MRF 2024.88

Østre Landsrets kendelse af 22. marts 2024, 14. afd., sag BS-7904/2022-OLR
(Michael Kistrup, Benedikte Holberg og Rikke Skovby)

Klimabevægelsen i Danmark (adv. Eskil Nielsen, besk., og adv. Jonas Christoffersen, besk.) mod Transportministeriet (adv. Jakob Kamby) og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (adv. Jacob Schall Holberg)

Søgsmål om gyldigheden af anlægsloven for Lynetteholm ikke tillagt opsættende virkning, da der ikke var rimeligt grundlag for at antage, at der var sket en tilsidesættelse af krav om høring af andre Østersøstater efter VVM-direktivet art. 7-8a, og da en eventuel tilsidesættelse af miljøvurderingsloven § 38 og Espoo-konventionens art. 2-7 ikke kunne føre til anlægslovens ugyldighed.

Klimabevægelsen anlagde i oktober 2021 retssag mod Transportministeriet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S med påstand om bl.a., at Transportministeriet skulle anerkende, at lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm var ugyldig, henholdsvis at Transportministeriet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S skulle anerkende, at det var uberettiget at lade de anlægsarbejder, der var omfattet af loven, bringe til udførelse. Sagen blev henvist til Østre Landsret i 1. instans. I forbindelse med søgsmålet anmodede Klimabevægelsen om, at landsretten tillagde søgsmålet opsættende virkning, så anlægget af Lynetteholms perimeter efter anlægsloven ikke kunne fortsættes, før det ved dom måtte blive fastslået, at vedtagelsen af anlægsloven og anlægget af Lynetteholm var i overensstemmelse med forskrifterne om international høring i miljøvurderingsloven § 38, VVM-direktivet art. 7-8a og Espoo-konventionens art. 2-7. Spørgsmålet blev udskilt til særskilt afgørelse under afholdelse af en mundtlig formalitetsprocedure. Klimabevægelsens overordnede anbringender var, (1) at væsentlige negative miljømæssige virkninger som følge af ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten i Øresund ikke kunne udelukkes med sikkerhed, hvorfor der skulle have været foretaget forskriftsmæssig høring af Østersølandene, (2) at anlægsloven ikke kunne vedtages i overensstemmelse med reglerne uden gennemførelse af international høring, og (3) at anlægsarbejderne derfor ikke kunne iværksættes – og nu ikke kunne fortsættes – uden gennemførelse af høring af andre stater efter Espoo-konventionen og VVM-direktivets art. 7. Ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten skyldtes, at Lynetteholm, der er en halvø i Københavns Havn, som etableres ved landvinding, opfylder et tværsnit af Kongedybet, der er en sejlrende i Øresund, hvor havbunden ligger særligt dybt, og hvor der efterfølgende ikke kan løbe vand igennem. Herved opstår en såkaldt "blokeringseffekt" på 0,23-0,25 % for vand og 0,21-0,23 % for salt. Ifølge Klimabevægelsen ville den følgende ændring af vandgennemstrømningen og salttransporten gennem Øresund kunne påvirke saltbalancen i Østersøen på en sådan måde, at det ville få en væsentlig negativ indvirkning på plante- og dyrelivet samt for klimaet, bl.a. gennem øget udvikling af blågrønne alger. Der var i forbindelse med høringen af Sverige – men efter vedtagelsen af loven – indhentet en tredjepartsvurdering af beregningen af blokeringseffekten, som vurderede, at blokeringsfaktorerne skulle tillægges et usikkerhedsspænd på +/-0,25% inden for 95 % konfidensinterval. Efter Klimabevægelsens opfattelse medførte det en usikkerhed om de foretagne beregninger, og usikkerheden om risiko for skade på Østersøen krævede derfor, at landene omkring Østersøen skulle være blevet hørt, og høringsprocessen afsluttet, inden loven blev vedtaget. Herudover var det Klimabevægelsens opfattelse, at Sverige, der var blevet hørt, ikke havde modtaget tilstrækkelige oplysninger, herunder oplysninger en såkaldt "nulløsning", og at samråd med Sverige om projektet skulle have været afsluttet inden lovens vedtagelse. Transportministeriet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' gjorde hertil gældende, at Lynetteholm ikke ville medføre en væsentlig påvirkning, og at de internationale høringsregler derfor slet ikke blev aktiveret. De svenske myndigheder var blevet inddraget i et tidligt stadium af projektet og hørt herom, og reglerne var derfor i alle tilfælde overholdt over for Sverige. Herudover blev det gjort gældende, at det ikke – hvis høringsreglerne var aktiveret – var et krav, at høringssamrådene skulle være afsluttet, og at Sverige skulle have modtaget undersøgelser om mulig nulløsning, inden loven blev vedtaget. Transportministeriet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S gjorde i øvrigt gældende, at Espoo-konventionen som konvention ligesom

miljøvurderingsloven, der i øvrigt ikke fandt anvendelse, som almindelig lov ikke kunne medføre anlægsloven ugyldighed. Udviklingsselskabet By & Havn I/S gjorde endvidere gældende, at anmodningen måtte afvises som følge af den uklare formulering, samt at høringsreglerne alene gav rettigheder til de andre lande samt den berørte offentlighed i disse lande, og at Klimabevægelsen som en dansk forening derfor ikke kunne påberåbe sig krænkelsen af disse rettigheder. Landsretten fandt ikke, at der var grundlag for at afvise anmodningen, der måtte forstås som alene at angå udsættelse af etablering af Lynetteholms perimeter i fase 2. Herefter lagde landsretten med henvisning til U 1995.634 H, U 2005.2650 Ø og U 2012.2572 H samt EU-Domstolens dom i sag C-432/05 til grund, at sagsanlæg om en lovs gyldighed kan tillægges opsættende virkning, men at dette efter praksis for det første forudsætter, at der er rimeligt grundlag for at antage, at sagsøgerne kan få medhold i påstanden (fumus boni iuris). Hvis dette er tilfældet, skal der foretages en afvejning af på den ene side skadevirkningerne ved ikke at meddele opsættende virkning og på den anden side hensynet til det offentliges interesse i, at der ikke meddeles opsættende virkning, hvor skadevirkningerne efter både dansk praksis og EU-retten skal være alvorlige og uoprettelige. Herefter lagde landsretten til grund, at Klimabevægelsen alene havde støttet anmodningen om opsættende virkning på, at reglerne om høring af andre stater var tilsidesat, og at dette skulle være sket, fordi der ikke var sikkerhed for, at væsentlige negative virkninger på Østersøen kunne udelukkes, hvorved Klimabevægelsen havde henvist til miljøvurderingslovens § 38, VVM-direktivets art. 7-8 a og Espoo-konventionens art. 2-7. Landsretten afviste, at miljøvurderingslovens § 38 var relevant med henvisning til, at Lynetteholm-projektet var omfattet af havnelovens § 1 a, ligesom landsretten afviste, at en overtrædelse af Espoo-konventionen kunne føre til anlægslovens ugyldighed. Landsretten fandt herefter, at det alene var VVM-direktivets art. 7-8a om høring af andre medlemsstater, der kunne føre til opsættende virkning. Imidlertid fandt landsretten på baggrund af en række fremlagte rapporter med miljøundersøgelser samt en gennemgang af korrespondance med Sverige og andre Østersølande, at der ikke var rimelig grund til at antage, at der var sket en tilsidesættelse af VVM-direktivets art. 7-8a, som kunne føre til lovens ugyldighed. Landsretten afslog herefter at tillægge sagsanlægget opsættende virkning.

Kommentar: *Landsrettens afvisning af, at overtrædelse af Espoo-konventionen kan medføre ugyldighed af anlægslov må være hentet fra dansk forfatningsret og den dualistiske tilgang til internationale traktater. Dermed overses imidlertid, at EU har ratificeret Espoo-konventionen, og at EU har en monistisk tilgang til folkeretten, hvilket bevirker, at Espoo-konventionen gælder med forrang og direkte virkning i forhold til national ret og i øvrigt også senere sekundær EU-ret, i det omfang forpligtelserne er tilstrækkeligt præcise og ubetingede, jf. EU-Domstolens domme i bl.a. sag C-213/03 (Barcelona-konventionen om forurening af Middelhavet) og sag C-243/15 (Århus-konventionens art. 9(2)). Tilsvarende fremgår forudsætningsvis af Store Afdelings domme i de forenede sager C-401-403/12 P (Århus-konventionens art. 9(3)) og sag C-366/10 (om drivhuskvoter til flyselskaber og Kyoto-protokollen samt Open Sky-aftalen). På dette punkt må landsretten have overset denne betydning af EU-retten. Noget andet er, at når ingen stat har udnyttet compliance-mekanismen under Espoo-konventionen i relation til projektet, taler dette imod, at der er rimeligt grundlag for de nedlagte påstande. Dette er dog næppe utvivlsomt, jf. MAD 2017.262 og MAD 2017.271, hvor Compliance Committee under Århus-konventionen fandt, at Storbritanniens manglende underretning af Østrig og Tyskland og offentligheden i disse to lande om udbygning af atomkraftværk ved Sommerset var i strid med Århus-konventionen, hvilket også gav anledning til en klage fra Østrig under Espoo-konventionen, som ligeledes fandtes overtrådt. Se dog kritisk i relation til Århus-konventionen Pagh: MAD 2017.260. I forhold til håndteringen af kriterierne om opsættende virkning vurderede landsretten alene, om der var et rimeligt grundlag for påstanden i hovedsagen (fumus boni iuris), og da denne betingelse ikke var opfyldt, blev opsættende virkning afvist, uden at landsretten tog stilling til, om der var risiko for en alvorlig og uoprettelig skade. Dette svarer til Højesterets fremgangsmåde i sagen*

om Øresundsforbindelsen (U 1995.634 H), hvorimod Højesteret i Østersild-sagen i U 2012.2572H også inddrog hensynsafvejningen – og hertil kritisk Pagh: TfM 2012.165 samt Pagh: U 2019B.139. Til sammenligning havde Østre Landsret i Amager Fælled-sagen i ***MRF 2023.134 Ø*** *under et år forinden (med andre dommere) vurderet, at der ikke var et rimeligt grundlag for opsættende virkning, men alligevel foretaget en hensynsafvejning. I modsætning til landsrettens afgørelse i Amager Fælled-sagen synes landsretten i Lynetteholm-sagen desuden med rette at have forudsat, at betingelserne for opsættende virkning i dansk ret ikke nødvendigvis er sammenfaldende med de betingelser for opsættende virkning, der er udviklet i EU-retten, når gyldigheden af EU-retsakter anfægtes, jf. herved kommentaren til* ***MRF 2023.134 Ø****. Landsrettens kendelse i Lynetteholm-sagen må i øvrigt forstås derhen, at Klimabevægelsen som en dansk forening umiddelbart også kunne påberåbe, at der ikke var sket korrekt høring af andre lande samt den berørte offentlighed heri, selvom det ikke var Klimabevægelsens ret til at blive hørt, der herved blev krænket. Det må i øvrigt noteres, at Klimabevægelsen alene støttede anmodningen om opsættende virkning af sagsanlæg på tilsidesættelse af høringsreglerne, mens der ikke i den sammenhæng ses rejst indsigelse om, at anlægsloven ikke opfylder de krav, som efter VVM-direktivet stilles, når VVM-tilladelsen meddeles ved lov, hvor den ledende dom fortsat er EU-Domstolens dom i sag C-128/09, Boxus, og hertil Pagh: TfM 2011.189. I forlængelse heraf må i øvrigt bemærkes, at det er noget uforståeligt, at Transportministeriet i sagen gjorde gældende, at der ikke er krav om, at proceduren med underretning af andre medlemsstater under VVM-direktivets art. 7-8a og Espoo-konventionen skal være afsluttet, før der meddeles VVM-tilladelse. Det følger således udtrykkeligt af VVM-direktivet art. 1, at en VVM-tilladelse giver bygherren en ret til at gennemføre projektet, og af direktivets art. 8a følger, at alle væsentlige miljøvirkninger og foranstaltninger for at imødegå disse skal fremgå af tilladelsen, hvilket i forhold til andre stater nødvendigvis forudsætter, at proceduren under VVM-direktivets art. 7 er afsluttet. Dette gælder også, når VVM-tilladelser meddeles efter særlig anlægslov, da det af VVM-direktivets art. 2(5) udtrykkeligt fremgår, at selv om høring af medlemsstatens offentlighed kan undlades, når VVM-tilladelse meddeles som anlægslov, gælder dette ikke høringspligten efter VVM-direktivets art. 7. Men disse indsigelser ses ikke gjort gældende af Klimabevægelsen til støtte for anmodningen om opsættende virkning, hvorfor landsretten ikke havde anledning til at tage stilling hertil.*

ØSTRE LANDSRET
KENDELSE
afsagt den 22. marts 2024

Sag BS-7904/2022-OLR
(14. afdeling)

Klimabevægelsen i Danmark
(advokat Eskil Nielsen, beskikket, og
advokat Jonas Christoffersen, beskikket)

mod

Transportministeriet
(advokat Jakob Kamby)

og

Udviklingsselskabet By & Havn I/S
(advokat Jacob Schall Holberg)

Denne kendelse vedrører en anmodning om opsættende virkning.

Landsdommerne Michael Kistrup, Benedikte Holberg og Rikke Skovby har deltaget i afgørelsen

Sagen er anlagt ved Københavns Byret den 22. oktober 2021 og er ved denne rets kendelse af 28. februar 2022 henvist til behandling ved landsretten som 1. instans efter retsplejelovens § 226, stk. 1.

Indhold

1. Parternes påstande i hovedsagen og begæringen om opsættende virkning 3

2. Sagsfremstilling 4
2.1. Parterne 4
2.1.1. Klimabevægelsen 4
2.1.2. Transportministeriet 4
2.1.3. By & Havn 4
2.2. Lynetteholm-projektet og grundlaget herfor 5
2.3. Miljøundersøgelser mv. forud for anlægslovens vedtagelse 7
2.4. Anlægsloven, tilblivelse og vedtagelse 55
2.5. Miljøundersøgelser, herunder tredjepartsgranskningen, og andre oplysninger efter vedtagelsen af anlægsloven 64
2.6. Espoo-processen 91
2.7. Øvrige internationale høringer 121
2.8 Andet 132
2.8.1. Jordbortskaffelse 132
2.8.2. Stormflodssikring 134

3. Forklaringer 135

4. Retsgrundlag 153
4.1. Nationale regler 153
4.2. Espoo-koventionen 156
4.3. VVM-direktivet 162

5. Anbringender 167
5.1. Klimabevægelsen 168
5.2. Transportministeriet 194
5.3. By & Havn 221

6. Landsrettens begrundelse og resultat 270

1. Parternes påstande i hovedsagen og begæringen om opsættende virkning

Sagsøgeren, Klimabevægelsen i Danmark, har under sagen nedlagt følgende reviderede påstande over for de sagsøgte, Transportministeriet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (herefter By & Havn), jf. processkrift VII af 21. august 2023:

1. Transportministeriet skal anerkende, at lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm er ugyldig, subsidiært at § 1, stk. 1 og 2, i nævnte lov er ugyldige.

2. Transportministeriet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anerkende, at det er uberettiget at lade de anlægsarbejder, der er omfattet af lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm, bringe til udførelse.

Transportministeriet og By & Havn har heroverfor påstået frifindelse.

Klimabevægelsen har under sagens forberedelse endeligt fremsat følgende begæring om opsættende virkning:

> *"Principalt*: Søgsmålet tillægges opsættende virkning, således at anlægget af Lynetteholms perimeter i medfør af § 1, stk. 1, i lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm (anlægsloven) ikke kan fortsættes, før det ved dom måtte blive fastslået, at vedtagelsen af anlægsloven og anlægget af Lynetteholm er i overensstemmelse med forskrifterne om international høring i miljøvurderingsloven § 38, VVM-direktivet artikel 7-8a og Espoo-konventionen artikel 2-7.
>
> *Subsidiært*: Søgsmålet tillægges opsættende virkning, således at anlægget af Lynetteholms perimeter i medfør af § 1, stk. 1, i lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm (anlægsloven) ikke kan fortsættes, før Folketinget har truffet beslutning om at fortsætte anlægget af Lynetteholm efter gennemførelsen af en international høring i overensstemmelse med forskrifterne i miljøvurderingsloven § 38, VVM-direktivet artikel 7-8a og Espoo-konventionen artikel 2-7."

Transportministeriet har nedlagt påstand om, at Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning ikke tages til følge.

By & Havn har nedlagt påstand om, at begæringen afvises, subsidiært at begæringen ikke tages til følge.

Begæringen om opsættende virkning er behandlet under en mundtlig formalitetsprocedure, der har haft en varighed af 7,5 retsdage, første dag den 22. november 2023 og sidste dag den 22. januar 2024.

2. Sagsfremstilling

2.1. Parterne

2.1.1. Klimabevægelsen

Klimabevægelsen har følgende vedtægter:

> "Vedtægter
> *Vedtaget på det stiftende møde den 2. marts 2008, revideret efter foreningens landsmøde den 4. oktober 2008, 1. marts 2009, 28.februar 2010, 26. september 2010, 2. oktober 2016, 8. oktober 2017,* ***samt 30. september 2018***
> **…**
>
> § 1 Navn og hjemsted
> 350 Klimabevægelsen i Danmark er en demokratisk og folkelig forening med hjemsted i København.
>
> § 2 Formål
> 350 Klimabevægelsen i Danmark arbejder som del af den globale klimabevægelse, der beskrives af 350 organiseringsmanifest, for
> - at stoppe menneskeforskyldt global opvarmning og dens uacceptable konsekvenser for mennesker og livet på jorden
> - en fælles løsning, som er solidarisk og retfærdig, både på lokal og global plan
> - en klimapolitik, som tager udgangspunkt i den videnskabelige konsensus blandt klimaforskere. Vores grundlæggende reference er Parisaftalens klimamål.
>
> …"

2.1.2. Transportministeriet

Myndighedskompetencen for miljøvurdering af Lynetteholm var delt mellem Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen i perioden fra modtagelsen af ansøgning om miljøvurdering i august 2019 og frem til den 3. juli 2020, hvor Miljøministeren overdrog den samlede myndighedskompetence til Trafikstyrelsen.

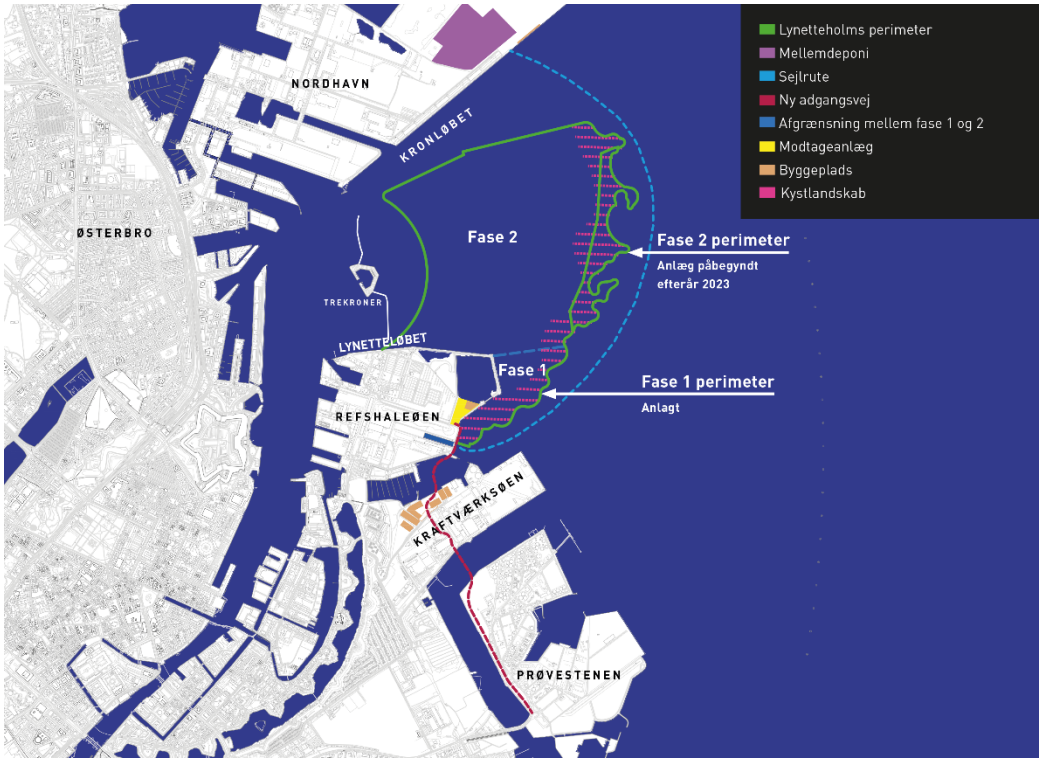
Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen har dog både før og efter overdragelse af myndighedskompetencen haft et tæt samarbejde i miljøvurderingsprocessen.

2.1.3. By & Havn

Af vedtægterne for By & Havn fremgår blandt andet, at interessentskabet er stiftet af Den Danske Stat v/transport-, bygnings- og boligministeren og Københavns Kommune. Det er By & Havns formål blandt andet at forestå udvikling af interessentskabets arealer og forestå havnedrift i Københavns Havn. Ved § 1 i lov nr. 1157 af 11. juni 2021 blev By & Havn bemyndiget til blandt andet at anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn.

2.2. Lynetteholm-projektet og grundlaget herfor

Lynetteholm skal ifølge det endelige projekt etableres som et ca. 2,8 km^2 opfyldt område øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen. Den østlige perimeter skal etableres med et kystlandskab, hvor perimeterkonstruktionerne består af dæmninger med stenbeskyttelse, dæmninger med foranliggende sandstrande eller stenstrande samt kystfremspring. Det endelige projekt har følgende udformning (model fra By og Havns hjemmeside):



Grundlaget for projektet er i første række en principaftale indgået den 5. oktober 2018 mellem den daværende regering (V, LA og K) og Københavns Kommune om at anlægge en ny ø, Lynetteholm. Det følger af principaftalen og den politiske aftale og tillige af anlægslovens motiver, at anlæg af Lynetteholm skal bidrage til at løse en række udfordringer i hovedstaden. Projektet vil blandt andet 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 heder i principaftalen blandt andet:

> *"Økonomi*
> Parterne er enige om, at etablering af Lynetteholmen inklusive den nødvendige infrastruktur – Østlig Ringvej og metrobetjening – må ske med det udgangspunkt, at der er tale om et projekt, der kan finansieres af egne indtægter (jorddeponering, grundsalg, brugerbetaling i metro

> og på Østlig Ringvej og bidrag fra andre grundejere samt forskellige driftsindtægter som fx havnedrift, parkering mv.). Anlæg af Lynetteholmen ved spuns og jordopfyld er isoleret set selvfinansierende.
> …
>
> ***Den videre proces***
> Regeringen og Københavns Kommune er enige om, at denne aftale skal udmøntes gennem økonomiske, tekniske og juridiske løsninger, der skal afklares nærmere i det videre arbejde.
>
> Det er afgørende, at selve etableringen af Lynetteholmen igangsættes hurtigst muligt, da opfyldningen af området vil tage en længere årrække. Som første skridt gennemfører By & Havn en VVM-undersøgelse af etableringen af Lynetteholmen. På grundlag af VVM-undersøgelsen fremsættes forslag til lov om etablering af Lynetteholmen og om oprettelse af Lynetteholmen I/S.
> …
>
> *Godkendelse af principaftalen*
> Aftalen forudsætter ud over godkendelse i Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune og opbakning fra et flertal i Folketinget også tilslutning fra Frederiksberg Kommune i kraft af deres medejerskab af Metroselskabet.
> …"

Principaftalen førte til, at regeringen sammen med Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti den 25. oktober 2018 indgik en aftale om anlæg af Lynetteholm. Det hedder i aftalen blandt andet:

> "**Anlæg af Lynetteholmen**
> Parterne noterer sig, at regeringen (V, LA og K) har indgået en principaftale med Københavns Kommunes overborgmester (S) om anlæg af Lynetteholmen. Parterne er enige om at tilslutte sig indholdet i denne aftale.
> …
>
> Parterne er enige om, at der i første omgang gennemføres en VVM-undersøgelse af anlæg af Lynetteholmen. På baggrund af VVM-undersøgelsen vil der blive fremsat en anlægslov for anlæg af øen Lynetteholmen.
> …"

Efter gennemførelse af miljøundersøgelser, jf. herom i afsnit 2.3, blev anlægsloven vedtaget den 4. juni 2021, jf. nærmere nedenfor i afsnit 2.4. Efter lovens vedtagelse er der gennemført flere yderligere miljøundersøgelser mv., se nærmere herom i afsnit 2.5.

Den 31. maj 2022 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance en aftale om tilpasning af Lynetteholm og

forundersøgelse af stormflodssikring. Tilpasningen skulle ske, da man efter blandt andet svensk opmærksomhed om spørgsmålet havde opgivet klapning i Køge Bugt.

Anlæggelsen af Lynetteholms omkreds er opdelt i to faser med etablering af først fase 1-perimeteren og dernæst fase 2-perimeteren. Heraf er den første perimeter etableret, mens etableringen af den anden perimeter netop er igangsat.

2.3. Miljøundersøgelser mv. forud for anlægslovens vedtagelse

By & Havn har i forbindelse med Lynetteholm-projektet været bistået af de tekniske rådgivere DHI, Rambøll og COWI.

Rambøll udarbejdede til By & Havn den 12. juli 2019 et forudsætningsnotat angående VVM-rådgivning. Der er blandt andet anført følgende i forudsætningsnotatet:

> **"1. INDLEDNING**
> Formålet med dette forudsætningsnotat er at sætte rammerne for gennemførelsen af miljøundersøgelsen af Lynetteholmen. Undersøgelsen omhandler de miljø- og naturmæssige konsekvenser ved at anlægge den nye ø, Lynetteholmen, der på længere sigt skal udvikles til en ny bydel.
> …
>
> **3. METODE TIL GENNEMFØRELSE AF MILJØVURDERING**
> …
>
> **3.2.1.3 Påvirkningens intensitet**
> Ved påvirkningens intensitet forstås hvor kraftig en miljøpåvirkning er (f.eks. hvor meget stiger støjen i nærområdet, eller hvor meget og hvordan vandstrømsforholdene ændrer sig ved en etablering af Lynetteholmen).
>
> Tabel 3-3 Kriterier for påvirkningens intensitet.

Intensitet	Beskrivelse
Meget lille	Miljøforholdet vil ikke blive påvirket og forventes at bevare funktion og struktur.
Lille	Miljøforholdet vil kun i mindre grad blive påvirket. Miljøfaktorens funktion og struktur vil kun blive svagt ændret.
Moderat	Miljøforholdet vil i nogen grad blive påvirket og ændret.
Høj	Miljøforholdet vil i høj grad blive påvirket. Der kan ved en negativ påvirkning ske delvis tab af struktur eller funktion.
Meget	Miljøforholdet vil i meget høj grad blive strukturelt eller funktionelt

høj	ødelagt.

…

Tabel 3-6 Kriterier for den overordnede betydning af påvirkningen miljøforholdet.

Væsentlighed	**Betydning**	**Beskrivelse**
Ikke-væsentlig	Ingen /ubetydelig	Der forekommer ingen eller ubetydelige påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede, kortvarige eller uden langtidseffekt og helt uden irreversible effekter.
	Lille	Der forekommer påvirkninger, som kan have et vist omfang eller kompleksitet, en vis varighed udover helt kortvarige effekter, og som har en vis sandsynlighed for at indtræde, men med stor sandsynlighed ikke medfører irreversible skader.
Væsentlig	Moderat	Der forekommer påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter (f.eks. i hele anlæggets levetid), sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible men helt lokale skader på eksempelvis bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
	Stor	Der forekommer påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.

…

5. Forudsætninger for miljøforhold

…

5.2 Havstrategi direktivet

5.2.1 Metode

Kortlægning
Havstrategi direktivet har til formål at beskytte havmiljøet og naturressourcer og fremme en bæredygtig udnyttelse af havområder. Havstrategi direktivet skitserer 11 deskriptorer, der anvendes til at vurdere miljøtilstanden (GES=Good Environmental Status) for havområder. Som del af den danske havstrategi skal der udføres en vurdering af projektets påvirkning af hver enkelt deskriptor (biodiversitet, invasive arter, kommercielle fisk og skaldyr, fødenet, eutrofiering, havbundens integritet, hydrografisk tilstand, forurenende stoffer, forurenende stoffer i fisk og skaldyr, marint affald, energi, undervandsstøj), samt påvirkningernes indvirkning på den overordnede målsætning for havmiljøet for projektområdet. Basis for denne kortlægning vil være beskrivelser/vurderinger udført i afsnittene om bundtopografi og sediment, hydrografi, vandkvalitet, støj, marin natur, erhvervsfiskeri

Vurdering
Der foretages en opgørelse og vurdering af hvilke deskriptorer projektet potentielt vil kunne påvirke. For hver af disse deskriptorer vil der blive foretaget vurdering af påvirkningernes omfang, samt af den overordnede påvirkning af miljømålsætningen for havområdet.
…

5.6 Hydrografi
5.6.1 Metode
Kortlægning
Kortlægning og beskrivelse af de hydrografiske parametre indenfor påvirkningsområde/modelleringsområde omfatter beskrivelse af dybdeforhold, eksisterende strøm- vandstandsforhold og nuværende bølgeforhold. Ændringer i strømforholdene beskrives med fokus på kontraktion i Kronløbet og evt. lukning af Lynetteløbet. Ændringer i vandskiftet kvantificeres.

Vurdering
Vurdering foretages af påvirkning af hydrografiske forhold ved etablering af Lynetteholmen, herunder fremtidige vandstandsforhold og fremtidige forhold i relation til klimaændring/klimasikring. Det skal belyses, hvorledes vandstandsvariationerne påvirkes i havnen herunder om ekstreme situationer kan forværres eller forbedres. Ændringer af vandskiftet i Københavns Havn skal beskrives da det har væsentlig indflydelse på opnåelse af badevandskvalitet i Havnen.
…"

Den 29. august 2019 ansøgte By & Havn Miljøstyrelsen om en miljøvurdering for projekt om anlæg af Lynetteholm i Københavns Havn. Der hedder i ansøgningen blandt andet:

"**Baggrund for projektet**
…

Lynetteholmen har i principaftalen af 5. oktober 2018 mellem Regeringen og Københavns Kommune en skitseudformning baseret på en række tekniske bindinger. Den skitserede udformning var imidlertid ikke

fuldstændig fastlagt, ligesom de tekniske bindinger ikke var fuldt afdækket.

By & Havn har siden principaftalen kvalificeret udformningen af Lynetteholmen i dialog med tekniske rådgivere og gennem dialog med relevante interessenter.

I Bilag 1 er vist en afgrænsning af Lynetteholm som angivet i principaftalen samt det forslag By & Havn efterfølgende har fået udarbejdet, og som er genstand for denne ansøgning.
…

Tidshorisont
Anlægsaktiviteter for etablering af Lynetteholmen, med konstruktion af perimeter og klargøring til modtagelse af jord, forventes igangsat i løbet af 2021 og løbe indtil 2023. Da Københavns Kommunes restkapacitet til modtagelse af forurenet jord er begrænset, forventes en del af konstruktionen klargjort til modtagelse af jord i løbet af 2022, således af driften af depotet med opfyldning og efterbehandling forventes startet i løbet af 2022 og forventes at løbe i 30-40 år."

By & Havn indkaldte idéer og forslag til miljøvurdering af Lynetteholm ved en offentlig høring fra den 11. oktober til den 8. november 2019. Det er anført i indkaldelsen, at formålet med idéfasen var, at borgere og øvrige interessenter, der kunne blive berørt af projektet, fik mulighed for at stille spørgsmål og for at komme med forslag og ideer til emner, som skulle have særligt fokus i miljøvurderingen. Det fremgår endvidere af høringsskrivelsen, at når høringen var afsluttet, ville Miljøstyrelsen sammenfatte de indkomne forslag og i samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejde en udtalelse om, hvad der skulle indgå i det videre arbejde med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

Indkaldelsen blev sendt til de svenske myndigheder ved en mail af 4. oktober 2019.

DHI udarbejdede den 13. februar 2020 en såkaldt ATR (Activity Time Ressources) med titlen Hydrauliske beregninger for baseline og endeligt projektforslag. Det hedder i ATR'en blandt andet:

"Formål med ATR

At etablere:
1. Det endelige hydrauliske grundlag for en basisbeskrivelse af de nuværende forhold
2. Det endelige hydrauliske grundlag for de fremtidige forhold med Lynetteholm og et dertil tilknyttet proceslandskab
3. Vurdere og kvantificere de hydrauliske påvirkninger af det forventede endelige projektforslag af Lynetteholm opfyldningen
…

I det indledende arbejde blev der estimeret at Lynetteholm skaber en blokering af vand og saltbalancen, som potentielt vil kunne opfattes som kritisk ud fra hvad der blev accepteret i forbindelse med Øresundsforbindelsen. Da blokeringsmålet er svært at relatere til, bliver der udført parallelberegninger med en havspejlsstigning på 5 cm for både baseline og projektforslag. Den til disse forhold tilknyttede blokering vil gøre det muligt at kvantificere, hvor stor en havspejlsstigning, der skal til for at eliminere den estimerede påvirkning fra projektet af vand- og saltbalancen gennem Øresund. Sidstnævnte undersøgelse er vigtig af tre grunde:

1. Det er svært at relatere til hvad den tidligere estimerede blokering betyder rent fysisk (udover en dæmpning af dynamikken).
2. Der ligger noget pædagogisk i at vise, at der reelt ikke eksisterer en nulløsning, som følge af de klimaafledte havspejlsstigninger.
3. Beregningerne vil vise, at etableringen af Lynetteholm modvirker effekten af de klimaafledte havspejlsstigninger.
4. Det vil være muligt at kvantificere hvor stor en havspejlstigning, der skal til for at ophæve den med projektforslaget tilførte blokering af vand- og saltudveksling gennem Øresund.
5. Beregningerne vil vise at de forventede fremtidige havspejlsstigningerne får langt større indvirkning på vand- og saltbalancen gennem Øresund.

…"

Miljøstyrelsen sammenfattede indholdet af høringssvarene fra den første offentlighedsfase ("idefasen") i et høringsnotat af 30. juni 2020. Der anføres blandt andet følgende i notatet:

"**1. Indledning**
Første offentlighedsfase (idefasen) er gennemført i perioden 11. oktober – 8. november 2019. Der er modtaget 195 høringssvar fra borgere, foreninger, virksomheder og myndigheder.

Projektet, som der er foretaget en høring over, omfatter 3 delprojekter, hvis miljøkonsekvenser hver især og samlet skal belyses. Det drejer sig om:

- Konstruktion af øens afgrænsning – perimeteren (landindvinding)
- Opfyldning inden for afgrænsning med forurenet, lettere forurenet og ren jord (jordopfyld)
- Opgradering af vejadgang eller etablering af ny vejadgang til jorddeponi (vejadgang)

…

4.11. Hydrografi og kystmorfologi
I flere høringssvar påpeges vigtigheden af simulering af strømforhold, sedimenttransport og erosion til vurdering af konsekvenser ved ændret gennemstrømning i Øresund og påvirkning af kysten langs sundet.

Der peges konkret på vurderinger af konsekvenser for Amager Strandpark og området nord for Nordhavnen i Gentofte Kommune.
…

6.3. Alternativer - Lynetteholm

I høringssvarene indgår forslag om forskellige alternativer til etableringen af Lynetteholm.

Det drejer sig om alternative placeringer af jorddepoter, herunder KMC Nordhavn, AV Miljø, Amager Strandpark, Avedøre Holme, Peberholmen. Der er ligeledes ønske om, at en undersøgelse af alternative placeringer af jorddepoter i Københavns Kommune indgår.

2 tegnestuer har indsendt forslag med alternativer til projektet. Der peges i det ene forslag konkret på en alternativ placering i form af en ny ø ved Middelgrunden. Det andet forslag omhandler et alternativt forslag til kystsikring - herunder også kystsikring af en større del af Amager i et *"Blødt forsvar for København"*.

Det anføres, at projektet bør ses i kumulation med et andet stort landindvindingsprojekt – Avedøre Holme.

Der udtrykkes i flere høringssvar ønske om undersøgelser af alternative udformninger af øens afgrænsning, samt forskellige forslag til udformningen af havneløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm. Scenarier for grønne og blå-grønne forbindelser – sammenhængende forløb med adgang til natur på land og på vand – i kystlandskabet ønskes også inddraget.

I flere høringssvar efterspørges en undersøgelse af alternativer til klimasikring af København i stedet for etablering af Lynetteholm.

6.4. 0-alternativ

Det påpeges, at ved belysning af 0-alternativet skal afledte miljøeffekter ved ikke at gennemføre projektet indgå eksempelvis støj- og støvpåvirkning ved eventuelt fortsat opfyld på Nordhavnen.

7. Grænseoverskridende miljøpåvirkninger - ESPOO

Sverige udtrykker ønske om at deltage i miljøvurderingsprocessen, og der er modtaget foreløbige svar fra Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket, SMHI, Länsstyrelsen Skåne, Sveriges Geologiske Undersökninger og Malmö Stad. Høringssvarene fra de svenske myndigheder og institutioner er vedlagt i bilag 2.

Overordnet påpeger Sverige, at en del af det produktive havområde i sundet fjernes, og at projektet får betydning for strømforhold og erosion i Øresund.

Sverige konstaterer, at projektet vil indebære en påvirkning af marine habitater ved etablering af øen. Der påpeges ligeledes en risiko for forurening med udsivende stoffer, og at foranstaltninger til at forhindre lækage af dem bør inddrages.

> Vurderinger af klapning af opgravede bundmateriale (gytje) bør også indgå.
> …"

De svenske høringssvar er der redegjort for i afsnittet om Espoo-processen (afsnit 2.6).

Miljøstyrelsen udarbejdede ligeledes den 30. juni 2020 et såkaldt bestillingsnotat med et bidrag til udtalelse om afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm. Der hedder i notatet blandt andet:

> "Resume
> Dette bestillingsnotat foreslår omfanget af de miljøundersøgelser, der skal ligge til grund for miljøkonsekvensrapporten (VVM-redegørelsen) for etablering af Lynetteholm, for så vidt angår opfyldning af Lynetteholm med forurenet jord. Omfanget af miljøundersøgelser for de øvrige dele af projektet i form af landindvinding og vejadgang fastlægges særskilt af Transport- og Boligministeriet.
> …
> Miljøvurderingen af etableringen af Lynetteholm omfatter påvirkningerne ved at anlægge og drive selve Lynetteholm som ny landindvinding og opfyldning med ren, lettere forurenet og forurenet jord.
> …
>
> Det samlede projekt, der her skal miljøvurderes, omfatter 3 delprojekter, hvis miljøkonsekvenser hver især og samlet skal belyses. Det drejer sig om:
>
> - Delprojekt 1: Landindvinding - Konstruktion af øens afgrænsning – perimeteren
> - Delprojekt 2: Jordopfyld - Opfyldning med lettere forurenet og forurenet jord (Miljøstyrelsens
> - Ansvarsområde)
> - Delprojekt 3: Vejadgang - Opgradering af vejadgang eller etablering af ny vejadgang til jordopfyld
>
> ...
>
> **3.13. Grænseoverskridende miljøpåvirkninger (ESPOO)**
> Der skal udarbejdes en Espoo-rapport som redegør for potentielt grænseoverskridende miljøpåvirkninger, der kan påvirke på svensk territorie eller svenske interesser i Øresundsområdet. Espoo-rapporten skal kun omhandle emner, som potentielt kan have grænseoverskridende påvirkninger, og den sendes i høring hos berørte lande, i dette tilfælde Sverige.
>
> Sverige har via Espookonventionens artikel 3 tilkendegivet et ønske om at medvirke i den videre proces vedr. miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm. Der er i 1. offentlighedsfase modtaget høringssvar fra forskellige svenske myndigheder. Af høringssvarene fremgår inden for hvilke miljøemner Sverige har bemærkninger til projektet. Det drejer sig blandt andet om;

- Konsekvenser for søfarten i Øresund
- Landindvinding og anvendelse af arealer i Øresund
- Indvinding af råstoffer til anlæggets perimeter
- Ændrede strømforhold i Øresund
- Vandkvalitet
- Sedimentspredning
- Marine habitater og økosystemer i Øresund

> Miljøstyrelsen anbefaler at der udarbejdes en selvstændig Espoo- rapport der mindst skal omfatte de i appendiks II nævnte oplysninger i Espoo-konventionen (…).
>
> Årsagen til, at der skal udarbejdes et særskilt dokument vedr. de grænseoverskridende påvirkninger bunder i, at det kun er inden for denne ramme, at de berørte lande og deres offentlighed kan komme med bemærkninger til - dvs. ikke resten af miljøkonsekvensrapporten.
> …"

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejdede i juli 2020 "Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm".

Der er anført blandt andet følgende i afgrænsningsudtalelsen:

> "**Havbund, sediment, strømforhold og vandkvalitet**
> Med udgangspunkt i viden om eksisterende højdeforhold (topografi) og transport af sediment på havbunden skal det vurderes, om projektet i anlægsfasen påvirker miljøet ift. spredning af suspenderet stof og ændringer af hydrografiske forhold, herunder strøm- og erosionsforhold.
> …
>
> **Grænseoverskridende miljøpåvirkninger**
> Mulige grænseoverskridende påvirkninger vil blive behandlet som en del af miljøvurderingen. Der gennemføres en ESPOO-høring af Sverige.
> …"

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte den 7. juli 2020 høringsnotatet, bestillingsnotatet og afgrænsningsnotatet for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm i myndighedshøring i perioden fra den 14. til den 28. juli 2020. Det anførtes, at materialet bestod af 5 dokumenter, nemlig

- Sammenfatning af Miljøstyrelsens idéfase Høringsnotat – etablering af Lynetteholm
- Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm
- Afgrænsningsnotat for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholmen – Trafik
- Bestillingsnotat - bidrag til udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold – etablering af Lynetteholm (jorddepot)

- Ansøgning om anlæg af Lynetteholm - ny ø og jorddepot

Den 9. juli 2020, sendte styrelsen afgrænsningsnotatet i høring i Sverige. Det hedder i det vedhæftede høringsbrev af 8. juli 2020 blandt andet:

> "**Orientering i henhold til artikel 10 i protokollen og 3 i Espoo konventionen vedr. etablering af Lynetteholm i Københavns Havn**
> **…**
>
> Anlægget forventes vedtaget ved anlægslov af det danske Folketing i løbet af foråret 2021. Loven vil indeholde de miljømæssige vilkår, der viser sig nødvendige som konsekvens af miljøkonsekvensrapporten. Der er ikke på nuværende tidspunkt planlagt borgermøder i forbindelse med høring af miljøkonsekvensrapporten.
>
> Hvis Sverige har bemærkninger til miljøvurderingen af de grænseoverskridende påvirkninger af projektet, udover hvad der er beskrevet i afgrænsningsnotatet, skal bemærkninger være Miljøstyrelsen i hænde senest den **6. august 2020**. ..."

I et notat af 17. august 2020 opsummerede Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen høringssvarene vedrørende afgrænsningsnotatet. Det er heri anført blandt andet:

> "Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har haft udkast til afgrænsningsudtalelse i høring hos berørte myndigheder.
> …
>
> Sverige, som har været hørt iht. ESPOO-reglerne har meddelt, at man ikke på nuværende tidspunkt har yderligere bemærkninger, og at man ser frem til høringen af miljøkonsekvensrapporten.
> …"

Det fremgår af noter fra et møde mellem Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 7. september 2020, at man tidligere havde valgt at afvente vurderingen af risikoen for grænseoverskridende miljøpåvirkninger i Polen og Tyskland, før det blev besluttet, om Polen og Tyskland eventuelt skulle inddrages, og at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kun ville foretage fornyet Espoohøring, hvis Miljøstyrelsen – i sin egenskab af internationalt kontaktpunkt – bad om, at det blev gjort.

Den 2. november 2020 afgav DHI rapport om "Anlæg af Lynetteholm, VVM – Teknisk Baggrundsrapport nr. 1, Hydrauliske undersøgelser". Det er anført blandt andet følgende i rapporten:

> " **1 Indledning**
> …
>
> Nærværende rapport udgør baggrundsrapport nummer 1, og har sit hovedfokus på de hydrauliske påvirkninger af projektet, samt forhold

omkring udledning og opblanding af overskudsvand fra nyttiggørelsesområdet og de herved udledte miljøgifte i anlægsfasen og driftsfasen.
…

2 Sammenfatning
I denne rapport er der set på de hydrauliske effekter, som de to hovedforslag for Lynetteholmopfyldningen afstedkommer i henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen. Helt grundlæggende er der kun mindre forskelle på effekterne af de to hovedforslag, så en række af de oplistede påvirkninger er fælles for dem begge.
…

2.2 Påvirkninger i driftsfasen
…
Blokeringseffekter
Projektets blokeringseffekt på strømningen og transport af vand og salt gennem Øresund er beregnet ved hjælp af et blokeringsmål tidligere anvendt i forbindelse med Øresundsforbindelsen. Målet angiver hvor meget dynamikken svækkes eller forstærkes, men kan umiddelbart være svært at forholde sig til. Der er derfor udført en parallelberegning med effekter af en svag havspejlsstigning (2 cm), som gør det muligt at omsætte den fundne blokerende effekt på transporten i Øresund, til den havspejlsstigning som vil ophæve effekten af projektet, set over et fuldt Øresundstværsnit. De helt lokale effekter omkring opfyldningen vil selvfølgelig ikke kunne opvejes at en havspejlsstigning. For udvekslingen af vand mellem Østersøen og Kattegat er det fundet for begge hovedforslag, at den blokerende effekt vil være udlignet ved en generel havspejlsstigning på mindre end 2 cm. Tages der udgangspunkt med den nuværende stigningstakt korrigeret for effekter fra landhævning, vil effekten være udlignet inden for en 10-årig periode og formentlig også hurtigere, da der forventes en acceleration af vandstandsstigningstakten fremadrettet.

Når der ses på blokeringseffekter af salttransporten, er påvirkningen lidt større. Her er det fundet at den blokerende effekt vil være udlignet ved en havspejlsstigning på 4 cm. Tages der igen udgangspunkt i den nuværende rate for den effektive havspejlsstigning, vil blokeringseffekten genereret af Lynetteholm forventeligt være udlignet indenfor en periode på 25 år. Såfremt raten for havspejlsstigninger accelererer, vil perioden blive kortere.
…

3 Baggrund
Stormen Bodil, der forvoldte omfattende skader i bl.a. København og Roskilde i december 2013, var et første varsel på, hvad der kan være i vente, med mere hyppige mellemrum, i takt med klimaskabte havspejlsstigninger accelererer og risikoen for oversvømmelse stiger. Da dele af København er lavtliggende, eksempelvis Sluseholmen, er der behov for på sigt at gøre noget for at fremtidssikre København mod stormflod. I København er der store mængder af overskudsjord fra infrastrukturprojekter og heftig byggeaktivitet. Ydermere har København

oplevet som en metropol at tiltrække mennesker, hvormed behovet for nye boligudviklingsområder er steget.
…

Der er udarbejdet to ligestillede projektforslag for Lynetteholm. Hovedforslag 1 er en opfyldning uden et kystlandskab, hvor den ydre perimeter består af spunsvægge og stenkastningsdæmninger. Hovedforslag 2 er en opfyldning hvor der etableres et varieret halv-åbent kystlandskab langs den østlige perimeter. Projektforslagets kystlandskab indeholder både ralstrande og sandstrande afskærmet for påvirkning af kraftig strøm.
…

En plantegning af Hovedforslag 1 opfyldningen (uden et kystlandskab) er vist i Figur 3-1. Opfyldningens østlige perimeter er udformet konvekst, for at mindske strømningsmodstanden langs med opfyldningen. Det nordøstligste punkt er placeret, således at der er en glidende overgang til den nordlige spids af Nordhavnopfyldningen. Udformningen sikrer at opfyldningen ikke virker afskærmende på de indkommende bølger langs strandene ved Svanemøllen, Hellerup og Charlottenlund. Ligeledes sikrer udformningen at indkommende bølger ved Amager Strandpark heller ikke påvirkes.

Figur 3-2 viser en plantegning af Hovedforslag 2 opfyldningen. Forslaget som indeholder et kystlandskab. Dette forslag afviger kun fra Hovedforslag 1 langs den østlige perimeter, hvor der i stedet for et konvekst cirkelslag er anlagt et bugtet forløb. Strandlinjen skal have et konkavt forløb for at sandstranden kan holde på sit materiale. Det er derfor nødvendigt at bryde det konvekse cirkelslag op i et bugtet forløb, således at der kan etableres en række konkavt udformede bugter, hvor fremskudte "hardpoints" hjælper til med at holde på strandene. Vanddybderne i området umiddelbart ud for er så store, at sand, der tabes fra strandene, ikke vil have nogen mulighed for at blive transporteret tilbage på strandene. Det er derfor vigtigt at hardpoints og strandenes orientering konstrueres, således at de er i stand til at fastholde sandfyldet der udgør de kunstigt anlagte strandområder.
…

De to undersøgte hovedforslag er overlagt batymetrien (havbundsniveauet) i området omkring Lynetteholm og vist øverst i Figur 3-3. Tilsvarende er der vist en figur nederst med de endelige udformninger af de to hovedforslag. Det ses, at forskellen er relativt lille og ikke ændrer på blokeringen af Kongedybet og perimeterens forløb mod Øresund. Strømningen i Havneløbet er i høj grad reguleret af stigbordene i Sydhavnen og vil derfor ikke mærke en effekt af det ændrede design.
…

4.2 Basisbeskrivelse af de hydrauliske forhold i området

4.2.1 Generel beskrivelse af Øresunds hydrografiske forhold

Øresund udgør det næststørste af de tre bælter Lillebælt, Storebælt og Øresund, som forbinder Kattegat og Østersøen. Den nordligste del af Øresund er formet som en tragt, der fra snittet Gilleleje-Kullen gradvist indsnævres frem mod Helsingør-Helsingborg. Området indeholder en

naturlig dyb rende (>30 m), hvor der optræder springlag grundet udvekslingen mellem brakvand fra Østersøen og salt havvand fra Nordsøen/Kattegat. I de dybeste dele af vandsøjlen er saltholdigheden næsten som i Nordsøen. Den dybe rende løber øst om Ven til lidt syd for Landskrona. Syd for Landskrona bliver Øresund gradvist bredere og rendernes dybder reduceres tilsvarende, jf. Figur 4-1. I den sydlige del deles strømningen i to af Saltholm.

I den danske side af Øresund mod vest er strømmen fokuseret i de dybe render: Hollænderdybet øst for Middelgrunden, Kongedybet vest for Middelgrunden og Kronløbet nordvest for Middelgrunden. I forlængelse af Hollænderdybet og Kongedybet ligger Drogden sejlrenden, som er uddybet til at garantere en dybde på minimum 8 meter ved middelvandstand, se Figur 4-2. I den svenske side af Øresund udgør Lommabugten vest og nord for Malmö et bredere område med vanddybder mellem 10-15 meter. Syd herfor ligger Drodgdentærsklen, hvor vanddybden er mellem 5-8 meter. I den svenske del gennemskæres Drogdentærsklen af sejlrenden Flinterenden, hvor der er uddybet til sted mellem 8 og 10 meter. Drogdentærsklen udgør, som følge af den relativt smalle strømningsbredde og de lave vanddybder, den del af Øresund, hvor strømningens tværsnitsareal er mindst. Drogdentærsklen er derfor det område, der giver den største blokering og er dermed bestemmende for udvekslingen af vand og salt med Østersøen. Syd for Drogdentærsklen udvides tværsnittet og går over i Køge Bugt for sluttelig at blive til en del af Østersøen.
…

4.2.2 Generel beskrivelse af strøm- og vandstandsforhold
Under stille vejrforhold bestemmes strømforholdene i Øresund af tidevandet og overskuds-tilførslen af ferskvand tilført fra floder og vandløb med udmunding i Østersøen. I stille perioder er der derfor skiftende rolige strømforhold, men dog med overvejende nordgående strøm. I perioder med urolige vejrforhold har de regionale vind og lufttrykforhold omkring Østersøen og Kattegat stor indvirkning på vandudvekslingen gennem Øresund. Vindens påvirkning bevirker, at der stuver vand op i enten den vestlige Østersø eller Kattegat afhængig af vindretningen. …

Kraftige vinde fra retninger mellem vest og nordøst giver således anledning til højvande i den sydlige del af Kattegat og i Øresund nord for Drogden tærsklen, mens kraftige vinde fra sydøst giver anledning til lavvande i Øresund. Forskellen i vandstanden nord og syd for Drogden-tærsklen bestemmer den dominerende strømretning i Øresund. Regionale kraftige vinde med retninger mellem sydvest og nordnordvest giver anledning til, at der presses vand fra Nordsøen ind i Kattegat, som dermed skaber grundlaget for sydgående strøm i Øresund. Kraftige vinde med retninger mellem nordøst og syd giver anledning til, at der stuves vand op i den vestlige del af Østersøen eller presses vand ud af Kattegat med en nordgående strøm som resultat.
…

Herudover har den lokale vindpåvirkning også betydning for den lokale overfladstrøm i delområder af Øresund.

Der er hyppigt lagdeling i Øresunds dybere render (og i Kattegat), fordi vandet i Kattegats dybereliggende lag har et saltindhold, og dermed en densitet, næsten som i de store oceaner (30-35 ‰), mens vandet i Østersøen er lettere brakvand grundet den store tilførsel af ferskvand fra floder med udløb i Østersøen. Lagdelingen bevirker, at der ofte er en relativ fersk nordgående overfladestrøm og en saltholdig sydgående bundstrøm.

Lagdelingen i Øresund fastholdes yderligere af Drogdentærsklen, som virker hæmmende på den tunge bundstrøm og transporten af salt til Østersøen. Nettostrømmen i Øresund er nordgående på grund af vandtilførslen fra floderne med udmunding i Østersøen, idet Øresund, Storebælt og Lillebælt er eneste udløb fra Østersøen. Transporten af salt til Østersøen finder primært sted ved saltvandsindbrud, dvs. hændelser hvor der gennem længere tid presses vand fra Kattegat igennem Øresund henover Drogdentærsklen og gennem bælterne.

4.2.3 Numerisk model

For at kunne estimere den blokerende effekt af Lynetteholmen på transporten af vand og salt gennem Øresund og Københavns havneløb og på de regionale dynamikker beskrevet ovenover, er det valgt at opsætte den tredimensionelle (3D) hydrodynamiske model, således at den dækker hele Øresund fra tværsnittet Gilleleje-Kullen i nord til tværsnittet Stevns-Falsterbonæsset i syd.

En 3D-model inddeler vanddybden i en række lag vertikalt, således at man kan beregne vandets strømninger i alle retninger. Modellen er formuleret med en sigma-z opløsning, hvilket betyder at alle områder med en vanddybde under 15 meter er opløst i 10 lag over vertikalen, hver med en højde svarende til 1/10 af vanddybden. På vanddybder større end 15 meter, er der anvendt en fast vertikal net vidde, som gradvist strækkes fra 1,5 meter til 3 meter i de dybereliggende lag. Beregningsnettet er konstrueret, således at det gradvist forfines ind mod området med Lynetteholm, se Figur 4-5. Batymetrien er interpoleret på baggrund af pejlinger modtaget fra By & Havn og som dækker Københavns vandarealer, samt svælget syd for Middelgrunden. I de øvrige områder er der anvendt søkortdata fra andre kilder.
…

4.2.4 Valg af modelleringsperiode

Vandudvekslingen gennem Øresund er styret af mindre tidevandssvingninger med en periode på 12,5 timer. Tidevandssvingningerne er typisk overlejret af mere langperiodiske svingninger af flere dages varighed. De langperiodiske svingninger er hovedsageligt relateret til passage af vejrsystemer (stormlavtryk), som er styrende for den dynamiske vandudveksling mellem Østersøen og Nordsøen. Under de mere ekstreme hændelser af denne type, finder der saltvandsindbrud sted, dvs. hændelser hvor der føres vand med høj saltholdighed (20-22 ‰) henover Drogdentærsklen. Store saltvandsindbrud forekommer irregulært i tid og ofte med flere års mellemrum. Oven i denne dynamik er der et bidrag fra den generelle afstrømning af overskudstilførslen af ferskvand tilført fra floder og vandløb med udmunding i Østersøen. Vandføringsbidraget fra floderne varierer gennem året og det samme

gør vandtemperaturerne, så for at dække alle sæsonvariationer er det valgt at modellere et fuldt år. Som modelår er det valgt at tage udgangspunkt i det ved undersøgelsernes start seneste fulde kalenderår (2018). Resultater for modelkalibreringen mod målte vandstande og saltholdighedsprofiler er vist i Bilag A.
…

6 Vurdering af påvirkninger i driftsfasen
6.1 Hydrauliske og kystmorfologiske forhold
…

6.1.1 Vurdering af ændrede vandstandsforhold
Begge hovedforslag for Lynetteholm opfyldningen vil lukke Kongedybet fuldstændigt, og vil derfor ændre væsentligt på de lokale strømningsforhold og dermed også i nogen grad på vandstandsforholdene. Lynetteholms påvirkning på de lokale vandstandsforhold er belyst i det følgende.
…

6.1.2.1 Forhold med stærk sydgående strøm
Lynetteholm opfyldningen lukker Kongedybet i begge sine udformninger og vil derfor påvirke de lokale strømningsforhold væsentligt. Påvirkningen vil være størst i situationer med stærk nordgående eller sydgående strøm, idet strømningen fra Kongedybet tvinges øst om Lynetteholm. Strømmen fra Kongedybet vil fordele sig, således at der skabes en strømforstærkning på dele af Middelgrunden, men også således, at der føres mere vand igennem Hollænderdybet.
…

Strømroserne giver et dybdemidlet billede af strømmens retninger, størrelse og af varigheden hvormed den forekommer i det givne område. Ved at sammenholde strømroserne for henholdsvis baseline og de to hovedforslag for en etablering af Lynetteholm, får man et billede af hvordan de fremtidige strømforhold bliver og hvor meget de ændres i de givne områder.
…

6.1.4 Vurdering af ændringer i saltholdighed
Forskelle i saltholdighed påvirker i højere grad vandets densitet end forskelle i vandtemperatur. Ydermere er solens opvarmning af vandoverfladen mere jævnt fordelt, hvorimod forskelle i saltholdighed er styret af udvekslingen mellem Østersøens brakvand og Nordsøen/Kattegats havvand. Saltholdighedens variation i sted og over dybden skaber derfor tredimensionelle strømningsfænomener som eksempelvis tunge bundstrømme og let overfladestrøm, som i situationer med springlag vil være modsatrettede. Ændringer i saltholdighed kan derfor ikke undgå at få en mindre påvirkning på opblandingsforhold og den lokale strømningscirkulation.

6.1.4.1 Årsmidlet saltholdighed
Saltholdigheden er langt mindre sæsonbetonet end vandtemperaturen og følger i langt højere grad dynamikken i vandstandsniveauet og udvekslingen af vand mellem Østersøen og Kattegat. I situationer med

signifikant afstrømning fra Østersøen vil saltholdigheden generelt være lavere, mens den i situationer med signifikant indstrømning til Østersøen vil være højere. I overgangssituationer kan der være stor variation over dybden og modsatrettet strømning ved overflade og havbund (springlag). Det mest saltholdige vand findes på grund af densitetsdrevne strømme nær bunden i renderne hvor vanddybderne er størst og det tungere vand naturligt samler sig. Den beregnede dybdemidlet værdi for saltholdigheden vil derfor til dels afspejle dybdeforholdene (højere værdier på dybt vand, lavere værdier på lavt vand). En anden styrende faktor for niveauet og en vertikal fordeling er Drogdentærsklen syd for Saltholm, som grundet den lave vanddybde forhindrer/dæmper indstrømning af det tunge saltholdige bundvand. Figur 6-71 til Figur 6-73 viser den beregnede årsmiddel af saltholdighed (dybdemidlet) for hele 2018 for baselineforhold og de to hovedforslag. Det ses, at de stedlige variationer i saltholdigheden i det viste udsnit varierer fra 11-19,5 ‰. I tillæg til denne variation kommer variationen over dybden. En variation som i renderne ofte vil overstige 20‰ i niveauforskel ved bund og overflade. Niveauet aftager generelt i retning fra nord mod syd. Salttransporten til Østersøen foregår primært via de dybere render. Det ses, at saltholdigheden med baseline forhold er forøget i både Kongedybet og Hollænderdybet. I begge hovedforslag er Kongedybet blokeret. Saltholdigheden er derfor forøget i området omkring tragten mellem Lynetteholm og Nordhavn, mens den er reduceret i den resterende del af Kongedybet syd for opfyldningen. Dele af området langs med Saltholm er ikke altid vanddækket. De lidt højere niveauer skyldes derfor, at der ikke beregnes middel for samme varighed, som i områderne med konstant vanddække. Den dybdemidlet årsmiddel af saltholdighed er et produkt af en statistisk analyse og derfor ikke udtryk for et øjebliksbillede. …

6.1.4.2 Vurdering af ændringer i årsmiddel af saltholdighed

Lynetteholms blokering af Kongedybet indebærer at den sydgående transport af salt vil mindskes lokalt. Dette giver sig udslag i et generelt forøget saltholdighedsniveau (ophobningseffekt) i tragten mellem Lynetteholm og Nordhavn, i området nordøst herfor og i havneløbet, jf. Figur 6-74 og Figur 6-75. I Kongedybet syd for opfyldningen falder saltholdighedsniveauet til gengæld, som følge af den reducerede tilførsel nordfra. De fundne ændringer er små i forhold til de naturligt forekommende variationer og er derfor i sig selv ikke kritiske.
…

6.1.4.3 Maksimum saltholdighed

Meget høje niveauer af saltholdighed og saltindbrud til Østersøen optræder typisk i forbindelse med nordfra kommende stormflodshændelser, hvor store mængder af saltvand presses fra Nordsøen og via Kattegat ind i Østersøen. I det valgte modelår er der ingen ekstreme stormflodshændelser, men længerevarende perioder med dominerende sydgående strøm, hvor der også presses saltvand fra Kattegat ind i Østersøen. Figur 6-76 til Figur 6-78 viser det beregnede maksimum af dybdemidlet saltholdighed i 2018 for baseline forhold og de to hovedforslag. Det ses, at de stedlige variationer i saltholdigheden i det viste udsnit varierer fra 21,5-28 ‰. I tillæg til denne variation kommer variationen over dybden, som i disse situationer begrænser sig til nogle få

promille i niveauforskel mellem bund og overflade. Niveauet aftager generelt i retning fra nord mod syd. Plottene er et produkt af en statistisk analyse og derfor ikke udtryk for et øjebliksbillede, men repræsentative for forhold med længerevarende sydgående strømning.
…

6.1.4.4 Vurdering af ændringer i maksimum af saltholdighed
I situationer med høj saltholdighed er der en kraftigere opblanding i vandsøjlen. De stedlige gradienter i saltholdighed, dvs. forskelle over en strækning, er derfor mindre end i situationer med mere normale strømforhold. I situationer med høj saltholdighed er de tredimensionale strømningseffekter mere afdæmpede, hvorfor ændringer, fremkaldt af Lynetteholm opfyldningen, i saltudvekslingen mellem Øresund og havneløbet bliver mindre markant. Figur 6-79 og Figur 6-80 viser den beregnede ændring af den maksimale saltholdighed (dybdemidlet) for hver af de to hovedforslag. Det ses, at der er en lokal forøgelse i den yderste del af tragten og langs med opfyldningens østlige perimeter, mens der er et fald i hele havneløbet. Der optræder også en lokal forøgelse langs den østlige del af Middelgrunden. Det største fald opleves i området lige øst for Trekroner, hvor der som følge af opfyldningen ikke længere er direkte udveksling med Øresund.

De fundne ændringer er små i forhold til de naturligt forekommende variationer og er derfor i sig selv ikke kritiske.…

6.1.4.5 Minimum saltholdighed
Meget lave niveauer af saltholdighed optræder typisk, når der i en længerevarende periode presses større mængder brakvand fra Østersøen ud i Kattegat. Figur 6-81 til Figur 6-83 viser det beregnede minimum af dybdemidlet saltholdighed i 2018 for baseline forhold og de to undersøgte hovedforslag. Det ses, at de stedlige variationer i saltholdigheden i det viste udsnit varierer fra 7-8,5 ‰. I tillæg til denne variation kommer variationen over dybden, som i disse situationer begrænser sig til nogle få promille i niveauforskel mellem bund og overflade. Niveauet i saltholdighed stiger generelt i retning fra syd mod nord. Plottene er et produkt af en statistisk analyse og derfor ikke udtryk for et øjebliksbillede, men repræsentative for forhold med længerevarende nordgående strømning.
…

6.1.4.6 Vurdering af ændringer i minimum af saltholdighed
Figur 6-84 og Figur 6-85 viser de beregnede ændringer i minimum saltholdighed (dybdemidlet) i 2018 for de to undersøgte hovedforslag. Det ses, at der optræder en stigning i saltholdighed i havneløbet, i tragten mellem Lynetteholm og Nordhavn og den indre del af Svanemøllebugten. I området øst for opfyldningen og det kystnære område nord for Nordhavn ses et mindre fald i saltholdighed.

Modelberegningerne af maksimum og minimum indikerer at variationerne i saltholdighed i havneløbet generelt vil mindskes efter en Lynetteholm udbygning. De fundne ændringer er dog små i forhold til de naturligt forekommende variationer og er derfor ikke kritiske.
…

6.1.6 Projektets virkning på gennemstrømningsforholdene i Øresund og havneløbet

For at kunne estimere de to hovedforslags påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen i Øresund udføres der en hydraulisk beregning for de eksisterende forhold (Baseline) og for udbygninger af Lynetteholm med og uden et kystlandskab langs den østlige perimeter. Blokeringsberegningerne er gennemført for et fuldt kalenderår, således at alle sæsonvariationer er inkluderet.
…

6.1.6.1 Vandføringer

De modelberegnede vandføringer i de fem prædefinerede tværsnit er vist i Figur 6-121 til og med Figur 6-125. Vandføringerne er defineret, således at positive værdier angiver udstrømning fra Østersøen, mens negative værdier angiver indstrømning til Østersøen. Med udgangspunkt i de modellerede (brutto) vandføringer er det fundet, at vandet fordeler sig med cirka 0,15 % i havneløbet, 37 % i snittet vest for Peberholm (Drogden) og 63 % i snittet øst for Peberholm (Flinterenden).
…

Tabel 6-4 Årsmidlet bruttovandføring og påvirkning heraf for eksisterende forhold og efter udbygning med kystlandskab (hovedforslag 2).

Tværsnit	Baseline [m³/s]	Efter udbygning [m³/s]	Ændring [%]
Havneløbet	44,1	45,1	2,37
Kronløbet	2.774	1.715	-38,2
Vest for Peberholm	10.898	10.768	-1.192
Øst for Peberholm	18.789	18.845	0,294
Øresund	29.568	29.496	-0,244

6.1.6.2 Akkumulerede vandføringer

Ferskvandstilførslen fra floderne med udmunding i Østersøen medfører, at der hen over et år vil være en nettoudstrømning fra Østersøen gennem de fem tværsnit.
…

Tabel 6-6 Nettovandføring og påvirkning heraf for eksisterende forhold og efter udbygning med et kystlandskab (Hovedforslag 2).

Tværsnit	Baseline [m³/s]	Efter udbygning [m³/s]	Ændring [%]
…			
Øresund	…	…	-0,16

6.1.6.3 Blokeringsfaktorer for vandføring

Blokeringsfaktorerne beregnes med udgangspunkt i den ændrede akkumulerede bruttovandføring relativt til den akkumulerede baseline bruttovandføring og angiver dermed et mål for, hvor meget systemets dynamik vil ændres. For at estimere blokeringsfaktorerne er man nødt

til at regne over en længere periode, således at den får stabiliseret sig og kun indeholder effekter fra en svag sæsonrelateret variation. Den tidslige variation af blokeringsfaktorerne i de fem definerede tværsnit er vist i Figur 6-131 til Figur 6-135.
…

Blokeringsfaktorerne viser, at Lynetteholm udbygningen med og uden et kystlandskab vil føre til en mindre omfordeling af strømningen gennem Øresund og således, at der ledes lidt større mængder vand gennem Flinterenden øst for Peberholm og lidt mindre mængder vand gennem Drogden vest for Peberholm. Påvirkningen af Kronløbet er kun af lokal betydning, og påvirkningen af Havneløbet vil om ønsket kunne ændres med en ændret konfiguration af stigbordenes indstilling i Sydhavnen. Fastholdes stigbordene deres nuværende indstilling vil der opleves en svagt forstærket dynamik og gennemstrømning i retning væk fra Østersøen. I tværsnittet mellem Nordhavnspidsen og Middelgrundsfortet er der som følge af Kongedybets blokering en signifikant blokering. Vandet skubbes i stedet øst om Middelgrunden og gennem Hollænderdybet. Igennem hele Øresund er der for Hovedforslag 1 fundet en blokeringsfaktor på -0,19 % ved årets udgang og som dermed repræsenterer forholdene for en fuld sæson. For Hovedforslag 2 er effekten lidt større, her er blokeringsfaktoren ved årets udgang -0,24 %. Øvre og nedre værdier af blokeringsfaktorerne er angivet i Tabel 6-7 for Hovedforslag 1 og i Tabel 6-8 for Hovedforslag 2. Værdierne er fundet med udgangspunkt i den beregnede blokering i perioden juni-december 2018. Fortegnet i sidste kolonne indikerer, om der er en svækket eller øget dynamik.
…

Tabel 6-8 Hovedforslag 2: Estimerede blokeringsfaktorer for vandføring i udvalgte tværsnit. Positive værdier angiver en øget dynamik, mens negative værdier er udtryk for en svækket dynamik.

Tværsnit	**Blokeringsfaktor nedre værdi [%]**	**Blokeringsfaktor øvre værdi [%]**	**Fortegn**
…			
Øresund	0,23	0,25	-

I forbindelse med Øresundsforbindelsen blev der stillet krav om en nulløsning, hvor man med hjælp af kompensationsafgravning forsøgte at frembringe forhold, som resulterede i en blokeringsfaktor på nul. I disse beregninger blev blokeringskravet sat til mindre end 0,1 % med et usikkerhedsspænd estimeret til +/- 0,25 % indenfor en usikkerhed begrænset til et 95 % konfidensinterval, …. Den ved nulløsningen accepterede usikkerhed er dermed større eller af samme størrelse som de estimerede blokeringer, som Lynetteholm opfyldningens to hovedforslag afstedkommer.

Lynetteholm udbygningen medfører en lukning af Kongedybet. Den nuværende besejlingsrute til Prøvestenen vil derfor blive lukket og i stedet medføre, at besejling til Prøvestenen skal ske gennem Hollænderdybet via Svælget syd for Middelgrunden. Åbning af denne rute

kræver, at der vil blive uddybet i området syd for Middelgrunden. En uddybning som i mindre grad vil modvirke opfyldningens blokerende virkning på transport af vand og salt gennem Drogden og Øresund.

