkning af de lokale strømningsforhold i Kongedybet og tilgrænsende farvandsområder, herunder særligt Middelgrunden, Hollænderdybet og Københavns Havn. Påvirkningen vil være størst i situationer med strøm i enten nordgående eller sydgående retning, idet strømmingen fra Kongedybet tvinges øst om Lynetteholm. Strømmen fra Kongedybet vil fordele sig således, at der skabes en øget strømintensitet på dele af Middelgrunden, ligesom der vil føres vand igennem Hollænderdybet øst for Middelgrunden.

Middelvandstanden påvirkes således, at den reduceres med 5-10 mm i den nordlige del af Københavns Havn og i tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm. Der vil ske en forøgelse af de maksimale vandstande på 2-3 cm i Københavns Havn. Det er endvidere estimeret, at der vil ske en reduktion af den maksimale vandstand ved Margretheholm Havn og Prøvestenen på ca. 3 cm.

Da Lynetteholm påvirker de lokale strømningsforhold, vil der også være en lokal påvirkning af saltholdigheden. Modelberegningerne viser, at årsmidlet saltholdighed vil forøges med ca. 1 promille i tragten og Havneløbet, som følge af projektet. Ydermere er der en mindre stigning i en fane nordøst for tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm. I Kongedybet vil der være et mindre fald på 0,5 promille nærmest opfyldningen, som gradvist aftager til nul på strækningen forbi Prøvestenen og ned til Amager Strandpark.

Påvirkningen af årsmidlet vandtemperatur er meget svag (< 0,1 grader celsius), idet de to modsatrettede effekter i vinter- og sommerhalvåret udjævner hinanden.

Lynetteholm påvirker bølgeklimaet lokalt i området. Der forekommer en skyggeeffekt langs med perimeteren. Middelbølgeretningen drejes derfor få grader i retning mod uret ved nordsiden af opfyldningen og få grader i retning med uret langs den sydlige del. I kystområderne ved Charlottenlund, Hellerup, Svanemøllen og Amager Strand kan der ikke identificeres signifikante ændringer i bølgeklimaet.

Lynetteholms påvirkning af vandstrømningen kan have indflydelse på vandskifte og salttransport ind og ud af Østersøen. Samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund marginalt reduceret med mellem 0,09 % og 0,16 %, hvilket er mindre end usikkerheden på kompensationen for Øresundsbroen.

7.8. Bundvegetation og bundfauna

7.8.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Projektet medfører inddragelse af et havbundsareal på ca. 2,9 km² til etablering af Lynetteholm, hvilket vil medføre, at bundvegetation og bundfauna inden for dette område bliver elimineret. Området for Lynetteholm har varieret vegetationsdække med ålegræs, samt områder med makroalger, muslingebanker og med bundfauna.

Imidlertid findes arealer med tilsvarende vegetationstyper med ålegræs og makroalger, og med tilsvarende faunaindhold, herunder muslingebanker og bundfaunasamfund, både nord og syd for projektområdet langs Øresundskysten, på og omkring Middelgrunden og omkring Saltholm og Peberholm.

Herudover vil der ske ændringer af eksisterende habitater under vand. Der er bl.a. tale om elimination af havbund ved omlægning, forlængelse og forstærkning af spildevands- og overløbsledninger mv. samt elimination af hårbundshabitat i forbindelse med fjernelse af bølgebrydere og sydlig fyr ved Trekroner.

Med tiden etableres der ny vegetation og fauna inden for områderne afhængig af de nye substratforhold. Retablering af et stabilt bundvegetation og bundfauna vurderes at foregå over en længere årrække. Bundvegetationen og bundfauna udgør en vigtig receptor, som ikke er modstandsdygtig over for den beskrevne påvirkning, hvorfor både bundvegetation og bundfauna generelt vurderes med høj sårbarhed over for påvirkningen.

Koloniseringen af bundvegetation og bundfauna på nye hårbundshabitater vil tiltrække andre organismer, såsom mobile krebsdyr, snegle og muslinger, der søger føde og/eller ly. Ud over at danne grundlag for kolonisering og/eller tiltrækning af andre bundfaunaarter, kan stensætninger påvirke det omgivende naturlige miljø ved at modificere det eksisterende økosystem.

Frigivelse af sediment i vandsøjlen vil forekomme i forbindelse med en lang række af anlægsarbejderne. Opgravningen af sediment langs Lynetteholms perimeter, som vil foregå med en samlet varighed på op til 5 måneder i vinterhalvåret, og forudsat graveaktivitet på op til 24 timer i døgnet og 7 dage i ugen, vil være den aktivitet, som vil medføre den væsentligste påvirkning af vandkvaliteten med suspenderet sediment, hvad angår varighed og spilmængder. For de øvrige aktiviteter er det vurderet, at spredning og ophvirvling af sediment til vandfasen vil være relativ kortvarige, ligesom mængden af sediment der opblandes i vandet som følge

af disse aktiviteter, vurderes at være begrænsede. En øget koncentration af suspenderet stof i vandfasen kan påvirke bundvegetationen og bundfaunaen. Således kan sedimentpartikler, der blandes op i vandet, have direkte og indirekte mekaniske påvirkninger på bundvegetation som ålegræs og makroalger ved at reducere lysnedtrængningen i vandsøjlen, og ved at sedimentpartikler dækker/hæfter til ålegræssets/algernes overflade. Tilsvarende kan sedimentpartikler opblandet i vandet have såvel direkte som indirekte påvirkninger på bundfaunaer ved tildækning og ved påvirkninger af dyr, som filtrerer fødepartikler fra de omgivende vandmasser ved at blokere deres føde- og respirationsapparater.

Påvirkning fra suspenderet sediment på bundvegetationen er først og fremmest en reduktion i den mængde lys, der når havbunden, og dermed er til rådighed for planternes fotosyntese og vækst. Ålegræs, der erfaringsmæssigt har svært ved at retablere sig efter en forstyrrelse. Sårbarheden for ålegræs vurderes at være høj. Ved Trekroner vurderes der at være en risiko for en væsentlig lokal påvirkning af ålegræs, på vanddybder over 2 meter, da lyset reduceres til under 20 procent af overfladelyset i mere end en uge. Selvom påvirkningen sker i vinterhalvåret er den samlede graveperiode på 5 måneder og kan således påvirke i vækstsæsonen. Det formodes, at overskridelsen er sammenhængende og sker ved udgravningen af den vestlige perimeter. Påvirkningen vil være lang, da retablering af ålegræs erfaringsmæssigt kan tage mere end 5 år.

Øvrige blomsterplanter i projektområdet vurderes at have mellem sårbarhed, da de oftest lever i lavvandede fjorde med blødere bund end ålegræs og er tilpasset høje sedimentkoncentrationer på lavt vand. Makroalger vurderes at have lav sårbarhed, da de hurtigere retablerer sig med spredning af sporer og generelt er mindre følsomme over for dårlige lysforhold.

For områder, hvor der sker arealinddragelse, vil påvirkningen for bundfaunaen være væsentlig. Imidlertid findes arealer med tilsvarende vegetationstyper med ålegræs og makroalger og med tilsvarende faunaindhold, herunder muslingebanker og bundfaunasamfund, både nord og syd for projektområdet langs Øresundskysten, på og omkring Middelgrunden og omkring Saltholm og Peberholm. På baggrund heraf vurderes sammenfattende, at den overordnede påvirkning ved Lynetteholms arealinddragelse af habitater for bundvegetation- og bundfauna ikke at indvirke på mulighederne for at opnå god økologisk tilstand for bundfauna i vandområdet Øresund Nord.

7.8.2. Påvirkninger i driftsfasen

Når perimeteren for Lynetteholm er anlagt, vil selve anlæget resultere i ændringer af strøm- og bølgeforholdene umiddelbart omkring Lynetteholm. Der er udført matematisk modelleringer af de hydrografiske forhold for nuværende situation og for fremtidig situation med Lynetteholm. Resultaterne viser, at der efter etableringen af perimeteren for Lynetteholm vil ske en øget erosion på det nordvestlige

område af Middelgrunden, svarende til området hvor der er udført supplerende undersøgelser af flora og fauna. Lynetteholm lukker for en gennemstrømning af Kongedybet. Der finder derfor en omfordeling af strømningen sted, således at der opstår en væsentlig strømforstrækning langs med Lynetteholms østlige perimenter. Ydermere flyttes en del af flowet til Hollænderdybet. Det primære påvirkningsområde er Middelgrunden, hvor københavnerkalken stikker højt, og der kun er tynde eroderbare sedimentlag. Det vurderes derfor, at etablering af Lynetteholm vil føre til en mindre erosion, men omfanget hovedsageligt vil være begrænset til det øvre tynde sanddække, som typisk udgør mellem 0-30 cm.

Der vil forekomme mindre ændringer af bølgeførhold omkring Lynetteholm. Ud fra bølgeanalysen kan det konkluderes, at etablering af Lynetteholm ikke vil have nogen signifikant effekt på de indkommende bølger i området nord og syd for opfyldningen, hvor kysten udgøres af sandstrande, som har en dynamisk karakter. Således vil der ikke opstå ændringer i den litorale drift langs strandene og dermed ingen ændringer i kysternes naturlige udstrækning og udformning.

Ændringer i strømforhold ved Middelgrunden kan medføre erosion af bundsedimentet, så fine partikler føres bort eller modsat, at der sker aflejring af finere partikler, hvis strømhastigheden falder. I området omkring Middelgrund øges strømhastigheden. Der er tale om et relativt lavvandet område med spredt ålegræs, hård bund og sten med makroalger og blåmuslinger.

Ved etablering af Lynetteholm stiger den årlige dybdemidlede maksimalstrøm i den nordvestlige del af det ålegræsdekke område til maksimalt ca. 1,2 m/s, mens den falder en smule i den sydlige del. Risikoen for erosion af ålegræsset stiger når strømhastigheden øges til over ca. 1 m/s, men et allerede etableret vegetationsdække beskytter mod erosion, og vegetationen i den sydlige del af området er i dag i stand til at modstå sådanne strømhastigheder. Strømhastighederne i den nordvestlige del stiger højest til samme niveau som ålegræsset i dag vokser ved i den sydlige del. Der forventes derfor ingen væsentlige ændringer i ålegræsdekket som følge af de ændrede strømforhold.

Forøgelse af strømhastigheden i et turbulent miljø vil øge frekvensen af ”setling” hos blåmuslingelarver, da der skabes forhold med lav forskydningspænding og høj advektion.

I områder omkring Lynetteholm, hvor der etableres dæmninger med stenbeskyttelse, og mod øst, hvor der etableres kystlandskab med stenstrand med ral, større sten, vekslede med sandstrande, vil der være arealer som fremstår som faste strukturer på tidligere arealer med blød bund bestående af sand, silt og mudder. Dette kan potentielt skabe et nyt hårdt substrat (en reveffekt), hvor makroalger og bundfauna, herunder muslinger kan blive dominerende.

Under driften af Lynetteholm, hvor der sker opfyldning

med ren og forurenede jord, vil der ske punktledning, samt passiv udsivning af forurenende stoffer langs perimenteren for Lynetteholm. Tilsvarende vil der efter endt opfyldning ske regnvandsbetinget passiv udsivning langs perimenteren. Det er vurderingen, at der med en blandingszone på omkring 50 meter ikke vil være nogen påvirkning af vandkvalitetskriterierne, sedimentkvalitetskriterierne og biota kvalitetskriterierne. Udledningen vurderes således ikke at have betydning for opfyldelse af kravene for vandområdet, herunder kviksvov, og heller ikke at være medvirkende til, at der sker en forringelse af tilstanden eller en hindring af at miljømålene for vandområdet kan opfyldes.

7.8.3. Påvirkning ved uddybning og klappning

Klappningen af opgravet sediment fra Lynetteholm området er begrænset til at foregå i vinterhalvåret fra oktober 2021 - marts 2022, og oktober 2022 – marts 2023. Således vil klappningen, og de umiddelbare påvirkninger herfra foregå i den periode på året hvor den biologiske aktivitet er væsentligt reduceret.

Tilsvarende vil klappningen blive foretaget i stor afstand til områder hvor der forekommer/er registreret tilstedeværelse af bundvegetation. Imidlertid er området hvor klappningen er planlagt at foregå beliggende inden for den fotiske zone, hvor der vurderes mulighed for forekomst af makroalger, herunder specielt rødalger. Idet der ikke er forekomst af højere planter (specielt ålegræs og havgræsområder) inden for påvirkningsområdet, ligesom kun sporadisk forekomst af makroalger vurderes at kunne forekomme inden for påvirkningsområdet for klappning, er det vurderingen, at der ikke vil forekomme betydende påvirkninger af bundvegetation. Dette skal ses på baggrund af de udførte modelleringer, hvoraf det fremgår at koncentrationen af suspenderet sediment er lille for kystnære områder hvor der forekommer sammenhængende vegetationsdække. Tilsvarende er varighed med påvirkning med øget turbiditet vurderet at være lille. Ydermere vil klappning, ske uden for vækstsæsonen for den marine vegetation hvor den biologiske aktivitet er yderst begrænset. Sedimentspredningsmodelleringen viser, at der ikke vil ske aflejringer af sediment i nærhed til områder med marin vegetation.

En øget koncentration af suspenderet stof i vandfasen kan påvirke bundfaunaen. Således kan sedimentpartikler, der blandes op i vandet, have såvel direkte som indirekte påvirkninger på bundfaunaarter ved tildækning og ved påvirkninger af dyr, som filtrerer fødepartikler fra de omgivende vandmasser, ved at blokere deres føde- eller respirationsapparater. Den stationære bundfauna vil ikke kunne undgå områder med øget suspenderet sediment ved nogen form for undvigeadfærd. Det er imidlertid sandsynligt, at bundlevende organismer i de lavere områder af Øresund har udviklet en generel høj tolerance for midlertidige forøgelser af suspenderet sediment, som vist ved deres evne til at modstå naturlige øgede koncentrationer af suspenderet sediment under storme. Blåmuslinger er tolerante over for forhøjede koncentrationer af suspenderet stof i vandfasen. Blåmuslinger er

i stand til at overleve i mindst 25 dage ved siltkoncentrationer på 450 mg/l, og ved lavere koncentrationer (20-50 mg/l silt) hæmmes væksten kun minimalt. Snegle og børsteorme vurderes ikke at være følsomme overfor forhøjet sediment, da de arter er tilpasset dynamiske sedimentforhold og da de lever i lavvandede områder, hvor der naturligt forekommer høje koncentrationer af suspenderet sediment. Sårbarheden over for fysisk forstyrrelse med hensyn til suspenderet sediment anses derfor at være lav for bundfaunaen.

Det antages, at overskridelsesvarigheder af maksimumskoncentrationer på mere end (2 – 5) dage kun forekommer for kobber og zink inden for klappingsområdet. Overskridelse af maksimumskoncentrationer for kobber og zink af få timers varighed uden for klappingsperioden er begrænset til en afstand på få km fra klappingsområdet. Der forekommer ingen overskridelse af maksimumskoncentrationer for kviksølv, cadmium, og bly uden for klappingsområdet. Tilsvarende er det for organisk forurenende stoffer beregnet at varigheden samt arealer med forhøjede koncentrationer i vandfasen vil være kortvarige og med begrænset udbredelse/areal. Såfremt påvirkningen af bundfauna med forurenende stoffer ikke er med akut toksiske koncentrationer vurderes de bundlevende organismer, afhængig af hvor lang tid de påvirkes, at være relativt modstandsdygtige over for en eventuel påvirkning.

Af resultaterne fra modelleringen fremgår det, at aflejringen af metaller og organisk forurenende stoffer er begrænset til havbundsområder sydvest for klappområderne. Koncentrationen af metaller og organisk forurenende stoffer i sedimentet som aflejres uden for klappområderne under/efter klappingen, vil have en koncentration mindre end/lig med gennemsnitskoncentration for stofferne i sedimentet som klappes. Således vil koncentration af metaller/organisk forurenende stoffer i aflejret sediment uden for klappområderne med udgangspunkt i kriterierne jf. klapp-vejledningen, generelt være mindre end "Nedre aktionsniveau". Således vurderes det, at påvirkningen af bundfauna fra metaller og organiske forurenende stoffer (fra sedimentpild som sedimenteres på havbunden) vil være ubetydelig, ligesom det vurderes at der ikke vil forekomme målelig påvirkning af i forvejen forekommende (IFF) koncentration for marine bundlevende organismer.

I forhold til uddybningen af sejlrenden ved Svælget syd for Middelgrunden bemærkes det, at ved sejlrenden ifølge eksisterende kortlægninger forekommer ingen bundvegetation i form af makroalger eller ålegræs, da der er for dybt. Området er kategoriseret som et Abra-samfund, opkaldt efter den hvide pebermusling (*Abra alba*). Der er tale om et samfund, der er tilpasset dynamiske forhold ift. både ilt og salinitet. Samfundet har høj retableringsevne, da det karakteriseres af mindre arter med høj reproduktionsevne. Uddybningen foregår i oktober til januar, hvor den biologiske aktivitet er begrænset og endvidere er afstanden til områder, hvor der er registreret bundvegetation, stor. Der vurderes derfor ikke at være påvirkninger af bundvegetation. Frigivelse af sediment til vandsøjlen og den efterfølgende sedimentation

på havbunden er meget begrænset og ligger under tålegrænserne for den bundfauna, der findes i området. Arealet der opgraves er relativt lille ift. det samlede areal af Abra-samfundet, der dominerer den nordlige del af Øresund. Da forstyrrede arealer hurtigt rekoloniseres af planktoniske larver fra naboområder vurderes den samlede påvirkning af bundfaunaen at være ubetydelig. Tilstedeværelsen af sediment i vandsøjlen er meget kortvarig og den tilknyttede stofkoncentration overskrider ikke sedimentkvalitetskriterierne. Frigivelsen af stoffer til vandfasen er ubetydelig, hvormed den overordnede betydning af påvirkningen af dyr, som lever i og af bundsedimentet, vurderes at være lille.

7.9. Fisk og marine pattedyr

7.9.1. Fisk

7.9.1.1. Påvirkning i anlægsfasen

Ved etablering af Lynetteholm vil der være arealinddragelse af havbunden. Det medfører, at de fisk der anvender området vil have en reduktion af deres habitat. Der vil være tale om en lokal og vedvarende effekt i forhold til fiskenes habitat, der samtidig betyder, at området som gyde- og opvækstområde permanent inddrages. De fiskearter der primært findes i området karakteriseres ved at være hurtigt koloniserende og bestandsmæssigt at være livskraftige.

Frigivelse af sedimenter til vandsøjlen kan føre til undvigelsesadfærd. I forbindelse med undvigelsesadfærden kan der forekomme tilstopning af gæller, en reduktion i evnen til at spise på grund af nedsat synlighed og øget stressniveau. Frigivet sediment til vandsøjlen vil aflejres på havbunden igen. Bundlevende arter i området kan potentielt forstyrres ved at blive udsat for kvælning som følge af sedimentation. Fortrængning kan ske på grund af hindret tilgængelighed til fiskenes fødekilder, der potentielt kan begraves.

Det stigende støjniveau i havet fra menneskeskabte aktiviteter er en anerkendt forureningskilde for dets indflydelse på akvatiske økosystemer. De væsentligste anlægsaktiviteter i forbindelse med etablering af Lynetteholm, som kan give anledning til støj, vibrationer og undervandsstøj vil være bundudskiftning, etablering af perimenter og den øget trafik til/fra Lynetteholm.

Kildestyrken angivet i miljøkonsekvensrapporten baggrundsrapport om støj, vibrationer og undervandsstøj indikerer niveauer, der kan medføre en mild adfærdsmæssig reaktion hos fisk. Det vil formentlig medføre, at fisk vil søge mod omkringliggende områder, væk fra støj-kilden.

7.9.1.2. Påvirkning i driftsfasen

Placeringen af Lynetteholm vil påvirke både vandskifte og strøm i selve Københavns Havn og kanaler, samt påvirke de nuværende strømforhold i Øresund. I forhold til ilt, sigtdybde og ålegræs der har betydning for habitatet, vil der som udgangspunkt være mindre ændringer. Der hvor der forekommer tydelige ændringer i habitatet for fisk vil være

ved Trekrøner, da det for fremtiden vil ligge i en beskyttet bugt inde i havnen, hvilket medfører nedsatte strømforhold og mindre vandskifte.

