

## Tale til brug for samråd om L 220 – lov om anlæg af Lynetteholm – spørgsmål E (Høringssvar fra Miljøstyrelsen)

---

### ***Samrådsspørgsmål E***

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF) og Rasmus Nordqvist (SF).

#### Første led af spørgsmål E

*Hvordan forholder ministeren sig til den kritik, som Miljøstyrelsen har rejst med høringssvar af 2. maj 2021 over den supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm?*

#### Andet led af spørgsmål E

*Og vil ministeren på den baggrund redegøre for ministeriets endelige stillingtagen til de naturvidenskabelige og juridiske vurderinger, som anlægsloven om Lynetteholm – L 220 baserer sig på?*

Indledning

Tak for spørgsmålet. Som jeg tidligere har konstateret, er informationsniveauet i forbindelse med lovbehandlingen af Lynetteholm efterhånden ret grundig. Det er kun godt.

Jeg tror, de fleste, der har fulgt miljø- og lovprocessen for Lynetteholm, er klar over, at det er et ret kompliceret projekt. Et ret teknisk projekt. Både i forhold til juraen, økonomien, miljøpåvirkningen osv.

Det synes jeg også, vi fik et tydeligt billede af ved den 2. tekniske gennemgang med By & Havn og DHI. Så jeg forstår godt, hvorfor der er en del spørgsmål til projektet.

Som jeg har nævnt flere gange, er jeg fortalende for, at vi får alting på bordet, så vi kan træffe et så oplyst politisk valg som muligt.

5 gode grunde

Der er ikke nogen tvivl fra regeringens side - vi ser Lynetteholm som et rigtig godt projekt med fremtid i. Både som jorddepot og bidrag til stormflodssikring, som vi har været inde på. Og i forhold til de lidt længere perspektiver. Med en hovedstad, hvor der er plads til udvikling.

Jeg har nævnt det før, men gentager det gerne – om end lidt kortere denne gang.

Lynetteholm bidrager til at klimasikre København.

Lynetteholm afløser jorddepotet i Nordhavn, der snart er fyldt.

Lynetteholm anlægges med et nyt rekreativt kystområde og giver dermed noget ekstra til byen.

Lynetteholm giver plads til udvikling. Fx til flere boliger, så København fortsat er for de mange, der ønsker at bo i byen.

Lynetteholm bakkes op af et bredt flertal i Københavns Borgerrepræsentation.

Lynetteholm er et langsigtet projekt, og det kan også – som jeg nævnte i min tale til 1. behandlingen i Folketinget – være baggrunden for noget af den usikkerhed, som har præget debatten. Og som derfor også har præget lovbehandlingen.

For det er svært at se langt frem i tid. Vi kender det fra andre store anlægsprojekter som for eksempel Storebæltsbroen, hvor debatten dengang også var præget af den grundlæggende præmis om, at det er svært at forestille sig fremtiden.

Men der er gode perspektiver og en hel del fremsyn i Lynetteholm, og projektet skal på flere plan være med til fremtidssikre København. Som Storebæltsbroen fremtidssikrede sammenhængen mellem Øst- og Vestdanmark.

Juridiske vurderinger

I forhold til det konkrete spørgsmål vil jeg fokusere på den anden del af spørgsmålet.

I forhold til den anden del af samrådsspørgsmål E om ministeriets endelige stillingtagen til de naturvidenskabelige og

juridiske vurderinger, som anlægsloven om Lynetteholm er baseret på, vil jeg starte med de juridiske vurderinger.

I den sammenhæng kan jeg oplyse at Kammeradvokaten, på foranledning af ministeriet, har udarbejdet et notat af 17. maj, som gennemgår Lynetteholm projektets forhold til EU-direktiverne på miljøområdet. Navnlig i forhold til vandrammedirektivet, habitatdirektivet, VVM-direktivet og havstrategidirektivet. Notatet er som bekendt sendt til udvalget.

I forhold til vandrammedirektivet vurderer Kammeradvokaten, at de vurderinger og konklusioner, der indgår i miljøgrundlaget, med tilstrækkelig sandsynlighed godtgør, at en gennemførelse af projektet, som vedtaget ved anlægsloven, vil kunne ske inden for rammerne af vandrammedirektivets forpligtelser.

I forhold til habitatdirektivet vurderer Kammeradvokaten, at der ikke er grundlag for at antage, at vedtagelse af anlægsloven - under hensyn til de foretagne vurderinger og den påtænkte implementeringsredegørelse - vil være uforenelig med habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Det vil med andre ord sige, at det på baggrund af materialet må lægges til grund, at der er foretaget de relevante vurderinger

som grundlag for konklusionen om, at projektet ikke kan påvirke de beskyttede områder væsentligt.