Klimaeffekter og havspejlsstigninger vil over tid påvirke baselineforholdene. Over tid kan man derfor ikke tale om en nulløsning. Et løftet vandspejl (øget vanddybde), vil påvirke bruttovandføringerne og gradvist øge den dynamiske udveksling mellem Kattegat og Østersøen. For at opretholde en virkelig nulløsning over tid vil man derfor skulle øge friktionen gennem Øresund på anden vis, for eksempel i form af opfyldninger som Lynetteholmen.

6.1.6.4 Omsætning af blokeringsmål for transport af vand til målbar fysisk størrelse

Det kan være svært at relatere blokeringsmålet til en målbar fysisk størrelse og dermed også at forstå den egentlige konsekvens af blokeringen. En nulløsning er som nævnt ovenfor et lidt søgt begreb, idet klimaeffekter gradvist vil føre til havspejlsstigninger i havet omkring Danmark. For at tydeliggøre hvornår en blokering effekt er af betydning samt for at kvantificere effekten ved hjælp af en mere relaterbare størrelse, er der gennemført beregninger, hvor det er antaget at middelhavspejlet er øget med 2 cm. Disse beregninger er brugt til at kvantificere betydningen af en havspejlsstigning for baseline situationen, altså uden en Lynetteholm opfyldning, og sammenholde denne situation med de to hovedforslag med og uden en svag havspejlsstigning.

…

Figur 6-138 angiver blokeringseffekter for et fuldt Øresundstværsnit og fortæller dermed noget om hvordan udvekslingen af vand mellem Østersøen og Kattegat påvirkes. Af kurverne fremgår det, at der kræves mindre end en havspejlsstigning på 2 cm til at ophæve projektets blokerende påvirkning for begge hovedforslag. Med den nuværende stigningstakt kompenseret for effekter af landhævning (1,55 mm/år…) vil blokeringseffekten derfor forventeligt være udlignet efter en 10-årsperiode – ikke mindst da der forventes en acceleration i stigningstakten fremadrettet, som følge af termal udvidelse og øget afsmeltning ved polerne.

…

6.1.6.5 Salttransport

De modelberegnede saltfluxe i de fem prædefinerede tværsnit er vist i Figur 6-141 til og med Figur 6-145. Saltfluxene er defineret, således at positive værdier angiver udstrømning fra Østersøen, mens negative værdier angiver indstrømning til Østersøen. Da der er en nettoafstrømning af vand fra Østersøen, opretholdes saltbalance i Østersøen i begrænset omfang ved hjælp af en densitetsdrevet vertikal strømningscirkulation, hvor det tungere saltholdige bundvand i de dybere render har en nettostrømretning rettet ind mod Drogden tærsklen, mens det lavsaline brakvand fra Østersøen løber ud ved overfladen. Den største tilførsel sker dog i forbindelse med hændelser med kraftig sydgående strøm af lang varighed, hvor lagdelingen er brudt og salttilførslen hen over Drogden tærsklen derfor finder sted over hele vandsøjlen. …

6.1.6.6 Akkumuleret transport af salt

Ferskvandstilførslen fra floderne med udmunding i Østersøen medfører at der vil være en nettoudstrømning af vand fra Østersøen. Saltbalancen bliver derfor opretholdt i forbindelse med saltvandsindbrud, hvor enkeltstående hændelser tilfører Østersøen større mængder salt. En anden vigtig mekanisme er den vertikale cirkulation i Øresund, hvor tunge bundstrømme rettet mod Drogdentærsklen skaber et højt saltholdighedsniveau i de dybere render, som kan skubbes ind i Østersøen i perioder med længerevarende kraftig sydgående strøm. Samlet set sikrer disse hændelser en import af salt, som hen over et år vil kompensere for tabet skabt af nettoudstrømningen af brakvand fra Østersøen. I et år som 2018, hvor der ikke optræder egentlige ekstreme højvandshændelser, er der ingen voldsomme saltvandsindbrud. Der vil derfor forventeligt kunne være et tab af salt fra Østersøen i år 2018. Det ses dog af plottene, at der i sidste halvdel af september og starten af december er strømforhold hvor der tilføres en ret så kraftig mængde af salt til Østersøen via Øresund. De to hændelser medfører at året ender med en beskeden nettotilførsel af salt til Østersøen.

…

Af Figur 6-147 kan man identificere de perioder, hvor der er et tab af salt fra Østersøen, perioder, hvor der er en balance og perioder, hvor der er en tilførsel. Til illustration af forholdene i disse perioder er der udtrukket et saltprofil langs det i Figur 6-151 indikerede forløb. Saltprofiler fra hver af de tre typer perioder er vist i Figur 6-152 til Figur 6-154. I august måned er nettotransporten af salt næsten i balance. I disse perioder er der en lagdeling og store variationer i saltholdighed ved overflade og bund. Midt i september er der en større tilførsel af salt. I denne situation er der kraftigere opblanding samtidig med at saltholdigheden er højere, som det fremgår af Figur 6-153. I november er der en periode med tab af salt (afstrømning fra Østersøen). I denne periode er der næsten fuld opblanding samtidig med at saltholdigheden er lav.

…

Over tid vil nettotransporten af salt stabilisere sig omkring nul svarende til at de eksisterende saltholdighedsniveauer i Østersøen opretholdes. De i Tabel 6-9 og Tabel 6-10 angivne nettotransporter og ændringer heraf, kan derfor være svære at forholde sig til. Grundlæggende ser man, at der generelt må forventes et tab af salt fra Østersøen gennem Havneløbet, som følge af en god vertikal opblanding og relativt lave vanddybder. Nettotransporten af salt gennem Kronløbet reduceres markant, som følge af lukningen af Kongedybet. Tværsnittet vest for Peberholm importerer salt til Østersøen, mens der afgives salt fra Østersøen via tværsnittet øst for Peberholm. Samlet set importeres der lidt mindre salt i år 2018 med en udbygning, men forskellen er meget lille.

…

Tabel 6-10 Nettotransport af salt og påvirkning heraf for eksisterende forhold og en Hovedforslag 2 udbygning.

Tværsnit	Baseline [Mtons]	Hovedforslag 1 [Mtons]	Ændring [Mtons]	Ændring [%]

…				
Øresund	…	…	…	1,2

6.1.6.7 Blokeringsfaktorer for salttransport

Blokeringsfaktorerne beregnes med udgangspunkt i den ændrede akkumulerede bruttosaltransport relativt til den akkumulerede baseline bruttosalttransport og angiver dermed et mål for, hvor meget systemets dynamik ændres, som følge af Lynetteholmopfyldningen. For at estimere blokeringsfaktorerne er man nødt til at modellere en periode af længere varighed, således at blokeringsfaktoren får stabiliseret sig og kun indeholder en svag sæsonrelateret variation. Den tidslige variation af blokeringsfaktorerne i de fem definerede tværsnit er vist i Figur 6-155 til Figur 6-159. Af plottene ses, at det er nødvendigt at regne en periode på mindst 5 måneder for at opnå et stabilt estimat for blokeringsfaktorer relateret til transporten af salt. Den svage variation, som optræder i de efterfølgende 7 måneder, er udtryk for en sæsonvariation. En negativ blokeringsfaktor er et udtryk for en svækket dynamik, mens en positiv blokeringsfaktor er et udtryk for en forstærket dynamik i det pågældende tværsnit.

…

For Hovedforslag 2 er der en lidt kraftigere påvirkning. Her er der fundet en blokeringsfaktor af salt på -0,22% ved årets udgang. Øvre og nedre værdier af blokeringsfaktorerne er angivet i Tabel 6-11 og Tabel 6-12 for hver af de to hovedforslag. De i tabellerne angivne værdier er fundet med udgangspunkt i den beregnede blokering i perioden juli-december 2018. Fortegnet i sidste kolonne indikerer, om der er en svækket eller øget dynamik.

Tabel 6-12 Hovedforslag 2: Estimerede blokeringsfaktorer for transport af salt i udvalgte tværsnit. Positive værdier angiver en øget dynamik, mens negative værdier er udtryk for en svækket dynamik.

Tværsnit	**Blokeringsfaktor nedre værdi [%]**	**Blokeringsfaktor øvre værdi [%]**	**Fortegn**
….			
Øresund	0,210	0,229	-

I forbindelse med Øresundsforbindelsen blev der stillet krav om en nulløsning, hvor man ved hjælp af kompensationsafgravning forsøgte at frembringe forhold, som resulterede i en blokeringsfaktor på nul for både vand og salt. I disse beregninger blev blokeringskravet sat til mindre end 0,1 % med et usikkerhedsspænd estimeret til +/- 0,25 % indenfor en usikkerhed begrænset til et 95 % konfidensinterval, … Den ved nulløsningen accepterede usikkerhed er dermed større end den estimerede blokering, som Lynetteholm opfyldningen afstedkommer for transporten af salt gennem Øresund.

…

Figur 6-162 angiver blokeringseffekter for et fuldt Øresundstværsnit og fortæller dermed noget om hvordan udvekslingen af salt mellem Øster-

søen og Kattegat påvirkes. Det ses af kurverne, at der kræves en havspejlsstigning på omkring 4 cm til at ophæve projektets blokerende påvirkning for begge hovedforslag. Med den nuværende stigningstakt kompenseret for effekter af landhævning (1,55 mm/år, …) vil blokeringseffekten derfor forventeligt være udlignet efter en 25-årsperiode. I praksis må det forventes at gå hurtigere, da der er en acceleration i stigningstakten, som følge af termal udvidelse og øget afsmeltning ved polerne.
…"

De 18. november 2020 ansøgte By & Havn om miljøgodkendelse efter § 33 i miljøbeskyttelsesloven af et anlæg til opfyldning af Lynetteholm ved nyttiggørelse af ren og ikke rensningsegnet forurenet jord. Det hedder i ansøgningen blandt andet:

"**2.1 Fremtidig klima- og stormflodssikring af København**
Et væsentligt hovedformål med etablering af Lynetteholm er, at halvøen skal indgå som en del af fremtidens stormflodssikring af København og sikre mod havspejlsstigninger og klimaforandringer,
…

Klimasikringen på Lynetteholm vil fungere som en regional klimasikring af København på sigt, og perimeterkonstruktionerne vil beskytte mod en 100 årshændelse indtil ca. år 2070.
…

2.2 Etablering af areal til fremtidig byudvikling
Etableringen af Lynetteholm vil skabe areal til fortsat byudvikling af København og herved mindske presset på den eksisterende by i forhold til befolkningsudvikling, prisstigninger og fortætning.
…

2.3 Nyttiggørelse af overskudsjord
…

Erfaringsmæssigt genereres der årligt 2-3 mio. tons ren og forurenet overskudsjord fra anlægs- og byggeprojekter i hovedstadsområdet, herunder metrobyggeri. En del af disse materialer transporteres i dag direkte fra oprindelsesstedet i byen og til deponering/nyttiggørelse på KMC Nordhavn eller til andre igangværende nyttiggørelsesprojekter i Københavns omegn. …. Det forventes med baggrund i de hidtidige registreringer af overskudsjorden i København, at der vil være behov for at disponere tilsvarende mængder også i fremtiden.
…

4. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS ART (B)
…

4.2 Kort beskrivelse af det ansøgte projekt
Anlægget er et nyanlæg.
…

Lynetteholm etableres ved nyttiggørelse af overskudsjord som fyldmateriale. Der fyldes op med ren og ikke-rensningsegnet forurenet jord fra bygge- og anlægsprojekter i hovedstadsområdet, herunder metrobyggeri, som alle producerer store mængder overskudsjord.
…

Da Københavns Kommunes restkapacitet til modtagelse af ren og forurenet jord er begrænset, forventes Lynetteholm etableret, så der allerede kan modtages jord ved udgangen af 2022. Opfyldningen udføres derfor i to faser. Fase 1, se Figur 4.1, er et mindre delområde mod sydøst, som forventes opfyldt i perioden 2023-2024 efter etablering af perimeterkonstruktion omkring området inklusive en intern, adskillende spunsvæg mellem denne fase og fase 2. Fase 2 er det resterende perimeterafgrænsede område. Der anvendes desuden ren jord til opfyldning i kystlandskabets afgrænsning mod øst.

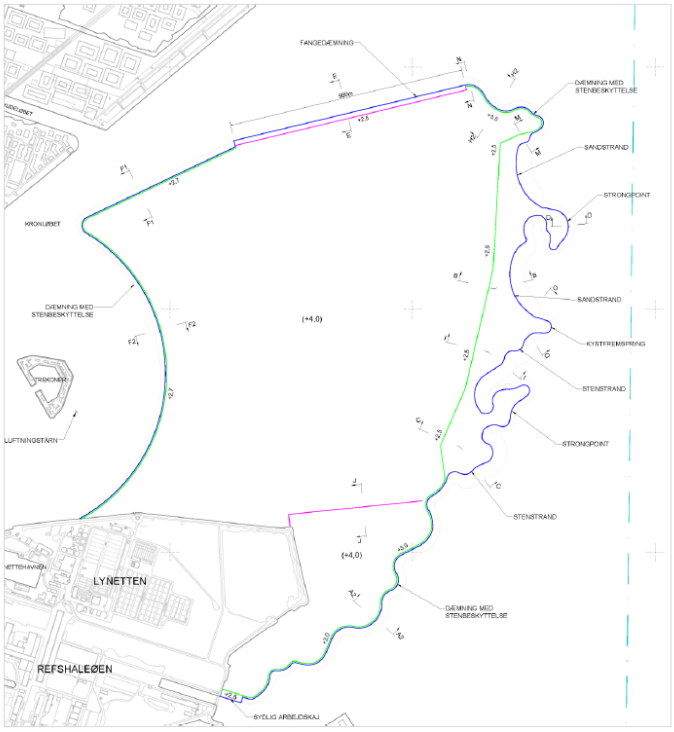
Fase 1 og fase 2 samt renjordsopfyldningen i kystlandskabet kan i alt rumme ca. 40,9 mio. m3 jord (ca. 81,8 mio. ton). Da det forventes, at der i gennemsnit skal modtages ca. 2,6 mio. ton jord pr. år, forventes Lynetteholm at være opfyldt efter ca. 30 år. Minimumscenariet vurderes at ligge på 1,7 mio. ton jord om året og maksimumscenariet på 3,2 mio. ton jord om året, svarende til at opfyldningen af området tager mellem 26 og 48 år.

Hertil kommer, at der i løbet af ca. det første år er behov for at modtage i størrelsesordenen 2,7 mio. ton jord, som forventes at blive mellemoplagret i Nordhavn som følge af at KMC Nordhavn snart er færdigopfyldt.
...

5. OPLYSNINGER OM ETABLERING (C)
5.1 Perimeterkonstruktioner
…

5.1.4 Delelementer i den østlige perimeter

Den østlige perimeters delelementer fremgår af Figur 5.5.



Figur 5.5 Principskitse af udformningen af den østlige perimeter.

…

5.4.2 Modtageanlæg for jord der sejles til opfyldning
Kapaciteten til modtagelse af forurenet jord hos KMC Nordhavn forventes at være opbrugt i slutningen af 2020. Herefter forventes jord midlertidigt at blive oplagret i Nordhavn frem til Lynetteholm er etableret og klar til at modtage jord fra ca. 2023. Københavns Kommunes KMC Nordhavn forventer, at der vil være behov for midlertidigt at oplagre ca. 2,7 mio. tons forurenet jord. Denne jord forventes at blive sejlet til Lynetteholm, når opfyldningens fase 1 er etableret. Alternativt skal jorden fragtes med lastbil. Afviklingen af jorden forventes at tage i størrelsesordenen et år.
…"

Ligeledes i november 2020 afgav By & Havn en miljøkonsekvensrapport angående Lynetteholm. I denne rapport, der er udarbejdet af Rambøll, er anvendt enheden *psu*, hvilket er en forkortelse for *practical salinity unit* og er en måleenhed for saltholdighed, som efter de for landsretten oplyste stort set svarer til en promille. I rapporten er anført blandt andet følgende:

"**1. Ikke-teknisk resumé**
1.1. Baggrund
Det projekt, som miljøvurderes i denne miljøkonsekvensrapport, er konstruktion af øens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området med ren og forurenet jord.
…

1.5. Alternativer
Referencescenariet
I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke, hvilket indebærer, at overskudsjord fra Storkøbenhavn skal placeres et andet sted og at klimasikringen mod nord skal foretages på en anden måde f.eks. ved etablering af et dige.

Undersøgte alternativer
Placering af jorden et andet sted
Undersøgelse af alternative lokaliteter til placering af overskudsjord tæt på København viser, at der ikke vil kunne tilvejebringes kendte alternativer i umiddelbar nærhed af København. Jorden vil derfor skulle køres til deponering væsentligt længere væk fra, hvor overskudsjorden produceres og/eller nyttiggøres i projekter, der på nuværende tidspunkt ikke er kendte.
…

1.8 Hydrografi og kystmorfologi
Etableringen af Lynetteholm tværs over Kongedybet betyder, at strømhastigheder og vandskiftet i Kongedybet og Kronløbet bliver mindre. Det medfører, at middelvandstanden reduceres med op til 1 cm og ekstremvandstande vil øges med få cm i form af både lavere lavvande og højere højvande hvilket vurderes at være uden betydning.

Når de lokale strømningsforhold påvirkes, vil det også have en effekt på saltholdigheden. Beregninger viser, at årsmidlet saltholdighed vil forøges med cirka 1 ‰ i Havneløbet i den nordlige indsejling, mens der i Kongedybet vil være et fald på 0,5 ‰ ud for Lynetteholm, aftagende til nul på strækningen forbi Prøvestenen og ned til Amager Strandpark. Maksimalt forekommende saltholdigheder i havneløbet vil reduceres med 0,2-0,5 ‰. Udenfor Trekroner, som vil være afskærmet fra direkte interaktion med vandet i Øresund, vil effekten være kraftigere, cirka 1 ‰.

Maksimale vandtemperaturer vil blive stedvis forøget med op mod 1˚C. I vinterhalvåret vil nogle områder blive lidt koldere end i dag, op til 1˚C. Årsmidlet vandtemperatur påvirkes meget lidt, < 0,1˚C, idet effekterne i vinter og sommerhalvåret udjævner hinanden.

…. Vandføringen i Kronløbet reduceres væsentligt, og der sker en omfordeling af vandføringen, så der strømmer mere vand gennem Drogden renden øst for Peberholm/Saltholm og der strømmer mere vand gennem Havneløbet. Den samlede vandføring gennem Øresund reduceres med 0,23- 0,25%. Salttransporten reduceres med 0,21-0,23%. En vandspejlstigning på under 2 cm vil ophæve den reducerede vandføring. Med den nuværende stigningstakt vil reduktionen være udlignet efter omkring 10 år.
…

Endelig indgår etablering af en eventuel fremtidig docport mellem Lynetteholm og Nordhavn ikke i dette projekt og miljøkonsekvensvurdering, da den tidligst forventes etableret om 15-20 år.
…

6. METODE TIL GENNEMFØRELSE AF MILJØVURDERING

…

6.3.1 Kriterier for kategorisering af påvirkninger på miljøet

De enkelte miljøpåvirkninger fra projektet i anlægs- og driftsfasen er systematisk vurderet ud fra følgende kriterier:

- Receptorernes sårbarhed overfor påvirkningen
- Påvirkningens natur, type og reversibilitet
- Påvirkningens intensitet
- Påvirkningens geografisk udbredelse
- Påvirkningens varighed
- Påvirkningens overordnede betydning

…

Påvirkningens intensitet

Ved påvirkningens intensitet forstås, hvor kraftig en miljøpåvirkning er (f.eks. hvor meget stiger støjen i nærområdet, eller hvor meget og hvordan vandstrømsforholdene ændrer sig ved en etablering af Lynetteholm).

Tabel 6-8 Kriterier for påvirkningens intensitet.

Intensitet	Beskrivelse
Ingen/ubetydelig	Receptoren vil ikke eller kun ubetydeligt blive påvirket og forventes at bevare funktion og struktur
Lille	Receptoren vil kun i mindre grad blive påvirket. Miljøfaktorens funktion og struktur vil kun blive svagt ændret, men dens grundlæggende struktur/funktion bevares.
Mellem	Receptoren vil i nogen grad blive påvirket og ændret. Struktur/funktion vil delvist gå tabt.
Stor	Receptoren vil i høj grad blive påvirket. Strukturen/funktionen vil fuldstændig gå tabt

…

6.3.3 Overordnet betydning

Med udgangspunkt i receptorernes sårbarheder og miljøpåvirkningernes karakter, type, om påvirkningen er reversibel eller irreversibel, intensitet, geografiske udbredelse og varighed konkluderes det, hvor stor en miljøpåvirkning, der er tale om. Dette kalder vi miljøpåvirkningens overordnede betydning. Den overordnede betydning kan enten være ingen/ubetydelig, lille, moderat eller væsentlige, se Tabel 6-11. ….

Tabel 6-11 Kriterier for den overordnede betydning af påvirkningen samt vurdering af om der er tale om en væsentlig påvirkning på miljøet. En påvirkning kan enten være negativ eller positiv.

Overordnet betydning	Beskrivelse
Ingen / ubetydelig	Der forekommer ingen eller ubetydelige påvirkninger på receptoren med lav til høj sårbarhed, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede, kortvarige eller uden langtidseffekt og helt uden irreversible effekter.
Lille	Der forekommer påvirkninger på receptoren med lav til mellem sårbarhed, som kan have et vist omfang eller kompleksitet, en vis varighed udover helt kortvarige effekter, og som ikke medfører irreversible skader.
Moderat	Der forekommer påvirkninger på receptoren med mellem til høj sårbarhed, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter (f.eks. i hele anlæggets levetid), sker med tilbagevendende hyppighed og måske kan give visse irreversible men helt lokale skader på eksempelvis bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
Væsentlig	Der forekommer påvirkninger på receptoren med mellem til høj sårbarhed, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.

…

10. HYDROGRAFI

Metode

10.1.1 Metode til beskrivelse af den aktuelle miljøstatus

Beskrivelse af den aktuelle status for hydrografi er baseret på rapport udarbejdet af DHI …, som baserer sig på litteraturgennemgang og erfaringsopsamling fra tidligere gennemførte projekter herunder etableringen af Øresundsforbindelsen. Datagrundlaget for eksisterende forhold vurderes at være godt.

10.1.2 Metode til vurdering af påvirkninger

….

Tabel 10-1 Kilder, som vurderes at kunne give anledning til påvirkning i anlægs- og driftsfasen.

Kilder til påvirkninger af hydrografi	Anlægsfase	Driftsfase
Arealinddragelse til havs	**X**	**X**
Etablering af perimeter	**X**	

Der er gennemført numerisk modellering som grundlag for vurderingen af påvirkningerne på hydrografi … Analyser er gennemført ved sammenligning mellem fremtidige scenarier og eksisterende forhold. Ved anvendelse af en model er det muligt direkte at identificere effekten af fremtidsscenariet, mens alle øvrige parametre kan fastholdes uændret.

Analyserne … er gennemført for et undersøgelsesdesign, der afviger marginalt fra det endelige design primært i form af en mindre ændring af knækket i tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm. DHIs baggrundsrapport …, sammenligner de undersøgte og endelige designs, for at dokumentere at den mindre ændring af knækket i tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm kun har en helt lokal betydning for de hydrauliske forhold, og at de tre tekniske baggrundsrapporter, derfor er dækkende og i stand til at vurdere de i VVM-sammenhæng afledte påvirkninger af projektet og dets endelige design. Vurderinger i dette kapitel er derfor baseret på undersøgelsesdesignet, og der kan forekomme mindre afvigelser på figurerer, der viser modelresultater i forbindelse med beskrivelse af påvirkningerne i afsnittene 10.3 og 10.4.

Den anvendte viden og data vurderes at være gode.
…

10.4 Vurdering af påvirkninger i driftsfasen

…

10.4.3 Saltholdighed

Saltholdigheden i havet ud for Lynetteholm kan variere særdeles meget, både i tid og over dybden. I perioder med rolige strømforhold vil der typisk være en stor variation over dybden (9 - 23 psu). I perioder med kraftig sydgående strøm vil saltholdigheden være høj med en mindre variation over vanddybden, lavest ved overfladen og højest ved

bunden (19 - 24 psu). I perioder med kraftig nordgående strøm vil saltholdigheden være lav og stort set fuldt opblandet (9 – 10 psu) i vandsøjlen.

Da Lynetteholm påvirker de lokale strømningsforhold, vil der også være en lokal påvirkning af saltholdigheden. De her angivne effekter er baseret på ændringer i dybdemidlet værdier. Variationer i saltholdighed er ikke sæsonvarierende, så effekterne vil være af samme størrelsesorden over hele året. Modelberegningerne viser, at årsmidlet saltholdighed vil forøges med cirka 1 ‰ i Havneløbet den nordlige indsejling, som følge af projektet. Ydermere er der en mindre stigning i en fane fra indsejlingen mellem Nordhavn og Lynetteholm nord om Middelgrunden. I Kongedybet vil der være et mindre fald på 0,5 ‰ nærmest opfyldningen, som gradvist aftager til nul på strækningen forbi Prøvestenen og ned til Amager Strandpark.

Når der ses på den maksimale saltholdighed, er påvirkningen anderledes. De maksimale forekommende saltholdigheder i havneløbet vil reduceres med 0,2 - 0,5 psu i forhold til den eksisterende situation. Området øst for Trekroner er uden for de eksisterende dækværker. Effekten er derfor i dette område kraftigere, cirka 1 ‰, idet dette område i fremtiden vil være afskærmet fra direkte interaktion med vandet i Øresund. I tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm og langs den østlige perimeter er der en mindre stigning i saltholdigheden på 0,2 - 0,4 psu. På Middelgrunden opleves ligeledes en mindre stigning muligvis fordi vand der tidligere strømmede i de dybe dele af Kongedybet i fremtiden presses ind over det mere lavvandede område. Effekterne er relativt små.
…

10.4.6 Påvirkning af gennemstrømning
Lynetteholms påvirkning af vandstrømningen kan have indflydelse på vandskifte og salttransport ind og ud af Østersøen.

Nettoudstrømningen ud af Østersøen er bestemt af ferskvandsoverskuddet i Østersøregionen. Ferskvandsoverskuddet er en massebalance, der hovedsageligt er bestemt af nedbør og fordampning over Østersøregionens afstrømningsområde, og er dermed ikke påvirket af Lynetteholm.

Gennemstrømningen vil dog hele tiden variere ligesom den også kan skifte retning afhængig af bl.a. vind, lufttryk og vandstandsforskel mellem Østersøen og Kattegat. Denne variation sender i perioder med sydgående strøm vand fra Kattegat til Østersøen og visa versa i perioder med nordgående strøm. Denne mekanisme bidrager til vandskiftet ind og ud af Østersøen og er i den sidste ende bestemmende for saltholdigheden i Østersøen ligesom den bidrager til iltningen af de dybde centrale dele af Østersøen. Styrken af disse variationer kan potentielt påvirkes, hvis Lynetteholm udgør en væsentlig blokering for vandgennemstrømningen gennem Øresund.

For at kunne bestemme påvirkningen på gennemstrømningen er der på baggrund af modelleringsresultater beregnet vandføringer i en række

tværsnit som vist på Figur 10-13. Ved at sammenligne vandføringer hhv. med og uden varianter at Lynetteholm kan påvirkningen bestemmes.
…

I Tabel 10-2 ses de nummererede vandføringerne under eksisterende forhold (dvs. vandføringer uden fortegn) og procentuelle ændringer i forhold til eksisterende forhold.

Tabel 10-2 Årsmidlet bruttovandføring og påvirkning heraf for eksisterende forhold og efter udbygning af Lynetteholm.

Tværsnit	**Eksisterende forhold[m3/s]**	**Ændring [%]**
Havneløbet	44,1	2,37
Kronløbet	2.774	-38,2
Vest for Peberholm	10.898	-1,19
Øst for Peberholm	18.789	0,294
Øresund	29.568	-0,244

Tabel 10-2 viser, at der sker en væsentlig reduktion i vandføringen i Kronløbet. Denne reduktion medfører en omfordeling af vandføringen, så der strømmer mere vand gennem Drogden renden øst for Peberholm/Saltholm. Tilsvarende strømmer der mere vand gennem Havneløbet, der dog repræsenterer en meget lille andel af den samlede gennemstrømning gennem Øresund. Det skal påpeges, at gennemstrømning i havneløbet er styret af slusedriften ved stigbordene i Sydhavnen, …. Det vil derfor være muligt af afhjælpe effekten ved en ændret slusepraksis.

Samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund reduceret svarende til en blokeringsfaktor på op til 0,25%.

Som følge af klimaforandringer stiger havspejlet, hvorved vanddybden bliver tilsvarende større, hvilket igen bidrager til en større vandudveksling ind og ud af Østersøen. Det er i … [DHI's rapport af november 2020] angivet at denne havspejlsstigning er 1,55 mm/år. Det er … beregnet, at den blokerende effekt af Lynetteholm vil være udlignet ved 2 cm havspejlsstigning, hvilket svarer til 13 års udvikling i havspejlet. Det betyder, at vandskiftet ved fuld udbygget perimeter i 2024 svarer til den uforstyrrede gennemstrømning som den var i 2011.

Der er gennemføre tilsvarende beregninger for ændringen af salttransporten ind og ud af Øresund i …[DHI's rapport af november 2020]. Disse beregninger viser at salttransporten reduceres med op til 0,23%. Saltfluxen reduceres altså marginalt mindre end vandgennemstrømningen.

I forbindelse med Øresundsforbindelsen blev der stillet krav om en nulløsning, hvor kompensationsafgravning neutraliserede blokeringen forårsaget af anlægget. Der blev stillet krav til de bagvedliggende beregninger, at nulløsningen vandvandskifte og saltflux skulle bestemmes

indenfor et usikkerhedsspænd +/-0,25 %, …. Blokeringen forårsaget af Lynetteholm er dermed for både salt og vand marginalt mindre end det accepterede usikkerhedsspænd forbindelse nulløsningsbestemmelsen for Øresundsforbindelsen.

Kumulative påvirkninger
Der er ikke kendskab til projekter, som kan bidrage til kumulative effekter sammen med Lynetteholm.

Afværgeforanstaltninger
Afværgeforanstaltninger er ikke mulige indenfor projektets rammer. De mest betydende miljøpåvirkninger er knyttet til anlæggets udstrækning. (Areal udstrækning og lokal påvirkning af strøm). Afværgeforanstaltninger vil derfor kræve en ændring af anlæggets overordnede udformning og udstrækning. Dette skal ses i forhold til at de mest betydende miljøpåvirkninger i relation til hydrografi er karakteriseret som moderate.

Overvågning
Overvågning er ikke nødvendig.

Sammenfattende vurdering
En opsummering af påvirkningerne og deres betydning ses i Tabel 10-3.

Tabel 10-3 Sammenfattende vurdering af påvirkningen af hydrografi.

Miljøpåvirkning	**Sårbarhed**	**Påvirkningens størrelse**			**Betydning**
		Intensitet	**Geografisk udbredelse**	**Varighed**	
Anlægsfasen					
Strøm	Lav	Mellem	Lokal	Vedvarende	Moderat
Vandstand	Lav	Ingen / Ubetydelig	Lokal	Vedvarende	Ingen / ubetydelig
Saltholdighed	Lav	Ingen / Ubetydelig	Lokal	Vedvarende	Ingen / ubetydelig
Temperaturforhold	Lav	Lille	Lokal	Vedvarende	Lille
Bølgeforhold	Lav	Lille	Lokal	Vedvarende	Lille
Gennemstrømning	Lav	Ingen/ubetydelig	Grænseoverskridende	Vedvarende	Ingen / ubetydelig
Driftsfasen					
Arealinddragelse til havs	Lav	Mellem	Lokal	Vedvarende	Moderat
Strøm	Lav	Mellem	Lokal	Vedvarende	Moderat
Vandstand	Lav	Ingen / Ubetydelig	Lokal	Vedvarende	Ingen / ubetydelig
Saltholdighed	Lav	Ingen / Ubetydelig	Lokal	Vedvarende	Ingen / ubetydelig
Temperaturforhold	Lav	Lille	Lokal	Vedvarende	Lille

Bølgeforhold	Lav	Lille	Lokal	Vedvarende	Lille
Gennemstrømning	Lav	Ingen/ Ubetydelig	Grænseover-skridende	Vedvarende	Ingen / ubetydelig

…

29. HAVSTRATEGIPLANLÆGNING

Metode
Beskrivelse af den aktuelle miljøstatus såvel som vurdering af potentiel effekt i relation til havstrategidirektivet bygger på de faglige udredninger i kapitlerne for de marine parametre Sediment, Hydrografi, Vandkvalitet, Undervandsstøj, Bundvegetation og bundfauna, Fisk, Marine pattedyr og Fugle.

Havstrategidirektivet
EU's havstrategidirektiv … er implementeret i dansk lov ved havstrategiloven … Loven har til formål at fastlægge rammerne for de foranstaltninger, der skal gennemføres for at opnå eller opretholde god miljøtilstand i havets økosystemer og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer.

God miljøtilstand er defineret som "havområdernes miljøtilstand, når de giver økologisk mangfoldige og dynamiske oceaner og have, der er rene, sunde og produktive inden for rammerne af deres naturlige vilkår, og havmiljøet udnyttes på et bæredygtigt niveau, så nuværende og fremtidige generationers muligheder for anvendelse og aktiviteter sikres, det vil sige:

- at de enkelte marine økosystemers struktur, funktion og processer samt de dermed forbundne fysiografiske, geografiske, geologiske og klimatiske faktorer tillader disse økosystemer at fungere i fuldt omfang og bevare deres modstandsdygtighed over for menneskeskabte miljøforandringer. Marine arter og habitater beskyttes, at menneskeskabt nedgang i biodiversiteten forebygges, og at de forskellige biologiske komponenter fungerer i indbyrdes balance.
- at økosystemernes hydromorfologiske, fysiske og kemiske egenskaber, herunder dem, der skyldes menneskelige aktiviteter i det pågældende område, understøtter ovennævnte økosystemer, og at menneskeskabte tilførsler af stoffer og energi, herunder støj, i havmiljøet ikke skaber forureningsvirkninger.

Definitionen er meget overordnet, men sætter retning og rammerne for de videre konkretiseringer af god miljøtilstand. God miljøtilstand er beskrevet ved hjælp af følgende 11 såkaldte kvalitative deskriptorer:

1) Biodiversitet
2) Ikkehjemmehørende arter
3) Erhvervsmæssigt udnyttede fisk
4) Havets fødenet
5) Eutrofiering
6) Havbunden
7) Hydrografiske ændringer

8) Forurenende stoffer
9) Forurenende stoffer i fisk og skaldyr til konsum
10) Marint affald
11) Undervandsstøj

…

Havstrategidirektivet benytter som nævnt ovenfor 11 deskriptorer, der bruges til at definere en god miljøtilstand for havmiljøet. I april 2019 blev basisanalyse for Danmarks Havstrategi II – første del offentliggjort. Heri er de 11 deskriptorer beskrevet i detaljer, herunder kriterier for "god miljøtilstand"… I Tabel 29-1 er et samlet overordnet overblik over relevante kriterier for "god miljøtilstand" for de 11 deskriptorer i henhold til …

Tabel 29-1 Beskrivelse af god miljøtilstand (GES), samt relevante kriterier, og belastninger

Deskriptor	**Beskrivelse af god miljøtilstand**	**Relevante tilstandskriterier**	**Relevante belastninger**
…			
D5 Eutrofiering	Menneskeskabt eutrofiering så vidt muligt er minimeret, navnlig de negative virkninger heraf, såsom tab af biodiversitet, forringelse af økosystemet, skadelige algeopblomstringer og iltmangel på havbunden.	• Næringsstofniveauer • Direkte følger af næringsstofberigelse • Indirekte følger af næringsstofberigelse	P7
…			
D7 Hydrografisk Tilstand	Permanent ændring af de hydrografiske egenskaber påvirker ikke de marine økosystemer i negativ retning.	• Rumlig karakterisering af permanente ændringer • Påvirkning fra hydrografiske forandringer	P4
…			
Belastninger identificeret i havstrategidirektivets bilag III			
P1: Fysisk tab (footprint). P2: Fysiske skader (fysisk forstyrrelse). P3: Anden fysisk forstyrrelse. P4: Forstyrrelse af hydrologiske processer.		P5: Forurening med farlige stoffer. P6: Frigivelse af stoffer. P7: Berigelse med næringsstoffer og organisk materiale. P8: Biologisk forstyrrelse.	

29.3 Vurdering af overholdelse af formål og målsætninger

I de følgende afsnit beskrives potentialet for, at anlæg og drift af Lynetteholm kan påvirke eller forhindre målopfyldelse eller det langsigtede

mål for god miljøtilstand (GES) for hver af de 11 deskriptorer som fastlagt i havstrategirammedirektivet, understøttet af vurderinger foretaget i de faglige vurderinger for de marine parametre …

I forbindelse med belastningsdeskriptorerne fokuseres på, om aktiviteter i forbindelse med Lynetteholms anlæg og drift vil resultere i en forværring af belastningen (D2, D3, D5, D8, D9, D10 og D11). Herefter beskrives påvirkningerne på tilstandsdeskriptorer (D1, D4, D6, D7) på grundlag af de relevante belastninger.

29.3.1 Belastningsdeskriptorer og påvirkningen fra projektets belastninger

I tabellen nedenfor er de samlede vurderinger på havstrategidirektivet listet.

Tabel 29-2 Potentielle kilder til påvirkninger og samlet vurdering af virkninger baseret på de projektrelevante deskriptorer, der er fastsat i Havstrategidirektivet (direktiv 3008/56/EF). Den samlede vurdering af påvirkning af deskriptorerne følger miljøkonsekvensvurderingerne i kapitel 10, 12, 16, 17, 18, 19 og 20.

Deskriptorer baseret på MFSD	**Belastninger**	**Samlet vurdering af virkningen**
Deskriptor 5 Eutrofiering: Menneskeskabt eutrofiering er minimeret, navnlig de negative virkninger heraf, såsom tab af biodiversitet, forringelse af økosystemet, skadelige algeforekomster og iltmangel på vandbunden.	• **P7: Berigelse med næringsstoffer og organisk materiale** Berigelse med næringsstoffer og organisk materiale er i MKR vurderet i kap. 12 Vandkvalitet under overskriften 'Påvirkning af vandkvaliteten med iltforbrugende stoffer' (anlægsfasen) (lille) og 'Påvirkning af vandkvalitet mht. iltindhold' (driftsfase) (ubetydelig).	
Deskriptor 7 Hydrografiske forhold: Permanent ændring af de hydrografiske egenskaber påvirker ikke de marine økosystemer i negativ retning.	…	For de vurderede receptorer er påvirkningen vurderet til at være lille. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på hydrografiske forhold er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhin-

		dre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D7.

…

29.5 Sammenfattende vurdering
Sammenfattende vurderes, at anlæg og drift af Lynetteholm hverken vil påvirke belastninger, kriterier eller mål for de 11 deskriptorer. Der er heller ikke identificeret kumulative forhold, som påvirke belastninger, kriterier eller mål. På dette grundlag kan det konkluderes, at Lynetteholm ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for GES.
…

31. KUMULATIVE PÅVIRKNINGER
Vurderede kumulative virkninger resumeres herunder på grundlag af vurderingerne i kapitlerne for de respektive miljøforhold. Der er vurderet at kunne forekomme kumulative virkninger for følgende miljøforhold:

- Vandkvalitet
- Klima og luftkvalitet
- Støj
- Bundvegetation og – fauna
- Marine pattedyr
- Natura 2000
- Landskab
- Sejlads
- Materielle goder

For øvrige miljøforhold er der ikke registreret forhold som vurderes at kunne resultere i kumulative virkninger. ….
…

32. GRÆNSEOVERSKRIDENDE VIRKNINGER
Indledning
Notifikation vedrørende Lynetteholm er sendt til de svenske myndigheder i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i Espoo-konventionen. De svenske myndigheder har tilkendegivet, at de ønsker at deltage i høringen vedrørende miljøkonsekvensvurdering af Lynetteholm.
…

I dette afsnit gives et sammendrag af projektet og dets sandsynlige grænseoverskridende virkninger. Afsnittet har til formål at give tilstrækkelige oplysninger til at identificere mulige grænseoverskridende virkninger. Rationalet bag og begrundelsen for det fastsatte niveau af betydning og omfang findes i de relevante afsnit i Miljøkonsekvensrapporten.
…

Tabel 32-1 Resumé af potentielle virkninger på miljøet.

Receptor		Potentielle virkninger
	Udbredelse	Samlet betydning
Fysisk-kemisk miljø		
…		
Hydrografi Strøm, salt tempera-tur, bølger Gennemstrømning	Lokal Grænseoverskridende	Ubetydelig - moderat Ubetydelig
…		
Biologisk miljø		
Bundvegetation og –fauna	Lokal	Lille - moderat
Marine pattedyr	Lokal	Ubetydelig - lille
Fisk	Lokal	Lille
Fugle	Lokal	Lille – moderat
Natur på land	Lokal	Ingen
Natura 2000	Lokal	Ikke væsentlig

…

Der er identificeret mulige grænseoverskridende virkninger for strøm-forhold (kap 10) med mulig effekt på strøm gennem Øresund, på klima (kap 14), med bidrag til klimaændring og på landskab (kap 24), med synlighed af projektet fra den svenske kyst. Betydningen er vurderet at være ubetydelig for gennemstrømning gennem Øresund, moderat for klima, og lille for landskab set fra den svenske kyst.
…

Der vil ske en omfordeling af vandføringen, så der strømmer mere vand gennem Drogden renden øst for Peberholm/Saltholm og der strømmer mere vand gennem Havneløbet. Den samlede vandføring gennem Øresund reduceres med 0,23-0,25%. Salttransporten reduceres med 0,21-0,23%. En vandspejlstigning på under 2 cm vil ophæve den reducerede vandføring. Med den nuværende stigningstakt vil reduk-tionen være udlignet efter omkring 10 år.
…

35. SAMMENFATNING AF MILJØPÅVIRKNINGER

I tabellen nedenfor er alle konklusionerne fra miljøvurderingen vist kortfattet. Det er opgjort, om anlæg og drift af Lynetteholm vurderes at udgøre ingen/ubetydelig, lille, moderat eller væsentlig påvirkning.
…

Miljøfaktor	Påvirkning	
	Anlægsfase	Driftsfase
…		
Hydrografi		
Strøm	Moderat	Moderat
Vandstand	Ingen / ubetydelig	Ingen / ubetydelig
Saltholdighed	Ingen / ubetydelig	Ingen / ubetydelig
Temperaturforhold	Lille	Lille
Bølgeforhold	Lille	Lille
Gennemstrømning	Ingen / ubetydelig	Ingen / ubetydelig

Arealinddragelse til havs	-	Moderat

…

Miljøfaktor	**Påvirkning**	
	Anlægsfase	**Driftsfase**
…		
Havstrategiplanlægning		
Påvirkning af belastninger, kriterier eller mål for de 11 deskriptorer. På dette grundlag kan det konkluderes, at Lynetteholm ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for GES.	Ingen	Ingen
Forhindre eller forsinke opnåelse af langsigtede mål for GES	Ingen	Ingen

…"

Den 31. marts 2021 afgav By & Havn "Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender". I tillægget er anført blandt andet følgende:

> "**Baggrund**
> Dette tillæg supplerer miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm af november 2020 samt tillæg til miljøkonsekvensrapporten af december 2020 vedr. uddybning af sejlrende og klapning af havbundsmaterialer. De to rapporter har begge været i 8 ugers offentlig høring, som sluttede i februar 2021. På baggrund af høringen, har Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen vurderet, at der er en række miljøforhold, som kræver en yderligere redegørelse. Det gælder følgende forhold:
>
> 1. Vandkvalitet, herunder Lynetteholm projektets påvirkning af tilstand og målsætninger for vandområderne Øresund Nord og Køge Bugt, samt påvirkningen af målsætninger iht. Danmarks havstrategi.
>
> …
>
> 2. Uddybning af sejlrende i Svælget syd for Middelgrunden og en mindre uddybning af sejlrende i Kronløbet.
>
> ...
>
> 3. Samlede og indbyrdes kumulative påvirkninger af Lynetteholm projektet – etablering af Lynetteholm, uddybning af sejlrender og klapning af optaget havbundsmateriale.
>
> Redegørelsen for Lynetteholm projektets samlede påvirkninger er indeholdt i et selvstændigt notat.
>
> …

Ift. Danmarks havstrategi er det vurderingen, at anlæg og drift af Lynetteholm hverken vil påvirke belastninger, kriterier eller mål for de deskriptorer, der skal måles og vurderes på.
…

Det er vurderet, at der ikke er væsentlige kumulative miljøpåvirkninger.
…"

Som en del af tillægget til miljøkonsekvensrapporten var der udarbejdet flere notater af Rambøll, herunder blandt andet notat af 30. marts 2021 med titlen "Tillæg til miljøkonsekvensrapport – påvirkninger fra det samlede projekt" og notat af 31. marts 2021 med titlen "Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm". Af det førstnævnte notat fremgår blandt andet følgende:

"**1. Indledning**
…
I nærværende notat behandles først de samlede eller indbyrdes kumulative påvirkninger af de tre delprojekter, og til sidst det samlede Lynetteholmprojekts kumulation med andre projekter eller aktiviteter i området.
…

5. Havstrategi
…
I Tabel 5-1 er de 11 deskriptorer undersøgt for kumulative påvirkninger fra de tre aktiviteter og eventuelle påvirkninger af de relevante receptorer er kort beskrevet. De enkelte aktiviteters forhold til Havstrategien er allerede beskrevet i … og i dette afsnit vurderes kun om der er kumulative påvirkninger aktiviteterne imellem. Vurderingerne er baseret nævnte referencer, Tabel 3-1 og eventuelt yderligere presfaktorer.

Tabel 5-1 Vurdering af mulige kumulative påvirkninger fra aktiviteterne indbyrdes, og deres eventuelle påvirkning på opfyldelse af mål om god miljøtilstand (GES)

Deskriptor	Påvirkning			Kumulative effekter, påvirkning af deskriptorer	Vurdering ad de kumultive påvirknnger på opfyldelse af mål om god miljøtilstand (GES)
	Lynetteholmen	Sejlrende	Klapning		
…	…	…	…	…	…
D5 – Eutrofiering	x	x	x	Etableringen af	De kumulative

(hører under vandområdeplanerne inden for 1 sømil fra basislinjen)				Lynetteholm giver anledning til udledning af kvælstof og fosfor der lokalt giver anledning til svagt forhøjede klorofylkoncentrationer i den nærmeste del af Øresund. Påvirkningen i anlægsfasen er vurderet som lille og lokal og i driftsfasen ubetydelig. Frigivelsen af næringsstoffer ved uddybning og klapning er vurderet som ubetydelig, og forgår i vandområdet Køge Bugt. De kumulative påvirkninger vurderes som værende ubetydelige.	påvirkninger aktiviteterne imellem vil ikke yderligere forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D5 – Eutrofiering
…	…	…	…	…	…
D7 – Hydrografiske ændringer	x	(x)	x	Anlæggelse af en kunstig ø, uddybning af en sejlrende, og klapning af optaget havbundsmateriale påvirker hver for sig bathymetrien og de hydrografiske forhold permanent. Påvirkningen af de marine økosystemer af de enkelte aktiviteter er på kort sigt negativ, men lokal og lille, og denne vurdering ændres ikke af at projekterne betragtes under ét. De tre aktiviteter påvirker dog ikke	De kumulative påvirkninger aktiviteterne imellem vil ikke yderligere forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D7 – Hydrografiske ændringer

				hinanden og påvirkningen vurderes ikke at være kumulativ	

…

7. Kumulative påvirkninger mellem det samlede Lynetteholm projekt og andre planer og projekter

…

Tabel 7-1 Kumulative påvirkninger af Lynetteholm projektet – Etablering af Lynetteholm, klapning af havbundsmateriale og uddybning af sejlrender og sammenfald med andre planer, projekter og aktiviteter

Projekt / Aktivitet	**Kumulative påvirkninger**
..	…
Havvindmølleprojekt Nordre Flint i Øresund	… Der kan være en kumulativ effekt i forhold til kvælstofdisposition til vandområdet og på Saltholm. … Det kan ikke afvises der kan være kumulative påvirkninger af Natura 2000 område N142, men da miljøkonsekvensrapporten for vindmølleparken endnu ikke har været i høring, kan de kumulative miljøpåvirkninger ikke endeligt vurderes.

…

8. Konklusion

…

Det overordnede billede er, at der ikke er væsentlige kumulerede påvirkninger, der kan ændre resultatet af de hidtil udførte vurderinger, hverken hvad angår Havstrategi, Vandområdeplaner eller Natura 2000 og bilag IV-arter. En god grund er selvfølgelig at belastningerne er begrænsede, men det betyder også noget, at de to væsentligste aktiviteter, etableringen af Lynetteholm-inddæmningen og klapning af optaget havbundsmateriale ligger med omkring 30 km afstand i to forskellige vandområder adskilt af Drogden-tærsklen

…"

I notatet af 31. marts 2021 med titlen "Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm" er anført blandt andet følgende:

"**4 Påvirkning af målsætning for de 11 deskriptorer iht. Danmarks havstrategi**

…

4.1 Vurdering af overholdelse af formål og målsætninger

I Tabel 4-2 beskrives potentialet for, at anlæg og drift af Lynetteholm kan påvirke eller forhindre målopfyldelse eller det langsigtede mål for god miljøtilstand (GES) for hver af de 11 deskriptorer som fastlagt i havstrategirammedirektivet …, understøttet af vurderinger foretaget i de faglige vurderinger for de marine parametre i kapitel 9 Sediment, 10 Hydrografi, 12 Vandkvalitet, 16 Undervandsstøj, 17 Bundvegetation og bundfauna, 18 Fisk, 19 Marine pattedyr og 20 Fugle samt vurderinger i nærværende.

I forhold til Miljøkonsekvensrapporten … er vurderingen i Tabel 4-1 opdateret for så vidt angår deskriptor 7, D7 Hydrografiske processer, og for så vidt angår de deskriptorer, hvor P4 (Forstyrrelse af hydrografiske processer) indgår som belastning.

Tabel 4-1 Potentielle kilder til påvirkninger og samlet vurdering af virkninger baseret på de projektrelevante deskriptorer, der er fastsat i Havstrategidirektivet (direktiv 3008/56/EF). Den samlede vurdering af påvirkning af deskriptorerne følger miljøkonsekvensvurderingerne i kapitel 10, 12, 16, 17, 18, 19 og 20.

Deskriptorer baseret på MFPD	**Belastninger**	**Samlet vurdering af virkningen**
…	…	…
Deskriptor 7 Hydrografiske forhold: Permanent ændring af de hydrografiske egenskaber påvirker ikke de marine økosystemer i negativ retning.	De hydrografiske forhold og påvirkningen herpå er i MKR beskrevet i kap. 10 Hydrografi. Kilderne til ændringer i hydrografi er etablering af perimeter og arealinddragelse til havs. Påvirkninger er vurderet for Bundvegetation og bundfauna (lille) og Fisk (lille) i hhv. kap 17 og 18 under overskriften Ændring af habitat'. Ændring i hydrografi (reduktion af vandgennemstrømningen i Øresund på 0,25%) indebærer en reduktion af salttransport på 0,23%, som anført i kapitel om hydrografi i MKR for Lynetteholm … . Den blokerende virkning fra Lynetteholm opstår ved en lokal indsnævring af Øresundtværsnittet. Indsnævringen indebærer en lokal forøgelse af strømningsmodstanden og dermed en svagt dæmpende effekt på dynamikken, som giver udslag i den beregnede	For de vurderede receptorer er påvirkningen vurderet til at være lille, og den ændrede hydrografi påvirker hverken den overordnede vandgennemstrømning eller den tilknyttede saltinfluks. …

	blokering. For at ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen kræves, at projektet har en egentlig tærskelvirkning, hvilket projektet ikke har. Hollænderdybet øst for Middelgrunden er både dybere og bredere end Kongedybet og vil derfor forsat lede salt i retning mod Østersøen. De styrende strømningstværsnit for udvekslingen af salt og vand mellem Østersøen og Kattegat vil forsat udgøres af Drogdentærsklen. Det vurderes derfor, at Lynetteholm ikke vil ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen. I MKR angives, at vandgennemstrømningen af Øresund blokeres med 0,23-0,25 pct, hvilket vil blive udlignet med en havvandsstigning på 1,6 cm. For transporten af salt er blokeringen 0,21-0,23%, hvilket udlignes ved en havvandstigning på 2 cm. De angivne estimater er udelukkende baseret på strømningen i Øresund. Tages der udgangspunkt i det nuværende estimat for havspejlsstigninger korrigeret for effekt af landhævning, vil effekten på vandgennemstrømningen udlignes efter 10 år og salttransporten efter 13 år ved en betragtning alene for Øresund. De klimarelaterede havspejlsstigninger vil også påvirke strømningen i Storebælt og Lillebælt. Storebælt er af større betydning for udveksling af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Øresund. Betragter man alle tre danske bælter under et (Lillebælt, Storebælt og Øresund), vil man finde at blokeringseffekten på	

	udvekslingen med Østersøen reelt set vil blive udlignet ved en mindre havspejlsstigning end de ovenfor angivne. En udligning af effekten må derfor forventes opnået hurtigere og formentlig efter blot 5-6 år. Ideen om en nulløsning er baseret på en antagelse om, at forholdene ikke må/vil ændre sig over tid. Virkeligheden er dog at havspejlsstigninger har og på sigt vil få stor betydning for udvekslingen af vand, salt og ilt gennem de tre bælter, som styrer udvekslingen af vand mellem Østersøen og Kattegat. De angivne estimater er med til at tydeliggøre, at effekten af Lynetteholm er lille, set i forhold til de klimarelaterede effekter som indtræder de kommende år. Uddybning af sejlrenden syd for Middelgrunden, "Svælget", vil desuden have en lille kompenserende effekt for den reducerede gennemstrømning som følge af Lynetteholm. Havmiljøet i Øresund og Østersøen er således generelt præget af fluktuerende indhold af ilt og salt og temperaturen varierer hen over året. I den tekniske baggrundsrapport om hydrauliske forhold …, ses eksempler på perioder i balance, perioder med saltvandsindbrud og perioder med tab af salt, og det ses at variationen i saltholdighed varierer fra under 10 PSU til over 20 PSU i yderpunkterne. Den tilstedeværende flora og fauna er således tilvænnet forhold med skiftende temperatur, salinitet og iltindhold, og det vurderes derfor, at de af-	

	ledte effekter af den ændrede hydrografi ikke påvirker tilstedeværende arter af flora og fauna, og det vurderes som i MKR, at effekten af ændring af strømforhold for bundvegetation og bundfauna, fisk og fugle er lille. Det er alt i alt vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen i Øresund, ikke foringer overfladevandområderne Øresund Nord, Køge Bugt og Østersø, da der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand.	

…

4.3 Sammenfattende vurdering
Sammenfattende vurderes, at anlæg og drift af Lynetteholm hverken vil påvirke belastninger, kriterier eller mål for de 11 deskriptorer. Der er heller ikke identificeret kumulative forhold, som påvirker belastninger, kriterier eller mål. På dette grundlag kan det konkluderes, at Lynetteholm ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for GES.

For vurdering af påvirkning af havmiljø, flora og fauna af de samlede presfaktorer fra projektet, henvises til notat om samlede påvirkninger … ”

Den 28. april 2021 fremsatte den daværende transportminister, Benny Engelbrecht, lovforslaget til anlægsloven (lovforslag nr. L 220). Lovforslaget omtales nærmere nedenfor i afsnit 2.4.

Trafikstyrelsen afgav den 14. maj 2021 ”Sammenfattende redegørelse, Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, temarapport for uddybning af sejlrende og klapning samt supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm”. Det hedder i redegørelsen blandt andet:

”**1.2 Offentlig høring af miljøkonsekvensrapporten, temarapporten samt supplerende miljøkonsekvensrapport**

Miljøkonsekvensrapporten har været i offentlig høring og i høring hos berørte myndigheder samt ESPOO-høring i Sverige i perioden fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021. Temarapporten har været i høring fra 23. december 2020 til 17. februar 2021.

Trafikstyrelsen har modtaget ca. 900 høringssvar, som alle er listet i bilag 1 "Oversigt over indkomne høringssvar".

Som opfølgning på ovenstående høringer blev der udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport. Rapporten uddyber og besvarer spørgsmål, der blev rejst i høringsperioderne. Denne supplerende rapport har været i offentlig høring i april 2021 og der indkom 96 høringssvar.

Den sammenfattende redegørelse vil sammen med miljøkonsekvensrapporten, temarapporten, den supplerende miljøkonsekvensrapport og implementeringsredegørelsen indgå i beslutningsgrundlaget for vedtagelse af lov om anlæg af Lynetteholm.

2 Bemærkninger der skal indarbejdes i implementeringsredegørelsen.
…

Endvidere kan Trafikstyrelsen oplyse, at de svenske myndigheder anbefaler, at der arrangeres en 3. parts granskning af strømningsberegningerne og påvirkning af saltbalance i Østersøen. Dette forslag indgår i det fortsatte ESPOO-samråd.

3 Vurdering af indkomne bemærkninger ved høring af miljøkonsekvensrapport og temarapport
…

3.6 Vandkvalitet, klapning og marine forhold
3.6.1 Høringssvar vedr. vandgennemstrømning i Øresund og påvirkning af salttransporten til Østersøen

Flere høringssvar, herunder fra Danmarks Naturfredningsforening, påpeger at etablering af Lynetteholm ikke må påvirke vandgennemstrømningen og saltbalancen i Øresund. Ved etablering af Øresundsforbindelsen var det et myndighedskrav, at der ikke måtte være en påvirkning, en såkaldt 0-løsning, hvilket også bør gælde for Lynetteholm.

By & Havns bemærkninger:
Det er By & Havns vurdering, at Lynetteholms påvirkning på gennemstrømningen af Øresund på kort sigt ikke vurderes at have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da den ligger inden for den almindelige variation over årene. På længere sigt, vil der heller ikke være en mærkbar påvirkning af havmiljøet på grund af havspejlsstigninger.
…

Trafikstyrelsens bemærkninger:
Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger. Der henvises i øvrigt til, at der er udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter.
…

4 Vurdering af indkomne bemærkninger ved høring af supplerende miljøkonsekvensrapport

…

4.3.4 Påvirkning i forhold til Danmarks Havstrategi
DN, DS og GeoHav kommenterer i deres høringssvar, at Lynetteholms påvirkning af en række af deskriptorerne i Danmarks Havstrategi, herunder om nr. 1 Biodiversitet, nr. 4 Fødekæder, nr. 5 Eutrofiering samt nr. 7 Hydrografiske forhold ikke er fyldestgørende beskrevet. DN Bornholm støtter op om kommentarerne vedr. hydrografiske forhold.

Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at de enkelte presfaktorer ikke kan betragtes enkeltvis, men må vurderes i forhold til samtidige presfaktorer. Kumulative effekter af projektets aktiviteter på tværs af deskriptorerne bør adresseres i henhold til påvirkning af havets økosystemer samt de i Danmarks Havstrategi beskrevne miljømål og indsatsprogrammer for de relevante deskriptorer.

Der bør ligeledes inkluderes en sammenfattende konklusion for miljøpåvirkning på tværs af deskriptorerne i Havstrategien samt en vurdering af, hvorvidt projektet på den baggrund vil være til hinder for opfyldelse af fastsatte miljømål og opnåelsen eller opretholdelsen af god miljøtilstand.

By & Havns bemærkninger:
I forhold til deskriptorerne nr. 1, 4 og 5, henvises til bemærkninger til disse emner. I forhold til deskriptor nr. 7 om hydrografiske forhold, kommenterer DN og DS at Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund og vand- og salttilførslen til Østersøen kan være negativ. I miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, kapitel 12, og i den bagvedliggende baggrundsrapport om hydrologiske forhold, er de hydrografiske forhold og Lynetteholms påvirkning af gennemstrømningen i Øresund og påvirkning af Østersøen vurderet til ingen/ubetydelig.
…

Resultatet af den samlede vurdering viser, at det oftest er en enkelt presfaktor, fx arealinddragelse, undervandsstøj eller sedimentspild, der dominerer, og der er ingen tilfælde hvor en kumulativ betragtning ændrer vurderingen af påvirkningsgraden i forhold til den vurdering, der er foretaget i de enkelte delprojekter. Det vurderes således, at der ikke er væsentlige kumulative påvirkninger fra de samlede presfaktorer.

Trafikstyrelsens bemærkninger:
Trafikstyrelsen noterer sig, at der er foretaget en vurdering af de samlede påvirkninger, og at det oftest er en enkelt presfaktor, der dominerer, samt at disse er umiddelbart additive. På den baggrund har styrelsen ikke yderligere bemærkninger.
…

5. ESPOO-proces
…

Der har efterfølgende været afholdt møder mellem myndighederne og udarbejdet supplerende notater med specielt fokus på de svenske bemærkninger.

Nedenstående er en behandling af de svenske høringssvar Trafikstyrelsen har modtaget på baggrund af høringerne for miljøkonsekvensrapporten, temarapporten samt den supplerende miljøkonsekvensrapport. ESPOO-processen er endnu ikke afsluttet, og der pågår derfor stadig dialog med Sverige.

5.1 Høringssvar indkommet ifm. Miljøkonsekvensrapport og temarapport

…

5.1.7 Høringssvar vedr. gennemstrømning i Øresund/blokering

Flere myndigheder, Malmö Stad, Vattenmyndigheten Södra Östersjön og Länsstyrelsen i Skåne er bekymret for Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund. Herudover er der kritik af beregningsgrundlaget for vurdering af gennemstrømning samt at Lynetteholm ifølge miljøkonsekvensrapporten vil reducere gennemstrømningen med 0,25 pct. Myndighederne er kritisk over for argumentet om, at blokeringen vil blive udlignet som følge stigningen i havspejlet som følge af klimaforandringerne.

By & Havns bemærkninger:
Det er By & Havns vurdering, at Lynetteholms påvirkningen på gennemstrømningen af Øresund på kort sigt ikke vurderes at have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da den ligger inden for den almindelige variation over årene. På længere sigt, vil der heller ikke være en mærkbar påvirkning af havmiljøet på grund af havspejlsstigninger.
…

Beregningerne viser helt naturligt en lokal påvirkning, idet Lynetteholm opfyldningen begrænser gennemstrømningen af Kongedybet. Beregningerne viser også at det samme vand i stedet ledes øst om Lynetteholm hen over Middelgrunden og gennem Hollænderdybet. For det samlede Øresundstværsnit er påvirkningen meget lille.

Ser man frem i tid vil vandstandsniveauet i Øresund gradvist øges over tid, som følge af klimarelaterede havspejlsstigninger. Dette løft at vandstand vil mindske den blokerende effekt af Drogden tærsklen og dermed øge Øresunds lednings-evne. I 2072 vil effekten af havspejlstigninger have langt større indvirkning på udvekslingen af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Lynetteholm opfyldningen.
…

Trafikstyrelsens bemærkninger:
Trafikstyrelsen kan oplyse, at der pågår dialog mellem de svenske myndigheder og bygherre vedr. dette emne. Bygherre forventer at kunne besvare disse spørgsmål baseret på de allerede gennemførte analyser og miljøvurderinger. Styrelsen afventer denne afklaring.
…

5.2 Høringssvar indkommet ifm. supplerende miljøkonsekvensrapport samt supplerende notater

5.2.1 Høringssvar generelt

Sverige anser ikke samrådet for afsluttet med henvisning til art. 5 i ESPOO (hvori der står at parterne skal være enige om tidsrammen). Sverige anerkender, at ESPOO-processen har ført til, at en række svenske bekymringer er blevet afklaret og ikke længere er aktuelle.

Trafikstyrelsens bemærkninger:
Trafikstyrelsen anerkender, at der stadig pågår dialog mellem de svenske og danske myndigheder.
…

5.2.3 Høringssvar vedr. gennemstrømning til Østersøen

De svenske myndigheder finder spørgsmålet om gennemstrømningen til Østersøen kompliceret og utilstrækkeligt belyst, og der bør derfor anvendes et forsigtighedsprincip. Endvidere mener de, at spørgsmålet bør ses i en større sammenhæng og underlægges en ekstern granskning af tredje part.

By & Havns bemærkninger:
Projektets blokerende effekt er blevet belyst i teknisk baggrundsrapport nr. 1 Hydrauliske undersøgelser. I denne er der fundet en blokering af vandføringen på 0,23-0,25% og for transport af salt på 0,21-0,23%.

Lynetteholm er en opfyldning ved land, som har som afledt konsekvens at strømningstværsnittet i Øresund indsnævres helt lokalt. Indsnævringen indebærer en lokal forøgelse af strømhastigheder og strømningsmodstand og har dermed en svag dæmpende effekt på dynamikken, som giver sig udslag i den beregnede blokering. For at ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen kræves, at projektet har en egentlig tærskelvirkning, og det har Lynetteholm projektet ikke. Hollænderdybet øst for Middelgrunden er både dybere og bredere end Kongedybet og vil derfor forsat lede salt i retning mod Østersøen. De styrende strømningstværsnit for udvekslingen af salt og vand mellem Østersøen og Kattegat, vil forsat udgøres af Drogdentærsklen. Vurderingen er derfor helt generelt, at Lynetteholm ikke vil ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen.

Lynetteholm adskiller sig fra Øresundsbroprojektet ved at påvirkningen er af mere lokal karakter. Øresundsbroen strækker sig tværs over Øresund i området ved Drogdentærsklen, hvor den egentlige regulering af vandskiftet finder sted. Øresundsforbindelsen kunne derfor risikere at bidrage yderligere til tærskeleffekten, og derved gøre det sværere at udveksle vand og salt mellem Østersøen og Kattegat via Øresund. Dette er ikke tilfældet med Lynetteholm.

I forbindelse med Øresundsbroprojektet blev der udover tunnelen og broen etableret en ny ø, Peberholm og opfyldt i et større område øst for Københavns lufthavn, hvor tunnelportalen er etableret …. Lynetteholm opfyldningen er placeret i et område, hvor strømforholdene er langt mere moderate og derved af mindre betydning for strømningsmodstanden igennem Øresund. Som en del af broprojektet blev der udført

kompensationsafgravning for at afbøde projektets blokerende effekt. … Kompensationsafgravning giver ikke mening i forbindelse med Lynetteholm, idet der for at minimere gravemængderne vil skulle udvælges et område med forekomst af høje strømhastigheder med stor spredning af gravespild til følge. Et sådant område vil … være beliggende langt væk fra Lynetteholm projektets primære påvirkningsområde og dermed introducere en ny og større og ikke mindst uønsket miljøpåvirkning.
…

De i forbindelse med Lynetteholm projektet udførte blokeringsberegninger har vist, at det er nødvendigt at regne på en periode af minimum 5-6 måneders varighed for at opnå et stabilt blokeringsmål. De til dette projekt angivne blokeringsmål er fundet på baggrund af et helt år, således at sæsonvariationer er indeholdt og der er opnået en asymptotisk værdi for påvirkningen. Blokeringsberegningerne fra Øresundsforbindelsen, blev udført for en periode af 2-3 måneders varighed. Der er derfor en større usikkerhed på de dengang udførte beregninger, idet modelperioden har brug for en længere periode til at konvergere fuldt mod en asymptotisk værdi. I de dengang udførte beregninger blev blokeringskravet (som skulle opnås ved kompensationsafgravning) fastsat til mindre end 0,1% med et usikkerhedsspænd estimeret til +/- 0,25% indenfor en usikkerhed begrænset til et 95 % konfidensinterval. Den ved nulløsningen accepterede usikkerhed er dermed større eller af samme størrelse, som den estimerede blokering af Lynetteholm. Her 20 år efter forbindelsens etablering, har der ikke kunne konstateres nogen betydende påvirkning af forholdene syd for Drogdentærsklen. Det samme vil gøre sig gældende for Lynetteholm.

SMHI angiver i deres høringssvar, at de er enige i, at en blokeringseffekt på 0,25 % isoleret set er acceptabelt. De udtrykker dog bekymringer om, at der kan være andre projekter (broer, vindmølleparker og rørledninger), som vil kunne bidrage til en mereffekt. Der er pt. ingen broprojekter i Øresundsregionen, som vil bidrage til en blokeringseffekt. Rørledninger vil typisk være nedgravet og dermed heller ikke bidrage til en blokering. HOFOR har planer om at etablere en vindmøllepark på Nordre Flint med en kapacitet på 160 MW, svarende til 16 vindmøller a 10 MW. Den blokerende effekt fra vindmølleparken (hvis opført) må vurderes at være marginal og ikke give anledning til en revurdering af blokerings-estimaterne. Endelig vil havspejlsstigninger i de kommende årtier foranledige at ledningsevnen for transport af vand og salt igennem Øresund øges og dermed relativt hurtigt udligne den beregnede blokeringseffekt.
…

Trafikstyrelsens bemærkninger:
Trafikstyrelsen kan oplyse, at de svenske myndigheder anbefaler, at der arrangeres en 3. parts granskning af strømningsberegningerne og påvirkning af saltbalance i Østersøen. Dette forslag indgår i det fortsatte ESPOO-samråd."

Transportministeren oversendte den 2. juni 2021 implementeringsredegørelsen til Folketingets Transportudvalg. Det hedder i implementeringsredegørelsen blandt andet:

> "**1.3 Implementeringsredegørelsens formål**
>
> Da beskrivelsen af anlægsprojektet i lovforslaget til anlægsloven – under hensyn til anlægsprojektets omfang – nødvendigvis må være overordnet, er der i tillæg til lovbemærkningerne og projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensvurderingerne udarbejdet nærværende implementeringsredegørelse, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af det projekt, som Folketinget vedtager, samt en opregning af de vilkår inden for hvilke, anlægsprojektet skal gennemføres.
>
> I implementeringsredegørelsen er der redegjort for, hvorledes varetagelsen af hensyn til miljø og natur samt gennemførelse af afværgeforanstaltninger, vil ske af hensyn til de relevante miljø- og naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet. 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 anlægsprojektet.
>
> Implementeringsredegørelsen indeholder en uddybende anvisning på, hvordan anlægsprojektet, som Folketinget tilslutter sig, skal udmøntes i praksis. By & Havn er således forpligtet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med anlægsloven, herunder gennemførte miljøkonsekvensvurderinger samt implementeringsredegørelsen.
> …
>
> Afgravning af gytje og uddybningsarbejderne kan medføre, at der opstår opslæmning af fine partikler i vandet, som vil vise sig som sedimentfaner. Af hensyn til det marine miljø og lysblokering fra sedimentfanerne er der stillet vilkår om, at By & Havn skal uddybe og afgrave i vinterhalvåret, mens tilbagefyld med sand også kan gøres om sommeren.
> …
>
> **5 Vilkår for anlægsfasen**
> **5.1 Vilkår for uddybning af sejlrenden i Kronløbet, optagning af havbundsmateriale under Lynetteholms perimeter og dæmninger**
> …
>
> A. Udgravning af sediment må udelukkende ske i vinterhalvåret i perioden oktober til og med marts.
> …"

2.4. Anlægsloven, tilblivelse og vedtagelse

Med baggrund i blandt andet principaftalen af 5. oktober 2018, der er beskrevet ovenfor i afsnit 2.2., fremsatte den daværende transportminister, Benny Engel-

brecht, den 28. april 2021 lovforslaget til anlægsloven (lovforslag nr. L 220 af 28. april 2021). Det fremgår af lovforslaget blandt andet:

> "…
> **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.
> …
>
> **3. Lovforslagets hovedpunkter**
>
> **3.1. Projektet**
> …
>
> 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 forurenet 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 fangedæm-

ning. 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.
…

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 forurenet jord, fordi deponeringsanlæggets kapacitet i Nordhavn er opbrugt.
…

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

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

3.2. Miljømæssige vurderinger

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.
…

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.
…

Transportministeren fører tilsyn med, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporter samt implementeringsredegørelsen. …"

Under lovforslagets behandling besvarede ministeren i alt 194 spørgsmål, herunder om miljøkonsekvenserne ved anlægsbyggeriet, alternativerne for jorddeponi og stormflodssikring og Espoo-processen mv., samt fem samrådsspørgsmål. Folketinget modtog i forbindelse med behandlingen af lovforslaget en række bilag, herunder implementeringsredegørelsen.