7.9.1.3. Påvirkning ved uddybning og klapping

Forhøjet sediment i vandsøjlen og sedimentation på havbunden kan potentielt påvirke fiskefaunaen. Sediment i vandsøjlen Klappladserne ligger i et område, hvor sild sandsynligvis gyder. Undersøgelser af sild og torsk i akvarieforsøg har vist, at de udviser undvigeadfærd ved 3-7 mg/l. I øvrige projekter (Øresundsbroen og Femern Forbindelsen) anses 10 mg/l for at være tærskelværdien for undvigeadfærd hos de mest følsomme arter. På basis af omfattende forsøg med sildeæg i langtidsforsøg med koncentrationer mellem 5 - 300 mg/l og i korttidsforsøg med en koncentration på 500 mg/l, kunne der ikke observeres effekter på æg-udviklingen som følge af vandets indhold af suspenderet sediment. Forhøjet koncentration af suspenderet stof øger nedsynkningen af pelagiske æg og kan medføre at æggene sedimenterer og går til grunde. Torsk, rødspætte og pighvar gyder pelagisk. Pighvaræg kan dog kun holde sig flydende i vandsøjlen ved saltholdigheder over 20 ‰, så i Østersøen synker de ned på bunden. Ingen af nøglearterne vurderes at have både vigtige pelagiske gydningsområder nær klappingen og overlap med klappingsperioden. Sedimentation kan tildække sildeæg, der er fastsiddende på bundsubstratet. Området er ikke kendt som et vigtigt gydeområde for arter, der gyder på bunden. Studier har vist at et sedimentationslag på 10 mm kan føre til 85 til 100 % mortalitet hos sild.

Det vurderes at klappingen kan medføre at fisk undviger klapplassen og de nærmeste omgivelser i perioden hvor der klappes. Det vurderes kun at udgøre en mindre påvirkning af fiskefaunaen, da det påvirkede område er relativt lille ift. det øvrige tilgængelige habitat. Der vurderes kun at være en begrænset påvirkning af gydende sild, da klappingen sker om vinteren uden for gydeperioden, men at bundsubstratet på klapplassen sandsynligvis vil være uegnet til gydning efterfølgende.

I forhold til uddybningen er det vurderet, at uddybningsområdet ikke har betydning som gydeområde for kommercielle fiskearter i Øresund. Uddybningen sker desuden uden for gydetiden af disse arter. Aflejring af sediment er ubetydelig, og området vil sandsynligvis være bedre egnet som gydehabitat efterfølgende.

7.9.2. Marine pattedyr

7.9.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Ved inddragelsen af arealet til Lynetteholm og perimeteren sker en lokal vedvarende påvirkning. Det tabte areal omfatter ikke yngle- og rasteområder for hverken marsvin eller sæler. Området omkring Københavns Havn vurderes at have lille betydning for marsvin. Afstanden til nærmeste koloni med spættet sæl og/eller gråsæl er mere end 10 km, og sæler observeres kun sporadisk i nærheden af Københavns Havn.

Påvirkningen af fiskefaunaen i anlægsfasen vurderes at være lokal og vedvarende og have lille betydning for fiskebestandene. Fødegrundlaget for de marine pattedyr vurderes dog at være intakt, da de kan søge føde i andre områder og projektområdet ikke har særlig betydning for fødesøgningsområdet.

Det er vurderingen, at påvirkningen fra undervandsstøj at være reversibel og have lille betydning, da der er tale om en lokal kort påvirkning i et område, der ikke er raste- eller yngleområde eller har noget særlig betydning for marsvin eller sæler generelt. Det samme gør sig også gældende i forhold til forstyrrelser over vand.

7.9.2.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen forventes mellemoplaget fra KMC Nordhavn at blive sejlet til Lynetteholm med pram. Intensiteten af forstyrrelsen under vand vurderes at være lav, da støjniveauet fra langsomtsejlende fartøjer kun har begrænset støjudbredelse. Der er tale om et stærkt trafikeret farvand, hvor pramsejlad vil være et ubetydeligt merbidrag i forhold til den eksisterende fartøjstrafik.

Forstyrrelser over vand fra fartøjer forventes at forekomme i en del af driftsfasen. Intensiteten af påvirkningen vurderes at være ubetydelig, da marsvin og sæler vil undvige fartøjet og kan søge til naboområder.

7.9.2.3. Påvirkning ved uddybning og klapping

Undervandsstøj fra klappartøjet kan potentielt forstyrre og i værste fald skade marsvin og sæler. Forstyrrelser kan medføre at dyrene undviger området, hvilket kan være kritisk, hvis der er tale om et yngle- eller rasteområde eller et vigtigt fødesøgningsområde. Klapplassen ligger imidlertid ikke i et udpeget yngle- eller rasteområde og klappingen sker i vinterhalvåret uden for yngletiden. Tilstedeværelsen af fartøjer kan forårsage en undvigereaktion hos marsvin i en afstand på 200- 400 meter. Marsvin forventes derfor at undgå fartøjer i denne afstand, men de forventes også hurtigt at vende tilbage efter endt forstyrrelse.

Sæler forventes at reagere i en afstand op til 1000 m. Afstanden til nærmeste sælkoloni ved Måklappen, Falsterbo, 16 km, er for stor til, at sæler forstyrres på land, men enkelte fødesøgende individer kan forstyrres. Sælerne vender hurtigt tilbage efter en forstyrrelse (mindre end 24 timer efter en forstyrrelse). Sårbarheden overfor fysiske forstyrrelser vurderes at være mellem for spættet sæl og gråsæl. Sejlad til og fra klapplassen er ubetydelig ift. at der er tale om et tæt trafikeret farvand. Sæler og marsvin i området er derfor tilvænnet støjen fra skibstrafikken.

Den øgede sedimentmængde i vandsøjlen efter klapping vurderes ikke at have en effekt på sælers eller marsvins fødesøgning, da marsvin søger føde via ekkolokalisering, og sæler søger føde via deres knurhår og i mindre omfang deres syn. Fødegrundlaget for marsvin og sæler vil potentielt kunne påvirkes af den øgede midlertidige sedimentmængde

i vandfasen på klapplassen og i nærområdet. Klapplassen udgør dog en meget begrænset del af sæler og marsvins fødesøgningsområde. Sæler og marsvin vil have mulighed for at søge føde i nærliggende områder, og det vurderes derfor, at deres potentielle fødegrundlag ikke vil blive påvirket af klapningen. I forhold til marsvin vurderes det, at påvirkningen fra klapningen kun vil forekomme i et meget begrænset område af det samlede vandområde, hvori marsvinene befinder sig.

Det er vurderet at uddybningsområdet ved Svælget ikke er raste- eller yngleområde for marine pattedyr. Sejlrenden har heller ingen særlig betydning som fødesøgningsområde for sæler og marsvin og påvirkning af fisk, der er deres føde, er ubetydelig. Uddybningen sker i vinterhalvåret uden for yngletiden. Der kan forekomme en undvigereaktion, især for marsvin, men forstyrrelserne vurderes at være ubetydelige for både sæler og marsvin, da farvandet i forvejen er meget forstyrret af eksisterende skibstrafik. Marsvin er opført på Habitatdirektivets bilag IV og er dermed strengt beskyttet. Det er vurderingen, at bilag IV-beskyttelsen af marsvin opretholdes, idet projektet ikke medfører at individer fanges, og uddybningsområdet ikke er yngle- eller rasteområde for marsvin.

Anlæg af Lynetteholm vurderes at have en lokal lille eller ubetydelig påvirkning på marine pattedyr, og sejlrendeudbygning og klappning har lokal og ubetydelig påvirkning. Der vurderes derfor ingen kumulative påvirkninger på marine pattedyr.

7.10. Fugle

7.10.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Ved etablering af Lynetteholm inddrages 2,9 km² havbund/vandområde. I takt med inddragelsen vil området tidligere egnethed til rast og fouragering ændres.

Det kan forventes, at flertallet af rastende og/eller fødesøgende fugle forsvinder fra området, dvs. anlægsområdet og perimeteren som følge af anlægsaktiviteterne.

Det må forventes, at flertallet af fugle bliver presset til andre lokaliteter, f.eks. omkring Vestamager.

7.10.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen forventes mellemoplaget fra KMC Nordhavn at blive sejlet til Lynetteholm med pram. Derfor vil der være forstyrrelser af eventuelle fugle, som holder til i området. Intensiteten af påvirkningen ved forstyrrelse over vand vurderes at være ubetydelig, fordi der efter anlægsfasen generelt må imødeses at forekomme færre fugle i området, der ikke længere vil have nogen betydning som raste og fourageringsområde i Københavns Havn grundet habitattab.

7.10.3. Påvirkning ved uddybning og klappning

Havlit, ederfugl, hvinand, samt rød- og sortstrubet lom kan

forekomme ved klapplasserne. Lommer for de mest følsomme fugle i forhold til forstyrrelse fra skibe, da de flygter på relativt lang afstand, op til 1.000 m. Flugtafstanden for havlit er omkring 100-500 m. Undersøgelserne viser dog også, at arter som ederfugle vil vende tilbage til området, kort tid (timer) efter at de er blevet forstyrret. Sårbarheden vurderes at være lav for fugle, da området ikke har særlig betydning for rastende fugle og forstyrrelsesafstande er korte. Den fysiske forstyrrelse fra skibet, som her er en blanding af støj og visuel påvirkning, vurderes at være lokal og samlet set mellemlang varighed, da klappningen sker over to vintersæsoner.

I forhold til tab af habitat til fouragering vil fourageringsgrundlaget helt eller delvist fjernes i klappningsområdet og muligheden for at udnytte området til fouragering kan være begrænset i flere år, indtil der er sket en reetablering af fødegrundlaget for fuglene. Fuglene forventes i denne periode at måtte søge til fourageringslokaliteter andre steder.

På baggrund af vurderingen af vandkvalitet vurderes påvirkningen af vandkvaliteten fra frigivelse af forurenende stoffer til vandsøjlen at være af lokal udbredelse, af kort varighed, samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen af vandkvalitet at være lille. Fuglene vurderes at have mellem sårbarhed, da klappområderne ikke har betydning som fødesøgningsområde og påvirkningen vurderes at være lokal.

Selve uddybningsområdet vurderes at have lille betydning for fugle, da der er for dybt til at der er vandplanter og pga. forstyrrelse fra eksisterende skibstrafik. Fysisk påvirkning af fugle består af en blanding af støj og visuel påvirkning, men da uddybningsområdet ikke har særlig betydning for fugle, hverken som raste- eller fødesøgningsområde, er det vurderet, at påvirkningen er ubetydelig. Ændring af habitat for fugle påvirkes af en reducere af deres fødegrundlag. Da sejlrendeområdet ikke har betydning for fugle som fødesøgningsområde, er det vurderet, at påvirkningen er ubetydelig. Frigivelse af forurenende stoffer kan påvirke fugle indirekte i form af påvirkning af deres fødegrundlag. Da det er vurderet, at frigivelse af forurenende stoffer er lille og da området er af lille betydning for fugle, er påvirkningen fra forurenende stoffer vurderet ubetydelig.

Det er vurderet, at betydning af påvirkningen for tab af fuglenes habitat (fødegrundlag) og af fysiske forstyrrelser vil være lokal og lille til moderat i anlægsfasen. Påvirkningen ved uddybning af sejlrenden er ubetydelig og påvirkningen ved klappningen i Køge Bugt/Østersøen vurderes at være lokal og af mindre betydning. Lynetteholm og klappområdet har en afstand af ca. 30 km, og der vurderes ikke at være nogen kumulativ påvirkning.

7.11. Natur på land

7.11.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Der er ingen yngle- eller overvintringsmuligheder for flagermus på arealet, hvor modtageanlægget anlægges, men det

kan ikke udelukkes, at det bruges til jagt. På Trekroner Fort sker der ingen ændringer, men området kan blive påvirket af støj i forbindelse med ramning af spunsvægge langs Lynetteholms perimeter. Støjen fra ramning af spuns vurderes dog ikke at have en styrke eller ligge i et frekvensområde, der påvirker flagermus' jagt- eller sociale adfærd, og de dybe frekvenser eller rystelser forventes heller ikke at påvirke flagermus, der muligvis bruger bygningerne til dagophold eller vinterkvarter.

Ved etablering af modtageanlægget inddrages området, og den eksisterende vegetation med tilknyttet insektliv forsvinder. Der etableres belysning i modtageområdet og i forbindelse med etablering af perimeteren rundt om Lynetteholm. Lys kan erfaringsmæssigt tiltrække insekter og dermed visse arter af flagermus, mens andre arter reagerer negativt på belysning.

7.12. Vandkvalitet

7.12.1. Påvirkninger i anlægsfasen

For at sikre tilstrækkelig geoteknisk stabilitet for Lynetteholm, er det nødvendigt at lave en bundudskiftning langs de områder af den ydre perimeter, hvor der etableres dæmninger. Mængderne af sediment der skal opgraves ved bundudskiftningen, er inddelt i en øvre forurenede del, som er planlagt deponeret i Lynettens sedimentdeponi, og en nedre ikke-forurenede del, som er planlagt klappet på godkendt klappads til havs. Ved opgravningen af sediment vil der ske spild og spredning af sediment omkring arbejdsområdet.

Derudover vil omlægningen af Lynetteledningen, medføre en ændring mht. udledningsforholdene, og spredningen/opblandingen af det rensede spildevand fra Lynetten. Således er udledningen planlagt længere mod øst sammenlignet med i dag. For de øvrige aktiviteter er det vurderet at spredning, og ophvirvling af forurenende stoffer og næringssalte til vandfasen vil være kortvarig, ligesom mængden af forurenende stoffer og næringssalte som bringes i opløsning vurderes begrænset i forhold til de mængder som vil blive håndteret ved opgravningen af forurenede sediment langs med perimeteren for Lynetteholm. Således er området hvor Lynetteholm etableres et område der gennem en meget stor del af Københavns havns historie har været brugt til at dumpe affald. Desuden har området virket som et naturligt sedimentationsområde, hvor blandt andet tungmetaller og miljøfremmede stoffer er endt i sedimentet.

Den forurenede del af sedimentet som bringes i deponi for havnesediment, udgør kun en mindre del af den samlede gravemængde og fjernes før den ikke-forurenede del, da forureningen er beliggende i de øvre sedimentlag. Graveperioden for den forurenede del udgør op til 767 timer. Et billede af sedimentfanens største udstrækning kan fås ved at udtrække den maksimale dybdemidlede sedimentkoncentration i løbet af hele graveperioden. Maksimumkoncentrationens udbredelse vurderes ikke påvirket synderligt af om der graves i 14 dage eller over måneder.

Grænsen for en synlig sedimentfane går typisk et sted mellem 2-5 mg/l. Det vurderes, at de største overskridelsesvarigheder optræder i området øst for Trekroner og i Kronløbet. Der vil være perioder, hvor sedimentfanen vil være synlig i Yderhavnen. De højeste varigheder med overskridelse af 2 mg/l udgør et sted mellem 190-200 timer, hvilket skal ses i forhold til den samlede graveperiode på 767 timer. Kortvarigt kan sedimentfanen have en udstrækning mod nord helt op til Skodsborg og mod syd ned til Kastrup Lufthavn (op til få timers varighed). For de højere sedimentkoncentrationsniveauer (10 mg/l) finder overskridelserne primært sted i graveområdets nærhed. Sedimentudbredelsen ind i Havneløbet er af yderst begrænset omfang.

Til beskrivelse og vurdering af spredningen af tungmetaller i det marine miljø er der udført hydrodynamisk modellering. Det er især metallerne kviksølv, zink, kobber, bly og cadmium, som vurderes som de mest kritiske parametre. I forbindelse med påvirkning af vandkvalitet er det valgt at modellere og vurdere spredningen af følgende miljøkritiske metaller: kviksølv, kobber og zink. Disse findes i relative høje koncentrationer i den andel af havnens sedimenter som skal bortgraves.

Det bemærkes, at det efter omtalen af overskridelser, er beskrevet, hvordan det vil blive forhindret, at sådanne overskridelser sker.

For kviksølv vil gravearbejderne medføre et spild på totalt 2,7 kg kviksølv, og bidrage til hhv. en forhøjet sedimentkoncentration og vandsøjlekoncentration. Kviksølv i vandsøjlen vil binde sig til suspenderet stof og efterfølgende sedimentere. Der vil under graveaktiviteterne være forhøjede koncentrationer i graveområdet og ud i Øresund, som så falder til under detektionsgrænsen kort tid (timer) efter gravearbejdets ophør.

For zink er spild fra gravearbejderne i forurenede sediment beregnet til at være på 1.171 kg. Zink vil i lighed med kviksølv i vandsøjlen binde sig til suspenderet stof og efterfølgende sedimentere. For zinkkoncentrationen i vandsøjlen vil der periodisk være en overskridelse af kravgrænsen på 8,4 µg/l uden tillæg af baggrunds-koncentrationen af få timers varighed, uden for området hvor opgravning udføres. Efter gravearbejdets ophør vil koncentrationen i vandsøjlen i hele modelområdet være under 8,4 µg/l efter 3 – 12 timer.

For kobber er det beregnet at afgravningen af forurenede sediment vil medføre et spild på 376 kg, som vil bidrage til hhv. en forhøjet sedimentkoncentration og vandsøjlekoncentration. Kobber i vandsøjlen vil som de øvrige metaller i vandsøjlen binde sig til suspenderet stof og efterfølgende sedimentere. For kobberkoncentrationen i vandsøjlen vil der periodisk være en overskridelse af få timers varighed, uden for området hvor opgravning udføres. Tilsvarende vil maksimumkvalitetskravet for kobber i området på 2,5 µg/l efter gravearbejdets ophør være overskredet med få timers varighed.

For koncentrationerne af metaller i vandfasen i og ved graveområdet er der beregnede overskridelser af de forskellige lovgivningsmæssige krav i en kort periode på mellem 0 - 5 dage under selve gravearbejdet, mens der mindre end 1 uge efter opgravningen af forurenede sediment ikke vil være nogen forøget påvirkning fra gravearbejderne i vandfasen. De fraktioner af metallerne, der frigives til selve vandsøjlen, og som ikke er knyttet til partikler, vil gradvist blive knyttet til partikler og derved sedimentere ud i Øresundsområdet, men i ganske små mængder pr. arealenhed, og i lighed med de andre stoffer bundet til sedimentet vil de resuspendere og blive ført til nye områder.

Der fastsættes vilkår for tilrettelæggelse af gravearbejdet i implementeringsredegørelsen for at forhindre sådanne overskridelser som omtalt ovenfor. Modelleringerne har vist, at det forventeligt vil være muligt at overholde miljøkravene, hvis arbejdet tilrettelægges således:

- Arbejdet udføres med en produktionsrate på 225 m³/time.
- Der graves 12 timer hver dag.
- De indlagte pauser på 12 timer mellem hver graveperiode indebærer, at gårsdagens gravespild vil være sedimenteret eller ført med strømmen væk fra graveområdet.
- Opgravningen sker fra tre uddybningsfartøjer, som dermed deler førnævnte produktionsrate. Disse fartøjer skal arbejde i hver sit arbejdsområde, hvorved de tre sedimentfaner ikke interagerer nævneværdigt.

Nærmere detaljer vedrørende produktionsrate, overvågning, analyseparametre, analysestrategi mv. skal aftales med relevante myndigheder. Den endelige arbejdsplan vil blive fastlagt af entreprenøren i overensstemmelse af vilkårene fastsat af myndighederne. På baggrund af ovenstående vil det således blive sikret, at der ikke vil ske overskridelser af maksimum vandkvalitetskrav ved opgravningen af forurenede sediment langs perimeteren for Lynetteholm.

Undersøgelserne af tungmetaller i sediment og vandsøjle er gennemført for det scenarie, hvor de øverste forurenede lag afgraves. De efterfølgende afgravninger af ikke-forurenede sediment er ikke medtaget direkte i vurderingerne, men vil medføre, at de områder, der vil blive påvirket af sedimentering af tungmetaller fra afgravning af de forurenede sediment, også vil blive påvirket af en aflejring fra de ikke forurenede sediment, som er 3-4 gange større. Der sker således en ”fortynding” af koncentrationen af tungmetaller i de øverste ny-sedimenterede lag.

Påvirkningen af vandkvaliteten er vurderet med lav sårbarhed, for påvirkningen med næringsstoffer, at være af regional udbredelse, af kort varighed, samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være lille.

Lynetteholms gravearbejder vil frigive stoffer, der vil udløse et iltforbrug. Puljen af iltforbrug er bestemt ud fra forsøg fra undersøgelser af Grådybets sejlrende, Storebæltsforbindelsen og Femern Bælt forbindelsen. Det samlede sediments

pulje af akkumuleret iltforbrug (SOD) efter 24 timer forventes at være partikelbundet, hvorimod SOD efter 1 time skyldes oxidering af opløste forbindelser, typisk sulfider. SOD vil under 24 timer forventes at være en blanding af opløst og partikelbundet SOD. Det spildte sediment vil stadig have et iltforbrug, som reduceres over tid kaldet basal respiration.

Antages det, at der under opgravningen spildes 9%, vil SOD over 24 timer være 146 ton ilt. De basale respirationer vil efter 120 timer være reduceret til 38,6 ton ilt pr døgn. Hvis disse mængder af SOD og basal respiration spredes tilstrækkeligt med strømmen, vurderes iltforbruget ikke at udgøre et problem for miljøet. Spredningen af suspenderet stof og dermed ”iltforbruget” spredes relativt hurtigt. Der skal dog tages forbehold for, at der ikke er foretaget en egentlig spredningsberegning af iltforbruget samt, at dette ekstra iltforbrug ikke er koblet sammen med det eksisterende iltforbrug, som der er i systemet.

