



TALEPAPIR

”Det talte ord gælder”

Samrådsspørgsmål T og U

Tale til samråd den 12. maj 2022 om Lynetteholm.

Miljøministerens besvarelse af samrådsspørgsmål T stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (FG) den 26. april 2022 og samrådsspørgsmål U stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT) d. 28. april 2022.

Samrådsspørgsmål T

Hvordan forholder ministrene sig til kritikken af det manglende og tilsyneladende fejlagtige videnskabelige grundlag for miljøkonsekvensvurderingerne af Lynetteholmen som anført af flere eksperter i artiklen ”Miljøvurdering af Lynetteholm bygger på 40 år gammel forskningsartikel” fra dr.dk den 26. april 2022 (www.dr.dk/nyhe-der/regionale/hovedstads-omraadet/lynetteholm-40-aar-gammel-amerikansk-artikel-ud-goer-omfattende)? Og hvad agter ministrene at gøre for at sikre, at det videre arbejde omkring etableringen af Lynetteholmen beror på den nyeste forskning og retvisende undersøgelser?

Samrådsspørgsmål U

Mener ministrene stadig, at det beslutningsgrundlag, som lå til grund for vedtagelsen af lov om anlæg af Lynetteholm (L 220, samling 2020/2021), var og stadig er et fyldestgørende grundlag for et af Danmarks-historiens største byggeprojekter, og at Folketinget



har fået alle relevante oplysninger baseret på saglig, redelig og retvisende dokumentation, hvad angår klima, miljø, økonomiske konsekvenser og internationale forpligtelser?

[Transportministeren indleder med sin tale og giver efterfølgende miljøministeren ordet]

Svar

Tak for ordet og indledningen af transportministeren og tak for spørgsmålene.

Det er jo ikke så lang tid siden, vi sad her sidst, til et andet samråd om Lynetteholmen, men i dag handler det altså om miljøvurderingen af Lynetteholmen og det beslutningsgrundlag, som lå til grund for Folketingets vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholmen.

Til besvarelse af *samrådsspørgsmål T* om miljøvurderingerne i forbindelse med Lynetteholmen, har transportministeren besvaret det konkret i forhold til Lynetteholmen, eftersom Lynetteholmen – som I ved - henhører under Transportministeriet. Dette følger af anlægsloven for Lynetteholmen. Jeg kan bidrage i forhold til at oplyse om de generelle regler for miljøvurdering og Miljøstyrelsens rolle i processen, da de har været berørt myndighed og bidraget med faglig bistand. Det vil jeg komme tilbage til.



I forhold til de generelle regler om miljøvurdering, så er det sådan, at det følger en række krav ift. VVM-direktivet i forhold til det overordnede indhold af rapporter og processen for dem. Det gælder uanset, om projekterne godkendes administrativt eller som en anlægslov. Helt grundlæggende indebærer processen, at der skal foretages en selvstændig vurdering af projektets sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet. Denne selvstændige vurdering danner grundlag for beslutningen om tilladelse og de relevante vilkår.

Formålet med miljøvurderingen er således at skabe klarhed over alle sandsynlige væsentlige indvirkninger. På den baggrund kan den kompetente myndighed foretage sin vurdering på et oplyst grundlag, og træffe sin afgørelse om, hvorvidt der skal meddeles tilladelse til projektet eller ej.

For at sikre, at de antagelser om indvirkningerne, som er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, holder stik, udarbejdes der overvågningsprogrammer. Hvis nødvendigt, kan den kompetente myndighed foretage ændringer i projektet efterfølgende for at sikre, at indvirkningerne ikke bliver større end først antaget.

I forhold til reglerne om anvendelse af oplysninger og det videnskabelige grundlag, så fremgår det af VVM-direktivet, at oplysningerne i miljøkonsekvensrapport skal være tidssvarende og retvisende.



Det udelukker ikke i sig selv anvendelsen af ældre studier, som kan anvendes til at beregne eller modellere de forventede indvirkninger på miljøet, så længe de er tidssvarende og retvisende.

Det er bygherrens og den kompetente myndigheds ansvar at vurdere, om dette er tilfældet – det vil sige i forhold til Lynetteholmen, er det Trafikstyrelsens ansvar.

Når der er tale om en administrativ afgørelse skal miljøministeren – som led i Espoo-processen - orienteres *snarest muligt*, og projektet kan ikke godkendes, *før miljøministeren giver sit samtykke hertil*. Denne kompetence er i praksis delegeret til Miljøstyrelsen. Krav om samtykke gælder dog ikke ved anlægslove, hvilket følger af miljøvurderingsloven. Og der er derfor ikke krav om miljøministerens samtykke i forhold til Lynetteholmen.

