



Miljøministeriet

Folketingets Transportudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr. 2022-4762  
Den 3. maj 2022

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 432 (TRU alm. del) stillet 8. april 2022 efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF).

### Spørgsmål nr. 432

”Vil ministeren oplyse, om der har været kontakt mellem Miljøministeriet og svenske myndigheder eller den svenske regering efter anlægsloven blev vedtaget, og vil ministeren oplyse, hvilken rolle og ansvar miljøministeriet og ministeren har ift. ændringer af det der tidligere er sendt i Espoo-høring, f.eks. SMV-vurderingen, ændrede klapplaner m.v.?”

### Svar

Jeg forstår spørgsmålet således, at der er tale om perioden efter anlægslovens vedtagelsen, og på grundlag af dette har jeg forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som svarer følgende:

#### ”Ad 1 Hvilken kontakt har der været mellem Miljøministeriet og de svenske myndigheder/den svenske regering efter vedtagelse af anlægsloven

Efter anlægsloven er blevet vedtaget, har der været afholdt fire samrådsmøder med de svenske myndigheder. Trafikstyrelsen har ansvar for at drive samrådsprocessen, mens Miljøstyrelsens Point of Contact (POC) deltager for at sikre, at formalia for samrådsprocessen iagttages. Med formalia henvises der til fx oversættelse, indkaldelse, fremsendelse af dokumenter, gennemføre høringer mv. På disse møder har der ud over Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen også været deltagelse af By og Havn, diverse danske og hollandske rådgivere, de svenske POC, medarbejdere fra Miljödepartementet og relevante svenske myndigheder.

Herudover har Miljøstyrelsens POC modtaget spørgsmål fra forskellige svenske myndigheder herunder om mulighed for at påklage anlægsloven, klapning (herunder alternative klappladser) og tilsyn med anlægsloven, som alle er videresendt til og besvaret af Trafikstyrelsen direkte til den svenske POC med cc til Miljøstyrelsens POC. Et konkret spørgsmål om klapning er dog blevet besvaret af Miljøstyrelsen direkte til den svenske POC med cc til Trafikstyrelsen.

Desuden har den svenske POC den 12. maj 2021 sendt en kopi af et brev fra den svenske miljøminister Per Bolund til den danske miljøminister til Miljøstyrelsens Espoo POC til information i forbindelse med samrådssagen. Brevet er samme dag videreformidlet til departementet der videresendte brevet til Transportministeriet.

Endelig har der været gennemført en Espoo-proces i forbindelse med sagsbehandlingen af råstofindvinding til etablering af Lynetteholms perimeter. Sverige har deltaget i processen og har afgivet høringssvar i høringsperioden, men herefter har der ikke været fokus på denne del af projektet fra svensk side.

**Ad 2 Hvilken rolle og ansvar har Miljøministeriet og ministeren har ift. ændringer af det der tidligere er sendt i Espoo-høring, f.eks. SMV-vurderingen, ændrede klappplaner m.v.?**

Miljøstyrelsens rolle i Lynetteholm-sagen efter at anlægsloven er vedtaget forløber i følgende spor:

- a) som ansvarlig tilsynsmyndighed for klappning,
- b) som ansvarlig Espoo-myndighed i samrådsprocessen med Sverige,
- c) som berørt myndighed i forhold til vandmiljøplanlægning og naturdirektiverne,
- d) som ansvarlig myndighed ifb med råstofindvinding til Lynetteholms perimenter

ad a) Miljøstyrelsen har haft direkte kontakt med svenske myndigheder om klappladser og en henvisning af en svensk kommune til Trafikstyrelsen vedrørende klappning. Miljøstyrelsen har deltaget på møder med svenske myndigheder på online møder indkaldt af By og Havn, hvor tilrettelæggelse af selve tilsynet med Lynetteholm klappningen blev diskuteret. Herudover har der ikke været kontakt til svenske myndigheder ud over få opklarende punkter. Det skal nævnes, at overvågningsprogrammet er besluttet efter at anlægsloven blev vedtaget, og at Miljøstyrelsen har stillet krav til indholdet og godkendt det efterfølgende.

ad b) Miljøstyrelsens har som Espoo POC deltaget i den fortsatte samrådsproces mellem Trafikstyrelsen og de svenske myndigheder om 3. parts granskning af visse rapporter, overvågningsprogram mv., og ikke mindst at facilitere besvarelse af de øvrige spørgsmål, som de svenske myndigheder har til proces og lovgivning forbundet med sagen.

ad c) Miljøstyrelsen har efter vedtagelse af anlægsloven kommenteret på diverse høringsmateriale fra Trafikstyrelsen bl.a. vedrørende projektændringer (indre perimenter), tilladelse til eksperimentel gravearbejde og marine forundersøgelser.

Ad d) Så vidt angår ansøgning om tilladelse til indvinding af råstoffer til brug til Lynetteholms perimenter, har ansøgning- og afgørelsesprocessen ikke været underlagt ændringer i forhold til de krav, der normalt stilles i forbindelse med en ansøgning om tilladelse til indvinding af råstoffer på havet. Denne ansøgning har, som angivet ovenfor, været sendt i Espoo-høring. Sverige havde flere bemærkninger i forbindelse med Espoo-høringen, men efter en opfølgende redegørelse fra Miljøstyrelsen samt bygherre havde Sverige ikke flere bemærkninger til projektet. Espoo-høringen af Sverige har derfor ikke givet anledning til, at der er sket en ændring i råstofindvindingsprojektet.

I forhold til materialet og den områdeafgrænsning af indvindingsområdet, der har været sendt i Espoo-høring, er der i Miljøstyrelsens sagsbehandling af ansøgningen sket en reduktion af det ansøgte indvindingsområde på baggrund af miljømæssige- og råstofmæssige forhold.”

Som det fremgår af ovenstående har dialogen med Sverige foregået mellem Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen/Transportministeriet.

Lea Wermelin

/

Paolo Perotti