7.12.2. Påvirkninger i driftsfasen

Etablering af Lynetteholmen vurderes at have en positiv effekt på udsivning af forureningsstoffer fra bundsedimenterne i projektområdet. Dette skyldes dels at der ved anlægsfasen fjernes forurenede overfladesediment i perimeteren og især pga. den massive tildækning af et samlet areal på 275 ha. Denne tildækning vil effektivt begrænse en ellers naturlig udsivning af forureningsstoffer fra sedimentet. Den samlede påvirkningen fra forureningsstoffer i sedimentet vurderes således at være netto positiv, fordi belastningen fra frigivelse af forurening fra bundsedimentet med overskudsvandet under opfyldning af Lynetteholm, vurderes at være mindre end den naturlige udvaskning fra projektområdet.

Efter anlæg af perimeteren for Lynetteholm vil der ske opfyldning inden for perimeteren frem mod 2050 med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn, og opfyldt vil variere med typen og antallet af anlægsaktiviteter. På baggrund af erfaringerne fra KMC Nordhavn forventes der i gennemsnit tilført 2,6 millioner tons opfyldt årligt. Erfaringsmæssigt varierer mængderne mellem 1,7 - 3,2 millioner tons per år. Det antages, at den tilførte jordmængde vil være fordelt på 60 % forurenede jord og 40 % ikke-forurenede (ren) jord. Modtagekriterierne for jord til Lynetteholm fremgår af implementeringsredegørelsen, og er fastsat af Miljøstyrelsen.

Perimeteren for Lynetteholm opbygges ved hjælp af sand og raldæmninger og uden brug af tæt spuns. Der vil derfor kunne finde en mindre ind- og udsivning sted i primært den øvre del af perimeteren, hvor dæmningerne er smallest og mest permeable. Bidrag fra nettonedbør og fortrængningsvand fra området udledes til recipienten via en rørledning og diffusere. Således er der udført modellering og vurdering af fortyndingsforholdene for både punktledning og udsivning, til eftervisning af, at der ikke er et behov for at etablere en tæt spuns langs den ydre perimeter.

Udledningsvandet vil være påvirket af indhold af metaller

og organiske forurenende stoffer fra den jord (ren/forurennet) som indfyldes på Lynetteholmen. Kildestyrken i vandet som udledes/udsiver fra Lynetteholmen forudsættes at have en sammensætning tilsvarende vand der udledes fra Nordhavnsdeponiet KMC.

Anlægget Lynetteholm vil resultere i ændringer i de hydrauliske og hydrologiske forhold for vandområdet omkring Lynetteholm, hvilket vil resultere i påvirkninger af vandkvaliteten for området, herunder påvirkning af spredning af mikroorganismer fra rensed spildevand, bypass og overløb. Påvirkningen vil både skyldes arealinddragelsen til havs på 2,82 km², samt de påvirkninger, som ændringerne i bundforholdene (dybde), der sker omkring Lynetteholm omfattende 0,22 km².

Omlægning af spildevandsledninger og overløbsledninger, med ændring af udløbet fra disse ledninger til Øresund, vil ligeledes medføre påvirkninger i spredningen og fordelingen af mikroorganismer for vandområdet omkring Lynetteholm. Modelleringer har vist, at ved at flytte spildevandsledningerne ca. 500 meter øst for Lynetteholm, vil badevandet omkring de nye sandstrande på Lynetteholm blive udmærket, hvilket er den bedste kvalitet, mens badevandskvaliteten ved eksisterende badezoner og strande vil forblive uændret.

Ud fra modelresultaterne forventes det ikke, at der vil forekomme områder med kritisk iltindhold/iltsvind ved etablering af Lynetteholm og omlægning af spildevands- og overløbsledninger.

Påvirkningen af vandkvaliteten med ophobning/ændret spredning af tang (defineret som løstdrivende alger, løsrevne makroalger og løsrevet ålegræs) på grund af påvirkningen af de hydrodynamiske forhold fra Lynetteholm er beskrevet og vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten. Modellens resultater af tangvækst og drift af tang i Københavns Havn viser en mulig forøgelse af ophobning af drivende tang i den vestlige del af Lynetteholm samt i den nordlige del af havnen bag Lynetteholm omkring Trekroner fort og ved Langelinie.

Drivende tang, der fanges langs havnemoler, f.eks. langs ydersiden af Langelinie, vil lægge sig på bunden. Drivende tang, der fanges langs stensætninger, f.eks. omkring Trekroner, vil derimod blive fanget mellem stenene. Dette fænomen gør sig gældende fra juli til september i varierende grad, mens der ikke ses de samme ændringer i april. Modberginger af tang, der driver udefra og ind i havnen, antyder også, at der i sommerperioden ikke sker drift af tang fra Øresund og ind i havnen. Der er således ikke en akkumulation af tang på den vestlige inderside af Lynetteholm. På den østlige yderside af Lynetteholm kan der i september forekomme en ophobning af tang.

7.12.3. Påvirkning ved uddybning og klappning

Den samlede tid i døgn inden for perioden på 180 døgn hvor der er planlagt foretaget klappning, og hvor der sker en

overskridelse af en koncentration på f.eks. 10 mg sediment/l vil være begrænset til omkring ≤ 15 døgn, dvs. ca. 5% af perioden. De enkelte tidsrum med overskridelse af nævnte koncentration vil være kortvarige jf. klappningsfrekvensen. Tilsvarende vil påvirkningsområdet (arealet) omkring klappingsområdet hvor der med mellemrum vil optræde en koncentration på >10 mg sediment/l være <5 km².

Uden for grænsen mellem Danmark/Sverige vil den samlede overskridelsesvarighed af en koncentration på 5 mg sediment/l være begrænset til få døgn.

Det vurderes, at varigheden hvormed iltindholdet i bundvandet omkring klapppladserne forringes til under 1,2, 4 mg O₂/l at være meget lille ligesom de arealer der påvirkes ≤ 1 dag samlet er mindre end 1 km². Sammenfattende vurderes påvirkningen af sedimentet uden for klappområderne, som har lav sårbarhed over for påvirkningen, - tilførsel af iltforbrugende stoffer -, at være af lokal udbredelse, kort varighed, af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være lille.

I forhold til uddybningen af sejlrenden ved Svælget viser modelleringen, at en koncentration på 5 mg/l ikke overskrides og at 2 mg/l kun overskrides kortvarigt (5 timer). Sedimentfanerne vil lige akkurat være synlige, men påvirkningen er samlet set vurderet som ubetydelig. Frigivelse af forurenende stoffer (metaller) er vurderet at vandkvalitetskravet ikke overskrides, da mængderne, der frigives, er ubetydelige. Det er samlet vurderet, at påvirkningen ved frigivelse af forurenende stoffer er ubetydelig. Frigivelse af næringsstoffer og iltforbrugende stoffer er samlet vurderet til at være ubetydelig, da uddybningen sker om vinteren uden for vækstsæsonen i et område uden iltsvind og frigivelsen af næringsstoffer er ubetydelig.

Anlægget af Lynetteholm, driften heraf, uddybning af sejlrender og klappning af havbundsmateriale vurderes ikke at påvirke målsætningen om god økologisk og kemisk tilstand for vandområdet Øresund Nord eller målsætningen om god økologisk og kemisk tilstand for vandområdet Køge Bugt.

7.13. Geologi og grundvand

7.13.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.13.1.1. Geologi

De øverste geologiske lag under havbunden består i størstedelen af projektområdet af postglaciale aflejringer, blandt andet gytje. På grund af disse aflejringers dårlige bæreevne skal de udskiftes med marint sand under perimeterkonstruktionerne. Langs perimeteren er der udtaget miljøprøver i de postglaciale aflejringer med henblik på at afgøre, hvordan de opgravede lag skal håndteres. Forurenede jordlag forventes deponeret i Lynettepotet, mens rene jordlag forventes klappet på en anvist klappplads.

De dybere geologiske lag vil ikke blive udskiftet ved anlæg af perimeterkonstruktionerne. Ved perimeterkonstruktioner

med spunsvæg vil de geologiske lag blive gennemskåret af spunsvæggen ned til få meter under toppen af kalken.

7.13.1.2. Grundvand

Flere af de forurenede grunde grænser direkte op til den sydlige perimeter. Det vurderes, at etablering af den sydlige perimeter ikke vil føre til en ændret infiltration af regnvand eller nedvaskning af forureningskomponenter på de forurenede grunde. Dermed vurderes det, at etablering af den sydlige perimeter ikke vil påvirke grundvand fra de forurenede grunde. Det er en forudsætning for dette, at der ikke i forbindelse med etableringen af den sydlige perimeter foretages grundvandssænkning, hvor sænkningstragten strækker sig ind under (dele af) de forurenede grunde. Projektet indeholder ikke planer om at udføre grundvandssænkning.

Både modtageanlægget på Refshaleøen og arbejdshavnen på Kraftværkshalvøen etableres på arealer, der er områdeklassificerede og grænser op til forureningskortlagte arealer. Ved etableringen af modtageanlægget er der bl.a. vilkår om at etablere passende barrierer til at minimere risiko for ny forurening fra tilført materiale, herunder f.eks. befæstede arealer med afledning til sandfang og olieudskillere, perkolatopsamling under karteringsplads og spildbakker under brændstofoplag. Som følge af etableringen af disse barrierer forventes infiltrationen af nedbør fra terræn til grundvandet at blive mindsket, og en eventuel nuværende nedvaskning af forureningskomponenter til grundvandet vil således blive minimeret, således at der lokalt kan opstå en lille, positiv miljøeffekt. Under forudsætning af, at arbejdshavnen etableres, indrettes og driftes således, at der tages højde for evt. potentielt forurenende aktiviteter, vurderes byggepladsen ikke at få betydning for områdets grundvand. Etableringen af adgangsvejen vurderes ligeledes ikke at få betydning for områdets grundvand.

7.13.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.13.2.1. Geologi

Inden for perimeteren vil de postglaciale aflejringer ikke blive udskiftet. Lagene vil blive kompakteret og konsolideret i takt med opfyldning med jord under driftsfasen. Under forudsætning af, at opfyldningen tilrettelægges, så der ikke opstår risiko for stabilitetsbrud, vil der ikke ske yderligere påvirkninger af de postglaciale aflejringer. De dybere geologiske lag vil ikke blive påvirket under driftsfasen. Det vurderes herunder, at kompaktering af postglaciale aflejringer og tilførsel af fyldlag ikke vil have betydning for sprækker eller sætninger i de dybere geologiske lag eller for disse lags stabilitet.

7.13.2.2. Udsivning gennem havbunden

I de områder, der opfyldes med forurenede jord, vil porevandet i fyldlagene udvaske forureningskomponenter fra den forurenede jord. I takt med at halvøen fyldes op, vil grundvandsspejlet i fyldlagene blive etableret i et niveau over havniveau, og der vil derved opstå en udadrettet og en

nedadrettet trykgradient. Trykgradienten vil bevirke, at porevand fra fyldlagene vil strømme ud gennem perimeteren til havet eller ned til grundvandsmagasinerne i kvartære sandlag og i kalken. Fra grundvandsmagasinerne vil vandet strømme videre ud i havet. I forhold til nedadrettet strømning til grundvandsmagasinerne vil postglaciale lag af gytje, hvor gytjen har en vis tykkelse, og hvor gytjen har en lav hydraulisk ledningsevne, fungere som en naturlig membran, der forhindrer eller stærkt begrænser strømmingen.

Tykkelsen af postglaciale aflejringer varierer mellem 0 og mere end 9 m. De tynde kvartære lerlag, der i dele af området ligger under de postglaciale aflejringer, vurderes ikke at bidrage væsentligt til en naturlig barriere. I områderne med tynd eller ingen gytje vurderes der derfor ikke at eksistere en naturlig barriere, der kan forhindre nedsivning af eventuelt forurenede porevand til grundvandsmagasinerne og videre strømning af dette vand til havet. Der er områder med tynd eller ingen gytje langs den vestlige perimeter og langs dele af den østlige perimeter. I den indre del af Lynetteholm er der i store områder relativt tykke lag af gytje.

7.13.2.3. Grundvand

Opbygningen af det nye landområde Lynetteholm og den deraf følgende etablering af et lokalt grundvandsspejl over havniveau vurderes ikke at ville påvirke grundvandsspejlet i de tilgrænsende landområder Refshaleøen og Kraftværkshalvøen. Der vurderes derfor ikke at ske en ændring i de eksisterende strømningsmønstre i grundvandet i disse områder, og derfor heller ikke at ske en ændret mobilisering af forureningskomponenter fra eksisterende forurenede lokaliteter.

Driften af modtageanlægget på Refshaleøen vurderes ikke at påvirke grundvandet. Driften vil ikke i væsentlig grad påvirke grundvandsspejlet i området og således ikke føre til ændrede strømningsmønstre i grundvandet eller ændret mobilisering af forureningskomponenter fra eksisterende forurenede lokaliteter. Under forudsætning af, at modtageanlægget er etableret med barrierer til at minimere risiko for ny forurening fra tilført forurenede jord, herunder f.eks. befæstede arealer med afledning til sandfang og olieudskillere, perkolatopsamling under karteringsplads og spildbakker under brændstofoplag, vil der ikke ske en påvirkning af grundvandet som følge af ny forurening fra modtageanlægget. I tilfælde af driftsuheld, som forårsager en forurening af jordlag på arealet forventes det, at en sådan hændelse hurtigt håndteres, og at forureningen minimeres og fjernes. Herved minimeres også en eventuel påvirkning af grundvandet under modtageanlægget.

Under forudsætning af, at udskibningshavnen i Nordhavn er etableret med barriere til at minimere risiko for forurening fra mellemdeponering af jord eller fra eventuelle uheld og spild under driften, vurderes udskibningshavnen ikke at påvirke grundvandet.

7.14. Støj og vibrationer

7.14.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.14.1.1. Støj

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der ved nedbringning af spuns og pæle kan foregå ved hjælp af nedbringning eller ramning. Nedbringning ved hjælp af ramning støj mest, og der er i støjberegningerne regnet på denne aktivitet som worst case. Der vil ikke blive nedbragt spuns og pæle i aften- og natperioden. Der er derfor gennemført støjberegninger, både med og uden ramning. Alle andre anlægsaktiviteter er forudsat at kunne foregå hele døgnet. Støj fra skibe med transport af materialer, andre arbejdsskibe i og omkring anlægsområdet samt støj fra byggeplads herunder også arbejdshavnen er ikke taget med i beregningerne af støj, da støjbidraget herfra vurderes at være så lille og hermed uden betydning. I byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, må der ikke foregå støjende aktiviteter i aften- og natperioden.

Da materialer (grus, sand, stenmaterialer og spuns) til etablering af Lynetteholm primært bliver sejlet til vil der i anlægsfasen ikke være nogen væsentlig støj fra øget trafik på offentlige veje.

Generelt er det vurderingen, at der ikke er nogen problemer med at overholde grænseværdien på 70 dB(A) for støj fra anlægsarbejder inde for normal arbejdstid. De beregninger, der er gennemført viser, at med det planlagte materiel vil der forekomme en overskridelse af grænseværdien på 40 dB(A) uden for normal arbejdstid ved de nærmeste naboer. Trafikstyrelsen har meddelt, at støj fra Lynetteholms anlægsarbejder skal overholde grænseværdierne. Inden anlægsarbejderne går i gang skal By & Havn derfor indsende en redegørelse til Trafikstyrelsen, som redegør for hvordan anlægsarbejderne uden for normal arbejdstid vil blive tilrettelagt og gennemført, så grænseværdien på 40 dB(A) overholdes ved nærmeste nabo. Det kan f.eks. ske ved at der anvendes færre maskiner samtidig, end det er forudsat i miljøkonsekvensrapporten.

Som det fremgår er afsnittene oven for en kortfattet beskrivelse af, hvad der fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Hertil bemærkes det, at det følger af lovforslagets § 19, at Københavns Kommune bl.a. fører tilsyn med overholdelsen af miljøbeskyttelseslovens regler for støj i forbindelse med anlægget af Lynetteholms perimenter på søterritoriet.

Herudover indeholder lovforslaget ikke en fravigelse af de almindelige støjregler i miljøbeskyttelsesloven i forbindelse med anlægsfasen.

Udviklingselskabet By & Havn I/S vil derfor skulle sikre sig, at de overholder støjreglerne. Det er i den forbindelse Københavns Kommune, der har kompetencen til at vurdere, om de lokale støjforskrifter finder anvendelse eller om der skal udstedes påbud i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42.

7.14.1.2. Vibrationer

Risikoen for at anlægsaktiviteter kan medføre skader på

bygninger, vurderes og begrænses ud fra en konkret vurdering af de bygninger som ligger tæt på anlægsaktiviteterne.

Anlægsaktiviteter som kan generere vibrationer vil bl.a. omfatte nedbringning af spuns og pæl samt håndtering af komprimering af sten og grus. Når afstanden til anlægsaktiviteterne er kort, kan disse aktiviteter give anledning til mærkbare vibrationer i bygninger og i omgivelser. Det er vanskeligt at beregne udbredelsen til denne type vibrationer, men baseret på erfaringer fra andre danske anlægsprojekter, kan det forventes, at nedbringning af spuns eller pæle ved hjælp af ramning kan medføre, at mærkbare vibrationer kan forekomme i bygninger inden for en afstand af ca. 120 meter fra anlægsaktiviteten. For nedbringning af spuns eller pæle ved hjælp af vibrator og komprimering af sten og grus er afstanden ca. 60 meter.

Vibrationer kan mærkes ved niveauer, der er væsentligt lavere end de niveauer, der kan medføre skader på bygninger. Der forventes ikke at være risiko for bygningsskader som følge af vibrationer fra anlægsaktiviteterne, da afstanden i dette projekt er stor til nærmere bygninger. Hvis afstanden er større end 25 meter, vurderes der ikke at være risiko for bygningsskadelige vibrationer.

7.14.2. Påvirkninger fra driftsfasen

7.14.2.1. Støj

Ved jordtransporter til Lynetteholm via ny adgangsvej før år 2035, vil jordtransporterne overvejende foregå via mere trafikerede veje, hvilket vil resultere i en forøgelse af trafikstøjen med 1-2 dB på flere veje (3 dB for Prøvestensbroen der forløber gennem et industriområde). Dette vil opfattes som en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af trafikstøjen. Langs flere af de berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen.

Modtageanlægget skal overholde de gældende grænseværdier for støj. Beregninger viser, at grænseværdien i dagperioden på 50 dB(A) overholdes ved de nærmest beliggende boliger (Margretheholm).

Rekreative områder (områder for fritidsformål angivet med grøn signatur i Kommuneplanrammer) der ligger inden for den grønne støjubredelseskurve kan blive udsat for en støjpåvirkning over Margretheholm, Langelinie, Kastellet, Lynetten Batteri, Trekroner Søfort, Langelinie Lystbådehavn, Margretheholm Havn, kolonihaver langs Refshalevej Københavns Motorbåd klub Go-kart Bane og Copenhagen Cable Park. Det vurderes, at støjniveauet i de fleste af berørte rekreative områder i dag er over 45-50 dB(A) pga. støj fra trafik.

Der er ikke vedtaget nogen lokalplan for området ved Levantkaj, men området er i Kommuneplanen 2019 udlagt til et område for blandet bolig og erhverv. For denne områdestype gælder følgende grænseværdierne for støj: 55 dB(A) / 45 dB(A) / 40 dB(A) for henholdsvis dag-, aften- og natpe-

rioden. Beregninger viser, at grænseværdien i dagperioden på 55 dB(A) for områder for blandet bolig og erhverv er overskredet ved den yderste del af Levantkaj. Når der skal indbygges jord i den nordvestlige del af Lynetteholm skal arbejdet tilrettelægges, så grænseværdierne for støj overholdes ved nærmeste boliger.

Støjberegningerne for driftsfasen er gennemført med konservative forudsætninger. De angivne støjbelastninger beskriver derfor en worst case situation. Støjbelastningen, bør inden modtage- og nyttiggørelsesanlæg tages i brug, bestemmes ved beregninger med mere konkrete oplysninger om materiel og driftstider, eventuelt suppleret med støjmålinger.

7.14.2.2. Vibrationer

Anlægsfase	CO2 (tons)	NOx (tons)	SO2 (tons)	PM2,5 (tons)
Årligt	13.863	113	1	4
Total (2,5 år)	34.658	282	3	9

7.15.1.1. Lokal luftkvalitet

Emissionsberegningerne viser, at udledningen af NOx i anlægsfasen er betydelig, men dog beskeden sammenlignet med nationale udledninger (i 2018 105.730 tons).

Selvom udledningen sker i stor afstand fra beboelsesområder, er det fundet relevant at foretage beregning af bidraget til stofkoncentrationen i luften i området omkring emissionskilderne. Resultaterne indikerer, at grænseværdierne i alle beregninger kan overholdes med en sikker margin.