Folketingets Transportudvalg afgav betænkning over lovforslaget den 31. maj 2021. Der hedder i betænkningen blandt andet:

> "**4. Politiske bemærkninger**
> …
>
> Derudover konstaterer EL, ALT og Susanne Zimmer (UFG), at de svenske myndigheder har været meget kritiske over for dele af projektet og miljøvurderingen, og at de fortsat mener, at samrådsprocessen om de miljømæssige konsekvenser i henhold til Espookonventionen ikke er fyldestgørende eller afsluttet. Ligeledes stiller EL, ALT og Susanne Zimmer (UFG) sig uforstående over for, at HELCOM-samarbejdet ikke er blevet orienteret om lovforslagets konsekvenser for Østersøen.
> …
>
> **6. Udvalgsarbejdet**
> …
>
> *Møder*
> Udvalget har behandlet lovforslaget i 6 møder.
>
> *Høringssvar*
> Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 19. januar 2021 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 122. Den 29. april 2021 sendte transportministeren høringssvarene og et høringsnotat til udvalget.
>
> *Eksperthøring*
> Transportudvalget afholdt den 20. maj 2021 en offentlig eksperthøring om lovforslaget.
>
> *Tekniske gennemgange*
> Transportministeren har den 17. maj 2021, den 25. maj 2021 og den 31. maj 2021 over for udvalget afholdt tekniske gennemgange af lovforslaget.
>
> *Bilag*
> Under udvalgsarbejdet er der omdelt 35 bilag på lovforslaget.
>
> *Skriftlige henvendelser*
> Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 20 skriftlige henvendelser om lovforslaget.
>
> *Deputationer*
> Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 3 deputationer, der mundtligt har redegjort for deres holdning til lovforslaget.
>
> *Samråd*
> Udvalget har stillet 4 spørgsmål til transportministeren og 1 spørgsmål til miljøministeren til mundtlig besvarelse, som disse har besvaret i 3

samråd med udvalget henholdsvis den 21. maj 2021, den 25. maj 2021 og den 27. maj 2021.

Spørgsmål
Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 187 spørgsmål til transportministeren og 1 spørgsmål til miljøministeren til skriftlig besvarelse, hvoraf transportministeren har besvaret 179 spørgsmål og miljøministeren har besvaret 1 spørgsmål. De øvrige spørgsmål forventes besvaret inden 2. behandling.
…"

Under lovforslagets andenbehandling i Folketinget den 1. juni 2021 blev en række af de betænkeligheder vedrørende projektet, der var fremsat, drøftet:

"…
(Ordfører)
Torsten Gejl (ALT):
…

En anden grund til at vente med at vedtage anlægsloven til Lynetteholm er, at anlægget af Lynetteholm ifølge Dansk Hydraulisk Institut vil reducere saltgennemstrømningen gennem Øresund til Østersøen, og derfor burde man efter Alternativets mening lave en høring med landene omkring Østersøen. Dansk Hydraulisk Institut siger, at saltgennemstrømningen bliver reduceret med 1/4 pct., men der er videnskabsfolk, f.eks. ph.d. Morten Holtegaard, der siger, at de udregninger er stærkt fejlbehæftede. Tilbage står vi, der ikke ved noget om oceanografi, og vi ved ikke helt, hvad vi skal mene.
Til gengæld har Alternativet sendt et brev til landene omkring Østersøen for at høre, om de er interesserede i at blive hørt i forhold til en potentiel reduktion af saltgennemstrømningen i Øresund, og det er der flere lande der er. Det er jo endnu et argument for at sætte lovgivningen på standby.
…

(Ordfører)
Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Et så stort anlægsprojekt må og skal behandles grundigt og ordentligt. Det er desværre bare ikke det, vi er vidne til i disse uger. Men det er ikke kun os i Enhedslisten og Alternativet, der er bekymrede for konsekvenserne af Lynetteholm. Det samme er vores svenske naboer. De er yderst kritiske over for konsekvenserne for havmiljøet og den ændrede saltvandsindstrømning til Østersøen, og de har i den forbindelse sagt, at samrådsprocessen om de miljømæssige konsekvenser, jævnfør Espookonventionen, hverken er fyldestgørende eller afsluttet, da de ikke føler sig overbevist om, at de fremlagte modelberegninger og miljøvurderinger er rigtige.
Den bekymring er nu også ved at brede sig, og selv om den danske regering slet ikke har ment, at det egentlig var relevant at spørge dem, så har både Finland og Polen nu også selv bedt om yderligere oplysninger om miljøkonsekvenserne af Lynetteholm, mens Litauen sågar har bedt

om, at der faktisk startes en samrådsproces med henvisning til Espookonventionen. Samtidig har HELCOM-samarbejdet, som har til formål at skabe et sundt havmiljø i i Østersøen, netop oplyst, at de på deres næste møde, torsdag og fredag i denne uge, altså samme dag, som anlægsloven skal tredjebehandles her i Folketinget, også skal forholde sig til Lynetteholm og dens konsekvenser
…

Transportministeren (Benny Engelbrecht):
Tre tekniske gennemgange i Transportministeriet, fire samråd vedrørende lovforslaget, derudover ét samråd på almindelig del, én eksperthøring arrangeret af Transportudvalget og foreløbig 188 spørgsmål til lovforslaget. Jeg gentager lige: tre tekniske gennemgange, fire samråd, én eksperthøring, 188 spørgsmål. Det har behandlingen af dette lovforslag indtil videre givet anledning til.
Man kan så spørge sig selv, hvorfor jeg vælger at bære yderligere ord til bunken ved at tage ordet her til andenbehandlingen af lovforslaget. Det gør jeg, fordi jeg mener, at der *er* svaret på de bekymringer, der har været rejst til projektet, også de bekymringer, der har været rejst her på talerstolen ved andenbehandlingen. Ingen kan med rimelighed sige, at sagen mangler at blive belyst. Informationsniveauet er så højt, at intet nu burde være til hinder for, at man kan tage politisk stilling til sagen. Og det er i øvrigt, uanset om man så ønsker at stemme for anlæg af Lynetteholm eller imod anlæg af Lynetteholm, for man er selvfølgelig også velkommen til at nå til den konklusion, at man ikke vil stemme for.
…

Lad mig så tage fat på et andet punkt, som også giver anledning til spørgsmål, bl.a. også her i salen i dag, nemlig Sverige og Espoo. Der har fra flere sider været spurgt ind til, hvordan vi kan vedtage nærværende anlægslov i en situation, hvor Espooprocessen endnu ikke er overstået med svenskerne. Der har også været spurgt ind til, hvorfor der ikke er foretaget Espoohøring af andre lande. For nu at tage det sidste først:
I min besvarelse af samrådsspørgsmål A fik jeg lejlighed til at besvare, hvorfor de øvrige lande omkring Østersøen ikke var blevet hørt i forbindelse med behandlingen af det bagvedliggende miljøgrundlag til Lynetteholm. I den forbindelse havde jeg indhentet en udtalelse fra miljømyndighederne, Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen, som i en samlet udtalelse redegjorde for forløbet. Udtalelsen fremgår af mit talemanuskript, som jeg oversendte til udvalget i forbindelse med min besvarelse af spørgsmål nr. 169. Her kan man læse, at det var miljømyndighedernes vurdering, at det virkede helt usandsynligt, at der kunne være grænseoverskridende påvirkninger i Tyskland og Polen ved etablering af en halvø i Københavns Havn. Vi er også på de tekniske gennemgange af By & Havn og ikke mindst af deres rådgivere blevet oplyst, at der muligvis kan være en vis påvirkning for Sverige i forbindelse med klapning af materialer i Køge Bugt, men at der herudover ikke vil være nogen effekter.
Jeg kan derfor ikke se, hvordan det skulle påvirke andre lande negativt, når de i forhold til Sverige ligger længere væk. Det ændrer dog ikke ved det faktum, at jeg er opmærksom på, at andre lande har henvendt sig, efter at de har modtaget en bekymringsskrivelse fra et parti i dette Ting, som hr. Torsten Gejl nævnte at have sendt. Men som jeg også op-

lyste under min besvarelse af samrådsspørgsmål A, er der sendt oplysningsark ud til de andre lande.
I forhold til spørgsmålet om Espoosamrådsprocessen med Sverige er det de danske miljømyndigheders vurdering, at påvirkningen af svenske områder er begrænset. Til brug for min besvarelse af føromtalte samrådsspørgsmål A havde jeg anmodet By & Havn om at redegøre for de miljømæssige påvirkninger af Østersøen, hvis anlægsloven bliver vedtaget.
I den forbindelse handlede min tale om vandgennemstrømningen i Øresund, og den handlede om Lynetteholms blokerende effekt samt klapning i Køge Bugt. By & Havn vurderer, at Lynetteholms påvirkning af gennemstrømningen af Øresund på kort sigt og på lang sigt ikke vil have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da den ligger inden for den almindelige variation over årene. …
Som oplyst tidligere er en kopi af mit talemanuskript blevet oversendt til udvalget. Herudover kan jeg henvise til, at By & Havns rådgiver, DHI, ved en teknisk gennemgang den 25. maj i år samt i går på en ny teknisk gennemgang har redegjort for, hvorfor påvirkningen af Lynetteholm er minimal i forhold til vandgennemstrømningen…
… Vi fortsætter dialogen med svenskerne og besvarer alle spørgsmål, så længe svenskerne har behov for det. Men det er den samlede vurdering fra dansk side, at miljøpåvirkningerne er minimale, og at anlægsloven på den baggrund kan vedtages. Jeg henviser herudover til min besvarelse af spørgsmål til lovforslaget nr. 19, 31, 32, 96 og 139, og endelig henviser jeg til min besvarelse af spørgsmål nr. 7 til lovforslaget, hvor Trafikstyrelsen har oplyst om Espoosamrådene med de svenske myndigheder samt oversendt materiale fra samrådene, herunder referater.
…

Som også tidligere omtalt vedrørende Sveriges bekymring har Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen og saltkoncentrationen givet anledning til bekymringer, i forhold til om det er tilstrækkeligt belyst. Som også tidligere nævnt havde vi ved en teknisk gennemgang den 25. maj et oplæg ved By & Havns rådgiver, DHI, hvor der blev redegjort for, hvorfor påvirkningen af Lynetteholm er minimal i forhold til vandgennemstrømningen og i forhold til salt. Jeg kan i øvrigt henvise til min besvarelse af spørgsmål nr. 12. Her fremgår det bl.a., at DHI har oplyst, at – og jeg citerer:
»For transporten af salt er blokeringen 0,21-0,23%, hvilket udlignes ved en havvandstigning på 2 cm. De angivne estimater er udelukkende baseret på strømningen i Øresund. Tages der udgangspunkt i det nuværende estimat for havspejlsstigninger korrigeret for effekt af landhævning, vil effekten på vandgennemstrømningen udlignes efter 10 år og salttransporten efter 13 år ved en betragtning alene for Øresund.
De klimarelaterede havspejlsstigninger vil også påvirke strømningen i Storebælt og Lillebælt. Storebælt er af større betydning for udveksling af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Øresund. Betragter man alle tre danske bælter under et (Lillebælt, Storebælt og Øresund), vil man finde, at blokeringseffekten på udvekslingen med Østersøen reelt set vil blive udlignet ved en mindre havspejlsstigning end de ovenfor angivne. En udligning af effekten må derfor forventes opnået hurtigere og formentlig efter blot 5-6 år.

> De angivne estimater er med til at tydeliggøre, at effekten af Lynetteholm er lille, set i forhold til de klimarelaterede effekter som indtræder i de kommende år. Uddybning af sejlrenden syd for Middelgrunden, "Svælget", vil desuden have en lille kompenserende effekt for den reducerede gennemstrømning som følge af Lynetteholm.
> Det er alt i alt vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af vand og saltgennemstrømningen i Øresund, ikke forringer overfladevandområderne Nordlige Øresund, Køge Bugt og Østersøen 12 sm, da der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand.«
> …
>
> Som det er fremgået, er der blevet stillet mange spørgsmål ved behandlingen af dette lovforslag – og de er besvaret. Jeg synes, det er positivt, at der er stillet alle de spørgsmål, ikke mindst fordi Folketinget på den baggrund er i stand til at tage stilling til lovforslaget på et oplyst grundlag. …"

Lovforslaget blev tredjebehandlet den 4. juni 2021. Under den forudgående debat tog ordføreren for Enhedslisten, Rasmus Vestergaard Madsen, ordet. Han udtalte blandt andet:

> "…
> Transportministeren havde i går møde med den svenske miljøminister, og til trods for at transportministeren jo gentagne gange har forsøgt at berolige vores svenske naboer, må vi jo bare konstatere, at den svenske regering stadig ikke er betrygget i, at Lynetteholmen ikke vil få fatale konsekvenser for havmiljøet i Øresund og saltvandsindstrømningen til Østersøen. Og den svenske miljøminister er i den forbindelse kommet med en ret klar besked til os i det danske Folketing om, at man fra den svenske regerings side opfordrer til, at Folketinget *ikke* vedtager L 220, før de fulde miljøkonsekvenser er fuldt belyst.
> …"

Den 4. juni 2021 vedtog Folketinget med 85 stemmer for og 12 imod anlægsloven om Lynetteholm (lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm). For stemte Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Inger Støjberg, og imod stemte Enhedslisten, Nye Borgerlige, Alternativet, Sikandar Siddique, og Susanne Simmer. Af loven fremgår blandt andet følgende:

> **"§ 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 ikkerensningsegnet forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj.
> 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 oplukke-

lig 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 arbejdskaj.
6) Foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden (Svælget).
7) Foretage klapning 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.
…

§ 3. Projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet og 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.
…

§ 20. Transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf og afgørelser truffet i medfør heraf.
Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om udførelse af tilsyn efter stk. 1."

2.5. Miljøundersøgelser, herunder tredjepartsgranskningen, og andre oplysninger efter vedtagelsen af anlægsloven

Også efter vedtagelsen af anlægsloven var processen omkring vedtagelsen og de oplysninger, der var tilgået Folketinget i den forbindelse, genstand for drøftelse, ligesom der af både nogle professorer og fra politisk hold blev sat spørgsmålstegn ved de foretagne miljøundersøgelser. Som følge heraf har projektet flere gange været genstand for omtale og kritik både i medierne og i Folketinget, jf. nærmere nedenfor.

Som led i Espoo-processen med de svenske miljømyndigheder, jf. herom afsnit 2.6 nedenfor, afgav DHI den 2. september 2021 et memo til By & Havn om tredjepartsgranskning af DHI's opdaterede Øresundsmodel. Det hedder i memoet blandt andet:

> "Der er et ønske fra de svenske myndigheder om at udføre en tredjepartsgranskning af Lynetteholms potentielle blokering af saltvandsindtrængningen i Østersøen, og et behov for at få bekræftet, at den af DHI opstillede hydrauliske model er tilfredsstillende til at kvantificere påvirkningen af vand og salttransporten igennem Øresund, som følge af Lynetteholmopfyldningen (blokeringen). For at imødekomme dette ønske, giver dette memo en beskrivelse af hvorledes denne granskning kunne tænkes udført.
>
> DHI A/S (DHI) anbefaler en åben proces i forhold til, hvem der skal udføre tredjepartsgranskningen af DHIs hydrauliske Øresundsmodel opdateret/udarbejdet til Lynetteholmprojektet. De relevante spillere, der kunne komme på tale, kan fordeles på tre typer:
>
> 1. Ekspertrådgivere indenfor hydraulik, typisk institutioner der yder forskningsbaseret rådgivning såsom Deltares i Holland og HR Wallingford i England.
> 2. Rådgivende ingeniører med specialistkompetencer indenfor hydraulik som Artelia i Frankrig og Arcadis i Holland.
> 3. Nationale forskningsinstitutter med indgående kendskab til de hydrauliske forhold i Østersøen som f.eks. Leibniz Institute for Baltic Sea Research (IOW) i Tyskland.
>
> Alle de foreslåede firmaer er internationalt anerkendte og må anses som værende egnet til denne eksterne kvalitetssikring. DHI anbefaler dog Deltares som oplagt ekspertrådgiver til granskningen grundet (1) deres utallige afviklinger af hydrauliske opgaver i verdens mest komplekse estuarier og andre vandområder, ofte på tværs af landegrænser, (2) deres ekspertise indenfor numerisk modellering, herunder at de selv har udviklet deres egen kommercielle hydrauliske software (Delft3D), og (3) deres årelange erfaringer med rollen som gransker. Kombinationen af det indgående kendskab til både de fysiske processer og numerikken, der opnås ved at opbygge kommercielle modeller, efterlader reelt Deltares tilbage som den mest egnede kandidat.
> …
>
> Scope er efter DHI's opfattelse Lynetteholms påvirkning af gennemstrømningen i Øresund og kun sekundært vandudvekslingen gennem bælterne mellem Nordsøen og Østersøen.
> …
>
> Det udvalgte firma vil få adgang til alle relevante DHI rapporter som beskriver opsætningen, baggrundsdata, anvendelsen og resultater fra den hydrauliske Øresundsmodel udarbejdet til Lynetteholmen. Da rapportering er forfattet på dansk, anbefales det at DHI udarbejder en sammenfattende rapport på engelsk med de afgørende elementer som

faciliterer granskningen. Denne rapport tænkes i størrelsesorden 50 sider med illustrationer.

DHI vurderer, at det ikke er nødvendigt at udlevere selve den numeriske model, som baserer sig på DHIs MIKE software - særskilt i lyset af, at det udvalgte firma ikke kan antages at anvende MIKE software.

Såfremt det udvalgte firma efter granskningen måtte have et behov for at komme til DHI for at diskutere med projektholdet samt ved selvsyn at testprøve modellen, ville dette naturligvis kunne imødekommes.

Granskningen vil især tage udgangspunkt i følgende elementer af opsætningen og afviklingen af den hydrauliske model:
…

- De drivende kræfter (randbetingelser for salt, temperatur, vandstand og strøm, bølger, vind…) herunder også om usikkerheden i modellens randdata vurderes i den endelige konklusion om miljøpåvirkninger
- Den valgte tidsperiode er repræsentativ og tilstrækkelig for at imødekomme langsigtede forandringer i strømforholdene
- Kvaliteten af kalibrering og validering af modellen i Øresund (strøm, vandstand, salt, temperatur…)

Om der er usikkerheder i modelmetoden af tilstrækkelig stor betydning til at kunne ændre nævneværdigt på den estimerede blokering og dragne konklusioner.

Granskningen vil også omfatte modelresultater herunder en verifikation af de numeriske studiers hovedkonklusioner baseret på konsekvenser, som alene skyldes påvirkningen af Lynetteholm. Det udvalgte firma vil særskilt skulle forholde sig til om modellen giver tilstrækkeligt belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25%.

Såfremt granskningen medfører afvigelser fra DHIs hovedkonklusioner, vil omfanget af forandringerne på miljøpåvirkningen også skulle bedømmes.

Det forventes, at granskningen kan udføres med ca. en måneds varighed."

Den 7. december 2021 anmodede By & Havn Deltares om at udføre en tredjepartsgranskning af DHI's rapport af november 2020.

Den 24. januar 2022 afgav DHI et memo til Deltares og By & Havn med titlen "Clarifications and replies to Deltares review comments". Memoet var affattet på engelsk, men foreligger i sagen i en delvis oversættelse. Det hedder i det oversatte memo blandt andet:

”Dette lille notat indeholder nogle yderligere oplysninger og svar på spørgsmål og anmodninger fra Deltares under review-mødet 18-01-2022 og den opfølgende e-mail af 19-01-2022.

2018 som et repræsentativt år

Den blokerende effekt fra Lynetteholm-indvindingen på vand- og saltudvekslingen med Østersøen over Drogden-tærsklen er vurderet ud fra en helårsmodellering (12 på hinanden følgende måneder). Brugen af et helt år sammenlignet med tidligere vurderinger af blokeringseffekterne (f.eks. 72 dages periode for Øresundsforbindelsens VVM) indebærer, at vurderingsresultatet er mindre følsomt over for den faktiske periode, der anvendes, da hvert år inkluderer adskillige ind- og udstrømningshændelser af typisk 3-7 dages varighed og følger en sæsonmæssig variation, og kun med mindre mellemårlig variation.

Valget af 2018 som et typisk designår er blevet kontrolleret ud fra følgende overvejelser:

- Den kontinuerlige 12-måneders periode skal afspejle den typiske årlige nettogennemstrømning (nettostrøm) gennem Øresund. Denne nettostrøm er blevet modelleret til 189 km3/år for perioden 2002-2019. Nettostrømmen for 2018 er 175 km3/år, så mindre end 10% afvigelse fra det langsigtede gennemsnit, hvilket er inden for den normale mellemårlige variation.

- De 12 måneder bør have både svage og stærkere gennemstrømningshændelser med indstrømning og udstrømning gennem Øresund. Figur 2 af den øjeblikkelige gennemstrømning i 2018 viser en lighed med andre år (figur 1) uden for lange perioder med stagnerende gennemstrømning.

…

- Det valgte år skal også være repræsentativt med hensyn til MBI-hændelser (Major Baltic Inflow), dvs. hvor større mængder saltvand med middel til høj saltholdighed (over >17 psu) strømmer ind gennem de danske stræder (Øresund, Storebælt og Lillebælt) og sørger for fornyelse af ilten (ventilation) i de dybere dele af Østersøen. Fra litteraturen (Mohrholz 2018) ved man, at disse hændelser (med DS5-definition) forekommer 0-3 gange om året, med et gennemsnit på 1,0 MBI hvert år, og at de hovedsageligt finder sted i november-januar. For året 2018 estimerer Morholz (se link) to større indstrømningshændelser:

    - En lille/mellemstor MBI-hændelse (i henhold til DS5-definitionen): 27. september - 4. oktober, startende allerede 11. september i Øresund.
    - En mellemstor indstrømningshændelse (opfylder ikke helt DS5-definitionen): 8.-11. december, starterende allerede 30. november i Øresund)

2018 opfylder således de vigtigste betingelser for at være en typisk periode til vurdering af den blokerende effekt af Lynetteholm-(land)indvindingen.

Konfidensinterval for blokeringsestimater

3D-modelleringssoftwaren MIKE 3, der blev brugt til at vurdere Lynetteholm-blokeringen, er den samme software, som blev brugt til at vurdere blokeringen af Øresundsforbindelsen, dog i en opdateret version (opdateringer udgives hvert år). Mange af parameterindstillingerne er også ens i de to modelopsætninger.

Derfor kan konfidensintervallet for blokeringsestimaterne for Lynetteholm-vurderingen overføres fra Øresundsforbindelsens modelleringsresultater. I undersøgelsen af Øresundsforbindelsen blev konfidensintervallet fastlagt ved hjælp af en Monte Carlo-metode, hvor forskellige nøgleparametre (bundmodstand, strømhvirvelkoefficient, grænsebetingelser, forbindelsesrepræsentation osv.) blev ændret inden for deres normale interval, som er kendt fra faglitteraturen og fysikken, og effekten på det ikke-kompenserede blokeringsmåltal blev vurderet (modellering af både reference og scenarie for hver Monte Carlo-case). Resultatet var et 95%- konfidensinterval på ±0,25% for den ikke-kompenserede centrale blokeringsværdi på 0,5%. Det svarer til en relativ 95%-konfidens af 50% for det centrale kompensationsmåltal.

Hvis man overfører dette resultat til Lynetteholm-vurderingen, vil 95%-konfidensintervallet for den fundne centrale blokeringsværdi på 0,23% svare til ±0,12%, hvilket betyder, at blokeringen vurderes til at ligge inden for intervallet 0,11-0,35% med 95% sandsynlighed.

Derudover er det vigtigt at bemærke, at Øresundsforbindelsen indeholdt både elementer af landindvinding (ved Københavns lufthavn og den kunstige ø Peberholm) og påvirkning fra bropiller, som var en del af Monte Carlo-casene. Da Lynetteholm-modelleringen kun har blokeringen fra (land-)indvindingen, og denne er bedre repræsenteret med endelige elementers versionen af MIKE3, kan den ovenfor estimerede usikkerhed på ±0,12% derfor i virkeligheden være lavere.

Blokeringsmåltal for Øresundsforbindelsen

Grænserne for blokeringen af Øresundsforbindelsen før kompensation (maksimalt 0,5%) og efter kompensation (nulløsningen med 0% ±0,25%) var et resultat af anlægsloven for forbindelsen, som specificerede, at påvirkninger af Østersøens (og Øresunds) miljø skulle undgås. Kravet om en nulløsning var en passende tilgang til at sikre dette i den daværende situation, før konsekvenserne af klimaforandringerne blev forstået.
…

Grænsebetingelserne udtrækkes fra DKBS2-modellen til vertikale dfs2-felter med 44 elementer langs den horisontale akse og en vertikal opløsning på 1 m ved den nordlige grænse. Et eksempel på grænsebetingelserne for salt er vist i diagrammet nedenfor. Tværsnittet er vist i fi-

gur 4 i retning mod Øresund. Grænseoplysningerne er angivet i tidsintervaller pr. time.
…

Et lignende diagram er vist i figur 5 for den sydlige grænse i retning mod Øresund. Dfs2-felterne ved denne grænse er tydeliggjort med 27 horisontale elementer og en vertikal opløsning på 1 m. Ved denne grænse er informationerne også givet i tidsintervaller på timebasis.
…

Lignende grænseoplysninger er angivet for strømhastigheden og vandtemperaturen. Grænsevandstandene er specificeret som linjetidsserier, der er trukket ud af DKBS2-modellen.

Lynetteholm-modellen er bygget på erfaringerne fra Øresundsforbindelsesmodellen og DKBS2-modellen. Modelkalibreringen var fokuseret på vandstandsvariationen, der afspejler dynamikken i Øresund, da denne information er tilgængelig for mange lokaliteter i hele modelleringsperioden. Desuden blev modellen kalibreret med observationer af saltholdighedsprofiler syd for Ven og i Køge Bugt. De parametre, der blev justeret, var primært bundruheden og den vertikale skaleringsfaktor for spredning. Men den anvendte vandstandsbetingelse ved den nordlige grænse blev også justeret (korrigeret) baseret på vandstandsfejlene beregnet som forskellen mellem de observerede og modellerede vandstande ved Hornbæk og Viken (Figur 6 og Figur 7). Desuden blev den dybe kanalsbatymetri nord for Ven justeret (udjævnet) for at reducere virkningen af kunstige ujævnheder, der blokerer for indstrømning af saltvand nær bunden.
…"

Trafikstyrelsen afgav den 3. maj 2022 en orientering om tredjepartsgranskningen til Transportministeriet med kopi til By & Havn. Det hedder i orienteringen blandt andet:

"I forbindelse med Espoo-processen omkring Lynetteholm blev det aftalt mellem Danmark og Sverige at foretage en 3. parts granskning af model og beregninger i forhold til Lynetteholms påvirkning på saltgennemstrømningen i Øresund.

Granskningen er nu gennemført ved det uafhængige hollandske institut Deltares, og et udkast til granskningsrapport… er blevet fremsendt den 22. marts 2022 og drøftet i Espoo-regi 5. april 2022.

Trafikstyrelsen har nu modtaget de svenske myndigheders skriftlige tilbagemelding, som er gengivet i sin helhed nedenfor.

Overordnet set udtrykker de svenske myndigheder tilfredshed med granskningen.
…

> Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af kommentarerne fra de svenske myndigheder, at rapporten vedrørende 3. parts granskning fra Deltares er tilfredsstillende og derfor kan fremsendes i en endelig version.
>
> Granskningen anses dermed for afsluttet.
>
> Det skal bemærkes, at Länstyrelsen henviser til, at Deltares' rapport påpeger, at Lynetteholm i værste fald kan have en påvirkning af vandgennemstrømningen/saltudvekslingen gennem Øresund på op til 0,5 % samt at havstandsstigningen ikke kan ses som en mitigerende foranstaltning. Trafikstyrelsen finder, at dette forhold bør belyses yderligere."

Om høringssvarene fra de svenske myndigheder henvises til afsnit 2.6 nedenfor.

Deltares afgav herefter den 13. maj 2022 sin endelige rapport med titlen "Independent review of the Hydrodynamic Studies on the impact of Lynetteholm on exchange of water and salt through Øresund". Det hedder i den danske oversættelse af Deltares' rapport " blandt andet:

> "**1.2 Struktur for gennemgangen**
>
> 1.2.1 Mål og rammer
> Målet med den uafhængige gennemgang er at evaluere metodik, udførsel af modellering, fortolkning af resultaterne og de afledte konklusioner i de hydrodynamiske undersøgelser med hensyn til indvirkningen at Lynetteholm på udskiftningen af vand og salt gennem Øresund.
> …
>
> I By & Havns præsentation blev rammerne for gennemgangen defineret som følger:
>
> 1. Påvirkningen af Lynetteholm på udskiftning af vand og salt gennem Øresund (blokerende effekt).
> 2. Beregningsgitteret (dybhavsmåling, position for nord- og sydgrænserne af modellen, løsning af beregningsgitteret, konsekvens i strukturerne for at eliminere effekten af numerisk støj...).
> 3. Drivkræfterne (grænseværdier for salt, temperatur, vandniveau og strøm, bølger, vind...) inklusive hvorvidt usikkerheden i modellens grænsedata vurderes i den endelige konklusion om miljømæssig påvirkning.
> 4. Den valgte tidsperiode er repræsentativ og tilstrækkelig for at kunne rumme langsigtede ændringer i aktuelle forhold.
> 5. Kvaliteten af kalibrering og validering af modellen i sundet (strøm, vandniveau, salt, temperatur...).
>
> Disse rammer blev aftalt af de svenske og danske myndigheder.
>
> 1.2.2 Modtaget input
> …

Af DHI-rapporterne fra By & Havn beskriver den første rapport … ('DKBS2-rapporten') modelopsætningen og valideringen af den opdaterede numeriske model i storskala for Bælthavet og Østersøen, DKBS2-modellen. Denne model anvendes i hindcasting- og prognose-tilstand som en del af DHI's vandprognosetjeneste. Modellen er anvendt for perioden 2008-2017 (10 år) for at demonstrere modellens evne til at simulere vandstandsvariationer, cirkulation og lagdeling i systemet.

Den anden rapport ('Øresundsrapporten') … er den vigtigste rapport til gennemgangen. Denne rapport beskriver det modelleringsarbejde, der er udført for at vurdere virkningen af to versioner af hovedforslaget til Lynetteholm på de lokale hydrodynamiske forhold (vandstand, strømme, saltholdighed, temperatur, bølger) og udvekslingen af vand og salt mellem Østersøen og Kattegat gennem Øresund. Dette er gjort ved at sammenligne beregningsresultaterne af en detaljeret Øresundsmodel for de to Lynetteholm-varianter og den eksisterende situation for året 2018. Grænsebetingelserne for 2018 er opnået ved hjælp af DKBS2-modellen. Påvirkningen på udvekslingen af vand og salt gennem Øresund præsenteres i form af en blokeringsparameter, der er bestemt ud fra beregningsresultaterne.
…

7 Sammenfatning af fund

Gennemgangen vil blive afsluttet med en redegørelse af de vigtigste begrænsninger og usikkerheder i de gennemgåede undersøgelser. Dernæst gives de endelige konklusioner af gennemgangen af de hydrodynamiske undersøgelser med henvisning til udvekslingsstrømmene gennem Øresund sammen med nogle anbefalinger.

7.1 Diskussion af indvirkningen Lynetteholm

I diskussionen af indvirkningen af Lynetteholm på udskiftningen af vand og salt, adresserer vi tre vigtige begrænsninger og usikkerheder i de hydrodynamiske undersøgelser.

Den første begrænsning er, at tilgangen baseret på Øresund-modellen med identiske grænseværdier for referencesituationen og de primære forslag for Lynetteholm, i princippen kun er valid, når den blokerende effekt på grund af Lynetteholm er ubetydelig. Graden som en ikke-ubetydelig blokerende effekt vurderes til er på grundlag af Øresund-modellen med faste grænseværdier konservativ og vil ikke være nyttig information til fortolkningen af resultaterne. Rapporterne med de hydrodynamiske undersøgelser gav ingen indsigt i dette. Det kan dog have være adresseret i tidligere undersøgelser eller litteratur. Ellers kan det undersøges i en følsomhedsundersøgelse med DKBS2-modellen.
Det andet emne er forbedringen af modelstrukturen, kalibrering og verificering af Øresund-modellen og DKBS2-modellen. Forbedringen kan delvis rettes imod rapportering af modelstrukturen, kalibrering og verificering. Bemærk aten vurdering af de oprindelige input- og outputfiler for de anvendte numeriske modeller ikke kan erstatte dokumentation, da rapporten bør indeholde dokumentation for de trufne valg. En bedre

rapportering bør bidrage til at indgyde mere tillid til modellernes kvalitet.

En anden sag er verificeringen af transporterne i Øresund-modellen. Hvis vi antager, at ingen strøm- eller transportmålinger var tilgængelige for 2018, kan anvendelsen af den samme metode for et andet år, hvor sådanne målinger er tilgængelige, indgyde tillid til modellens ydeevne, f.eks. ved at vise at kalibrering af vandniveauer og vandniveaustigninger og visse aspekter af salinitet er tilstrækkelig til at opnå korrekt vand- og salttransporter.

For det tredje kan resultaterne af de hydrodynamiske undersøgelser angående indvirkningen af Lynetteholm på udskiftningen af vand og salt måske også drage nytte af et forbedret (og muligvis reduceret) skøn af sikkerhedsintervallet på 95%. Dette kan måske opnås med en kvalitativ tilgang, ved at overveje den originale Monte Carlo-tilgang for Øresundsforbindelsens modellering og skøn af effekten fra f.eks. en mere detaljeret model og længere simuleringsperioder. Eller alternativt ved at gentage Monte Carlo-tilgangen. Når det er påkrævet, er der stadig adskillige muligheder for at skabe større tillid til resultaterne. Dog kan vi ikke skønne, hvorvidt de involverede anstrengelser vil være proportionelle til forbedringen af resultaterne. Det afhænger også af omfanget af den blokerende effekt, som vil blive opfattet som acceptable og/eller ubetydelige af de svenske og danske myndigheder.

7.2 Afsluttende konklusion

I denne gennemgang af de hydrodynamiske undersøgelser af indvirkningen af Lynetteholm på udskiftning af vand og salt gennem Øresund, er rapporten om de hydrodynamiske undersøgelser udført af DHI og yderligt materiale fremlagt som svar på spørgsmål til By & Havn og DHI blevet evalueret med hensigt til metode, struktur og verificering af modellering, fortolkningen af modelresultaterne og konklusionerne med hensyn til udskiftningen af vand og salt gennem Øresund.

De vigtigste resultater fra de hydrodynamiske undersøgelser af indvirkningen af Lynetteholm på udskiftning af vand og salt gennem Øresund er skøn af den blokerende effekt for gennemstrømning og salt i Drogden-renden på -0,19% og -0,24% for primære forslag 1 og 2 respektive med et 95% åsikkerhedsinterval på ±0,12% for Lynetteholm. Disse resultater er baseret på en relativ tilgang, hvor primær forslag 1 og 2 for Lynetteholm sammenlignes med referencesituationen ved brug af en 3D numerisk model for Øresund og betingelserne i 2018. 95% sikkerhedsintervallet på ±0,12% for Lynetteholm er halvdelen af ±0,25% sikkerhedsintervallet fastlagt i Øresundsforbindelsens modellering. Bemærk at dette resultat adskiller sig en smule fra reduktionen rapporteret i miljøkonsekvensanalysen på 0,23-0,25% for den samlede gennemstrømning gennem Øresund og 0,21-0,23% for salttransporter for primære forslag 1 og 2 respektive, fordi disse værdier var baseret pa et andet tværsnit.

De primære resultater fra gennemgangen er som følger:

- Den blokerende effekt defineret i de hydrodynamiske undersøgelser er en passende målestok for udskiftningen af vand og salt gennem Øresund. Bemærk at den blokerende effekt bliver negativ, når udskiftningen svækkes, og positiv når udskiftningen stiger.
- Tilgangen baseret på Øresund-modellen med identiske grænseværdier for referencesituationen og de primære forslag for Lynetteholm er valide, så længe Lynetteholm ikke påvirker de hydrodynamiske forhold positionerne med de åbne grænser.
- Modellernes struktur og kalibrering er ikke veldokumenteret, men løsningen, de modellerede processer og drivningstypen er passende til formålet.
- Verificeringen af modellerne er ikke fuldstændig, især en verificering af strømme eller transporter gennem Øresund mangler i Øresund-modellen. Den yderligere sammenligning i løbet af gennemgangen af den beregnede udskiftning af vand og salt gennem Øresund til globale tal fra litteraturen understøtter, at modellen og de valgte betingelser for 2018 er passende til evaluering af den blokerende effekt of Lynetteholm.
- Baseret på det foregående anses den blokerende effekt på -0,19% og -0,24% for primære forslag 1 og 2 ved Drogden-renden fastslået i de hydrodynamiske undersøgelser for et realistisk resultat. Baseret på gennemgangen mener vi, at et 95% sikkerhedsinterval på ±0,25% er mere rimeligt.

Det er uden for gennemgangens rammer at evaluere, hvorvidt de fastslåede blokerende effekter er acceptable og/eller ubetydelige eller ej.

I tilfælde af, at ovenstående skøn af den blokerende effekt og sikkerhedsinterval ikke anses for fuldt acceptable og/eller ubetydelige, kan det blive nødvendigt med yderligere dokumentation. I denne anledning kan følgende forslag fremsættes.

- Det kan være nyttigt at finde ud af til hvilken grad den anvendte tilgang baseret på Øresundmodellen med faste grænseværdier er konservativ eller ej, enten fra tidligere undersøgelser eller litteratur eller fra følsomhedsundersøgelse med DKBS2-modellen.
- Det kan være nyttigt at forbedre rapporteringen af modelstrukturen, kalibrering og verificering. Dette kan bidrage til at indgyde større tillid til kvaliteten af modellerne. I særdeleshed bør verificering af transporterne i Øresund-modellen overvejes. En sådan verificering for 2018 eller for et andet år kan forbedre tilliden til modellens ydeevne, f.eks. ved at vise at kalibrering af vandniveauer og vandniveaustigningsgrad og visse aspekter af salinitet er tilstrækkelig til at indhente korrekte vand- og salttransporter.
- Et 95% sikkerhedsinterval mindre end ±0,25% er måske opnåeligt, men det vil kræve yderligere dokumentation.

Ud over skønnene af den blokerende effekt for vand og salt præsenterede de hydrodynamiske undersøgelser to måder at sætte den blokerende effekt for vand og salt på grund af Lynetteholm i perspektiv: en sammenligning med 'nulløsningen' for Øresundsforbindelsen, og en sammenligning med effekterne af havniveaustigning.

På den første måde sammenlignede de hydrodynamiske undersøgelser den skønnede blokerende effekt for Lynetteholm med det anvendte blokeringskrav i nulløsningen for Øresundsforbindelsen. På daværende tidspunkt var kravet, at blokeringen var mindre end 0,1% med et 95% sikkerhedsinterval på ±0,25%. Dette fortolkes som, at den blokerende effekt som defineret i den aktuelle undersøgelse er højere end -0,1% ±0,25%. De hydrodynamiske undersøgelser konkluderede, at den accepterede usikkerhed for nulløsningen dermed er højere end den skønnede blokerende effekt for Lynetteholm.

I *gennemgangen* fremsættes følgende bemærkninger:

- Vi mener, at en sådan sammenligning kan være nyttig, hvis det kan bekræftes, at de daværende krav stadig er valide, f.eks. med senere langsigtet overvågning (fra 2000 til nu) af effekterne fra Øresundsforbindelsen.
- I betragtning af den blokerende effekt fra primær forslag 1 på -0,19% med et 95% sikkerhedsinterval på ±0,25% eller den blokerende effekt for primær forslag 2 på -0,24% ±0,25% vil en sandsynlighedserklæring være mere passende til sammenligning med kravet for nulløsningen på bedre end -0,1 ±0,25% end at sige, at den accepterede usikkerhed af nulløsningen er højere end den skønnede blokerende effekt for Lynetteholm.
- NB. Et blokeringskrav på 0% ±0,25% er også blevet nævnt for nulløsningen ….

På den anden måde præsenterede de hydrodynamiske undersøgelser en sammenligning med de skønnede effekter af havniveaustigning på udskiftningen af vand og salt gennem Øresund. Simuleringer blev foretaget for den eksisterende situation og de to primære forslag med Øresundmodellen, hvor alle vandniveauer blev hævet med 2 cm. Hvis vi antager en havniveaustigning på 1,55 mm pr. år, var den blokerende effekt på grund af Lynetteholm forventet at blive udlignet efter en periode på 10 år. For salt var den blokerende effekt forventet at blive udlignet efter en periode på 25 år. Det blev understreget, at scenarioer for havniveaustigning var beregnet til sammenligning af omfanget og ikke som et formildende tiltag.

I *gennemgangen* blev følgende bemærkninger fremsat:

- Vi har tvivl om tilgangen, eftersom havniveaustigning kun var et aspekt af klimaforandringer. Andre aspekter som Nordsøforhold, vindklima, nedbør, flodafløb og endda vandkvalitet og økologiske processer kan også ændre sig og føre til anderledes resultater.
- Med brug af samme data skønner vi, at for gennemstrømning er ~8 og 10 år nødvendige for at opveje effekten af henholdsvis primære forslag 1 og 2 og for salt er ~10 og 12 år nødvendige for at opveje effekten af henholdsvis primære forslag 1 og 2.
- Hvis vi antager, at skønnene er korrekte, kan det fortolkes, som om Lynetteholm absorberer cirka 10 år af (autonom) forbedring af udskiftningen af vand og salt gennem Øresund på grund af klimaforandringer.
- Men når man tager tvivlen om tilgangen i betragtning, er de aktuelle konklusioner baseret på scenarioer om havniveaustigning ikke

> overbevisende og bør ikke anvendes uden yderligere dokumentation."

Den 31. maj 2022 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance en aftale om tilpasning af Lynetteholm og forundersøgelse af stormflodssikring. Tilpasningen skulle ske, da man efter blandt andet svensk opmærksomhed om spørgsmålet havde opgivet klapning i Køge Bugt.

Det hedder i aftalen blandt andet:

> "… Den gennemførte miljøkonsekvensvurdering giver ikke anledning til bekymring, men der har været rejst opmærksomhed om klapning fra de svenske myndigheder og andre aktører, hvilket giver risiko for forsinkelser af projektet. Parterne er enige om, at denne tilpasning af projektet samlet set ikke skal indebære en øget risiko for at udløse den underskudsgaranti, som Københavns Kommune har stillet til rådighed for projektet.
>
> Parterne er på den baggrund enige om, at der ikke klappes mere materiale i forbindelse med anlægget af Lynetteholm. De havbundsmaterialer, der skal afgraves i forbindelse med anlæg af fase 2, indbygges i stedet i fase 1, der er under etablering og står klar til modtagelse af overskudsjord og havbundsmaterialer fra foråret 2023. Parterne noterer sig, at anlæg af fase 2 dermed udskydes med ca. et år, så fase 2 står klar til modtagelse af overskudsjord forventeligt i 2026.
> …
>
> Parterne noterer sig således, at ændringerne i henhold til anlægslovens § 4 skal screenes i forhold til miljøkonsekvensvurderinger og habitatvurderinger, og at myndighederne i denne forbindelse vil etablere en referencegruppe af uafhængige eksperter med forskningsmæssige kompetencer.
> ..."

Aftalen indebar, at der ikke skulle klappes mere havbundsmateriale i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholm. De havbundsmaterialer, der ville blive gravet op, skulle i stedet indbygges i Lynetteholms jorddepot. Det blev i forlængelse heraf besluttet at etablere den nævnte referencegruppe bestående af uafhængige eksperter, hvis opgave var løbende at følge effekterne af Lynetteholm-projektet og bistå Trafikstyrelsen i miljøvurderingen af projektændringerne. Referencegruppen bestod af fire professorer: Professor Katarina Elofsson, Aarhus Universitet, professor Lone Kørnøv, Aalborg Universitet, professor Stiig Markager, Århus Universitet, og professor Torben Joest Andersen, Københavns Universitet.

På baggrund af den politiske aftale igangsatte By & Havn arbejdet med udarbejdelse af en supplerende miljøkonsekvensrapport for den aftalte ændring af Lynetteholm-projektet.

Den 6. juli 2022 afgav DHI en rapport til By & Havn med titlen "Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøen". Det hedder i rapporten blandt andet (fodnoter udeladt):

> "**1 Indledning**
> …
> Anlæggets blokeringseffekt vil kunne afbødes ved hjælp af kompensationsafgravninger af havbunden andre steder i Øresund, således at anlægget og kompensationsafgravningerne totalt set udgør en nulløsning for gennemstrømningen i Øresund.
>
> Kompensationsafgravning har ikke tidligere været undersøgt, idet det i MKR af miljørådgiver … [Rambøll] er vurderet, at Lynetteholms påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen er ubetydelig i både anlægsfase og driftsfase.
>
> Eventuelle kompensationsafgravninger bør foretages tæt på Lynetteholm for at opnå uændrede strømforhold i så stort et område som muligt. Dog er udfordringen for lokale kompensationsafgravninger, at Øresunds strømningstværsnit er ganske stort i snittet øst-vest gennem Lynetteholm, hvorfor strømhastighederne er beskedne. Kompensationsafgravning i dette område vil derfor være mere omfattende for at opnå nulløsningen end ved uddybning i områder med generelt kraftigere strøm.
>
> Hovedformålet med dette studie er, gennem en række screeningsberegninger, at identificere behovet for kompensationsafgravning med henblik på at kunne opnå en nulløsning for gennemstrømningen. De udførte screeningsberegninger dækker en langtidsrepræsentativ periode på 4 måneder (1. januar - 1. maj 2018) med henblik på hurtigere at kunne spore sig ind på omfanget for kompensationsafgravning.
>
> I den indledende screening fokuseres der primært på uddybning af områder i den østlige del af Hollænderdybet, men da et sådan tiltag viste en utilstrækkelig effektivitet, blev fokusområdet efterfølgende rettet mod områder i Drogden renden nord for Øresundstunnellen.
>
> For et af de mest lovende scenarier gennemføres beregningen for et helt kalenderår, således at alle sæsonvariationer er inkluderet i estimatet. Den herved fundne blokeringsforskel efter 4 og 12 måneder anvendes efterfølgende til at korrigere de i screeningsscenarierne fundne estimater.
>
> **2 Sammenfatning**
> Lynetteholm har en mindre blokeringseffekt (~0,25%) på udvekslingen af vand og salt med Østersøen. Blokeringseffekten vil kunne reduceres eller elimineres helt ved at foretage kompensationsafgravning. Ved fuld

kompensation vil Lynetteprojektet være en nulløsning for udvekslingen af vand og salt med Østersøen.

Da kompensationsafgravning er en ekstra omkostning for projektet, er det formålstjenstligt med en screeningsanalyse, hvis hovedformål er at indkredse, hvad der skal til for at opnå en nulløsning, samt optimere effekten af kompensationsafgravning. Effekten af kompensationsafgravning kan vurderes ved at sammenholde den ændrede blokering (i %) per afgravet 1 million kubikmeter (Mm^3) i de undersøgte scenarier. I kompensationsafgravningerne for Øresundsforbindelsen blev der opnået en effektivitet på 0,19% per Mm^3.

Screeningsanalysen har anvendt samme modelværktøj som i den oprindelige analyse af blokeringen fra Lynetteholm projektet.

Der er blevet undersøgt ni kompensationsafgravningsscenarier. De første scenarier var fokuseret omkring Hollænderdybet, men effektiviteten var her blot omkring 0,02% per Mm^3. Fokus blev derfor rettet mod Drogden i området lige nord for tunneltraceet for Øresundforbindelsen. Her er det lykkedes at opnå en effektivitet på 0,14% per Mm^3. For at udligne blokeringseffekten må man derfor forvente at skulle kompensationsafgrave et sted mellem 1,5 – 2,0 Mm^3.

Screeningen viser, at der er et potentiale ved at afgrave i to områder lige nord for tunneltraceet for Øresundsforbindelsen. Det vil dog være nødvendigt med yderligere undersøgelser, såfremt der skal afgraves i området omkring Nordre Røse. Dels er Nordre Røse Fyr beliggende på lokaliteten, men der er også en række søkabler, som kan indsnævre området, hvori der reelt kan kompensationsafgraves. Endelig har den Blå Planet sit vandindtag beliggende i området. Ligeledes vil der være risiko for at gravespild fra uddybningen vil kunne påvirke Amager Strandpark, samt de to Natura 2000 områder ved Saltholm og Amager syd.

3 Baggrund og metode

3.1 Baggrund

I forbindelse med de store marine broprojekter i Storebælt og Øresund har der været stillet krav om at opnå en nulløsning for gennemstrømningen, i den forstand at projektet ikke må blokere for Østersøens udveksling af vand, salt og ilt med Kattegat. For Femern Bælt forbindelsen er tunnelprojektet også uden påvirkning på gennemstrømningen.

Der eksisterer dog ikke et fastlagt kriterie for, hvor lille blokeringseffekten kan være for at den kan betegnes som negligibel og dermed kategoriseres som en nulløsning.

Udvekslingen af vand mv. med Østersøen sker gennem de tre danske bælter: Lillebælt, Storebælt og Øresund. Som en tommelfingerregel vil vandudvekslingen være fordelt med 1/11 i Lillebælt, 7/11 i Storebælt og 3/11 i Øresund. En lokal blokeringseffekt på 0,5% i Storebælt vil derfor være mere signifikant for den samlede udveksling for Østersøen end en lokal blokering på 0,5% i Lillebælt eller Øresund.

Fordelingsnøglen betyder også at en estimeret lokal blokering i et af de tre bælter som en tilnærmelse kan skaleres med ovenstående fordelingsnøgle, når der vurderes på betydningen for den samlede udveksling af vand og salt med Østersøen.

I forbindelse med Øresundsforbindelsen blev der udført kompensationsafgravning med henblik på at opnå en nulløsning. Øresundsforbindelse var et ganske komplekst projekt, hvor der ud over tunnel og bro også blev skabt en ny kunstig ø Peberholmen, opfyldt i et område omkring lufthavnen og uddybet i en række adgangsrender i anlægsområdet. Endelig blev der uddybet i navigationsrenderne Drogden og Flinterenden. Den samlede afgravningsmængde for etablering af Øresundsforbindelsen udgjorde cirka 7,9 Mm^3, hvoraf "direkte" kompenserende uddybninger på to lokaliteter i Drogden udgjorde cirka 1,5 Mm^3
...

Efter kompensationsafgravning blev den resulterende blokering reduceret fra -0,5% gældende for opfyldningerne og bropillerne, til 0,14/ 0,16% for vand og salttransport (svag overkompensation …), idet der også blev indregnet nødvendige adgangskanaler og udretning af skibsruten i Flinterenden. Den resulterende blokering på 0,14/0,16% var inden for den vurderede usikkerhed på beregningen, og nulløsningskravet var derfor opfyldt. Effektiviteten af de 1,5 Mm^3 kompensationsafgravning var 0,19% per afgravede Mm^3.
…

5 Diskussion og konklusion
De i screeningsberegningerne undersøgte scenarier har vist, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at foretage kompensationsafgravning i Hollænderdybet. Den opnåede effektivitet på blokeringen i dette område er blot omkring 0,02% per Mm^3 afgravet havbund.

Et langt større udbytte kan opnås ved at grave i to områder i Drogden lige nord for Øresund tunneltraceet. I dette område er der opnået en effektivitet på 0,14% per Mm^3 for vandføring og for salttransport for scenarie 9. Dette er lidt lavere end hvad der blev opnået for Øresundsforbindelse (0,19% per Mm^3, både for vandføring og salttransport), hvilket skyldes at Øresundtunnellens trace sætter en begrænsning for, hvor der nu må afgraves, samt at de mest egnede områder til kompensationsafgravning allerede er udnyttet.

For at udligne blokeringseffekten af selve Lynetteholm må man derfor forvente at skulle kompensationsafgrave et sted mellem 1,5 – 2,0 Mm^3 i dette sydligere område.

De udførte beregninger har haft som hovedfokus at estimere hvor stort et afgravningsvolumen, der er nødvendigt for at kunne sikre en nulløsning. I beregningerne er der ikke taget hensyn til, at det kan være problematisk at afgrave i dele af de identificerede områder. I området ved Nordre Røse skal der tages hensyn til beliggenheden af Nordre Røse Fyr, samt en række søkabler. Ydermere har Den Blå Planet sit vandindtag i dette område.

> Det vil derfor være nødvendigt med yderligere undersøgelser, såfremt man ønsker at forfølge en nulløsning og kompensationsafgravning i dette område. Et første skridt vil være at få gennemført en detaljeret batymetrisk opmåling (pejling) med henblik på at bekræfte/forbedre modellens nuværende batymetriske grundlag. Dernæst bør der defineres en række respektafstande i forhold til de enkelte søkabler, vandindtag, Nordre Røse Fyr og tunneltraceet for Øresundsforbindelsen. Herefter vil det være muligt mere præcist at identificere, hvor der må kompensationsafgraves, samt gennemføre nye beregninger med henblik på at optimere effektiviteten af afgravningerne.
>
> Det skal også undersøges i hvilket omfang selve graveaktiviteten i forbindelse med uddybningen med dens sedimentspild og spredningen heraf kan påvirke Den Blå Planets vandindtag, Amager Strandpark samt de to Natura 2000 områder ved Saltholm og Amager syd.
>
> En effektiv kompensationsafgravning i form af en uddybning vil typisk resultere i en strømforstærkning både opstrøms og nedstrøms uddybningsområdet. I disse områder vil der derfor være en forøget risiko for erosion. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at der ikke vil ske erosion i områder med følsomme anlæg, eksempelvis søkabler. I områder hvor der uddybes, vil der i udgangspunktet ske en strømsvækkelse. Strømsvækkelsen er dog ingen garanti for, at der ikke sker erosion, idet dette vil være bestemt af den ny havbunds sedimentsammensætning. Er eksisterende havbund eksempelvis karakteriseret ved at indeholde et armeringslag, kan de underliggende lag eksempelvis være langt mere mobile og eksponerede for erosion."

By & Havn afgav den 16. september 2022 til Transportministeriet og Københavns Kommune et notat med titlen "Vandgennemstrømning i Lillebælt, Storebælt og Øresund i forhold til Østersøen og Lynetteholm". Det hedder i notatet blandt andet:

> "Af DHI's rapport "Anlæg af Lynetteholm - Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudveksling med Østersøen" fremgår det på side 7, at:
>
> *"Udvekslingen af vand mv. med Østersøen sker gennem de tre danske bælter: Lillebælt, Storebælt og Øresund. Som en tommelfingerregel vil vandudvekslingen være fordelt med 1/11 i Lillebælt, 7/11 i Storebælt og 3/11 i Øresund. En lokal blokeringseffekt på 0,5% i Storebælt vil derfor være mere signifikant for den samlede udveksling for Østersøen end en lokal blokering på 0,5% i Lillebælt eller Øresund.*
>
> *Fordelingsnøglen betyder også at en estimeret lokal blokering i et af de tre bælter som en tilnærmelse kan skaleres med ovenstående fordelingsnøgle, når der vurderes på betydningen for den samlede udveksling af vand og salt med Østersøen."*
>
> Den i baggrundsrapporten til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm beregnede blokering på ~0,25% i forbindelse relaterer alene til ud-

> vekslingen gennem Øresund. Lynetteholm vil ikke påvirke gennemstrømningen i Lillebælt og Storebælt.
>
> Ovenstående fordelingsnøgle kan derfor anvendes som skaleringsfaktor til at beregne den resulterende blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøen. Herved finder man en resulterende blokering af vandudvekslingen igennem de tre danske bælter på ca. 0,07% (3/11 x 0,25%).
>
> Havde man for et projekt i Storebælt fundet en blokering på 0,25%, ville det have ført til en samlet resulterende blokering af vandudvekslingen igennem de tre danske bælter på ca. 0,16% (7/11 x 0,25%).
> …
>
> Et forsigtigt skøn kunne være, at bruttosalttransporten i Øresund udgør (3,5/11) af den samlede bruttoudveksling af salt med Østersøen. Vil man være meget konservativ, kan man sætte faktoren til 4/11."

Den 22. november 2022 afgav Miljøstyrelsen en "summary note" vedrørende Espoo-høringen til de svenske miljømyndigheder. Drøftelserne med de svenske myndigheder ansås herefter for afsluttet, jf. nærmere afsnit 2.6 nedenfor. Det opsummerende notat blev den 9. januar 2023 sendt til Folketingets Transportudvalg til orientering.

Den 13. december 2022 afgav DHI et memo til By & Havn om "Antropogene påvirkninger af Østersøen inkl. påvirkning fra Lynetteholm". Det hedder i memoet blandt andet:

> " Følgende argumentationsnotat adresserer de antropogene påvirkninger på Østersøens miljø fra aktiviteter omkring Østersøen og dens oplande. Påvirkningen fra Lynetteholmsprojektet er også kort omtalt i notatet. …
>
> 1 Østersøens økosystem
> …
>
> Østersøens økologi er tilpasset den lave saltholdighed, og har færre arter end i havvand og ferskvand.
>
> Østersøen er naturligt i en dynamisk ligevægtstilstand, men med fluktuationer grundet en sæsondynamik i afstrømningen, vejret og i den meteorologisk drevne fluktuation af vandskiftet gennem Bælthavet på i gennemsnit ca. 100.000 m3/s ind- eller udstrømning. Indstrømningen fra Bælthavet kan tilføre ilt og saltholdigt vand til de mellemdybe dele af Østersøens bassiner. Østersøens miljø varierer også som følge af sjældnere meteorologiske hændelser med længerevarende høj- og lavtryk og større storme, som giver større indstrømninger af saltere vand gennem bælterne (kaldet "Major Baltic Inflow" hændelser) og blanding af vandmasserne i den indre Østersø. Disse "Major Baltic Inflow" hændelser fornyer vandet med iltholdigt vand i de allerdybeste dele af Østersøens bassiner.

På grund af sin lukkede form og relativt lave biodiversitet er den indre Østersø særligt sårbar over for miljøpåvirkninger. De typiske påvirkninger omfatter eutrofiering (næringsstofberigelse), forurening med miljøfarlige stoffer, havaffald, introduktion og spredning af ikke-hjemmehørende arter, undervandsstøj, fiskeri og jagt, samt tab af habitater og forstyrrelse.

Eutrofieringen viser sig bl.a. i form algeopblomstringer, reduceret lysgennemtrængning i vandsøjlen og aftagende koncentrationer af ilt eller helt mangel på ilt i de dybere dele af Østersøen.
…

3 Betydningen af Lynetteholm for Østersøen

Lynetteholmsprojektet bidrager til et permanent ændret vandskifte med Østersøen og en ekstra belastning med næringsstoffer under og i en periode efter anlægsarbejdet.

Den ændrede vand- og saltudveksling er opgjort til en blokering på ca. 0,25% af de nuværende transporter gennem Øresund, hvorved tilførslen af det saltholdigere og mere iltrige vand til Østersøens dybere bassiner reduceres marginalt. Det største bidrag til vandfornyelsen i Østersøens sker dog gennem Storebælt og videre over tærsklen ved Darss ind til Østersøen (Øresund/Darss forholdet er ca. 3/8). Den naturlige år-til-år variation i vandskiftet er endvidere betydelig større end den blokerende påvirkning fra Lynetteholmsprojektet. Fx forekommer de store saltvandsindbrud (”Major Baltic Inflow”) i gennemsnit én gang pr år, med en variation på 0-3 gange pr år og med størrelser varierende fra middelværdien 1,56 Gt salt til 0,2- 5 Gt salt.

Blokering fra Lynetteholm projektet på 0,25% er bestemt for nutidens klimaforhold, og vurderes også at være dækkende for blokeringen i fremtiden med ændret vandstand eller andre klimaeffekter.
…

I MKR for Lynetteholmsprojektet er andre påvirkninger vurderet at være lokale med begrænset udstrækning til nærområdet omkring Lynetteholm og dermed uden betydning for Østersøen. Dette gælder såvel for fugle, fisk, og havpattedyr.

4 Kvantificering af væsentligheden af påvirkningen fra Lynetteholmsprojektet på Østersøen

Den eneste reelle påvirkning fra Lynetteholmsprojektet på Østersøen er således den mindre reduktion i vandskiftet gennem Øresund. Denne påvirkning på vandskiftet er lille og er modsatrettet i forhold til påvirkningen fra den generelle vandstandsstigning (påvirkningen fra Lynetteholm blokeringen er vurderet til at svare til ca. 10 års ekstra vandskifte fra vandstandsstigningen set isoleret for Øresund).

Endvidere er påvirkningen på Østersøen fra Lynetteholm af meget mindre betydning end de andre menneskeskabte påvirkninger på

Østersøen, hvor den ekstra tilledning af næringsstoffer må anses for at være det største problem i dag, mens klimapåvirkningerne i fremtiden vil stige.

En direkte kvantificering af effekten på Østersøen fra den lille blokering af vandskiftet fra Lynetteholm kan opnås ved en hydrodynamisk og biogeokemisk modellering af Østersøen. En tilsvarende modellering blev gennemført for blokeringen på 0,5% for broalternativet for den faste forbindelse i Femern Bælt og også for usikkerheden på den implementerede nulløsning for Øresundsforbindelsens blokering af gennemstrømningen.

Konklusionen fra denne modellering for Femern Bælt var at effekterne har "no significance for the general Central Baltic Sea conditions". Selv om betydningen for Østersøen af Femern Bælt og Øresund ikke er ens, må det forventes at konklusionen fra en eventuel modellering af effekterne af den fundne mindre %-vise blokering for Lynetteholm i Øresund, set isoleret fra andre fremtidige anlægsarbejder, også vil være ikke-signifikant for Østersøen, også fordi Femern Bælt bidrager mere til det absolutte vandskifte end Øresund, jf. 8 til 3 forholdet.

En konkret modellering af blokeringseffekten af Lynetteholmsprojektet vil kvantificere påvirkningen af tilstanden i Østersøen, herunder ændringer i saltholdighedsprofil, ilt ved bunden, plankton i overfladen mv. for de forskellige bassiner i Østersøen. Desuden kan modelleringen til sammenligning omfatte de forventede kommende overordnede effekter fra klimaændringer (trends), herunder havvandsstigninger, temperaturstigninger og ændringer af ferskvands-tilstrømning fra oplandet. Disse sensitivitetsanalyser for klimatrends forventes at have forskellig styrke og kan også virke i modsat retning.

Konkret foreslås det, at den tidligere anvendte model fra Femern Bælt projektet, som er kalibreret mod målinger i Østersøen, opdateres og justeres, hvorefter der gennemføres modelleringer af tilstanden i Østersøen for 0) en baseline periode på 40 år, og tilsvarende 1) inklusiv Lynetteholm, og med de tre klimatrends i form af 2) en forventet temperaturstigning, 3) en forventet havvandsstigning og 4) en forventet ændring i ferskvandsafstrømning. Endelig kan 5) de tre klimatrends kombineres i en modellering, for at afklare hvordan de enkelte effekter interagerer i samspil.

Analysen vil samlet set tage 6-8 måneder, fordelt med 5-7 måneder til opdatering af modellen og modellering, og 1 måned til afrapportering.

Analysen forventes at kunne gennemføres for 2-3 mio. kr."

I januar 2023 udarbejdede Rambøll udkast til en supplerende miljøkonsekvensrapport i anledning af det ændrede projekt, hvilken blev sendt til referencegruppen med henblik på, at referencegruppen kunne fremsætte bemærkninger.

Referencegruppen fremkom den 5. februar 2023 med en række anbefalinger til Trafikstyrelsen. Heraf fremgår blandt andet følgende:

"Vi anbefaler at følgende forhold tages i betragtning når Trafikstyrelsen skal behandle ønskerne fra By og Havn om anlæg af Lynetteholmen.

Anbefalingerne bygger på læsning af udkast til Miljøkonsekvensrapporten 'Lynetteholm, Supplerende Miljøkonsekvensrapport, januar 2023' udarbejdet af Rambøll og drøftelse på møde den 2 februar 2023 samt læsning af et udvalg af de bagvedliggende rapporter.

Rapporten omhandler de miljømæssige konsekvenser af de ændringer, som forligskredsen i Folketinget pålagde projektet i foråret 2022. Det handler om 1) at materiale fra opgravningen i forbindelse med fundering af perimeteren ikke klappes (dumpes) i Køge Bugt, men i stedet deponeres inden for perimeteren og 2) at den nordlige afgrænsning ændres fra spunsvæg til stendæmning. Der kommenteres også på forhold som vedrører det samlede projekt, idet dette ikke kan ses isoleret fra de aktuelle ændringer.
…

6. Effekterne af en blokering af Kongedybet på vandudvekslingen er ikke direkte en del af den supplerende rapport. Man bør dog være opmærksom på disse effekter, og at der eventuelt kan komme behov for kompenserende udgravning. Disse blokerende effekter er grænseoverskridende og kan potentielt påvirke hele Østersøen. En overvejelse kan være at ændre projekts udformning, så den yderste del ikke omfatter Kongedybet.
…"

Sund og Bælt afgav den 9. marts 2023 et notat om Østersøen som øhav og økosystem. Det hedder i notatet blandt andet:

"Notatet er udarbejdet som et review af følgende seneste notater fra DHI:

- *White paper for Flow Blocking Analyses for projects in the Danish Straits affecting the Baltic Sea water exchange, Strategy Note, 31. August 2022.*
- *Antropogene påvirkninger af Østersøen inkl. påvirkning fra Lynetteholm, Argumentationsnotat, 13. december 2022*

…
I en udvidet ekspertfaglig betragtning af vandudvekslingen i hele Bælthavet og af den oceaniske indstrømning gennem hele overgangsområdet, hvor Øresund spiller en væsentlig mindre rolle sammenlignet med Storebælt, vil Lynetteholms påvirkning af det lokale strømningstværsnit derfor primært skulle ses som en lokal påvirkning af hydrografien. Med henvisning til de foreliggende eksempler på modellerede påvirkninger af den samlede oceaniske indstrømning og eksempler på modellerede afledte langsigtede nye ligevægtstilstande for hydrografien og vandkvaliteten i Østersøen, kan effekterne af Lynetteholm derfor med stor sikkerhed betragtes som marginale og uden betydning for Østersøens havmiljø.

Den foreliggende velbegrundede ekspertfaglige vurdering af Lynettholms påvirkning i Øresund og Østersøen, kan derfor ikke understøtte

anbefalingen i DHI's argumentationsnotat (december, 2022), at der med et miljøfagligt formål kan eller skal fremlægges yderligere modelbaserede beregninger, herunder den nævnte udvidede hydrodynamiske og biogeokemiske modellering, for at kunne udelukke en såvel kortsigtet som langsigtet væsentlig negativ påvirkning af Østersøens havmiljø fra en etablering af Lynetteholm.
…

I det lys kan det heller ikke, med henvisning til en beskyttelse af Østersøens miljøforhold, ses som proportionalt eller velegnet at foretage store miljøbelastende afgravninger for at opretholde en lokalt uændret vandgennemstrømning. Dette kan ikke begrundes som en nødvendig afværgeforanstaltning for at undgå en væsentlig påvirkning af miljøforholdene i Østersøområdet.
…"

Den 24. marts 2023 uddybede referencegruppen på anmodning fra Trafikstyrelsen anbefaling nr. 6, idet referencegruppen anførte blandt andet følgende:

"**Robusthed af modelleringen af blokeringseffekt**
Den pågældende DHI-rapport om hydrauliske undersøgelser har været genstand for en tredjepartsgranskning af Deltares som overordnet konkluderede, at modelleringen var retvisende. Deltares har dog kun evalueret DHI-model for selve Øresund, og nævner at der kan være effekter uden for modelområdet (f.eks. som nævnt ovenfor). Deltares bemærker også at der er usikkerhed om DHI-modellens validering. Deltares mente at den absolutte usikkerhed på blokeringen skønsmæssigt kunne sættes til 0,25%; i DHI-rapporten er angivet 0,13%.

Robustheden af DHI´s 3D modelleringsværktøj er desuden indirekte blevet testet i forbindelse med beregninger af en lignende problemstilling vedrørende en mulig bro over Fehmern bælt. Sammenligning med en tilsvarende modellering udført med en kombination af modelleringsværktøjerne GETM, MOM3.1 og ERGOM, der bruges a bl.a. IOW i Tyskland, viste næsten identisk blokering (0,5% ved Darss tærsklen). Det indikerer at DHI´s modelleringer af blokeringseffekter var retvisende for denne situation.

Det kan dog være godt at sammenligne resultater fra forskellige modeller, hvis der søges et mere robust grundlag i forhold til vurdering af effekter og usikkerheder på kort og lang sigt og for hele Østersøen. Hvis man ønsker et sådant forbedret grundlag kan det opnås ved at gennemføre lignende simuleringer i Øresund med et alternativt modelværktøj.

Belysning af mulige blokeringseffekter på Østersøen
Effekten af den reducerede gennemstrømning på dynamikken og havmiljøet i Østersøen er ikke undersøgt i DHI (2020) eller den samlede miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm-projektet da blokeringen blev vurderet til at være ubetydelig. Hvis man ønsker en belysning af disse forhold, kan det opnås ved at gennemføre modellering med en eller flere udvidede hydrodynamiske modeller, der dækker hele Østersøen, de indre danske farvande og Skagerrak. Modellering af biogeokemiske

forhold vil også kunne indgå i en sådan modellering. Effekter som kan belyses er eksempelvis den endelige effekt på saltholdighed, også lokalt i forskellige dele af Østersøen, forekomst af cyanobakterier med tilhørende kvælstoffiksering samt effekter på biodiversitet og iltforhold."