Og nu til Miljøstyrelsens rolle i forbindelse med miljøkonsekvensrapporterne. Som jeg tidligere har oplyst, og som det også fremgår af den ”sammenfattende redegørelse af miljøvurderingen for Lynetteholmen”, så har Miljøstyrelsen givet faglig bistand til miljøvurderingsrapporterne i forhold til klapning og nyttiggørelse af jord. Derudover har styrelsen som berørt myndighed sendt høringssvar til miljøkonsekvensrapporterne. I den forbindelse har styrelsen også løbende vejledt i forhold til beskrivelser og vurderinger af projektets konsekvenser i det omfang, styrelsen er blevet spurgt.



Jeg vil gerne uddybe lidt, hvad det betyder. Når Miljøstyrelsen har ageret som berørt myndighed, vil det sige, at de har afgivet høringssvar til miljøkonsekvensrapporterne. Høringssvarene har typisk haft karakter af faglige og tekniske bemærkninger og spørgsmål, som Miljøstyrelsen har stillet for at bidrage til, at potentielle indvirkninger på miljøet var tilstrækkelig belyst.

På linje med sædvanlig praksis har Miljøstyrelsen desuden på forespørgsel også vejledt på møder, når der var tvivl om forståelsen af styrelsens bemærkninger hos Trafikstyrelsen eller By og Havn. Der er i denne sammenhæng vejledt med udgangspunkt i de regler, der henhører under Miljøministeriet.

Derudover har Miljøstyrelsen som nævnt givet faglig bistand specifikt i forhold til klappning og nyttiggørelse af jord. Den faglige bistand har bestået i at vejlede om gældende regler og kommentere en række versioner af udkast til miljøkonsekvensrapporter i forhold til, om projektets miljøpåvirkninger var fyldestgørende beskrevet og vurderet, faglig kommentering af høringssvar som Trafikstyrelsen har modtaget fra andre parter og endelig har styrelsen udarbejdet forslag til formulering af vilkår. Dette har de gjort med udgangspunkt i styrelsens almindelige praksis.



Miljøstyrelsen står selvfølgelig ved sine høringssvar og den faglige vejledning, der er givet, men Miljøstyrelsen har ikke godkendt det endelige indhold af rapporter, ligesom styrelsen ikke har efterprøvet referencer og udregninger. Det er Trafikstyrelsens opgave som ansvarlig myndighed at godkende rapporter, hvilket er den helt almindelige rollefordeling i store projekter, som gennemføres ved anlægslove.

I forhold til den konkrete supplerende miljørapport, hvor studiet fra USA er nævnt, kan jeg oplyse, at Miljøstyrelsen ikke i forbindelse med sine høringssvar har forholdt sig til det specifikke studie eller anvendelsen af det. At Miljøstyrelsen ikke har forholdt sig til en konkret reference, er ikke i sig selv et udtryk for en accept af referencens relevans, men er derimod en prioritering af, hvilke forhold i det pågældende VVM-dokument, styrelsen har fundet det væsentligst at kommentere på. Det er heller ikke et studie, som Miljøstyrelsen har haft forudgående kendskab til.

Det er også almindeligt, at man som berørt myndighed giver fokuserede bemærkninger, og ikke gennemgår og forholder sig til alle udsagn, kilder og noter.

I forhold til *samrådsspørgsmål U*, som handler om, hvorvidt beslutningen om vedtagelsen af Lynetteholmen er truffet på et tilstrækkeligt grundlag, så vil jeg henvise til Transportministeriet, som anlægsloven



henhører under, men jeg er enig med transportministeren i, at brevet fra den svenske minister burde have været oversendt.

Jeg kan forstå, at der har været møde i forligskredsen tidligere i dag, hvor der har været lejlighed til at gå i dybden med grundlaget for Lynetteholm og de fremtidige muligheder.

Jeg lægger også selv vægt på et godt samarbejde med Folketinget. Jeg er derfor glad for, at vi netop har taget fat på at drøfte havplanen og havstrategiens indsatsprogram politisk. Her indgår en lang række tiltag, der tager sigte på at skabe god miljøtilstand i vores havmiljø, herunder stramninger, som skal laves på de generelle regler på klappningsområde, så hensynet til natur- og miljø øges.

Tak for ordet.