7.15.2. Påvirkninger i driftsfasen

Driftsfasen omfatter primært anvendelse af entreprenørmaskiner ved modtageanlæg for jord der tilkøres med lastbil.

Driftsfase	CO2 (tons)	NOx (tons)	SO2 (tons)	PM (tons)
Jordopfyld (aktiviteter på Lynetteholm)				
Årligt, jordmodtag via lastbil og pram (2023)	7.708	47	0,5	5,6
Årligt, jordmodtag via lastbil (2022, 2024-2055)	3.200	1,6	0,01	0,1
Total	133.292	100,3	0,8	8,9

De totale emissioner fra jordtransporterne kørselsscenerier for jordtransport er følgende:

Driftsfase	Trafikarbejde Mio. km/år	CO2 Tons/år	NOx Kg/år	PM Kg/år
Årligt, Dagens jordtransporter (2023-2035)	2,22	1.768	1.127	3
Årligt, ny adgangsvvej (2023-2035)	2,11	1.682	1.072	3

Den øgede transport af jord med lastbiler vurderes ikke at give anledning til en øget påvirkning af vibration ved naboer til de enkelte veje. Der kører allerede i dag tung trafik på de fleste af de berørte veje.

Der vurderes ikke at være nogen påvirkning af vibrationer fra aktiviteter på den nye modtageplads, da der er stor afstand til nærmeste modtagere.

7.15. Klima og luftkvalitet

7.15.1. Påvirkninger i anlægsfasen

I tabellen nedenfor kan man se de forventede udledninger i anlægsfasen.

I 2023 forekommer jordtransport som en kombinationsløsning mellem pramtransport fra KMC mellemlager i Nordhavn og lastbiltransport. Derfor inkluderer dette tidsrum anvendelse af entreprenørmaskiner ved modtageanlæg for jord der tilkøres med lastbil, og for arbejdskaj for jord der sejles til området fra udskibningsstedet ved Nordhavn. Disse aktiviteter medfører emission af CO2, samt luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv, som kan påvirke menneskers sundhed og naturen.

7.15.2.1. Projektets emissioner

De totale emissioner som følge af anvendelsen af entreprenørmateriel mv. på jordopfyldet er følgende:

Årligt, Ny adgangsvej efter 2035 (2035-2055)	2,07	1.652	1.053	3
---	------	-------	-------	---

7.15.2.2. Lokal luftkvalitet

Det fremgår af emissionsberegningerne, at udledningen af bl.a. NOx er mindre i driftsfasen sammenlignet med anlægsfasen. Det er med OML-beregninger blevet påvist, at anlægsfasen ikke vil give anledning til immissionskoncentrationsbidrag, der overskrider gældende grænseværdier i nærliggende boligområder. Da aktiviteterne med entreprenørmateriel på jordopfyldet vil være reduceret betydeligt i driftsfasen sammenlignet med aktiviteterne i anlægsfasen, vurderes det, at påvirkningen af luftkvaliteten er tilsvarende mindre.

Driftsaktiviteterne på jordopfyldet vil ligeledes ske i et åbent område, hvor der naturligt sker effektiv spredning af luftemissioner og støv. Desuden vil påvirkningen af luftkvaliteten fra f.eks. støv reduceres ved anvendelse af almindelige afværgeforanstaltninger for denne type anlægsaktiviteter.

Det vurderes derfor, at påvirkningen af luftkvaliteten som følge af emissioner i driftsfasen af jordopfyldet er ubetydelig.

7.15.2.3. Jordtransport til Lynetteholm

I driftsfasen vil der forekomme jordtransport med lastbil, som forventes at være ca. 350 transporter i døgnet i hver retning. Den øgede trafikmængde vil medføre et øget energiforbrug, som vil give et øget bidrag af NOx og dermed påvirkning af den lokale luftkvalitet tæt på vejnettet for jordtransporterne.

På baggrund af prognosen for jordtransporter til modtageanlægget og mulighederne for effektiv fortynding af emissionerne fra trafikken i det relative åbne område vurderes det, at den forøgede påvirkning af den lokale luftkvalitet som følge af luftemissioner fra øget lastbiltrafik i driftsfasen generelt vil være lille. Koncentrationen af forurenende stoffer og støv vil således hurtigt aftage med afstanden fra vejen.

7.15.2.4. Kvælstofdeposition

På baggrund af prognosen for jordtransporter til modtageanlægget, forventes den forøgede deposition af kvælstof som følge af jordtransporter at være betydeligt under 0,5 kg N/ha/år og formentlig under 0,1 kg N/ha/år. Det skal ses i forhold til den samlede årlige kvælstofafsætning i området på 9,3 kg N/ha/år.

7.16. Forurennet jord

7.16.1. Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen foregår der anlægsarbejder på land i forbindelse med etablering af arbejdskaj på Kraftværkshalvøen og modtageanlæg på Refshaleøen. Ved anlægsarbejderne skal

der håndteres jord, der vil omfatte såvel forurennet jord som uforurennet jord.

Overordnet forventes generelt ingen eller kun mindre påvirkninger på det omgivende miljø i forbindelse med håndtering af forurennet jord, når der ved den konkrete planlægning og udførelse af anlægsarbejdet tages højde for, at spredning af eventuelt forurennet jord via støv fra gravning og ved transport af forurennet jord hindres, at eventuelt ukendte eller ikke kortlagte forureninger håndteres korrekt, når de opdages under anlægsarbejdet og, at der ikke sker udvaskning af forureningskomponenter fra eventuelle mellemdepoter.

De arealer, som inddrages på land til arbejdskaj og modtageanlæg, er henholdsvis forureningskortlagte eller områdeklassificerede. Arealernes forureningsmæssige status eller områdeklassificering forventes ikke at ændre sig, idet det ikke forventes, at projektet, f.eks. ved bortgravning af jord nødvendiggjort af anlægsarbejdet.

Både det eksisterende arbejdsareal på Kraftværkshalvøen og modtageområdet på Refshaleøen etableres på arealer, som er områdeklassificerede og grænser op til forureningskortlagte arealer. Under forudsætning af at arbejdsområdet og modtageområdet etableres, indrettes og driftes således, at der tages højde for eventuelt potentielt forurenende aktiviteter og således, at eventuelt konkrete vilkår i tilladelser/godkendelser overholdes, så vurderes byggepladserne ikke at få betydning for eksisterende jordforurening.

Ved etablering af nye adgangsveje eller udvidelse af eksisterende veje, forventes jord at blive håndteret i overensstemmelse med gældende regler og bekendtgørelser. Projekteringen af adgangsvejen er ikke færdig, så vejens dimensioner kendes ikke. Men med placeringen af den foreslåede adgangsvej gennem forureningskortlagte arealer, må det forventes, at der træffes forurennet jord, og eventuelt lossepladsaffald afhængigt af hvor dybt, der skal udgraves for at etablere vejen. I de tilfælde, hvor en større jordforurening fjernes i forbindelse med anlægsarbejdet, kan dette overordnet have en positiv effekt på miljøet.

7.16.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsperioden vil de etablerede anlæg på land, adgangsvej samt modtageanlægget på Refshaleøen kunne påvirke arealerne.

7.17. Sejladmæssige forhold

7.17.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Lynetteløbet lukkes som følge af etableringen af Lynetteholm, og lystfartøjer skal i anlægs- og driftsfasen anvende Kronløbet.

Ændringen af Kronløbet vurderes at medføre moderat påvirkning af sejladsen med kommercielle skibe. Sejladsen vil fortsat kunne gennemføres, men manøvrering vil være vanskeligere end i dag. Lystfartøjer vurderes at blive påvirket moderat, når de fremover skal sejle gennem Kronløbet. Af hensyn til sikkerheden forventes de ikke at kunne passere Kronløbet, når der sejler kommercielle skibe igennem, hvilket kan forsinke deres sejlads. Mindre lystfartøjer uden mast vil kunne benytte den kommende kanal mellem Kalkbrænderihavn og Orientbassinet og således kunne benytte denne alternative sejlroute mod nord.

Som følge af Lynetteholms placering skal skibe øst om Lynetteholm sejle tættere på Middelgrunden. Den maksimale vanddybde vil være omkring 5,5 meter. Dermed bliver det ikke længere muligt for kommercielle skibe at sejle til og fra Prøvestenen ved at sejle vest om Middelgrunden. Store kommercielle skibe skal derfor sejle øst om Middelgrunden, hvorfor det indgår i projektet, at uddybe et område "Svælg" syd for Middelgrunden. For mindre fartøjer vil det være muligt at sejle imellem Lynetteholm og Middelgrunden.

Som en del af projektet vil der skulle anlægges en adgangsvej til Refshaleøen, der går på tværs af indsejlingen til Margretheholm Havn på en dæmning med en oplukkelig bro. Når adgangsvejen etableres som en oplukkelig bro, vil der fortsat kunne sejle skibe til og fra havnen.

7.17.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasens første år forventes der at blive sejlet jord til en modtagehavn placeret på den nordlige side af fase 1-arealet. Alternativt sejles jorden til den nye arbejdskaj ved modtageanlægget. Jord sejles fra KMCs mellemoplæg på Nordhavn. Sejladsen forventes at kunne indgå som en normal del af havnens trafik, der ikke påvirker den øvrige trafik nævneværdigt.

Vedligeholdet af sejlrenden ind til Prøvestenen fra syd vurderes ikke at påvirke sejladsen.

7.17.3. Påvirkning ved uddybning og klapping

Det forudsættes for vurderingen, at der klappes fem dage om ugen med 12 klappinger per dag. Til klappingen anvendes der seks splitpramme med en kapacitet på 810 m³ hver. Det antages at der foretages 792 klappinger i 4. halvår og 768 klappinger i 1. halvår (svarende til 1.263.600 m³). Dette ville således skabe en påvirkning med varighed så længe projektet varer ved. Forholdene vurderes derudover at være sammenlignelige for hhv. perioderne 2021-2022 og 2022-2023.

Når prammene er på vej til og fra klap områderne antages de at indgå i den almindelig trafik og navigere herefter. Dette anses ikke til at påvirke den kommercielle eller rekreative sejlads i området mellem Lynetteholm og klappadserne. Splitprammene vil i et vist omfang skulle ligge stille inden for klappingsområderne og derved kunne påvirke anden skibstrafik i området.

Klappadserne er i en afstand af mindst 1500 meter til den nærliggende kommercielle nord og sydgående rute, hvorved erhvervstrafikken ikke vil hindres af dette.

Skibstrafikken, der passerer uddybningsområdet, er de skibe der passerer inden for hele Kongedybets sejlrendes bredde og ligeså et område i den vestlige side af Hollænderdybet svarende til bredden af sejlrenden. De sydgående skibe i Hollænderdybet, der sejler i uddybningsområdet, er hovedsagelig fragtskibe med en længde på 50 m til 200 m. Fiskeskibe, tankskibe og andre skibe ses også i dette område, hvor den forventede uddybning af sejlrenden vil finde sted. De sydgående skibe i Kongedybet der sejler i det planlagte uddybningsområde er jævnt fordelt blandt de forskellige skibstyper med undtagelse af passagerskibe og hurtigfærger. Når prammene er på vej til og fra klappområderne antages de at indgå i den almindelig trafik og navigere herefter. I vintermånederne fra oktober til januar hvor det planlægges at uddybningen finder sted passerer stort set ingen lystbåde uddybningsområdet i hverken Hollænderdybet eller Kongedybet, og den primære aktivitet er kommerciel skibstrafik. Lystsejlere vil desuden have tilstrækkeligt med farvand hvor sejlads kan finde sted uden om uddybningsområdet.

7.18. Befolkning og menneskers sundhed

7.18.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.18.1.1. Rekreative forhold

Langs grænsen imellem projektområdet og Refshaleøen er det i dag tilladt at fiske. I takt med at perimeterkonstruktionen bliver anlagt i området op til Refshaleøen, vil disse områder blive utilgængelige for lystfiskeri. Det vil derfor være nødvendigt for lystfiskerne at benytte de andre områder i havnen, hvor fiskeri ligeledes er tilladt.

Støjen fra anlægsarbejdet vil kunne høres i store dele af de omkringliggende rekreative områder. Støjen vil variere i løbet af anlægsperioden, da arbejdet vil bevæge sig afhængigt af hvad og hvor, der skal udføres arbejde. Derudover vil det have stor betydning for støjbredelsen og støjens karakter, om der rammes eller ej. I perioder hvor der rammes, vil støjen kunne registreres væsentligt længere væk.

I perioder uden ramning vil støjen fra anlægsarbejdet kunne høres i de rekreative områder på og nær Refshaleøen. Det gælder de to badezoner, der ligger sydvest for projektområdet, koncertpladsen og lystbådehavnen Margretheholm Havn samt Trekroner Fort. Samtidig vil støjen muligvis kunne høres i det rekreative område langs Forlandet der ligger syd for Refshaleøen, der blandt andet rummer flere kolonihaver samt dele af Kastellet, Langelinie og de to mindre lystbådehavne Langelinie Lystbådhavn og Sønder Frihavn. Støjen vil desuden i perioder kunne påvirke de planlagte cykelstier på Refshaleøen, langs Orientbassinet og den eksisterende cykelsti på Oceankaj. Samtidig vil støjen kunne høres på flere af de arealer, hvor lystfiskeri er tilladt,

og i særdeleshed i de områder på Refshaleøen, hvor der må fiskes.

I perioder hvor der rammes, vil støjen potentielt kunne registreres langt ind i København. Ud over de ovenfor beskrevne områder, vil støjen kunne registreres på hele Kastellet, i badezonen ved Nordhavn, i de fleste områder hvor fiskeri er tilladt i Københavns Havn samt på cykelstierne på Nordhavn og i området syd for Refshaleøen. I de rekreative interesser, der ligger på Refshaleøen, vil støjen kunne virke generende, især i forbindelse med etablering af den interne væg i den sydlige del af projektområdet. Samtidig vil der på Trekronerfort også kunne opleves støjgener.

Støjen vil kunne påvirke den måde de rekreative områder opleves på. Områderne har forskellig sårbarhed over for påvirkningen, da anvendelsen er forskellig. En rekreativ interesse så som en cykelsti vil have en lav sårbarhed, da brugerne typisk vil være i bevægelse, og kun opleve støjen i den periode, hvor de er i nærheden af projektområdet. Der er også flere af de rekreative interesser, hvor der i forvejen er støj. Dette gælder eksempelvis badezonerne, hvor der må forventes at være en del støj fra de badene gæster. Modsat vil et område som Trekroner Fort i højere grad være følsom over for anlægsstøjen. Kolonihaverne i HF. Strandhøj, der er beliggende syd for projektområdet, må ligeledes anses for at være følsomme over for anlægsstøjen. Det er tilladt at overnatte i kolonihaverne en del af året, og beboerne vil muligvis kunne høre anlægsstøjen om natten, idet der vil blive arbejdet døgnet rundt i anlægsfasen. Der planlægges dog ikke spunsramning om natten, og støjgenerne vil derfor være begrænset.

7.18.1.2. Befolkning, bolig og menneskers sundhed

I perioder hvor der ikke rammes, vil støjen fra anlægsarbejdet potentielt kunne høres i de nærliggende boligområder. For de boligområder i Nordhavn, vil anlægsstøjen være tydeligst i de perioder, hvor der arbejdes i den nordlige ende af projektområdet. For de boligområder, der ligger syd for projektområdet og områder, hvor det er tilladt at have husbåde på Refshaleøen, vil støjen kunne høres mest tydeligt i de perioder, hvor der arbejdes i dens sydlige ende af projektområdet. Anlægsstøj fra det generelle anlægsarbejde uden ramning, vil også være tilstede om natten, da der vil blive arbejdet i døgndrift.

I dagtimerne vil anlægsstøjen potentielt kunne høres, men det må også forventes, at en del af støjen vil forsvinde i den øvrige støj fra eksempelvis vejtrafikken. I nattetimerne vil støjen potentielt virke mere generende for beboerne nær anlægsarbejdet, og det er muligt, at beboerne i dele af Nordhavn og i området syd for Refshaleøen samt beboerne i de husbåde der ligger nær projektområdet, i perioder vil føle, at deres nattesøvn bliver forstyrret.

I perioder hvor der rammes, vil støjen kunne registreres i et langt større område. Ramning støjer mere end det øvrige anlægsarbejde, og samtidig vil lyden være tydeligere og derfor

lettere at registrere over den øvrige baggrundsstøj. Støjen vil potentielt kunne høres langt ind i København, og vil derfor også kunne høres i perioder i mange boligområder. I de nærmeste boligområder vil støjen sandsynligvis være høj og generende, når arbejdet bliver udført i den mest nærliggende del af projektområdet. Endvidere vil støjen sandsynligvis kunne høres i flere af de institutioner der ligger i området.

Det vurderes, at støjen fra anlægsarbejdet ikke har en intensitet, hvor den vil medføre påvirkninger af menneskers sundhed.

7.18.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.18.2.1. Rekreative forhold

Etableringen af Lynetteholm vil dels betyde, at vandudskiftningen i Københavns Havn påvirkes, og desuden vil det blive nødvendigt at flytte to eksisterende større udløbsledninger fra Lynetten Rensningsanlæg. Beregninger af de fremtidige badevandsforhold i Københavns Havn og langs Lynetteholm viser, at hvis man flytter de to udløbsledninger, så de ligger ved Lynetteholms østlige perimenter, vil badevandskvaliteten langs Lynetteholm samt i dele af Københavns Havn ikke kunne leve op til ”udmærket-” eller ”god badevandskvalitet”. Hvis ledningen derimod flyttes 500 meter væk fra land, vil der både kunne oprettes en ”udmærket” badevandskvalitet langs Lynetteholm, og en ”udmærket” eller ”god” badevandskvalitet i Københavns Havn.

7.18.3. Påvirkning ved uddybning og klappning

I forhold til klappning er det på baggrund vurderingen af vandkvaliteten vurderes det, at påvirkningen af badevandsforholdene som følge af forøgelse af koncentrationen af suspenderet sediment, næringsstoffer og forureninger mv. i vandet ved badeområder er lille.

For så vidt angår uddybning findes der flere badezoner i området, herunder ved Islands Brygge, på Refshaleøen og på Amager Strand. Badevandskvaliteten for den nærmeste bade facilitet (Amager Strandpark) er angivet som udmærket hvert år fra 2013 til 2019. På baggrund af vurderingen af vandkvalitet og afstanden til nærmeste strand (Amager Strandpark), samt det forhold at uddybningen sker om vinteren, vurderes, at der ikke vil være en påvirkning af badevandsforholdene som følge af forøgelse af koncentrationen af suspenderet sediment, næringsstoffer og forureninger mv.

7.19. Natura 2000

7.19.1. Natura 2000-område N141 (Brobæk Mose og Gentofte Sø)

Natura 2000-områder på land vurderes ikke at kunne påvirkes af aktiviteter i delprojekterne sejlrende uddybning og klappning. Ved påvirkningen af område N 141 behandles kun påvirkningen fra etableringen af Lynetteholm.

7.19.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget i N141 kan potentielt set blive påvirket af kvælstof deposition, som følge af de emissioner, der er i anlægsfasen fra anlægsmaskiner og fartøjer, der anlægger perimeteren.

I vurderingen af hvorvidt der er kan være en væsentlig påvirkning af naturtyperne, er baggrundsdepositionen fra andre kilder taget i betragtning. Overskrider baggrundsdepositionen den nedre tålegrænse for den givne naturtype, kan tilstanden i forvejen være påvirket af forhøjet næringsstofsbelastning bl.a. som følge af tilgroning. Tilgroning er nævnt som en trussel for de lysåbne naturtyper i N141. Baggrundsdepositionen er 12,8 kg/ha/år i N141. Dermed er baggrundsdepositionen større end tålegrænsen for de lysåbne naturtyper. I vurderingen af hvorvidt der potentielt kan være risiko for en væsentlig påvirkning sammenlignes med en værdi på 1 % af den laveste tålegrænse. Værdien tager afsæt i habitatbekendtgørelsens forsigtighedsprincip, og det er i dette projekt vurderet at merdepositioner, der er mindre end 1 % af gældende tålegrænser, miljøkvalitetskrav osv., ikke er at opfatte som en væsentlig påvirkning. 1 % af tålegrænsen anses som værende meget konservativt, fordi der ved fastsættelse af tålegrænser i forvejen er anvendt sikkerhedsfaktorer. I vurderingen af påvirkninger for Lynetteholm projektet er der derfor også taget i betragtning at der er tale om en midlertidig påvirkning i anlægsfasen.

Den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen er under tålegrænsen for kildevæld og rigkær. Det vurderes at der ikke vil være nogen påvirkning af disse naturtyper.

For søer er 1 % af tålegrænsen ikke overskredet, da afsætningen på vandoverflader er lav. For sø-naturtyperne er merdepositionen at betragte som 0, da den ligger langt under Natura 2000 usikkerheden for depositionsregninger i OML, i så stor afstand. For søerne vurderes derfor ikke at være nogen påvirkning.