Af transportministerens talepapir til brug for samrådsspørgsmål B om Lynetteholm den 18. april 2023 fremgår blandt andet:

> "***Samrådsspørgsmål B***
> Hvordan vil ministeren forholde sig til, at to uafhængige ekspertgrupper - den ene nedsat af By & Havn - har anbefalet, at Københavns kommende kunstige halvø, Lynetteholm, enten flyttes eller gøres mindre, så den rykker helt ud af det strømmende vand i sejlrenden Kongedybet, hvorved en såkaldt prop-effekt i Østersøen kan undgås, jf. artiklen "Eksperter råder By & Havn til at rykke Lynetteholm ud af Kongedybet i Øresund", Ing.dk, 1. marts 2023?
>
> Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gottlieb (EL).
>
> Tale
> …
>
> Forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm udarbejdede Rambøll en miljøkonsekvensrapport, som vurderede miljøpåvirkningerne ved at anlægge Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapporten behandler også den blokerende effekt.
>
> Til grund for denne vurdering ligger en baggrundsrapport på 434 sider med hydrauliske undersøgelser. Denne baggrundsrapport er udarbejdet af Dansk Hydraulisk Institut - DHI.
>
> Begge dele kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside og var i øvrigt også offentligt tilgængeligt forud for vedtagelsen af anlægsloven.
>
> I miljøkonsekvensrapporten er den blokerende effekt behandlet i kapitel 10. I rapporten står der på side 209, at samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund reduceret svarende til en blokeringsfaktor på op til 0,25 procent.
>
> Dette vurderes til at have "ingen" eller "ubetydelig" effekt i forhold til vandgennemstrømningen til Østersøen. Altså "ingen" eller "ubetydelig" effekt.
>
> At en blokeringsfaktor på 0,25 procent i Øresund vil have en ubetydelig effekt på Østersøen, det svarer til tidligere erfaringer og beregninger, blandt andet udført i forbindelse med Femernforbindelsen. Det var nemlig i første omgang planen at anlægge Femernforbindelsen som en bro. Ved vurderingen af denne broløsning blev det beregnet, at broen ville medføre en reduktion i vandudvekslingen over den såkaldte Darss-tærskel i Femern Bælt med 0,5 procent. Herefter blev der udført en udvidet analyse af denne reduktions langsigtede påvirkning på balancerne i Østersøen. Der blev faktisk udført to uafhængige analyser.

Den ene blev udført af DHI og den anden af det tyske forskningsinstitut IOW. Disse to analyser viste begge, at ændringerne ville være så små, at reduktionen på 0,5 procent ville være uden betydning for Østersøens havmiljø.

Espoo-processen

Det følger af miljøvurderingsreglerne, at hvis et projekt forventes at få *væsentlig* indvirkning på miljøet i en anden stat, så skal der gennemføres en høring af den anden stat.

For Lynetteholm var det miljømyndighedernes vurdering, at halvøen ikke ville have nogen grænseoverskridende effekt, idet det bl.a. som tidligere nævnt blev vurderet, at halvøen ville have "ingen" eller "ubetydelig" effekt i forhold til vandgennemstrømningen til Østersøen.

Ikke desto mindre blev Sverige notificeret i regi af Espoo. Så at sige for det gode naboskabs skyld. Der har derfor været en dialog med de svenske myndigheder om effekten af at anlægge Lynetteholm.

De svenske myndigheder havde særligt bemærkninger til projektets påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund og klapningen af materialer. …

Drøftelserne mellem de danske og svenske myndigheder om vandgennemstrømningen førte til, at det blev besluttet, at der skulle foretages en uafhængig tredjepartsgranskning af DHI's modeller.

Granskningen blev foretaget af det hollandske teknologiske institut, Deltares. Deltares vurderede, at DHIs model var metodisk anvendelig, og vurderede endvidere, at konklusionerne om den blokerende effekt blev vurderet til at være realistiske.

Min forgænger sendte Deltares' tredjepartsgranskning til Transportudvalget til orientering den 20. april 2022.

Drøftelserne med de svenske myndigheder blev afsluttet ved Miljøstyrelsens opsummerende notat af 22. november 2022. Jeg oversendte det opsummerende notat til udvalget den 9. januar i år.

Referencegruppens anbefaling

Som omtalt tidligere blev det i foråret 2022 aftalt politisk, at der ikke længere skulle foretages klapning i forbindelse med anlægget af Lynetteholm. I stedet for skal materialet placeres i Lynetteholm inden for den dæmning, der er etableret som fase 1.

Denne ændring af projektet medfører også en ændring af de miljømæssige påvirkninger. Derfor har By & Havn også fået udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering af projektændringens påvirkninger. En rapport som er udarbejdet af Rambøll, og som Trafikstyrelsen har sendt i offentlig høring den 31. marts 2023.

Af den politiske aftale fra foråret 2022 fremgår det, at der i forbindelse med udarbejdelsen af de supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal etableres en referencegruppe af uafhængige eksperter med forskningsmæssige kompetencer.

Trafikstyrelsen har derfor nedsat en referencegruppe bestående af 4 professorer udpeget af Aarhus Universitet, Aalborg Universitet og Københavns Universitet.

Referencegruppen er i processen kommet med i alt 12 anbefalinger i forhold til anlægget af Lynetteholm.

Men særligt referencegruppens anbefaling nummer 6 har givet anledning til omtale.

Anbefalingen har følgende ordlyd:
…

"Effekterne af en blokering af Kongedybet på vandudvekslingen er ikke direkte en del af den supplerende rapport. Man bør dog være opmærksom på disse effekter, og at der eventuelt kan komme behov for kompenserende udgravning. Disse blokerende effekter er grænseoverskridende og kan potentielt påvirke hele Østersøen. En overvejelse kan være at ændre projektets udformning, så den yderste del ikke omfatter Kongedybet."
…

Referencegruppens anbefalinger blev efterfølgende drøftet på et møde med deltagelse af referencegruppen, Trafikstyrelsen, By & Havn og By & Havns rådgiver Rambøll.

I mødereferatet står der bl.a. følgende:
…

"En blokering på 0,25 % er meget lidt når der indregnes, at kun en mindre del af vandudskiftningen mellem Nordsøen og Østersøen sker gennem Øresund. Spørgsmål om kompensationsafgravningerne står mål med dette eller har større negative effekter."
…

Jeg mener derfor, at man af mødereferatet kan udlede, at der blandt mødedeltagerne var enighed om, at den påviste blokering på 0,25 procent i Øresund skal ses i et større perspektiv, da den største del af vandudskiftningen til Østersøen ikke sker via Øresund, men derimod igennem bælterne.

Herudover er der også spørgsmålet om, hvorvidt eventuelle kompensationsafgravninger vil stå målt med de negative miljøpåvirkninger, som de utvivlsomt vil have.

Men for at få et bedre indblik i, hvad der nærmere lå i referencegruppens anbefaling, anmodede Trafikstyrelsen referencegruppen om en uddybning.

Trafikstyrelsen modtog referencegruppens uddybning den 24. marts 2023.

Referencegruppen skriver bl.a.:
…

"Evaluering af mulige effekter af blokering af Kongedybet var ikke en del af det oprindelige opdrag for referencegruppen og formuleringerne i dette og nogle af de øvrige punkter var tænkt som 'opmærksomhedspunkter'.
…"

Jeg mener, at den supplerende udtalelse viser, at der netop var tale om et opmærksomhedspunkt fra referencegruppen. Referencegruppen har ikke fundet grundlag for at sætte spørgsmålstegn ved den udførte modellering, men peger på, at grundlaget kunne konsolideres yderligere, hvis man sammenlignede resultater fra flere modeller.

Herudover vil jeg også gerne henvise til, at et medlem af referencegruppen, professor Thorbjørn Joest Andersen, har kommenteret på den udlægning af referencegruppens anbefalinger, som medlemmer af Enhedslisten i Københavns Kommune har givet i en kronik i Altinget den 27 marts. I sit indlæg i Altinget skriver Thorbjørn Joest Andersen bl.a., at:
…

"Med hensyn til vandudveksling og saltholdigheden i Østersøen, så er der ikke videnskabeligt belæg for et ord som "miljøkatastrofe" – der vil være tale om ganske marginale effekter.

Som led i miljøundersøgelserne ved Femern Bælt-forbindelsen er det blevet beregnet, hvor store ændringer af saltindholdet i Østersøen en broløsning over Femern Bælt på sigt kunne give anledning til.

Der er tale om ændringer i størrelsesordenen på blot 0,05 promille.

Det skal ses i forhold til en typisk saltholdighed i Østersøen på 8-15 promille og store naturlige variationer over tid. Der er altså tale om meget marginale ændringer – og effekten af Lynetteholm vil formentlig højst være det halve, da Lynetteholm giver anledning til en væsentlig mindre reduktion af vandudskiftningen.

At effekten er mindre skyldes blandt andet at Lynetteholm, modsat eksempelvis Øresundsforbindelsen, ikke er placeret på Drogden-tærsklen som sammen med indsnævringen ved Helsingør-Helsingborg udgør den naturlige flaskehals for vandudvekslingen i Øresund."
…

Denne udtalelse mener jeg ligger fint i forlængelse af og i overensstemmelse med den redegørelse jeg netop har givet jer. Det korte af det lange er altså, at effekterne af Lynetteholm på Østersøen er ganske marginale. Med miljøkonsekvensvurderingens ord er de "ingen" eller "ubetydelige". Det er derfor misvisende at tale om en "prop-effekt".
…"

Den debat, der er beskrevet i talepapiret, var til dels affødt af medlemmet af referencegruppen Stiig Markagers udtalelser i medierne samt hans notat af 13. april 2023, hvoraf fremgår blandt andet:

> "Notat om de potentielle økologiske effekter for Østersøen ved en blokering af Kongedybet
>
> Dette notat er en uddybning af nedenstående afsnit i notat fra 5. marts 2023 fra den faglige referencegruppe for anlæggelsen af Lynetteholmen, som rådgiver Trafikstyrelsen.
>
> *Effekterne af en blokering af Kongedybet på vandudvekslingen er ikke direkte en del af den supplerende rapport. Man bør dog være opmærksom på disse effekter, og at der eventuelt kan komme behov for kompenserende udgravning. Disse blokerende effekter er grænseoverskridende og kan potentielt påvirke hele Østersøen. En overvejelse kan være at ændre projekts udformning, så den yderste del ikke omfatter Kongedybet.*
>
> Ovenstående afsnit var indeholdt i et notat fra den faglige referencegruppe. Den samlede referencegruppe uddybede disse synspunkter i et notat den 24. marts. Jeg har efterfølgende arbejdet videre med problemstillingen, og drøftet den med en række forskerkollegaer. Nedenstående konklusioner er mine egne, og ikke et udtryk for den samlede referencegruppes faglige synspunkter.
>
> Min konklusion er følgende:
>
> 1) De beregninger, som er udført af DHI, er ikke tilstrækkelige til at afvise en væsentlig effekt på saltholdigheden i Østersøen. Denne effekt kan forekomme i hele Østersøen og vil dermed påvirke alle lande omkring Østersøen. Desuden vil en eventuel effekt på stabiliteten af Østersøens vandsøjle give afledte effekter, som kan akkumuleres over tid og potentielt påvirke saltholdigheden ud over den umiddelbare på salttransporten.
> 2) I DHIs rapport er de potentielle effekter af blokeringen nedtonet, i forhold til det som resultaterne i rapporten faktisk viser.
> 3) Der er stor sikkerhed for, at selv en mindre reduktion i Østersøens saltholdighed, vil have betydelige negative konsekvenser for biodiversiteten og den økologiske tilstand i Østersøen. Det vil i så fald udgøre en overtrædelse af EU's Havstrategidirektiv.
> 4) Der kan være store økonomiske konsekvenser for alle landene omkring Østersøen, hvis en lavere saltholdighed fører til en øget kvælstoffiksering fra cyanobakterier. Det vil i så fald betyde, at landene skal reducere deres udledninger af kvælstof til Østersøen, ud over det som allerede er nødvendigt i forhold til kravet om opnåelse af god økologisk tilstand i forhold til EU's direktiver.
> 5) En etablering af en fuldstændig blokering af Kongedybet er potentielt et så væsentligt indgreb i Østersøens miljø, at det bør belyses meget grundigt, og det bør evalueres i en faglig høringsproces, som omfatter alle lande omkring Østersøen.

6) Danmark har en potentiel risiko for juridiske konsekvenser, hvis lande omkring Østersøen mener, at fremtidige ændringer i Østersøens miljø kan henføres til blokeringen af Kongedybet. Det er uafklaret om Danmarks så har bevisbyrden for at negative ændringer ikke er relateret til blokeringen af Kongedybet.

…"

Den 1. august 2023 afgav DHI et memo til By & Havn "i forbindelse med retssag". Det hedder i memoet, der har titlen "Modelberegnet blokeringseffekt af Lynetteholm Fase 1", blandt andet:

> "Blokeringen skabt af Lynetteholm Fase 1 er ikke undersøgt i forbindelse med udarbejdelsen af MKR for Lynetteholm, idet Fase 1 i MKR-forløbet blev opfattet som en del af konstruktionsfasen af Lynetteholm. Tidsskalaen for Østersøens vandskifte er af størrelsen 30-40 år, hvorfor blokeringspåvirkningen af Fase 1 er af begrænset interesse sammenholdt med, at den fulde Lynetteholm perimeter (Fase 2) forventes at kunne blive fuldt etableret indenfor en 3-4-årig periode.
>
> Dette notat er en opfølgning på notatet "Skønnet blokeringseffekt af Lynetteholm Fase 1", dateret 12-05-2023, og indeholder de modelberegnede blokeringsestimater for vand- og saltudvekslingen gennem Øresund.
>
> Lynetteholm Fase 1 består af en mindre opfyldning, som strækker sig hen over store dele af Kongedybet og som dermed mindsker strømningen herigennem. Når vandet ikke længere kan føres uforstyrret igennem Kongedybet, vil det i stedet ledes øst om Fase 1 opfyldningen. Lokalt vil der opstå en strømforstærkning lige øst for opfyldningen, som følge af en strømkontraktion forårsaget af det lokalt indsnævrede tværsnit, men der vil også ske en omlejring af strømningen, så det forstærkes i Hollænderdybet øst for Middelgrunden og igennem Flinterenden øst for Saltholm og Peberholm. Opfyldningens blokering fører til en lille svækkelse af udvekslingen over Drogden, mens der som følge af strømomfordelingen vil ske en beskeden forstærkning gennem Flinterenden øst for Peberholm. Samlet set vil der med konstruktion af den fulde Lynetteholm perimeter (Fase 2) opstå en blokering på ~0,25% (vand) på Øresund gennemstrømningen, som dog kun udgør 3/11 af den samlede udveksling med Østersøen, idet Lillebælt og Storebælt skønsmæssigt bidrager med henholdsvis 1/11 og 7/11. Blokeringen af fase 1 vil være mindre end af fase 2, og således mindre end ~0.25%.
> …
>
> Det ses, at den fundne blokering af salt er ~0.11% og dermed vil udgøre omkring det halve af den blokeringseffekt som forårsages af den fulde Lynetteholm udbygning (Fase 2). Blokeringseffekten findes ved en relativ beregning, hvorfor usikkerheden vil være en størrelsesorden mindre end den fundne blokering. Saltblokeringsfaktoren for Fase 1 opfyldningen kan derfor angives som:
>
> … = 0,11% ± 0,01%

Modelberegningerne viser, at Fase 1 opfyldningens blokeringseffekt er lidt større for salt
end for vand, mens blokeringseffekten for Fase 2 opfyldningen stort set er identisk for vand og salt (0,244% vand og 0,241% salt ved Peberholmtværsnittet).

I notatet "Skønnet blokeringseffekt af Lynetteholm Fase 1", dateret 12-05-2023, blev det vurderet, at blokeringen fra Fase 1 opfyldningen vil være et sted mellem 0,1-0,15%, hvilket er korrekt for salttransporten, men svagt overvurderet hvad angår transporten af vand. Alt i alt er der dog fin overensstemmelse mellem den skønnede og beregnede blokering."

2.6. Espoo-processen

Espoo-processen med Sverige foregik sideløbende med de fortsatte miljøundersøgelser og den politiske proces i Danmark, jf. herom ovenfor i afsnit 2.2-2.5. I dette afsnit redegøres der nærmere for Espoo-processen.

Den 4. oktober 2019 notificerede Miljøstyrelsen det svenske Naturvårdsverket om Lynetteholmen-projektet i henhold til Espoo-konventionens art. 3. Det hedder i notifikationsskrivelsen blandt andet:

"**Notifikation efter Espoo konventionens artikel 3 om igangsættelse af VVM proces for etablering af Lynetteholmen i Københavns Havn**

I overensstemmelse med Artikel 3 i ESPOO konventionen … fremsender Miljøstyrelsen hermed anmeldelse om etablering af Lynetteholmen i og ved Københavns Havn. Anmeldelsen er sendt som led i udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport efter gældende dansk lovgivning for projektet.
…

Anmodning om tilkendegivelse af Sveriges deltagelse i VVM-processen
Idet vi refererer til Artikel 3 i Espoo-Konventionen, beder vi Dem venligst om at oplyse følgende:

- Bekræfte modtagelsen af notifikationen
- Oplyse om Sverige ønsker at deltage i VVM-processen for projektet
- Beskrive evt. konkrete bemærkninger til projektet og dets mulige grænseoverskridende miljøpåvirkninger

I bedes svare senest onsdag den 13. november 2019
…"

Den 13. november 2019 svarede Naturvårdsverket, at Sverige ønskede at deltage i den kommende VVM-proces, og oplyste, at der var kommet udtalelser fra Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten {HaV), Trafikverket, Statens Me-

teologiska och hydrologiska institut (SMHI), Länsstyrelsen Skåne, Sveriges Geologiska Undersökningar og Malmö Stad. Naturvårdsverket gengav de modtagne udtalelser således:

> "**Länsstyrelsen i Skåne** nämner i sitt yttrande att det finns behov för Sverige att fortsätta att delta i processen och bör medverka i miljökonsekvensvärderingen. De nämner framför allt att stor del av det produktiva havsområdet i sundet kommer tas bort vilket drabbar Öresund på båda sidor och är ett oåterkalleligt ingrepp. Vidare nämner de som synpunkt till kornmande miljökonsekvensrapport riskerna för föroreningar i utfyllnadsmassorna samt åtgärder för att förhindra läckage av dessa.
>
> **Malmö stad** ser också att Sverige fortsatt ska delta i den fortsatta miljökonsekvensvärderingen och nämner framför allt riskerna för föroreningar och förlust av bottenhabitat från etableringen. Malmö stad meddelar vidare att deras yttrande är beslutat i kommunstyrelsen och protokollsutdrag kommer att översändas efter justering.
>
> **Sjöfartsverket** har i sak inget att erinra på projektet men nämner att miljökonsekvensrapporten ska belysa påverkan på fartygstrafiken samt risker kopplat till detta. Yttrande har även inkommit från **Trafikverket, Hav, SMHI, SGU** vilka inte har något att erinra mot den föreslagna etableringen."

I et bestillingsnotat udarbejdet af Miljøstyrelsen den 30. juni 2020 samt høringsnotat af samme dato omtales grænseoverskridende miljøpåvirkninger af Lynetteholm-projektet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejdede i juli 2020 "Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm", hvori også var omtalt spørgsmålet om grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Dele af disse notater er gengivet ovenfor i afsnit 2.3 om miljøundersøgelser mv. forud for anlægslovens vedtagelse.

I forbindelse med, at der blev foretaget en myndighedshøring i Danmark vedrørende høringsnotatet, bestillingsnotatet og afgrænsningsnotatet for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm, sendte Miljøstyrelsen den 9. juli 2020 afgrænsningsnotatet i høring i Sverige med frist for bemærkninger til den 6. august 2020. Af høringsbrevet, der er gengivet i uddrag ovenfor i afsnit 2.3, fremgår blandt andet:

> "Orientering i henhold til artikel 10 i protokollen og 3 i Espoo konventionen vedr. etablering af Lynetteholm i Københavns Havn
> …
>
> Anlægget forventes vedtaget ved anlægslov af det danske Folketing i løbet af foråret 2021. Loven vil indeholde de miljømæssige vilkår, der viser sig nødvendige som konsekvens af miljøkonsekvensrapporten. Der er ikke på nuværende tidspunkt planlagt borgermøder i forbindelse med høring af miljøkonsekvensrapporten.
> …"

Den 13. august 2020 besvarede de svenske miljømyndigheder høringen ved en mail fra Naturvårdverket, som oplyste at have modtaget høringssvar fra Sjöfartsverket, SMHI, Länsstyrelsen Skåne, Malmö Stad, SGU og HaV. Der var ikke yderligere kommenterer, idet der henvistes til tidligere bemærkninger.

Den 25. november 2020 iværksatte Miljøstyrelsen en konsultation af Sverige i henhold til artikel 10 i SEA-protokollen og ESPOO-konventionens artikel 4 og 5 om miljøvurdering af etablering af Lynetteholm. Konsultationsbrevet var blandt andet bilagt miljøkonsekvensrapporten. Den 18. december 2020 udsendte Miljøstyrelsen et tillæg vedrørende flytning af en sejlrende og klapning af materiale mv. Høringsfristen blev sat til den 19. februar 2021.

Det svenske Naturvårdsverket besvarede ved mail af 22. februar 2021 de danske konsultationsbreve og vedlagde blandt andet en udtalelse af 2. februar 2021 fra Malmö Stad, en udtalelse af 18. februar 2021 fra Länsstyrelsen i Skåne og en udtalelse af 19. februar 2021 fra Vattenmyndigheten Södra Östersjön.

I udtalelsen fra Malmö Stad hedder det blandt andet:

> "Malmö stad instämmer i bedömningen att påverkan på havsutsikten torde vara liten för svensk del. Däremot anser Malmö stad att en blockeringseffekt motsvarande en vattenståndshöjning om 2 cm för vattentransporten genom Öresund, och 4 cm för salttransporten, snarare bör bedömas som liten än obetydlig. Malmö stad ställer sig dessutom frågande till påståendet att denna påverkan försvinner efter tio år på grund av att medelvattenståndshöjningen är drygt 2 cm på tio år. Den bromsande effekten kommer vara kvar och situationen om tio år borde inte jämföras med situationen idag, utan hur situationen hade varit om tio år om Lynetteholm inte anlades (nollalternativet). Huruvida den beräknade blockeringseffekten kan ha någon mätbar miljöpåverkan på Öresund eller omgivande hav kan Malmö stad inte bedöma.
> …"

Det hedder i udtalelsen fra Länsstyrelsen Skåne blandt andet:

> "Länsstyrelsens synpunkter
> Länsstyrelsen motsätter sig att tillstånd lämnas till den ansökta verksamheten.
> …
> Förändrat flöde i Öresund
> Den nuvarande utformningen av Lynetteholmen fyller delvis igen Kongedybet vilket kommer att resultera i en minskning av vattenflödet genom Öresund motsvarande 0,25 % av det totala flödet. Lynetteholmen kommer även att minska tillförseln av saltvatten till Östersjön med 0,21–0,23 %. Det finns en risk att tillförseln på syrerikt vatten till Östersjön kommer att reduceras i och med att det totala flödet reduceras. Det är uppenbart att Östersjön och dess organismer, redan i dag har stora

problem med låga syrenivåer i bottenvattnet. Ytterligare begränsningar av inflödet av syrerikt vatten vore ytterst problematiskt i ett läge där Östersjön istället kräver det motsatta, mer syrerikt vatten. Utöver det så kommer även flödesdynamiken att förändras i Öresund, vilka påföljder det kommer att få är inte utrett ordentligt i MKB. En påverkan som framgår är att på en del av Middelgrunden kommer sedimenterat material att ersättas med barlagd hård botten vilket resulterar i en förlust av det ålgräs som växer på platsen idag.
…
En minskning av saltvattensflödet in i Östersjön påvisas i MKB. Vilken effekt denna påverkan kommer att ha på Östersjön i stort går inte att säga utan att det utreds. Det framgår i MKB att reduceringen av flödet motsvarar en havsnivåökning på drygt 10 år, alltså 2 cm. Reduceringen i saltvattenstillförseln motsvarar en havsnivåökning i storleksgraden 20 år, alltså 4 cm enligt MKB. Det argumenteras för att havsnivåökningar med tiden kommer att kompensera för den påverkan som Lynetteholmen har. Det stämmer inte. Reduktionen kvarstår oavsett hur mycket havsnivåökning som sker, det relevanta är vad skillnaden i påverkan blir i relation till att Lynetteholmen inte anläggs, alltså noll-alternativet.

Länsstyrelsen är kritisk till att MKB rättfärdigar reduceringen på flödet i Öresund med att det motsvarar felmarginalen som användes vid den kompensationsåtgärd som genomfördes när Öresundsbron byggdes. Vid konstruktionen av Öresundsbron så konstaterades det att en reduktion i flöde genom Öresund var oacceptabelt. Därför så investerades stora summor pengar för att kompensera för att inte reducera flödet i Öresund. Vid det sammanhanget så var värdet för det allmänna intresset som Öresundsbron gav uppenbart. Trots det så godtogs inte en reduktion i vattenflödet genom Öresund. Det värde som Lynetteholmen har för de allmänna intressena är dåligt motiverat och berättigar inte den stora negativa miljöpåverkan som åtgärden har.
…

Kumulativa effekter & samlad bedömning
I värdering av kumulativa effekter i MKB finns endast flytten av Containerhamnen och Nordhavnstunneln med. Köpenhamns hamn har vuxit mycket genom utfyllnader under många år. Den senaste utfyllnaden av Nordhavn genomfördes för inte så många år sedan. En ny utfyllnad är under planering vid Avedøre holme. En redogörelse för den samlade kumulativa effekten med pågående och planerade påverkanskällor, som tidigare utfyllnader och byggnationer, bör ingå i en bedömning.
…"

Det hedder i udtalelsen fra Vattenmyndigheten Södra Östersjön blandt andet:

"De underlag som Vattenmyndigheten anser saknas i Miljøkonsekvensrapporten är:
…
- Kumulativ påverkan från de närliggende och efterföljande projekt som kort beskrivs i Miljøkonsekvensrapporten

…

Flödesförändringer
I Miljøkonsekvendsrapporten och tilhörende bilagen Teknisk Baggrundsrapport nr. 1 och Bilag 5 Kystmorflogi redovises en svag försämring av inflödet från Kattegatt: "strømhastieder og vandskiftet i Kongedybet og Kronløbet bliver mindre (Miljøkonsekvensrapporten s. 17). Vattensmyndigheden noterar att de modeller af flödesförändringar som redovisas utgår från hierarkisk modellering och medelvärden. Det innebär att all modellering är basered på en grundmodell varpå alla andra modeller har sin utgångspunkt. Modellerna tar varken höjd för högflöden och/eller säsong. Vattenmyndigheten efterfrågar därför ett mer detaljeret bakgrundsmaterial där flödesförändringer beskrivs med höjd för extremer och säsongvariationer.
…"

By & Havn afgav den 12. marts 2021 et høringsnotat til Trafikstyrelsen vedrørende høringssvarene fra de svenske myndigheder Det hedder i notatet blandt andet:

"By & Havn har noteret sig, at ud af de 11 høringssvar har 7 myndigheder ingen bemærkninger. Det gælder Jordbrugksverket, Sveriges Geologiska Underökningar (SGU), Havs- ogc Vattenmyndigheten (HaV), Havsmiljöinstitutet, Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska lnstitut (SMHI), Trafikverket samt Sjöfartsverket .

Fire myndigheder, Statens Geotekniska lnstitut (SGI), Länsstyrelsen i Skåne, Malmö Stad og Vattenmyndigheten Södra Östersjon har indsendt høringssvar med bemærkninger til de to MKR, der har været i høring.

De fire svenske høringssvar vedrører særligt følgende emner, som By & Havn vil kommenterer i dette notat med bidrag fra By & Havns rådgivere Rambøll og DHI.

1. …
…
4. Miljøvurdering af vandområdernes hydromorfologiske kvalitet
…
7. Gennemstrømning i Øresund / blokering

…

4) Miljøvurdering af vandområdernes kystmorfologiske kvalitet
Vattenmyndigheten Södra Östersjön har i deres høringssvar bemærket, at der hos de svenske myndigheder har været et stort fokus på vandområdernes kystmorfologiske kvalitet, og at der til vurdering af vandområders miljøstatus, derfor er indført kvalitetsfaktorerne "konnektivitet", hydrografiske vilkår" og "morfologisk tilstand". Vattenmyndigheten Södra Östersjön erkender, at disse kvalitetsfaktorer ikke er indført i de danske regler, men at der savnes en vurdering af kystmorfologien i MKR for Lynetteholm.

By & Havns vurdering

Det følger af dansk lovgivning, at bygherre skal vurdere, om påvirkninger som følge af projektet kan indebære en forringelse af berørte overfladevandområders økologiske og kemiske tilstand, herunder om påvirkningerne kan hindre opfyldelse eller fastholdelse af områdernes miljømål.

By & Havn har fået foretaget kystmorfologiske vurderinger, der fremgår af MKR for Lynetteholm og tilhørende baggrundsrapport om hydrologi. Øst for Lynetteholm etableres der et kystlandskab bestående af sandstrande, ralstrande og hardpoints. Udformningen er tilpasset de kystmorfologiske forhold, således at strandene kan holde på materialet. Lynetteholm opfyldningen påvirker kun bølgeforholdene (retninger og bølgehøjder) i et udviklet havneområde, hvor indfatninger udgøres af spuns eller stenkastninger. Der forventes derfor ingen betydende kystmorfologiske effekter, da vanddybderne for foden af disse konstruktioner overstiger den aktive dybde (den aktive dybde definerer den del af kystprofilet, hvor der vil være en litoral transport).

Der er ingen påvirkning af bølgeforholdene ved Amager Strand syd for opfyldningen eller ved Hellerup strand nord for opfyldningen. Lynetteholm vil derfor ikke forårsage nogle egentlige kystmorfologiske ændringer, men da opfyldningen indebærer en general strømforstærkning på åbent vand, vil der være en generel morfologisk påvirkning i form af potentiel erosion over et større område på Middelgrunden.

Middelgrunden består fra kote -5 m til -10 m af Københavnerkalk, der er aflejret i kridttiden. Denne kalk er under den sidste istid blevet overlejret af moræneler, sand og kalkmoræne (omlejret kalk) i varierende tykkelse. Hvor bunden er uberørt, afsluttes den af et tyndt dække af sand på mellem 0-30 cm.

Lynetteholm begrænser gennemstrømningen i Kongedybet. Der finder derfor en omfordeling sted, således at der opstår en væsentlig strømforstærkning langs den østlige perimeter. Ydermere flyttes en del af flowet til Hollænderdybet. Det af Lynetteholm skabte morfologiske påvirkningsområde på åbent vand er fundet ved at se på middelændringen af den årsmidlede bruttostrømning (middel af strøm uden hensyntagen til retning). I områder, hvor bruttostrømmen forstærkes, vil der være en tendens til erosion, mens der i områder med svækkelse vil være tendens til aflejring. Det primære påvirkningsområde er på Middelgrunden, hvor Københavnerkalken stikker højt og der kun er tynde eroderbare sedimentlag. Det vurderes derfor at bygningen af Lynetteholm vil føre til en mindre erosion af Middelgrunden, men omfanget vil hovedsagelig være begrænset til det øvre tynde sanddække som typisk udgør 0-30 cm. Endelig vil de vegetationsdækkede område af Middelgrunden ligeledes forebygge en egentlig erosion.
…

7) Gennemstrømning i Øresund / blokering

Flere myndigheder, Malmö Stad, Vattenmyndigheten Södra Östersjön og Länsstyrelsen i Skåne er bekymret for Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund. Herudover er der kritik af bereg-

ningsgrundlaget for vurdering af gennemstrømning samt at Lynetteholm ifølge MKR vil reducerer gennemstrømningen med 0,25 pct. Myndighederne er kritisk over for argumentet om, at blokeringen vil blive udlignet som følge stigningen i havspejlet som følge af klimaforandringerne.

By & Havns bemærkninger:

Det er By & Havns vurdering, at Lynette holms påvirkningen på gennemstrømningen af Øresund på kort sigt ikke vurderes at have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da den ligger inden for den almindelige variation over årene. På længere sigt, vil der heller ikke være en mærkbar påvirkning af havmiljøet på grund af havspejlsstigninger.

I ekstremsituationer vil det begrænsende tværsnits (området omkring Drogden tærsklen) relative modstandseffekt (som vokser med kvadratet på strømhastigheden) altid øges mest set i forhold til alle øvrige tværsnit - også det meget brede Øresundstværsnit, hvori Lynetteholm indgår. I ekstremsituationer vil blokeringseffekten derfor være relativt mindre end når man betragter alle strømningssituationer samlet. De gennemførte beregninger viser, at man ikke kan se på kortvarige enkeltsituationer i vurderinger af blokering. Det er nødvendigt at regne på sammenhængende perioder af minimum 5-6 måneders varighed for at finde en asymptotisk værdi for den faktiske blokering. Til brug for Lynetteholm MKR er der regnet på et helt år for at sikre, at sæsonvariationer er inkluderet.

Beregningerne viser helt naturligt en lokal påvirkning, idet Lynetteholm opfyldningen begrænser gennemstrømningen af Kongedybet. Beregningerne viser også at det samme vand i stedet ledes øst om Lynetteholm hen over Middelgrunden og gennem Hollænderdybet. For det samlede Øresundstværsnit er påvirkningen meget lille.

Ser man frem i tid vil vandstandsniveauet i Øresund gradvist øges over tid, som følge af klimarelaterede havspejlsstigninger. Dette løft at vandstand vil mindske den blokerende effekt af Drogden tærsklen og dermed øge Øresunds ledningsevne. I 2072 vil effekten af havspejlstigninger have langt større indvirkning på udvekslingen af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Lynetteholm opfyldningen.

Lynetteholm opfyldningen indebærer en general strømforstærkning på åbent vand, hvilket medfører, at der vil være en generel morfologisk påvirkning i form af potential erosion over et større område på Middelgrunden. Middelgrunden består fra kote -5 m til -10 m af Københavnerkalk, der er aflejret i kridttiden. Denne kalk er under den sidste istid blevet overlejret af moræneler, sand og kalkmoræne (omlejret kalk) i varierende tykkelse. Hvor bunden er uberørt, afsluttes den af et tyndt dække af sand på mellem 0-30 cm. Strømforholdene er i dag af en sådan karakter, at det ville kunne opfattes som et erosionsområde, såfremt det ikke var for den højtliggende Københavnerkalk, der gør området modstandsdygtigt for erosion. Meget af det materiale der gennem tiden er blevet klappet på Middelgrunden, er derfor i dag for længst blevet eroderet væk og spredt ud over store områder.

Blokering af Øresund

I MKR angives, at vandgennemstrømningen af Øresund blokeres med 0,23-0,25 pct, hvilket vil blive udlignet med en havvandsstigning på 1,6 cm. For transporten af salt er blokeringen 0,21-0,23%, hvilket udlignes ved en havvandstigning på 2 cm. De angivne estimater er udelukkende baseret på strømningen i Øresund. Tages der udgangspunkt i det nuværende estimat for havspejlsstigninger korrigeret for effekt af landhævning, vil effekten på vandgennemstrømningen udlignes efter 10 år og salttransporten efter 13 år ved en betragtning alene for Øresund.

De klimarelaterede havspejlsstigninger vil også påvirke strømningen i Storebælt og Lillebælt. Storebælt er af større betydning for udveksling af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Øresund. Betragter man alle tre danske bælter under et (Lillebælt, Storebælt og Øresund), vil man finde at blokeringseffekten på udvekslingen med Østersøen reelt set vil blive udlignet ved en mindre havspejlsstigning end de ovenfor angivne. En udligning af effekten må derfor forventes opnået hurtigere og formentlig efter blot 5-6 år.

ldeen om en nulløsning er baseret på en antagelse om, at forholdene ikke må/vil ændre sig over tid. Virkeligheden er dog at havspejlsstigninger har og på sigt vil få stor betydning for udvekslingen af vand, salt og ilt gennem de tre bælter, som styrer udvekslingen af vand mellem Østersøen og Kattegat. De angivne estimater er med til at tydeliggøre, at effekten af Lynetteholm er lille, set i forhold til de klimarelaterede effekter som indtræder de kommende år. Uddybning af sejlrenden syd for Middelgrunden, "Svælget", vil desuden have en lille kompenserende effekt for den reducerede gennemstrømning som fø1ge af Lynetteholm.

Havmiljøet i Øresund og Østersøen er generelt præget af fluktuerende indhold af ilt og salt og temperaturen varierer hen over året. I den tekniske baggrundsrapport om hydrauliske forhold, ses eksempler på perioder i balance, perioder med saltvandsindbrud og perioder med tab af salt, og det ses at variationen i saltholdighed varierer fra under 10 PSU til over 20 PSU i yderpunkterne.

Den tilstedeværende flora og fauna er således tilvænnet forhold med skiftende temperatur, salinitet og iltindhold, og det vurderes derfor, at de afledte effekter af den ændrede hydrografi ikke påvirker tilstedeværende arter af flora og fauna, og det vurderes som i MKR, at effekten af ændring af strømforhold for bundvegetation og bundfauna, fisk og fugle er lille.

Det er alt i alt vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen i Øresund, ikke foringer overfladevandområderne Øresund Nord, Køge Bugt og Østersø, da der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand.
…"

Samme dag sendte Miljøstyrelsen en indbydelse til de relevante svenske myndigheder, herunder Naturvårdsverket, til samråd, der herefter fandt sted den 23. marts 2021.

Af referat fra dette samrådsmøde, i hvilket der også deltog repræsentanter for By & Havn, Rambøll og DHI, fremgår blandt andet følgende:

> "Styrelsen redegjorde kort for, at Lynetteholm-projektet er et lidt utraditionelt projekt, da det er så stort, at det vedtages af det danske parlament Folketinget med en anlægslov. Derfor er processerne vedrørende miljøkonsekvensrapporten bundet op på Folketingets lovproces, hvilket skaber nogle tidsmæssige bindinger.
> …

Emne	Bemærkninger
…	…
4. Miljøvurdering af vandområdernes hydromorfologiske kvalitet	By & Havn og DHI præsenterede emnet på baggrund af det fremsendte notat samt kom med supplerende beskrivelser i forhold til litoral transport, bølgeforhold samt erosionseffekter. Vattenmyndigheten Södra Östersjön orienterede om, at deres høringssvar tager udgangspunkt i Vattendirektivet. De savner en tydeligere forklaring på bølgeeffekterne og i hvilken grad, det kan påvirke den svenske kyst. DHI gav en mundtlig forklaring på ovenstående. Vattenmyndigheten Södra Östersjön gjorde opmærksom på, at grænsen for hydromorfologiens vurderinger går ved landegrænsen i det nuværende materiale, så de har ikke set vurderinger/modelleringer for den svenske side. By og Havn udarbejder et mindre notat omkring vurderingen af påvirkningerne på svensk side til efterfølgende drøftelse. Notatet vil ikke indgå i den supplerende miljøkonsekvensrapport, men i et separat opfølgende ESPOO-notat.
…	…
7. Gennemstrømning i Øresund / blokering	By & Havn præsenterede emnet på baggrund af det fremsendte notat. Naturverket gjorde opmærksom på, at der savnes en beskrivelse af de isolerede kon-

	sekvenser uagtet havspejlstigninger. Havspejlstigninger kan ikke fungere som mitigerende foranstaltninger, da de forekommer uanset om projektet etableres eller ej. By & Havn samler op på dette i kort notat.

…

Ad d) Aftaler om videre proces

Supplerende høring:

- Trafikstyrelsen foretager en høring af en supplerende miljøkonsekvensrapport.
- Høringen ventes offentliggjort inden udgangen af marts, og vil vare 30 dage fra offentliggørelsen.
- Materialet sendes direkte til de svenske myndigheder, der deltager i samrådet; med kopi til ESPOO point of contact.
- Den supplerende miljøkonsekvensrapport omhandler vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter, herunder blandt andet nedenstående punkter:
    3. Opfyldelse af miljømål for danske og svenske vandområder
    5. Begrænsning af forurenende sedimenter i anlægsfasen
    8. Påvirkning af ålegræs i Øresund Nord

Fortsat samråd:

- De svenske myndigheder vil samle op efter samrådsmødet og eventuelt fremsende skriftlige kommentarer.
- By & Havn vil udarbejde et skriftligt materiale til de svenske myndigheder, der forholder sig til de spørgsmål, der er rejst på samrådsmødet.
- Det skriftlige materiale vil på baggrund af miljøkonsekvensrapporten beskrive effekter i svensk farvand af følgende forhold:
    4. Miljøvurdering af vandområdernes hydromorfologiske kvalitet
    6. Beregning af sedimentspredning som følge af klapning i Køge Bugt og påvirkning af Natura 2000 område
    7. Gennemstrømning i Øresund / blokering
- Der afholdes endnu et ESPOO-samrådsmøde medio april.
- Da anlægget i Danmark skal vedtages af Folketinget vurderer Naturverket, at artikel 11 i den nordiske miljøbeskyttelseskonvention vil kunne finde anvendelse. Med henvisning til denne vil der kunne etableres en direkte dialog mellem Sverige og Danmark på regeringsniveau."

Ved mail af 31. marts 2021 til de svenske myndigheder, der deltog i samrådsprocessen, fremsendte Trafikstyrelsen et link til en ny supplerende miljøkonse-

kvensrapport vedrørende etablering af Lynetteholm. Fristen for bemærkninger blev fastsat til den 2. maj 2021.

DHI udarbejdede den 12. april 2021 et memo med titlen "Supplerende vurderinger i forbindelse med ESPOO-høring" til Rambøll og By & Havn. Memoet blev den 19. april 2021 sendt til de svenske myndigheder af Trafikstyrelsen. Det hedder i memoet blandt andet:

> "**1 Miljøvurdering af vandområdernes hydromorfologiske kvalitet**
>
> Der er fra svensk side rejst spørgsmål om hvorvidt etableringen af Lynetteholm, kan have betydning for den litorale transport, bølgeforhold og erosion af de svenske kyster.
>
> Den litorale transport og kysterosion er primært bestemt af de lokale bølgeforhold og den strøm som dannes af bølgerne indenfor brydningszonen.
>
> Bølger i Øresund er vindgenererede og dermed bestemt af vindretning og vindhastighed, samt det frie stræk hvorover vinden virker. Lynetteholm er placeret på den vestlige side af Øresund, langt væk fra de svenske kyster og vil derfor ikke have nogen betydende indvirkning på vind og bølgeforhold langs med den svenske kyst.
> …
>
> Som det fremgår af plottene, er forskellene ubetydelige. Det ses, at der er en mindre skyggevirkning (dvs. svækkelse af bølgerne) i området syd for Lynetteholm ud for Prøvestenen og en mindre forstærkning i området nord for Lynetteholm. Påvirkningen er af helt lokal karakter. Der kan ikke konstateres nogen påvirkning langs den svenske kyst. Figur 4 viser ændring af den største forekommende signifikante bølgehøjde i løbet af 2018. Her er påvirkningsområdet lidt større, men igen helt lokalt i området omkring Lynetteholm. Det kan hermed sandsynliggøres, at Lynetteholm ikke vil påvirke bølgeforholdene langs de svenske kyster og dermed heller ikke vil medføre ændringer i litoral transport. Dette betyder at Lynetteholm ikke inducerer erosion langs svenske kyster.
> …
>
> **3 Gennemstrømning/blokering i Øresund**
>
> Lynetteholm er en opfyldning ved land, som har som afledt konsekvens at strømningstværsnittet i Øresund indsnævres helt lokalt. Indsnævringen indebærer en lokal forøgelse af strømningsmodstanden og dermed en svag dæmpende effekt på dynamikken, som giver sig udslag i den beregnede blokering. For at ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen kræves, at projektet har en egentlig tærskelvirkning, og det har Lynetteholm projektet ikke. Hollænderdybet øst for Middelgrunden er både dybere og bredere end Kongedybet og vil derfor forsat lede salt i retning mod Østersøen. De styrende strømningstværsnit for udvekslingen af salt og vand mellem Østersøen og

Kattegat, vil derfor forsat udgøres af Drogdentærsklen. Vurderingen er derfor helt generelt, at Lynetteholm ikke vil ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen.

Lynetteholm adskiller sig fra Øresundsbroprojektet ved at påvirkningen er af mere lokal karakter. Øresundsbroen strækker sig tværs over Øresund i området ved Drogdentærsklen, hvor den egentlige regulering af vandskiftet finder sted. Øresundsforbindelsen kunne derfor risikere at bidrage yderligere til tærskeleffekten, og derved gøre det sværere at udveksle vand og salt mellem Østersøen og Kattegat via Øresund. Dette er ikke tilfældet med Lynetteholm.

Lynetteholms påvirkning på strømforholdene i Øresund er beskrevet i ref. /2/…

Lynetteholmens påvirkning på strømforholdene i Øresund er set i Øresundsskala af lokal karakter. Ydermere er påvirkningen ikke ensidig, idet der både er områder med strømforstærkning og strømsvækkelse. Påvirkningen vurderes at have en ikke-signifikant betydning for udvekslingen af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen. Vurderingen er derfor helt generelt, at Lynetteholm ikke vil ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen.

4 Referencer

…

/2/ Anlæg af Lynetteholm. VVM – Teknisk Baggrundsrapport nr. 1. Hydrauliske undersøgelser. Endelig rapport version 1.6, 2. november 2020."

Der blev ligeledes afholdt et Espoo-samråd den 22. april 2021 med repræsentanter fra de svenske og danske myndigheder, By & Havn, Rambøll og DHI. I referatet fra mødet hedder det blandt andet:

"Ad. 2:
Referat fra seneste ESPOO-samrådsmøde blev kort gengivet.

Der var ingen bemærkninger.

Ad. 3 [Vedlagte materiale om svenske forhold]:
DHI præsenterede det fremsendte notat.

Der var mange spørgsmål og mange svar på samrådsmødet.

Det blev aftalt, at de svenske myndigheder vil eftersende skriftlige spørgsmål i det omfang, der ikke blev givet tilstrækkelige svar på mødet.

Nedenfor gennemgang af nogle af de centrale emner på mødet.
…

Et fjerde emne var gennemstrømningen af Øresund, hvor der var en

metodisk drøftelse af grundlaget for konklusionen om, at Lynetteholm ikke vil have væsentlige/målbare effekter.
…

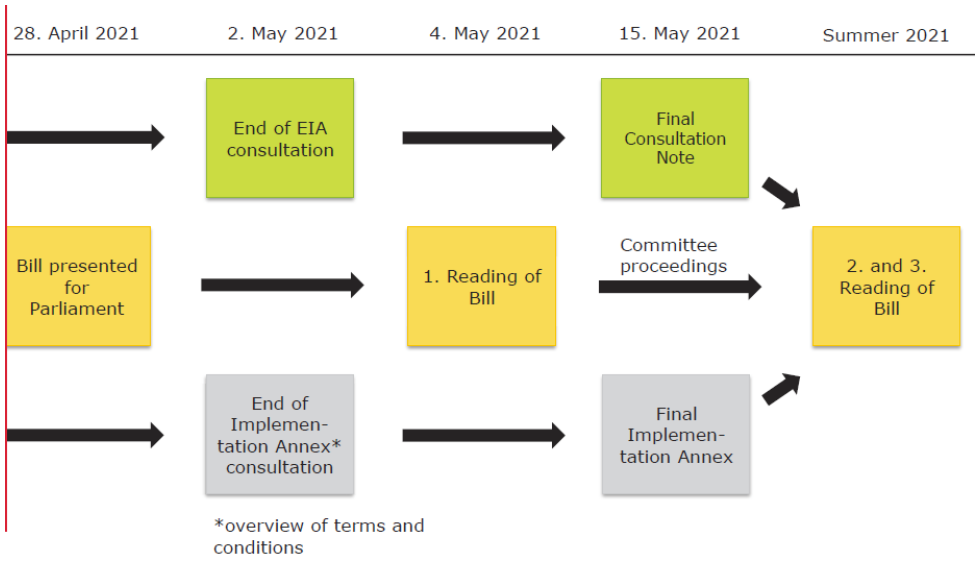
Ad. 5 [Kommende proces for projektet …]:

Trafikstyrelsen gennemgik den fremadrettede proces.

Svenske myndigheder havde forud for mødet spurgt, om det ville være muligt at forlænge høringsfristen for den igangværende høring over den supplerende milljøvurdering. Trafikstyrelsen accepterede, at høringssvar fra svenske myndigheder kan fremsendes frem til den 5. maj 2021.

Slutteligt blev det aftalt, at de svenske myndigheder ville sende evt. supplerende spørgsmål på skrift snarest."

Der var til mødet af Trafikstyrelsen udarbejdet en tidsplan over "Expected process". Tidsplanen havde følgende indhold:



Forslaget til anlægsloven blev fremsat i Folketinget den 28. april 2021, jf. nærmere afsnit 2.4 ovenfor.

Den 5. maj 2021 sendte Naturvårdsverket i Sverige sine bemærkninger som svar på høringen over den supplerende miljøvurdering til Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen. Der blev samtidig vedlagt udtalelser fra HaV, SGI, SMHI, Länsstyrelsen i Skåne og Vattenmyndigheten i Södra Östersjön. Det hedder i Naturvårdsverkets svar blandt andet:

"**Sammanfattning**
Naturvårdsverket bedömer utifrån de samlade synpunkter som inkommit från svenska myndigheter på det kompletterande underlaget i

frågan om etablering av Lynetteholm i Köpenhamns hamn, att samrådet i enlighet med Esbokonventionens artikel 5 inte kan anses slutfört i och med detta svar från Sverige.
…

Även frågan om påverkan på vattengenomströmning i Öresund och saltvatteninströmning till Östersjön bedöms fortsatt vara otillräckligt belyst. Beräkningar av förändrade strömningsförhållanden är svåra att verifiera då modelleringen kräver specifik kunskap. Med tanke på frågans vikt bör försiktighetsprincipen tillämpas.
…

Flödesförändringar i Öresund
Frågan om flödesförändringar och saltvattentillförseln till Östersjön är också en fråga av stor vikt där flera myndigheter uttrycker osäkerheter och tveksamheter inför de resultat som presenteras. Dels är det frågan om svårigheten att verifiera slutsatserna av de moduleringar som genomförts. För att kunna göra det behövs en granskning av tredje part av någon av de fåtal kvalificerade konsulter som kan genomföra en sådan granskning. Som framförs av SMHI bör minskningen av vattenutbytet genom Öresund också ses i ett större sammanhang med det stora antal planerade och fullbordade projekt i området i och kring Öresund, inklusive de anläggningar som planeras tillkomma i en förlängning av etableringen av Lynetteholm.
…"

I HaVs høringssvar af 3. maj 2021 hedder det blandt andet:

"**Havs- och vattenmyndighetens inställning**
…

Flödesförändringar i Öresund

Bedömningen som görs i underlaget bygger bland annat på den tidigare redovisade underlagsrapporten från DHI där det beskrivs att Lynetteholm endast kommer påverka strömförhållandena i Öresund på en lokal skala. Det redovisas att en minskning av vattenflödet genom Öresund med 0,25 % kommer ske samt att saltvattentillförseln kommer minska med 0,21-0,23 %. Kring dessa slutsatser har det uppstått en hel del frågeställningar från svenska myndigheter.

HaV anser att den av DHI genomförda modelleringen behöver granskas av en oberoende tredje part. Detta behövs för att kunna verifiera de slutsatser som görs i det presenterade materialet, som i sin tur bygger på antaganden i modellen. Det är viktigt att kunna säkerställa att de indata och randvillkor som använts i modellen har varit tillräckligt kvalitativ och att modellens antaganden inte är för generella för att bedöma påverkan i Öresund. En sådan granskning kan endast göras av ett fåtal kvalificerade konsultföretag (varav DHI är ett). Vi anser en tredjepartsgranskning bör göras av internationell expertis inom området, som en form av kvalitetsgranskning av det relativt komplexa materialet som modelleringen utgör.

…"

I SMHI's udtalelse af s.d. hedder det blandt andet:

> "Den planerade utbyggnaden av Lynetteholmen anges av sökanden att bidra till en minskning av vattenutbytet genom Öresund med 0,25 %, vilket som enskild företeelse kunde anses acceptabelt. Sett i ett större sammanhang, med ett stort antal planerade och fullbordade projekt i området i och kring Öresund med broar, vindkraftsparker och rörledningar, uppstår dock en samlad påverkan som vida överstiger den för varje enskilt projekt. I ett område som Öresund, där förändringar av de hydrografiska villkoren kan leda till konsekvenser för miljön i hela Östersjöbassängen, bör den kumulativa effekten av varje enskild åtgärd noga värderas.
> …
> "

Af Länsstyrelsen i Skånes høringssvar af 4. maj 2021 fremgår blandt andet:

> "**Länsstyrelsens synpunkter**
> Länsstyrelsen motsätter sig att tillstånd lämnas till den ansökta verksamheten. Dumpningsplatserna i Køge bukt är inte passande då de resulterar i gränsöverskridande påverkan. Den kumulativa påverkan kan utredas ytterligare. Länsstyrelsen vidhåller sina tidigare kommentarer gällande; avsaknaden av ett väl utrett 0-alternativ, risken för påverkan när flödet genom Öresund reduceras, samt påverkan till följd av förlusten av ålgräs och marina habitat.
> …"

Den 6. maj 2021 skrev den daværende miljø- og klimaminister i Sverige, Per Bolund, til den daværende danske miljøminister, Lea Vermelin, således:

> "**Angående tillämpningen av den s.k. Esbokonventionen och andra mellanstatliga förpliktelser i ärendet om Lynetteholmen**
>
> Jag skriver till dig i min egenskap av Miljö-och klimatminister med ansvar för genomförandet av miljörättsliga internationella åtaganden.
>
> Stort tack för ett gott samtal vid vårt möte den 9 april 2021 då vi bland annat pratade om Öresunds unika marina ekosystem och om att skapa en ändamålsenlig ekosystembaserad förvaltning av området. Vid mötet lyfte jag miljörisker kopplat till projektet Lynetteholmen och de behov av kompletteringar i miljökonsekvensbeskrivningen som svenska myndigheter beskrivit inom ramen för pågående samråd enligt Esbokonventionen. Med det här brevet vill jag klargöra att samrådet ännu inte kan avslutas samt att hanteringen av muddermassor i projektet behöver lösas på annat sätt än enom dumpning på nu planerade platser i Køge bukt.
>
> Danmark har efter att vi talades vid i april tagit fram ett kompletterande underlag i ärendet och ett ytterligare möte har hållits mellan svenska

och danska myndigheter. Naturvårdsverket, som är den myndighet vilken samordnar samråd enligt Esbokonventionen för Sveriges räkning, har den 5 maj åter svarat Danmark och överlämnat synpunkter från svenska myndigheter. Myndigheterna som nu har yttrat sig har ansvar för havsfrågor på nationell och regional nivå vad gäller vattenkvalitet och närsaltsbelastning, påverkan på marin fauna och flora, hydrografi, sedimentspridning och dumpning.

Jag konstaterar att myndigheterna även i sina nya yttranden lyfter fram miljörisker med projektet och att de fortsatt ser behov av komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen för att kunna bedöma effekterna för svenska vatten av den gränsöverskridande påverkan. Jag vill särskilt poängtera att svenska myndigheter ser risker med den planerade dumpningen av muddermassor i Køge bukt och att platsen inte är lämplig för dumpning. Myndigheterna påtalar även behovet av att säkerställa att strömningsförhållandena i Öresund inte förändras på ett sätt som kan innebära negativ miljöpåverkan.

Esbokonventionen innebär som bekant en skyldighet för länderna att samråda om projekt som kan ha betydande gränsöverskridande miljöpåverkan. Underlaget behöver vara utformat så att det är möjligt att bedöma både vilken påverkan som kan uppstå, var den uppstår och i vilken omfattning. Vid valet av plats för verksamheten behöver alternativ redovisas både vad gäller plats och val av teknik för att säkerställa att verksamheten utformas och lokaliseras på en lämplig plats. Motsvarande skyldigheter följer av MKB-direktivet och 1974 års miljöskyddskonvention mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Det står klart utifrån de kvarstående påtalade bristerna i underlaget och de invändningar svenska myndigheter samfällt reser mot valet av dumpningsplats att samrådet i enlighet med Esbokonventionen inte kan anses slutfört samt att Danmark behöver finna en annan hantering av muddermassorna.

Öresund förenar två storstadsregioner i våra länder. Det råder ett högt exploateringstryck i området både på land och i havet. Samtidigt hyser området unika marina värden. Jag välkomnar det konstruktiva samarbetet mellan danska och svenska myndigheter att bland annat skapa en ändamålsenlig ekosystembaserad förvaltning av området och införande av skydd för de unika marina värdena. Jag är också mån om att vi samarbetar om sådant som på ett betydande sätt kan påverka Öresunds marina miljö eller Östersjön. Jag vill därför understryka vikten av att de svenska ståndpunkterna beaktas, särskilt avseende hantering av muddermassor och påverkan på strömningsförhållanden, och att Folketinget inte går till beslut innan miljöeffekterna har utretts och samrådet kan anses avslutat."

DHI afgav den 12. maj 2021 et memo til By & Havn om supplerende bemærkninger til Espoo-høringssvar. Memoet var for en dels vedkommende identisk med en del af memoet fra den 12. april 2021. Det hedder i memoet blandt andet:

"**Gennemstrømning/blokering i Øresund**

…

De styrende strømningstværsnit for udvekslingen af salt og vand mellem Østersøen og Kattegat vil forsat udgøres af Drogdentærsklen og tragten ved Helsingør-Helsingborg.
…

I forbindelse med Øresundsbroprojektet blev der udover tunnelen og broen etableret en ny ø, Peberholm, og opfyldt i et større område øst for Københavns lufthavn, hvor tunnelportalen er etableret, se Figur 1. Opfyldningen medførte en indsnævring af Drogden renden i et område, hvor nogle af de højeste strømhastigheder optræder, jf. Figur 2 og Figur 3. Strømningsmodstanden er proportional med kvadratet på strømningshastigheden. Opfyldningen ved lufthavnen er dermed placeret i et område, hvor det indsnævrede tværsnit har væsentlig betydning for strømningsmodstanden. Lynetteholm-opfyldningen er placeret i et område, hvor strømforholdene er langt mere moderate og derved af mindre betydning for strømningsmodstanden igennem Øresund. Som en del af broprojektet blev der udført kompensationsafgravning for at afbøde projektets blokerende effekt. Kunststykket i beregningerne var at beregne, hvordan der skulle kompensationsafgraves, bropiller udformes og placeres samt øen Peberholms udformning og placering. En ganske kompleks beregningsmatrix. Kompensationsafgravning giver ikke mening i forbindelse med Lynetteholm, idet der for at minimere gravemængderne vil skulle udvælges et område med forekomst af høje strømhastigheder med stor spredning af gravespild til følge. Et sådant område vil som det fremgår af Figur 2 og Figur 3 være beliggende langt væk fra Lynetteholm-projektets primære påvirkningsområde og dermed introducere en ny og større og ikke mindst uønsket miljøpåvirkning.
…

De i forbindelse med Lynetteholm projektet udførte blokeringsberegninger har vist, at det er nødvendigt at regne på en periode af minimum 5-6 måneders varighed for at opnå et stabilt blokeringsmål. De til dette projekt angivne blokeringsmål er fundet på baggrund af et helt år, således at sæsonvariationer er indeholdt, og der er opnået en asymptotisk værdi for påvirkningen. Blokeringsberegningerne fra Øresundsforbindelsen blev udført for en periode af 2-3 måneders varighed. Der er derfor en større usikkerhed på de dengang udførte beregninger, idet modelperioden har brug for en længere periode til at konvergere fuldt mod en asymptotisk værdi. I de dengang udførte beregninger blev blokeringskravet (som skulle opnås ved kompensationsafgravning) fastsat til mindre end 0,1% med et usikkerhedsspænd estimeret til +/- 0,25% indenfor en usikkerhed begrænset til et 95% konfidensinterval. Den ved nulløsningen accepterede usikkerhed er dermed større eller af samme størrelse som den estimerede blokering af Lynetteholm. Her 20 år efter forbindelsens etablering har der ikke kunnet konstateres nogen betydende påvirkning af forholdene syd for Drogdentærsklen. Det samme vil gøre sig gældende for Lynetteholm.

SMHI angiver i deres høringssvar, at de er enige i, at en blokeringseffekt på 0,25% isoleret set er acceptabel. De udtrykker dog bekymring

for, at der kan være andre projekter (broer, vindmølleparker og rørledninger), som vil kunne bidrage til en mereffekt. Der er pt. Ingen broprojekter i Øresundsregionen, som vil bidrage til en blokeringseffekt. Rørledninger vil typisk være nedgravet og dermed heller ikke bidrage til en blokering. HOFOR har planer om at etablere en vindmøllepark på Nordre Flint med en kapacitet på 160 MW, svarende til 16 vindmøller á 10 MW. Den blokerende effekt fra vindmølleparken (hvis opført) må vurderes at være marginal og ikke give anledning til en revurdering af blokeringsestimaterne. Endelig vil havspejlsstigninger i de kommende årtier foranledige, at ledningsevnen for transport af vand og salt igennem Øresund øges og dermed relativt hurtigt udligne den beregnede blokeringseffekt.

DHI anser ligeledes påvirkningen for acceptabel, idet den estimerede blokering af Lynetteholm er mindre end den tilladte største usikkerhed i Øresunds-beregningerne – og der er ikke observeret miljøkonsekvenser efter 20 år med Øresundsbroen.
…"

Der blev afholdt et tredje Espoo-samrådsmøde den 18. maj 2021 mellem svenske og danske myndigheder, By & Havn og DHI. Følgende fremgår af referatet for mødet blandt andet:

"**Dagsorden**
…
2. Referat fra 2. samrådsmøde (Trafikstyrelsen)
3. Notat om Gennemstrømning/blokering i Øresund samt sedimentspredning i forbindelse med klapning af materiale i Køge Bugt …
…
5. Status på beslutningsproces (Trafikstyrelsen)
…

Ad. 2:
Ingen bemærkninger til referatet.

Ad. 3:
…
Blockage/flow in Øresund
Overordnet set vurderes der ikke at være kumulative effekter, som vil påvirke vurderingerne af blockage/flow i Øresund.
…

Ad. 5:
…
Der blev spurgt til tidsplanen for 2. end 3. reading of the bill i Folketinget. Det blev oplyst, at 2. reading forventes 1. juni 2021. Og det kan oplyses nu i forbindelse med referatet, at 3. reading for nuværende er programsat til den 4. juni 2021

Aftaler:

Det blev aftalt at Trafikstyrelsen indkalder til et nyt møde om omtrent en til to uger.

Inden dette møde vil By & Havn fremsende deres udarbejdede notat, som besvarer de svenske myndigheders bemærkninger."

By & Havn udarbejdede et notat af 19. maj 2021 med titlen "Opfølgning på Espoo-samråd om Lynetteholm, maj 2021." Det hedder i notatet blandt andet:

"…
Naturvårdsverket
…

Gennemstrømning i Øresund
5) De svenske myndigheder har udtrykt kritik af og er generelt usikker på den beregning og vurdering, der er udarbejdet af By & Havns rådgiver om Lynetteholms påvirkning af gennemstrømningen i Øresund. Derfor ønskes en 3. parts vurdering af Lynetteholms påvirkning af gennemstrømningen.

Svar:
By & Havn har anvendt DHI som rådgiver i forhold til vandmiljø og strømningsberegninger, da de er et af de største og mest anerkendte rådgiverfirmaer inden for dette felt, med særlig viden om vandområdet, der omgiver København. Hvorvidt der skal ske en 3. parts vurdering er ikke By & Havns afgørelse.

6) Der ønskes en kumulativ vurdering med inddragelse af påvirkningen fra tidligere og fremtidige opfyldninger, der sammen med Lynetteholm kan have påvirkning på gennemstrømningen i Øresund.

Svar:
By & Havns rådgiver, DHI, har i deres beregningsmodel for gennemstrømningen, indbygget allerede etablerede projekter, herunder udvidelsen af Nordhavn og etablering af Øresundsbroen. By & Havn har ikke kendskab til yderligere konkretiserede og besluttede projekter, der kan indgå i vurderingen.

Efterfølgende analyse
7) Naturvårdsverket retter opmærksomheden på Espoo-konventionens artikel 7 om efterfølgende analyse, der kan tages i brug, hvis væsentlige miljøpåvirkninger på svensk farvand ikke kan udelukkes.

Svar:
By & Havn har udarbejdet miljøkonsekvensvurderinger, som konkluderer, at der ikke er væsentlige påvirkninger på svensk farvand.
…

Vattenmyndigheten Södra Östersjön
…

Gennemstrømning i Øresund

9) Der udtrykkes tilfredshed med, at der i samråds-processen er tilvejebragt yderligere redegørelser for gennemstrømningen i Øresund mht. ekstremsituationer, f.eks. stærk strøm og sæson-variationer. Men der mangler prognoser for gennemstrømningen på lang sigt, dvs. efter driftsfasen i 2072.

Svar:
By & Havn tager tilkendegivelsen til efterretning. By & Havn har fået foretaget beregninger gennemstrømningen i Øresund med udgangspunkt i år 2018, hvor strøm og vejrforhold mv. forudsættes at være repræsentative. Endvidere er der for at perspektivere betydningen af Lynetteholms blokering af Øresund på ca. 0,25 pct. sammenholdt med den forventede og klimagenererede havvandsstigning.
…

Länsstyrelsen Skåne
…

Gennemstrømningen i Øresund
17) Der ønskes en 3. parts vurdering, af Lynetteholms betydning for gennemstrømningen i Øresund og reduktionen af saltvandstilførslen til Østersøen.

Svar:
By & Havn henviser til svar til nr. 5).

18) Der ønskes en redegørelse for de kumulative effekter for påvirkning af gennemstrømningen i Øresund i sammenhæng med andre planlagte og fremtidige projekter.

Svar:
Der henvises til svar til nr. 6).

Havs och Vatten myndigheten

Gennemstrømning i Øresund
19) Havs och Vatten myndigheten ønsker en 3. parts vurdering, af Lynetteholms betydning for gennemstrømningen i Øresund og reduktionen af saltvandstilførslen til Østersøen.

Svar:
By & Havn henviser til svar til nr. 5) om 3. partsvurdering.…

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Gennemstrømning i Øresund
28) SMHI bemærker, at der bør redegøres for den kumulative effekt på gennemstrømningen i Øresund med samlet påvirkning fra Lynetteholm og andre projekter omkring Øresund, der kan forandre de hydrografiske forhold.

Svar:

By & havn henviser til svar til nr. 6) om, at kendte og etablerede projekter allerede indgår i beregninger af Lynetteholms påvirkninger af gennemstrømningen i Øresund.

29) SMHI bemærker, at påvirkningerne af klapning bør belyses bedre, og at det skal sikres at forurenet sediment ikke spredes.

Svar:
By & havn henviser til svar til nr. 1) om spredning af sediment fra klapning. Herudover kan oplyses, at forurenet sediment ikke bliver klappet, men placeret i havneslamdepot på Refshaleøen.
…"

Den 27. maj 2021 blev der afholdt et fjerde Espoo-samråd med deltagelse af de svenske og danske myndigheder samt repræsentanter for By & Havn, Rambøll og DHI. Det hedder i referatet blandt andet:

"**Dagsorden**
…
2. Referat fra 3. samrådsmøde (Trafikstyrelsen)
…
5. Drøftelse af
a) rammer for eventuelle 3. parts granskning af DHI's beregninger
…
6. Status på proces (Trafikstyrelsen / Naturvårdsverket)
…

Ad. 2:
Ingen bemærkninger
…

Ad. 5a:
Trafikstyrelsen er positiv overfor, at der foretages en 3. parts evaluering af konsekvensvurderingen i forhold til saltvandsindstrømningen til Østersøen, hvis denne del af samrådet dermed kan afsluttes.

Der blev fremlagt en ramme for 3. parts evaluering på mødet, og Miljödepartementet spurgte til, hvorvidt denne kunne gennemføres forud for vedtagelse af anlægsloven i Folketinget.

Trafikstyrelsen vurderer ikke, at det er realistisk at gennemføre evalueringen forud for vedtagelsen i Folketinget, men Trafikstyrelsen bemærkede samtidig, at der er indarbejdet en mekanisme i anlægsloven, som sikrer, at der kan godkendes projekttilpasninger, hvis dette skulle være relevant.

Kommentarer til rammerne for 3. parts evaluering kan fremsendes skriftligt
…

Ad. 6:

> Trafikstyrelsen gennemgik den fremadrettede proces og rundede mødet af. Der forventes et ministermøde den 1. juni."

I et notat af 31. maj 2021 til Trafikstyrelsen anførte Sif Zimmermann, Miljøstyrelsen, følgende om status på Espoo-processen:

> "Espoo-myndigheden er blevet bedt om at afgive en udtalelse om status på Espoo-processen til brug for behandlingen af anlægsloven for Lynetteholmen.
>
> Miljøgrundlaget for Lynetteholm, herunder miljøkonsekvensrapport, baggrundsrapporter, temarapport og supplerende miljøkonsekvensrapport, har været i Espoo-høring i Sverige.
>
> De svenske myndigheder har haft en række spørgsmål og bemærkninger, hvilket har givet anledning til afholdelse af indtil videre 4 samrådsmøder mellem danske og svenske myndigheder den 23. marts, den 22. april, den 18. maj og den 27. maj 2021.
>
> De svenske myndigheders bemærkninger til projektet har særligt været rettet mod konsekvenserne ved klapning og sedimentspredning tæt ved svenske farvande og naturområder, samt spørgsmålet om hvorvidt etablering af Lynetteholm kan påvirke saltvandsindstrømningen til Østersøen. Herudover har de svenske myndigheder spurgt ind til om det er muligt at finde alternative klappladser.
>
> Espoo-processen med Sverige pågår fortsat, og der er på seneste samrådsmøde aftalt yderligere udveksling af oplysninger. Samtidig har Trafikstyrelsen fremlagt en model for tredjepartsgranskning af modelberegningerne og vurderingerne for saltgennemstrømningerne til Østersøen i de allerede fremsendte rapporter. Der er ikke taget stilling til, om der er behov for yderligere samrådsmøder.
>
> Espoo-myndigheden er orienteret om, at der på baggrund af en henvendelse fra den svenske miljø- og klimaminister er aftalt et møde mellem den svenske miljø- og klimaminister, den danske miljøminister og den danske transportminister. Mødet afholdes den 1. juni 2021.
>
> Det kan desuden oplyses, at Polen, Litauen og Finland har anmodet om at blive orienteret om projektet. På baggrund heraf er der den 20. maj 2021 fremsendt en orientering med information om projektet til alle lande i Baltic Subregional Group, som udover ovenstående lande og Sverige tillige omfatter Tyskland, Rusland, Estland og Letland.
>
> Baggrunden for at der ikke tidligere er foretaget orientering af landene i Baltic Subregional Group er, at Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndigheder i sagen har vurderet, at projektet ikke kan forventes at medføre væsentlige grænseoverskridende miljøpåvirkninger i disse lande."

Den 3. juni 2021 skrev den danske transportminister således til den svenske miljø- og klimaminister:

> "Tak for et godt møde om Lynetteholm den 3. juni. Jeg sætter pris på, at vi fik arrangeret mødet så hurtigt, efter jeg beklageligvis måtte aflyse den 1. juni på grund af forhandlingerne i Folketinget.
>
> Jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen allerede har taget initiativ til et nyt Espoo-samrådsmøde med de svenske myndigheder med henblik på drøftelse af de svar, der er givet på baggrund af den hidtidige dialog.
>
> Som jeg nævnte på mødet, er projektændringer også mulige efter vedtagelse af anlægsloven. Der er således i lovens § 4, stk. 1, en mekanisme for miljøgodkendelse af projektændringer. Den forventede vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm spærrer således ikke for den videre dialog om projektet, heller ikke i forhold til alternative løsninger."