I forhold til Havstrategi-direktivet vurderer Kammeradvokaten på baggrund af de fremlagte konklusioner, at en vedtagelse af forslag til lov om Lynetteholm ikke vil være i strid med havstrategidirektivet.

I forhold til VVM-direktivet er det primært spørgsmålet om slicing, der har været rejst.

I den sammenhæng finder Kammeradvokaten på baggrund af det fremlagte materiale – herunder Trafikstyrelsens sammenfattende redegørelse – ikke, at det er i strid med VVM-direktivet, at de foreliggende miljømæssige undersøgelser kun i begrænset omfang behandler de omtalte øvrige mulige infrastruktur- og byudviklingsprojekter.

Det bemærkes, at disse projekter først skal besluttes politisk og herefter skulle underkastes en særskilt vurdering efter VVM-direktivet. I så fald vil anlæg og drift af Lynetteholm skulle indgå ved vurdering af den kumulative virkning af disse projekter.

Som det er udvalget bekendt, er Kammeradvokatens notat af 17. maj siden blevet suppleret på baggrund af den kritik, der har været fremsat af Ellen Magrethe Basse. Også det supplerende bidrag er fremsendt til udvalget i forbindelse med besvarelse af spørgsmål 55.

Så vidt det juridiske grundlag. Kammeradvokatens samlede vurdering er oversendt til udvalget

Naturvidenskabelige vurderinger

I forhold til den del af spørgsmålet, som vedrører ministeriets stillingtagen til de naturvidenskabelige vurderinger, som anlægsloven baserer sig på, vil jeg starte med at konstatere, at der er udarbejdet et meget omfattende materiale, som belyser miljøkonsekvenserne ved anlæg af Lynetteholm.

Bygherren By & Havn har i overensstemmelse med reglerne om miljøkonsekvensvurdering benyttet sig af kompetente rådgivningsvirksomheder som Rambøll, COWI og DHI.

Materialet vedrørende strømforhold, sedimentspredning mv. er eksempelvis udarbejdet af DHI, det tidligere Dansk Hydraulisk Institut. DHI er en uafhængig, international rådgivnings- og forskningsorganisation, som er specialister i vandmiljø. DHI er godkendt som teknologisk serviceinstitut af ministeriet for

Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser. DHI, som er selvejende, har på verdensplan mere end 1100 vidensmedarbejdere i 30 lande.

Jeg synes også, det var en meget kvalificeret gennemgang, vi fik ved den anden tekniske gennemgang for udvalget.

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af ingeniør- og rådgivningsvirksomheden Rambøll, mens COWI har været involveret i flere af undersøgelserne. Det er ligeledes meget erfarne rådgivningsvirksomheder med solid historik inden for miljøkonsekvensanalyser i ind- og udland.

Materialet er gennemgået af Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen, som derudover har trukket på Vejdirektoratet og Kystdirektoratet, således at et bredt spænd af fagmyndigheder har bidraget til vurderingen af miljøgrundlaget. Derudover har Trafikstyrelsen også anvendt eksterne eksperter som led i kvalitetssikringen.

Det er således min vurdering, at der er trukket på førende eksperter for at sikre det bedst mulige beslutningsgrundlag.

I forbindelse med ESPOO-høringen har der været dialog mellem danske og svenske myndigheder om etablering af en

overvågning af klapningen i Køge Bugt, herunder en model for at undgå klapning under ugunstige strømforhold.

Jeg er på baggrund af det samlede materiale, den høring der er gennemført og de eksperter, der har foretaget vurderingerne, betrygget i, at miljøkonsekvenserne vil være begrænsede og er tilstrækkeligt belyst.

Jeg er desuden betrygget af, at rådgiverne som bekendt har stillet op over for udvalget, ligesom de har været til rådighed for besvarelse af spørgsmål inden for alle felter.

Skulle udvalget have andre spørgsmål, som forudsætter nærmere teknisk gennemgang af fagfolk, så er jeg positiv over for at få det arrangeret.

Afslutningsvist vil jeg sige, at med den viden jeg har – og på baggrund af de mange skriftlige spørgsmål, samråd, tekniske gennemgange osv. – er det min klare opfattelse, at beslutningsgrundlaget er det bedst mulige og fuldt tilstrækkeligt til at være sikker på, at anlæg af Lynetteholm ikke vil påvirke vandmiljøet i Øresund og Østersøen væsentligt. Og at vi har den bedst mulige vurdering af, at beslutningen kan træffes legalt i forhold til EU-retten.



Tak for spørgsmålet, og tak for ordet.