For skovnaturtyperne er den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen over tålegrænsen. Ifølge Vejledning om godkendelse af husdyrbrug vil der næppe med de nuværende metoder kunne påvises en effekt på naturtyper hvis enkeltkildebidraget er under 0,6 kg/ha/år. Da merdepositionen i N141 for alle naturtyper ligger under de 0,6 kg/ha/år og der er tale om en midlertidig påvirkning på to år vurderes det at merdepositionen ikke vil have en effekt på tilstanden af naturtyperne. Derfor vurderes der ikke at være en væsentlig ændring af tilstanden for skovnaturtyper.

Derudover skal det tages i betragtning at OML-beregningen er konservativ, da den erfaringsmæssigt undervurderer afsætningen af kvælstof mellem kilden og receptoren i store afstande.

Det vurderes, at det på forhånd kan afvises, at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N141 i anlægsfasen.

7.19.1.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen er der vurderet på emissionerne af kvælstof fra jordflytning og pramsejlad.

Mertilførslen overskrider ikke 1 % af tålegrænsen for de udpegede naturtyper og ligger langt under en mertilførsel, hvor der kan forekomme en påvirkning. For lysåbne og sø-naturtyper er den samlede deposition desuden under den laveste tålegrænse.

På den baggrund vurderes det, at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N141 i driftsfasen.

7.19.2. Natura 2000-område N142 (Saltholm og omkringliggende hav)

7.19.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget i N142 kan potentielt set blive påvirket af kvælstof deposition, som følge af de emissioner, der er i anlægsfasen fra anlægsmaskiner og fartøjer, der anlægger perimeteren.

Den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen er under tålegrænsen for alle de udpegede naturtyper. Der er tale om en midlertidig påvirkning på to år og mertilførslen til kalkoverdrevet vurderes ikke at ville have en effekt på tilstanden af naturtypen.

Øget sediment i vandsøjlen, samt aflejring af sediment kan potentielt medføre ændringer i habitatet og påvirke følsomme planter og dyr, der er tilknyttet de udpegede naturtyper. Forhøjede mængder af sediment i vandsøjlen og aflejring forekommer naturligt og arterne på lavt vand er en vis grad tilpasset til disse dynamiske forhold. Grænsen for en synlig sedimentfane går typisk et sted mellem 2-5 mg/l, mens mange filtrerende arter kan tåle lagt højere koncentrationer i kortere perioder.

Der er foretaget en modellering af påvirkningerne, som projektet vil medføre. Forøgelse af sediment i vandsøjlen overskrider ikke 2 mg/l i N142. Spredning af sediment vurderes derfor ikke at have nogen betydning for tilstanden og bevarende status af de udpegede naturtyper i N142 og de arter, der er tilknyttet naturtyperne.

Det vurderes, at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N142 i anlægsfasen.

7.19.2.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.19.2.2.1. Marine naturtyper

Ændringer i strømforhold vil potentiel kunne ændre den naturlige aflejring og erosion af materiale i Natura 2000-område N142, idet en reduktion i strømhastighed kan medføre større aflejring af fint materiale og omvendt at øget strømhastighed kan medføre erosion. Derudover kan etablering af Lynetteholm medføre ændringer i bølgehøjde, hvorved dynamikken for aflejring og transport af materiale ændres,

hvilket kan påvirke naturtyperne. Endeligt kan der ske ændringer i vandtemperatur og salinitet, hvilket kan påvirke flora og fauna, der tilknytte naturtyperne.

Ligeledes forekommer der ingen eller ganske små ændringer i de hydrografiske forhold og vandkvalitet indenfor N142, da påvirkningerne er begrænset til havnen og omkring Trekroner. Påvirkningerne i driftsfasen vurderes ift. vandkvalitet at være de samme, som beskrevet i anlægsfasen, da forholdene ændres, idet den ydre perimenter etableres i anlægsfasen.

Der vurderes ikke at være nogen yderligere påvirkninger i N142 som følge af projektet i driftsfasen. På denne baggrund konkluderes det, at det i både anlægs- og driftsfasen på forhånd kan afvises at der vil ske væsentlige påvirkning af de udpegede marine naturtyper i Natura 2000-område N142.

7.19.2.2.2. Arter

Potentielle påvirkninger af marine pattedyr i Natura 2000-områderne omfatter kun forstyrrelse fra undervandsstøj, hvilket kan medføre adfærsændringer og i værste fald permanente høreskader på marine pattedyr. I vurderingen regnes permanente høreskader som en væsentlig påvirkning. Der er foretaget en modellering af undervandsstøj, der viser at støjgrænserne for de udpegede marine pattedyr ikke overskrides indenfor N142, selv i et worst case scenarie.

På baggrund af dette kan det på forhånd afvises at påvirkningen fra undervandsstøj vil medføre en væsentlig påvirkning af marine pattedyr i anlægsfasen.

Fugle og marine pattedyr kan indirekte blive påvirket af ændringer i habitater og ændringer fødegrundlaget, hvis bundforholdene ændres eller vandkvaliteten forringes. Skarv og terner, marsvin og sæler lever fisk og det må formodes at de jager langs kysterne og over stenrevne nord for Saltholm. Ligeledes finder ederfuglene deres føde på stenrev, hvor de blandt andet lever af blåmuslinger. Ændringer i habitat kan dermed indirekte påvirke dyrenes fødegrundlag. Som Natura-2000 beskrevet for naturtyper, vurderes der ikke ske væsentlige ændringer af habitater, herunder naturtypen stenrev eller vandkvalitet som følge af projektets i anlægsfasen i Natura 2000-område N142.

Dermed vurderes der ikke at kunne forekomme væsentlige påvirkninger af fødegrundlaget for de udpegede arter indenfor Natura 2000-område N142.

N142 ligger ca. 4,9 km øst for Lynetteholm og sejlrendeudbygningen ved Svælget, og ca. 15 km nord for klappladserne i Køge Bugt. Området kan potentielt påvirkes i sammenhæng af alle tre delprojekter mht. sedimentspild og vandkvalitet. Dog forventes den tidsmæssige forskydning mellem projekterne at reducerer en samtidig påvirkning.

7.19.3. Natura 2000-område N143 (Vestamager og havet syd for)

Der er foretaget en modellering af påvirkningerne som følge af sedimentspredning og ændringer i strømforhold og hydrografi, som projektet vil medføre.

Spredning af sediment, sker ikke i så stor afstand at det når N143. Ligeledes viser modellen at der ikke ændringer af strømhastighed, bølgehøjde, vandtemperatur eller salinitet i N143, da påvirkningerne er begrænset til havnen og omkring Trekroner.

På denne baggrund konkluderes det, at det i både anlægs- og driftsfasen på forhånd kan afvises at der vil ske væsentlige påvirkning af de udpegede marine naturtyper i Natura 2000-område N143. Påvirkningerne i driftsfasen vurderes ift. vandkvalitet at være de samme, som beskrevet i anlægsfasen, da forholdene ændres, idet den ydre perimenter etableres i anlægsfasen.

Der vurderes ikke at være nogen yderligere påvirkninger i N143 som følge af projektet i driftsfasen.

7.19.4. Natura 2000-område N144 (Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave)

7.19.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget i N144 kan potentielt set blive påvirket af kvælstof deposition, som følge af de emissioner, der er i anlægsfasen fra anlægsmaskiner og fartøjer, der anlægger perimenteren.

Den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen er under tålegrænsen for tidvis våd eng og der vurderes derfor ikke at være en påvirkning af naturtypen. Mertilførslen udgør mere end 1 % af tålegrænsen for øvrige naturtyper. Ifølge Vejledning om godkendelse af husdyrbrug vil der næppe med de nuværende metoder kunne påvises en effekt på naturtyper hvis enkeltkildebidraget er under 0,6 kg N/ha pr. år. For surt overdrev, hængesæk, samt de tre skovnaturtyper er den samlede deposition over den laveste tålegrænse. Merdepositionen i N144 for alle naturtyper ligger dog under de 0,6 kg/ha/år, hvor der vurderes at kunne ses en effekt på tilstanden.

Der er tale om en midlertidig påvirkning på to år og mertilførslen til naturtyperne vurderes ikke at ville have en effekt på tilstanden af naturtyperne. Derudover skal det tages i betragtning at OML-beregningen er konservativ, da den erfaringsmæssigt overvurderer afsætningen af kvælstof mellem kilden og receptoren i store afstande.

På baggrund af ovenstående vurderes det at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N144 i anlægsfasen.

7.19.4.2. Påvirkninger i driftsfasen

Mer-tilførslen overskrider ikke 1 % af tålegrænsen for de udpegede naturtyper og ligger langt under en mer-tilførsel, hvor der kan forekomme en påvirkning.

Det vurderes, at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N144 i driftsfasen.

7.19.5. Påvirkning fra uddybning og klapping

Natura 2000-områderne, N206, N142, nord og syd for klappadserne kan potentielt blive berørt af spredning af sediment ved klapping. Som worst-case benyttes klapping ved begge klappadser, Ka og Kb, hvor sedimentmodelleringen har vist at klappingen kan forårsage sedimentkoncentrationer mellem 2-5 mg/l omkring Peberholm med en varighed på maks. 4-6 døgn.

I de to svenske Natura 2000 områder kan 2 mg/l og 5 mg/l overskrides i 1-2 døgn, hvilket vurderes at være langt under tålegrænserne for bundflora og -fauna. En midlertidig forhøjelse af sedimentkoncentrationen på 2-5 mg/l i vintermånederne (uden for vækstsæsonen) omkring Peberholm vurderes ikke at have en påvirkning af de udpegede naturtyper i Natura 2000-område N142. Bundflora og fauna omkring Peberholm vurderes generelt at være tolerante overfor kortvarige og svagt forhøjede sedimentkoncentrationer i vandsojlen. Ålegræs vurderes at være mest følsom og er lysbegrænset når der er mindre end ca. 20 % af overfladeindstrålingen tilbage ved havbunden. Mindskes lysindfaldet under 20 % i en længere periode, medfører det væsentlige tab af blad- og rhizombiomasse og kan på sigt betyde forhøjet dødelighed. Sedimentkoncentration på ca. 5 mg/l medfører lysreduktion til mindre end 20 % af overfladeindstrålingen ved 4 m dybde. N142 er afgrænset ud til ca. 4 m dybde og det vurderes derfor at ålegræsset inden for Natura 2000-området ikke vil blive væsentligt påvirket. En eventuel påvirkning vil være kortvarig og foregå på et tidspunkt, hvor bundplanterne er mindst sårbare over for påvirkninger.

I N206 er varighederne med forhøjede sedimentkoncentrationer også begrænset til 2 mg/l i 2-3 døgn, hvilket hverken påvirker ålegræs eller bundfauna. Forøgelse af sedimentkoncentrationen i dette omfang forekommer naturligt ved kraftigt vind. I de to svenske Natura 2000-områder er varigheden under 1-2 døgn og vurderes ej heller at påvirke bundflora og fauna. Forøgelse af sedimentkoncentrationen i dette omfang forekommer naturligt i områderne. Aflejring på 2-4 cm sediment kan medføre forhøjet skuddødelighed hos ålegræs. Hos bundfaunaen vurderes blåmuslinger at være de mest følsomme, da dødeligheden stiger ved aflejring på 1-2 cm pr måned. Sedimentmodelleringen viste at aflejring af sediment i Natura 2000-områderne er på mindre end 1 mm og det vurderes derfor at sedimentation ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bundfloraen eller -faunaen i Natura 2000-områderne. Der vil ikke ske sedimentation af miljøfremmede stoffer i N142, Falsterbohalvøen, samt i Falsterbo-Foteviken. I N206 vil kunne ske sedimentation af cadmium (< 0,08 mg) og bly (< 5 mg) i ubetydelige mængder. Klapping ved klappads Ka og Kb medfører ikke overskridelse af krav i henhold til miljømål indenfor Natura 2000-områder. I beregningen af kvælstof- og fosfordeposition er det som en førsteordens tilnærmelse antaget, at beg-

ge stoffer forbliver bundet til sedimentet og dermed følger spredningen af dette, se DHI. Beregninger af deposition af fosfor og kvælstof viser at mængderne, der deponeres i Natura 2000-områderne (< 50 mg/m²) og at næringsstofferne er bundet til sedimentet. På denne baggrund vurderes der ikke at være en væsentlig påvirkning som følge af frigivelse af næringsstoffer.

Afstanden fra klappadserne vurderes at være for stor til at fugle i Natura 2000-område Falsterbo Foteviken forstyrres af klappartøjernes tilstedeværelse. Sedimentspildet kan potentielt have betydning for fuglene, idet det kan påvirke fødegrundlaget. Som nævnt ovenfor, vurderes det at flora og fauna, der er tilknyttet de marine naturtyper i Natura 2000-områderne, herunder også Falsterbohalvön, ikke vil blive påvirket væsentligt af klappingen. Det vurderes på den baggrund af fødegrundlaget for sortstrubet lom, ederfugl, havlit og sortand, der fouragerer til havs, ikke vil blive påvirket og en væsentlig påvirkning af fuglene kan på forhånd afvises.

7.20. Havstrategiens miljømål

I miljøkonsekvensvurderingerne beskrives potentialet for, at anlæg og drift af Lynetteholm kan påvirke eller forhindre målopfyldelse eller det langsigtede mål for god miljøtilstand for hver af de 11 deskriptorer som fastlagt i havstrategidirektivet. For nærmere om havstrategirammedirektivet henvises til pkt. 8.4.

Der henvises til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm fra november 2020 s. 627ff.

Endvidere henvises til tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klapping af havbundsmateriale fra december 2020 s. 129ff, som supplerede med vurderinger af klappingens påvirkning af målopfyldelsen for havstrategidirektivet.

Endelig henvises til tillæg til miljøkonsekvensrapporterne vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender fra marts 2021. Der henvises specifikt til s. 31ff i notatet "Vurderinger af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm". I notatet "Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra klapping af havbundsmaterialer" henvises der til s. 20ff. Endelig henvises der til s. 78ff i "Tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejlrende".

7.21. Katastroferisici og ulykker

7.21.1. Fysiske skader

Der kan være risiko for at et skib påsejler nyttiggørelsesområdet perimenter og påfører skade på konstruktionen. Skade som kan lede til udledning af vand fra opfyldningsområdet til omgivelserne vurderes kun til at kunne ske ved påsejling af fangedæmningen på den nordlige perimenter eller den spunsvæg, der opføres som led i opfyldningens fase 1. Påsejling af opfyldningsområdets ydre dæmninger, vurde-

res ikke kunne give anledning til skader, som kan medføre udledning af vand.

I mange tilfælde hvor en kollision finder sted vurderes det, at skibet vil ramme spunsen i en spids vinkel. Det betyder, at skibet i højere grad vil glide af fremfor at slå hul i spunsen. I de tilfælde hvor skibets kurs er direkte mod spunsen, vil det have mulighed for at foretage en undvigemanøvre, der kan sænke kollisionsenergien og dermed konsekvensen. F.eks. ved at skibet kaster anker eller – hvis muligt – foretager et drej.

I det usandsynlige tilfælde at et skib slår hul på spunsen, vurderes det på baggrund af dybgangen af skibene i Kronløbet mest sandsynligt, at spunsen lokalt kan blive beskadiget ned til 7 meter under havoverfladen.

Den yderste spunsvæg på den nordlige perimenter, forventes at være en del af en flere meter bred fangedæmning, med tværgående ankre og opfyldt med marint sand. Her vil ankre og det marine sand kunne absorbere og fordele kollisionsenergien, ligesom evt. udledning først og fremmest vil være det marine sand. Dermed bliver sandsynligheden for at der opstår udledning som følge af fysiske skader efter kollision med et skib på den nordlige dæmning meget lille.

Sker en kollision på den midlertidige spunsvæg, der etableres til opfyldningens fase 1, kan der ske direkte udledning. Trafikken til havnen vil være lille i forhold til den igennem Kronløbet, og ventes kun at sejle der omkring et år. Dermed vurderes sandsynligheden for at der sker udledning langs den midlertidige væg for at være meget lille.

7.21.2. Stormflod

En stormflodshændelse under driftsfasen med opfyldning af Lynetteholm kan være forbundet med fare for skade på opfyldningens perimenter eller overskylning af perimenteren.

Et af formålene med Lynetteholm er, at den skal indgå som en del af fremtidens stormflodssikring af København og sikre mod havspejlsstigninger. Lynetteholms terræn sikres mod en stormhændelse med en 1.000 års returperiode. Terræn anlægges i +4,0 m for at imødekomme denne fremtidssikring og færdig byggemodnings- og belægningskote forventes at ligge i kote +5,0 m, som imødeser vandspejlsstigninger.

Skade på eller overskylning af perimenteren kan medføre tilledning af vand fra opfyldningsområdet til omgivelserne.

Statistisk vil et +1,58 m forekomme én gang for hver 100 år, hvilket er baseret på målte data for perioden 1888-2017. Den højeste vandstand, der er målt i Københavns Havn siden 1888 forekom under stormen Bodil i 2013 og er med en vandstand på +1,68 m estimeret til at svare til en 280 års hændelse (ved havniveau svarende til 2015).

7.22. Afværgeforanstaltninger og overvågning

Miljøkonsekvensrapporterne indeholder en oversigt over af-

værgeforanstaltninger og overvågning. Disse er også beskrevet i implementeringsredegørelsen.

Der henvises til miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm fra november 2020 s. 654ff og tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klapping af havbundsmateriale fra december 2020 s. 140.

Det bemærkes, at det følger af lovforslagets § 3, at projektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen.

8. Forholdet til EU-retten

8.1. VVM-direktivet

Det følger af artikel 2, stk. 5, i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes.

Denne bestemmelse indebærer, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national anlægslov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7).

Hvis der opstår behov for projektændringer efter lovforslagets vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette følge den administrative procedure, som fastlagt i bekendtgørelse 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, jf. den foreslåede § 4. Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af havnelovens § 1 a. Det kan dog ikke udelukkes, at projektændringerne kan have en sådan karakter, at det kan blive nødvendigt at fremsætte en ændringslov. Såfremt der vedtages en ændringslov indeholdende en supplerende miljøkonsekvensvurdering, vil denne også følge den beskrevne anlægslovsproces.

Projektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 og bilag 1-3 samt projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet i miljøkonsekvensrapporten, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporterne er udarbejdet i overensstemmelse med de krav, som VVM-direktivet stiller til en almindelig miljøkonsekvensvurdering efter direktivet. Lovforslagets afsnit 7 indeholder en sammenfatning af de i miljøkonsekvensrap-

porten vurderede påvirkninger af miljøet. Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten for projektet, som opfylder direktivets almindelige krav til sådanne høringer, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder.

Endvidere er der udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet, vil blive udmøntet i praksis. Implementeringsredegørelsen indeholder også beskrivelse af de vilkår, som Udviklingssekabet By & Havn I/S vil skulle udføre projektet efter.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges Udviklingssekabet By & Havn I/S til at gennemføre projektet i overensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til den administrative procedure. På grund af de fravigelser af anden lovgivning, som er anført i lovforslagets § 5, vil projektet kunne gennemføres uden tilladelser, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslagets § 5 omfattede natur- og miljølovgivning m.v.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

8.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis projektet efter en foreløbig vurdering (screening) rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden lovforslagets vedtagelse, evt. i tilknytning til VVM-proceduren. Der er derfor i forbindelse med VVM-undersøgelserne af projektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i afsnit 7 er det i forbindelse med VVM-undersøgelsen konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af projektet.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a) med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13 for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens §§ 6 a og 7, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af marsvin og grønbroget tudse, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger og implementeringsredegørelsen.

8.3. Århuskonventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere IPPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i over-

ensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

8.4. Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvali-

tetslementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse – f.eks. fra god til moderat tilstand – selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Københavns Kommune har oplyst, at kommunen har gennemført eller besluttet reduktioner/bortfald af retten til at udlede kvælstof fra en række konkrete anlæg og aktiviteter i kommunen, som samlet set mere end kompenserer for den merudledning, som Lynetteholmen vil medføre.