Anlægsloven blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021.

Den 14. juni 2021 blev der afholdt et femte Espoo-samråd med repræsentanter for de svenske og danske myndigheder samt By & Havn, Rambøll og DHI. Det hedder i referatet blandt andet:

> " **Dagsorden**
> …
> 2. Referat fra 4. samrådsmøde (Trafikstyrelsen)
> 3. Status på proces (Trafikstyrelsen)
> 4. Aftale om 3. parts granskning af DHI's beregninger
> …
>
> Ad. 2:
> Ingen bemærkninger til referatet fra seneste ESPOO-samrådsmøde.
>
> Ad. 3:
> Der har været møde mellem den danske miljøminister, den danske transportminister og den svenske miljö- och klimatminister den 3. juni, med et efterfølgende brev til den svenske minister.
>
> Anlægsloven blev vedtaget 4. juni, og den træder i kraft den 1. juli.
>
> Ad 4:
> Svenske myndigheder vil gerne informeres og følge 3. parts granskningen, samt overvågningen af klapningen.
>
> Det blev aftalt, at By & Havn laver en opgavebeskrivelse for 3. partsgranskningen, samt at By & Havn laver en nærmere beskrivelse af overvågningen.
> …"

Den 9. september 2021 blev der afholdt et sjette Espoo-samråd med repræsentanter for de svenske og danske myndigheder samt By & Havn og DHI. Det hedder i referatet blandt andet:

> ″ **Dagsorden**
> …
> 2. Referat fra 5. samrådsmøde
> 3. Opfølgning på 3. partsgranskning
> …
>
> Ad. 2:
> • Ingen bemærkninger
>
> Ad. 3:
> - Der fra svensk side opbakning til, at der arbejdes videre på baggrund By&Havns oplæg
> - By&Havn igangsætter forberedelserne herunder oversættelse af materiale til engelsk
> - Havs- och Vattenmyndigheten modtager kopi af materialet til 3. part
>
> …″

Den 12. november 2021 blev der afholdt et syvende Espoo-samråd. Af referatet fremgår blandt andet:

> ″**Dagsorden**
> …
> 2. Referat fra 6. samrådsmøde
> 3. Status på 3. partsgranskning
> …
>
> Ad. 2:
> - Ingen bemærkninger
>
> Ad. 3:
> - Deltares forventer at kunne aflevere granskningsrapport ved årsskiftet 2021/2022.
>
> …″

Som det fremgår af afsnit 2.5 ovenfor, er Deltares det selskab, som forestod tredjepartsgranskningen. Deltares afgav et udkast til granskningsrapport den 22. marts 2022, jf. nærmere ovenfor i afsnit 2.5.

Den 5. april 2022 blev der afholdt endnu et Espoo-samråd. I dette samråd deltog repræsentanter for Deltares. Det hedder i referatet blandt andet:

> ″**Dagsorden**
> …
> 2. Referat fra 7. samrådsmøde

3. Drøftelse af resultater fra 3. partsgranskning
…
6. Aftaler om den videre proces
…

Ad. 2:
• Ingen bemærkninger

Ad. 3:
- 3. partsgranskningsrapporten blev kort præsenteret af Deltares.
- Klimpåvirkninger, kumulative effekter samt usikkerheden på 0,25 % blev kort drøftet ift. blokeringseffekten af Øresund.
- De svenske myndigheder var umiddelbart tilfredse med rapporten og betrygget af konklusionerne om at DHI's beregninger var retvisende. Af hensyn til Skåne Län, der ikke var til stede, blev det aftalt, at eventuelle yderligere bemærkninger til rapporten kan eftersendes.
- Trafikstyrelsen spurgte ind til Deltares pointe om, at effekterne af klimapåvirkningerne bør ses sammen med andre forhold end havstandsstigninger f.eks. øget nedbør, øget blæst og stigende temperatur. DHI understregede i denne sammenhæng, at havstandsstigninger ikke skal ses som en mitigerende foranstaltning.
- Det blev endvidere drøftet om man kan lave en simulering af saltniveauet i Østersøen over en længere tidsrække inkl. den beregnede effekt af Lynetteholm. Deltares tilkendegav, at det er vanskeligt at simulere effekterne af saltniveauet over en lang tidshorisont.
- Havs- och vattenmyndigheten lyfter frågan om kumulativ påverkan på strömförhållanden i Öresund, där Lynnetteholm, kommer vara en av de bidragande verksamheterna som tillsammans med annan påverkan kan vara bidragande till en totalt sett större påverkan på Öresund. Myndigheten menar att detta är viktigt att tänka på framöver, gärna genom dialog mellan Sverige och Danmark.

…

Ad. 6:
- Når der er et sammenfattende notat, der belyser klapning i første sæson drøftes det i ESPOO-regi.
- Næste ESPOO-møde forventes afholdt i sidste halvdel af juni, alternativt i august.

…"

Som også omtalt ovenfor i afsnit 2.5, afgav Trafikstyrelsen den 3. maj 2022 en orientering om tredjepartsgranskningen til Transportministeriet med kopi til By & Havn. Det hedder i orienteringen blandt andet:

> "I forbindelse med Espoo-processen omkring Lynetteholm blev det aftalt mellem Danmark og Sverige at foretage en 3. parts granskning af model og beregninger i forhold til Lynetteholms påvirkning på saltgennemstrømningen i Øresund.

Granskningen er nu gennemført ved det uafhængige hollandske institut Deltares, og et udkast til granskningsrapport… er blevet fremsendt den 22. marts 2022 og drøftet i Espoo-regi 5. april 2022.

Trafikstyrelsen har nu modtaget de svenske myndigheders skriftlige tilbagemelding, som er gengivet i sin helhed nedenfor.

Overordnet set udtrykker de svenske myndigheder tilfredshed med granskningen.

Havs- och Vattenmyndigheten bemærker, at Deltares-rapportens konklusioner om påvirkningen af strømmen gennem Øresund ikke på afgørende punkter afviger fra miljøkonsekvensrapportens. Generelt opfordrer Havs- och Vattenmyndigheten til videre dialog om de kumulative effekter ved opfyld i Øresund.

Länsstyrelsen i Skåne vurderer ligeledes, at Deltares' afrapportering er tilfredsstillende. Dette ændrer imidlertid ikke på Länstyrelsens holdning til projektet, og således er styrelsen fortsat kritisk over for Lynetteholms blokerende effekt.

Svenske myndigheders udtalelse af 2. maj 2022

"Trafikstyrelsen har efterfrågat om svenska myndigheter som deltar i det fortsatta Esbosamrådet om Lynetteholm har några ytterligare anmärkningar eller kommentarer till Deltares rapport. Den tredjepartsgranskning av DHI:s rapport som genomförts av Deltares avseende frågan om vattenutbyte i Öresund och saltvatteninflöde till Östersjön kommenteras från svensk sida av Havs- och vattenmyndigheten och Länsstyrelsen i Skåne län.

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av Deltares granskning av DHI:s modellering och konstaterar att Deltares slutsatser om påverkan på flödet genom Öresund stämmer relativt väl överens med DHI:s skattning. Det finns några aspekter som Deltares kommenterar på, men Havs- och vattenmyndigheten har inte bedömt dessa som avgörande för bedömningen av påverkan som helhet. Inberäknat att bedömningar utifrån modelleringar av den här typen i sig innehåller många osäkerheter, så det går inte att nå fram till ett exakt svar. Deltares granskning får därför anses som tillfredställande.

Länsstyrelsen Skåne anser att Deltares rapport är tillfredsställande. Länsstyrelsen ser fortfarande kritiskt på utfyllnaden utifrån reduktionen av flödet genom Öresund, som konstateras i rapporten. Stora delar av Öresund har fyllts ut sedan sent 1800-tal, reduktionen av flöde som Lynetteholm kommer att orsaka bygger på en redan existerande reduktion och den kumulativa effekten av dessa orsakar en påverkan på miljön. Orsaken till att Länsstyrelsen efterfrågade Deltares granskningen var att DHI hävdade att reduktionen av flöde helt skulle kompenseras för av ökat flöde på andra platser inom Öresund. Deltares rapport påvisar att så inte är fallet. Det finns en möjlighet att en del av reduktionen kommer att kompenseras för. För att uppnå en fullständig kompensation av reduktionen så kommer det att krävas att kompensationsåtgärder vidtas, liknande de åtgärder som vidtogs vid konstruktionen av Öresundsbron.

Havs- och vattenmyndigheten vill också, även om det inte direkt svarar på frågan om Deltares rapport, lyfta frågan om kumulativ påverkan på strömförhållanden i Öresund, där Lynnetteholm, kommer vara en av de bidragande verksamheterna som tillsammans med annan påverkan kan vara bidragande till en totalt sett större påverkan på Öresund. Myndigheten menar att detta är viktigt att tänka på framöver, gärna genom dialog mellan Sverige och Danmark."

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af kommentarerne fra de svenske myndigheder, at rapporten vedrørende 3. parts granskning fra Deltares er tilfredsstillende og derfor kan fremsendes i en endelig version.

Granskningen anses dermed for afsluttet.

Det skal bemærkes, at Länstyrelsen henviser til, at Deltares' rapport påpeger, at Lynetteholm i værste fald kan have en påvirkning af vandgennemstrømningen/saltudvekslingen gennem Øresund på op til 0,5 % samt at havstandsstigningen ikke kan ses som en mitigerende foranstaltning. Trafikstyrelsen finder, at dette forhold bør belyses yderligere."

Som det fremgår af afsnit 2.5 ovenfor, afgav Deltares den endelige version af sin tredjepartsgranskning den 13. maj 2022.

Den 31. maj 2022 blev der indgået en politisk aftale om tilpasning af Lynetteholm, således at klapning i Køge Bugt blev opgivet. Der henvises til afsnit 2.5 herom. På baggrund af den politiske aftale igangsattes et arbejde med udarbejdelse af en supplerende miljøkonsekvensrapport for den aftalte ændring af Lynetteholm-projektet.

Som det ligeledes fremgår af afsnit 2.5 ovenfor, afgav DHI den 6. juli 2022 en rapport til By & Havn med titlen "Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøen". Rapporten er gengivet i uddrag ovenfor i afsnit 2.5.

Den 30. august 2022 blev der afholdt et niende Espoo-samråd med repræsentanter fra de svenske og danske myndigheder mv. Det hedder i referatet blandt andet:

" **Dagsorden**
…
2. Referat fra 8. samrådsmøde
…
5. Proces og status på alternativer til klapning
6. Opfølgning på Deltares rapporten
7. Eventuelt
…

Ad. 2:
- Ingen bemærkninger

…

Ad. 5:
- Fase 1 er uændret og klapningen er ophørt
- Fase 2 har forskellige ændringer, således at opgravet havbundsmateriale kan indbygges i fase 1 i stedet for klappes. Dette vil bevirke 1 års forsinkelse

…

Ad. 6:
- DHI fremlagde resultaterne af undersøgelserne om nulløsningen
- By & Havn oplyste, at miljøkonsekvensrapporten viser, at blokeringen ikke vil have en væsentlig påvirkning på Øresund/Østersøen. Undersøgelsen skal derfor ikke anses som et forslag (suggestion) fra By & Havns side. Notatet er udarbejdet i henhold til et politisk ønske.
- De svenske myndigheder, SMHI, udtalte at de var tilfredse med resultaterne og konklusionerne fra notatet.
- De svenske myndigheder, Naturvårdsverket, foreslog, at de svenske myndigheder drøfter notatet og vender tilbage skriftligt.
- Trafikstyrelsen gjorde opmærksom på, at notatet ikke er en del af styrelsens administrative proces, men at eventuel beslutning om kompensationsafgravning er et politisk spørgsmål. Eventuelle videre undersøgelser bør aftales mellem den danske og den svenske regering.

Ad. 7:
- By & Havn oplyste, at den strategiske miljøvurdering (SEA) for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm er i høring
- De svenske Espoo-myndigheder har modtaget rapporten fra den danske Espoo-myndighed
- Såfremt der er udestående, vil der blive indkaldt til et nyt møde. Hvis ikke anses Espoo-møderækken for afsluttet.
- Miljøstyrelsen gjorde opmærksom på Espoo note summary, som kan udarbejdes i denne forbindelse."

Ved brev af 4. oktober 2022 fremkom Naturvårdsverket med de svenske myndigheders bemærkninger til DHI's screeningsundersøgelse. Det hedder i brevet blandt andet:

"**Svar på Esbosamråd nr 9 gällande DHI:s rapport om genomströmning till Östersjön och kompensationsmuddring kopplat till Lynetteholms-projektet**

Sammanfattning
Vid samrådsmöte nr 9 som hölls 2022-08-30 presenterades rapporten "Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøenom" (daterad: 06-07-2022) om genomströmning till Östersjön och kompensationsmuddring framtagen av DHI.

I mötet meddelade Naturvårdsverket att tillsammans med Statens Geotekniska Institut (SGI), Länsstyrelsen i Skånes län, Sveriges meteorolo-

giska och hydrologiska institut (SMHI) gå igenom rapporten och återkoppla skriftligt om det framkom några kommentarer. Efter genomgång av rapporten framkom inga ytterligare kommentarer.

Ställningstagande
Naturvårdsverket delar Länsstyrelsen i Skåne län, SGI samt SMHI inställning och ser positivt till att den aktuella rapporten tagits fram och ser heller inget behov att ytterligare kommentera rapporten. Naturvårdsverket ser dock gärna att kompensation av blockeringseffekten från Lynetteholm genomförs.
..."

Den 22. november 2022 afgav Miljøstyrelsen en "summary note" vedrørende Espoo-høringen til de svenske miljømyndigheder. Af notatet fremgår blandt andet:

"…
Der er i miljøkonsekvensvurderingen af projektet redegjort for, at Lynetteholmprojektet kan medføre en reduceret gennemstrømning i Øresund i størrelsesorden max. 0,25%. Til verificiering af dette har der til brug for Espoo samrådet været gennemført en uvildig gennemgang af modellering og beregningsforudsætninger ved det hollandske rådgiverfirma Deltares. Deltares har ikke påvist væsentlige fejl eller mangler ved beregningerne. Rapporten vedlægges som bilag.

By & Havn har efterfølgende lavet en screening for mulige kompenserende afgravninger.

Screeningen viser, at der er et potentiale ved at afgrave i to områder lige nord for tunneltraceet for Øresundsforbindelsen. Det vil dog være nødvendigt med yderligere undersøgelser, såfremt der skal afgraves i området omkring Nordre Røse. Dels er Nordre Røse Fyr beliggende på lokaliteten, men der er også en række søkabler, som kan indsnævre området, hvori der reelt kan kompensationsafgraves. Endelig har den Blå Planet sit vandindtag beliggende i området. Ligeledes vil der være risiko for at gravespild fra uddybningen vil kunne påvirke Amager Strandpark, samt de to Natura 2000 områder ved Saltholm og Amager syd.

De svenske myndigheder har d. 4. oktober 2022 meddelt, at de ikke har bemærkninger til screeningen af muligheder for kompenserende afgravning:
…

De danske Espoomyndigheder betragter hermed Espooprocessen som afsluttet. Samrådet genoptages, hvis fremtidige ændringer af projektet vurderes at kunne have grænseoverskridende miljøkonsekvenser."

Miljøstyrelsens opsummerende notat om Espoo-høringen om miljøvurderingen af Lynetteholm blev den 9. januar 2023 sendt til Folketingets Transportudvalg til orientering.

I januar 2023 afgav Rambøll en supplerende miljøkonsekvensrapport i anledning af den politiske aftale af 31. maj 2022om tilpasning af Lynetteholm, således at klapning i Køge Bugt blev opgivet.

Den 12. maj 2023 sendte Naturvårdsverket sine bemærkninger til projektændring af Lynetteholmprojektet. Det hedder i Naturvårdsverkets svar blandt andet:

> ”**Sammanfattning**
> Naturvårdsverket underrättades den 15 december 2022 om Danmarks planer för en projektändring till tidigare miljökonsekvensbeskrivning som genomgick en samrådsprocess 2019-2022 där svenska myndigheter deltagit. 2022 beslutade danska myndigheter att det material som muddras i anslutning till projektet inte längre skulle dumpas utanför Kögebukten utan i stället inkorporera det muddrade materialet i Lynetteholms perimeter.
>
> Underrättelsen besvarades med inkomna kommentarer samt önskemål om att Sverige fortsatt ska delta i miljöbedömningsprocessen.
> Den 11 april översände Miljöstyrelsen miljökonsekvensrapporten för projektändringen för samråd i enlighet med Esbokonventionens artikel 4-5.
> Inbjudan samt medföljande underlag översändes till relevanta myndigheter och organisationer i Sverige för eventuella kommentarer mellan den 14 april och 5 maj.
>
> **Inkomna svar**
> Svar i samrådet har inkommit från 6 myndigheter, Statens Geotekniska Institut (SGI), Sveriges metrologiska och hydrologiska institut (SMHI), Länsstyrelsen Skåne, Trafikverket, Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) samt Länsstyrelsen i Kalmar län. Samtliga inkomna yttranden bifogas detta brev.
>
> **Övriga kommentarer i ärendet**
> Efter genomgång av inkomna svar samt diskussioner med relevanta myndigheter i Sverige rörande projektet i sin helhet, vill Naturvårdsverket åter igen framföra behovet av att de kompensationsåtgärder som föreslogs i rapporten ”Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøenom” (DHI, 06-07-2022) om genomströmning till Östersjön, genomförs. Naturvårdsverket noterar att andra större projekt med påverkan på Öresund tidigare har beviljats med villkor om en ”nollösning” gällande genomströmningen, vilket även bör gälla i Lynetteholmsprojektet. Vidare noteras att Sverige ännu inte fått presenterat huruvida den föreslagna kompensationsåtgärden avses genomföras eller ej och heller ingen motivering till detta. Det finns fortsatt en oro från svenska myndigheter att projektet kan ha en påverkan på genomströmningen av vattenflöden i Öresund, vilket skulle kunna påverka syrehalt samt saliniteten i Östersjön. Eftersom Öresund påverkats och i framtiden kan komma att påverkas av flera verksamheter är en nollösning viktig att vidhå-

lla när det gäller projekt som potentiellt kan påverka strömförhållanden både i Öresund och på större avstånd.

Naturvårdsverket, Länsstyrelsen Skåne, Havs- och Vattenmyndigheten samt SMHI, som tidigare deltagit i samråden ser ett ökat behov av att från både svensk och dansk sida se över konsekvenserna av de kumulativa effekterna av samtliga planerade och påbörjade projekt i Öresund, som kan ha en påverkan på genomströmningen samt möjligheten att minimera dess påverkan.
…"

2.7. Øvrige internationale høringer

Den 8. maj 2021 skrev Ole Damsgaard på vegne af Danmarks Naturfredningsforening en mail til en medarbejder i det polske Generaldirektorat for Miljøbeskyttelse. Det hedder i mailen blandt andet:

"On behalf of the Danish Society for Nature Conservation we would like to draw your attention to a comprehensive construction project in the Sound which might impact the environment of the Baltic Sea.

The project is planned to take place outside the harbor of Copenhagen and consists of a new peninsula constructed by land fill, transport infrastructure and a new urban development for 30.000 to 50.000 inhabitants.

The land filling will block one of the deep gutters (Kongedybet) that run through the Sound which will impact the water and salt transport from the North See to Baltic See.

The so called Lynetteholm project has recently gone through an environmental impact assessment where only Sweden has been consulted according to the Espoo convention.

The Swedish consultation response (see attached document) express a major concern about the possible impact of the Baltic Sea and questions the methodology which is behind the assessment.

The EIA report concludes that the project will result in a reduction of the water flow through the Sound corresponding to 0.25% of the total flow and besides that will reduce the supply of salt water to the Baltic Sea by 0.21-0.23%. The way this has been calculated and the assessment of the possible environmental impact has been criticized by the Swedish Environmental Protection Agency.

Besides that, the Swedish Environmental Protection Agency is critical according to that the EIA process will be spilt into several independent parts. So far only the land fill has been assessed while extraction of marine material from Krieger's Flak in the Northern part of the Baltic Sea and construction of transport infrastructures will take place later in separate IEA processes. Construction of Lynetteholm is planned to start

> in 2021. Extraction of raw material from the seabed is planned to take place in 2022. Construction of the highway which partly will be submarine is scheduled to start in 2023.
>
> The decision-making process is underway. At present, a bill on Lynetteholm has been tabled in the Danish parliament. The plan is for the bill to be passed before the end of June this year.
>
> In effect, the Danish government is not only violating EU-directive on Environmental Impact assessment but most likely also the ESPOO convention because only Sweden has been consulted.
>
> In light of above we would assume that all the Baltic Ses countries should have been involved in the EIA process according to ESPOO convention. You could address your concern to the 'Danish Environmental Protection Agency' as they are point of contact regarding ESPOO …
>
> We could also encourage you to contact the Swedish ESPOO coordinator …
>
> You'll find further information about the EIA at the following link, however unfortunately only in Danish …"

De polske miljømyndigheder rettede herefter ved mail af 10. maj 2021 henvendelse til Miljøstyrelsen ved Sif Zimmermann med anmodning om oplysninger om det planlagte projekt og dets mulige miljømæssige virkninger.

Den 12. maj 2021 kvitterede Miljøstyrelsen for modtagelsen af den polske henvendelse. Styrelsen henviste til, at de danske myndigheder havde vurderet, at der ikke var nogen væsentlig miljømæssig effekt af Lynetteholm-projektet for andre lande end Sverige. Det blev videre oplyst, at relevante dokumenter var ved at blive samlet for at blive oversat til engelsk, og at man kunne se projektet beskrevet – på dansk – på to hjemmesider.

Den 13. maj 2021 skrev den litauiske vicemiljøminister blandt andet følgende til Miljøministeriet i Danmark:

> "…
> Acting as an authority responsible for coordination of transboundary EIA and SEA processes for the purposes of implementation of the UN-ECE Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention), Ministry of Environment of the Republic of Lithuania, following the procedure under Article 2(5) of the Espoo Convention requests to enter into discussions on whether the proposed activity (which is not listed in appendix I to the Convention) is likely to cause a significant adverse transboundary impact and thus should be treated as if it was listed.

> Therefore, prior to a decision to authorize or undertake the proposed activity, we kindly ask to provide us a summary of the national Environmental Impact Assessment Report (in English), with a special emphasis on potential adverse impacts on the environment of the Baltic Sea, which will serve as a basis for the above mentioned discussions."

Miljøstyrelsen kvitterede for modtagelsen ved en mail af 17. maj 2021 og meddelte, at der snarest ville blive fremsendt materiale på engelsk til de litauiske myndigheder.

Den 18. maj 2021 skrev folketingsmedlem for Alternativet Torsten Geil til parlamentsmedlemmer i Finland, Polen, Litauen, og Tyskland, idet han anførte blandt andet følgende:

> "…
> I want to make sure that you are aware of the project and that you find that it fits into the agreements of the Espoo Convention, regarding the impact the project might have on your country.
> …"

De finske miljømyndigheder anmodede herefter den 19. maj 2021 Miljøstyrelsen ved Sif Zimmermann om yderligere oplysninger. Sif Zimmermann kvitterede samme dag for modtagelsen og gentog det til de polske myndigheder anførte om, at relevante dokumenter var ved at blive samlet for at blive oversat til engelsk, og at man kunne se projektet beskrevet på dansk på to hjemmesider.

Den 20. maj 2021 rettede Miljøstyrelsen ved Sif Zimmermann en samlet henvendelse til Østersølandene ved følgende mail:

> "…
> Some of you have contacted me for more information on a Danish project caIled 'Lynetteholm' regarding an artificial island, which is planned to be build as a part of the flooding-protection for the city of Copenhagen. Since more of you maybe can have the same interest, we have decided to inform all of you at the same time.
>
> Sweden has been notified and is taking part in the actual EIA-process. Currently discussions on possible transboundary impacts are taking place, primarily regarding the marine environment in the Sound between our two countries.
>
> Unfortunately the majority of the EIA-documents only exists in Danish. In order to inform you as fast as possible, please find attached two factsheets produced by the projectowner, CPH City & Port Development (By&Havn), which are translated into english in order to introduce the project to all countries in the subregion. One factsheet deals with the subject *Water quality and marine environment*, the other deals with the subject of *Dredging and the flow of the Sound*.
> …

The permitting process
The permit for the project will be given by law, and committee proceedings are presently taking place in the Danish parliament Folketinget. It is planned that the project will be decided before summer.
…"

Af factsheet'et med titlen "Dredging and Flow of the Sound", der er udarbejdet i maj 2021, fremgår blandt andet følgende:

"IMPACTS ON THE BALTIC SEA FROM DREDGING AND FLOW OF THE SOUND

ABOUT LYNETTEHOLM
Lynetteholm will help protect Copenhagen from storm surge from the north. The environmental impact report examined how, and to what extent, the construction of Lynetteholm will affect environmental conditions at and around the project, including the Sound.

The costs of constructing Lynetteholm for the recovery of surplus soil amount to approximately DKK 2.5 billion. Around DKK 400 million is expected to finance the establishment of a coastal landscape with recreational facilities and nature. We expect the remainder of the construction costs to be funded over an approximately 30-year period upon receipt of soil from the metropolitan area.
…

FLOW IN THE SOUND AND SALT TRANSPORT TO THE BALTIC SEA
The creation of Lynetteholm in Kongedybet west of Middelgrunden will have a minor impact on the flow in the Sound, and thus also on the transport of salt to the Baltic Sea. Fresh water flows into the Baltic Sea from the rivers of the surrounding countries, which means that the supply of salt water from the Sound impacts the balance of salt and the marine vegetation and fauna of the Baltic Sea.

We have calculated that the water flow of the Sound will be blocked by 0.23-0.25%, and that for the transport of salt to the Baltic Sea the blockage will be 0.21-0.23%. We have also calculated that the effect on the water flow will be offset after about 10 years, and the salt transport after 13 years, due to the climate-related rise in sea level of approximately 2 cm.

The calculations thus show that the effect of Lynetteholm is minor in relation to the climate-related seawater increases that will occur in the coming years. The deepening of the fairway south of Middelgrunden ('The Throat') will also have a small compensatory effect for the reduced flow caused by Lynetteholm.

When the Øresund Bridge was constructed, a so-called '0 solution' was required. In other words, the Øresund Bridge and the artificially-constructed island of Peberholm should have no impact at all on the

flow. The Øresund Bridge is located at the narrowest point in the Sound. This means that its impact is significantly more crucial for flow in the Sound than Lynetteholm, which is located within the coast in an area that is significantly wider.

The marine environment in the Sound and the Baltic Sea generally features changing temperatures, oxygen content and salt throughout the year. The flora and fauna present are thus acclimatised to changing temperature, salinity and oxygen content. We assess, therefore, that the derived effects of the limited change to current conditions will have only a minor impact on the species of bed vegetation and bed fauna, fish and birds that are present.

ESPOO CONSULTATION AND DISCUSSIONS WITH THE SWEDISH AUTHORITIES

The Espoo Convention covers crossborder environmental impacts. If plans, programmes or concrete projects are likely to have cross-border environmental impacts, the Convention enters into force.

In the context of this project, the Swedish nature authorities have expressed an interest in taking part in the environmental assessment process and have submitted consultation responses to the published environmental impact assessments. The Swedish authorities have shown particular interest in the impact of Lynetteholm on the flow into the Sound and on the dispersion of sediment as a result of dredging.

Together with the Danish Civil Aviation and Railway Authority and the Ministry of Environment of Denmark, CPH City & Port Development (By & Havn) has held so-called consultation meetings with the Swedes, and more detailed material has been exchanged. The Swedish national authorities have indicated that they now agree that Lynetteholm in itself will not have cross-border effects. But the Swedish authorities have requested further consultation on the dredging.

As a result of the consultation, CPH City & Port Development (By & Havn) expect the Swedish authorities to influence and take part in monitoring whether the dispersion of sediment from dredging will affect areas of Sweden.
…"

Ved mail af 1. juni 2021 meddelte de finske miljømyndigheder Miljøstyrelsen, at Finland efter en gennemgang af materialet ikke efterspurgte yderligere i anledning af sagen.

De polske miljømyndigheder meddelte ved mail af 2. juni 2021 Miljøstyrelsen, at man overvejede at anmode om at blive involveret i sagen efter artikel 3 i Espoo-konventionen. Ved mail af 3. juni 2021 svarede Miljøstyrelsen, at de administrative procedurer, herunder VVM-redegørelsen, var afsluttet, og at man regnede med en vedtagelse af loven dagen efter. Det blev samtidig oplyst, at Danmark og Sverige fortsat havde en dialog om projektet.

Anlægsloven blev vedtaget den 4. juni 2021, jf. afsnit 2.4 ovenfor.

Ved mail af samme dato skrev Miljøstyrelsen til de litauiske miljømyndigheder, at det fremgik af en dansk avis, at man fra Litauens side forventede at blive forsynet med mere materiale om Lynetteholm-projektet end det, der var tilsendt pr. mail den 20. maj 2021, men at dette måtte bero på en misforståelse, idet man fra dansk side havde anmodet Litauen om at vende tilbage, hvis man ønskede yderligere oplysninger. Endvidere oplyste Miljøstyrelse, at de administrative procedurer, herunder VVM-redegørelsen, nu var afsluttet, og at anlægsloven var vedtaget samme morgen. De litauiske myndigheder blev anmodet om at melde tilbage til Miljøstyrelsen senest den 11. juni 2021, såfremt man ønskede yderligere oplysninger.

Samme dag skrev Miljøstyrelsen til myndighederne i Tyskland, Estland, Letland og Rusland og bad om, at disse lande senest den 11. juni 2021 bekræftede, at de ikke ønskede yderligere information. Miljøstyrelsen modtog ikke yderligere henvendelser fra disse lande,

Ved mail af 8. juni 2021 skrev de litauiske miljømyndigheder til Miljøstyrelsen:

> "… As already mentioned, the information you have provided cannot be considered an Environmental Impact Assessment report summary, and is not sufficient to determine if the project will have significant adverse transboundary impacts Specifically, the following issues must be clarified:
>
> - how and to what extent the construction of Lynetteholm will affect the status of the Baltic Sea under each of the Marine Strategy Framework Directive qualitative descriptors?
> - what impacts the excavation of soft seabed material (taking into account that it is polluted) on the seabed along the perimeter will have on the water, environment quality and on the biodiversity of the Baltic Sea? It is also unclear with which substances the sediments are contaminated and what is the class of sediment contamination;
> - what are the underlying assumptions and quantitative indicators allowing the Environmental lmpact Assessment to conclude that the project will not have a significant impact on the Baltic Sea?
> - what will be the effects of the decrease of the water flow and of the transport of salt to the Baltic Sea on the environment? "

Miljøstyrelsen besvarede henvendelsen den 10. juni 2021 og anførte blandt andet følgende:

> "…
> As to your comments on the Espoo-procedure as well as the obligations under the Helsinki Convention it was and still is the assessment of the

responsible Danish authorities, that the Lynetteholm project does not have significant transboundary environmental consequences. This is the reason why no notification of the countries around the Baltic Sea has taken place under Article 3 of the Espoo Convention and Article 7 of the Helsinki Convention. However Sweden has been notified due to the project's location in the Sound, and the dialog with Sweden is continuing although all the administrative procedures have been carried out and the law was enacted by the parliament last week.

If other countries around the Baltic Sea need more information, Denmark is off course prepared to deliver this as well as entering into discussions. So far we have received a request for more information from Lithuania, Poland and Finland. Finland thereafter has replied, that they do not see a need to be further involved, Poland is still considering. Neither Germany, Estonia, Latvia or Russia have shown a need for more information.
…"

Den 16. juni 2021 afgav Rambøll et memo til By & Havn med svar på de spørgsmål, som de litauiske myndigheder havde rejst i mailen af 8. juni 2021. Det hedder i memoet blandt andet:

"Four questions to Lynetteholm from Lithuania

We have through By & Havn received four questions from Lithuania on the impact from the construction of Lynetteholm on the Baltic Sea environment. Below are the answers from Ramboll of the four questions. The answers are based on the Danish EIA, where further details and references can be found.
…

2) What will be the effects of the decrease of the water flow and of the transport of salt to the Baltic Sea on the environment?

The waterflow through Øresund will be reduced by approximately 0.25 % by the construction of Lynetteholm. The water exchange through Øresund is roughly 28 % of the total Baltic Sea water exchange through the Danish straits. I.e. the total water exchange will be reduced by approximately 0.1 %. The reduction in water exchange through Øresund alone will be neutralized by at sea level raise of 2 cm, and by less if the total exchange trough the Danish straits is considered.

The impact on the Baltic Sea water exchange is therefore regarded as negligible.

3) What are the underlying assumptions and quantitative indicators allowing the Environmental Impact Assessment to conclude that the project will not have a significant impact on the Baltic Sea?
…

The waterflow through Øresund will be reduced by approximately 0,25 % by the construction of Lynetteholm, while the total water exchange

> through the Danish Straits will be reduced by approximately 0.1 % (see above). The impact is regarded as negligible compared to the natural variation of water exchange, and will furthermore be neutralized by a se level raise of less than 2 cm.
>
> 4) How and to what extent the construction of Lynetteholm will affect the status of the Baltic Sea under each of the Marine Strategy Framework Directive qualitative descriptors?
>
> The 11 descriptors identified by the Marine Strategy Framework Directive has been examined in detail for the Øresund region in the EIA. For the Baltic Sea, the descriptors D5 "Human-Induced eutrophication", D7 "Hydrographical conditions" and D8 "Contaminants" are addressed above, while the rest is regarded as not relevant.
> …"

Ved mail af 21. juni 2021 fremsendte Miljøstyrelsen Rambølls besvarelse af de rejste spørgsmål samt oversættelser af ikke-tekniske resuméer og dokumenter til de litauiske myndigheder, og ved mail af 30. juli 2021 meddelte de litauiske myndigheder, at man ikke fandt behov for yderligere drøftelser eller undersøgelser. Det hedder i mailen blandt andet:

> "Thank you for providing the non technical summaries, other documents and the answers to our questions regarding the Lynetteholm project. The information has been carefully analysed by our environmental officials and the following essential facts were recognised:
>
> - impacts on biodiversity, saline water flow, water level and its quality are estimated to be local and non significant;
> - it is a well known fact that the renewal of the Baltic Sea waters is decreasing, which contributes to the pollution retention in the sea, thus all projects implemented in the strait, which ensures circulation between the Baltic and the North Seas are consequential. However, due to the fact that the Lynetteholm project will be localised in in the Copenhagen Harbour, it is unlikely to have a significant impact on the water circulation;
> - the amount of soil to be dumped in the sea is relatively insignificant;
> - case-specific monitoring of adverse effects will be carried out;
> - the need for the project is well justified and based on the need to help climate proof Copenhagen as part of protection against storm surge and the rising sea level;
> - Denmark, being an ED country, will ensure that the impact is minimised by fulfilling its obligations under the Water Framework Directive, Marine Strategy Framework Directive, Birds and Habitats Directives, HELCOM Convention, etc.
>
> These facts and considerations allow us to conclude that the project will not have likely significant adverse transboundary impacts on Lithuanian environment. Therefore we consider the bilateral consultations completed and no additional transboundary Environmental Impact Assessment procedures are deemed to be necessary."

Ved brev af 24. juni 2021 skrev de polske miljømyndigheder til Miljøstyrelsen blandt andet:

> "Concerns: Danish "Lynetteholm" activity consisting in the construction of an artificial island to be built as part of the flood protection of the city of Copenhagen.
> …
>
> In view of the information on the planned adoption of the act approving the implementation of this activity by the Danish Parliament on 4 June 2021, and thus, with regard to the completed environmental impact assessment procedure, I kindly request to provide additional explanations that will enable dispelling any doubts regarding the impact of the planned activity on the Polish environment. Upon reading the provided "factsheets" (of a very general nature) the Republic of Poland states that a potential transboundary impact on the territory of Poland cannot be excluded. Therefore, despite the completed administrative procedures, we ask for clarifications in the following scope.
> …
>
> General information on the planned activity submitted by the Danish Party does not allow for unambiguous determination of the environmental impact of the planned activity in a transboundary context, and thus prevents to exclude such impact. Therefore, with regard to the precautionary and prevention principles, as the underlying environmental protection rules for environmental impact assessment, the Polish Party expresses its concern about the planned construction of the Lynetteholm artificial island and its impact on the entire marine ecosystem of the Baltic Sea.
>
> Concern is raised by the information that research carried out for the purposes of preparing the environmental impact assessment documentation has shown that implementation of the activity may contribute to reduced water exchange between the North and Baltic Seas, which in turn may lead to changed salinity of the Baltic Sea waters and, consequently, may have a significant adverse effect on the entire ecosystem of this reservoir. The submitted documentation indicates that as a result of the planned activity, water flow in the Øresund will be reduced by 0.23-0.25%, while salt transport by 0.21-0.23%, which was assessed by the Danish Party as a minor impact on water flow. When analyzing the submitted documentation and the available literature data, it cannot be unequivocally stated that the reduced water flow in the Øresund and limited salt transport referred to above will not adversely affect the ecosystem of the Baltic Sea, structure of which is completely dependent (hydrologically and environmentally) on inflows of more saline and welloxygenated North Sea waters, anyhow taking place with little frequency and insufficient.
>
> One of the underlying processes of key importance for the Baltic Sea is regeneration of deep water. This process is hardly predictable and difficult to identify in the oceanographic observations, yet of high impor-

> tance for the functioning of the Baltic Sea ecosystem. Such infusions are of particular value for sea-bottom ecosystems in which salt water carries the oxygen necessary for life. The Baltic Sea is a semi-enclosed sea, which means that cannot be considered a typical salty sea. The average salinity of its surface waters is almost 5 times lower than in the ocean - it ranges from 7 to 8 per mille. The bottom layer is much saltier and the salinity varies from 30 to 10 per mille, depending on the distance from the Danish Straits.
>
> Inflows of saline waters shape the proper hydrological conditions of the sea and are crucial for the quality of the environment and structure of marine ecosystem of the Baltic Sea. The Baltic Sea is the catchment area of European rivers and has a positive mass balance. It is fed every second by more than 15,000 tonnes of fresh water from rivers and precipitation in average.
>
> More saline, well-oxygenated water from the North Sea is heavier and flows in at the bottom, systematically feeding the Baltic Sea in this way. The salty bottom water flowing from west to east runs through the Polish zone. After passing the Danish Straits, the water flows into the Arkona Basin, then through the Bornholm Gate, i.e. the strait situated between Bornholm and southern Sweden, to the Bornholm Deep. Further, the bottom water can flow through the Słupska Trough, separated from the Bornholm Deep by a crest with a minimum depth of 60 m. On the other side of the trough, the Gdansk and Gotland Deeps receive salty and well-oxygenated water.
> …
>
> With regard to the above, the Polish Party requests to present the results of research on the impact of the planned activity on salinity, and thus on marine habitats and fauna in the area of the Polish coast.
> …"

Miljøstyrelsen kvitterede for modtagelsen ved mail af 28. juni 2021 og fremsendte samtidig en engelsksproget version af ikke-tekniske resuméer udarbejdet efter henvendelse fra de litauiske myndigheder.

Den polske bekymring gav anledning til, at Rambøll den 15. august 2021 afgav et memo til By & Havn med titlen "Questions to the Lynetteholm project from Poland". Det hedder i memoet blandt andet (i dansk oversættelse):

> "…
> Vi har udtaget fem spørgsmål fra brevet og vil forsøge at besvare dem nedenfor. Svarene er baseret på den danske VVM-redegørelse (Rambøll 2020), hvor yderligere detaljer og referencer kan findes, og på videnskabelig litteratur om Østersøen.
>
> 1) Den polske part anmoder om at fremlægge resultaterne af forskning i den planlagte aktivitets indvirkning på saltholdigheden og dermed på marine habitater og fauna i området ved den polske kyst.
> …

På grund af tærsklerne og den variable metrologiske påvirkning er indstrømningen af saltvand en meget uregelmæssig proces, der viser stor variation mellem år og endda mellem årtier. I tråd med den uregelmæssige indstrømning af salt og den variable udstrømning af ferskvand fra de store polske floder varierer saltholdigheden ud for den polske kyst betydeligt fra år til år (fig. 1) med en svagt negativ tendens siden 1950.
…

Vandgennemstrømningen gennem Øresund vil blive reduceret med ca. 0,25 % ved opførelsen af Lynetteholm (DHI 2021). Vandudvekslingen gennem Øresund udgør ca. 28 % af den samlede vandudveksling i Østersøen gennem de danske stræder. Det vil sige, at den samlede vandudveksling vil blive reduceret med mindre end 0,1 %. Hvis der var et lineært forhold mellem blokeringen og vandudvekslingen gennem de danske stræder og saltholdigheden ved den polske kyst, ville ændringen være 0,1 % af de nuværende 7 promille, dvs. en reduktion på 0,007 promille, eller mindre end 1/100 af variationen fra år til år (Fig. 1). Saltholdigheden er ikke så enkel at overvåge, men den giver en indikation af, hvor stor påvirkningen er. Det er vigtigt at bemærke, at dybden af Drogden-tærsklen i Øresund (8 m) er uændret, og at størstedelen af saltvandsindstrømningen til Østersøen sker over den meget dybere (18 m) Darss-tærskel mellem Danmark og Tyskland.

Påvirkningen fra Lynetteholm på saltholdigheden i Østersøen og dermed den polske kyst anses derfor for at være ubetydelig.

Reduktionen af vandudvekslingen gennem Øresund alene vil blive neutraliseret ved en stigning i havniveauet på 2 cm, og med mindre end 1 cm, hvis den samlede udveksling gennem de danske stræder tages i betragtning (DHI 2021).

2) Den polske part anmoder om at specificere de afhjælpende foranstaltninger, der skal gennemføres af den danske part, hvis vandstanden ikke stiger i overensstemmelse med de tillagte antagelser.
…

Havniveauet har været støt stigende i mere end et århundrede (Fig. 2), og det er usandsynligt, at det pludselig skulle stoppe. Ved simpel ekstrapolering af den nuværende stigningstakt, uden at diskutere forskellige IPPC-forudsigelser om accelereret stigning, vil effekten af Lynetteholm, alene i Øresund, blive neutraliseret på 5 til 10 år, og mindre, hvis den samlede vandudveksling gennem de danske stræder tages i betragtning.

Det virker som en selvmodsigelse, at overfladesaltholdigheden i Østersøen er faldende (Świątek 2019), mens havniveauet og dermed tværsnittet af de danske stræder er stigende. Ifølge Radtke (2020) er de langsigtede ændringer i saltholdighed forårsaget af langsigtede ændringer i barotropiske indstrømningshændelser, i vinddrevet blanding og i nedbør/afstrømning fra floder.
…”

Rambølls besvarelse af de rejste spørgsmål blev ved Miljøstyrelsens mail af 19. august 2021 fremsendt til de polske miljømyndigheder.

Ved brev af 15. september 2021 meddelte de polske miljømyndigheder Miljøstyrelsen, at der ikke var yderligere bemærkninger til projektet. Det hedder i brevet blandt andet:

> "…
> After getting acquainted with given clarifications as well as an extract of EIA report, the Polish Party do not raise any more comments on this project. As a result of the analysis of the received information, Polish regional environmental and maritime authorities are of the opinion that eventual impacts on the environment might be minor, local and timely limited. Thus, the risk of transboundary impacts on the Polish territory seems to be insignificant.
> …
>
> Additionally, it is necessary to point out that the outcomes of carried out an environmental impact assessment (EIA) are of estimated character and thus the real (factual) impacts on the environment will reveal themselves in the future at the stage of construction, exploitation or possible decommissioning. That is why, the Polish Party is interested in performance of post-project analysis, referred to in article 7 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (the Espoo Convention) …"

2.8 Andet

2.8.1. Jordbortskaffelse

Af et notat af 10. maj 2022 om virkninger for jordhåndtering ved udskudt modtagelse på Lynetteholm udarbejdet af Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen, fremgår blandt andet følgende:

> "**Indledning**
> Bygge- og anlægsaktiviteten i København og omegn er høj, og derfor har der i mange år været udfordringer med at finde plads til bortskaffelse af overskudsjord. Der genereres i størrelsesordenen 2,5-3,5 mio. tons overskudsjord årligt i Københavnsområdet. En tredjedel til halvdelen af overskudsjorden er forurenet. Da jordmodtagelsesanlæggene i Nordhavn er fyldt, mellemdeponeres jorden pt. midlertidigt i Nordhavn. Mellemdepoterne vil være fyldt inden for ca. et år, og herefter skal mellemdepoterne som udgangspunkt i henhold til miljøtilladelser og af hensyn til den forudsatte byudvikling i Nordhavn, tømmes.
>
> Håndteringen af overskudsjord i København er tilrettelagt ud fra, at Lynetteholm, der har en samlet kapacitet på ca. 80 mio. tons jord, kan modtage jord i etape 1 fra starten af 2023. Etape 1 har en kapacitet på ca. 6 mio. ton.

En udskydelse af dette, eller en reduktion i kapaciteten i Lynetteholms opstart, udløser behov for enten supplerende mellemoplag eller alternativt at jorden i en periode vil blive fragtet længere væk mhp. bortskaffelse. Begge scenarier vil kunne have afledte virkninger for projekter, der generer overskudsjord, og for aktører, der håndterer jorden.
…

I en situation hvor Lynetteholm fase 1 anvendes til placering af havbundsmateriale fra anlægget af fase 2, svarende til i størrelsesordenen 2,2 mio. tons, vil det betyde et øget behov for mellemdeponi af jord, indtil fase 2 er klar til at modtage jord. Udover at gytjen optager kapacitet i selve karret, vil muligheden for mellemdeponi oven på fase 1 også blive reduceret – da det skal holdes åbent til at modtage gytje fra fase 2 – og åbningen af fase 2 vil blive udskudt et år. Samtidig skal mellemdepoterne i Nordhavn på ca. 3,5 mio. ton forurenet og 1,5 mio. ton ren jord, som udgangspunkt tømmes fra 2023 – 2025, og der genereres desuden årligt minimum 2,5 mio. tons overskudsjord. Det vil i hovedscenariet betyde, at der vil mangle kapacitet til overskudsjord i København på i størrelsesordenen 5- 6 mio. tons, frem mod at Lynetteholm fase 2 åbner i april 2026. Den rene jord, som udgør ca. halvdelen, kan tilføres landbrugsprojekter mv. uden for byen.

By & Havn undersøger i samarbejde med Københavns Kommune mulighederne for at mellemdeponere jord på nye arealer frem mod Lynetteholm fase 2 åbner for at imødekomme efterspørgsel efter en lokal bortskaffelsesmulighed. Disse placeringer til mellemdeponi er indregnet i ovennævnte opgørelse over uløst behov frem mod 2026, og uden disse muligheder ville behovet for kapacitet til bortskaffelse blive ca. 3 mio. tons større. Mulighederne gennemgås i det følgende.
…

Kommunen er ikke bekendt med andre jordmodtageanlæg i nærheden af hovedstaden, som kan modtage de forventede jordmængder. Hvis ikke der er kapacitet i Københavnsområdet, må jorden derfor påregnes fragtet langt væk fx til havne rundt om i landet, som det fx allerede er sket med skibsfart fx til Randers Havn. Hvis markedet tilsiger det, må der også forventes at komme et større incitament til at åbne flere nyttiggørelsesprojekter til jordmodtagelse – der dog først vil skulle åbne efter behandling af kommunal miljøgodkendelse – ligesom landmænd vil kunne modtage ren jord til spredning på marker som terrænregulering. Erfaringsmæssigt er bortskaffelsesmulighederne for ren jord uden for København ikke robuste, idet de fx kan lukke ned om vinteren, hvor jorden er våd mv. Lang transport af jord er uhensigtsmæssig både for miljøet og for de udgifter, det belaster byggeriet med. Af Københavns Kommunes kommuneplan fremgår en målsætning om lokal håndtering af overskudsjord af hensyn til at undgå lange miljøbelastende jordtransporter. Dertil kommer, at det nuværende omfang af overskudsjord vurderes langt at overgå de mindre depoter, som der løbende er opstået på Sjælland og omegn.
…"

Af en indstilling af 13. september 2022 om håndtering af jord frem til Lynetteholm, fase 2, fra Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen, til brug for et direktionsmøde med blandt andre By & Havn hedder det b.la:

> "**Resumé**
> Kapaciteten for jord til Lynetteholmen er reduceret med 3 mio. tons i fase 1, da der skal gøres plads til gytje og åbning for fase 2 er udskudt et år til april 2026. I forvejen var der mangel på plads til bortskaffelse af jord fra Københavns området. Indstillingen indeholder forslag til løsninger for deponi af jord og belyser de tidsmæssige konsekvenser for NaturparkNordhavn.
> …
>
> Lynetteholmen får samlet set en kapacitet på 80 mio. tons jord, heraf var oprindeligt planlagt ca. 6 mio. tons i fase 1 (april 2023-april 2025). Lynetteholmen, fase 1, kunne rumme jorden, som allerede er mellemlagret i Nordhavn, samt yderligere 1 mio. tons. Derefter ville kapaciteten i fase 1 være opbrugt, så der ikke var kapacitet til at modtage de resterende ca. 3 mio. tons jord ekstra, som forventedes opgravet i perioden.
> …
> Tabel 1. Behov for bortskaffelse af jord i ny fase 1 eller efter "aftale om klapning

Behov (mio. tons)	Ren jord	Forurenet jord	Tid
…	…	…	…
Behov i alt	4,2	8,3	

> …
>
> Tabel 2. Kapacitet til bortskaffelse af jord frem til 2026-efter "aftale om klapning"

Kapacitet (mio. tons)			
Sikre løsninger	Ren jord	Forurenet jord	Tid
…	…	…	…
Løsninger der arbejdes på			
…	…	…	…
Behov, jf. tabel 1	4,2	8,3	
Afvigelse	2,2	-3,6	

> …"

Der er fremlagt en stor del yderligere materiale af navnlig By & Havn til anskueliggørelse af behov for at kunne bortskaffe jord i hovedstadsområdet.

2.8.2. Stormflodssikring

Om behovet for stormflodssikring henvises til forarbejderne til anlægsloven, jf. afsnit 2.4 ovenfor.

Der er fremlagt en stor del yderligere materiale af navnlig By & Havn vedrørende blandt andet planer for etablering af en dock-port mellem Nordhavn og Lynetteholm.

3. Forklaringer

Der er for landsretten afgivet forklaring af Ingvar Sejr Hansen, Jens Nejrup, Bo Brahtz Christensen, Dirk-Jan Walstra, Ole Geertz Hansen og Hans Vasehus.

Alle vidner har i januar 2024 afgivet skriftlige erklæringer om deres stilling, baggrund, rolle i Lynetteholm-projektet mv.

Ingvar Sejr Hansen har forklaret blandt andet, at han er direktør for udvikling og salg i By & Havn. Han kan vedstå de oplysninger om hans baggrund mv., som fremgår af den skriftlige erklæring fra januar 2024, herunder at han tiltrådte sin stilling i By & Havn i februar 2020. Han fik ansvaret for blandt andet arealudviklingsprojekter, og Lynetteholm lå således inden for hans ansvarsområde. Projektet har fyldt meget i hans arbejde siden da, men projektet var allerede godt i gang, da han tiltrådte. Ræsonnementet bag projektet var i første omgang navnlig ønsket om stormflodssikring af København. Enten skulle man hæve alle kajkanter i havneløbet, dvs. 42 km, eller der skulle ske en ydre sikring af byen. Et andet problem var deponering af jord. Man havde etableret et depot for overskudsjord i Nordhavn, som man forventede kunne dække behovet frem til slutningen af 2020'erne, men det blev klart, at det ikke holdt stik. Desuden kunne projektet muliggøre etableringen af en havnetunnel, og der ville blive skabt plads til flere boliger i takt med den fremtidige befolkningstilvækst. Mange problemer kunne således løses ved et samlet projekt.

Der blev som led i ønsket om stormflodssikring overvejet en dæmning. Lynetteholm kan gøre det ud for en dæmning. Der lukkes ikke helt af, idet der selvfølgelig skal kunne sejle skibe gennem havneløbet. Tanken har hele tiden været, at der skal etableres en dokport, som er fæstnet til Nordhavn på den ene side og til Lynetteholm på den anden side. Dokporten skal stå åben til daglig. Det haster ikke som sådan, men disse projekter tager lang tid, og ingen ved, hvornår den næste 100 års- eller 1000 års-hændelse kommer.

Han kom ind i sagen, da der skulle foretages en miljøvurdering af projektet. Samarbejdet med rådgiverne har grundlæggende været godt. Det er dygtige rådgivere, og de har arbejdet intenst i alle faser af projektet. Der har været en vis bevågenhed om projektet og en stram tidsplan.

Da anlægsloven skulle vedtages, var fundamentet efter hans opfattelse på plads. Han og hans kolleger i By & Havn har ikke de faglige kompetencer til at vurdere de miljømæssige spørgsmål mv. Det var myndighederne, der havde

ansvaret for vurderingerne. Det var hans opgave at sikre, at de spørgsmål, der var til projektet, blev besvaret af rådgiverne. Baggrunden for, at der løbende kom materiale til, var, at de fik høringssvar, som var fagligt velbegrundede, og som pegede på forhold, der ikke var tilstrækkeligt belyst. Der måtte derfor foretages yderligere undersøgelser og produceres yderligere materiale. Dette materiale skulle også i høring inden lovens vedtagelse.

Det er rigtigt, at By & Havn herunder havde bedt DHI om et notat vedrørende "Antropogene påvirkninger af Østersøen inkl. påvirkning fra Lynetteholm", og at DHI afgav et sådant notat den 13. december 2022. Baggrunden var en dialog med Transportministeriet, som ønskede supplerende materiale til brug for en drøftelse med forligspartierne. De forslag, som fremgår af notatet, blev ikke gennemført af By & Havn, men han har forstået, at der arbejdes videre med det i Transportministeriet.

Der var kritik mod projektet under folketingsbehandlingen. De var dog i By & Havn betryggede ved, at man godt kunne godkende projekt trods kritikken. De lænede sig op ad myndighederne. Når myndighederne var tilfredse, var de det også. De var igennem mange runder af spørgsmål, både i offentligheden og i Folketinget. Mange af kritikpunkterne blev vendt, undersøgt og besvaret flere gange i processen. Han deltog i flere møder under lovforslagets behandlinger, herunder i forbindelse med udvalgsbehandlingen, og han deltog også i en eksperthøring i Folketinget. Der var også teknikere og rådgivere med til møderne. De leverede med deres rådgiveres hjælp input til besvarelserne af de rejste spørgsmål. Den faglige del af besvarelsen stod rådgiverne for. Langt de fleste besvarelser beroede på den oprindelige rapport, og det var hans opfattelse, at de i den sidste fase gentog de tidligere svar.

Han var involveret i Espoo-processen med Sverige og deltog i samrådene med svenskerne. Fokus var i begyndelsen navnlig på kortmaterialet, der til at begynde med ikke viste den svenske kyst. Derudover var der fokus på klapning. Der skulle foregå klapning tæt på et svensk Natura2000-område, og det var svenskerne meget bekymrede over. Der var ikke fra svensk side særlig fokus på spørgsmålet om vandgennemstrømning. De svenske myndigheder sagde ret hurtigt, at hvis man kunne stole på DHI's tal, var de ikke bekymrede. Svenskerne bad dog i et høringssvar om en "second opinion", og det førte til den tredjemandsgranskning, der blev udført af Deltares. Bo Brahtz Christensen fra DHI var med på møderne med svenskerne og fremlagde de notater, som løbende blev udarbejdet.

Spørgsmålet om en nulløsning fyldte ikke i hans arbejde. Han mener, at dette spørgsmål først opstod i forbindelse med høringssvarene i februar 2021. Rambøll lavede udkast til svar. De talte ikke om en nulløsning under Espoo-møderne. De svenske myndigheder var meget saglige i deres tilgang. Det var

faglige møder om, hvordan der var beregnet osv. Spørgsmålet om en nulløsning er mere et politisk spørgsmål.

Efter at Deltares havde udarbejdet sin rapport, deltog Deltares også på et møde med svenskerne. Det foregik på Teams, og han mener, at der deltog to fra Deltares. Bo Brahtz Christensen deltog også. Der var enkelte spørgsmål og en ret kort diskussion. Grundlæggende var svenskerne tilfredse med rapporten. Det betryggede de svenske myndigheder i, at de kunne stole på tallene.

Hvis søgsmålet tillægges opsættende virkning, vil det medføre en forsinkelse af projektet på flere år, hvilket efter hans opfattelse vil være et kæmpe problem for By & Havn og et kæmpe problem i forhold til deponering af jord. Det er det mest presserende problem. Hvad skal byggeprojekterne i byen gøre? Der er ikke et realistisk alternativ. Desuden vil det være et problem i forhold til arbejdet med stormflodssikring. Hvis alle delstrækninger af stormflodssikringen forsinkes, er der risiko for, at det ikke nås, inden de virkelig store hændelser indtræffer.

Der er taget højde for opsættende virkning i kontakten med entreprenøren.

Kongedybet var ikke med i projektet til at begynde med, men kom med senere. Der havde været rejst kritik af det oprindelige projekt af både arkitekter og byplanlæggere. Forslaget blev derfor ændret og fik en ny og bedre arkitektonisk udformning, og af hensyn til Trekroner og ålegræs-problematikken blev øen flyttet længere mod øst. Man vurderede, at fordelene ved at flytte øen var større end ulemperne. Hvis man ændrede projektet nu, således at Lynetteholm kom til at ligge et andet sted end i Kongedybet, ville det betyde, at man skulle begynde forfra med projekteringen, nye høringer mv. Hvis man gjorde øen mindre, ville den ikke kunne hvile i sig selv økonomisk. Øens økonomi hænger sammen med indtægterne.

Han kender fact sheet'et fra maj 2021 med titlen "Impacts on the Baltic Sea from dredging and flow of the sound", som er et resumé af de udarbejdede rapporter. Han havde ansvaret for fact sheet'et og har godkendt det. Det er rigtigt, at det ikke er nævnt i fact sheet'et, at der var et svensk ønske om en tredjepartsgranskning. Det fyldte ikke så meget på Espoo-møderne på det tidspunkt. Det blev først vigtigt for ham, da de danske myndigheder sagde, at man gerne ville imødekomme svenskerne på dette punkt. Da han godkendte fact sheet'et, var han bekendt med, at svenskerne ønskede en tredjepartsgranskning. Spørgsmålet om en nulløsning er ikke nævnt, da det er et politisk spørgsmål, om der skal tilstræbes en nulløsning.

Spørgsmålet om en nulløsning fyldte ikke meget i dialogen med de danske myndigheder. Danmarks havstrategi fyldte derimod en del, fordi Miljøstyrelsen

mente, at der ikke var svaret godt nok på de enkelte elementer, der indgik i havstrategien. Der skulle derfor udarbejdes et nyt bilag, hvor der mere grundigt blev svaret på havstrategien.

Jens Nejrup har forklaret blandt andet, at han er enhedschef ved KMC (Kalvebod Miljøcenter) i Københavns Kommune. Han kan bekræfte de oplysninger om hans CV og arbejde, som fremgår af erklæringen fra januar 2024. Heraf fremgår blandt andet, at han er uddannet cand.tecn.soc. (miljøplanlægger) og siden 1996 har været ansat som chef i Teknik- og Miljøforvaltningen for enheden KMC. Arbejdet omfatter blandt andet planlægning af deponeringskapacitet for forurenet jord, etablering og drift af depoter for forurenet jord og stormflodsbeskyttelse af kommunen.

Han har siden 1997 beskæftiget sig med jordhåndtering. Det meste jord, der skal flyttes, skal flyttes på grund af et anlægsprojekt. Det er hans opgave at finde et sikkert sted at lægge det og således anvise deponering, og i den forbindelse skal han blandt andet vurdere, hvor den forurenede jord kan flyttes til for at minimere de miljømæssige konsekvenser. Som det fremgår af Teknik- og Miljøforvaltningens notat "Q&A om jordmodtagelse" af 15. december 2022, bortskaffes ca. 2,5-3,5 mio. tons jord årligt i Københavns Kommune. Ca. halvdelen er forurenet jord. Herudover transporteres 1,5 mio. tons ren jord ud af København hvert år.

En lastbil rummer omkring 30 tons jord, hvilket betyder, at der bliver kørt omkring 166.000 lastbiler med jord hvert år. Før 1997 blev det meste af jorden kørt ud af byen og deponeret i råstofgrave, men man fandt ud af, at det forurenede grundvandet, hvorfor der i 1998 kom et forbud mod denne form for deponi. Derfor var de i kommunen nødt til at finde alternative måder at håndtere jorden på. Deres strategi er at forsøge at beholde så meget som muligt tæt på København for at minimere CO2-udledningen ved transport. Dertil kommer, at en lastbil slider lige så meget på vejene som i hvert fald 10.000 personbiler.

Vedrørende notat om fremtidig deponering af overskudsjord fra København (2016) har han forklaret, at de var ret pressede i forvaltningen, fordi det viste sig, at kapaciteten i depotet i Nordhavn ville holde i langt færre år end først antaget. De skulle derfor finde nye løsninger, hvilket normalt tager 6-8 år. Deponi i Randers er en dårlig løsning af flere grunde, herunder de klimamæssige konsekvenser af transporten af jorden. De har ikke undersøgt muligheden for deponi i Sverige, allerede fordi svenskerne har spurgt Danmark, om Danmark kan modtage overskudsjord fra Sverige.

I notatet fra 2016 undersøgte de forskellige mulige placeringer for deponi. De satte groft sagt passeren på Rådhuspladsen og tegnede en cirkel med en radius på 30 km med henblik på at finde et sted med den fornødne kapacitet. I forbin-

delse med dette arbejde fik de bistand af COWI og Hasløv og Kjærsgaard. Der var tale om en overordnet screening, og konklusionen var, at der enten skulle ske deponering på søterritoriet eller længere væk fra København. Det er ikke en ny tanke at anvende søterritoriet. Således er ca. 1/3 af Københavns Kommunes areal udviklet ved opfyldning eller inddæmning. Det har historisk været den måde, hvorpå man kom af med jord og affald.

Lokation nr. 25 i rapporten ("Opfyld ud for Trekroner") er udtryk for, at de altid ser på nyttiggørelse, og stormflodssikring er derfor en af de muligheder, de altid ser på. Der var fra Københavns Kommunes side tidligere peget på, at der skulle laves stormflodssikring i denne del af havnen, og derfor vurderede de, at man herved kunne komme af med jord, danne nyt areal og stormflodssikre samtidig. Diskussionen om placeringen omfattede ikke opfyldning af Kongedybet på dette tidspunkt. I det første område, de så på, var der ålegræs, og der var derfor overvejelser om at flytte opfyldningen længere ud, men det ville kræve nærmere undersøgelser. Da beslutningen blev truffet, var han ikke længere en del af drøftelserne. Man ville godt kunne lave en jordopfyldning uden at fylde Kongedybet op. Med det dengang skitserede forslag ville man dog ikke løse den overordnede problemstilling. Der ville skulle andre løsninger til.

Da det blev besluttet at ændre planerne for etableringen af Lynetteholm for at undgå klapning i Køge Bugt, var de nødt til at finde ud af, hvad de skulle gøre, indtil Lynetteholm var klar til at modtage jord, fordi de allerede i 2020 løb tør for kapacitet i Nordhavn, og de alene kunne deponere halvdelen af den planlagte mængde jord i fase 1. Om tabel 2 i Økonomiforvaltningens indstilling om håndtering af jord frem til Lynetteholm, fase 2, af 13. september 2022, har han forklaret, at skemaet var et forsøg på at finde ud af, hvad de skulle gøre i mellemtiden. Afvigelsen på -3,6 mio. tons forurenet jord er udtryk for den kapacitet, de mangler. Hovedløsningen blev at "stable" mere jord op i Nordhavn, hvilket krævede dispensationer og tilladelser. Der ligger aktuelt 4 mio. tons forurenet jord og 2 mio. tons ren jord på mellemlager i Nordhavn, som skal et eller andet sted hen, og de kan ikke blive ved med at fylde på. Det er en dårlig løsning, men bedre end at skulle transportere jorden til Randers eller Viborg. På nuværende tidspunkt har de været nødt til at transportere 1 mio. tons til Randers og en halv mio. tons til Vordingborg.

Hvis projektet bliver forsinket med yderligere 2-3 år, vil det have en signifikant uheldig indvirkning på blandt andet anlægsprojekter i København, fordi de reelt ikke har nogen steder at anvise til deponi. Det vil således blive dyrere at komme af med jord, og han kan være bekymret for, at entreprenører bliver fristet til at blande forurenet jord i den rene jord, som kommer ud på landet. Det er overvejende sandsynligt, at Randers efter den seneste tids problemer ikke kan modtage mere jord, og han kender ikke til steder på Sjælland, som kan anvendes til mellemdeponi. Han kan dog ikke afvise, at der er muligheder på Fyn

og i Jylland. Under alle omstændigheder har de ikke den fornødne kapacitet frem til 2026, hvor opfyldningen af fase 2 bliver påbegyndt. Der bliver lagt en ekstraordinært stor bunke ovenpå fase 1, men lige nu tyder det på, at det heller ikke er nok.

Bo Brahtz Christensen har forklaret blandt andet, at han er chief hydraulic expert i DHI og fagansvarlig for hydrografiske og kystmæssige forhold samt vandkvalitet. Han kan vedstå oplysningerne om hans baggrund mv. i den skriftlige erklæring fra januar 2024, hvoraf blandt andet fremgår følgende:

> "Rolle i Lynetteholm-projektet
>
> Projektleder og modelleringsekspert (DHI) vedrørende undersøgelser af påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten gennem Øresund …
>
> Ansvarlig for projektledelsen og overordnet ansvarlig for modellering, herunder monitering af hydrodynamiske parametre (strøm, bølger, tryk, temperatur og salt) samt miljørelaterede parametre (bundsedimenter, vandkvalitetsparametre, ilt, turbiditet, sedimentspild, vegetationsdække, etc.).
>
> Ansvarlig for 3D-modellering af vandstand, strøm, bølger, temperatur, saltholdighed, blokering, sedimentspredning og vandkvalitet for baseline og hovedforslag til brug for Miljøkonsekvensredegørelse, numerisk modellering af ekstreme hændelser til fastlæggelse af designparametre samt fysiske modelforsøg med henblik på at optimere bølgebrydere og kystbeskyttelse.
>
> Har deltaget og assisteret By & Havn i alle ESPOO-samråd om Lynetteholm."

Ved DHI's rapport af 2. november 2020 er Lynetteholms betydning for vandgennemstrømningen og salttransporten undersøgt, og rapporten viser, at Lynetteholm vil indebære en blokeringsfaktor på 0,25 % for vandgennemstrømningen og 0,23 % for salttransporten i Øresund.

Udvekslingen af vand mv. mellem Kattegat og Østersøen sker gennem Lillebælt, Storebælt og Øresund. Vandudvekslingen er fordelt med ca. 1/11 i Lillebælt, ca. 7/11 i Storebælt og ca. 3/11 i Øresund.

50 % af strømningens samlede energitab gennem Øresund er relateret til Drogden-tærsklen, mens tværsnittet Helsingør/Helsingborg står for 30 %. De sidste 20 % ligger på strækningen før og efter Drogden-tærsklen. Vandet ved Helsingør/Helsingborg er relativt dybt, og der er meget strøm, mens der er mere lavvandet længere syd på. Nede ved Drogden er der lav vanddybde og meget turbulent vand.

Saltmængden påvirker, hvor tungt vandet er, og hvordan det flyder. Der sker en udstrømning fra Østersøen af det næsten ferske overfladevand med lav saltholdighed mod nord og op til Kattegat. Det tungere salte vand fra Kattegat strømmer samtidig sydpå langs havbunden. Når salt vand fra Kattegat møder brakvand fra Østersøen, opstår der en lagdeling af vandet i Øresund. Det tungere salte vand kan normalt ikke trænge gennem Drogden-tærsklen på grund af den lave vanddybde. Det salte vand trænger kun igennem ved de såkaldte saltvandindbrud, der sker ved særlige vejrsituationer med længerevarende kraftig sydgående strøm. Herved tilføres Østersøen en større mængde salt. Når saltvandet først er kommet hen over tærsklen, kommer det ikke tilbage igen.

På rapportens s. 257f, figur 6-152, 6-153 og 6-154, ses vertikale saltholdighedsprofiler for baseline og for Lynetteholm-projektet med og uden kystlandskab i perioder, hvor der er henholdsvis balance, saltvandsindbrud og tab af salt. Der er således tale om en sammenligning med og uden Lynetteholm. Det karakteristiske ved profilerne er, at de ligner hinanden, hvilket er udtryk for, at Lynetteholm har en meget lille indvirkning på salttransporten. Vandet har rigelig plads til at løbe uden om Lynetteholm og igennem Hollænderdybet.

I situationen i figur 6-152 er der rolige vindforhold, og det tunge saltholdige bundvand kan ikke løbe hen over Drogden-tærsklen, der fungerer som en slags dørtrin. Derfor står der en saltvandskile nord for Drogden-tærsklen. Der er lagdeling og ikke meget udveksling.

I en situation med saltvandsindbrud og høj saltholdighed (figur 6-153) løber vandet fra Kattegat og hen over Drogden-tærsklen. Der er tale om et indstrømningsfænomen, hvor der skubbes meget vand ind fra Kattegat. Det sker flere gange om året. Det kræver, at der er en lang indstrømningsperiode, hvor der føres salt ind.

På rapportens side 18 er i figur 4-2 et batymetrisk kort over dybder og grunde i den sydlige del af Øresund. I Flinterenden løber op mod 2/3 af den samlede vandmængde, mens resten løber igennem Drogden sejlrenden. Kongedybet løber sammen med Hollænderdybet før Drogden sejlrenden. Hollænderdybet er dybere end Kongedybet. Drogden sejlrenden er ca. 8 m dyb, mens Drogden-tærsklen er 6-8 meter dyb. Og det er det centrale – vanddybden og strømningsforhold gør, at det tunge saltvand ikke uden særlige vejrforhold kan løbe hen over denne tærskel.

Rapporten viser som nævnt, at Lynetteholm vil indebære en blokeringsfaktor på 0,25 % for vandgennemstrømningen og 0,23 % for salttransporten i Øresund. Blokeringsfaktoren viser, hvilken svækkelse af dynamikken projektet vil indebære. Der vil være tale om en reduktion af vandføringen af denne størrelse, og

det gælder både for ud- og indstrømningen. Baggrunden for, at de to tal er forskellige, er, at saltholdigheden varierer over vanddybden.

Det er rigtigt, at det i ATR 008 af 13. februar 2020 ("Hydrauliske beregninger for baseline og endeligt projektforslag") er anført, at "I det indledende arbejde blev der estimeret at Lynetteholm skaber en blokering af vand og saltbalancen, som potentielt vil kunne opfattes som kritisk ud fra hvad der blev accepteret i forbindelse med Øresundsforbindelsen." Ved projektets begyndelse i november 2019 var blokeringsfaktoren beregnet til 0,2 %. Da der er tale om et løbende projekt, som er ændret undervejs, har der også været ændringer i beregningerne undervejs. Med bemærkningen om "kritisk" refereredes blot til det kriterium, som var opstillet for Øresundsforbindelsen – bemærkningen var ikke udtryk for, at den da beregnede blokeringsfaktor var kritisk for Østersøen. De tilbød ikke fra DHI's side at komme med andre beregninger, f.eks. hvordan der kunne opnås en nulløsning. Det mener han ikke, at de overvejede. Det var ikke på agendaen med en nulløsning på det tidspunkt.

De nåede frem til blokeringsfaktorerne 0,23 % (salt) og 0,25 % (vandgennemstrømning) ud fra den tredimensionelle hydrodynamiske model, de havde opstillet, og som er beskrevet i rapporten s. 20 f. De anvendte et relativt koncept, hvor de definerede en baseline uden Lynetteholm og sammenlignede med de to scenarier for Lynetteholm (med og uden kystlandskab). De så på et helt kalenderår – år 2018. I rapporten s. 21 er opstillet en figur (figur 4-5), der viser baselinemodellens batymetri og beregningsnet. Når der på figuren er ret sort ved området med Lynetteholm, skyldes det, at beregningsnettet er konstrueret således, at det gradvis forfines ind mod opmærksomhedspunktet Lynetteholm. Det er det sted, hvor påvirkningen sker, som man fokuserer på. Kattegat og Østersøen er ikke med på dette kort, fordi det ville være for tungt computermæssigt at opløse området for Lynetteholm på denne måde. Det ville give en mere usikker beregning. Kattegat og Østersøen må opfattes som værende upåvirket af projektet.

De valgte at modellere et fuldt kalenderår, fordi der er en årsvariation i vejret, temperaturen, vandføringsbidraget fra floderne osv. Når man vælger et helt år, sikrer man sig, at der tages højde for disse variationer. Ved Øresundsforbindelsen så man kun på en periode på 72 dage, og for Storebælt var det vist ca. 50 dage. Man får imidlertid en mere sikker bedømmelse ved at modellere så lang en periode. Et år er samtidig tilstrækkeligt, særligt når man ser på, hvad man har brugt tidligere. I rapporten s. 247, figurerne 6-132 og 6-133 ("Blokeringsfaktorer for vandføringen i tværsnittet øst for Peberholm", henholdsvis "… i Øresundstværsnittet"), kan man se, at kurverne "blafrer" i begyndelsen, men efter 5-6 måneder flader de ud, og man ser en næsten konstant værdi. Der er en svag krumning, der kunne indikere lidt sæsonvariation. Han har i rapporten angivet en øvre og nedre værdi af blokeringsfaktoren for vandgennemstrømning, jf.

rapporten s. 249, tabel 6-8. Den nedre værdi er angivet til 0,23 % og den øvre til 0,25 %, og de har så valgt den højeste værdi, fordi man i en sådan sammenhæng altid vælger den højeste værdi – det er konservativt og udtryk for et forsigtighedsprincip. Når forskellen mellem øvre og nedre værdi er så lille, er det udtryk for, at man har regnet i så lang tid, at man har fået et sikkert mål. Forskellen mellem værdierne giver en indikation af, hvordan den naturlige dynamik kan påvirke tallet, og det er udtryk for en usikkerhed. Usikkerheden er typisk mindre end det tal, man regner ud.

De samme forhold gør sig gældende i forhold til beregningen af blokeringsfaktoren for salt, jf. rapporten s. 262, tabel 6-12. Her er den nedre værdi angivet til 0,21 % og den øvre værdi til 0,229 %, hvorfor de har valgt den høje værdi: 0,23 %.

Deltares er et konkurrerende firma, der også arbejder med vand. Han har arbejdet sammen med folk fra Deltares på et andet projekt. Deltares er kendt som en af de førende virksomheder i verden på dette felt.

Deltares kunne tilslutte sig DHI's konklusion om en blokeringsfaktor på ca. 0,25 %, men Deltares mente, at der skulle anvendes et usikkerhedsspænd på +/- 0,25 % inden for et konfidensinterval på 95 %. Denne konklusion fra Deltares' side gjorde ikke, at de i DHI blev usikre på deres egen vurdering.

Deltares tog udgangspunkt i blokeringseffekten for Øresundsforbindelsen på 0,5 % (før kompensation). Det kan man efter hans opfattelse ikke uden videre gøre, da en blokeringseffekt på 0,5 som ved Øresundsforbindelsen ikke er et universelt tal, ligesom et usikkerhedsspænd på 0,25 % heller ikke er det. Der burde i stedet være anvendt et usikkerhedsspænd på +/- 0,12 %, så der blev taget højde for, at usikkerheden hænger sammen med den faktiske påvirkning. De havde en dialog om det med Deltares. Han har nok i den forbindelse sagt, at han mente, at usikkerheden var meget lille. Der er mange forskelle til Øresundsforbindelsen. F.eks. beregnede man kun for en kortere periode i forbindelse med Øresundsforbindelsen, hvilket gør beregningerne meget mere usikre, end det er tilfældet for Lynetteholm. Lynetteholm-projektet er reelt et ganske simpelt projekt, da der er tale om en opfyldning inde ved land. Vandet skal så løbe uden om, hvor det ellers kunne løbe igennem. Øresundsforbindelsen var en landopfyldning ved Kastrup, en ny kunstig ø og en broforbindelse. Der blev gravet en række arbejdsrender og uddybning af nogle af sejlrenderne. Der skete en masse på Drogden-tærsklen i det projekt, og det er det sted, hvor det hele er allermest følsomt. Han er derfor overbevist om, at usikkerheden er meget mindre ved Lynetteholm-projektet end ved Øresundsforbindelsen.

Hvis man tillægger de +/- 0,25 % fra Øresundsforbindelsen en sandhedsværdi, passer det meget godt med +/- 0,12 % for Lynetteholm – ud fra en relativ be-

tragtning. Øresundsforbindelsen er et andet projekt, der er anvendt en anden model med beregninger over kortere tid, og der er foretaget kompensationsafgravninger, der medførte en overkompensation på vistnok 0,17 %. Modellen for Lynetteholm er en videreudvikling af den model, der var brugt i forbindelse med Øresundforbindelsen.

I notat af 1. august 2023 med titlen "Modelberegnet blokeringseffekt af Lynetteholm Fase 1" har han angivet, at blokeringsfaktoren for salt ved Lynetteholm Fase 1 er 0,11 %, dvs. ca. halvdelen af effekten for fase 2, og at usikkerheden vil være en størrelsesorden mindre end den fundne blokering. Saltblokeringsfaktoren er således angivet til 0,11 % +/- 0,01 %. Der var meget palaver om tallet, og han følte derfor behov for at angive, hvad han mente, den rette usikkerhed ville være. Det er dog ikke så vigtigt, da det afgørende i sidste ende er, hvordan effekten vurderes i Miljøkonsekvensrapporten.

I notat 13. december 2022 om "Antropogene virkninger af Østersøen inkl. påvirkning fra Lynetteholm", s. 5, er angivet et forslag om opdatering og justering af Femernbælt-modellen med henblik på gennemførelse af modellering af tilstanden i Østersøen under nogle nærmere angivne forhold, herunder forventede havvands- og temperaturstigninger. Baggrunden var ikke, at han syntes, at der manglede en sådan modellering. Det blev foreslået, fordi det var blevet kritiseret at bruge havspejlsstigninger. Det mener han dog fortsat er relevant. Der anvises blot en konkret metode til at foretage modelleringen, hvis man ønsker at gøre det. Forslaget blev aldrig udført.

Han har ingen holdning til spørgsmålet om en nulløsning. Det er et politisk spørgsmål. Kompensationsafgravninger har også en påvirkning på miljøet. Hvis man skulle kompensationsafgrave i forbindelse med Lynetteholm-projektet, ville det kræve opgravning af enorme mængder jord – dog afhængigt af, hvor det nærmere skulle ske. Øresundsforbindelsen endte som nævnt med at være overkompenseret med 0,17 procent.

Han var med til samtlige Espoo-samråd. Hans rolle var at besvare svenskernes spørgsmål i notater og fremlægge dem på møderne. Han mener, at han besvarede de spørgsmål, der blev rejst. Repræsentanter for Deltares deltog også på et af møderne. Som han husker det, blev det sagt, at de tilstedeværende havde læst Deltares' rapport, og der var mulighed for at stille spørgsmål. Han har også deltaget i et samrådsmøde i forbindelse med den danske folketingsbehandling, hvor han har lavet en præsentation og besvaret spørgsmål.

Han mener, at spørgsmålet om overensstemmelse med havstrategi og indsatsprogrammet mere var et tema hos Rambøll. Spørgsmålet om den kumulerede effekt af Lynetteholm sammen med andre projekter afhænger af, hvor store påvirkninger der vil være ved disse yderligere projekter. Den samlede effekt af-

hænger af de enkelte yderligere bidrag. Efter hans opfattelse skal man også tage klimaforandringer som havspejlsstigninger i betragtning i den forbindelse.

Udviklingen i saliniteten i Østersøen over de sidste 50-70 år viser for nogle af bassinerne en tendens til, at saltholdigheden går op. Den går lidt ned andre steder. Han kendte ikke disse tendenser, da han udarbejdede rapporterne.

DHI's angivelse af, at blokeringseffekten vil være udlignet på grund af havspejlstigninger efter henholdsvis 10 og 13 år, er sket ud fra et skøn. De har ikke foretaget en beregning heraf. Rambøll skrev i marts 2021, at effekten ville være udlignet efter 5-6 år.

Dirk-Jan Walstra har forklaret blandt andet, at han er Director Hydraulic Engineering i Deltares. Han har bekræftet de oplysninger om hans CV og arbejde, som er gengivet i notat fra januar 2024. Heraf fremgår blandt andet, at han er uddannet civilingeniør i 1994 og siden 2008 har været ansat som direktør for hydraulisk ingeniørarbejde i Deltares.

Han kender DHI som en mangeårig international partner og konkurrent. Det er hans opfattelse, at DHI har et godt internationalt omdømme. Sammen med to eller tre andre institutter, herunder Deltares, er DHI verdensførende på området.

Deltares bliver jævnligt bedt om at evaluere andres arbejde på samme måde, som det er sket i denne sag. Deltares afleverede den 13. maj 2022 "Independent review of the Hydrodynamic Studies on the impact of Lynetteholm on exchange of water and salt through Øresund". At der er tale om et "independent review", betyder, at Deltares kommer med sin egen vurdering, som er uafhængig af den person eller virksomhed, der har stillet dem opgaven. Hans rolle i projektet var, at han var den oprindelige kontakt, og han superviserede opgaven. Det er hans medarbejdere, der har foretaget den egentlige gennemgang af DHI's arbejde.

Han kender både den software, Mike 3, som DHI har anvendt, og DKBS2-modellen, og han er tryg ved både softwaren og modellen. Mike 3 er en velkendt og anerkendt software, som må anses for ledende inden for området. Deltares bruger den ikke, fordi de har udviklet deres egen, der dog er sammenlignelig.

Han blev foreholdt følgende passage fra rapporten:

> "…
> De primære konklusioner fra gennemgangen er:
> - Den blokerende effekt defineret i de hydrodynamiske undersøgelser er en passende angivelse af ændringerne i udskiftningen af vand og salt

gennem Øresund. (Bemærk at en negativ blokerende effekt betyder, at udskiftningen svækkes).
…

- Derfor anses den blokerende effekt på -0,19% og -0,24% som et resultat af de hydrodynamiske undersøgelser for primære forslag 1 og 2 ved Drogden-renden for at være realistisk. Baseret på gennemgangen mener vi, at et 95% sikkerhedsinterval på ±0,25% vil være mere rimeligt.
…"

Hertil har han forklaret, at de har vurderet, at den blokeringseffekt, som DHI er nået frem til, er realistisk. De var således enige i de tal, der fremgår af rapporten, men mener, at tallene bør angives med det sikkerhedsinterval på 0,25 %, som blev anvendt i forbindelse med Øresundsforbindelsen. Det er deres opfattelse, fordi DHI har anvendt den samme model, som blev anvendt dengang. De har blot brugt det sikkerhedsinterval, der blev anvendt i Øresundsmodellen, og de ved ikke, hvordan man dengang nåede frem til et sikkerhedsinterval på 0,25 %. De har ikke foretaget egne beregninger i den forbindelse.

Det er korrekt, at Deltares i rapporten fremkom med blandt andet følgende anbefalinger:

"I tilfælde af, at ovenstående skøn for den blokerende effekt og sikkerhedsintervallet anses for ikke at være fuldt ud acceptable og/eller ubetydelige, kan det blive nødvendigt med yderligere dokumentation. I den henseende kan følgende forslag fremsættes:

- Eftersom tilgangen til at vurdere indvirkningen af Lynetteholm på udskiftningen af vand og salt antager, at Lynetteholm ikke påvirker grænseforholdene for Øresund-modellen, vil det være nyttigt at finde ud af, til hvilken grad dette skøn er konservativt eller ej, enten fra tidligere undersøgelser eller litteratur eller fra en følsomhedsundersøgelse med en numerisk model af Østersøen og de danske farvande.
- Det kan være nyttigt at forbedre rapporteringen af modellens struktur, kalibrering og verificering. Dette kan bidrage til at indgyde større tillid til modellens kvalitet. I særdeleshed bør verificeringen af transporterne i Øresund-modellen overvejes. En sådan verificering for 2018 eller for et andet år kunne forbedre tilliden til modellens ydeevne, f.eks. ved at vise, at kalibrering på vandniveau og vandniveaustigning og visse aspekter af salinitet er tilstrækkelig til at opnå korrekte vand- og salttransporter."

Disse forslag er alene medtaget for det tilfælde, at myndighederne ikke anser blokeringseffekten for at være acceptabel. Deltares har ikke kommenteret på betydningen af blokeringseffekten, selvom den ser ud til at være lille, men blot

foreslået mulige løsningsmuligheder, hvis resultaterne ikke findes acceptable. Det var ikke noget, de skulle udtale sig om. Den undersøgelse, de blev bedt om at foretage, var alene, om DHI's resultater var realistiske.

Det er korrekt, at Deltares i det oprindelige tilbud af 9. november 2021, punkt 3.4, foreslog følgende: "Finally, the interpretation of the model results and the conclusions drawn in the report will be reviewed with reference to the governing requirements and criteria and the accuracy of the model", men at By & Havn i mail af 16. november 2021 anførte: "By & Havn have not received any formal criteria or requirements for the Hydrodynamic Studies from the Danish authorities to be used for the EIA, only that Lynetteholms impact on the water and salt exchange through Øresund should be assessed. "The zero solution" has not been a criteria or objective for the Hydrodynamic Studies from the Danish authorities." Da de ikke fik nogle kriterier, og der ikke nationalt eller i EU er fastsat et bestemt barriereniveau, kunne de ikke udtale sig om, hvorvidt resultaterne var acceptable.

Deltares kunne i princippet godt undersøge de biologiske virkninger af den blokerende effekt på øko-systemet i Østersøen, men det ville han være tilbageholdende med, fordi det ville kræve viden om de nationale krav og en vurdering af hele økosystemet og den acceptable grænseværdi. Dog ville de nok godt kunne lave modeller over de parametre, som har indflydelse på biologien i Østersøen, f.eks. iltniveauer.

Deltares ville også kunne beregne et sikkerhedsinterval ved hjælp af en såkaldt Monte Carlo simulation. I en sådan simulation varierer man de primære inputparametre ved at ændre lidt på både intervallerne og input, hvorved man vil få forskellige modelforudsigelser. Det giver et sikkerhedsspænd. Man kan ikke beregne sikkerhedsintervallet ud fra størrelsen af den beregnede blokeringseffekt.

Det er korrekt, at blokeringseffekten for Lynetteholm ifølge Deltares' beregninger med 95 % sandsynlighed ligger mellem 0,01 og -0,49. Det er i den forbindelse vigtigt at holde sig for øje, at Deltares ved angivelse af blokeringseffekten angiver en negativ værdi, når der sker en svækkelse af udvekslingen, mens DHI anvender modsat fortegn.

Det var ham, der sammen med Arnout Bijlsma deltog for Deltares i Espoosamrådet den 5. april 2022. Det var hans indtryk, at de svenske myndigheder umiddelbart var tilfredse med rapporten og betrygget af konklusionerne om, at DHI's beregninger var retvisende. Efterfølgende har Deltares ikke haft mere med sagen at gøre.

Hans Vasehus har forklaret blandt andet, at han er havnebygmester og anlægschef i By & Havn. Han kan vedstå de oplysninger om hans baggrund mv., der er gengivet i den skriftlige erklæring fra januar 2024, herunder at han er uddannet ingeniør. Som havnebygmester har han ansvaret for udførelsen af tekniske anlæg af enhver karakter samt vedligeholdelse heraf.

Det var Ingvar Sejr Hansen, som var tovholder på projektet, og som sammen med nogle medarbejdere stod for projektet, herunder gennemførelse af tekniske undersøgelser osv. Han har dog selv indgået kontrakterne med de tre rådgivere, DHI, Rambøll og COWI. Han har haft den styrende rolle i forhold til både medarbejdere og rådgivere, men han er ikke inde i sagen på detaljeniveau.

Han har haft en ret perifer rolle i forhold til Espoo-processen. Han deltog i begyndelsen, men han trådte hurtigt ud og overlod det til en medarbejder at deltage i møderne.

Det var en bunden opgave, at der skulle laves en tredjepartsvurdering af DHI's rapport. Det var ikke By & Havn, der valgte Deltares, men de var i By & Havn helt enige i valget af Deltares, som er et meget dygtigt firma.

Landvinding har altid været et vilkår i København. Alt land nord for Kastellet og øst for Strandboulevarden, der var den gamle kystlinje, er opfyldt område. Det samme gør sig gældende for blandt andet Sydhavnen, Christianshavn, Refshaleøen og Islands Brygge. Når befolkningen er vokset, er byen vokset ud i havet. Overordnet set er det det samme, man gør nu. Det materiale, man har fyldt op med, har dog varieret over tid. Han har været med i 30 år. Han var med til at udvide Sprogø i forbindelse med Storebæltsforbindelsen i 1989. Han har også været med til udvidelsen af Prøvestenen og Nordhavnsudvidelsen, der fortsat pågår.

By & Havn har selv valgt DHI som deres tekniske bygherrerådgiver. DHI ligger inde med meget data, der har med vand at gøre, og det var derfor vigtigt at have dem med i projektet. Valget af Rambøll og Cowi som tekniske rådgivere mv. er sket ved EU-udbud. De har været meget glade for samarbejdet med disse virksomheder og tilfredse med det arbejde, der er leveret af alle tre rådgivere.

Status på arbejdet med Lynetteholm er, at fase 1 er etableret. I november 2023 blev der indgået kontrakt med Aarsleff om udførelsen også af fase 2, og udgravningsarbejdet gik i gang. De har travlt i forhold til den tidsplan, der er lagt. Det er et vilkår for anlægsfasen, at der kun må udgraves sediment fra oktober til marts. Baggrunden er blandt andet hensynet til planternes vækstsæson og badesæsonen.

Når man taler om opbevaring af jord i denne sammenhæng, er det ikke korrekt at bruge ordet "deponi". Ved deponi forstås et sted, hvor der anbringes jord/affald, der ikke kan genbruges. Der skal være tale om et helt aflukket sted uden mulighed for udsivning. Den korrekte betegnelse for By & Havns opbevaring af jord er et nyttiggørelsesanlæg af forskellige byggematerialer mv. Der er mange anlægsarbejder og byggemodningsarbejder mv. i By & Havn, så de har i vidt omfang også brug for selv at opbevare jord. De er derfor "gode kunder i egen butik". De har et problem, hvis de ikke kan komme af med jorden ved opfyldning af Lynetteholm. Problemet er forstærket af, at Nordic Waste i Randers nu har indgivet konkursbegæring. Der er et enkelt anlæg ved Vordingborg, som snart er ved at være fyldt op. Det vil derfor have en væsentlig indflydelse på prisen for anlægsarbejder, hvis der ikke er mulighed for at anvende Lynetteholm.

Han hørte første gang nærmere om projektet ved præsentationen i oktober 2018. Han var bekendt med projektet, før det blev offentliggjort, men han var ikke klar over, at det var så langt, som det var. Han har været ansvarlig for udførelsen af projektet lige siden. Han var ikke involveret i tegninger og udformninger. Han deltog heller ikke i udformningen af udvidelsen af projektet. Baggrunden for udvidelsen var, at man ønskede at få Lynetteholm længere væk fra Trekroner, og man ville tage hensyn til ålegræsset. Der var også nogle arkitektoniske hensyn. Øen blev større ved udvidelsen. Han ved ikke, om det teknisk var nødvendigt at udvide, men det gav mere plads til jord.

Temaet for miljøundersøgelserne blev bestemt af myndighederne. Han kan ikke huske drøftelser om gennemførelse af en nulløsning. Hvis der har været spørgsmål om Danmarks Havstrategi, er det nok noget, Rambøll har diskuteret med Miljøstyrelsen. Han har ikke selv været inde over en sådan diskussion.

Ole Geertz-Hansen har forklaret blandt andet, at han er seniorkonsulent i Rambøll A/S. Han har bekræftet de oplysninger om hans CV og arbejde, som er gengivet i notat af januar 2024. Heraf fremgår blandt andet, at han er uddannet cand.scient. i biologi i 1984 og lic.scient. (ph.d.) i 1989, samt at han har mere end 39 års erfaring som forsker og rådgiver. Fra 2007-2012 og igen fra 2020 har han været ansat som seniorkonsulent i Rambøll. Han har forklaret, at han siden midten af 90'erne har arbejdet med blandt andet de marinebiologiske forhold i Østersøen.

Rambølls rolle i forbindelse med Lynetteholm var at udarbejde miljøkonsekvensvurderingen. Det var en stor opgave, og der var mange forskellige specialister med til at udarbejde den. I forhold til spørgsmålet om vand- og saltgennemstrømningen gennem Øresund modtog Rambøll tal fra DHI, som de foretog en vurdering ud fra.

Selv kom han først sent ind i projektet og var primært med til at udarbejde tillæggene til miljøkonsekvensvurderingen. Han har også deltaget i møder i Transportudvalget, hvor han holdt et oplæg om blokeringseffekt og klapning, ligesom han har svaret på spørgsmål. Derudover har han deltaget i et møde mellem den danske transportminister og den svenske miljøminister, hvor hans rolle alene var at besvare eventuelle tekniske spørgsmål. Som han husker det, var der ikke sådanne spørgsmål. Han har ikke deltaget i Espoo-processen i øvrigt. Endelig har han udarbejdet materiale til blandt andet Litauen, der havde et spørgsmål om betydning af Lynetteholm for Østersøen.

Foreholdt udateret oversigt udarbejdet af professor B.O. Jansson, Stokholms Universitet, over saltforholdene i Østersøen, antallet af makrofaunaarter og indikation af den saltholdighedsbetingede udbredelse for udvalgte arter har han forklaret, at Østersøen er et specielt farvand. Det var tidligere en sø og har kun været saltpåvirket i nogle tusinde år. Gennem de seneste 2.000 år har det været nogenlunde stabilt set over tid, idet saltholdigheden dog varierer geografisk i Østersøen. Mod nord i Den Botniske Bugt er saltholdigheden så lav, at der næsten er tale om ferskvand, mens vandet bliver mere saltholdigt ned mod de danske farvande. Det forhold, at der er tale om brakvand, dvs. kystnært havvand med ringe saltholdighed, betyder noget for den biologi, som kan udvikle sig i området. Der er ikke mange organismer, som kan trives i den type vand. Det arter, som lever i Østersøen, er ferskvandsorganismer, der kan trives i saltvand, og saltvandsorganismer, som kan trives i ferskvand. Saltholdigheden ændrer sig dagligt, og der er store variationer. Der tilføres salt til Østersøen, når nyt saltvand strømmer ind ved små og store såkaldte saltvandsindbrud. Saltvand er tungt og lægger sig på bunden, og der skal noget til, for at det kan presses gennem tærsklerne. De store indbrud sker ca. hvert 10. år og kommer, når det først har blæst fra øst i nogle uger, hvor det ferske vand presses ud, hvorefter der skal være kraftig vind fra vest i nogle uger, hvorved saltvand presses ind.

Variationerne i saltholdigheden i Østersøen over tid er vist i figur 1.5 "sea surface salinity…" og "bottom salinity" i "State of the Baltic Sea, second HELCOM holistic assessment 2011-2016". Graferne viser også de 10-års hændelser, der har været over tid.

Han blev foreholdt følgende afsnit fra Rambølls notat af 31. marts 2021 om vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm:

> "Deskriptor 7
> Hydrografiske forhold
> …

> De klimarelaterede havspejlsstigninger vil også påvirke strømningen i Storebælt og Lillebælt. Storebælt er af større betydning for udveksling af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Øresund. Betragter man alle de danske bælter under et (Lillebælt, Storebælt og Øresund), vil man finde at blokeringseffekten på udvekslingen med Østersøen reelt set vil blive udlignet ved en mindre havspejlsstigning end de overfor angivne.
> …
>
> Havmiljøet i Øresund og Østersøen er således generelt præget af fluktuerende indhold af ilt og salt og temperaturen varierer hen over året. I den tekniske baggrundsrapport om hydrauliske forhold …, ses eksempler på perioder i balance, perioder med saltvandsindbrud og perioder med tab af salt, og det ses at variationen i saltholdighed varierer fra under 10 PSU til over 20 PSU i yderpunkterne.
>
> Den tilstedeværende flora og fauna er således tilvænnet forhold med skiftende temperaturer, salinitet og iltindhold, og det vurderes derfor, at de afledte effekter af den ændrede hydrografi ikke påvirker tilstedeværende arter af flora og fauna, og det vurderes som i MKR, at effekten af ændring af strømforhold for bundvegetation og bundfauna, fisk og fugle er lille."

Hertil har han forklaret, at den almindelige forståelse er, at fordelingen mellem de danske bælter er, at vandudvekslingen med Østersøen sker med 7/11 gennem Storebælt, 3/11 gennem Øresund og 1/11 gennem Lillebælt. I store træk er det gældende for både salt og vand, men fordi Storebælt er lidt dybere, løber der en smule mere salt ind i Østersøen den vej. En PSU er det mål, man anvender for saltholdigheden (Practical Salinity Unit), og svarer nærmest til en promille. Generelt kan man sige, at der er den flora og fauna i Østersøen, som kan tåle den fluktuerende saltholdighed.

Han er derfor ikke enig i, at "ethvert fald i saltholdigheden vil sandsynligvis have en stærk indvirkning på fiskeriet i det åbne hav i Østersøen, hvis havvandsarter er ugunstigt stillede, og habitater, der er egnede til ferskvandsarter, udvides", som fremgår af "State of the Baltic Sea, second HELCOM holistic assessment 2011-2016" (oversat version). Det giver ikke mening at sige sådan om ethvert lille fald, når der i forvejen er så stor variation.

Rambølls vurdering af blokeringseffekten er influeret af, at Øresund alene står for en mindre del af den samlede gennemstrømning. Når man ser på blokeringseffekten i forhold til alle 11/11, dvs. Øresund sammen med Storebælt og Lillebælt, er den nede på mindre end 0,1 procent. Det er Rambølls vurdering, at en sådan indvirkning er ubetydelig. Ændringen ville ikke kunne registreres på graferne i figur 1.5 "sea surface salinity…" og "bottom salinity" i "State of the Baltic Sea, second HELCOM holistic assessment 2011-2016". Den ville være mindre end den streg, som grafen er tegnet med, og man kan derfor ikke registrere et sådant fald eller effekten heraf, selvom man kan beregne det. Det hele

hænger også sammen med, at variationen i forvejen er så stor. Han er derfor enig i vurderingen i miljøkonsekvensrapporten, hvor effekten blev vurderet til at være ubetydelig. Den var 1/100 af den naturlige variation.

Standardafvigelsen i saliniteten er vigtig, fordi miljøet er tilpasset variationerne. Man kan derfor ikke blot se på gennemsnittet. Hvis standardafvigelsen er stor, kan de arter, der lever i området, leve under den variation. Arterne er der, fordi de kan tåle det. Lynetteholm kan derfor ikke føre til, at arter forsvinder fra Østersøen.

Der er ikke fastsat grænseværdier for tålegrænsen for Østersøen, og det er derfor en ekspertvurdering, de har foretaget. Efter hans vurdering ville det være et problem, hvis påvirkningen var så stor, at effekten var på størrelse med standardafvigelsen. Der er generel enighed om, at man forholder sig til den naturlige variation. Det står formentlig i nogle vejledninger, men han kan ikke pege på specifikke tekststeder.

Foreholdt Final Report, Fehmarnbelt Fixed Link Hydrographic Services, hvor der er foretaget nærmere beregninger af effekten, har han forklaret, at der i forbindelse med dette projekt var tale om blokeringseffekt på 0,5 % i Darss-tærsklen. Darss-tærsklen er ca. dobbelt så stor som Øresund, hvorfor blokeringseffekten af dette projekt til sammenligning ville svare til en beregnet blokeringseffekt i Øresund på noget mere end 1 procent, dvs. 4-5 gange større end den beregnede effekt af Lynetteholm. Den beskrevne ændring i Femern-projektet ville dog heller ikke have haft en negativ indflydelse på miljøet, fordi ændringen lå inden for den naturlige variation. De miljømæssige konsekvenser af Lynetteholm for Østersøen må derfor anses for negligible. En påvirkning på -0,49 procent ville efter hans opfattelse også være negligibel.

Derfor kunne de også i Rambølls notat af 31. marts 2021 om "Tillæg til miljøkonsekvensrapporterne …" vurdere, at der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand. Hvis DHI var nået frem til, at blokeringseffekten var 0,5, ville han ikke have skrevet noget andet. Det ville fortsat være en effekt på mindre end halvdelen af effekten af Femern-projektet.

Selv hvis man forestillede sig, at det ville have en betydning, ville skadevirkningerne først indtræde efter dekader. Østersøen har en ferskvandsopholdstid på 30-40 år, men effekten vil være lidt hurtigere, fordi der samtidig er ind- og ud-flow.

Han mener ikke, at spørgsmålet om en nulløsning var en del af det opdrag, de fik, og han har ikke deltaget i diskussioner om det. Det er korrekt, at der i Danmarks havstrategi fremgår noget om nulløsninger og om at minimere påvirkningerne. I deres rapport har de vurderet Lynetteholm i forhold til havstrategi-

en. Det blev ikke betragtet som relevant at se på mulighederne for at minimere effekten, fordi effekten var så lille, og det var ikke et spørgsmål, de blev stillet. Han ved ikke, hvor dybt DHI blev bedt om at gå ind i spørgsmålet om muligheden for kompensationsafgravninger.

Foreholdt figur 1 og 2 i Rambølls memo af 15. august 2021 om "Questions to the Lynetteholm project from Poland", som han har udarbejdet, har han forklaret, at man på figur 1 tydeligt kan se, at der er en udvikling i saliniteten i området over 60 år. Der er tale om udviklingen i et område af Østersøen tæt på land ved Polen, som er forårsaget af, at der de seneste 100 år har været en stigning i både temperatur og nedbør. Man har ikke kunnet måle en ændring i den centrale Østersø. Af figur 2 kan man se, at havspejlet har ændret sig.

Eutrofiering er, når der kommer mange næringsstoffer og alger, og bundplanterne ikke får sol. Saliniteten har umiddelbart ikke nogen effekt på dette. Det er korrekt, at blågrønalger foretrækker en lav salinitet, men Lynetteholm-projektet vil ikke øge mængden af disse i Østersøen.

Vedrørende DHI's memo af 12. maj 2021 om supplerende bemærkninger til Espoo-høringssvar, hvoraf fremgår blandt andet, at "Her 20 år efter forbindelsens etablering har der ikke kunnet konstateres nogen betydende påvirkning af forholdene syd for Drogdentærsklen. Det samme vil gøre sig gældende for Lynetteholm", har han forklaret, at man ikke kan måle effekten af Øresundsforbindelsen, fordi man ikke har noget at måle op imod. Han kan godt se, at bemærkningen måske er lidt letkøbt. Det er dog efter hans opfattelse rigtigt, at der ikke er nogen effekt. Han tror ikke, at man kan sammenligne Øresundsforbindelsens faktiske blokeringseffekt og den modellerede effekt for Lynetteholm, men det er ikke hans område. Man kan ikke gøre andet end at sammenligne middelværdierne. Hvis man skulle foretage en mere præcis sammenligning, ville det kræve, at man anvender konfidensintervallerne. Han ved ikke, hvordan man beregner sig frem til disse, men han ved, at man ikke kan fastsætte det ud fra middelværdien af blokeringseffekten.

4. Retsgrundlag

4.1. Nationale regler

Miljøvurderingsloven (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)) indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

> "§ 1. Loven formål er at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling, ved

at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet.
Stk. 2. Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse om planen, programmet eller projektet, tages hensyn til planers, programmers og projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.
…

§ 4. …
Stk. 2. Såfremt et projekt omfattet af bilag 1 eller 2 vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, kan høring af offentligheden, jf. § 35, stk. 3, nr. 2 og 3, undlades, forudsat at lovens formål, jf. § 1, opfyldes. Undtagelsen gælder ikke høring efter § 38.
Stk. 3. Loven finder ikke anvendelse på projekter eller dele af projekter omfattet af bilag 1 eller 2, såfremt projekterne miljøvurderes efter anden lovgivning, som udtrykkeligt undtager disse projekter fra denne lov.
…

§ 38. Forventes en plan, et program eller et projekt at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat, skal myndigheden snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af høring herom. Myndigheden må ikke godkende eller vedtage planen eller programmet endeligt eller træffe afgørelse om tilladelse, før miljøministeren giver samtykke hertil.
Stk. 2. …
Stk. 3. Stk. 1, 2. pkt., og stk. 2, 2. pkt., finder ikke anvendelse ved høringer over et projekt omfattet af bilag 1 eller 2, som vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, jf. § 4, stk. 2.
Stk. 4. Miljøministeren foranlediger, at en berørt stat informeres tidligt i beslutningsprocessen, og senest så snart oplysningerne om de grænseoverskridende miljøpåvirkninger med rimelighed kan gives, jf. § 32, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 3, og § 35, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 3.
Stk. 5. Ved høring af en berørt stat over udkast til en plan eller et program skal miljøministeren fremsende de i § 32, stk. 2 og 4, nævnte oplysninger, oplysninger om planens eller programmets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren med angivelse af en passende frist for at afgive bemærkninger, jf. § 32, stk. 5.
Stk. 6. Ved høring af en berørt stat over et ansøgt projekt fremsender miljøministeren de i § 35, stk. 2 og 4, nævnte oplysninger, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren. Tidsfristen for høring over afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten, jf. § 35, stk. 3, nr. 2, fastsættes i overensstemmelse med § 35, stk. 5, 3. pkt. Tidsfristen for høring over miljøkonsekvensrapporten, jf. § 35, stk. 3, nr. 3, skal være mindst 30 dage for afgivelse af bemærkninger.
…"

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, som er udstedt i medfør af havnelovens § 1 a og § 18, stk. 2, indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

> "**§ 2**
>
> Bekendtgørelsen fastsætter bestemmelser om vurdering af virkninger på miljøet, herunder bestemmelser om virkning på miljøet i Natura 2000-områder, ved 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 Udviklingsselskabet By & Havn I/S.
> 3) Uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. indenfor København Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.
> 4) Øvrige faste anlæg på søterritoriet som Trafikstyrelsen giver tilladelse til.
>
> …
>
> **§ 4**
> Projekter, der er omfattet af bilag 1, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.
> *Stk. 2.*
> Projekter, der er omfattet af bilag 2, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse, hvis Trafikstyrelsen efter § 7 har truffet screeningsafgørelse om, at der skal gennemføres en vurdering af projektets indvirkning på miljøet. Krav om administrativ tilladelse gælder uanset, hvis projektet er beliggende uden for en havns dækkende værker, eller hvis projektet er beliggende i Københavns Havn.
> *Stk. 3.*
> Projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 19, stk. 6, forudsat at formålet med denne bekendtgørelse, jf. § 1, opfyldes.
> …
>
> **§ 19**
> …
> *Stk. 6.*

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.

§ 20
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.
Stk. 2.
Får miljøministeren en henvendelse fra en anden stat om, at denne finder, at der i Danmark er indledt et projekt omfattet af § 4, og hvis gennemførelse kan få væsentlige indvirkninger på miljøet i den pågældende stat, underretter miljøministeren snarest muligt Trafikstyrelsen herom med henblik på afklaring af, om der skal gennemføres en international høring, jf. stk. 3 og 4. Trafikstyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.
Stk. 3.
Kan et projekt få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, jf. stk. 1 og 2, stiller miljøministeren oplysningerne nævnt i § 19, stk. 2, til rådighed for den pågældende stat i overensstemmelse med § 19, stk. 1.
Stk. 4.
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)."

4.2. Espoo-koventionen

Danmark ratificerede den 14. marts 1997 konventionen af 25. februar 1991 om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænser (Espoo-konventionen). Konventionen, der trådte i kraft den 10. september 1997, er bekendtgjort i bekendtgørelse nr. 71 af 4. november 1999 af konventionen af 25. februar 1991 om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne, hvoraf fremgår blandt andet:

"Konventionen har følgende ordlyd:
…

Artikel 1

Definitioner
I denne konvention forstås ved
(i) »parter« konventionens kontraherende parter, medmindre andet fremgår af teksten;

(ii) »oprindelsespart« den eller de kontraherende parter, i hvis jurisdiktion en påtænkt aktivitet ventes at finde sted;

(iii) »berørt part« den eller de kontraherende parter, som må antages at blive berørt af den påtænkte aktivitets virkninger på tværs af landegrænserne;
…

(vii) »virkning« enhver følge for miljøet af en påtænkt aktivitet, herunder for menneskets sundhed og sikkerhed, flora, fauna, jordbund, luft, vand, klima, landskab og historiske monumenter eller andre fysiske strukturer eller samspillet mellem disse faktorer; det omfatter også følgerne for kulturarven eller de socioøkonomiske forhold af ændringer i disse faktorer;

(viii) »virkning på tværs af landegrænserne« enhver virkning ikke udelukkende af global art i et område henhørende under en parts jurisdiktion, der forårsages af en påtænkt aktivitet, hvis fysiske oprindelse helt eller delvist kan henføres til et område, der hører under en anden parts jurisdiktion;
…

(x) »offentligheden« en eller flere fysiske eller juridiske personer.
…

Artikel 2
Almindelige bestemmelser
1. Parterne træffer enten enkeltvis eller i fællesskab alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre, mindske og overvåge påtænkte aktiviteters mærkbare skadevirkninger på miljøet på tværs af landegrænserne.

2. Hver part træffer de nødvendige retlige, administrative eller andre foranstaltninger for at gennemføre bestemmelserne i denne konvention, hvilket for så vidt angår de i appendiks i nævnte påtænkte aktiviteter, der må antages at have en mærkbar skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænserne, indebærer fastlæggelse af en procedure til vurdering af virkningerne på miljøet, der muliggør deltagelse af offentligheden, samt udarbejdelse af den i appendiks II beskrevne dokumentation til vurdering af virkningerne på miljøet.

3. Oprindelsesparter sikrer, at der i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention gennemføres en vurdering af virkningerne på miljøet forud for en beslutning om at godkende eller gennemføre en i appendiks I anført påtænkt aktivitet, der må antages at have en mærkbar skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænserne.

4. Oprindelsesparten sikrer i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, at de berørte parter underrettes om en i appendiks I anført påtænkt aktivitet, der må antages at have en mærkbar skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænserne.

5. De implicerede parter skal på enhver sådan parts initiativ indlede drøftelserne om, hvorvidt en eller flere påtænkte aktiviteter, der ikke er anført i appendiks I, kan antages at have en mærkbar skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænserne og dermed bør behandles, som var den eller de anført deri. Hvis parterne bliver enige herom, skal aktiviteten eller aktiviteterne behandles i overensstemmelse dermed. Generelle kriterier til bestemmelse af, hvorvidt der kan være tale om en mærkbar skadevirkning, er anført i appendiks III.

6. Oprindelsesparten giver i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention offentligheden i de områder, der må antages at blive berørt, mulighed for at deltage i de relevante procedurer til vurdering af virkningerne på miljøet af påtænkte aktiviteter og sikrer, at den mulighed, der gives offentligheden hos den berørte part, svarer til den, der gives hos oprindelsesparten.

7. Vurderinger af virkningerne på miljøet ifølge denne konvention skal som mindstekrav gennemføres i den påtænkte aktivitets projektfase. I det nødvendige omfang skal parterne bestræbe sig på at overføre principperne om vurdering af virkningerne på miljøet til deres politik, planer og programmer.

8. Bestemmelserne i denne konvention påvirker ikke parternes ret til at gennemføre nationale love og administrative bestemmelser eller anerkendte retsprincipper, der beskytter oplysninger, hvis videregivelse kan skade industri- eller forretningshemmeligheder eller den nationale sikkerhed.

9. Bestemmelserne i denne konvention påvirker ikke bestemte parters ret til gennem bilaterale eller multilaterale aftaler efter behov at gennemføre strengere foranstaltninger end dem, der er fastsat i denne konvention.

10. Bestemmelserne i denne konvention indskrænker ikke parternes forpligtelser i henhold til international ret for så vidt angår aktiviteter, der har eller må antages at have virkninger på tværs af landegrænserne.

Artikel 3
Notifikation
1. I forbindelse med en påtænkt aktivitet anført i appendiks I, der må antages at have en mærkbar skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænserne, skal oprindelsesparten med det formål at sikre passende og effektivt samråd i medfør af artikel 5 underrette enhver part, som den skønner kan være en berørt part, så hurtigt som muligt og senest, når dens egen offentlighed informeres om den påtænkte aktivitet.

2. Notifikationen skal bl.a. omfatte:

(a) Oplysninger om den påtænkte aktivitet, herunder alle tilgængelige oplysninger om dens mulige virkninger på tværs af landegrænserne;
(b) arten af den eventuelle beslutning; og
(c) en angivelse af en rimelig frist, inden for hvilken der kræves et svar i medfør af stk. 3, under hensyntagen til den påtænkte aktivitets art; og kan endvidere rumme de oplysninger, der er nævnt i stk. 5.

3. Den berørte part skal svare oprindelsesparten inden for den i notifikationen fastsatte frist samt anerkende modtagelsen af notifikationen og skal anføre, om den har til hensigt at deltage i proceduren til vurdering af virkningerne på miljøet.

4. Hvis den berørte part anfører, at den ikke har til hensigt at deltage i proceduren til vurdering af virkningerne på miljøet, eller hvis den ikke svarer inden for den i notifikationen fastsatte frist, finder bestemmelserne i stk. 5-8 og i artikel 4-7 ikke anvendelse. I så tilfælde er der ingen indskrænkninger i en oprindelsesparts ret til at bestemme, om en vurdering af virkningerne på miljøet skal gennemføres på grundlag af dens nationale lovgivning og praksis.

5. Efter modtagelse af et svar fra den berørte part med angivelse af dennes ønskes om at deltage i proceduren til vurdering af virkningerne på miljøet skal oprindelsesparten, såfremt den ikke allerede har gjort dette, levere følgende til den berørte part:

(a) Relevante oplysninger om proceduren til vurdering af virkningerne på miljøet, herunder angivelse af frister for indsendelse af bemærkninger; og
(b) relevante oplysninger om den påtænkte aktivitet og dens mulige mærkbare skadevirkninger på tværs af landegrænserne.

6. En berørt part skal efter anmodning fra oprindelsesparten give sidstnævnte sådanne rimeligt tilgængelige oplysninger om det miljø under den berørte parts jurisdiktion, der må antages at blive berørt, når sådanne oplysninger er nødvendige for at forberede dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet. Oplysningerne skal gives straks, eventuelt via et fælles organ, hvis et sådant findes.

7. Når en part skønner, at den kan blive berørt af en mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne af en i appendiks I anført påtænkt aktivitet, og hvor der ingen notifikation har fundet sted i henhold til stk. 1, skal de implicerede parter efter den berørte parts anmodning udveksle tilstrækkelige oplysninger med det formål at afholde drøftelser om, hvorvidt der må antages at være en mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne. Hvis disse parter bliver enige om, at der må antages at være en mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne, finder bestemmelserne i denne konvention anvendelse i overensstemmelse dermed. Hvis parterne ikke kan blive enige om, at der må antages at være en mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne, kan hver af parterne forelægge dette spørgsmål for en undersøgelseskommission i henhold til bestemmelserne i appendiks IV med henblik på en udtalelse om sandsynligheden for en mærkbar skadevirkning

på tværs af landegrænserne, medmindre de aftaler en anden måde at løse spørgsmålet på.

8. De implicerede parter sikrer, at offentligheden i de områder hos den berørte part, der må antages at blive berørt, underrettes om og får mulighed for at gøre bemærkninger til eller indsigelser imod den påtænkte aktivitet og for at indsende disse bemærkninger eller indsigelser til oprindelsespartens kompetente myndighed, enten direkte til denne myndighed eller via oprindelsesparten.

Artikel 4
Udarbejdelse af dokumentation til vurdering af virkningerne på miljøet

1. Den dokumentation til vurdering af virkningerne på miljøet, der skal indsendes til oprindelsespartens kompetente myndighed, skal mindst omfatte de i appendiks II nævnte oplysninger.

2. Oprindelsesparten tilstiller den berørte part, eventuelt via et fælles organ, hvor et sådant findes, dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet. De implicerede parter sørger for distribution af dokumentationen til myndighederne og til offentligheden i de områder hos den berørte part, der må antages at blive berørt, samt for indsendelse af bemærkninger til oprindelsespartens kompetente myndighed, enten direkte til denne myndighed eller via oprindelsesparten, i rimelig tid inden den endelige beslutning træffes om den påtænkte aktivitet.

Artikel 5
Samråd på grundlag af dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet

Oprindelsesparten skal efter færdiggørelse af dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet uden unødigt ophør indlede samråd med den berørte part vedrørende bl.a. den påtænkte aktivitets mulige virkninger på tværs af landegrænserne samt foranstaltninger til at mindske eller fjerne visse virkninger. Samrådet kan vedrøre:

(a) Mulige alternativer til den påtænkte aktivitet, herunder muligheden for at afstå fra den, samt mulige foranstaltninger til at forebygge mærkbare skadevirkninger på tværs af landegrænserne og overvåge effekten af en sådan forebyggelse på oprindelsespartens bekostning;
(b) andre former for mulig gensidig bistand til at mindske enhver mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne af den påtænkte aktivitet; og
(c) ethvert andet relevant spørgsmål i forbindelse med den påtænkte aktivitet.

Parterne skal ved indledningen af et sådant samråd nå til enighed om en rimelig tidsramme for samrådsproceduren. Samrådet kan afholdes via et egnet fælles organ, hvis et sådant findes.

Artikel 6
Endelig beslutning

1. Parterne sikrer, at der i den endelige beslutning om den påtænkte aktivitet tages skyldigt hensyn til resultatet af vurderingen af virkningerne på miljøet, herunder miljøvurderingsdokumentationen og de bemærkninger dertil, der er modtaget i henhold til artikel 3, stk. 8, og artikel 4, stk. 2, samt til resultatet af det i artikel 5 nævnte samråd.

2. Oprindelsesparten meddeler den berørte part den endelige beslutning om den påtænkte aktivitet samt de begrundelser og hensyn, den er baseret på.

3. Hvis yderligere oplysninger om en påtænkt aktivitets mærkbare virkninger på tværs af landegrænserne, som ikke var tilgængelige, da beslutningen blev taget vedrørende denne aktivitet, og som i væsentlig grad ville have kunnet påvirke beslutningen, bliver tilgængelige for en impliceret part, før arbejdet med aktiviteten starter, underretter denne part straks den eller de øvrige implicerede parter. Hvis en af de implicerede parter anmoder derom, skal der afholdes samråd om, hvorvidt beslutningen skal revideres.

Artikel 7
Efteranalyse

1. De implicerede parter skal efter anmodning fra en af disse beslutte, om og i bekræftende fald i hvilket omfang der skal udføres en efteranalyse under hensyntagen til de mærkbare skadevirkninger på tværs af landegrænserne, der må antages at følge af den aktivitet, for hvilken en vurdering af virkningerne på miljøet er blevet gennemført i henhold til denne konvention. Enhver efteranalyse, der iværksættes, skal i særdeleshed omfatte overvågning af aktiviteten samt bestemmelse af enhver skadelig virkning på tværs af landegrænserne. En sådan overvågning og bestemmelse kan iværksættes med de i appendiks V nævnte mål for øje.

2. Når oprindelsesparten eller den berørte part som følge af en efteranalyse har rimelig grund til at antage, at der er en mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne, eller der er opdaget faktorer, som kan medføre en sådan virkning, underretter denne straks den anden part. De implicerede parter drøfter dernæst sammen, hvilke foranstaltninger der skal træffes for at mindske eller fjerne denne virkning.
…

Artikel 15
Bilæggelse af tvister

1. Hvis der opstår en tvist imellem to eller flere parter om fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, skal de søge en løsning gennem forhandling eller enhver anden metode til bilæggelse af tvister, som kan accepteres af tvistens parter.

2. Ved undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention, eller på et hvilket som helst tidspunkt derefter, kan en part skriftligt erklære over for depositaren, at den ved en tvist, der ikke kan bilægges i overensstemmelse med stk. 1, vil acceptere den

ene eller begge nedenstående metoder til bilæggelse af tvister som obligatorisk over for enhver part, der accepterer samme forpligtelse.
(a) Indbringelse af tvisten for Den Internationale Domstol;
(b) voldgift i overensstemmelse med proceduren i appendiks VII.

3. Hvis tvistens parter har accepteret begge de i stk. 2 nævnte bilæggelsesmetoder, kan tvisten blot indbringes for Den Internationale Domstol, medmindre parterne aftaler andet.
…

APPENDIKS II

Indhold i dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet

Oplysningerne i dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet skal i overensstemmelse med artikel 4 mindst omfatte:

(a) En beskrivelse af den påtænkte aktivitet og dens formål;

(b) en beskrivelse, hvor det er relevant, af rimelige alternativer (f.eks. placeringsmæssige eller teknologiske) til den påtænkte aktivitet samt også muligheden for at afstå fra at gennemføre den;

(c) en beskrivelse af det miljø, der må antages at blive påvirket i mærkbar grad af den påtænkte aktivitet og dens alternativer;

(d) en beskrivelse af de mulige virkninger på miljøet af den påtænkte aktivitet og dens alternativer samt et skøn over deres omfang;

(e) en beskrivelse af forebyggende foranstaltninger, som kan minimere virkningerne på miljøet;

(f) en afgivelse af beregningsmetoder og tilgrundliggende antagelser samt de anvendte relevante miljødata;

(g) en tilkendegivelse af huller i viden og usikkerheder, der har vist sig under indsamlingen af de nødvendige oplysninger;

(h) hvor det er relevant, en oversigt over overvågnings- og styringsprogrammer samt eventuelle planer om efteranalyse; og

(i) et ikke-teknisk resumé med en visuel fremstilling efter behov (kort, grafer o.s.v.).
…"

4.3. VVM-direktivet

Espoo-konventionen er indarbejdet i EU-retten ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet). I præamblen hedder det blandt andet:

"...
(15)
Det er ønskeligt at fastlægge styrkede bestemmelser om miljøkonsekvensvurdering på tværs af landegrænserne for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan. Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 25. februar 1991 konventionen om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne, og ratificerede den den 24. juni 1997.
…"

Direktivet har blandt andet følgende ordlyd:

"…

Artikel 5

1. Såfremt der kræves en miljøkonsekvensvurdering, skal bygherren udfærdige og fremlægge en miljøkonsekvensvurderingsrapport. De oplysninger, som bygherren skal give, skal mindst omfatte:

a) en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender

b) en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet

c) en beskrivelse af projektets særkender og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet

d) en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet

e) et ikke-teknisk resumé af de i litra a)-d) omhandlede oplysninger, og

f) alle yderligere oplysninger omhandlet i bilag IV, som er relevante for de særlige karakteristika, der gør sig gældende for et bestemt projekt eller en bestemt projekttype og for det miljø, der kan forventes at blive berørt.

Såfremt der afgives en udtalelse i medfør af stk. 2, skal miljøkonsekvensvurderingsrapporten være baseret på denne udtalelse og indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan kræves, for at der kan nås frem til en begrundet konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder. For at undgå dobbeltarbejde skal bygherren ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingsrapporten tage hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til EU-lovgivning eller national lovgivning.

2. …

Artikel 7

1. Konstaterer en medlemsstat, at et projekt kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat, eller anmoder en medlemsstat, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad, herom, fremsender den medlemsstat, på hvis område projektet påtænkes udført, snarest muligt og senest på det tidspunkt, hvor den oplyser sine egne borgere derom, bl.a. følgende oplysninger til den berørte medlemsstat:

a) en beskrivelse af projektet tillige med alle foreliggende oplysninger om dets eventuelle grænseoverskridende virkninger

b) oplysninger om karakteren af den afgørelse der vil kunne træffes.

Den medlemsstat på hvis område projektet påtænkes udført giver den anden medlemsstat en rimelig frist til at angive, om den ønsker at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, og kan tilføje de oplysninger, der er nævnt i stk. 2 i nærværende artikel.

2. Hvis en medlemsstat, som modtager oplysninger i medfør af stk. 1, angiver, at den agter at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, skal den medlemsstat, på hvis område projektet påtænkes udført, hvis den ikke allerede har gjort dette, sende den berørte medlemsstat de oplysninger, der skal gives i henhold til artikel 6, stk. 2, og stilles til rådighed i henhold til artikel 6, stk. 3, litra a) og b).

3. De enkelte medlemsstater skal også, i den udstrækning de er berørt:

a) sørge for, at de i stk. 1 og 2 nævnte oplysninger inden for en rimelig frist bliver tilgængelige for de myndigheder, der er nævnt i artikel 6, stk. 1, samt for den berørte offentlighed i den medlemsstat, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad, og

b) sikre, at de myndigheder, der er nævnt i artikel 6, stk. 1, og den berørte offentlighed, inden der gives tilladelse til projektet, inden for en rimelig frist får mulighed for at udtale sig om de oplysninger, der er fremlagt for de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område projektet påtænkes udført.

4. De berørte medlemsstater skal foretage høringer om bl.a. projektets eventuelle grænseoverskridende virkninger og de foranstaltninger, der er påtænkt for at begrænse eller undgå sådanne virkninger, og skal fastsætte en tidsramme for varigheden af høringsperioden.

Alle sådanne høringer kan foretages via et passende fælles organ.

5. De nærmere bestemmelser for gennemførelsen af denne artikels stk. 1-4, herunder om tidsrammerne for høringer, fastsættes af de berørte

medlemsstater på grundlag af de nærmere bestemmelser og tidsrammer, der henvises til i artikel 6, stk. 5-7, og skal være af en sådan karakter, at de giver den berørte offentlighed på den berørte medlemsstats område mulighed for effektivt at deltage i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der er nævnt i artikel 2, stk. 2, vedrørende projektet.

Artikel 8

Der skal tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5-7.

Artikel 8a

1. Afgørelsen om tilladelse skal mindst omfatte følgende oplysninger:

a) den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion

b) alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen, en beskrivelse af alle projektets særkender og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, samt, hvis det er relevant, overvågningsforanstaltninger.

2. Afgørelsen om at nægte tilladelse skal anføre hovedårsagerne til ikke at give tilladelse.

3. Såfremt en medlemsstat gør brug af andre af de i artikel 2, stk. 2, omhandlede procedurer end tilladelsesprocedurerne, anses kravene i henholdsvis stk. 1 og 2 i nærværende artikel for opfyldt, når en afgørelse udstedt i forbindelse med disse procedurer indeholder de i disse stykker omhandlede oplysninger, og der er indført mekanismer, der gør det muligt at opfylde kravene i stk. 6 i nærværende artikel.

4. I overensstemmelse med de i stk. 1, litra b), omhandlede krav sikrer medlemsstaterne, at projektets særkender og/eller de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, gennemføres af bygherren og fastlægger procedurerne for overvågning af væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Typen af parametre, der skal overvåges, og varigheden af overvågningen skal stå i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på for miljøet. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der anvendes eksisterende overvågningsordninger, der er indført som følge af anden EU-lovgivning end dette direktiv og af national lovgivning, med henblik på at undgå dobbeltovervågning.

5. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed træffer de i stk. 1-3 omhandlede afgørelser inden for en rimelig tidsfrist.

6. Når den kompetente myndighed træffer afgørelse om at give tilladelse, sikrer den sig, at den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion eller de i stk. 3 i nærværende artikel omhandlede afgørelser stadig er tidssvarende. Med henblik herpå kan medlemsstaterne fastsætte tidsrammer for gyldigheden af den i artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv), omhandlede begrundede konklusion eller de i stk. 3 i nærværende artikel omhandlede afgørelser.
…"

I direktivets bilag IV er blandt andet anført følgende:

"…

OPLYSNINGER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 5, STK. 1
(OPLYSNINGER TIL MILJØKONSEKVENSVURDERINGSRAPPORTEN)

1. Beskrivelse af projektet, herunder navnlig:

a) en beskrivelse af projektets placering

b) en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika, herunder, hvor det er relevant, fornødne nedrivningsarbejder, og arealanvendelsesbehovet i anlægs- og driftsfaserne

c) en beskrivelse af de væsentligste karakteristika ved projektets driftsfase (navnlig en eventuel produktionsproces), f.eks. energibehov og energiforbrug, typen og mængden af de anvendte materialer og naturressourcer (herunder vand, jordarealer, jordbund og biodiversitet)

d) et skøn efter type og mængde over forventede reststoffer og emissioner (såsom vand-, luft-, jordbunds- og undergrundsforurening, støj, vibrationer, lys, varme, stråling) og mængder og typer af affald produceret i anlægs- og driftsfaserne.

2. En beskrivelse af de rimelige alternativer (f.eks. vedrørende projektets udformning, teknologi, placering, dimensioner og størrelsesorden), som bygherren har undersøgt, og som er relevante for det fremlagte projekt og dets særlige karakteristika, og angivelse af hovedårsagerne til det trufne valg, herunder en sammenligning af miljøpåvirkningerne.

3. En beskrivelse af de relevante aspekter af den aktuelle miljøstatus (referencescenarie) og en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres, for så vidt naturlige ændringer i forhold til referencescenariet kan vurderes ved hjælp af en rimelig indsats på grundlag af tilgængeligheden af miljøoplysninger og videnskabelig viden.

4. En beskrivelse af de i artikel 3, stk. 1, nævnte faktorer, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad af projektet: befolkningen, menneskers sundhed, biodiversiteten (f.eks. fauna og flora), jordarealer (f.eks. inddragelse af arealer), jordbund (f.eks. organisk stof, erosion, komprimering og arealbefæstelse), vand (f.eks. hydromorfologiske for-

andringer, kvantitet og kvalitet), luft, klima (f.eks. drivhusgasemissioner, virkninger, der er relevante for tilpasning), materielle goder, kulturarven, herunder den arkitektoniske og arkæologiske aspekter, og landskab.

5. En beskrivelse af projektets forventede væsentlige virkninger på miljøet som følge af bl.a.:
…

e) kumulationen af projektets virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, idet der tages hensyn til eventuelle eksisterende miljøproblemer i forbindelse med områder af særlig miljømæssig betydning, som kan forventes at blive berørt, eller anvendelsen af naturressourcer
…

6. En beskrivelse af, hvilke metoder eller beviser der er anvendt til identificeringen og forudberegningen af de væsentlige virkninger på miljøet, herunder oplysninger vedrørende eventuelle vanskeligheder (f.eks. tekniske mangler eller manglende viden) i forbindelse med indsamlingen af de krævede oplysninger og vedrørende de vigtigste usikkerheder.

7. En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere identificerede væsentlige skadelige virkninger på miljøet og, om relevant, af eventuelle foreslåede overvågningsordninger (f.eks. udarbejdelse af en analyse efter projektets afslutning). Denne beskrivelse bør redegøre for, i hvilken grad de væsentlige skadelige virkninger på miljøet undgås, forebygges, begrænses eller neutraliseres, og bør dække både anlægs- og driftsfasen.
…"

Af Kommissionens forslag til direktivet (forslag til Rådets direktiv om vurdering af bestemte planers og programmers virkning på miljøet af 4. december 1996) fremgår blandt andet:

"…
5.8
Artikel 8 kræver, at den ansvarlige offentlige myndighed tager hensyn til resultaterne af vurderingsprocessen inden den pågældende plan eller det pågældende program vedtages eller forelægges efter lovgivningsprocedurerne. Miljøvurderingen skal sikre, at beslutningstagere tager de relevante miljøhensyn i betragtning. I nogle tilfælde vil dette medføre, at den ansvarlige myndighed ændrer forslaget. Den endelige afgørelse forbliver imidlertid beslutningstagerens.
…"

5. Anbringender

5.1. Klimabevægelsen

Klimabevægelsen har i et sammenfattende processkrift af 17. januar 2024 anført blandt andet følgende, der er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen (henvisninger til ekstrakt og materialesamling udeladt):

> **"HOVEDANBRINGENDER**
>
> Klimabevægelsen gør gældende, at søgsmålet skal tillægges opsættende virkning, således at arbejdet med fase 2 af anlægget af Lynetteholm ikke kan fortsætte, fordi der er et rimeligt grundlag for at antage, at Danmark har tilsidesat sin høringspligt efter Espookonventionen, VVM-direktivet og miljøvurderingsloven, fordi der er alvorlige og uoprettelige skadevirkninger ved en fortsættelse af anlægsarbejderne uden retmæssig høringsproces, og fordi fordelene ved at stands arbejdet klart overstiger ulemperne ved at udsætte det indtil endelig dom i sagen, subsidiært indtil gennemførelsen af en korrekt høringsproces.
>
> Folketingets vedtagelse af anlægsloven om Lynetteholm er i strid med reglerne om internationale høringer fastsat i Espookonventionen, VVM-direktivet og miljøvurderingsloven af følgende hovedgrunde:
>
> - Der skulle inden vedtagelsen af anlægsloven den 2. juni 2021 have været gennemført en international høring af Østersølandene, fordi etableringen af Lynetteholm har *"væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat,"* idet etableringen af perimeteren - efter de foreliggende oplysninger - nedsætter vandgennemstrømningen og dermed salttransporten til Østersøen via Øresund med anslået ca. 0- 0,50% (0,25±0,25%), hvilket har væsentlig betydning for plante- og dyrelivet i Østersøen.
>
> - Kriteriet "*væsentlig indvirkning på miljøet*" skal på grund af forsigtighedsprincippet fortolkes således, at der skal gennemføres international høring, med mindre det med sikkerhed kan udelukkes, at anlægget har væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat, jf. Miljøstyrelsens udkast til vejledning om miljøvurderingsloven af 16. marts 2022 (…, pkt. 5.1.4.4, "*ikke kan udelukkes*") og Europakommissionens Guidance on the Practical Application of the Espoo Convention …, "*significant adverse transboundary impact can be excluded with certainty*")...
>
> - Danmark overholdt ikke høringsreglerne, fordi man alene gennemførte høring af Sverige, fordi høringen af Sverige ikke indebar meddelelse af de påkrævede oplysninger, fordi høringen af Sverige ikke var afsluttet, da anlægslovforslaget blev vedtaget, og fordi de øvrige Østersølande (bortset fra Rusland) ikke modtog de påkrævede oplysninger.
>
> - Retsvirkningen af en tilsidesættelse af forskrifterne om internationale høringer er ugyldighed, idet processen skal gennemføres kor-

> rekt, således at Folketinget - efter gennemførelsen af en korrekt høringsproces - får forelagt høringssvarene fra nabolandene med henblik på beslutning om, hvorvidt høringsbidragene giver anledning til ændringer, herunder ikke mindst f.eks. om en reduktion af blokeringseffekten ved afgravningsforanstaltninger med henblik på opnåelse af en nulløsning skal vedtages.

EF-Domstolen fastslog allerede i 1978, at direkte anvendelige (nu) EU-retlige regler "*skal udfolde deres virkninger fuldt ud og ensartet i alle medlemsstater fra deres ikrafttræden og under hele deres gyldighedsperiode*" (sag 106/77, Simmenthal, pr. 14, …). (Nu) EU-Domstolen har længe fastholdt, at loyalitetsprincippet i (nu) TEU artikel 4 (…) indebærer, at de nationale retter "*skal sikre de retsundergivne den retsbeskyttelse, som følger af fællesskabsrettens direkte virkning*" (sag C-213/89, Factortame, pr. 18-19, …). Adgangen til foreløbige foranstaltninger må ikke være mindre gunstig for søgsmål vedrørende EU-ret end søgsmål på grundlag af national ret, ligesom det i praksis ikke må være "*umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve den midlertidige retsbeskyttelse*" (sag C-432/o5, Unibet, pr. 79-82, …, og sag C-530/11, Kommission mod Storbritannien, pr. 65-67, …).

Det følger af Højesterets praksis, at en afgørelse om opsættende virkning træffes på baggrund af en foreløbig vurdering af, om der er rimeligt grundlag for at antage, at Klimbevægelsen kan få medhold i sine påstande, ligesom der skal foretages en afvejning af pdes. om der er alvorlige og uoprettelige skadevirkninger ved ikke at meddele opsættende virkning og pdas. hensynet til det offentliges interesse i en fortsat gennemførelse af anlægsloven fører til. Klimabevægelsen henviser til U.1994.823H (Gyproc, ms. 911 jf. Walsøe i U.1995B.128), U.1995.634H (Øresundsforbindelsen, …), U.2012.2572H (Østerild, …) og U.2023.4236Ø (Amager Fælled, …).

Klimabevægelsen gør gældende, at en afvejning af pdes. den samfundsmæssige interesse i en korrekt gennemført høring over for pdas. bygherrens interesse i at fortsætte anlægsarbejderne uden vished for, om dette med sikkerhed er beføjet, falder klart ud til fordel for en (forventet kortere) udsættelse af anlægsarbejderne. Sagen er et klart tilfælde, hvor søgsmålet undtagelsesvist skal tillægges opsættende virkning.

Klimabevægelsen bemærker, at den ikke påberåber sig en privat interesse over for en offentlig interesse, men at den med søgsmålet værner en almen, samfundsmæssig interesse i international høring om (miljø-) og klimabeskyttelse over for en økonomisk interesser i en forceret udvikling af Lynetteholm.

Der skal ved afvejningen af de modstående interesser lægges vægt på, at Danmark efter EU-rettens loyalitetsprincip har pligt til at "*bringe ulovlige følgevirkninger af en tilsidesættelse af EU-retten til ophør,*" jf. TEU artikel 4, stk. 3 (…), ligesom forsigtighedsprincippet må tages i betragtning, jf. TEUF artikel 191, stk. 2 (…).

Afvejningen må ske i lyset af den særligt hjemlede adgang til at opnå opsættende virkning, der følger af inkorporeringen af Århuskonventionen i VVM- direktivet. Praksis efter Århuskonventionen artikel 9, stk. 4, er således relevant (ms.bd.1.357). De nationale procedurer "*skal … stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende…*" Der skal være effektiv adgang til opsættende virkning. Der gælder en særligt udvidet adgang til opsættende virkning i sager omfattet af VVM-direktivet.

2 Hensynet til anlægsarbejderne

Klimabevægelsen gør gældende, at der ikke er nogen stærk offentlig interesse i en forceret gennemførelse af fase 2. Transportministeriet har ikke oplyst en særlig interesse i at forcere byggeriet. Det samme gælder By & Havn som i givet fald – såfremt anlægsarbejderne ikke er retsstridige – vil kunne fortsætte anlægsarbejderne og projektet som helhed, efter endelig dom er afsagt eller efter gennemførelsen af en korrekt høringsproces.

Der foreligger da heller ingen oplysning i sagen om, at selve udsættelsen af tidspunktet for iværksættelsen af fase 2 af anlægget af Lynetteholms perimeter som følge af aftalen af 31. maj 2022 (---) om ikke længere at foretage klapning i Køge Bugt har haft (økonomiske) konsekvenser for det samlede projekt.

Det har ingen mærkbar betydning for det samlede projekts virke som jorddeponi, om fase 2 er klar til at modtage deponeret jord i 2026 eller 2027. Jorddeponering forventes af pågå i omkring 35 år frem til 2055.

Det har ingen betydning for det samlede projekts bidrag til stormflodssikring, om fase 2 påbegyndes et år før eller senere, dels fordi dokporten til stormfoldssikring "*tidligst forventes etableret om 15-20 år*" (…), dels fordi forsinkelsen kan indhentes i mellemtiden, dels fordi risikoen for en stormflod på lige præcis det tidspunkt, hvor stormfoldssikringen ellers ville være på plads, er helt teoretisk og stærkt usandsynlig. Der foreligger heller ikke oplysning i sagen om, at blokeringen af Kongedybet er nødvendig for hverken jorddeponiet eller stormflodssikringen.

De sagsøgte har ikke godtgjort eller blot antydningsvis kvantificeret et eventuelt økonomisk tab som følge af en udsættelse af fase 2 til efter en endelig afgørelse i sagen, subsidiært til efter en korrekt gennemført høring.

3. Hensynet til høringsprocessen

Klimabevægelsen gør gældende, at der er en stærk og almen samfundsmæssig interesse i at få gennemført en korrekt høringsproces. Høringsprocessen er væsentlig, særligt fordi en demokratisk debat om væsentlige anlægsprojekter er grundlæggende i en beslutningsproces om et væ-

sentligt infrastrukturprojekt. Beslutningsgrundlaget bliver både konkret og generelt forbedret ved en grundig høringsproces. Det er baggrunden for bestemmelsen i Espookonventionen artikel 6 og VVM-direktivet artikel 8 om hensyntagen til høringssvarene i vedtagelses- og lovgivningsprocessen.

Dette er klart udtrykt i præamblen til Århuskonventionen om, "*at øget adgang til oplysninger og offentlig deltagelse i beslutningsprocesser på miljøområdet forbedrer kvaliteten og gennemførelsen af beslutninger, bidrager til opmærksomhed omkring miljøspørgsmål, giver offentligheden mulighed for at give udtryk for dens betænkeligheder, og gør det muligt for offentlige myndigheder at tage behørigt hensyn til sådanne betænkeligheder.*"

Klimabevægelsen gør opmærksom på, at Sveriges deltagelse i processen – efter vedtagelsen af anlægsloven – har medført centrale og væsentlige bidrag, som burde være indgået i beslutningsgrundlaget, navnlig vedrørende den statistiske/videnskabelige usikkerhed om DHI's beregning af blokeringseffekten og muligheden for at gennemføre afværgeforanstaltninger (en nulløsning). Det må tilsvarende antages, at de øvrige Østersølande kunne have bidraget og fortsat kan bidrage til processen, herunder ikke mindst en kvalifikation af den fælles interesse i at drage omsorg for at bevare vandgennemstrømningen uændret ved en nulløsning. Det bemærkes, at selv om de andre landes myndigheder ikke på det grundlag, de fik oplyst af den danske regering, besluttede at deltage i processen, så har høringsprocessen til formål at sikre inddragelse af civilsamfundet i høringsprocessen. Det hensyn skal tages i betragtning, ikke mindst fordi de meddelte oplysninger ikke var dækkende og retvisende.