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger – EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet udarbejdede regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Havstrategien beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks havstrategi omfatter alle havområder herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på havområder, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang de er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det er som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for opnåelse af en god miljøtilstand i det berørte havområde. Det skal sikres, at projektet ikke vil være uforenelig med opnåelse af de fastsatte miljømål i havstrategien.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. januar 2021 til den 14. februar 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabet – Hovedstadens beredskab, Beredskabsstyrelsen, BIOFOS, Brancheforeningen Danske Advokater, Cyklistforbundet, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Na-

turfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Forening for Rosport, Dansk Industri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Sejlunion, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Økologiske Råd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Dragør Kommune, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forbru-

gerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Friluftsrådet, Geodatastyrelsen, Gentofte Kommune, HK Trafik & Jernbane, Hofor, Håndværksrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kultur- og Slotsstyrelsen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, Metroselskabet I/S, Movia, Politiet, Refshaleøens Ejendomsselskab, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sejlklubben Lynetten og Tårnby Kommune.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Københavns Kommune stiller en garanti for finansiering af kystlandskabet.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Administrative konsekvenser ved håndtering af natur- og miljølovgivningen for kommune og statslige myndigheder. Administration for Trafikstyrelsen ved behandling af evt. ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.	Ingen	De forventede anlægsomkostninger beløber sig til omkring 2,5 mia. kr. Lynetteholm er selvfinansierende som et nyttiggørelsesprojekt med jordopfyld. Udviklingselskabet By & Havn I/S' ejere, dvs. Københavns Kommune og staten, i samarbejde med selskabet, vil sikre, at selskabet gennemfører yderligere tiltag for minimum 30 mio. kr. som skal bidrage til at forbedre vandmiljøet. Det er endnu ikke konkret besluttet, hvilke initiativer selskabet vil udmønte. Dette vil der løbende blive arbejdet med under Lynetteholms anlægs- og driftsfase. Projektets gennemførelse berører en række ledninger og nødvendiggør, at der skal foretages en række ledningsarbejder, herunder flytninger og omlægninger. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget indebærer, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S vil skulle foretage en anmeldelse til Trafikstyrelsen, hvis der foretages ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslagets § 5 fraviger krav i den almindelige plan- og miljølovgivning om tilladelser, godkendelser m.v. til samt planlægning for projektet. Der etableres en hjemmel i § 6 til at afskære klageadgange for borgere i forhold til myndighedernes afgørelser om projektet efter en række regler i natur- og miljølovgivningen m.v.
Klima- og miljømæssige konsekvenser	Lynetteholm vil bidrage til at klimasikre København mod stormflod fra nord.	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning vil især være knyttet til anlægsfasen. Der er nærmere redegjort for påvirkningerne i miljøvurderingerne af projektet.
Forholdet til EU-retten	De miljøkonsekvensvurderinger, der er gennemført, opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Projektet berører ikke udpegede Natura 2000-områder. Der er i miljøvurderingerne konstateret påvirkning af marsvin og grønbroget tudse, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, hvorfor der også er fastsat afværgeforanstaltninger. Det er vurderet og vil blive sikret, at gennemførelse af projektet vil ske i overensstemmelse med den beskyttelse af vandmiljøet, der følger af vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S bemyndiges til at: 1) Anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn. 2) Etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab. 3) Anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og ikke rensningsegnet forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejds-kaj. 4) Anlægge en adgangsvej til modtageanlægget, jf. nr. 3, på Prøvestenen og på Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst. 5) Benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejds-kaj. 6) Foretage udbygning af sejlrunden i

Kronløbet og syd for Middelgrunden. 7) Foretage klappning af materiale i Køge Bugt.

Det betyder, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S kan anlægge en ny ca. 2,8 km² halvø i Københavns Havn i forlængelse af Refshaleøen, som i den østlige del af halvøen skal være et kystlandskab.

Lovforslaget giver endvidere hjemmel til, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S kan anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af såvel ren som ikke rensningsegnet forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejds-kaj. Herudover kan selskabet anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst. Endvidere giver lovforslaget hjemmel til, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S kan uddybe sejlrunden i

Kronløbet og syd for Middelgrunden. Endelig giver lovforslaget hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan foretage klapping af materialer i Køge Bugt.

I *stk. 2* foreslås det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af projektet, jf. § 1, stk. 1, nr. 1-7.

Bemyndigelsen skal sikre, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan gennemføre projektet omtalt i stk. 1. Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede projekt. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer som følge af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget med nærværende lovforslag.

I *stk. 3* foreslås det, at Lynetteholm, jf. stk. 1, nr. 1, ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Baggrunden herfor er, at når der etableres en opfyldning, vil opfyldningen automatisk have status som landzone, jf. planlovens § 34. Hvis der på et senere tidspunkt skal bygges boliger mv. på Lynetteholm, er det et krav, at området forinden konverteres til byzone, da det har karakter af bymæssig funktion.

En byzone fremkommer ved, at den pågældende kommune udarbejder kommune- og lokalplanlægning for området. Imidlertid skal al byudvikling i hovedstadsområdet ifølge planlovens § 5 j, stk. 1, ske inden for eksisterende byzone. I hovedstadsområdet er reglerne om landzone, i modsætning til i det øvrige land, meget strikse, hvilket skyldes hensynet til at beskytte grønne kiler. Derfor foreslås en bestemmelse om, at det opfyldte areal har status som byzone.

I den foreslåede *stk. 4* er der henvist til bilag 1, der er et kort over Lynetteholms placering, herunder kystlandskabet mod øst, placering af modtageanlægget og adgangsvejen til modtageanlægget, som går via Prøvestenen og dæmning med tilhørende bro, jf. forslaget § 1, stk. 1, nr. 1-5.

I forhold til kystlandskabet bemærkes det, at det endnu ikke er besluttet endeligt, hvor langt ind på halvøen kystlandskabet skal gå, hvorfor det heller ikke er tegnet detaljeret. Der henvises herudover til miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af kystlandskabet.

I *stk. 5* er der henvist til bilag 2, der er et kort over, hvor der skal ske uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, jf. § 1, stk. 1, nr. 6.

I *stk. 6* er der henvist til bilag 3, der er et kort over, hvor det foreslås, at der skal ske klapping af materiale i Køge Bugt, jf. § 1, stk. 1, nr. 7.

Der henvises til afsnit 3.1. og 7 i de almindelige bemærknin-

ger, som indeholder en beskrivelse af projektet og dets indvirkninger på miljøet.

Til § 2

Det følger af privatvejslovens § 10, nr. 1, at en offentlig vej defineres, som vej, gade, bro eller plads, der er åben for almindelig færdsel, og som staten eller en kommune administrerer efter lov om offentlige veje. I samme lov defineres en privat fællesvej, som vej, gade, bro eller plads, der ikke er en offentlig vej, jf. nr. 1, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. § 10, nr. 3.

Endelig defineres en privat vej, som vej, gade, bro eller plads, der ikke opfylder betingelserne for at være offentlig vej, jf. nr. 1, eller privat fællesvej, jf. § 10, nr. 9, i privatvejsloven.

Offentlige veje er defineret, som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje, jf. § 3, nr. 2, i lov om offentlige veje mv.

Det foreslås i § 2, *stk. 1, 1. pkt.*, at adgangsvejen, dæmninger samt oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er private veje. Dette vil være gældende uanset om dele af adgangsvejen umiddelbart ville kunne falde ind under definitionen af private fællesveje i privatvejslovens § 10, nr. 3.

I *2. pkt.* foreslås det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S er, bortset fra vejstrækningen på Kraftværkshalvøen til og med Vindmøllevej, ejer heraf.

Det er hensigten, at adgangen til vejen vil blive begrænset, så der kun er adgang til køretøjer med et ærinde til projektet, ARC og lignende.

For at hindre at folk uden ærinde benytter sig af adgangsvejen, vil det blive gjort tydeligt, at det er forbudt at anvende vejen, hvis ikke man har et ærinde. Dette vil ske med skiltning.

For at sikre, at jordtransport sker af adgangsvejen, og trafikken derfor ledes væk fra tættere bebyggede områder, skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S etablere et anlæg til automatisk nummerpladekendelse, eller tilsvarende system, som betinger lastbilernes aflevering af jord ved modtageanlægget. Dette er den mindst indgribende metode til at sikre, at jordtransporten ikke køre af andre ruter til modtageanlægget. Nummerpladeregistreringerne vil ske dels i starten af adgangsvejen på Prøvestenen, og ved modtageranlægget, således at der kun er adgang til modtageanlægget, hvis køretøjet har passeret begge punkter. De dertil indhentede data vil blive slettet efter lastbilernes forventede ankomst til modtageanlægget, således at der ikke opbevares oplysninger længere end højst nødvendigt, ligesom nummerpladeoplysninger på køretøjer til ARC og lignende vil blive slettet hurtigst

muligt. Der er ikke taget stilling til, hvordan begrænsningen af adgangen til modtageanlægget konkret skal ske, men det kan for eksempelvis være ved en bom eller låge. Det vil blive sikret, at behandlingen af evt. personoplysninger i forbindelse med kørsel på adgangsvejen overholder kravene til bl.a. dataminimering.

I stk. 2. foreslås det, at den del af adgangsvejen, der er beliggende på matrikel 696 Christianshavns Kvarter, København, og dæmningerne, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er byzone.

Det forudsættes, at skulle der opstå behov for opfyldning til brug for anlæg af vejen eller dæmninger, vil det også være byzone.

Til § 3

Med bestemmelsen i § 3 foreslås det, at projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4.

For en nærmere beskrivelse af projektet henvises der til punkt 3.1. i de almindelige bemærkninger.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges Udviklingssekabet By & Havn I/S til at gennemføre projektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1-3, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. miljøkonsekvensvurderingerne, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Endvidere er der udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet, vil blive udmøntet i praksis. Implementeringsredegørelsen indeholder også beskrivelse af vilkår, som Udviklingssekabet By & Havn I/S vil skulle udføre projektet efter.

Vedtagelsen af lovforslaget vil være den samlede tilladelse for Udviklingssekabet By & Havn I/S til at igangsætte projektet. Anlægsloven træder således i stedet for den administrative tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler. Ved meddelelse af en tilladelse efter de almindelige regler ville det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i miljøkonsekvensvurderingerne, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen.

Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af projektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Udviklingssekabet By & Havn I/S at udføre anlægsarbejdet på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, herunder også beskrivelsen af projektet i implementeringsredegørelsen. Transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingssekabet

By & Havn I/S udfører projektet, jf. § 1, i overensstemmelse de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet, jf. forslaget til § 20. Det er dog hensigten at delegere denne kompetence, jf. den foreslåede § 21.

Som det fremgår af henvisningen til lovforslagets § 4, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af projektet nævnt i § 1, når dette sker i overensstemmelse med den foreslåede § 4.

Til § 4

Anlæggelse af Lynetteholm er et projekt af betydelig størrelse og tidsramme. Det kan formentlig ikke undgås, at der efter lovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger m.v. af det vedtagne projekt. Det kan blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af projektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporten, der ligger til grund for vedtagelsen af lovforslaget.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, såfremt der ikke er hjemmel i anlægsloven til, at en sådan ændring kan foregå administrativ, idet det eller vil kræve en ændring af anlægsloven.

Det foreslås derfor i *stk. 1*, Udviklingssekabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen.

Det er Folketinget, der med vedtagelsen af lovforslaget meddeler miljøgodkendelsen til projektet nævnt i § 1. Det betyder, at projektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Lovforslagets § 4 fastlægger fremgangsmåden og VVM-kompetencen i tilfælde af, at det bliver nødvendigt at gennemføre ændringer i eller udvidelser af projektet. Lovforslaget er ikke til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser end dem, som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med § 4.

Anmeldelse skal ske, hvis en ændring eller udvidelse kan være til skade for miljøet. Det betyder dermed også, at hvis en projektændring utvivlsomt ikke vil være til skade for miljøet, vil der ikke skulle ske en anmeldelse efter forslaget til § 4. Det vil bero på en konkret vurdering.

Det bemærkes at det i forslaget til § 23, stk. 1, foreslås, at overtrædelse af nærværende bestemmelse straffes med bøde.

I stk. 2 foreslås det, at ændringer eller udvidelser af projek-

tet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Det er Trafikstyrelsen, som får kompetencen til at give en tilladelse til en ændring eller udvidelse af projektet. Styrelsen vil i sin behandling være underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler, hvilket bl.a. indebærer, at styrelsen i sin sagsbehandling vil skulle foretage høring af relevante parter, i forbindelse med oplysningen af en sag. Endvidere vil styrelsen efter miljøvurderingsreglerne også skulle høre og inddrage berørte myndigheder i sagsbehandlingen.

I *stk. 3* foreslås det, at Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse, og efter høring af relevante myndigheder, afgør, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter *stk. 1*. Udviklingsselskabet By & Havn I/S udarbejder i så fald den supplerende miljøkonsekvensvurdering. Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af miljøkonsekvensvurderingen med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Reglerne i bekendtgørelse 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 finder anvendelse.

I *stk. 4* foreslås det, at Trafikstyrelsens afgørelse efter de foreslåede *stk. 2* og *3* og efter regler fastsat i medfør af det foreslåede *stk. 5* ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Forslaget betyder dermed, at det ikke vil være muligt at påklage Trafikstyrelsens afgørelser. Der vil dog fortsat være hjemmel til at indbringe en klage for Folketingets Ombudsmand ligesom forslaget ikke ændrer ved, at en sag vil kunne blive indbragt for domstolene, jf. nærmere herom i bemærkningerne til den foreslåede § 24.

I *stk. 5* foreslås det, at bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af *stk. 2*.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at ændringer i eller udvidelse af projektet nævnt i § 1 alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om miljøvurdering. Som omtalt til *stk. 3* skal reglerne i bekendtgørelse 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 finde anvendelse.

I *stk. 6* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om 1) anmeldelse efter *stk. 1* af ændringer eller udvidelser af projektet til Trafikstyrelsen, 2) pligt for andre myndigheder og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafikstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter *stk. 3*, 3) gennemførelse af Trafikstyrelsens vurdering efter *stk. 3*

og om indholdet af miljøkonsekvensvurderingen (VVM), 4) vilkår for tilladelse efter *stk. 2*, 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter *stk. 2* og *3* og af den supplerende miljøkonsekvensvurdering (VVM) og 6) gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens behandling af anmeldelser og tilladelser efter *stk. 1* og *2*.

Efter *nr. 1* kan der fastsættes regler om anmeldelsen efter *stk. 1* af ændringer eller udvidelser af projektet til Trafikstyrelsen, herunder om både formen og indholdet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S' anmeldelse. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvilke oplysninger der er nødvendige, for at en screening kan foretages, samt regler om, at bygherren til anmeldelsen skal anvende et bestemt skema.

Efter *nr. 2* kan der fastsættes regler om pligt for andre myndigheder, Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter *stk. 3*. Reglerne vil forpligte andre myndigheder, samt Udviklingsselskabet By & Havn I/S til, på Trafikstyrelsens anmodning, at videregive relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM. Oplysningerne skal stilles til rådighed for den bygherre, som skal forestå anmeldelsen henholdsvis udarbejde den supplerende VVM-redegørelse.

Efter *nr. 3* kan der fastsættes regler om gennemførelsen af vurderinger efter *stk. 3* og om indholdet af VVM-redegørelsen. Bestemmelsen vedrører både den indledende vurdering af, om der er VVM-pligt (screeningen) og gennemførelsen af den supplerende VVM, hvor dette er påkrævet, herunder udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse samt høringen af offentligheden og berørte myndigheder over denne redegørelse.

Det er hensigten at fastsætte regler, som i væsentlig udstrækning svarer til indholdet af bekendtgørelse 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.

For så vidt angår høringen af offentligheden vil der også kunne fastsættes en frist, som er kortere end efter bekendtgørelse 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 (8 uger), idet VVM-direktivet kræver en minimumsfrist på 30 dage.

Der skal i tilslutning til disse regler også fastsættes regler, som gennemfører procedurekravene i VVM-direktivets artikel 7-9, når en projektændring mv. kan forventes at få grænseoverskridende miljøeffekter, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder i de berørte medlemsstater.

Efter *nr. 4* kan der fastsættes regler om, at Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår for afgørelsen om tilladelse efter *stk.*

2, herunder om indholdet af sådanne vilkår. Der skal kunne fastsættes vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets § 5, idet projektændringen mv. i medfør af § 4 kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning. Desuden skal der kunne fastsættes de vilkår, der anses for at være væsentlige forudsætninger for godkendelsen af projektændringen mv.

Der skal også kunne fastsættes vilkår, f.eks. om afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen, i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført supplerende VVM, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt.

Efter *nr. 5* kan der fastsættes regler om offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 2 og 3 og af den supplerende VVM-redegørelse. Reglerne skal opfylde VVM-direktivets krav til offentliggørelse af miljøvurderingerne og grundlaget for disse samt om offentliggørelse af de omhandlede afgørelser, herunder også afgørelser om, at der ikke er VVM-pligt.

Efter *nr. 6* kan transportministeren fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsen behandling af anmeldelser og tilladelser efter stk. 1 og 2.

Udgangspunktet vil være, at det ikke vil koste Udviklings-selskabet By & Havn I/S penge at foretage og få behandlet en anmeldelse i medfør af stk. 1. Viser det sig imidlertid, at behandlingen af anmeldelser administrativt bliver mere byrdefuld for Trafikstyrelsen end forventet, vil transportministeren kunne fastsætte regler om, at styrelsen kan opkræve et gebyr til dækning af styrelsens behandling af anmeldelser.

Til § 5

De arealer, hvorpå projektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige natur- og miljølovgivning, herunder bl.a. planloven, naturbeskyttelsesloven, lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer og museumsloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om tilladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner nær visse naturtyper og fredede områder samt på fredede bygninger.

Ved fravigelsen sikres samtidigt en samlet varetægtelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, der normalt varetages af bestemmelserne. Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder,

som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, til afsnit 3.1 og 7 i de almindelige bemærkninger samt screeningsafgørelsen mv. For de bestemmelser der fraviges, og som beror på implementering af EU-direktiver, vil det yderligere være en forudsætning, at anlægsloven og administrationen af denne, overholder de EU-retlige forpligtelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne i lovene om tilsyn, håndhævelse og straf. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade i de respektive love. Forslaget til § 5 finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser, herunder afgørelser vedrørende tilsyn, håndhævelse og straf vedrørende projektet, truffet efter denne bestemmelse.

Bestemmelsen finder alene anvendelse indtil projektet i sin helhed er færdigt. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, og hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden i f.eks. et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Med *stk. 1* foreslås det, at udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 26, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v., § 27, § 28, stk. 1 og 2 og § 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklings-selskabet By & Havn I/S, § 8 i lov om forurenede jord og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Det bemærkes, at det med henvisningen til § 1 skal sikres, at undtagelserne fra de førnævnte love gælder i forbindelse med udførelsen af arbejder omtalt i § 1. Det betyder eksempelvis, at bestemmelsen omfatter anlæg af Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 1, men ikke, når området er anlagt, og dermed ikke omfattet af § 1, stk. 1, nr. 1.

Af § 25 i havmiljøloven fremgår, at der er forbud mod dumpning af stoffer og materialer, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale. Miljøministeren (ved Miljøstyrelsen) meddeler tilladelse til og fører tilsyn med dumpning af optaget havbundsmateriale, jf. lovens § 26, stk. 1. En tilladelse skal vurderes i henhold til kriterierne i § 26, stk. 2-5, samt § 27 og regler fastsat i henhold til § 28 (bekendtgørelse om bypass, nyttiggørelse og klappning af optaget havbundsmateriale).

Den forbundne klappning i forbindelse med projektet er behandlet og beskrevet i de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger.

Lovforslaget indebærer, at projektet kan gennemføres uden tilladelse efter § 26, stk. 1, i havmiljøloven til klappning af havbundsmateriale i Køge Bugt.

Det følger af kystbeskyttelseslovens § 16 a, stk. 1, nr. 4, at det kræver en tilladelse fra miljøministeren at foretage uddybning eller gravning på søterritoriet.

Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal have en tilladelse i medfør af kystbeskyttelseslovens § 16 a, stk. 1, nr. 4, til at foretage en uddybning af sejlrenden syd for Middelgrunden, da anlægsloven er tilladelsen til at udføre dette.

Af § 27, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven følger bl.a., at stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Der kan dog efter lovens § 28 gives tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, 2. pkt. Stoffer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, der er aflejrere i vandløb, søer eller havet, må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse påvirkes, så de kan forurene vandet, jf. § 27, stk. 2.

Lovforslaget betyder, at kommunalbestyrelsen ikke skal meddele tilladelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, at kommunalbestyrelsen giver tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet, jf. dog stk. 2. Det følger af § 28, stk. 2, at miljøministeren giver tilladelse i henhold til stk. 1 til udledning af spildevand fra listevirksomheder, for hvilke ministeren meddeler godkendelse i henhold til § 40, medmindre anlægget har en kapacitet på 30 personækvivalenter eller derunder.

Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal have en tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1 eller 2.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1, at virksomheder, anlæg eller indretninger, der er optaget på den i § 35 nævnte liste (listevirksomhed), ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse heraf. Listevirksomhed må heller ikke udvides eller ændres bygningsmæssigt eller driftsmæssigt, herunder med hensyn til affaldsfrembringelsen, på en måde, som indebærer forøget forurening, før udvidelsen eller ændringen er godkendt.

Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal indhente en godkendelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 33 med henblik på udførelse af arbejder efter nærværende lovs § 1.

Af § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S følger bl.a., at udvidelse af havnen, jf. stk. 3, samt uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens søområde, jf. stk. 4, kræver tilladelse fra transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at vedtagelsen af lovforslaget træder i stedet for en tilladelse efter lov om Metroselskabet I/S

og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til etableringen af Lynetteholm inden for Københavns Havn, samt uddybning af sejlrenden i Kronløbet, i det på bilag 1 til anlægslovens viste søområde. Lovforslagets § 5, stk. 1, præciserer herved, at § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S er fraveget, for så vidt angår projektet.

Det følger af naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven. Der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende. Af § 65, stk. 2, følger det, at kommunalbestyrelsen i særlige kan tilfælde gøre undtagelse fra bestemmelserne i § 3, stk. 1-3, og § 18, stk. 1.

Med lovforslaget foreslås det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal indhente en dispensation i medfør af naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2, i forhold til reglen om, at der ikke må foretages ændring af tilstanden for arealet inden for 100 meter fra fortidsminder, som det ellers vurderes at ville være tilfældet for så vidt angår fjernelse af bølgebrydere ved Trekrøner Fort.

Da § 5, stk. 1, giver tilladelsen til at udføre arbejder efter forslaget til § 1, fraviges de oven for omtalte bestemmelser, hvorfor det almindelige tilsyn med overholdelsen af disse regler dermed også fraviges. Det vil derfor også være transportministeren der i medfør af forslaget til § 20 fører tilsyn. Tilsynet uden for de fravegne bestemmelser følger de til enhver tid gældende regler herfor.

Med *stk. 2* foreslås det, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, kapitel 3 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer og kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1.

Arbejder, afværgeforanstaltninger mv., der skal udføres for at gennemføre projektet i § 1, både i det permanente og det midlertidige projektområde, kræver heller ikke dispensation eller lignende fra en eksisterende planlægning. Fravigelsen er reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for projektet, og gennemførelse af projektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet.

Herudover foreslås det, at museumslovens kapitel 8 og 8 a fraviges. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages således af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven.

Som følge af museumsloven skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete projekt. Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal i forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne.

I *stk. 3* foreslås det, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i *stk. 1* og *2*, varetages af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

Selv om § 5, *stk. 1*, indebærer, at dele af den almindelige natur- og miljø- og beskyttelseslovgivning fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser samt implementeringsredøgørelsen.

Det er hensigten, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S fortsat vil gennemføre projektet i dialog med de kommunale og statslige myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Til § 6

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Økonomi- og Indenrigsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, *stk. 2*, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren for en begrænset periode kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af projektet nævnt i § 1, som træffes efter bygge-loven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurennet jord, lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med, at de almindelige gælder for projektet i det omfang, lovgivningen ikke er fraveget ved reglerne i dette lovforslag, herunder § 6. Det betyder, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Udviklingsselskabet By & Havn I/S. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen, for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 6, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

Bestemmelsen i *stk. 1* indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om, at klageadgangen i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for projektet nævnt i § 1 ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen skal bl.a. sikre fremdriften i projektet, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 24.

Bestemmelsen er ikke begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, *stk. 1*, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. Det antages at være uproblematisk at vurdere, hvorvidt en afgørelse kan siges at påvirke projektet.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 5. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, *stk. 1*, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Det betyder også, at Københavns Kommune vil føre vanligt tilsyn med kommunens afgørelser om projektet på bl.a. miljøområdet og har mulighed for at meddele påbud m.v., hvis Udviklingsselskabet By & Havn I/S eller dennes entreprenør ikke efterkommer vilkår i kommunens afgørelser.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter de nævnte love vedrørende projektet i forbindelse med udførelsen af projektet, som nævnt i lovens § 1.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skøns-mæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Selve projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfasen. I den forbindelse omfatter anlægsfasen konstruktionen af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej

og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen forventes færdiggjort 2025. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurennet jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve projektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.

Det følger af den foreslåede *stk. 2*, at transportministeren for en begrænset periode kan fastsætte regler om, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*.

Lovforslagets § 6, *stk. 1*, giver transportministeren bemyndigelse til at afskære klageadgangen inden for en række love. Når klageadgangen afskæres i medfør af *stk. 1*, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte regler om, at de kommunale tilsynsmyndigheder midlertidig ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslaget § 6, *stk. 1*.

En udnyttelse af den foreslåede bestemmelse vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Boligministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser om projektet efter forslaget § 6, *stk. 1*, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier, officialmaksimen.

Det er alene afgørelser efter forslaget § 6, *stk. 1*, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsfasen. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven kapitel 2 om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v.

Afskæringen af tilsynet vil tidsmæssigt følge den bekendtgørelse som beskrevet i *stk. 1*. Det betyder på grundlag af de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at det almindelige forhold mellem det kommunale tilsyn og klagemyndigheder på området genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene og afskæringen af det kommunale tilsyn tilsvarende.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* fremgår, at transport-

ministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i *stk. 1*, i en nærmere bestemt sag, der vedrører projektet i § 1.

Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i *stk. 1* nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i projektet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant, hvis en kommune ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i projektet.

Transportministeren skal træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i *stk. 1*, idet hensynet til projektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse.

Med *stk. 4* foreslås det, at transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter *stk. 3*, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det ændrer imidlertid ikke ved, at sagen fortsat kan indbringes for Folketingets Ombudsmand og domstolene.

I *stk. 5* foreslås det, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter *stk. 3* kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter lovene nævnt i *stk. 1*, inden for den pågældende kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Det betyder, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af call-in-sager efter *stk. 3* har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i *stk. 1* nævnte love, inden for den pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen.

Til § 7

I § 7 foreslås det, at §§ 5 og 6 tilsvarende finder anvendelse på ændringer og udvidelser af projektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 4.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer og -udvidelser også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 5 nævnte lovgivning, og at klageadgangen efter de i

§ 6 nævnte love er afskåret også for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets §§ 5 og 6 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 3.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 8

I *stk. 1, 1. pkt.*, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra projektet nævnt i § 1.

Med den foreslåede bestemmelse skabes der hjemmel til, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af projektet. Bestemmelsen omfatter alene forurening og gener, som normalt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, jf. det foreslåede stk. 2, og ikke andre forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af projektet, såsom de, der er reguleret i f.eks. vandforsyningsloven.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren kan varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelsesloven i medfør af lovforslaget ved at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene, der udgår fra projektets byggepladser og projektområder. Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til projektets gennemførelse tilsiger det.

Bestemmelsen medfører således, at projektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af projektet, ved transportministerens regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf ud fra en samlet afvejning af de modstående hensyn.

Transportministerens skal endvidere ved fastsættelse af regler, herunder grænser for forurening eller gener, sørge for, at relevante EU-retlige regler overholdes. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage andre offentlige myndigheder, som er sagkyndige på det relevante område.

Det er bl.a. på baggrund af Udviklingsselskabet By & Havn I/S miljøkonsekvensrapporter for projektet ministeriets umiddelbare vurdering, at der formentlig ikke vil opstå sager, hvor anvendelsen af bestemmelsen vil være nødvendig. Bestemmelsen er imidlertid medtaget i det tilfælde, at der skulle opstå en situation, hvor hensynet til at hindre en forsinkelse af projektet eller fordyrelse vægter højt, og der derfor bliver behov for at fastsætte særlige regler for projektet.

I *stk. 1, 2. pkt.*, foreslås det, at transportministeren herunder

kan fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen giver transportministeren adgang til at fastsætte regler om egenkontrol på Udviklingsselskabet By & Havn I/S' regning. Egenkontrollen gennemføres af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier. Transportministeren kan tillige fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de udstedte regler. Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 72, hvorefter den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening, efter anmodning skal give alle oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold. Myndighederne kan herunder bl.a. påbyde den ansvarlige for egen regning at foretage prøveudtagning, analyser og målinger af stoffer, der udsendes til omgivelserne samt støj og rystelser, og at klarlægge årsagerne til eller virkningerne af en stedfunden forurening

I *stk. 2* foreslås det, at miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af projektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

I det omfang transportministeren udsteder regler, overgår forureninger og gener til udelukkende at være reguleret af disse regler. Dette omfatter også et vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 i det omfang, at dette er foreneligt med EU-retten, herunder navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (IE-direktivet).

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af Københavns Kommune, vil Miljø- og Fødevareklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle disse efter de gældende regler.

Til § 9

I *stk. 1* foreslås det, at fastsætter transportministeren regler i medfør af § 8, fastsætter ministeren samtidig regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde kompensation til beboere, som kan udsættes for gener som følge af reglerne. Transportministeren kan herunder fastsætte regler

om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Med bestemmelsen bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om kompensation til beboere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af projektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 8. Transportministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Bestemmelsen, der er fakultativ for transportministeren, svarer i hovedtræk til ordningen i Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (lov nr. 575 af 4. maj 2015, jf. § 15 heri). Der kan navnlig være ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 8 udnyttes på en måde, der giver entreprenørerne i projektet adgang til forurenende eller særligt genevoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten.

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Udviklingselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Transportministeren kan dermed fastsætte regler om, at Udviklingselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder om at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er beret-

tiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Transportministeren kan herudover bl.a. fastsætte, at kommunalbestyrelsen skal anvise en erstatningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Kommunen kan anvise såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, som kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven. Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler. Bestemmelsen indebærer ikke en fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges kommunen at anvise de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvise hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven.

Transportministeren kan endelig fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Udviklingselskabet By & Havn I/S skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Stk. 2 indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der ejer deres bolig, kan anmode Udviklingselskabet By & Havn I/S om at købe boligen til markedsprisen (overtagelse). Dette kunne eksempelvis være personer, der måtte være særligt følsomme over for gener mv. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. Det er en forudsætning, at det er ejeren, som har fast bopæl i boligen.

Ved anmodning om overtagelse overtager Udviklingselskabet By & Havn I/S den pågældende bolig til eje og kan gensælge boligen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Overtagelse forudsætter, at beboeren er ejer af boligen, og det er retligt muligt for Udviklingselskabet By & Havn I/S at købe boligen. Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier mv., eller hvor ejerforeningsvedtægter udelukker Udviklingselskabet By & Havn I/S som ejer.

Genhusning og overtagelse vil ikke være relevant for sommerhusejere, medmindre sommerhuset anvendes lovligt til helårsbeboelse.

I *stk. 3* foreslås det, at opnås der ikke en aftale mellem Udviklingselskabet By & Havn I/S og den berettigede efter stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.

Efter bestemmelsen træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 8, stk. 1 og 2, og § 9, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Hvis en sag indbringes for Ekspropriationskommissionen af beboeren eller ejeren, betaler Udviklingsselskabet By & Havn I/S kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes fra det tidspunkt, hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse herom, og der i mellemtiden udbetales kompensation. Hvis en beboer indbringer en sag om kompensation for Ekspropriationskommissionen og efter en periode ønsker at overgå til genhusning, er vedkommende ikke afskåret herfra. Ekspropriationskommissionen afgør herefter, om den hidtil udbetalte kompensation skal forhøjes.

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til §§ 8 og 9.

I *stk. 4* foreslås det, at sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det betyder, at sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter reglerne i ekspropriationsprocesloven.

I *stk. 5* foreslås det, at kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Bestemmelsen fastslår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser. Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af projektet efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen, jf. stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af stk. 1 og 2. Bestem-

melsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af projektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af projektet eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv.

Bestemmelsen fastslår endelig, at kompensation og øvrige beløb, herunder til genhusning, er skattefri. Kompensationen og beløbene medregnes ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst. Overtagelsesprisen ved overtagelse er endvidere ikke omfattet af skattefriheden og beskattes efter de gældende regler om avance ved salg af fast ejendom.

Endelig foreslås det i *stk. 6*, at har transportministeren fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlæggelsen af projektet.

Bestemmelsen medfører, at når der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af projektet.

Bestemmelsen indebærer, at regler udstedt i medfør af stk. 1, herunder om genhusning, og at forurening og gener fra anlægget af projektet ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer kan betyde, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyelseslovens §§ 75-76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyelseslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornyelsesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af projektet. De øvrige regler i byfornyelseslovens kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og det er fortsat muligt at træffe afgørelse om kondemnering af andre grunde end forurening og gener, der udgår fra gennemførelsen af projektet, herunder på grund af sætningsskader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde mv.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyelseslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til stk. 1 og 2 vil kapitel 9 i byfornyelsesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af projek-

tet. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager mv. efter kapitel 9 i byfornyelsesloven bortfalder.

Til § 10

Det foreslås i *stk. 1*, at Trafikstyrelsen eller Naturstyrelsen helt eller delvis kan tilbagekalde eksisterende tilladelser, såfremt tilladelsen vedrører anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til projektet nævnt i § 1.

Bestemmelsen vil eksempelvis kunne finde anvendes i forbindelse med Trafikstyrelsens tilladelser efter luftfartsloven til vandflyveren, da denne i øjeblikket anvender en del af Københavns Havn, hvor Lynetteholm fremadrettet kommer til at ligge.

I *stk. 2*. foreslås det, at udgør tilbagekaldelsen, jf. *stk. 1*, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Bestemmelsen skal afspejle, at såfremt der lides et økonomisk tab ved tilbagekaldelsen af en tilladelse, skal dette kompenseres.

Sager om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af *stk. 1* afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven.

Til § 11

Det følger af vejlovens § 77, *stk. 1* og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i privatvejsloven for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Med *stk. 1* foreslås det, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Med bestemmelsen i *stk. 2*, foreslås det, at *stk. 1* ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven.

Der henvises til pkt. 3.5. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 12

Det følger af vejlovens § 79, *stk. 1*, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, *stk. 2*, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som skal muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Med *stk. 1* foreslås det, at i forbindelse med gennemførelsen af projektet nævnt i § 1 skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med projekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det vil være væsentligt, at anlægsarbejdet blandt andet tager behørigt hensyn til opretholdelse af forsyningssikkerheden for kritisk infrastruktur. Det gælder særligt i forbindelse med Kraftværkshalvøen, som er et knudepunkt for el-infrastruktur af vital betydning for opretholdelse af forsyningssikkerheden til hovedstadsområdet. På Kraftværkshalvøen krydser jordtransportvejen seks ældre 132 kV kabler, som forbinder højspændingsstationen på Amagerværket med øvrige transformerstationer rundt i København. De seks kabler er skrøbelige og skal sikres ved særlige aflastninger for skader ved etableringen af vejen grundet kørsel, vibrationer og gravearbejder omkring kablerne.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde

Bestemmelsen indebærer også, at Udviklingsselskabet By &

Havn I/S skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Med *stk. 2* foreslås det, at kan der ikke opnås enighed mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald påbyde ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at projektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en cityring og lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både projektet og ledningsejeren.

Med *stk. 3* foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder, jf. *stk. 2*, for ledningsejeren regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til projektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker projektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, hvis ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Den foreslåede bestemmelse i § 12, *stk. 3*, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, *stk. 4*.

Med *stk. 4* foreslås det, at beslutter transportministeren at udføre ledningsarbejder, jf. *stk. 3*, kan ministeren overlade udførelsen af arbejdet til Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

I andre anlægsprojekter, som udføres af Banedanmark og Vejdirektoratet, vil Transportministeriet på baggrund af det almindelige over-/underordningsforhold delegere opgaven med at udføre de nødvendige ledningsomlægninger til den underliggende styrelse.

I nærværende lov er det imidlertid ikke en underliggende styrelse, som er anlægsmyndighed for projektet, men derimod det offentlig ejede selskab Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som ejes af Københavns Kommune (95 procent) og staten (5 procent).

Forslaget skal sikre, at der er klar hjemmel til, at transportministeren kan delegere opgaven til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at udføre de arbejder, som ministeren har hjemmel i *stk. 3* til at gennemføre i det omfang, at der er truffet afgørelse herom.

Forslaget vil ikke ændre på, at det fortsat vil være transportministeren, som i sidste ende er ansvarlig for udførelsen.

Til § 13

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, *stk. 1*, kan ekspropriationskommissionen tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger. Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovforslagets § 12, *stk. 2*, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministeriets afgørelse.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, *stk. 4*, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

I *stk. 1* foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse fastsætter således, i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspro-

priationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 11, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 12, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til projektet.

Med *stk. 2* foreslås det, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 14

Det følger af grundlovens (lov nr. 169 af 5. juni 1953) § 73, stk. 1, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Ekspropriationsprocesloven finder anvendelse ved ekspropriation vedrørende fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber, når der i lovgivningen er hjemlet ekspropriation til formålet, jf. lovens § 1.

Lovens kapitel indeholder reglerne om fremgangsmåden.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i § 1.

De nødvendige arealer og ejendomme m.v. kan være arealer og ejendomme, der permanent skal bruges til anlægget, og som derfor skal eksproprieres til fordel for projektet. Der kan enten være tale om en totalekspropriation eller en delvis ekspropriation, afhængig af, hvor stor en del af den pågældende ejendom, der er brug for til anlægget af projektet.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt reetableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Det foreslås i *stk. 2*, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale herom.

Til § 15

Det foreslås i § 15, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer m.v. efter § 10, stk. 2, § 13, stk. 1 og § 14, stk. 1.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forslagene til §§ 10, 13 og 14.

I § 10 foreslås det, at Trafikstyrelsen og Naturstyrelsen helt eller delvist kan tilbagekalde eksisterende tilladelser, såfremt tilladelsen vedrører anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til projektet nævnt i § 1. Såfremt tilbagekaldelsen udgør et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

I § 13 foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Samt i § 14, hvor det foreslås, at transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i § 1.

Forslaget medfører, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal afholde alle omkostningerne i forbindelse med ekspropriationerne i §§ 10 og 14, samt omkostningerne til erstatning i § 13.

Til § 16

Det foreslås i § 16, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' rettigheder og pligter samt det ejerskab, der udøves over projektet efter denne lov, kan udøves af et datterselskab ejet af udviklingsselskabet.

Bestemmelsen skal afspejle, at der pågår vurderinger af, hvorvidt der skal stiftes et særligt selskab, som skal stå for anlæg og den videre drift af Lynetteholm. Selskabet er imidlertid ikke stiftet, men vil være et datterselskab til Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Med den foreslåede § 16 vil et datterselskab ejet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S kunne udøve de rettigheder og pligter, som efter loven er tillagt Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Det er forudsat i den politiske aftale af 25. oktober 2018 indgået af den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti aftale om Erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen, at der oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen.

Selskabet er endnu ikke oprettet.

Til § 17

I *stk. 1* foreslås det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S

afholder alle omkostninger forbundet med projektet nævnt i § 1.

Dog stiller Københavns Kommune garanti for udgiften til kystlandskabet på 400 mio. kr. Garantien udløses i det tilfælde, at de løbende driftsindtægter ikke kan opveje de samlede anlægsomkostninger over tid.

I *stk. 2* foreslås det, at Københavns Kommune stiller en garanti for finansiering af etablering af den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab, jf. § 1, stk. 1, nr. 2.

I forbindelse med forhandlingerne om budget for 2021 i Københavns Kommune blev der indgået en politisk aftale om den videre udvikling af Lynetteholm. En del af aftalen indeholder bl.a., Lynetteholm anlægges med et kystlandskab på ca. 60 hektar med rekreative faciliteter og natur. Københavns Kommune stiller garanti for finansiering af kystlandskabet svarende til 400 millioner kroner evt. i form af en finansiering af kystlandskabet i form af lån til Udviklings-selskabet By & Havn I/S, i forbindelse med anlægget heraf, så kystlandskabet kan indgå i anlægsloven. Kommunens udgifter til etablering af kystlandskabet er en del af projektet og kan holdes ude af anlægsloftet. Eventuelle lån fra Københavns Kommune til By & Havn forrentes med en rente, som svare til et tiårigt stående Kommunekreditlån med fornyelse hvert tiende år. Renten kan dog ikke blive negativ.

Med § 17 fastslås det derfor, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S står for finansieringen af Lynetteholm bortset fra udgifterne til kystlandskabet, som Københavns Kommune vil skulle afholde i tilfælde af at de løbende driftsindtægter ikke kan opveje de samlede anlægsomkostninger over tid.

Til § 18

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at udpegede vejstrækninger ikke må benyttes til transport af jord, herunder på bestemte tidspunkter af døgnet.

Forslaget indebærer, at kommunen via frivillige aftaler med de jordleverandører, som skal levere jord til det nye nyttiggørelsesanlæg Lynetteholmen, kan sikre, at særligt udpegede vejstrækninger i kommunen ikke benyttes til jordtransporter. Dermed har kommunen et redskab til at tilrettelægge trafikafviklingen i byen på en sådan måde, at visse konkrete vejstrækninger, som findes uegnet til den tunge jordtransport f.eks. pga. øvrig tæt trafik, hensyn til bløde trafikanter m.v., ikke benyttes. Som led heri kan kommunen også indgå aftaler om, at konkrete vejstrækninger ikke benyttes til jordtransport på bestemte tidspunkter af dagen, f.eks. i myldretiden af hensyn til øvrige trafikanter, trængsel m.v.

Der vil være tale om frivillige aftaler, som jordleverandørerne ikke vil være forpligtet til at indgå. Endvidere er det en forudsætning, at Københavns Kommune kun kan indgå aftaler i forhold til kørsel af særlige ruter i Københavns Kommune. Det vil være i strid med hensigten, såfremt Københavns Kommune indgår aftaler, som de facto betyder,

at transporten overvejende sker på vejnettet i andre kommuner. Det påhviler endvidere kommunen selv at sikre, at eventuelle aftaler er i overensstemmelse med relevant lovgivning, herunder konkurrenceregler, statsstøttere-gler, miljøundersøgelserregler m.v.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 2*, at Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at udpegede ruter i Københavns Kommune skal benyttes til transport af jord, herunder på bestemte tidspunkter af døgnet.