Klimabevægelsen fremhæver, at nye oplysninger (herunder særligt Deltares' rapport, … og DHI's screeningsberegninger af en nulløsning, …) er fremkommet efter vedtagelsen af anlægsloven og som resultat af Espoosamrådene med Sverige. De nye oplysninger indebærer, at Folketinget ikke på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse havde tilstrækkeligt grundlag for at vurdere anlægsarbejdernes påvirkning af vandgennemstrømningen med og uden afværgeforanstaltninger. Det blev ganske enkelt ikke undersøgt, om der kunne udformes afværgeforanstaltninger (…).

Fraværet af konkrete oplysninger om dette forhold må ses i lyset af Espoo-konventionen artikel 2, stk. 2 (…), hvorefter: "*Parterne træffer enten enkeltvis eller i fællesskab alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre, mindske og overvåge påtænkte aktiviteters mærkbare skadevirkninger på miljøet på tværs af landegrænserne.*" Folketinget blev ikke bibragt et faktuelt grundlag for en vurdering af mulighederne for at indarbejde denne forpligtelse i anlægsloven. De efterfølgende oplysninger blev i sagens natur ikke inddraget i beslutningsprocessen, der blev afsluttet, inden samrådene var tilendebragt, ligesom de øvrige Østersølande ikke har kendskab til dem.

Klimabevægelsen er opmærksom på, at det ikke følger af VVM-direktivet, at der skal sikres en nulløsning, men mulighederne for afværgeforanstaltninger, som kan minimere virkningerne på miljøet, skal indgå som grundlag for en Espoohøring (Espookonventionen artikel 4, stk. 1, jf. appendix II, pkt. e). Det er således et væsentligt beslutningstema, om et projekt af den foreliggende karakter, der ubestrideligt har en markant blokeringseffekt, bør gennemføres med eller uden sikkerhed for en nulløsning.

Muligheden for en nulløsning som afværgeforanstaltning skal henset til den beregnede blokeringseffekt være genstand for international høring med inddragelse af myndigheder og civilsamfund i Østersølandene, da havmiljøet i Østersøen er et anliggende af fælles interesse for Østersølandene og deres befolkninger. Danmarks oplysningspligt over for de andre Østersølande har således også til formål at sikre inddragelse af civilsamfundet på et tilstrækkelig oplyst grundlag.

Klimabevægelsen bemærker, at den offentlige høringsproces efter VVM-direktivet ikke blev gennemført, fordi anlægslovens behandling i Folketinget trådte i stedet. Det betyder, at Folketinget skulle have været forelagt de nødvendige elementer til vurdering af projektets indvirkning på miljøet (sag C- 287, Linster, pr. 56ff., …). Folketinget modtog ikke oplysning om usikkerheden (konfidensintervallet) ved vurderingen af blokeringseffekten af Øresundsforbindelse henholdsvis Lynetteholm, ligesom Folketinget ikke modtog oplysning om sammenligningen af middelværdi og usikkerhedsspænd ved Øresundsforbindelsen og Lynetteholm. Folketinget modtog ikke synspunkter fra Østersølandene (bortset fra Sverige). Folketinget modtog først efter anlægslovens vedtagelse oplysning om Sveriges indsigelse, og Espoosamrådene med Sverige fortsatte efter vedtagelsen af anlægsloven, idet samråd 5-9 blev afholdt efterfølgende. Sveriges indsigelser førte bl.a. til tredjemandsgranskningen ved Deltares og afdækningen af mulighederne for kompensationsafgravning, som altså også var efterfølgende.

Den kompetente svenske myndighed, Naturvårdsverket, har ved skrivelse af 4. oktober 2022 til Miljøstyrelsen (…) henstillet, at en nulløsning gennemføres, men den danske regering ses ikke at have taget hensyn dertil. De svenske myndigheders kritik kunne meget vel have ført andre lande til at indtage tilsvarende synspunkter, hvilket kunne have påvirket beslutningen sådan, at en nulløsning var indarbejdet i projektet.

Folketinget har – uanset hvad de svenske myndigheder måtte have resolveret efter en langstrakt høringsproces afsluttet halvandet år efter anlægslovens vedtagelse – ikke modtaget de nødvendige oplysninger til vurderingen af projektet, hvorfor direktivets formål ikke blev opnået gennem lovgivningsprocessen. Folketinget fik oplyst, at kravene i VVM-direktivet var opfyldt, jf. anlægslovforslaget pkt. 8 (…), men da det ikke er sket, skal anlægsarbejdets fase 2 nu standses, indtil det er endelig afgjort, om anlægsloven er vedtaget i strid med forskrifterne om

internationale høringer, subsidiært indtil en en korrekt høring er gennemført.

RIMELIGT GRUNDLAG FOR PÅSTANDEN

Klimabevægelsen gør gældende, at der er et rimeligt grundlag for anbringendet om, at Danmark har tilsidesat høringsreglerne, hvorfor anlægsloven og de deri hjemlede anlægsarbejder er vedtaget i strid med Danmarks internationale forpligtelse efter Espookonventionen og VVM-direktivet.

Der skal ved afgørelsen om opsættende virkning tages udgangspunkt i, at anvendelsen af EU-rettens regler om miljøvurderinger efter EU-Domstolens faste praksis har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau (sag C-671/16, Inter-Environnement Bruxelles, pr. 34, …). Der anlægges brede fortolkninger af såvel SMV- som VVM-direktivet (sag C-671/16, InterEnvironnement Bruxelles, pr. 34, …, hhv. sag C-72/95, Kraaijeveld, pr. 31, …).

EU-Domstolen har gentagne gange fastslået, at miljøvurderinger skal gennemføres på et så tidligt stadium som muligt (sag C-117/17, Comune di Castelbellino, pr. 25, …), så miljøvurderingerne kan påvirke beslutningerne på et stade, hvor forskellige alternativer kan analyseres, og der kan træffes strategiske valg (sag C-671/16, Inter-Environnement Bruxelles, pr. 63, …). Miljøvurderinger skal derfor gennemføres, når beslutninger planlægges, og inden projektet vedtages (forenede sager C-105/09 og C- 110/09, Terre Wallonne ASBL, …). Høringer skal gennemføres med passende frist til at give konkret lejlighed til at udtale sig (sag C-474/10, Seaport, pr. 46, 48 og 50, …).

4 Espoo-reglerne finder anvendelse

Klimabevægelsen gør gældende, at der skulle have været gennemført en bred, international høring, fordi det ikke med sikkerhed kunne eller kan udelukkes, at etableringen af Lynetteholm har *"væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat."*

4.1 Kort om retsgrundlaget
4.1.1 Væsentlig indvirkning

Efter VVM-direktivets artikel 7 (…), jf. Espookonventionen artikel 2 (…), skal der iværksættes international høring, såfremt "*et projekt kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat.*"

Høringsreglerne finder anvendelse, med mindre det med sikkerhed kan udelukkes, at projektet kan få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat, jf. pkt. 18.

EU-Domstolen har udtalt, at et projekt med *"selv begrænsede dimensioner"* kan "*have væsentlig indvirkning på miljøet, når det placeres et sted,"* der miljømæssigt *"kan påvirkes ved den mindste ændring"* (sag C-392/96,

Kommissionen mod Irland, pr. 66, …, og sag C-435/09, Kommissionen mod Belgien, pr. 50, … ("*un projet de dimension … réduite*")).

4.1.2 Forsigtighedsprincippet

VVM-direktivet skal fortolkes i lyset af forsigtighedsprincippet i TEUF artikel 191, stk. 2 (…).

Europakommissionen har fastslået, at forsigtighedsprincippet finder anvendelse, "*even if the supporting evidence is incomplete or speculative and the economic costs of regulation are high. Better safe than sorry.*" (…). Forsigtighedsprincippet er i konstant udvikling, hvilket Kommisionen har bekræftet i 2017: "*Although the precautionary principle has become embedded in the culture and practice of EU environmental protection, its character means that it will necessarily continue to evolve and take shape under changing and context specific conditions*" (…).

UNECE anfører tilsvarende: "*The consultation stressed that as a general rule, notification should be transmitted whenever there is a possibility, no matter how uncertain, that an impact may be significant. This additional information on the characteristics of the impacts and uncertainties should also form part of the notification"* (…). Der henvises til Helsingforskonventionen (…).

Videnskabelig og anden usikkerhed skal komme klimaet og miljøet til gode, så der ved vurderingerne - inden for den statistiske usikkerhedsmargin - skal tages udgangspunkt i den mest negative vurdering. Lynetteholms blokeringseffekten skal ses i lyset af den kumulative virkning af fremtidige projekter, idet blokeringseffekten er (lang)varige, hvorfor mange mindre blokeringer kumulativt kan få væsentlige virkninger. Det må kræve en meget betydelig grad af sikkerhed at undlade at gennemføre en nulløsning, idet havmiljøet på 400.000 km^2 Østersø er på spil.

Klimabevægelsen gør gældende, at der gælder ligefrem bevisbyrde. Når modelberegninger angiver en blokeringseffekt af den foreliggende karakter, vender bevisbyrden, så de sagsøgte må bevise, at Lynetteholms blokeringseffekt med sikkerhed ikke har væsentlige indvirkninger. De sagsøgte har ikke løftet bevisbyrden for, at en "*significant adverse transboundary impact can be excluded with certainty.*" Bevisvurderingen er uafhængig af, i hvilket omfang By & Havn anses som en offentlig institution og det forhold, at Transportministeriet er en offentlig myndighed.

4.2 Beslutningsgrundlaget

Klimabevægelsen gør gældende, at beslutningen om ikke at gennemføre en Espoo-høring af alle Østersøens medlemslande var baseret på en forkert vurdering, der formentlig hade sin rod i, at spørgsmålet om Lynetteholms indvikning ikke blev undersøgt på beslutningstidspunktet.

Internationale ekspertpaneler, Vattendomstolen og de danske myndigheder har i relation til Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og

Femernforbindelsen været enige om, at enhver blokering er væsentlig på grund af den særlige følsomhed af havmiljøet i Østersøen, hvorfor det blev politisk besluttet, at der skulle sikres en nulløsning. Det videnskabelige grundlag for nu at bedømme skadevirkningerne ved en ændret vandgennemstrømning afviger ikke fra det vidensgrundlag, der fandtes tidligere. Det må kræve et vægtigt og sikkert grundlag at antage, at Lynetteholms blokering af vandgennemstrømningen ikke er væsentlig.

På embedsmandsniveau blev det i september-oktober 2019 uden noget fagligt grundlag antaget, at virkningen ville være ubetydelig, og det blev kolporteret i miljøkonsekvensvurderingen af november 2020 (bilag 10, afsnit 10.4.6, …), hvor det kort er anført, at blokeringeffekten er "*ubetydelig*."

Den 6. september 2019 afholdt Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen et opstartsmøde (…). Den 11. september 2019 oplyste Miljøstyrelsen under et møde med Trafikstyrelsen, at Miljøstyrelsen "*ville notificere Sverige og også overvejede at notificere andre lande*" (…).

Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen besluttede at afvente de kommende miljøundersøgelser, før der blev truffet beslutning om høring af andre lande (…).

Den 11. september 2019 oplyste Miljøstyrelsen på et møde, at Espoohøringen skal have sin egen proces i tidsplanen, og at det ville blive svært at nå (…). Den 4. oktober 2019 blev Sverige notificeret "*i overensstemmelse med*" Espookonventionen artikel 3 (…)

Den 7. september 2020 blev spørgsmålet drøftet, og der var efter det oplyste uenighed mellem Transportministeriet og Miljøstyrelsen (…):

"MST oplyste, at det tidligere er valgt at afvente vurderingen af risikoen for grænseoverskridende miljøpåvirkninger i Polen og Tyskland før det besluttes om Polen og Tyskland eventuelt inddrages. TBST oplyste, at styrelsen kun vil foretage fornyet Espoo-høring, hvis MST – i sin egenskab som internationalt kontaktpunkt – beder om, at det bliver gjort."

Den 25. november 2020 notificerede Miljøstyrelsen de svenske myndigheder ved under henvisning til bl.a. artikel 4-5 i Espookonventionen at anmode om et høringssvar (…), men de andre Østersølande blev fortsat ikke notificeret. Det faglige grundlag for beslutningen var efter et møde referat af 26. maj 2021 at dømme tilsyneladende en umiddelbar mavefornemmelse, hvorefter det "*virkede helt usandsynligt, at der kunne være grænseoverskridende påvirkninger i Tyskland og Polen ved etablering af en ø ved København*" (…).

4.3 Blokeringseffekt

Klimabevægelsen gør gældende, at Lynetteholm har en blokeringseffekt, der på grund af Østersøens følsomme karakter har væsentlig indvirkning på havmiljøet og dermed dyre- og plantelivet i Østersøen og i sidste ende også på klimaet.

Espoo-reglerne finder anvendelse, fordi det ikke med sikkerhed kan udelukkes , at der er væsentlige skadevirkninger. Blokeringseffekten af anlægget af Lynetteholms perimeter er beregnet til med 95% sandsynlighed at ligge inden for 0-0,5%, idet blokeringseffekten er beregnet til 0,23%±0,12% (DHI) og 0,25%±0,25% (Deltares).

4.3.1 Rambølls vurdering

I miljøkonsekvensrapporten af 24. november 2020 anførte Rambøll bl.a. (…):

"Etableringen af Lynetteholm tværs over Kongedybet betyder, at strømhastigheder og vandskiftet i Kongedybet og Kronløbet bliver mindre… Vandføringen i Kronløbet reduceres væsentligt, og der sker en omfordeling af vandføringen, så der strømmer mere vand gennem Drogden renden øst for Peberholm/Saltholm og der strømmer mere vand gennem Havneløbet. Den samlede vandføring gennem Øresund reduceres med 0,23-0,25%. Salttransporten reduceres med 0,21-0,23%."

4.3.2 DHI's vurdering

DHI har i en teknisk baggrundsrapport af 2. november 2020 anslået blokeringseffekten til 0,23-0,25% for vandgennemstrømningen (…). Blokeringen antages at påvirke transporten af salt med 0,21-0,23% (…).

DHI anførte i notat af 9. maj 2021 til Rambøll (…):

"Vurderingen er derfor helt generelt, at Lynetteholm ikke vil ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen."

DHI har i et senere memo af 24. januar 2022 beskrevet den statistiske usikkerhed forbundet med beregningen af blokeringseffekten af anlægget af Lynetteholm som følger (…):

"The result [beregningen ved Øresundsforbindelsen] was a 95%- confidence range of ±0.25% for the non-compensated central blocking value og 0.5%. This corresponds to a relative 95%-confidence range og 50% of the central compensation measure.

Transferring this result to the Lynetteholm assessment, the 95% confidence range of the found central blocking value of 0.23% will correspond to ±0.12%, meaning that the blocking is assessed to be within the range 0.11-0.35% with a 95% probability."
…

4.3.3 Deltares' vurdering

Vandgennemstrømning blev drøftet under samrådene med Sverige. Efter anmodning fra Sverige blev det bl.a. besluttet, at konsulentfirmaet Deltares som uafhængig ekspert skulle tredjemandgranske DHI's miljøvurderinger om bl.a. vandgennemstrømning gennem Øresund (…).

Deltares vurderede 13. maj 2022 blokeringseffekten til 0,25% med en mere rimelig (*"more reasonable"*) usikkerhedsmargin på ±0.25% (…), således at blokeringseffekten med 95% sandsynlighed er 0-0,5%.

4.4 Væsentlig skadevirkning

Klimabevægelsen gør gældende, at påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten ikke kun har væsentlig indvirkning på saltindholdet i Østersøen, men at påvirkningen af saltindholdet har væsentlig indvirkningen på plante- og dyrelivet og dermed i sidste ende for klimaet. Østersøen er så fintfølende over for forandring af saltindholdet, at selv meget små forandringer kan få væsentlig betydning for udviklingen af blågrønne alger i Østersøen og derved for den fortsatte overgødskning (eutrofiering) af Østersøen.

Rambøll har i miljøkonsekvensrapporten af 24. november 2020 anført, at salttransporten reduceres med 0,21-0,23% som følge af anlægget af Lynetteholms perimeter (…).

Havforsker og oceanograf Morten Holtegaard Nielsen har primo 2023 gennemgået DHI's beregninger af påvirkningen af salttransporten og fundet, at påvirkningen kan være 8-21 gange større end antaget (…).

4.4.1 Havmiljø

Østersøens havmiljø er følsomt over for forandringer i vandgennemstrømningen, da vandet udskiftes i løbet af 30 år dels ved tilførsel af nyt havvand fra Nordsøen gennem de i sammenhængen snævre passager ved Øresund og Store-/Lillebælt, dels ved tilførsel af ferskvand årligt svarende til 1/40 af vandmængden i Østersøen (…).

Fiskeriøkonomisk Institut udgav i 1986 i forbindelse med vedtagelse af Storebæltsforbindelsen rapporten *"En fast forbindelses betydning for fiskerimulighederne i Østersøen,"* hvori det anføres bl.a. (…):

"Saltindholdet vil, afhængig af den valgte løsning, blive reduceret med mellem 0,3 og 0,7 promille point i Bornholm Bassinets øver lag fra en uforstyrret tilstand på 7,8 promille point, hvis udgangspunktet er de løsningsforslag, der er vurderet både i "85-rapporten" og i "En fast forbindelse". Ændringer i saltindholdet falder med vanddybden og stiger mod nordøst i østersøsen. På baggrund af biologiske oplysninger om betydning af salt- og iltindholdet for rekruttering af torskebestanden er det gennemsnitlige årlige fangsttab beregnet ved en reduktion på 0,5 promille i Bornholm Bassinet.

Tabet er beregnet til 76,5 mio. torsk pr. år svarende til 52.000 tons."

Øresundskonsortiet udgav i september 1997 publikationen *"The environment and the fixed link across Øresund,"* der bl.a. beskrev de miljømæssige betænkeligheder ved selv små ændringer af vandgennemstrømningen til Østersøen (…):

"In comparison with the natural variations in the Baltic Sea's salinity and oxygen content, a blocking of less than 0.5% of the flow is very small. Howev-

er, in view of the fact that Baltic Sea's ecological balance is highly vulnerable even to small changes in the supply of saline- and oxygen-rich water, the authorities have demanded that the water flow to the Baltic Sea remains unchanged (the zero-solution)."

Om påvirkningen af Østersøen i sin helhed af en ændring af vandgennemstrømningen gennem Øresund henvises til HELCOM's rapport "*State of the Baltic Sea*" (…).

Professor ved Stockholms Universitet B.-O. Jansson har angivet den saltholdighedsbetingede udbredelse for udvalgte arter i promiller (…). En ændring af vandgennemstrømningen gennem Øresund til Østersøen vil påvirke havmiljøet i hele Østersøen og derved berøre alle Østersølandene.

4.4.2 Blågrønne alger

Et af de meget store miljøproblemer i Østersøen – måske det største – er overgødskning (eutrofiering) ved tilførsel af næringsstoffer, særligt nitrogen og fosfor. I HELCOM's rapport *"State of the Baltic Sea"* anføres (…):

"The Baltic Sea still suffers from eutrophication. Excessive input of nutrients to the marine environment enhances the growth of phytoplankton, leading to reduced light conditions in the water, oxygen depletion at the seafloor (as excessive primary producers are degraded), and a cascade of other ecosystem changes."

Udviklingen af blågrønne alger afhænger af salinitet målt i promiller. Der henvises til professor Stiig Markager og seniorforsker Christian Lønborgs beskrivelse af 31. oktober 2021 (…) samt det for Miljøministeriet af Hans Henrik Jakobsen udarbejdede notat fra 2020 (…).

4.4.3 Klima

Havet opbevarer kulstof bl.a. i planter (f.eks. ålegræs) og dyr (f.eks. torsk). Når forringelser i økosystemerne resulteter i mindre plante- og dyreliv, frigives kulstof til atmosfæren som drivhusgasser. Havmiljøet er også efter Parisaftalen væsentligt for kulstofbalancen ("*Noting the importance of ensuring the integrity of all ecosystems, including oceans …*", …).

Klimabevægelsen er ikke bekendt med præcise beregninger, men der er oplagret flere millioner tons CO2 i Østersøens ålegræs, der påvirkes af saltbalancen.

4.4.4 Referencegruppe

Efter kritiken af klapningen i Køgebug blev nedsat en faglig referencegruppe, der i marts 2023 anførte bl.a. (…):

"6. Effekterne af en blokering af Kongedybet på vandudvekslingen er ikke direkte en del af den supplerende rapport. Man bør dog være opmærksom på disse effekter, og at der eventuelt kan komme behov for kompenserende udgravning. Disse blokerende effekter er grænseoverskridende og kan potentielt påvirke hele

Østersøen. En overvejelse kan være at ændre projektets udformning, så den yderste del ikke omfatter Kongedybet."

Kritiken blev uddybet af professor Stiig Markager (…):

"Det her er sådan set det mest alvorlige miljøspørgsmål, fordi det her påvirker hele Østersøen, og det gør det jo forever. Altså det gør det jo i alle årene fremover.

Lynetteholm kommer til at blokere for det, der hedder Kongedybet. Det er en af tre dybe render på havbunden i Øresund, der er forbundet med Østersøen.

Og når man så blokerer det altså Kongedybet, så kommer der mindre salt ind ved bundvandet og videre ind i Østersøen. Og det er det, der er kritisk.

Og alle dyr og planter, der lever der, de lever ligesom på kanten af deres tolerance for salt. Og det er saltholdigheden i Østersøen, man er inde og pille ved, når man laver denne her blokering af Kongedybet.

Og der har Danmark jo lidt af et særligt ansvar, fordi vi ligger i denne her prop ind til Østersøen. Så alt, hvad vi gør, påvirker hele Østersøens biodiversitet."

4.4.5 Uafhængig ekspert

Marinebiolog, cand. scient. Jens Peder Jeppesen, akvariechef ved Øresundsakvairet i Helsingør, har tilsvarende udtalt (…):

"I fremtiden kan det være slut med at hive torsk, skrubber, sild og rødspætter i land, hvis man kaster snøren ud i Østersøen.

Så klart lyder det fra en af de førende eksperter i farvande rundt omkring København og den sjællandske østkyst, akvariechef ved Øresundsakvariet, Jens Peder Jeppesen. …

- Østersøen er verdens største brakvandshav, der er en blanding af salt- og ferskvand. Østersøen taber hele tiden salt, fordi der strømmer en masse brakvand ud i eksempelvis Øresund,

- Hvis ikke Østersøen får tilført salt via Øresund, kan det ende med, at Østersøen rent faktisk ender som en sø, siger marinebiolog Jens Peder Jeppesen til TV 2 Kosmopol. …

- Vi vil gerne have rigtig meget salt ind i Østersøen, fordi livet i vandet er afhængig af saltvandet, der buldrer ind i bunden, siger Jens Peder Jeppesen og fortsætter:

- Det er vigtigt, fordi de fisk, der lever i den vestlige og sydlige Østersø ved Bornholm, er saltvandskrævende dyr som torsk, skrubber, sild og rødspætter. De kan ikke reproducere sig selv, hvis der ikke er salt i vandet.

… - Men hvis saltindholdet falder, bliver forholdene endnu værre, og så er der ikke noget håb for Østersøen, lyder advarslen fra akvariechefen."

4.5 Nulløsninger og kumulative virkninger

Da havmiljøet i Østersøen er meget følsomt over for forandringer i salttransporten, har det i de seneste årtier været en politisk målsætning, at hver enkelt projekt ikke skal påvirke gennemstrømningen, og at der derfor skal sikres såkaldte nulløsninger.

Det er et centralt spørgsmål i Espooproceduren, hvordan grænseoverskridende virkninger kan mindskes eller fjernes. Det fremgår således af ordlyden af artikel 5 i Espookonventionen (…):

"Oprindelsesparten skal efter færdiggørelse af dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet uden unødigt ophør indlede samråd med den berørte part vedrørende bl.a. den påtænkte aktivitets mulige virkninger på tværs af landegrænserne samt foranstaltninger til at mindske eller fjerne visse virkninger. Samrådet kan vedrøre:

(a) Mulige alternativer til den påtænkte aktivitet, herunder muligheden for at afstå fra den, samt mulige foranstaltninger til at forebygge mærkbare skadevirkninger på tværs af landegrænserne og overvåge effekten af en sådan forebyggelse på oprindelsespartens bekostning;

(b) andre former for mulig gensidig bistand til at mindske enhver mærkbar skadevirkning på tværs af landegrænserne af den påtænkte aktivitet; og

(c) ethvert andet relevant spørgsmål i forbindelse med den påtænkte aktivitet" (vores understregninger).

Vurderingen af virkningen af blokeringseffekten af ethvert projekt må ses i lyset af andre projekter, der fremover kan påvirke hydrografien i Østersøen, herunder aktuelt (i) de 117 projekter i Østersøen og Bælthavet omtalt i "*Danmarks Havstrategi II Første del God miljøtilstand Basisanalyse Miljømål*" (…), (ii) Kattegatforbindelsen, (iii) danske, svenske og tyske mv. vindmølleprojekter og (iv) Østlig Ringvej. Virkningen af disse projekter indgår – efter hvad vi har forstået – ikke i analyserne. Vores anbringende er således, at disse projekters påvirkning af vandgennemstømningen skulle indgå i en vurdering af de kumulative virkninger, men at de ikke indgår i vurderingerne.

4.5.1 Lynetteholm

Daværende transportminister Trine Bramsen anmodede først efter udgivelsen af Deltares' rapport af 13. maj 2022 DHI om, at der blev udarbejde screeningsberegninger om kompensation af blokeringseffekten – en såkaldt "*nulløsning*".

Den 6. juli 2022 angav DHI, at kompensationsafgravning ikke tidligere havde været undersøgt, men at blokeringseffekten vil kunne "*reduceres eller elimineres helt ved at foretage kompensationsafgravning,*" idet "*fuld kompensation*" vil kunne sikre, at "*Lynetteprojektet [vil] være en nulløsning for udvekslingen af vand og salt med Østersøen*" (…).

89 DHI havde tidligere i memo af 9. maj 2021 om Espoohøringssvar anført: "*Kompensationsafgravning giver ikke mening i forbindelse med Lynetteholm, idet der for at minimere gravemængderne vil skulle udvælges et område med forekomst af høje strømhastigheder med stor spredning af gravespild til følge. Et sådant område vil som det fremgår af Figur 2 og Figur 3 være beliggende langt væk fra Lynetteholm projektets primære påvirkningsområde og dermed introducere en ny og større og ikke mindst uønsket miljøpåvirkning*" (…).

Nulløsningen blev drøftet med Sverige bl.a. på det 9. samrådsmøde den 30. august 2022 (…). Den 4. oktober 2022 har Sverige ved Naturvårdsverket henstillet til Miljøstyrelsen, at en nulløsning gennemføres: "*Naturvårdsverket ser dock gärna att kompensation av blockeringseffekten från Lynetteholm genomförs*" (…). Henstillingen er endnu ikke fulgt.

4.5.2 Storebæltsforbindelsen

Lov om Storebæltsforbindelsen knæsatte en nulløsning for projektet, jf. lovens § 5: "*Anlæggets to etaper udføres hver for sig således, at der efter færdiggørelsen af hensyn til vandmiljøet i Østersøen sikres en uændret vandgennemstrømning i Storebælt*" (…). Der henvises til udvalgsbetænkning af 19. maj 1987: "*Der er blandt de forskellige landes eksperter ikke enighed om vurderingen af, hvilke strømningsmæssige ændringer der må betragtes som førende til en forringelse, og hvilke der må betragtes som førende til en forbedring af havmiljøet… Det er i den politiske aftale om Storebælt og i anlægslovforslaget forudsat, at anlægget udføres således, at Østersøens uforstyrrede tilstand sikres.*"(…)

4.5.3 Øresundsforbindelsen

Ved anlæg af Øresundsforbindelsen blev en nulløsning ligeledes sikret. Baggrunden for nulløsningen var en afgørelse fra Vattendomstolen af 15. november 1993: "*Vattendomstolen finner med hänsyn till vad som framkommit beträffande vikten av vattenflödet m.m. genom Öresund till Östersjön att någon uppbromsning härav ej får ske på grund av forbindelsen. En sådan uppbromsning kan nämligen komma att skada svenska allmänna intressen i Östersjön. Hela förbindelsen måste därför utformas som en nollösning. Öresundskonsortiet har också för avsikt att göra detta.*

Vattendomstolen anser det vara tekniskt möjligt att åstadkomma en nollösning. Denna skall defineras på så sätt att vattenflödet från Kattegatt genom Öresund til Östersjön ej får bromsas upp så att salt- och syretilförseln till Östersjön minskas" (… citat i U 1999.367 H,…).

4.5.4 Femernforbindelsen

Femernforbindelsen udføres som en nedgravet tunnel og er dermed en nulløsning, og det var også prioriteret under forberedelsen. I en svarrapport om miljøkonsultation udarbejdet af Danmarks og Tysklands transportministerier anførtes bl.a. som kommentar til et ønske om en nulløsning fremsat af Tysklands Forbundsstyrelsen for Naturbeskyttelse:"*Der hersker ingen tvivl om, at en eventuel påvirkning af vandudvekslingen mellem Østersøen og Nordsøen, som følge af opførelsen af en bro- eller tunnel-*

løsning kan være af miljømæssig betydning for Østersøen. Det skal understreges, at spørgsmålet om "blokeringseffekten" er et af de vigtigste emner, der skal vurderes mere detaljeret i fremtidige undersøgelser" (…).

4.6 (U)sikkerhedsfaktorer

Der er flere forskellige forhold, der skaber usikkerhed om vurderingen af blokeringen af vandgennemstrømningen.

4.6.1 Modelberegning

Deltares fik til opdrag at granske DHI's vurdering og fremhævede, at én af usikkerhedsmomenterne er selve modelberegningen (…):

- Forudsætningerne for at anvende Øresundsmodellen på beregningen af blokeringseffekten af Lynetteholm er, at blokeringseffekten er begrænset ("*negligible*"), hvilket Deltares ikke forholdt sig til (…),

- Modellen kan forbedres bl.a. ved at forbedre kalibreringen og verifikation (sammenligning med feltmålinger) med anvendelse af observationer fra Øresund, og

- Modellen kan forbedres ved at simulere og kontrollere over en længere periode end hidtil.

Deltares fremfører på den baggrund en række anbefalinger til forbedring af den anvendte model (…), der kan forbedres, hvis man er villig til at bruge ressourcerne på det.

4.6.2 Verifikation

Deltares fremhævede, at DHI's modelberegninger lider af den helt grundlæggende usikkerhed, at et grundlag for at verificere beregningerne savnes (…). Der er således ikke er noget faktuelt grundlag for at bedømme kvaliteten af beregningerne.

4.6.3 Salttransporten

Deltares oplyste på 8. Espoosamråd med Sverige 5. april 2022, at det er vanskeligt at simulere effekterne af saltniveauet over en lang tidshorisont (…).

4.6.4 Havspejlstigning

DHI lagde ved beregningerne bl.a. vægt på en antaget, kommende vandstandsstigning i Øresund (…), hvilket Deltares tog afstand fra (…).

4.6.5 Usikkerhedsmargin

Først den 24. januar 2022 angav DHI i et memo en usikkerhedsmargen, der antages af være +/- 0,12 procentpoint, således at blokeringseffekten er 0,11- 0,35 procent (…).

Den 13. maj 2022 angav Deltares, at en usikkerhedsmargin på +/- 0,25 procentpoint er mere rimelig (”*reasonable*”), således at blokeringseffekten er 0-0,50 procent (…).

5 International høring ikke gennemført korrekt

Klimabevægelsen gør gældende, at inddragelse af Østersølandene ikke opfylder kravene efter Espoo-konventionen, navnlig fordi der ikke er foretaget Espoohøring af andre lande end Sverige, navnlig fordi høringen af Sverige ikke var afsluttet, da anlægsloven blev vedtaget.

5.1 Notifikation

Danmark har tilsidesat sin notifikationspligt, idet Danmark kun afgav notifikation over for Sverige, selv om det ikke med sikkerhed kunne udelukkes, at projektet havde væsentlig grænseoverskridende virkning (VVM-direktivet artikel 7, stk. 1, litra b, …, og Espookonventionen artikel 3, stk. 1, …).

5.2 Oplysningspligt

Danmark har forskellige oplysningspligter, der har til formål at etablere grundlaget for den dialog, der skal finde sted mellem de forskellige aktører.

Oplysningspligterne er resultatforpligtelser, da staterne skal sørge for, at de påkrævede oplysninger bliver givet (sag C-287/98, Linster, pr. 55, …, og sag C-43/10, Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias, pr. 85, …).

Østersølandene skal modtage ”*tilstrækkelige oplysninger*” i form af ”*alle foreliggende oplysninger om eventuelle grænseoverskridende virkninger*” (Espookonventionen artikel 3, stk. 7, jf. artikel 3, stk. 1, …).

Danmark har undladt at meddele de oplysninger, der fremgår af Espookonventionen appendix II, hvorefter der som minimum skal udveksles oplysninger om bl.a. (Espoo-konventionens appendix II, …):

”(a) En beskrivelse af den påtænkte aktivitet og dens formål;

(b) en beskrivelse, hvor det er relevant, af rimelige alternativer (f.eks. placeringsmæssige eller teknologiske) til den påtænkte aktivitet samt også muligheden for at afstå fra at gennemføre den;

(c) en beskrivelse af det miljø, der må antages at blive påvirket i mærkbar grad af den påtænkte aktivitet og dens alternativer;

(d) en beskrivelse af de mulige virkninger på miljøet af den på- tænkte aktivitet og dens alternativer samt et skøn over deres omfang;

(e) en beskrivelse af forebyggende foranstaltninger, som kan minimere virkningerne på miljøet;

(f) en afgivelse af beregningsmetoder og tilgrundliggende antagelser samt de anvendte relevante miljødata;

(g) en tilkendegivelse af huller i viden og usikkerheder, der har vist sig under indsamlingen af de nødvendige oplysninger;

(h) hvor det er relevant, en oversigt over overvågnings- og styringsprogrammer samt eventuelle planer om efteranalyse; og

(i) et ikke-teknisk resumé med en visuel fremstilling efter behov (kort, grafer o.s.v.)." (vores understregninger).

Danmark undlod således at meddele oplysninger om rimelige alternativer (litra b), om effekten i lyset af andre projekter (litra c), om alternativer og deres betydning (litra b og d), om afværgeforanstaltninger (litra e), om metoder, antagelser, data og usikkerheder (litra f og g) samt om overvågning og evaluering (litra h). Danmark undlod herunder også behørigt at meddele oplysninger om Sveriges bemærkninger, bl.a. en tredjepartsgranskning, en nulløsning og miljø- og klimaminster Per Bolunds ønske om en udsættelse af vedtagelse af loven til Espoo-processen var afsluttet (…).

Der henvises tilsvarende til VVM-direktivet artikel 5, stk. 1, jf. bilag IV (…), og miljøvurderingsloven § 20...

5.3 Høring inden beslutning

Danmark skal iværksætte den internationale høringsproces "*så hurtigt som muligt og senest, når … egen offentlighed informeres*" (Espookonventionen artikel 3, stk. 1-2, …, og VVM-direktivet artikel 2, stk. 1, og artikel 7, stk. 1-2, …). Høringen af det berørte lands myndigheder og civilsamfund skal ske med en sådan frist, at der kan indsendes bemærkninger "*i rimelig tid inden den endelige beslutning træffes*" (Espookonventionen artikel 4, stk. 2, …, og VVM-direktivet artikel 7, stk. 3, …). Danmark skulle ved opstarten af samrådsproceduren fastlægge en rimelig tidsramme for samrådsproceduren (Espookonventionen artikel 5, …), men lovgivningsprocessen blev alligevel gennemført uden hensyn til de kendte tidmæssige rammer.

Det fremgår af SMV-direktivet artikel 8 (…), at hensyn til resultaterne af en eventuel grænseoverskridende høring skal tages "*inden … indledningen af lovgivningsproceduren for planen eller programmet,*" hvilket understreger, at høringsprocessen skal være afsluttet, inden lovgivnings eller beslutningsprocessen påbegyndes. Det bemærkes, at der på dette punkt ikke ses at være tilsigtet nogen substansændring ved omformuleringen af artikel 8 ved 2014-ændringen af VVM-direktivet (fra "*Der skal tages hensyn til de i henhold til artikel 5, 6 og 7 foretagne høringer og indhentede oplysninger i forbindelse med tilladelsesproceduren*" til "*Der skal tages behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget, og de oplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5-7*").

Folketinget skulle have modtaget de oplysninger, der er påkrævet efter direktivet med annekser (se sag C-287/98, Linster, pr. 55, …, og sag C-

43/10, Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias, pr. 85, …). Folketinget skal som besluttende myndighed sikre, at miljøkonsekvensvurderingsrapporten er "*fuldstændig og af god kvalitet*", hvorfor det indhenter "*sådanne supplerende oplysninger fra bygherren, jf. bilag IV, som er direkte relevante for at nå frem til den begrundede konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet*" (VVM-direktivet artikel 5, stk. 3, litra c, …). Det er vedtagelsestidspunktet, der er afgørende.

Det fremgår af Espookonventionen, at der i forbindelse med udarbejdelsen af en miljøkonsekvensvurdering skal udveksles oplysninger som minimum som angivet i konventionens appendix II (artikel 4, jf. artikel 2, …), ligesom der skal gennemføres konsultationer på grundlag af miljøkonsekvensvurderingen (artikel 5), således at der i den endelige beslutning kan tages højde for det fremkomne (artikel 6).

Det fremgår videre af ordlyden af Espookonventionen artikel 6, at der "*i den endelige beslutning tages skyldigt hensyn til resultatet af vurderingen af virkningerne på miljøet, herunder miljøvurderingsdokumentationen og de bemærkninger dertil, der er modtaget i henhold til artikel 3, stk. 8, og artikel 4, stk. 2, samt til resultatet af det i artikel 5 nævnte samråd.*" Det er ikke muligt at "*tage skyldigt hensyn*" til "*resultatet*" af samrådsproceduren, hvis den ikke er afsluttet.

Klimabevægelsen bestrider, at de svenske myndigheders bidrag er konstruktivt og aktivt inddraget i forbindelse med anlægslovens vedtagelse, (i) fordi brevet af 6. maj 2021 fra den svenske miljøminister (…) ikke blev delt med Folketinget, (ii) fordi oplysninger mv. fra tiden efter anlægslovens vedtagelse af indlysende årsager ikke kan være inddraget inden vedtagelsen, herunder det under 5.-9. samråd fremkomne samt tredjemandsgranskning ved Deltares og andre efterfølgende forhold, som bl.a. den af samrådet afledte screening af 6. juli 2022 (…).

Folketinget havde ikke ved vedtagelsen af anlægsloven de oplysninger, der er påkrævet efter direktivet med annekser.

5.4 Sverige

Høringen af Sverige levede ikke op til reglerne, allerede fordi anlægsloven blev vedtaget, før Espoo-processen blev afsluttet. Det er uden betydning for sagen, hvor grundig processen var på andre punkter.

5.4.1 Notifikation og høring

Sverige blev genstand for fire Espoo-høringer.

Første høring: Den 4. oktober 2019 blev Sverige notificeret "*i overensstemmelse med*" Espookonventionen artikel 3 (...). Der var ikke tale om, at Espoohøringen af Sverige alene var udtryk for "*godt naboskab*," jf. Miljøstyrelsens notat af 17. maj 2021 (…), da der gjaldt en retlig pligt til at gennemføre høringen. Den 13. november 2019 meddelte Sverige, at man ønskede at deltage, ligesom Sverige rejste spørgsmålet om bl.a. vandgennemstrømningen og en nulløsning (…).

Anden høring: Den 9. juli 2020 blev Sverige"*i henhold til*" bl.a. artikel 3 hørt (…) om afgrænsningsnotat af 7. juli 2020 (…). Den 13. august 2020 sendte Sverige høringssvar vedhæftet høringssvar fra forskellige myndigheder. Länsstyrelsen Skåne angav den 24. juli 2020 bl.a., at "*et nollalternativ, som rimeligtvis innebär, at Lynetteholmen inte anläggs, bör redovisas,*" ligesom det blev fremhævet, at en blokering er den værste form for indgriben i havmiljøet, da den er permanent, hvorfor der bør stilles spørgsmålstegn ved en blokering (…).

Tredje høring: Den 25. november 2020 sendte Miljøstyrelsen Rambølls miljøkonsekvensrapport i høring hos Naturvårdsverket (…). Det fremgår af høringsbrevet bl.a., at der er "*er identificeret mulige grænseoverskridende virkninger,*" men at betydningen er vurderet at være "*ubetydelig for gennemstrømning gennem Øresund, moderat for klima, og lille for landskab set fra den svenske kyst*" (…).

Fjerde høring: Den 18. december 2020 blev et tillæg til miljøkonsekvensrapporten (…) sendt i høring (…). Den 22. februar 2021 afgav Sverige høringssvar (…). I høringssvaret indgik et bidrag fra Länsstyrelsen Skåne, der rettede kritisk fokus bl.a. på inddragelsen af havvandsstigning som modvægt til Lynetteholms blokeringseffekt, beregningsusikkerheden som grundlag for at negligere effekten, og undladelsen af at inddrage kumulative effekter (…).

5.4.2 Samråd

Samrådene (møderne) mellem danske og svenske myndigheder blev iværksat den 23. marts 2021 og omfattede drøftelser og ydelrigere undersøgelse af de nævnte forhold, men anlægsloven blev vedtaget den 2. juni 2021, inden samrådene var afsluttede.

Miljøministeriets var fra starten klart over, at der var en tidsmæssig udfordring, og samrådsprocessen med Sverige blev tilrettelagt i lyset af "*sagens hastende karakter*", idet der blev lagt op til "*et digitalt møde,*" ligesom det stod klart, at der kunne være behov for "*yderligere samråd, herunder supplerende oplysninger eller undersøgelser samt undersøgelse af muligheden for afværgeforanstaltninger, projekttilretninger, overvågningsprogrammer mv.*" (…). Miljøministeriet var klart over, at resultatet af samrådet skulle indgå i beslutningsgrundlaget: "*Hvis parterne er enige om, at samrådsproceduren er afholdt tilfredsstillende og samrådet på den baggrund kan afsluttes, kan tilladelsesprocessen fortsætte. I forbindelse med den endelige beslutning om tilladelse til projektet/godkendelsen af planen, skal miljøvurderingsmyndigheden tage hensyn til resultatet af vurderingen af virkningerne på miljøet, herunder miljøvurderingsdokumentationen og bemærkningerne hertil (høringssvar), samt resultatet af samrådet, jf. Espoo-konventionens art. 6 og Espoo-protokollens art. 11. Beslutningen og begrundelsen herfor skal samtidig meddeles til de svenske myndigheder.*"

Den 12. marts 2021 indkaldte Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen til samråd (…). Espoosamråd blev – inden anlægslovens vedtagelse – afholdt som følger:

1. samråd den 23. marts 2021 (…)

2. samråd den 22. april 2021 (…)
3. samråd den 18. maj 2021 (…)
4. samråd den 27. maj 2021 (…)

Den 2. juni 2021 blev anlægsloven vedtaget af Folketinget, men i perioden op til vedtagelse blev det drøftet på embedsmandsniveau, om processen var afsluttet. Den 11. maj 2021 spurgte Miljøministeriet Miljøstyrelsens EspooPoC, om høringen "*fortsat er i gang*", da en kollega havde oplyst, at "*forhandlingerne med Sverige forudsættes afsluttet*" inden vedtagelsen af anlægsloven (…).

Den 31. maj 2021 skrev Miljøstyrelsens vicedirektør i en e-mail til Miljøstyrelsens Espoo-PoC bl.a. følgende (…):

"M.h.t. ESPOO høring af Østersølandene bortset fra Sverige har jeg et enkelt spørgsmål. Vi skriver, at Trafikstyrelsen og MST var enige om, at der ikke var behov for det. Som jeg har hørt jer og Morten Rieckers hidtil har vi fra starten opfordret Trafikstyrelsen til en bredere ESPOO-høring. Så hvordan hænger det sammen eller er der noget jeg har misforstået ??"

Østre Landsret har ikke tilladt Klimabevægelse at afhøre Miljøstyrelsens såkaldte point of contact (Espoo POC) om processen.

Efter vedtagelsen af anlægsloven fortsatte Espoosamrådene som følger:

5. samråd den 14. juni 2021 (…)
6. samråd den 9. september 2021 (…)
7. samråd den 12. november 2021 (…)
8. samråd den 5. april 2021 (…)
9. samråd den 30. august 2022 (…)

På 9. samrådsmøde den 30. august 2022 blev det besluttet at indkalde "*til et nyt og forventeligt sidste møde i foråret 2023, når afslutningsrapporten ligger færdig*" (…), men Miljøministeriet meddelte den 22. november 2022 det svenske Espoo POC, nemlig Naturvårdsverket, at ministeriet anså samrådene med Sverige for afsluttede (…). Miljøministeriet anførte i brevet, at Lynetteholm har en effekt på vandgennemstrømning:

"Et andet væsentligt fokuspunkt har været de mulige ændrede strømforhold i Øresund med deraf følgende mulige ændringer i vandmiljøet i Østersøen. Det har herunder været drøftet hvorvidt og i hvor høj grad Lynetteholmen vil skabe en prop i Øresund, der vil reducere vandgennemstrømningen fra Kattegat til Østersøen.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen af projektet redegjort for, at Lynetteholmprojektet kan medføre en reduceret gennemstrømning i Øresund i størrelsesorden max. 0,25%. Til verificiering af dette har der til brug for Espoo samrådet været gennemført en uvildig gennemgang af modellering og beregningsforudsætninger ved det hollandske rådgiverfirma Deltares. Deltares har ikke påvist væsentlige fejl eller mangler ved beregningerne. Rapporten vedlægges som bilag."

Miljøstyrelsen gengav, at Naturvårdsverket havde givet udtryk for ønske om, at "*kompensation avblockeringseffekten från Lynetteholm genomförs*".

Transportministeren meddelte den 9. januar 2023 Folketingets Transportudvalg, at processen betragtedes som afsluttet (…).

5.4.3 Indsigelse før vedtagelse

Sverige rejste ved flere lejligheder spørgsmålet om afslutning af samrådsprocessen inden vedtagelsen af anlægsloven.

Den 6. maj 2021 skrev Sveriges daværende miljø- og klimaminister Per Bolund til Miljøministeriet og udtrykte kritik af klapningen i Køge Bugt og af påvirkningen af vandgennemstrømningen ("*påverkan på strömningsförhållanden*"), ligesom han anmodede om, at Folketinget ikke vedtog anlægsloven, før Espoosamrådene var afsluttede ("*att Folketinget inte går till beslut innan miljöeffekterna har utretts och samrådet kan anses avslutat,*" …). Regeringen udleverede ikke brevet til Folketinget, der efter et åbent samråd udtalte misbilligelse af transportminister Trine Bramsen og miljøminister Lea Wermelin.

Transportministeriet har trods opfordring 133 ikke fremlagt regeringens svar på brevet. Østre Landsret har ikke tilladt Klimabevægelsen at føre Per Bolund som vidne om den daværende svenske regerings oplevelse af processen, herunder om dialogen med den danske regering.

5.4.4 Tredjemandsgranskning

Den 27. maj 2021 rejste Sverige på det 4. samråd spørgsmålet om tredjemandsgranskning af de udarbejdede rapporter (…):

"Trafikstyrelsen er positiv overfor, at der foretages en 3. parts evaluering af konsekvensvurderingen i forhold til saltvandsindstrømningen til Østersøen, hvis denne del af samrådet dermed kan afsluttes.

Der blev fremlagt en ramme for 3. parts evaluering på mødet, og Miljødepartementet spurgte til, hvorvidt denne kunne gennemføres forud for vedtagelse af anlægsloven i Folketinget.

Trafikstyrelsen vurderer ikke, at det er realistisk at gennemføre evalueringen forud for vedtagelsen i Folketinget, men Trafikstyrelsen bemærkede samtidig, at der er indarbejdet en mekanisme i anlægsloven, som sikrer, at der kan godkendes projekttilpasninger, hvis dette skulle være relevant."

Det bemærkes, at sidste afsnit af citatet formentlig henviser til anlægslovens § 4, hvorefter By & Havn skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen, som kan meddele tilladelse til ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet.

I perioden fra det 4. samråd den 27. maj 2021 til det 7. samråd den 12. november 2021 blev spørgsmålet om vandgennemstrømningen drøftet.

Det blev dels besluttet at iværksætte tredjemandsgranskning af DHI's hydrauliske modelberegning af blokeringseffekten, jf. ovenfor afs. 4.3.2 og 4.3.3, ligesom resultatet af Deltares' granskning blev drøftet på 8. samråd den 5. april 2022 (…) og senere (…).

Sverige har fastholdt ønsket om kompensationsafgravninger, som den danske regering imidlertid har afvist.

5.5 Oplysninger til andre lande

Kun Sverige modtog notifikation om projektet, idet de danske myndigheder - efter det oplyste den 11. september 2019 - anså grænseoverskridende effekter i Tyskland og Polen for usandsynlige (se Transportministeriets duplik, s. 3, …).

Den 20. maj 2021 sendte Miljøstyrelsen – efter at have modtaget bilaterale henvendelser fra Polen, Finland og Litauen – en samlet henvendelse til alle Østersølandene (Tyskland, Polen, Litauen, Letland, Estland, Rusland, Finland og Sverige), hvori det blev oplyst, at Sverige var blevet notificeret og deltog i høring navnlig om havmiljøet mellem Danmark og Sverige (…).

Da sagsmaterialet er på dansk, fremsendte Miljøstyrelsen et af By & Havn udarbejdet fact-sheet på to sider, hvori det blandt andet blev anført, at Lynetteholm kun vil have "*a minor impact on the flow in the Sound, and thus also on the transport of salt to the Baltic Sea,*" og at *"the derived effects of the limited change to current conditions will have only a minor impact on the species of bed vegetation and bed fauna, fish and birds that are present*" (…). Vurderingen om "*minor impact*" var baseret på fire faktorer:

- beregningen af blokeringseffekten (vand "*0.23-0.25%*" og salt "*0.21-0.23%*"),

- havspejlstigningen ("*calculated that the effect on the water flow will be offset after about 10 years, and the salt transport after 13 years, due to the climate-related rise in sea level of approximately 2 cm*"),

- afgravningen af Middelgrunden ("*deepening of the fairway south of Middelgrunden*"), og

- Øresunds bredde ("*The Øresund Bridge is located at the narrowest point …. Lynetteholm … is located within the coast in an area that is significantly wider"*).

Det af Miljøstyrelsen den 20. maj 2021 til Østersølandene fremsendte factsheet opfylder som et "*non-technical summary*" ikke oplysningspligten (smh. Espookonventionen artikel 4, stk. 1, jf. appendix II, …).

Danmark meddelte ikke de andre lande oplysning om, at processen med Sverige navnlig omfattede vandgennemstrømningen og de svenske myndigheders ønske om gennemførelse af kompensationsforanstaltninger.

Tyskland, Estland, Letland og Rusland modtog en orientering den 4. juni 2021 (…). Landene har efter det oplyste ikke henvendt sig herom til Danmark.

Polen, Litauen og Finland var engageret i en begrænset dialog, jf. nedenfor.

5.5.1 Polen

Den 2. juni 2021 anmodede Polen om at blive involveret, jf. Espookonventionen artikel 3, stk. 7 (…).

Efter at have fået oplyst, at alle administrative processer var afsluttede (…), oplyste Polen den 25. juni 2021, at sagen havde mistet aktualitet ("*not a matter right now*", …), idet Polen kritiserede det tidligere omtalte factsheet for at være "*of a very general nature*", ...

Polen anførte efter at have modtaget yderligere materiale den 15. september 2021, at de mulige indvirkninger muligvis ("*might*") var mindre og lokale (…), men Polen understregede, at miljøvurderingerne var af skønsmæssig karakter, og Polen krævede efteranalyse efter Espookonventionen artikel 7 med henblik på at vurdere, om miljømæssige afværgeforanstaltninger var nødvendige.
…

5.5.2 Litauen

Litauen tog også initiativ til dialog med de danske myndigheder. Der blev udvekslet korrespondance inden anlægslovens vedtagelse (…), og Litauen konkluderede for så vidt angår blokeringseffekten den 18. maj 2021: "*…due to the fact that the Lynetteholm project will be localised in the Copenhagen Harbour, it is unlikely to have a significant impact on the water circulation*" (…).

Efter videre dialog antog Litauen, at anlægget ikke ville have væsentlig indvirkning (…), idet Litauen i klare vendinger kritiserede processen (…). Det fremgår ikke, at Litauen fra Danmark modtog dækkende oplysninger.

5.5.3 Finland

Finland henvendte sig og konkluderede 1. juni 2021 efter modtagelse af Miljøstyrelsens informationer, at man ikke havde yderligere at bemærke (…).

5.6 Efterfølgende oplysninger

Klimabevægelsen gør ikke til støtte for opsættende virkning gældende, at Danmark har undladt efterfølgende at meddele nye oplysninger og har undladt at iværksætte efterfølgende vurdering af anlæggets effekt, men Klimabevægelsen skal til illustration af regeringens lukkethed påpege, at de øvrige Østersølande ikke er orienteret om indholdet af sam-

rådene med Sverige, om Deltares' rapport (…) og om Sveriges ønske om screening for en nulløsning (…).

Danmark har pligt til at orientere Østersølandene (bortset fra Rusland) om efterfølgende, væsentlige oplysninger om de grænseoverskridende virkninger (princippet i Espookonventionen artikel 6, stk. 3, og artikel 7, …), og Danmark har undladt at fastlægge procedurerne for overvågning af væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (VVM-direktivet artikel 8a, stk. 4, …, smh. princippet i Espookonventionen artikel 7, …).

Espookonventionen forpligter de implicerede parter til efter anmodning fra en af parterne at beslutte, om og i bekræftende fald i hvilket omfang der skal udføres efteranalyse, ligeom der ved fremkomst af nye oplysninger om grænseoverskridende virkning straks skal ske underretning med henblik på drøftelse af, hvilke foranstaltninger der skal træffes for at mindske eller fjerne denne virkning (artikel 7, …). Polen udtrykte den 15. september 2021 en "*special interest*" i efteranalyse (…), men Danmark har ikke fulgt op på Polens tilkendegivelse.

5.7 Offentligheden

Offentligheden skal have oplysninger for at få "*et præcist overblik over projektets indvirkninger,*" således at offentligheden kan "*efterprøve*", om forpligtelserne efter direktivet overholdes (sag C-535/18, I.L. m.fl. mod Land Nordrhein-Westfalen, pr. 86, …). Offentligheden og de ikke statslige organisationer i Østersølandene har ikke været inddraget i processen.

Efter modtagelse af notifikationen kan de berørte lande offentliggøre denne, så offentligheden har mulighed for at blive inddraget i beslutningen om deltagelse, jf. bl.a. Espookonventionen artikel 2, stk. 2. I Danmark er der fast praksis for offentliggørelse af notifikationer på Miljøstyrelsens hjemmeside, og der er mulighed for at abonnere på annonceringer fra udlandet.

Det berørte land eller de berørte landes myndigheder skal, hvis de vælger at deltage i processen, gennemføre høringer af deres myndigheder og civilsamfund (Espookonventionen artikel 3, stk. 8, og artikel 4, stk. 2, …, samt VVM-direktivet artikel 7, stk. 3-4, …).

Det er en forudsætning for høringspligten, at det berørte land deltager i processen (Espookonventionen artikel 3, stk. 4, …, VVM-direktivet artikel 7, stk. 2, …, og Kommissionens guide om public participation, …):

"According to the Convention, the affected Party must express an interest in participating in the EIA procedure of the Country of origin, following notification. If this interest is expressed, Article 2.6 of the Convention states that the Party of Origin shall provide opportunities for the public of the affected Party to participate in the EIA process that are equivalent to those provided to the public in the Party of origin."

Tyskland, Polen, Finland og Litauen afstod efter modtagelse af visse (efter Klimabevægelsens opfattelse utilstrækkelige) oplysninger fra at deltage i processen, hvorved deres civilsamfund ikke blev hørt.

Sverige deltog i processen, men da miljøkonsekvensvurderingen bl.a. hverken omfattede usikkerheden ved de foretagne beregninger af blokeringseffekten eller afværgeforanstaltninger, undlod Danmark at tilvejebringe det foreskrevne grundlag for den i Sverige gennemførte høring (Espookonventionen artikel 4, stk. 2, …).

6 Retsvirkning

Klimabevægelsen gør gældende, at retsvirkningen af en tilsidesættelse af reglerne om internationale høringer er ugyldighed, idet processen skal gennemføres korrekt. En ukorrekt høring ikke er en uvæsentlig processuel mangel, men er et væsentligt element i at tilvejebringe et korrekt beslutningsgrundlag efter en foreskreven, demokratisk procedure. Det betyder konkret, at Folketinget efter gennemførelsen af en korrekt proces skal have forelagt udfaldet af processen med henblik på en beslutning om, hvorvidt det giver anledning til ændringer, herunder ikke mindst f.eks. ved at sikre en reduktion af blokeringseffekten ved afgravningsforanstaltninger med henblik på opnåelse af en nulløsning. En fortsættelse af arbejderne vil være retsstridig, i hvert fald indtil en korrekt proces er gennemført, og der er truffet en fornyet beslutning på dette grundlag.

Domstolene skal tage de nødvendige skridt til at bringe ulovlige følgevirkninger af en tilsidesættelse af EU-retten til ophør (sag C-201/02, Wells, pr. 64-65, …, og sag C-215/06, Kommissionen mod Irland, pr. 59, …) uanset om det er lovgiver eller en forvaltningsmyndighed, der har meddelt tilladelsen. Deltagelse i beslutningsproceduren har ingen betydning for den efterfølgende prøvelse (sag C-263/08, Djurgården, pr. 36 og 38, …), hvorfor der ikke kan lægges vægt på, om Folketinget har taget stilling til forhold svarende til de forhold, der er genstand for denne sag. Der skal foretages en fuld prøvelse, selv om projektet blev godkendt af lovgiver, idet den almindelige høringsproces blev erstattet af lovgivningsprocessen, jf. VVM-direktivet artikel 2, stk. 5 (…). EU-Domstolen har fastslået, at der skal være adgang til effektiv domstolsprøvelse (sag C-182/10, Solvay and Others, pr. 52, …).

Reglerne om internationale høringer er almindelige retsregler, der finder anvendelse, såfremt betingelserne er opfyldte, og der er intet grundlag for at antage, at det ikke også skulle gælde disse regler: "*For a proposed activity … that is likely to cause a significant adverse transboundary impact, the Party of origin shall…*" (Espookonventionen artikel 3, stk. 1. …).

EU-Domstolen har fastslået, at bevisbyrden for en overtrædelse af de gældende regler ikke kan pålægges borgerne, idet nationale bevisbyrderegler skal anvendes med respekt for reglernes formål. I Gemeinde Altrip-sagen udtalte EU-Domstolen sig om en retsstilling, hvor det generelt påhvilede klageren at godtgøre, at den anfægtede afgørelse ville have været anderledes uden den påberåbte processuelle fejl. Om en så-

dan retsstilling udtalte EU-Domstolen (sag C-72/12, Gemeinde Altrip, pr. 52-54, …):

"Denne fordeling af bevisbyrden til sagsøgeren med henblik på gennemførelsen af årsagskriteriet kan gøre udøvelsen af de rettigheder, som denne er tillagt ved direktiv 85/337, uforholdsmæssigt vanskelig, bl.a. henset til de pågældende procedurers komplekse karakter eller til de komplicerede vurderinger af indvirkningerne på miljøet.

Følgelig indebærer de nye krav, der således følger af dette direktivs artikel 10a, at krænkelse af en rettighed kun kan udelukkes, hvis domstolen eller organet, der er omhandlet i denne artikel, henset til årsagskriteriet, er i stand til, uden på nogen måde at lade bevisbyrden herfor påhvile sagsøgeren, men i givet fald henset til de beviser, der er fremlagt af bygherren eller de kompetente myndigheder, og mere generelt til samtlige sagsakter, som de har fået forelagt, at fastslå, at den anfægtede afgørelse ikke ville have været anderledes uden den af denne sagsøger påberåbte processuelle fejl.

Ved denne bedømmelse tilkommer det den pågældende domstol eller det pågældende organ bl.a. at tage hensyn til den påberåbte fejls grovhed og i denne forbindelse særligt at undersøge, om den har frataget den berørte offentlighed en af de garantier, der er indført med henblik på i overensstemmelse med formålene med direktiv 85/337 at gøre det muligt for denne at få adgang til oplysninger og at være bemyndiget til at deltage i beslutningsprocessen."

Borgeren kan ikke pålægges bevisbyrden for, at tilsidesættelsen har haft betydning for afgørelsen (sag C-72/12, Gemeinde Altrip, pr. 57, …):

"Hvis annullationen af en forvaltningsafgørelse, der er blevet vedtaget under tilsidesættelse af en processuel regel, blev nægtet alene med den begrundelse, at sagsøgeren ikke kan bevise denne fejls indvirkning på den nævnte afgørelses indhold, ville dette fratage denne EU-retlige bestemmelse enhver effektiv virkning."

Der henvises desuden til sag C-137/14, Kommissionen mod Tyskland, pr. 57 (…).

7 Påtaleret

By & Havn, men ikke Transportministeriet, har gjort gældende, at Klimabevægelsen ikke er påtaleberettiget efter hverken Espookonventionen, eller VVM- direktivet for så vidt angår regler, der tilgodeser andre staters interesser.

By & Havns anbringende strider mod den betryggelse om muligheden for domstolsprøvelse, som Folketinget modtog i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven, jf. bemærkningerne til anlægslovforslaget (pkt. 8.3, sidste afsnit, …): *"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."*

Det følger af ordlyden af VVM-direktivet, at den interesse, "*enhver ikke-statslig organisation … måtte have,*" anses for tilstrækkelig til, at organisationen kan "*få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse*" (VVM-direktivet artikel 11, stk. 3, jf. stk. 1, litra a og b, jf. artikel 1, stk. 2, …), hvor offentligheden defineres som omfattende fysiske eller juridiske personer og disses foreninger, organisationer eller grupper.

EU-Domstolen har fastslået, at det ville være uforeneligt med direktivernes bindende virkning, såfremt de ikke kunne påberåbes af borgerne (sag C- 72/95, Kraaijeveld, pr. 56, …), herunder af civilsamfundsorganisationer (sag C-263/08, Djurgården, pr. 39, 45-47 og 52, …). Det gælder udtrykkkeligt, selv om en civilsamfundsorganisation i en konkret sag ikke påberåber sig individuelle interesser, men offentlighedens interesser (sag C-115/09, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, pr. 45 og 59, …). Bestemmelserne om international høring indeholder individuelle rettigheder for borgerne og civilsamfundsorganisationerne til at kræve miljøvurderinger gennemført i fuld overensstemmelse med de gældende regler bl.a. om offentlig høring, selv om der ikke er tale materielle bestemmelser om, hvordan hensynet til miljøet skal afvejes over for andre hensyn (sag C-240/11, Leth, pr. 46, …).

Det forhold, at der efter Espookonventionen findes regler om tvister mellem stater, medfører ikke, at EU-rettens regler ikke finder anvendelse, ligesom civilsamfundets rettigheder efter direktivet heller ikke begrænses af Kommissionens almindelige adgang til at føre kontrol med medlemsstaternes overholdelse af EU-retten.

Klimabevægelsen bemærker desuden, at den også drager omsorg for den interesse, civilsamfundsorganisationer i andre lande har for at deltage i den internationale høringsproces. Til belysning af offentlighedens ønske om at blive inddraget i den internationale høringsproces fremlægges skrivelse af juni 2022 til bl.a. Europa-Kommissionen tiltrådt af 17 NGO'er fra Østersø- landene repræsenterende mere end 1,5 mio. medlemmer (…)."

5.2. Transportministeriet

Transportministeriet har i et sammenfattende processkrift af 15. november 2023 anført blandt andet følgende, som er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen (henvisninger til ekstrakt og materialesamling samt fodnoter udeladt):

> **"5. ANBRINGENDER**
> **5.1 Overordnede anbringender**
>
> Transportministeriet gør overordnet gældende, at der ikke er grundlag for at tillægge søgsmålet opsættende virkning.
>
> Som nævnt i afsnittet om retsgrundlaget, afsnit 4.1, og den der beskrevne retspraksis kan et søgsmål om en lovbestemmelses forenelighed med EU-retten kun helt undtagelsesvist tillægges opsættende virkning, jf. Østre Landsrets kendelse i UfR 2005.2650 (Ladbrokes). Af dommen fremgår, at det må antages, at domstolene *"helt undtagelsesvist"* vil kun-

ne tillægge et søgsmål om, hvorvidt en lovbestemmelse er ugyldig, fordi den strider mod grundloven eller EU-retten, opsættende virkning.

Det er for det første et krav, at der på forhånd kan siges at være en rimelig grund til at antage, at der er grundlag for medhold i Klimabevægelsens påstande i hovedsagen, dvs. at der i forbindelse med lovens vedtagelse er sket tilsidesættelse af EU-regler, som angives i sagsøgerens påstande, jf. Højesterets kendelser i UfR 1995.634 om Øresundsforbindelsen og UfR 2012.2572 om testcentret ved Østerild.

Herudover beror opsættende virkning på en afvejning af det offentliges interesse i, at gennemførelsen af loven ikke udsættes over for arten og omfanget af den skade, som kan blive påført. Skaden skal både efter dansk ret og EU-retten være alvorlig og uoprettelig, jf. de nævnte kendelser samt senest Østre Landsrets kendelse i UfR 2023.4236 (Amager Fælled).

Transportministeriet gør gældende, at Klimabevægelsen ikke har påvist noget rimeligt grundlag for at tage Klimabevægelsens påstande til følge. Der er således ikke påvist noget grundlag for at antage, at anlægsloven for Lynetteholm skulle være vedtaget i strid med miljøvurderingslovens § 38, VVM-direktivets artikel 7-8a eller Espoo-konventionens artikel 2-7.

Alle de relevante regler om internationale høringer blev tværtimod iagttaget i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven. De for denne del af sagen relevante miljømæssige undersøgelser viste, at påvirkningen på andre medlemsstater ville være ubetydelig. Der blev alligevel gennemført en omfattende hørings- og samrådsproces med de svenske myndigheder på baggrund af retvisende og dækkende oplysninger om projektets påvirkning af vandgennemstrømningen gennem Øresund. De svenske bidrag og input indgik endvidere konstruktivt i forbindelse med Folketingets behandling og den videre overvågning og faglige afklaringsproces samt i overvejelserne på området.

Det er ikke godtgjort, at de danske myndigheder har givet forkerte eller mangelfulde oplysninger under hørings- og samrådsprocessen med Sverige eller andre landes myndigheder, eller at der ikke skulle være taget behørigt hensyn til resultaterne af de høringer, der er foretaget. Tværtimod blev de modtagne bemærkninger og input inddraget i myndighedernes og Folketingets videre behandling af sagen inden lovens vedtagelse.

Efter de miljømæssige vurderinger af Lynetteholms virkninger på Øresund og Østersøen, herunder bl.a. om strømforhold, blokering mv., var det korrekt, når alene de svenske miljømyndigheder blev hørt inden anlægslovens vedtagelse i overensstemmelse med Espoo-konventionens artikel 3 og VVM-direktivets artikel 7 og som et udslag af godt naboskab. Det var således de ansvarlige miljømyndigheders vurdering af projektet på baggrund af de gennemførte undersøgelser og miljøvurderinger, at der ikke var – eller er – risiko for grænseoverskridende miljøpåvirkning i andre stater, herunder Østersølandene forbundet med projektet.

Der er tale om miljøfaglige og tekniske vurderinger og beregninger, som er foretaget af eksperter i bl.a. strømningsforhold, blokeringseffekten og havmiljø under iagttagelse af videnskabelige metoder og inddragelse af forsigtighedsprincippet. Vurderingen har været lagt åben frem for offentligheden i høring og har været genstand for efterprøvelse af svenske myndigheder og intensiv behandling i Folketinget. Faktum er, at der ikke under denne sag er påvist så meget som et tilnærmelsesvist faktuelt grundlag, som kan give landsretten et grundlag for at tilsidesætte disse faglige vurderinger.

Ved vurderingen af, om søgsmålet skal tillægges opsættende virkning, skal der som nævnt endvidere foretages en afvejning af det offentliges interesse i, at gennemførelsen af anlægsloven for Lynetteholm ikke udsættes over for arten og omfanget af den skade, som kan påføres Klimabevægelsen selv eller de postulerede høringsinteresser, som spørgsmålet om opsættende virkning vedrører.

Det er Transportministeriets opfattelse, at afvejningen i denne sag klart falder ud til fordel for, at søgsmålet ikke skal tillægges opsættende virkning. Der er betydelige offentlige interesser i etableringen af Lynetteholm, som overstiger langt de eventuelle (udokumenterede) risici ved de postulerede høringsinteresser, som spørgsmålet om opsættende virkning vedrører.

Den politiske aftale om Lynetteholmen af 25. oktober 2018 (…) blev indgået, fordi anlægget af Lynetteholm skal bidrage til at løse en række udfordringer i hovedstaden. Projektet skal bl.a. skabe plads til deponering af overskudsjord, indgå som et led i klimasikringen af København mod stormflod fra nord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af og skaffe finansiering til nødvendige investeringer i infrastruktur og give mulighed for at udflytte visse havneaktiviteter fra Inderhavnen. Disse væsentlige samfunds- og miljømæssige samt byudviklingsmæssige interesser lå således til grund for den parlamentariske behandling af forslaget til anlægsloven og begrunder, at etableringen af Lynetteholm fortsætter som planlagt. Der knytter sig dermed en stærk offentlig interesse til den planmæssige fortsættelse af anlægsarbejdet i overensstemmelse med det, som et bredt flertal af Folketingets partier har vedtaget.

Klimabevægelsen har ikke påvist, at der skulle være risiko for en væsentlig eller uoprettelig skade forbundet med at undlade opsættende virkning, mens sagen pågår, hverken for sagsøgeren selv eller de af sagsøgeren påberåbte natur- og miljøinteresser. De postulerede høringsmangler, Klimabevægelsen fremfører, ville være uvæsentlige, selv hvis de var rigtige. Faktum er, at de involverede lande alle har erklæret sig tilfredse med de faglige grundlag, der er tilvejebragt, og ingen af landene har – bortset fra den kendte drøftelse om kompensationsafgravning – yderligere bemærkninger til projektet.

Ovenstående anbringender uddybes i det følgende, således at afsnit 5.2 behandler, om der er rimeligt grundlag for sagsøgerens påstande, og i afsnit 5.3 behandles spørgsmålet om interesseafvejningen.

5.2 Grundlaget for Klimabevægelsens påstande

Som nævnt er det Transportministeriet hovedsynspunkter i relation til de påståede høringsmangler, at hverken notifikationspligten i VVM-direktivets artikel 7 eller Espoo-konventionens artikel 3, stk. 1, eller andre bestemmelser om høring og samråd er blevet tilsidesat som følge af, at det alene var Sverige, der blev hørt inden anlægslovens vedtagelse.