Forslaget indebærer, at kommunen via frivillige aftaler med de jordleverandører, som skal levere jord til det nye nyttiggørelsesanlæg Lynetteholmen, kan sikre, at leverandørerne bruger bestemte ruter gennem byen frem til nyttiggørelsesanlægget. Til forskel fra den foreslåede hjemmel i nr. 1, hvor der alene indgås aftaler om bestemte vejstrækninger, får kommunen her mulighed for at tilrettelægge jordtransportruter hele vejen frem til Lynetteholmen. Med bestemmelsen kan kommunen også indgå aftaler om, at jordtransportruterne kun skal benyttes på bestemte tidspunkter af dagen, således at det øvrige vejnet i kommunen kan benyttes i øvrige tidsrum. Dermed kan kommunen tilrettelægge de transportruter gennem byen, som medfører færrest gener for borgere og virksomheder, og som tager hensyn til trafiksikkerhed, minimere støv, støj m.v.

Der vil være tale om frivillige aftaler, som jordleverandørerne ikke vil være forpligtet til at indgå. Det påhviler endvidere kommunen selv at sikre, at eventuelle aftaler er i overensstemmelse med relevant lovgivning, herunder konkurrenceregler, statsstøttere-gler, miljøundersøgelserregler m.v. Det vil være i strid med hensigten, såfremt Københavns Kommune indgår aftaler, som de facto betyder, at transporten overvejende sker på vejnettet i andre kommuner.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 3*, at Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at transport af jord generelt ikke må ske på bestemte tidspunkter af døgnet i Københavns Kommune.

Med bestemmelsen kan kommunen indgå aftaler med jordleverandørerne om, at kommunens veje generelt ikke benyttes til jordtransporter til nyttiggørelsesanlæg Lynetteholmen i bestemte tidsrum af dagen. Det kunne f.eks. være på de tidspunkter af dagen, hvor det kommunale vejnet er hårdest belastet af myldretidstrafik.

Der vil være tale om frivillige aftaler, som jordleverandørerne ikke vil være forpligtet til at indgå. Det påhviler endvidere kommunen selv at sikre, at eventuelle aftaler er i overensstemmelse med relevant lovgivning, herunder konkurrenceregler, statsstøttere-gler, miljøundersøgelserregler m.v.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 4*, at Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at transport af jord foretages med pramme.

Efter forslaget får kommunen adgang til at indgå aftaler om

at erstatte jordtransport på vej med jordtransport via pramningsløsninger. Der vil være tale om frivillige aftaler, som jordleverandørerne ikke vil være forpligtet til at indgå. Det påhviler endvidere kommunen selv at sikre, at eventuelle aftaler er i overensstemmelse med relevant lovgivning, herunder konkurrenceregler, statsstøtteregler, miljøundersøgelserregler m.v.

I *stk. 2* foreslås det, at Københavns Kommune i forbindelse med aftaleindgåelsen efter det foreslåede *stk. 1* kan forpligte sig til at dække de dokumenterede meromkostninger, som den frivillige aftale påfører jordleverandøren.

Københavns Kommune må kun forpligte sig til at dække de dokumenterede meromkostninger. Med meromkostninger menes her, de yderligere omkostninger, som en frivillig aftale om f.eks. at benytte bestemte ruter gennem byen, påfører jordleverandørerne set i forhold til, at leverandøren kørte den korteste eller hurtigste vej gennem byen. Indebærer en frivillig aftale således, at leverandøren kommer til at transportere jord ad veje eller via pramme, som påfører leverandøren en længere rute eller mere transporttid, kan kommunen dække meromkostningerne herved. Hermed stilles leverandøren økonomisk som om, aftalen ikke var indgået. Endvidere vil Københavns Kommune i sin administration heraf skulle sikre sig, at betalingen ikke vil være i strid med anden lovgivning, herunder regler statsstøtte, konkurrenceregler m.v.

Kommunens udgifter til transportløsningen er en del af projektet og kan holdes ude af service og/eller anlægsloftet.

Til § 19

Miljøbeskyttelsesloven finder anvendelse på al virksomhed, som gennem faste, flydende eller luftformige stoffer kan medføre forurening af luft, vand, jord og undergrund, jf. lovens § 2, stk. 1, nr. 1. Loven finder endvidere bl.a. anvendelse på rystelser og støj, jf. § 2, stk. 1, nr. 2.

Den, der påbegynder eller udøver en virksomhed, der kan give anledning til forurening, skal træffe foranstaltninger, der kan forebygge og imødegå forurening, og tilrettelægge virksomhedens indretning og drift på en sådan måde, at den i mindst muligt omfang medfører forurening, jf. miljøbeskyttelseslovens § 4, stk. 3, 1. pkt.

Der er i medfør af bl.a. miljøbeskyttelseslovens § 7, stk. 1, nr. 10, ved bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter (miljøaktivitetsbekendtgørelsen) fastsat nærmere regler om anmeldelse af visse midlertidige aktiviteter, om forebyggelse og imødegåelse af forurening m.v. Reglerne omfatter bl.a. bygge- og anlægsarbejder, jf. bekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 1. Anmeldelsen skal fremsendes til kommunalbestyrelsen og skal redegøre for driftsperiodens længde og de foranstaltninger, som den ansvarlige har foretaget eller agter at foretage for at forebygge eller afhjælpe forurening eller gener for omgivelserne, herunder driftstidens fordeling på dag-, aften- og nattetimer, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1, 3. pkt. Endvidere kan kom-

munalbestyrelsen fastsætte vilkår for eller nedlægge forbud mod aktiviteten, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2, 1. pkt.

Det følger af bekendtgørelsens § 20, stk. 2, at kommunalbestyrelsen kan, eventuelt inden for nærmere angivne geografiske områder i kommunen, udstede lokale forskrifter om de i § 2, stk. 1, anførte midlertidige aktiviteter. Sådanne forskrifter kan indeholde krav om, at aktiviteterne skal anmeldes til kommunalbestyrelsen, før de påbegyndes.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 15. december 2016 vedtaget en forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune.

Det følger af forskriftens § 2, stk. 1, at forskriften gælder ved midlertidigt offentligt og privat bygge- og anlægsarbejde, fx nybyggeri, nedrivning og renovering af bygninger, vejarbejde og sporarbejde. Af § 2, stk. 2, fremgår det, at forskriften omfatter støj-, vibrations eller støvfrembringende aktiviteter i forbindelse med midlertidigt bygge og anlægsarbejde. Af § 2, stk. 3, følger det, at ved midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter forstås aktiviteter, som foregår over en kortere periode. Endelig følger det af § 2, stk. 4, at Center for Miljøbeskyttelse afgør i tvivlstilfælde, hvad der henregnes til midlertidigt bygge- og anlægsarbejde.

Det følger af forskriftens § 3, stk. 1, at udførende entreprenør skal overholde grænseværdierne for støj fra bygge og anlægsarbejder, jf. bilag A. Af stk. 2 fremgår det, at særligt støjende aktiviteter jf. § 8 er undtaget for grænseværdierne for støj i bilag A, men er omfattet af bestemmelser om begrænsede arbejdstider, jf. § 8.

Af forskriftens § 8 følger det, at Særligt støjende aktiviteter kun må finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 08.00-17.00. Særligt støjende aktiviteter er 1) nedramning af spuns, pæle eller lignende, 2) etablering af slidsevægge, sekantpæle eller jordankre, 3) skærende og slibende aktiviteter, f.eks. betonskæring, asfaltskæring, metalskæring eller lignende, 4) betonnedbrydning, og 5) tilsvarende særligt støjende aktiviteter.

Af stk. 2 følger det, at Center for Miljøbeskyttelse afgør i tvivlstilfælde, hvad der er særligt støjende aktiviteter.

I det omfang at et anlægsarbejde ikke er omfattet af den lokale forskrift, følger det af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, at hvis erhvervsvirksomheder, herunder private eller offentlige bygge- og anlægsarbejder, eller faste anlæg til energiproduktion, som ikke er optaget på den i § 35 nævnte liste, medfører uhygiejniske forhold eller væsentlig forurening, herunder affaldsfrembringelse, kan tilsynsmyndigheden give påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, fører kommunalbestyrelsen generelt tilsyn med, at loven og de regler, der er udstedt med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen fører endvidere tilsyn med, at påbud og forbud

efterkommes, og at vilkår fastsat i forbindelse med godkendelser og tilladelser overholdes, jf. lovens § 65, stk. 2, nr. 1 og 2. Hvis der er tale om afgørelser, som er truffet af miljøministeren, videresender kommunen sagen til ministeren, der træffer afgørelse i sagen, jf. lovens § 65, stk. 4.

Tilsynsmyndigheden skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning, jf. miljøbeskyttelseslovens § 68.

Det foreslås i § 19, at Københavns Kommune fører tilsyn med overholdelsen af miljøbeskyttelseslovens regler for støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af Lynetteholms perimenter på søterritoriet.

Anlæg af halvøen Lynetteholm vil utvivlsomt medføre bl.a. støjgener, som ikke er der i dag. Herunder vil en del af arbejdet blive udført på søterritoriet i Københavns Havn i forbindelse med etableringen af perimenteren. Men herudover vil der bl.a. også være anlæg af modtageanlægget på Refshaleøen og etablering af adgangsvejen fra Prøvestenen via Kraftværkshalvøen.

For at sikre klarhed over hvem der er tilsynsmyndighed for støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af perimenteren på søterritoriet er det vurderet mest hensigtsmæssigt, at det skrives ind i anlægsloven, at Københavns Kommune vil være tilsynsmyndighed for støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af perimenteren på søterritoriet.

Lovforslaget indeholder ikke nogen fravigelser af miljøbeskyttelseslovens regler for støj, vibrationer, støv og lugtgener i anlægsfasen, hvorfor anlægsfasen af Lynetteholm skal overholde de almindelige regler i miljøbeskyttelsesloven.

I forhold til støj vil det være op til Københavns Kommune at vurdere om, og i så fald i hvilket omfang, at anlægsdelen af projektet vil være omfattet af kommunens lokale støjforskrift. Er det ikke tilfældet, vil støj skulle reguleres i overensstemmelse med reglerne i miljøbeskyttelseslovens § 42.

Til § 20

Det foreslås i *stk. 1* at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelser i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Efter forslaget til § 5 fraviges en række regler inden for forskellige sagsområder af relevans for projektet. Hermed sikres det, at bygherre med vedtagelse af lovforslaget får en samlet tilladelse til at gennemføre projektet. Hermed træder anlægsloven i stedet for en række administrative tilladelser, som ville skulle have været indhentet efter de almindelige regler. Fravigelserne efter den foreslåede § 5 betyder også en fravigelse af de tilsynsforpligtelser, som er indeholdt i de fravegne bestemmelser. Med henblik på at sikre bygherre et ensartet tilsyn fastslås det med § 20, at tilsynsforpligtelsen efter anlægsloven, herunder inden for de fravegne bestem-

melser efter det foreslåede § 5, samles hos transportministeren.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har således ved udførelsen af projektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsreddegørelsen, jf. den foreslåede § 3. Transportministerens tilsynsopgave efter stk. 1 omfatter det overordnede tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder disse forpligtelser som anlægsmyndighed for projektet nævnt i § 1.

Særligt om ændringer og udvidelser af projektet bemærkes, at det følger af lovforslagets § 4, at ændringer eller udvidelser kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Tilsynet efter stk. 1 omfatter desuden tilsyn med overholdelsen af afgørelser, som træffes i medfør af lovforslagets § 6, hvorefter transportministeren kan overtage kommunalbestyrelsens beføjelser i en konkret sag (call-in).

Transportministeren har som tilsynsmyndighed pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at loven, afgørelser efter loven eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at ministeren ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v., der konkret er tale om.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejlrenden. Det forudsættes, at de myndigheder, som får kompetence til at føre tilsyn med projektet efter anlægsloven, tilrettelægger tilsynet, således at mindst indgribende foranstaltninger bringes i anvendelse først, hvorefter intensiteten af tilsynsmidlerne kan øges om nødvendigt; typisk hvis bygherre ikke imødekommer krav fra tilsynet. Det betyder, at tilsynsmyndighederne i første række går i dialog med bygherre om forhold, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse ikke er i overensstemmelse med loven mv. Tilsynsmyndighederne kan i denne indledende fase henstille og indskærpe bestemte forhold over for bygherren såvel mundtligt som skriftligt. Bringes forholdet fortsat ikke i orden kan vil tilsynsmyndigheden efter den foreslåede § 22 kunne udstede påbud til bygherre. I sidste ende vil tilsynsmyndigheden kunne beslutte at politianmelde forholdet mhp., at bygherre pålægges en bødestraf efter den foreslåede § 23. Hertil kommer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S er underlagt det tilsyn, som ejerne af selskabet fører, dvs. Københavns Kommune og staten. Der vil også i regi af dette tilsyn være mulighed for at tage udførelsen af projektet op til drøftelse med henblik på at sikre, at selskabet overholder alle relevante krav.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke i øvrigt ved de almindelige tilsynsregler i lovgivningen. I det omfang regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. ikke er udtrykkeligt fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov og dermed fortsat gælder for projektet, vil der i medfør af disse regler kunne træffes en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for Udviklingsselskabet By & Havn I/S. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen i forhold til de regler, som ikke er fraveget, og i forhold til konkrete afgørelser truffet af statslige og kommunale myndigheder efter disse regler.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udførelse af tilsyn efter det foreslåede *stk. 1*.

Det er i udgangspunktet hensigten at føre tilsynet på baggrund af den ramme, der er beskrevet direkte i anlægsloven, dvs. dialog, herunder henstillinger eller indskærpelser, påbud og i sidste ende evt. politianmeldelse. I et projekt som Lynetteholmen, der strækker sig over en længere tidsperiode, kan der dog blive behov for, at den nærmere tilrettelæggelse og udførelse af det tilsyn, som skal udføres i medfør af anlægsloven, reguleres nærmere i en bekendtgørelse. Transportministeren kan således med den foreslåede bemyndigelses hjemmel fastsætte detaljerede regler for tilsynsmyndighedernes forpligtelser og kompetencer, således at der til enhver tid under projektets udførelse kan opretholdes et effektivt tilsyn. Sådanne regler skal i sagens natur ligge inden for rammerne af anlægsloven.

Til § 21

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejlrenden og Miljøstyrelsen med klappning.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Til § 22

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet som nævnt i § 1 inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. den foreslåede § 3.

Da der er tale om en forvaltningsretlig afgørelse, skal denne

leve op til forvaltningslovens regler. Det er hensigten, at kompetencen til at udstede påbud delegeres sammen med delegation af selve tilsynsrollen, jf. den foreslåede § 21. I praksis vil det således være den relevante tilsynsmyndighed, som evt. udsteder påbud som led i tilsynsindsatsen.

Det forudsættes, at tilsynsmyndighedens tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.

Tilsynsmyndigheden kan i sidste ende beslutte at politianmelde bygherre, såfremt et udstedt påbud ikke overholdes, jf. den foreslåede § 23.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan udstede et påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at overholde vilkår fastsat i afgørelser truffet i medfør af lovens § 4.

Det betyder, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S – i tilfælde af at selskabet ikke overholder vilkår fastsat i afgørelser med supplerende tilladelser til projektændringer – kan meddeles påbud om, at vilkårene skal overholdes. Også i forhold til disse påbud forudsættes det, at tilsynsmyndigheden, som i praksis primært vil være Trafikstyrelsen, idet styrelsen giver tilladelse efter den foreslåede § 4, går i dialog m.v., før der udstedes påbud. Manglende overholdelse af påbud udstedt efter denne bestemmelse kan i sidste ende anmeldes til politiet og straffes med bøde, jf. den foreslåede § 23.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at foretage sådanne tilpasninger af gennemførelsen af projektet nævnt i § 1, som er nødvendige for at overholde de nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser, der varetages ved dispensationer og tilladelser efter bestemmelserne nævnt i § 5, *stk. 1*.

I medfør lovforslagets § 5, *stk. 1*, vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skulle indhente administrative tilladelser eller dispensationer efter de bestemmelser, som er opregnet i bestemmelsen. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil herefter skulle varetage hensynene bag bestemmelserne, jf. § 5, *stk. 3*.

Som det følger af forslaget til § 20, *stk. 1*, er det transportministeren, som fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i loven. Det betyder, at i det omfang der er sket en fravigelse fra anden lovgivning, vil det være transportministeren, som fører tilsyn med overholdelsen i stedet for de almindelige tilsynsmyndigheder, som fører tilsyn med overholdelsen af en administrativ tilladelse. Transportministeren kan i medfør af lovforslagets § 21, *stk. 1*, bemyndige en anden myndighed til at føre tilsynet.

I det omfang at der ikke er fraveget en hjemmel om tilladelse eller dispensation i medfør af § 5, stk. 1, gælder de almindelige regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal indhente en godkendelse eller dispensation, før de kan foretage sig det givne. I den situation vil anlægsloven ikke fravige de almindelige tilsynsregler.

Det kan – særligt henset til projektets tidsmæssige udstrækning – ikke afvises, at der efter anlægslovens vedtagelse vil opstå nye nationale krav, EU-retlige krav eller andre internationale forpligtelser, f.eks. på miljøområdet, som samtidig ligger inden for rammerne af de regler, som fraviges med det foreslåede § 5, stk. 1, og som udførelsen af projektet vil skulle leve op til.

For at sikre et retligt grundlag for, at et langvarigt projekt som dette løbende opfylder de til enhver tid gældende miljøkrav m.v., vurderes det hensigtsmæssigt, at der er en eksplícit hjemmel til, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at foretage sådanne tilpasninger af gennemførelsen af projektet nævnt i § 1, stk. 1, som er nødvendige for at overholde de nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser, der varetages ved dispensationer og tilladelser efter bestemmelserne nævnt i § 5, stk. 1.

Påbuddet kan ikke indeholde et generelt krav om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal overholde gældende ret. Påbuddet skal derimod påbyde Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at de skal foretage tilpasninger af projektet, som kan være med til at sikre, at de kan overholde nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil i den forbindelse skulle vurdere, om tilpasninger af projektet medfører sådanne ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, at det skal anmeldes til Trafikstyrelsen i medfør af lovens § 4.

Et eksempel kan være, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S lever op til de vilkår, der følger af implementeringsreguleringen, og som er fastsat ud fra krav, der gælder i dag. Viser det sig i fremtiden, at overholdelsen af disse vilkår ikke er tilstrækkelige til at overholde nye krav, vil tilsynsmyndigheden i sidste ende kunne påbyde, at foretage sådanne tilpasninger af gennemførelsen af projektet nævnt i § 1, stk. 1, som er nødvendige for at overholde nye krav.

Det er en forudsætning for anvendelsen, at det er vurderet, at nærværende lov har fraveget anden tilsynskompetence, og det dermed er tilsynskompetencen i nærværende lov, som gælder.

Transportministeriet antager, at anvendelsen af bestemmelsen vil være minimal, da det lægges til grund, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S løbende vil sikre sig, at de overholder gældende ret, herunder også i de tilfælde, hvor der opstår nye, f.eks. miljøretlige, krav efter anlægslovens vedtagelse. Det vil i den situation være op til Udviklingsselskabet By & Havn I/S at vurdere, om overholdelse af nye

krav vil medføre, at der skal gennemføres projektændringer, som vil være anmeldelsespligtige i medfør af forslaget til § 4. Herefter forestår Trafikstyrelsen myndighedsbehandlingen mhp. at udstede supplerende tilladelse.

I praksis antages det, at der løbende vil være en dialog med bygherre herom som led i tilsynsindsatsen, således at bygherre løbende kan vurdere, om der er behov for at indrette anlæg og drift af projektet i overensstemmelse med nye krav og i sidste ende igangsætte evt. projektændring efter den foreslåede § 4.

Til § 23

Det foreslås i *stk. 1*, at overtrædelse af § 4, stk. 1, eller manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 22, stk. 1-3, straffes med bøde.

Lovforslagets § 3 regulerer, at projektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsreguleringen. Lovforslagets § 4, stk. 1, regulerer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen.

I *stk. 2* foreslås det, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Det er den juridiske person Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som med forslaget bliver ansvarlig for anlæg af Lynetteholm.

Forslaget sikrer, at der er hjemmel i anlægsloven til at straffe en juridisk person, såfremt denne ikke anmelder en ændring eller udvidelse af projektet.

I *stk. 3* foreslås det, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Til § 24

Med *stk. 1*, foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendt-

gøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

Den foreslåede *stk. 2*, indebærer, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1445 af 29. september 2020 (herefter retsplejeloven). Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat

fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Aarhus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig her til, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Til § 25

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2021.