Som det fremgår af retsgrundlaget ovenfor bestemmer VVM-direktivets artikel 7, som gennemfører Espoo-konventionen inden for fællesskabsretten, at forpligtelserne i bestemmelsen kun gælder, hvis en medlemsstat konstaterer, at et projekt kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat, eller hvis en medlemsstat, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad, anmoder herom.

Der har fra start af projektet til slut været fokus på at afdække eventuelle grænseoverskridende virkninger, og der er foretaget grundige vurderinger heraf. Disse faglige vurderinger af projektets virkninger for andre stater viste, at der ikke ville være – eller er – en sådan væsentlig virkning:

- På baggrund af et møde den 11. september 2019 besluttede Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen at afvente indholdet af de kommende miljøundersøgelser med henblik på at afklare, om projektet om Lynetteholm kunne forventes at medføre grænseoverskridende miljøpåvirkninger for andre lande, således at der også skulle gennemføres notificering i henhold til ESPOO-konventionen af disse lande. Det var baseret på de oplysninger, der fremgik af ansøgningsmaterialet om projektet, som er fremlagt i bilag IBE (…).

- De foreløbige undersøgelser, som forelå forud for overdragelse af myndighedskompetencen fra Miljøstyrelsen til Trafikstyrelsen den 3. juli 2020 (…), viste ingen risiko for grænseoverskridende påvirkninger i andre lande.

- Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm (bilag 10, eks. bd. 3, s. 21) forelå den 24. november 2020, og afsnit 32 behandlede grænseoverskridende virkninger (…). Miljøkonsekvensrapporten af 24. november 2020 (…) støttede og underbyggede styrelsernes initiale faglige skøn. Det fremgår, at der er identificeret mulige grænseoverskridende virkninger for strømforhold med mulig effekt på strøm gennem Øresund, men at betydningen er vurderet at være ubetydelig for gennemstrømningen gennem Øresund (…). De øvrige mulige grænseoverskridende påvirkninger blev overvejende vurderet hhv. "lille", "ubetydelig-moderat" og "ikke væsentlig". Grundlaget for vurderingen udgøres bl.a. af miljøkonsekvensrapporten selv (…) og baggrundsrapport nr. 1, Hydrauliske undersøgelser, kapitel 6.1.6 (…).

- Af DHI's baggrundsrapport nr. 1, Hydrauliske undersøgelser, kapitel 6.1.6 (…), fremgår, at DHI i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten har beregnet vandføringer i en række tværsnit, som er il-

lustreret i miljøkonsekvensrapporten (…) samt baggrundsrapporten (…). DHI har herefter sammenlignet vandføringer både med og uden Lynetteholm for at kunne bestemme påvirkningen på strøm igennem Øresund. Ud fra undersøgelserne blev det konkluderet, at den dynamiske gennemstrømning samlet set blev reduceret til en blokeringsfaktor på op til 0,25 ...

- Deltares tredjepartsgranskning af den hydrauliske modellering af blokeringen af Øresund (…) forelå i endelig version den 13. maj 2022. Rapporten konkluderede blandt andet, at DHI's beregningsmodel og metode grundlæggende var acceptabel og tilstrækkelig: "[…] The blocking effect defined in the Hydrodynamic Studies is an appropriate measure for changes in the exchange of water and salt through the Øresund. […]", og at den beregnede blokeringseffekt, som var indgået i miljøkonsekvensrapporten med tillæg, var vurderet realistisk: "[…] the blocking effect of -0.19% and -0.24% resulting from the Hydrodynamic Studies for Main Proposal 1 and 2 at Drogden Sill is considered realistic."

- DHI har i forbindelse med Espoo-samrådsmøder udarbejdet en række supplerende notater og beregninger om blokeringseffekten efter ønske fra de svenske myndigheder, og vurderingerne understøtter de faglige vurderinger, … DHI vurderede i lighed med Miljøkonsekvensredegørelsen i den forbindelse, at anlægget af Lynetteholmens påvirkning på gennemstrømningen af Øresund hverken på kort sigt eller på lang sigt ville have nogle mærkbare effekter for havmiljøet, …

- Vurderingen heraf er også bekræftet i et høringssvar fra bl.a. SMHI (Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut), hvor det blev tilkendegivet, at man var enige i, at en blokeringseffekt på 0,25 pct. er acceptabel (…).

Både Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen har således løbende vurderet den tilgængelige viden om projektet og fagligt skønnet, at der ikke var grundlag for at antage, at projektet ville have grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Der var – som det fremgår – intet i de omfattende undersøgelser og faglige vurderinger, der blev foretaget, noget, som dokumenterede – ej heller sandsynliggjorde – at Miljøstyrelsen og/eller Trafikstyrelsen burde have notificeret andre lande efter VVM-direktivets artikel 7 og/eller Espoo-konventionens artikel 3. Sverige blev notificeret den 4. oktober 2019, men der viste sig ikke at være væsentlige virkninger for Sverige, hvorfor Espoo-høringen skal ses som et udslag af godt naboskab.

Klimabevægelsen har da heller ikke under retssagen fremlagt noget, der godtgør, at der er grundlag for at tilsidesætte den faglige vurdering af, at de grænseoverskridende påvirkninger er ubetydelige (afsnit 5.2.4 nedenfor). Klimabevægelsens sag er på dette punkt alene baseret på forskellige insinuationer og spekulationer ud fra enkeltformuleringer i forskellige notater og e-mails. Dette er imidlertid ikke et grundlag for at underkende de veldokumenterede faglige vurderinger foretaget af anerkendte fagspecialister.

Sverige blev som nævnt notificeret den 4. oktober 2019. Det er Transportministeriets synspunkt, at selvom der var tale om en høring som udslag af godt naboskab, opfylder denne notifikation og efterfølgende høring og samrådsproces til fulde Espoo-konventionens krav og VVM-direktivets artikel 7-9. Til notifikationen af Sverige, høringsprocesserne og under de efterfølgende samrådsmøder er der blevet udarbejdet et ganske omfattende materiale, som mere end opfylder kravene, jf. Espoo-konventionens artikel 4, stk. 1, samt VVM-direktivets artikel 7, stk. 2 (afsnit 5.2.6). Det er udokumenteret, at der skulle være afgivet forkerte eller ikke-dækkende oplysninger under den afholdte samrådsproces med Sverige.

Der er også i forbindelse med anlægslovens vedtagelse blevet taget behørigt hensyn til modtagne høringssvar fra Sverige samt de væsentlige punkter, som blev drøftet under samrådsmøder både forud for og efter lovens vedtagelse, herunder i forhold til at få verificeret DHI's beregninger for vandgennemstrømningen ved en efterfølgende tredjepartsgranskning (…). Dette har været fuldt tilstrækkeligt, og de svenske myndigheder har da også været tilfredse hermed.

I forhold til øvrige Østersølande gøres gældende, at hverken VVM-direktivet eller Espoo-konventionens bestemmelser er blevet tilsidesat over for de øvrige lande såsom Tyskland, Polen, Litauen og Finland, og det gøres gældende, at der er meddelt tilstrækkelige oplysninger til de pågældende lande. I lyset af de miljømæssige vurderinger om at påvirkningen var ubetydelig, var der ingen forpligtelser til at inddrage disse lande i en Espoo-proces.

Miljøstyrelsen blev i maj 2021 kontaktet af øvrige lande, der ønskede mere viden om projektet, hvilket de herefter fik tilsendt, og det gav ikke anledning til yderligere.

Endeligt gøres gældende, at Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning knytter sig til den påstand, der er nedlagt i hovedsagen om anlægslovens ugyldighed og manglende gennemførlighed. Det gøres endvidere gældende, at de af Klimabevægelsen påberåbte høringsmangler ikke kan medføre de virkninger, som følger af påstandene i hovedsagen. Selv hvis retten måtte finde, at der foreligger høringsmangler, er disse uvæsentlige for anlægslovens vedtagelse og gennemførelse. Forløbet viser, at såvel Sverige som øvrige lande omkring Østersøen stillede sig tilfredse med de informationer, som blev givet.

For så vidt angår Klimabevægelsens synspunkter om fordelingen af bevisbyrden …, henvises til afsnit 5.5.1.

5.2.1 Grundlaget for de miljømæssige undersøgelser og vurderinger

Klimabevægelsen har under sagens forberedelse stillet spørgsmålstegn ved kvaliteten af de miljømæssige undersøgelser og deres grundlag.

Det gøres gældende, at vurderingerne af de grænseoverskridende virkninger af gennemstrømningen er foretaget af anerkendte eksperter på et

fuldt forsvarligt grundlag. Grundlaget for vurderingen udgøres bl.a. af miljøkonsekvensrapporten (…) og baggrundsrapport nr. 1, Hydrauliske undersøgelser, kapitel 6.1.6 (…). Disse beregninger, deres forudsætninger og usikkerheder har være lagt åbent frem i høring og har været genstand for offentlighedens og Folketingets behandling, …, hvoraf det fremgår, at DHI har redegjort for spørgsmålet om ændring af vandgennemstrømning og saltudveksling mellem Øresund og Østersøen på tilfredsstillende vis, *"og at det er tilkendegivet fra svensk side, at der anerkender DHI's faglige argumenter"*.

Miljøkonsekvensrapportens kapitel 10 omhandler de foretagne vurderinger af hydrografien. Der er til brug for vurderingen gennemført hydrauliske analyser og udarbejdet modelresultater, og *"den anvendte viden og data vurderes at være gode"*, ... Gennemstrømningen mellem Østersøen og Kattegat varierer og kan skifte retning som følge af vind, lufttryk, vandstandsforskel mv. Dette skifte i strømretningen mellem Østersøen og Kattegat bidrager til, at der sker et vandskifte ud af Østersøen og er derfor også bestemmende for bl.a. saltholdigheden i Østersøen.

Ved vurderingen af, hvilken påvirkning anlægget af Lynetteholm vil få på vandgennemstrømningen mellem Kattegat og Øresund, har DHI i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten beregnet vandføringer i en række tværsnit, som er illustreret i miljøkonsekvensrapporten (…) samt baggrundsrapporten (…). DHI har herefter sammenlignet vandføringer både med og uden Lynetteholm for at kunne bestemme påvirkningen på strøm igennem Øresund.

Ud fra undersøgelserne blev det konkluderet, at den dynamiske gennemstrømning samlet set blev reduceret til en blokeringsfaktor på op til 0,25 %, ...

Som et perspektiv i forhold til vandgennemstrømningen til Østersøen kan nævnes, at der ved vandgennemstrømningen også skal henses til strømningen i Lillebælt og Storebælt i tillæg til Øresund. Den reelle blokering af den samlede vandgennemstrømning til Østersøen er således kun på ca. 0,07 % og altså mindre end en tusindedel. Det nævnte tal for blokeringsfaktoren er alene for Øresund.

DHI's fremgangsmåde omfatter en hydraulisk beregning for de eksisterende forhold (baseline), som DHI herefter har sammenlignet med projektscenariet for udbygningen af Lynetteholm, jf. baggrundsrapporten … Det fremgår dertil, at blokeringsberegningerne er gennemført for et fuldt kalenderår, således at alle sæsonvariationer er inkluderet. Beregningen er udført på baggrund af en formel, hvormed Lynetteholmopfyldningens blokerende påvirkning af Øresund beregnes relativt i forhold til referencesituationen og estimeres som den absolutte relative forskel. Usikkerheden er mindre, når blokeringsberegningerne gennemføres for et fuldt kalenderår, jf. hertil metodebeskrivelsen ...

På baggrund af de udførte beregninger er der foretaget en opgørelse af blokeringsfaktoren, som blev estimeret til at være mellem 0,23 % og

0,25 %, ... Der er på denne baggrund taget udgangspunkt i en blokeringsfaktor på 0,25 % i miljøkonsekvensrapporten … (som *worst case*).

I forbindelse med indhentning af tredjepartsgranskningen under Espoo-samrådsprocessen blev usikkerhedsspændet (som et estimeret tal) sat i fokus, da Deltares henviste til den såkaldte Øresundsmodel (…). Deltares konkluderer i rapporten, at den af DHI beregnede blokeringseffekt for Drogdentærsklen er *realistisk* (…), og det fremgår udtrykkeligt, at *"this indicates that a small reduction of the exchange of water and salt through the Øresund is likely"* (fremhævning her).

Deltares vurderer dog også, at det efter deres opfattelse ville være rimeligt ("*reasonable*") at anvende et usikkerhedsspænd på ±0,25 svarende til det usikkerhedsspænd, der blev anvendt for Øresundsbroen, uden at forholde sig til, at der er tale om væsentligt forskellige projekter.

Der var dog ikke faglig enighed herom mellem Deltares og DHI, herunde bl.a. hvorvidt usikkerheden fra Øresundsmodellen kunne anvendes for Lynetteholm. I forbindelse med drøftelserne om et beregnet usikkerhedsspænd ved anvendelse af den såkaldte "Monte Carlo"-metode anfører DHI (…), at:

> *"Transferring this result to the Lynetteholm assessment, the 95 % confidence range of the found central blocking value of 0.23 % will correspond to ±0.12 %, meaning that the blocking is assessed to be within the range 0.11-0.35 % with a 95 % probability.*
>
> *On top of this, it is important to note that the Øresund link contained both elements of land reclamation (next to Copenhagen airport and the artificial island Peberholm) and impact of bridge piers, which were part of the Monte Carlo cases. As the Lynetteholm modelling only has the blocking from the reclamation [landopfyld…] the above estimated uncertainty of ±0.12 % might therefore in reality be lower."*

Det videnskabelige grundlag for at vurdere skadevirkningerne ved en ændret vandgennemstrømning afviger fra det vidensgrundlag, der fandtes i relation til Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Femernforbindelsen. De fremhævede anlægsprojekter adskiller sig væsentligt fra anlæg af Lynetteholm, da der er tale om store broprojekter, som strækker sig tværs over et havområde fra kyst til kyst, hvorimod Lynetteholm drejer sig om anlæg af en halvø i Københavns Havn. Dette fremgår også af ministerens materiale til Transportudvalget (…), som bl.a. var vedlagt notatet i bilag IIJ (…).

Anlægsprojekterne er ikke sammenlignelige, og det anførte om, at vidensgrundlaget for projekterne ikke afviger, er fuldstændigt udokumenteret. I de omfattende faglige undersøgelser, som blev udført i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten, er der derimod taget behørig højde for, at projekterne ikke kan sammenlignes, og at modellen, der blev anvendt ved beregning af gennemstrømningen for Øresundsbroen, derfor måtte tilpasses til det konkrete projekt.

Det gøres gældende, at der ikke er påvist et fagligt grundlag for at antage, at Deltares granskning underkender de vurderinger og konklusioner, som følger af miljøkonsekvensredegørelsen, inklusive baggrundsrapporter, herunder DHI's beregninger og vurderinger. Der er tale om en teknisk, faglig uenighed om metoderne ift. beregningsresultatet. DHI henholder sig til det resultat som følger af modellen.

Det er ikke et grundlag for tilsidesætte DHI's beregninger. Beregningerne, forudsætninger og parametre og usikkerheder er lagt åbent frem for Folketinget, de svenske myndigheder og offentligheden. De svenske myndigheders (og danske myndigheders) eksperter erklærede sig da også tilfredse med en bekræftelse af DHI's grundlæggende beregninger.

Hertil kommer, at det under alle omstændigheder har været alle involveredes vurdering, at der ikke var en påvirkning af havmiljøet – hverken på kort eller lang sigt forbundet med en blokeringseffekt. Der er intet fremlagt eller påvist, som giver grundlag for en anden bedømmelse.

Forsigtighedsprincippet fører heller ikke til et andet resultat. Forsigtighedsprincippet skal anvendes i tilfælde, hvor videnskabelige oplysninger er ufuldstændige, foreløbige eller usikre samt i tilfælde, hvor en foreløbig videnskabelig vurdering viser, at der er risici for miljøet og sundheden eller omfanget heraf, jf. hertil de forenede sager C-65/21 P og C-73/21 P – C-75/21 P, SGL Carbon mod Kommissionen (optrykt i MRF 2022.151), præmis 95-104. Forsigtighedsprincippet er således et redskab til at håndtere den risiko, der kan opstå i forbindelse med en videnskabelig usikkerhed om mistanken om en risiko for menneskers sundhed eller for miljøet.

Det forhold, at der er truffet et (fornuftigt) metodevalg ved valg af beregninger, er ikke ensbetydende med, at miljøkonsekvensrapportens resultater er usikre. Konsekvensen heraf ville være, at den mest usikre model skulle anvendes. De udførte beregninger inklusive forudsætninger og usikkerheder er lagt åbent frem. Forsigtighedsprincippet giver ikke basis for inddragelse af mere eller mindre arbitrære sammenligninger på tværs af forskellige anlægsprojekter.

Det bestrides desuden, at der ikke skulle være taget tilstrækkelig højde for relevante kumulative virkninger. DHI har i beregningsmodellen for gennemstrømningen indbygget allerede etablerede projekter, og der er ikke kumulative effekter, som vil kunne påvirke vurderingen af vandgennemstrømningen (bilag IAM, s. 2 (…), og fremtidige projekter, der endnu ikke er projekterede eller planlagte, er ikke relevante at inddrage i vurderingen.

I relation til kompensationsafgravning gøres gældende, at hverken VVM-direktivet eller Espoo-konventionen indeholder bestemmelser om neutraliserende foranstaltninger. Der har heller ikke været et "fast paradigme" for, at der skulle etableres en nulløsning ved anlægsprojekter, og som anført ovenfor er de nævnte anlægsprojekter ikke sammenlignelige.

Det anførte i høringssvarene fra 2023 (…) har ingen betydning for de faglige undersøgelser, der blev gennemført forud for anlægslovens vedtagelse. Det bemærkes desuden, at kompensationsafgravning løbende er blevet drøftet under Espoo-samrådsmøderne, men at en eventuel beslutning om udførelse af kompensationsafgravning vil skulle besluttes politisk.

Derudover er det tvivlsomt, hvorvidt eventuelle kompensationsafgravninger vil kunne stå mål med de væsentlige negative miljøpåvirkninger, som en afgravning vil medføre, jf. bilag ICZ … og bilag IAV …, hvor DHI angiver, at Lynetteholms blokerende effekt og påvirkning af middelstrømmen er "*ganske beskeden*".

Forud for anlægslovens vedtagelse blev det grundigt vurderet, om Øresundsforbindelsen kunne sammenlignes med Lynetteholm i forhold til vandgennemstrømningen, jf. miljøkonsekvensrapporten (…) samt teknisk baggrundsrapport nr. 1 vedrørende hydrauliske undersøgelser (…).

5.2.2 Kumulative virkninger og fremtidige projekter

Ved de faglige vurderinger – herunder i Miljøkonsekvensredegørelsen – er der i relevant og nødvendigt samt muligt omfang taget tilstrækkelig højde for og inkluderet kumulative virkninger, dvs. af projektets kumulative virkninger, herunder i relation til vandgennemstrømningen med andre eksisterende og/eller godkendte projekter.

DHI har i beregningsmodellen for gennemstrømningen indbygget allerede etablerede projekter, og fremtidige projekter, der endnu ikke er projekterede eller planlagte, er ikke relevante at inddrage i vurderingen – og i øvrigt også ganske vanskelige at inddrage i sagens natur. I miljøkonsekvensrapporten inkl. tillæg er foretaget en vurdering, herunder i lyset af Danmarks havstrategi og Østersøen. Vurderingerne og konklusionerne har relevant og nødvendig viden om projekter og udvikling ift. Østersøen, som muligt.

Klimabevægelsen har fortsat ikke godtgjort, at relevante kumulative virkninger ikke blev vurderet i forbindelse med anlægslovens vedtagelse, eller at dette skulle have en betydning for forpligtelsen til at foretage høring efter Espoo-konventionen, VVM-direktivet og/eller miljøvurderingsloven. Klimabevægelsen har heller ikke konkretiseret, hvad det nærmere er som savnes inddraget.

5.2.3 Havstrategidirektivet

Det er vanskeligt at forstå Klimabevægelsens anbringender vedrørende havstrategidirektivet. Havstrategidirektivet, som er gennemført i dansk ret ved lov om havstrategi, har ikke i denne sag betydning for, om myndighederne var forpligtet til at foretage notifikation eller høring efter VVM-direktivets og/eller Espoo-konventionens regler om international høring. Det bestrides endvidere, at "havstrategien" har betydning for, om den gennemførte proces for høring og notifikation har været tilstrækkelig.

Der blev forud for anlægslovens vedtagelse udarbejdet omfattende undersøgelser, der konkluderede, at projektet ikke ville forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for "GES" baseret på deskriptorerne i havstrategidirektivet. Der henvises navnlig til miljøkonsekvensrapporten i bilag 10, …, samt de to tillæg til miljøkonsekvensrapporten (… og den sammenfattende vurdering …).

Der er ikke påvist noget under sagen, som giver grundlag for at tilsidesætte disse vurderinger.

Det uddrag fra indsatsprogrammet til Danmarks Havstrategi 2017 (…), som er citeret i Klimabevægelsens processkrift VI, pkt. 50, omhandler eksisterende indsatser, og det fremgår udtrykkeligt, at udsagnet angår "*faste forbindelser*", hvormed forstås bro- og tunnelforbindelser. Udsagnet er derimod uden betydning for etablering af en halvø som Lynetteholm, der ikke kan sammenlignes med en fast forbindelse. Hertil kommer, at afsnittet alene beskriver en "*almindelig praksis*" og ikke er udtryk for bindende regulering.

Det er endvidere uforståeligt og uklart, hvordan Klimabevægelsen sammenholder Lynetteholmen med f.eks. eutrofiering e.l., samt hvilke konkrete vandområder og forpligtelser Klimabevægelsen sigter til.

Det bestrides, …, at en nulløsning skulle være "*på linje med*" Espoo-konventionen artikel 2, stk. 1. Artikel 2, stk. 1, er alene udtryk for, at Espoo-konventionen – på samme måde som VVM-direktivet – forfølger et overordnet mål om at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau. Dette er overholdt ved projektet.

5.2.4 Dokumentation og information til Sverige

De danske myndigheder og Espoo-kontaktpunkt har givet alle nødvendige oplysninger i forbindelse med høringen af Sverige, som opfylder Espoo-konventionens og VVM-direktivets krav. De danske myndigheder har loyalt og rettidigt videreformidlet alle relevante oplysninger og samtidig stået til rådighed for svenske ønsker om uddybning. De svenske myndigheder er da også betrygget under processen og har ikke rejst spørgsmålet om manglende informationer.

Det bestrides, at oplysningspligten efter VVM-direktivet og Espoo-konventionen er tilsidesat i forhold til det materiale, som de svenske myndigheder er præsenteret for. Det gøres gældende, at det forelagte materiale til fulde opfylder såvel Espoo-konventionens som VVM-direktivets indholdskrav. Materialet og de efterfølgende uddybninger og tillæg samt notater opfylder til fulde Espoo-konventionens anneks II. Dette navnlig i form af miljøkonsekvensrapporterne inkl. tillæg med tilhørende baggrundsrapporter samt efterfølgende uddybende materiale.

Sverige blev notificeret den 4. oktober 2019 (…). Notifikationen var vedlagt ideoplægget (…) samt et notat om planlagte miljøvurderinger i mil-

jøkonsekvensrapporten. Sverige ønskede som nævnt at deltage i VVM-processen (…) og modtog derfor den 9. juli 2020 et udkast til afgrænsningsnotat for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm i høring (…).

Miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholm af 24. november 2020 blev efterfølgende sendt i offentlig høring og i høring hos berørte myndigheder samt Sverige i perioden 30. november 2020 til 25. januar 2021 (…).

Udover at Sverige forud for anlægslovens vedtagelse modtog miljøkonsekvensrapporten i høring, blev der sideløbende afholdt en række samrådsmøder i Espoo-regi med de svenske myndigheder, hvortil der blev udarbejdet flere særskilte notater og supplerende materiale om navnlig klapning og projektets påvirkning på strøm igennem Øresund.

Allerede i forbindelse med første samrådsmøde den 23. marts 2021 blev påvirkningen af strøm gennem Øresund drøftet med de svenske myndigheder (…) på baggrund af det anførte i Sveriges høringssvar til miljøkonsekvensrapporten. By & Havn udarbejdede efter samrådet et skriftligt notat, der specifikt forholder sig til de spørgsmål, der blev drøftet på samrådet (…).

I forbindelse med det 2. Espoo-samrådsmøde var der tilsvarende "*en metodisk drøftelse af grundlaget for konklusionen om, at Lynetteholm ikke vil have væsentlige/målbare effekter*", og DHI udarbejdede på vegne af By & Havn herefter et yderligere notat (…), som ligeledes forholder sig til vurderingen af projektets påvirkning på gennemstrømningen i Øresund.

Klimabevægelsens anbringender for så vidt angår de afgivne oplysninger til Sverige synes at hvile på en forudsætning om, at Deltares 'underkender' den faglige vurdering i miljøkonsekvensrapporterne, hvilket ikke er korrekt, jf. det anførte i afsnit 5.2.1 ovenfor. Usikkerhederne ved beregningen af påvirkningen af strømforhold indgår bl.a. i metodevalget, og Sverige har modtaget oplysninger om metodevalget, herunder eventuelle usikkerheder ved de faglige metoder, der blev anvendt forud for beregningerne.

Metoden er desuden blevet drøftet flere gange i forbindelse med Espoo-samrådsmøder med Sverige, hvor der – udover de oplysninger, der blev meddelt mundtligt under møderne – er der blevet udarbejdet yderligere 2 notater (…) samt et høringsnotat med opfølgning på høringssvar fra de svenske myndigheder (…) forud for lovens vedtagelse. Dertil kommer, at metodevalget efter lovens vedtagelse er blevet vurderet i forbindelse med en tredjepartsgranskning af Deltares, og de svenske myndigheder har på denne baggrund oplyst, at de var umiddelbart tilfredse med rapporten og betrygget af konklusionerne om, at DHI's beregninger var retvisende.

Det bestrides også, at svenske myndigheder skulle være forholdt oplysninger om den faglige baggrund for vurderingen af, at en kompensationsafgravning (nulløsning) ikke er en del af projektet. Som anført er påvirkningen på gennemstrømningen i Øresund blevet vurderet i mil-

jøkonsekvensrapporten, som de svenske myndigheder er blevet hørt over. Derudover er de rejste spørgsmål fra de svenske myndigheder om kompensationsafgravning (nulløsning) blevet drøftet i forbindelse med Espoo-samrådsmøderne med Sverige, og der er udarbejdet supplerende notater, som forholder sig til de svenske myndigheders spørgsmål herom, ...

Sverige blev endvidere notificeret og modtog den supplerende miljøkonsekvensrapport, som blev sendt i offentlig høring i perioden 1. december 2020 til 19. februar 2021. Usikkerheden ved beregningerne af påvirkningen på strøm i Øresund indgår allerede i metodevalget og er dermed en del af grundlaget for miljøkonsekvensrapporten, jf. afsnit 5.2.3.1 ovenfor.

Det bestrides, at Sverige ikke skulle have modtaget tilstrækkelige oplysninger, herunder påkrævede oplysninger efter VVM-direktivet og/eller Espoo-konventionen.

5.2.5 Espoo-processen med Sverige og lovgivningsprocessen

Det følger af Espoo-konventionens artikel 5, at oprindelsesparten (her Danmark) efter færdiggørelse af dokumentationen til vurdering af virkningerne på miljøet uden unødigt ophør skal indlede samråd med den berørte part vedrørende bl.a. den påtænkte aktivitets mulige virkninger på tværs af landegrænserne samt foranstaltninger til at mindske eller fjerne visse virkninger. Parterne skal ved indledningen af et sådant samråd nå til enighed om en rimelig tidsramme for samrådsproceduren.

De svenske miljømyndigheder blev notificeret af Miljøstyrelsen allerede den 4. oktober 2019 (…). De svenske miljømyndigheder blev således allerede notificeret om projektet ca. 1 år og 8 måneder, før anlægsloven blev vedtaget af Folketinget. De svenske miljømyndigheder blev hørt over afgrænsningsnotatet i perioden 14. juli til 28. juli 2020 (…). Fristen blev udsat til den 13. august 2020. Sverige blev også hørt over miljøkonsekvensvurderingen i perioden fra december 2020 til februar 2021 samt over tillægget.

Der blev udarbejdet høringsnotat over indkomne høringssvar, hvor indkomne bemærkninger fra de svenske miljømyndigheder ligeledes er medtaget (…). Efterfølgende blev der afholdt samrådsmøder efter Espoo-konventionens artikel 5. Det første samrådsmøde blev afholdt 23. marts 2021 og dermed mere end 2 måneder inden lovens vedtagelse. Det kan derfor konstateres, at notifikation og høring af de svenske myndigheder er sket i rimelig tid inden lovens vedtagelse.

Transportministeriet gør gældende, at de gennemførte samråd med de svenske myndigheder lever op til VVM-direktivets og Espoo-konventionens regler, selvom der fortsat var dialog mellem danske og svenske myndigheder efter lovens vedtagelse. Det gøres gældende, at de svenske miljømyndigheder blev inddraget på passende måde gennem samråd, og at det var tydeligt for alle implicerede, at anlægsloven ville blive vedtaget. De svenske myndigheder havde ikke indsigelse herimod,

hvilket skyldtes, at dette var resultatet af en langvarig inddragelse og dialog.

Sverige blev allerede tidligt i processen oplyst om, at loven forventedes at blive vedtaget i foråret 2021. Under et samrådsmøde den 22. april 2021 præsenterede Trafikstyrelsen en mere detaljeret tidsplan for samrådsprocessen og lovens vedtagelse (…). Det fremgik af den plan, der blev præsenteret på mødet, at samrådsprocessen ville blive afsluttet den 2. maj 2021, og at et "final consultation note" ville være udarbejdet den 15. maj 2021, hvorefter lovens 2. og 3. behandling ville blive gennemført. Sverige fremkom ikke med indsigelser til tidsplanen under mødet, …, og efterspurgte efterfølgende, at tidsplanen blev videresendt. Sverige var således fuldt ud oplyst om, hvornår anlægsloven ville blive vedtaget, og Sverige accepterede, at samrådene kunne fortsætte efter lovens vedtagelse.

Der blev afholdt 9 Espoo-samråd i alt, hvoraf 4 Espoo-samrådsmøder blev afholdt inden anlægslovens vedtagelse. Der er under hele forløbet blevet udvekslet omfattende materiale om Lynetteholm med de svenske myndigheder, og de rejste spørgsmål fra de svenske myndigheder er løbende blevet besvaret. Under høringen og samrådsmøder viste de svenske myndigheder særligt interesse for Lynetteholms påvirkning af gennemstrømningen af Øresund og af sedimentspredningen som følge af klapning af havbundsmateriale.

På det 4. samrådsmøde i maj 2021 blev tredjepartsgranskning af konsekvensvurderingen i forhold til saltvandsindstrømningen til Østersøen drøftet (…). Ifølge mødereferatet spurgte Miljödepartementet til, hvorvidt tredjepartsgranskningen kunne gennemføres forud for vedtagelse af anlægsloven i Folketinget. Trafikstyrelsen vurderede ikke, at det ville være realistisk "*[…] at gennemføre evalueringen forud for vedtagelsen i Folketinget, men Trafikstyrelsen bemærkede samtidig, at der er indarbejdet en mekanisme i anlægsloven, som sikrer, at der kan godkendes projekttilpasninger, hvis dette skulle være relevant*." De svenske miljømyndigheder blev således oplyst om, at anlægsloven snarest ville blive vedtaget, og at dette ville ske, selvom Espoo-samrådene ikke ville være afsluttede i forhold til en tredjepartsgranskning.

De svenske myndigheder erklærede sig da heller ikke uenige heri.

Alt andet ville da også være absurd, herunder hvis lovens vedtagelse skulle afvente en tredjepartsvurdering i et år (som i øvrigt viste, at dokumentationen var korrekt). Espoo-konventionen og VVM-direktivet har ikke til formål at give medlemsstaterne vetoret over for hinanden i en uoverskuelig længere tidsperiode. Der er ikke noget krav om i de nævnte regler, at man skal nå til enighed, og en ret til at sætte et projekt "på pause" i ubestemt tid ville reelt være en vetoret.

Hvis det måtte vise sig, at beregningerne var anderledes, kunne der via lovens ændringsmekaniske foretages fornødne tilpasninger.

Det blev på et samrådsmøde i september 2021 aftalt, at det hollandske firma Deltares skulle foretage en tredjepartsgranskning af de modelberegninger, som ligger til grund for miljøvurderingens konklusioner om, at Lynetteholm ikke har en væsentlig påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund. Deltares rapport konkluderede, at DHI's beregningsmodel og metode grundlæggende er acceptabel og tilstrækkelig, men anførte, at yderligere analyser kunne have været anvendt til at verificere den beregnede blokeringseffekt og reducere usikkerheden på estimatet (+/- 0,25 %). Det fremgik også, at en sådan indsats ikke nødvendigvis ville have været proportional med resultatet af indsatsen. Deltares beregninger har således under alle omstændigheder ikke haft konkret betydning.

Som anført var de svenske myndigheder umiddelbart tilfredse med rapporten og betrygget af konklusionerne om, at DHI's beregninger var retvisende. DHI's rapport og tilbagemeldingen fra de svenske miljømyndigheder understøtter, at de svenske miljømyndigheder er blevet inddraget, hørt og konsulteret løbende både før, under og efter anlægslovens vedtagelse i overensstemmelse med Espoo-konventionens artikel 3 og VVM-direktivets artikel 7.

Det var kendt af alle involverede parter og under alle omstændigheder uden betydning, at anlægsloven blev vedtaget, mens der fortsat foregik konkret dialog med de svenske myndigheder.

Brevet af 6. maj 2021 fra den svenske miljøminister om klapningen ændrer ikke herved. Der er tale om en politisk tilkendegivelse. Der var ikke oplysninger i brevet, som ikke allerede var blevet anført af de svenske myndigheder i forbindelse med høring over miljøkonsekvensrapporten, og som der derfor var en igangværende dialog om i forbindelse med samrådsmøderne.

Det fremgår af Espoo-konventionens artikel 6, stk. 1, at parterne sikrer, at der i den endelige beslutning om den påtænkte aktivitet tages *"skyldigt hensyn"* til resultatet af vurderingen af virkningerne på miljøet, herunder miljøvurderingsdokumentationen og *"de bemærkninger dertil, der er modtaget i henhold til artikel 3, stk. 8, og artikel 4, stk. 2, samt til resultatet af det i artikel 5 nævnte samråd."* Tilsvarende fremgår af VVM-direktivets artikel 8, at der skal tages hensyn til de i henhold til artikel 5, 6 og 7 foretagne høringer og indhentede oplysninger i forbindelse med tilladelsesproceduren.

Hverken VVM-direktivet eller Espoo-konventionen fastsætter materielle krav, men foreskriver en hørings- og inddragelsesproces for at forbedre beslutningsgrundlaget.

Det gøres gældende, at Folketinget til fulde blev informeret på et niveau, som langt opfylder og overstiger VVM-direktivet og Espoo-konventionens krav. Spørgsmålet om gennemstrømning blev intensivt behandlet ifm. Folketingets behandling af lovforslaget. Oplysningerne skulle foreligge inden Folketingets vedtagelse af loven, hvilket de gjorde.

Bidraget fra de svenske myndigheder er konstruktivt og aktivt inddraget i forbindelse med anlægslovens vedtagelse. De spørgsmål, som de svenske myndigheder rejste under høringsprocessen, herunder i forhold til klapning, vandgennemstrømning og saltvandsindstrømning, er bl.a. behandlet i forbindelse med lovens vedtagelse og er indgået i Folketingets behandling af lovforslaget, jf. bl.a. transportministerens svar af 25. maj 2021 på spørgsmål 7 og 19 (...), svar af 25. maj 2021 på spørgsmål 139 (…) og svar af 26. maj 2021 på spørgsmål 169 (…) ….

Som følge af dialogen med de svenske myndigheder blev der bl.a. oprettet et særligt prognose- og overvågningsprogram. Dette program skulle forhindre klapning af materialer, når strømretningen i sjældne tilfælde kunne medføre spredningen af sediment til svensk farvand. Forslaget om oprettelsen af et prognose- og monitoreringsprogram, som svenskerne var inviteret til at deltage i, blev optaget i implementeringsredegørelsen. Der henvises også til transportministerens tale til 2. behandling den 1. juni 2021, L 220, forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, samling 2020-21.

Det følger ikke af Espoo-konventionen eller VVM-direktivet, at Sverige har en vetoret i den foreliggende situation.

Klimabevægelsen har problematiseret, at den svenske miljøminister skrev til den danske miljøminister den 6. maj 2021 (…), og at dette ikke skulle indgå i overvejelserne. Den svenske ministers bekymringer var bl.a. allerede indeholdt i høringssvar af 13. august 2020 fra Länsstyrelsen Skåne (…) og der var en igangværende samrådsproces med Sverige, hvor bekymringerne om sedimentspredning fra klapning blev håndteret.

Som det fremgår ovenfor førte brevet bl.a. til, at der den 3. juni 2021 blev afholdt et møde mellem den danske miljøminister, den danske transportminister og den svenske miljø- og klimaminister. Samme dag sendte transportministeren et opfølgende brev til den svenske minister (…). Af brevet fremgår bl.a., at Trafikstyrelsen allerede havde taget initiativ til et nyt Espoo-samrådsmøde med de svenske myndigheder med henblik på drøftelse af de svar, der var givet på baggrund af den hidtidige dialog. Transportministeren oplyste endvidere, at den forventede vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm ikke spærrede for den videre dialog om projektet, heller ikke i forhold til alternative løsninger, da der også efter vedtagelse af anlægsloven kunne gennemføres projektændringer i medfør af anlægslovens § 4, stk. 1. Svenske myndigheder viste sig som nævnt ovenfor indforstået med denne fremgangsmåde.

Transportministeriet gør generelt gældende, at eventuelle mangler under alle omstændigheder er konkret uvæsentlige og ikke kan føre til anlægslovens ugyldighed eller uvirksomhed. Dette navnlig under hensyn til, at de svenske myndigheder har stillet sig tilfredse med såvel processen som resultatet.

5.2.6 Andre lande end Sverige

Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen har i fornødent og relevant omfang givet den relevante og nødvendige information også til andre lande end Sverige. Baggrunden for, at landene ikke originalt var inddraget, var, at de faglige vurderinger viste, at Lynetteholm havde ubetydelige virkninger for Østersøen. Der var derfor hverken en retlig forpligtelse eller årsag til at inddrage dem. Dette er beskrevet ovenfor afsnit 5.2.1.

Klimabevægelsens spekulerer i, at hvis de øvrige lande var blevet inddraget, kunne de have bidraget til processen, og at det ville have ændret projektet og vurderinger. Men dette er et fiktivt og kontrafaktisk og -retligt postulat.

Miljøstyrelsen blev kontaktet den 10. maj 2021 af de polske myndigheder, som ønskede mere viden om, hvilke lande der var blevet informeret efter Espoo-konventionen, og ønskede at modtage supplerende information om projektet (…). Baggrunden for den polske henvendelse var et brev fra Dansk Naturfredningsforening af 8. maj 2021, hvor foreningen oplyste om den igangværende Espoo-proces med Sverige og de kritikpunkter, som Sverige havde rejst.

Miljøstyrelsen besvarede henvendelsen fra Polen den 12. maj 2021 (…). Det fremgår heraf, at Polen ikke var notificeret tidligere, da man havde vurderet, "*that it was not likely to cause any significant transboundary environmental effect to other countries than Sweden.*"

Den 13. maj 2021 blev Miljøstyrelsen kontaktet af de litauiske miljømyndigheder, som ønskede at få oplyst, om Lynetteholm "*[…] is likely to cause a significant adverse transboundary impact and thus should be treated as if it was listed*", og samtidig anmodede om at få oversat materiale tilsendt (…). Miljøstyrelsen besvarede henvendelsen den 17. maj 2021 og oplyste, at styrelsen var i gang med at oversætte de relevante dokumenter, hvorefter de ville blive sendt til myndigheden (…). Dokumenterne blev sendt den 20. maj 2021 (…) vedlagt to faktaark (…).

Efter Miljøstyrelsens forudgående kontakt om anlægsprojektet til samtlige Østersølande, dvs. Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Tyskland og Rusland (…), var det alene Finland, Litauen og Polen, der ønskede yderligere information om anlægsprojektet.

De polske miljømyndigheder ønskede yderligere information og svar på en række spørgsmål, herunder af teknisk karakter. Efter at have modtaget den supplerende information oplyste de polske myndigheder den 15. september 2021 (…): *"[…] as a result of the analysis of the received information, Polish regional environmental and maritime authorities are of the opinion that eventual impacts on the environment might be minor, local and timely limited. Thus, the risk of transboundary impacts on the Polish territory seems to be insignificant*" (min fremhævning).

Polen bekræfter dermed – efter at have modtaget supplerende information om projektet – at anlægsprojektet ikke vil have væsentlig indvirkning på miljøet i Polen. Det forhold, at anlægsloven blev vedtaget, inden brevveksling med de polske miljømyndigheder var afsluttet, er ik-

ke afgørende, da brevvekslingen med de polske miljømyndigheder understøtter, at projektet ikke vil få væsentlig indvirkning på miljøet, og at Transportministeriet ikke var forpligtet til at notificere eller høre Polen efter VVM-direktivet eller Espoo-konventionen.

Miljømyndigheder fra Litauen ønskede ligeledes supplerende information om anlægsprojektet. Korrespondancen med de litauiske myndigheder blev afsluttet 30. juli 2021 (…), hvor de litauiske myndigheder bl.a. oplyser følgende: *"These facts and considerations allow us to conclude that the project will not have likely significant adverse transboundary impacts on Lithuanian environment […]."* Henvendelsen bekræfter dermed vurderingen af, at anlægsprojektet ikke ville have væsentlig indvirkning på miljøet i Litauen.

Litauen har sammen med de øvrige Østersølande den 20. maj 2021 modtaget materiale om anlægsprojektet. Materialet omfattede bl.a. factsheets (…), som begge indeholder en illustration af projektets beliggenhed. Ved e-mail af 21. juni 2021 modtog Litauen endvidere et notat med svar på spørgsmål, som de litauiske miljømyndigheder havde til anlægsprojektet (…), sammen med en engelsk udgave af miljøkonsekvensrapporten (…) med oversatte tillæg (…). Litauen har således modtaget korrekte oplysninger om projektets placering og ordlyden om, at "*[…] Lynetteholm project will be localised in the Copenhagen Harbour*", skal forstås i lyset heraf.

Finland modtog ligeledes supplerende dokumentation (…), men oplyste, at myndighederne efter en gennemgang af materialet om Lynetteholm ikke havde yderligere forespørgsler til projektet (…).

Som nævnt vendte de øvrige Østersølande ikke tilbage på henvendelserne efter at have modtaget oplysninger om anlægsprojektet og tilsendt materiale den 20. maj 2021 (…), 4. juni 2021 (…) og igen den 13. august 2021 (…).

Det bestrides, at der skulle være afgivet utilstrækkelige oplysninger til landene i forbindelse med korrespondancen med Tyskland, Polen, Finland eller Litauen før, op til eller efter anlægslovens vedtagelse.

Der er derimod blevet taget behørigt hensyn til henvendelserne, og efterspurgt materiale er blevet fremsendt til de Østersølande, der kontaktede Miljøstyrelsen. Som eksempel herpå kan fremhæves Miljøstyrelsens e-mail til Litauen (…). Litauen informerede herefter Miljøstyrelsen om, at man anså de bilaterale behandlinger for afsluttet.

Samlet set har de danske myndigheder leveret fornøden information, som de øvrige lande var tilfredse med. Det ændrer ikke på, at vurderingen med rette har været, at de pågældende lande ikke skulle være hørt som væsentligt påvirkede eller berørte efter Espoo-konventionen eller VVM-direktivet.

Faktum i sagen er, at det kun var Finland, Polen og Litauen, der ønskede supplerende information om projektet, og samtlige de nævnte lande

vurderede, efter materialet var tilsendt, at anlæg af Lynetteholm ikke ville have væsentlige grænseoverskridende virkninger i de pågældende lande.

Det bestrides og er uklart, om Østersølandene, som hævdet af Klimabevægelsen, har valgt ikke at offentliggøre det modtagne materiale og oplysninger om Lynetteholm – og i givet fald hvorfor. Under alle omstændigheder kan dette ikke føre til en tilsidesættelse af anlægsloven som ugyldig.

Det gøres også gældende, at Transportministeriet ikke har anvendt havspejlsstigninger som en mitigerende foranstaltning i relation til korrespondancen med øvrige Østersølande. Det anførte om havvandsspejlsstigninger i det fremsendte Fact-sheet (…) skal som i øvrigt forstås som en perspektivering af Lynetteholmens virkning. Dertil bemærkes, at Rambølls ikke-tekniske beskrivelse senere blev oversat til engelsk (...) og fremsendt til de Østersølande, hvor der var en igangværende dialog om projektet.

Transportministeriet gør endeligt gældende, at eventuelle mangler under alle omstændigheder er konkret uvæsentlige og ikke kan føre til anlægslovens ugyldighed eller uvirksomhed. Mangler af den pågældende karakter kan ikke medføre lovens ugyldighed eller uvirksomhed. Hvis Østersølandene havde væsentlige bemærkninger som væsentligt berørte, ville der under alle omstændigheder under anvendelse af lovens ændringsmekanisme kunne foretages de nødvendige tilpasninger.

5.3 Øvrige anbringender

En begæring om opsættende virkning knytter sig til sagsøgerens påstand i hovedsagen. I overensstemmelse med normale procedurer på miljøområdet vil konstaterede mangler i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm medføre, at Transportministeriet vil skulle overveje eventuel lovliggørelse under hensyn til det konstaterede forhold.

Derimod kan de af sagsøgeren påberåbte mangler i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven ikke føre til anlægslovens ugyldighed således som påstået i hovedsagen, ... Princippet om EU-rettens forrang betyder, at nationale domstole og retsanvendende myndigheder i givet fald skal undlade at anvende enhver bestemmelse i en national lov, der strider mod EU-retten, men ikke at en modstridende national regel bliver ugyldig eller i det hele ikke længere kan anses for at eksistere. Se f.eks. – for så vidt angår loves forenelighed med VVM-direktivet – de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus m.fl., præmis 56, og sag C-182/10, Solvay m.fl., præmis 51-52.

Eftersom en begæring om opsættende virkning knytter sig som et foreløbigt retsmiddel til den påstand, der er nedlagt i hovedsagen, følger det allerede heraf, at Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning heller ikke kan tages til følge.

Det gøres også gældende til støtte for påstanden om, at begæringerne om opsættende virkning ikke skal tages til følge, at de af sagsøgeren påberåbte mangler i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven ikke kan føre til anlægslovens ugyldighed som påstået. Princippet om EU-rettens forrang betyder, at nationale domstole og retsanvendende myndigheder i givet fald skal undlade at anvende enhver bestemmelse i national lov, der strider mod EU-retten, men ikke at en modstridende national regel bliver ugyldig eller i det hele ikke længere kan anses for at eksistere. Der er således ikke grundlag for sagsøgernes påstande i hovedsagen.

Anmodningen om opsættende virkning kan heller ikke af denne grund tages til følge.

Transportministeriet gør desuden gældende til støtte for, at begæringerne om opsættende virkning ikke skal tages til følge, at anmodningerne om opsættende virkning, som formuleret, er uoverskuelig og ukonkret, fordi de afskærer andre former for ændringer, herunder lovændringer og rettelser efter anlægslovens § 4. Også af denne grund kan den ikke fremmes, som den foreligger.

5.4 Afvejningen af den offentlige interesse ctr. risikoen for uoprettelige skader

Som gennemgået ovenfor er der intet grundlag for Klimabevægelsens påstand om ugyldighed af anlægsloven, herunder at anlægsloven er vedtaget i strid med reglerne om international høring i miljøvurderingslovens § 38, VVM-direktivets artikel 7-8a og Espoo-konventionens artikel 2-7, jf. Klimabevægelsens begæringer. Allerede af den grund bør landsretten ikke imødekomme begæringen om opsættende virkning.

Transportministeriet gør videre gældende, at der er tungtvejende offentlige interesser i etableringen af Lynetteholm, jf. nærmere afsnit 5.4.1, og at Klimabevægelsen intet har påvist i forhold til, at der skulle være skadevirkninger forbundet med at undlade opsættende virkning, mens retssagen pågår, jf. nærmere afsnit 5.4.2. Begæringen om opsættende virkning bør også af disse årsager ikke imødekommes.

En udsættelse af etablering af Lynetteholm, mens retssagen verserer, vil reelt betyde, at projektet – og dermed de politiske ønsker til udviklingen i hovedstaden – forsinkes på ubestemt tid og i årevis. Desuden vil en udsættelse medføre store samfundsøkonomiske omkostninger.

5.4.1 Den offentlige interesse i anlæg af Lynetteholm

5.4.1.1 Jordmodtagelse

Som anført, skal Lynetteholm opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter i hovedstadsområdet, herunder bl.a. fra metrobyggeriet. Lynetteholm sikrer, at der er mulighed for deponering af overskudsjord i hovedstadsområdet både på kort, mellem og langt sigt.

Jordmodtagelsen i Lynetteholm sker fasevis i to områder (hhv. fase 1 og fase 2), hvor perimeteren i fase 1 er anlagt, og jordopfyldning i fase 1 er igangsat. Faseopdelingen skyldes, at der ved anlægslovens vedtagelse var behov for at modtage jord i Lynetteholm, inden *hele* perimeteren var anlagt. By & Havn blev derfor også med anlægslovens § 1, stk. 1, nr. 3, bemyndiget til at anlægge et modtageanlæg på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj. Modtageanlægget kan efterfølgende flyttes længere ud på Lynetteholm, efterhånden som der etableres egnede arealer som følge af opfyldningen. Opfyldningen i fase 1 sker bl.a. med mellemdeponeret overskudsjord fra Nordhavn.

Der er fortsat et stort behov for deponeringsmuligheder i hovedstadsområdet, hvor overskudsjord i dag transporteres fra københavnske byggepladser til områder ved Randers og Vordingborg eller til mellemdeponi (…), og der knytter sig således en væsentlig offentlig interesse til at muliggøre deponering af overskudsjord i hovedstadsområdet.

På baggrund af erfaringerne fra jordmodtagelse i Nordhavn forventer By & Havn, at den årlige mængde jord, der er blevet produceret i København og omegn i de seneste år, vil fortsætte. Opfyldningen af Lynetteholm vil derfor betyde, at overskudsjord i mange år fremover kan nyttiggøres lokalt frem for at blive nyttiggjort eller deponeret andetsteds.

I forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm fra november 2020 (...) blev det undersøgt, om overskudsjord kunne placeres et andet sted end i Lynetteholm. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, afsnit 1.5 (…), at der ikke vil kunne tilvejebringes kendte alternativer i umiddelbar nærhed af København, og at jorden derfor vil skulle køres til deponering væsentligt længere væk fra, hvor overskudsjorden produceres.

Det fremgår videre af transportministerens besvarelse af spørgsmål nr. 63 af 21. maj 2021 (…), at Københavns Kommunes forvaltninger ikke umiddelbart kan pege på yderligere alternative forslag til løsning af de samlede kapacitetsproblemer, og at der generelt er en langsigtet udfordring med at finde deponi til jord i hovedstadsområdet. Af svaret fremgår desuden, at hvis der ikke findes en løsning, må Københavns Kommune givetvis henvise bygherrer mv. til at køre til andre kommuner på Sjælland for at komme af med den rene jord.

Endeligt fremgår det af Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 (…), at håndteringen af overskudsjord så vidt muligt skal ske lokalt i en helhedsorienteret og bæredygtig proces, så kostbar og miljøbelastende flytning undgås, og således at Lynetteholm vil kunne sikre kapacitet til en meget lang årrække, og lange transportveje ud af kommunen derved vil kunne undgås. Det bemærkes hertil, at der er en væsentlig kommunal interesse knyttet til jordmodtagelse og -håndtering, idet kommunen har pligt til at anvise en bortskaffelsesmulighed for jord, der opgraves i kommunen, hvilket betyder, at kommunen altid skal kunne anvise overskudsjord til en modtager.

Over for disse oplysninger har Klimabevægelsen gjort gældende, at *"overskudsjord fortsat kan deponeres i det hul, der er skabt ved perimeterens fa-*

se 1", …. Det er korrekt, at Klimabevægelsens begæringer om opsættende virkning ikke hindrer jordopfyld i fase 1, som er i gang. Hvis begæringerne tages til følge, kan anlæg af Lynetteholms perimeter i fase 2 imidlertid ikke fortsætte, og den planlagte åbning for modtagelse af jord i fase 2 i april 2026 udskydes herefter på ubestemt tid. Selv med en åbning af fase 2 i april 2026 er kapaciteten for modtagelse af overskudsjord i hovedstadsområdet udfordret, og kapaciteten kan blive yderligere udfordret af, at udborede materialer fra metro- og skybrudstunneller og øvrig våd jord ikke kan opstakkes, jf. Københavns Kommunes notat om håndtering af jord frem til Lynetteholm, fase 2 (…) ...

5.4.1.2 Stormflodssikring

Lynetteholm indgår desuden som led i klimasikringen af København mod stormflod, og der knytter sig også af denne grund en væsentlig offentlig interesse til at etablere Lynetteholm. Anlægget af Lynetteholm indeholder et kystlandskab i den østlige del af halvøen, hvor perimeterkonstruktionerne består af dæmninger med stenbeskyttelse, dæmninger med foranliggende sandstrande eller stenstrande samt kystfremspring, som skal sikre de etablerede strande. Kyststrækningen vil sammen med det bagvedliggende landskab fungere som klimasikring for Lynetteholm og København.

Lynetteholm udgør allerede ved den forventede færdige etablering af perimeteren i april 2026 et delelement af stormflodssikringen af København. Hovedgreb for den samlede stormflodssikring af København kan ses i Københavns Kommunes stormflodsplan for København 2017 (…). Med Lynetteholm undgås at anlægge et højt dige fra Refshaleøen til Kronløbet. Københavns Kommune har anslået, at et sådant dige ville have kostet omkring kr. 800 mio. Denne besparelse ved anlæg af Lynetteholm betyder i sig selv, at det bliver samfundsøkonomisk rentabelt at bygge en portløsning i Kronløbet – og dermed en fuld stormflodssikring i nord – tidligere end ellers.

Det anslås i Københavns Kommunes stormflodsplan (…), at København vil opleve tab på mellem 7,3 og 11,8 mia. kr. over de næste 100 år, hvis byen ikke sikres mod stormfloder. Københavns Kommunes risikostyringsplan 2021 (…) belyser desuden bl.a. oversvømmelsesfaren og -risikoen, der vurderes som høj for København.

Klimabevægelsens forslag om, at en dokport kan bygges mellem Nordhavn og en dæmning svarende til den sydvestlige del af den samlede perimeter, …, er uden betydning for spørgsmålet om opsættende virkning. Et sådant alternativt projekt er hverken planlagt eller besluttet.
…

5.4.1.3 Samfundsøkonomiske omkostninger

Hvis begæringerne om opsættende virkning tages til følge, vil det medføre en række direkte økonomiske tab for By & Havn, der bl.a. har indgået kontrakt med Per Aarsleff A/S om færdiggørelse af fase 2 af Lynetteholms perimeter (…).

Hertil kommer de omkostninger der kan relateres til konsekvenserne ved en udsættelse af fase 2 på ubestemt tid, herunder omkostninger relateret til bortskaffelsen af jord i hovedstadsområdet samt risikoen for skader mv. i tilfælde af en stormflod fra nord, jf. afsnit 5.4.1.1 og 5.4.1.2.

Det bemærkes, at der er igangsat etablering af en Nordhavnstunnel (fra Nordhavnsvej til Nordhavnen) med et budget på kr. 3.956 mio., og der planlægges udbygning af metroen i Nordhavn. Disse projekter har som præmis, at der sker en videre byudvikling i Nordhavn, og samfundsnytten af projekterne reduceres væsentligt, hvis denne byudvikling sættes i stå, fordi den midlertidige jordoplagring ikke kan flyttes videre til Lynetteholm, og dermed spærrer for udviklingen.

Det kan i denne sammenhæng ikke tillægges betydning, at der i tilfælde af opsættende virkning ifølge Klimabevægelsen *"undgås risiko for de omkostninger, der kan blive forbundet med retablering (bortfjernelse af anlæg), efter sagsøger måtte have fået medhold i hovedsagen"*, ... I overensstemmelse med normale procedurer på miljøområdet vil eventuelle konstaterede mangler i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm medføre, at Transportministeriet vil skulle overveje eventuel lovliggørelse under hensyn til det konstaterede forhold. En sådan lovliggørelse skal ikke nødvendigvis ske ved en bortfjernelse af Lynetteholm og retablering af området, idet en lovliggørelse med stor sandsynlighed vil kunne tilvejebringes retligt ved gennemførelse af en ny godkendelsesprocedure. Det gælder ikke mindst de postulerede høringsmangler.

5.4.2 Risikoen for væsentlige eller uoprettelige skadevirkninger

5.4.2.1 Indledende bemærkninger

Klimabevægelsen gør gældende, at hensynet til en korrekt gennemført høringsproces i sig selv kan begrunde, at afvejningen over for den offentlige interesse i gennemførelsen af projektet må vige til fordel for en afgørelse om opsættende virkning. Transportministeriets bemærkninger hertil følger i afsnit 5.4.2.2.

I anden række gør Klimabevægelsen tilsyneladende også gældende, at færdiggørelsen af Lynetteholms perimeter i fase 2 indebærer en skadevirkning på klima eller miljø, herunder skade på havmiljøet i Østersøen som følge af ændret vandgennemstrømning i Øresund. Transportministeriets bemærkninger hertil fremgår af afsnit 5.4.2.3.

5.4.2.2 Hensynet til høringsprocessen i sig selv

Transportministeriet forstår Klimabevægelsens anbringender derhen, at "hensynet" til en korrekt gennemførelse af en international høringsproces efter miljøvurderingsloven, VVM-direktivet og Espoo-konventionen i sig selv har en sådan betydning, at når der – som hævdet af Klimabevægelsen – er risiko for, at høringsprocessen ikke er korrekt gennemført, skal anlægsarbejdet allerede af denne grund udsættes, indtil det er endeligt afgjort, om anlægsloven er vedtaget i strid med de internationale høringsforskrifter, ...

Til støtte for dette synspunkt gør Klimabevægelsen yderligere gældende, …, at forskrifterne om international høring både forfølger et processuelt og et materielt formål.

Transportministeriet gør heroverfor gældende, at der ikke i retspraksis om opsættende virkning er grundlag for, at hensynet til en korrekt gennemført høringsprocedure i sig selv kan begrunde, at et søgsmål skal tillægges opsættende virkning. Der er desuden allerede gennemført en høringsproces, og de danske myndigheder har taget behørigt hensyn til resultaterne heraf, jf. ovenfor.

Hertil kommer, at VVM-direktivets artikel 7-8a, Espoo-konventionens artikel 2-7 og miljøvurderingslovens § 38 fastsætter procedureregler for vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne, og at reglerne ikke har til formål at fastlægge det materielle indhold af en efterfølgende tilladelse (her anlægsloven). Høringsreglerne er således ikke udtryk for materielle bestemmelser om, hvordan hensynet til miljøet afvejes over for andre hensyn, idet reglerne har et rent processuelt indhold. Klimabevægelsen synes da også at anerkende dette ...

5.4.2.3 Risikoen for væsentlig eller uoprettelig skade på miljø og klima

Transportministeriet gør gældende, at en fortsættelse af projektet ikke medfører væsentlig eller uoprettelig skade på miljø eller klima, og at Klimabevægelsen ikke har løftet bevisbyrden for, at de fortsatte anlægsaktiviteter i forbindelse med etableringen af Lynetteholm indebærer en risiko for væsentlige eller uoprettelige skadevirkninger.

Klimabevægelsen har således ikke fremført noget under sagen, der tilnærmelsesvist underbygger Klimabevægelsens anbringende om, at anlæg af Lynetteholm medfører en "*aktuel*" eller "*akut*" meget stor økologisk risiko som følge af påvirkningen af vandgennemstrømningen i Øresund, eller at færdiggørelsen af perimeteren "*sætter 400.000 km2 havmiljø i Østersøen på spil*", jf. processkrift IV, pkt. 4.

Transportministeriet bemærker hertil, at Klimabevægelsens synspunkter om projektets skadevirkninger overordnet fremstår som udokumenterede gisninger, der må holdes op mod de omfattende miljøvurderinger, der lå til grund for Folketingets vedtagelse af anlægsloven. Miljøvurderingerne er baseret på forudgående undersøgelser, modelleringer og beregninger over projektets potentielle indvirkninger på miljøet, og det er på den baggrund konkluderet, at anlæg af Lynetteholm ikke vil medføre en væsentlig indvirkning på miljøet endsige en væsentlig eller uoprettelig skadevirkning. Det gælder også i forhold til den mulige påvirkning af klima og havmiljø, herunder kumulative og grænseoverskridende virkninger, jf. bl.a. miljøkonsekvensrapporten fra november 2020 (…), afsnit 10, 12, 14, 31 og 32, samt det anførte ovenfor under afsnit 5.2.

Det er således ikke påvist, at anlæg og drift af Lynetteholm vil medføre væsentlige eller uoprettelige skadevirkninger, når projektet gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirk-

ninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen (…), jf. § 3 i anlægsloven. I implementeringsredegørelsen er fastsat en række vilkår, der sikrer varetagelsen af hensyn til miljø og natur, som berøres af projektet, herunder ved gennemførelse af afværgeforanstaltninger, og efter lovens § 20 fører transportministeren tilsyn med, at By & Havn overholder bestemmelserne i bl.a. anlægsloven.

Klimabevægelsen peger i sine processkrifter på, at der består en faglig uenighed vedrørende nogle teknisk vanskelige spørgsmål om vandgennemstrømningen i Øresund, jf. hertil f.eks. skrivelse fra Jacob Steen Møller (…). Det betyder imidlertid ikke, at der er en risiko for væsentlig eller uoprettelig skade på klima eller miljø, eller at de gennemførte miljøvurderinger er forkerte eller mangelfulde.

5.4.3 Klimabevægelsens øvrige anbringender ad interesseafvejningen

Klimabevægelsen har gjort gældende, at afvejningen af de modstående interesser må foretages i lyset af EU-rettens loyalitetsprincip og forsigtighedsprincippet samt Århus-konventionens artikel 9, stk. 4 ... Efter Transportministeriets opfattelse kan de nævnte forhold ikke begrunde, at interesseafvejningen skulle falde ud til fordel for begæringen om opsættende virkning.

Særligt for så vidt angår Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, er Transportministeriet ikke enig i, at bestemmelsen indebærer "*en særligt udvidet adgang til opsættende virkning i sager omfattet af VVM-direktivet.*" Efter ordlyden af bestemmelsen skal der stilles "*tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende.*" Medlemsstaterne er således tillagt et vidt skøn med hensyn til, hvornår et søgsmål skal tillægges opsættende virkning. Der er ikke grundlag for at antage, at dansk retsregler om opsættende virkning ikke fuldt ud lever op til disse krav.

Udtalelsen fra Compliance Committee under Århus-konventionen i ACCC/C/2006/17, som Klimabevægelsen har henvist til …, understøtter heller ikke Klimabevægelsens synspunkt. Klimabevægelsen henviser til udtalelsens præmis 56, der dog ikke vedrørte spørgsmålet om opsættende virkning, idet Compliance Committee i præmis 57 udtalte, at der ikke forelå tilstrækkelige oplysninger i den konkrete sag til, at komitéen kunne vurdere, om Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, herunder kravet om foreløbige retsmidler, var tilsidesat.

5.5 Øvrige forhold

5.5.1 Bevisbyrde

Transportministeriet bestrider, at der i sagen er en form for omvendt bevisbyrde e.l., ligesom ministeriet ikke er enig i, at et forsigtighedsprincip medfører noget sådant.

Klimabevægelsen har … gjort gældende, at Transportministeriet ikke har godtgjort, at der ikke er væsentlige skadevirkninger forbundet med den påstående tilsidesættelse af reglerne om international høring (…),

at de sagsøgte ikke har godtgjort eller blot antydningsvis kvantificeret et eventuelt økonomisk tab som følge af en afgørelse om opsættende virkning (…), at EU-Domstolen har fastslået, at bevisbyrden for en overtrædelse af de gældende regler ikke kan pålægges borgerne (…), og at det påhviler de sagsøgte at godtgøre, at der foreligger vished for fravær af skadelige virkninger mv., og at der ikke foreligger usikkerhed herom (…).

Der er i sagen – som det fremgår ovenfor - fremlagt ganske omfattende undersøgelser og vurderinger vedrørende påvirkningen af projektet på øvrige lande – Sverige såvel som landene omkring Østersøen. Disse konkluderer, at virkningerne af projektet er ubetydelige, ligesom en række specifikke forhold er analyseret og lagt frem for de pågældende lande og Folketinget, i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven, samt for offentligheden.

Herefter er det efter almindelige bevisbyrderegler Klimabevægelsen, der skal påvise, at der er et rimeligt grundlag for at tillægge søgsmålet opsættende virkning.

EU-Domstolens domme i sag C-72/12, Gemeinde Altrip m.fl., og sag C-137/14, Kommissionen mod Tyskland, som Klimabevægelsen har henvist til ..., er ikke relevante for nærværende sag. Dommene angik det særlige spørgsmål om fordeling af bevisbyrden for *den konkrete væsentlighed* af en allerede konstateret tilsidesættelse af VVV-direktivet. EU-Domstolen fastslog, at bevisbyrden for fejlens konkrete væsentlighed ikke kan pålægges sagsøger, hvilket allerede følger af dansk rets almindelige regler om fordeling af bevisbyrden. Dette er dog uden betydning for spørgsmålet om opsættende virkning, hvor det er Klimabevægelsen, der som sagsøger skal påvise, at der er et rimeligt grundlag for påstanden.

5.5.2 Prøvelse

Det er uklart for Transportministeriet, hvad Klimabevægelsen sigter til, når det med henvisning til VVM-direktivet og EU-Domstolens praksis anføres, at der skal foretages en "*fuld prøvelse, selv om projektet blev godkendt af lovgiver*", og at der skal være "*adgang til effektiv domstolsprøvelse*", ...

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at medlemsstaterne, som følge af deres procesautonomi og med forbehold for ækvivalens- og effektivitetsprincipperne, har "*et spillerum ved gennemførelsen af Århuskonventionens artikel 9, stk. 2, og artikel 10a i direktiv 85/337 [det nugældende VVM-direktivs artikel 11]. Det tilkommer dem navnlig at bestemme, hvilken domstol eller andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ der skal have kompetence til at træffe afgørelse i sager, som er omfattet af disse bestemmelser, og hvilke processuelle regler der skal finde anvendelse, for så vidt som de ovennævnte bestemmelser er iagttaget*", jf. de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus m.fl., præmis 52.

Prøvelsen i denne sag følger således dansk rets almindelige regler om prøvelse af lovbestemmelsers forenelighed med EU-retten. EU-Domstolen har i den forbindelse udtalt, at Århus-konventionens artikel 9 og artikel 10a i direktiv 85/337 (det nugældende VVM-direktivets artikel 11) forudsætter, at når et projekt er vedtaget ved en anlægslov, "*skal spørgsmålet om, hvorvidt denne lov opfylder betingelserne i direktivets artikel 1, stk. 5 [det nugældende VVM-direktivets artikel 2, stk. 5] i henhold til nationale processuelle regler kunne prøves ved en domstol eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ*", jf. Boxus-dommen, præmis 54 (min fremhævelse).

Transportministeriet har ikke bestridt, at Klimabevægelsen kan få prøvet spørgsmålet om, hvorvidt anlægsloven for Lynetteholm opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, ...

Klimabevægelsen anfører endvidere med henvisning til sag C-263/08, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, præmis 36 og 38, at deltagelse i beslutningsproceduren "*ingen betydning [har] for den efterfølgende prøvelse, hvorfor der ikke kan lægges vægt på, om Folketinget har taget stilling til de forhold, der er genstand for denne sag*", ...

Det bestrides, at det ikke kan tillægges betydning for prøvelsen i nærværende sag, herunder i spørgsmålet om opsættende virkning, om Folketinget har taget stilling til de forhold, som er genstand for sagen. Dommen i sag C-263/08 vedrørte ikke dette spørgsmål, men i stedet, om det har betydning for søgsmålsadgangen (søgsmålsretten) efter artikel 10a i direktiv 85/337 (det nugældende VVM-direktivs artikel 11), hvorvidt sagsøgeren har benyttet sig af sin ret til at deltage i den forudgående beslutningsprocedure. EU-Domstolen afviste, at der kan tages hensyn hertil ved afgrænsningen af søgsmålsretten, jf. dommens præmis 38.

For god ordens skyld bemærkes, at Transportministeriet ikke i denne sag har gjort gældende, at Klimabevægelsen savner retlig interesse, og at søgsmålet derfor skal afvises, ...

5.5.3 Processuelle opfordringer (provokationer)

Klimabevægelsen har under retssagen fremsat et omfattende antal af processuelle opfordringer (provokationer) og anført at en række opfordringer ikke er besvaret eller kun delvist besvaret, uden at opfordringerne er blevet genfremsat.

Transportministeriet har i duplikken og processkrift A henvist til, at en lang række af sagsøgerens processuelle opfordringer enten udgør (indirekte) anbringender, ingen relevans har for sagens tvist, vedrører indhentning af sagkyndige erklæringer eller ministeriets procesførelse og derfor ikke besvares.

Transportministeriet bestrider Klimabevægelsens tidligere opgørelser af, hvilke opfordringer der ikke er besvaret samt det anførte om konsekvensen heraf. Der er ikke grundlag for, at ministeriets eventuelle manglende besvarelse tillægges processuel skadevirkning, jf. retsplejelovens § 344, stk. 2, og Højesterets dom i U.2011.431 H, hvor Højesteret

fandt, at editionsreglerne ikke kan anvendes til at pålægge en part at udlevere dokumenter til brug for en undersøgelsesmæssigt præget gennemgang. Tilsvarende principper må være gældende for så vidt angår processuelle opfordringer.

Transportministeriet fastholder, at de opfordringer, der relaterer sig til fremlæggelse af sagens faktum, er besvaret, og at relevant materiale er fremlagt i sagen."

5.3. By & Havn

By & Havn har i et sammenfattende processkrift af 15. november 2023 gjort blandt andet følgende gældende, som er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen (henvisninger til ekstrakt og materialesamling udeladt):

"**3. Formuleringen af begæringen om opsættende virkning**

Det gøres gældende, at både den principale og subsidiære begæring hverken *materielt* eller *formelt* kan tages til følge. Klimabevægelsens begæringer bør enten formelt *afvises*, fordi de ikke indeholder den fornødne klarhed over, hvad begæringerne går ud på, eller materielt ikke bør tages til følge allerede som følge af det samme, dvs. den foreliggende uklarhed.

Klimabevægelsen ønsker med de formulerede begæringer, at den opsættende virkning først kan ophøre, når en række betingelser er opfyldt.

Opsættende virkning er imidlertid et foreløbigt retsmiddel, der – når det aktiveres – er gældende, indtil der afsiges dom, eller en domstol i øvrigt måtte finde, at den opsættende virkning skal ophæves. Det henhører til sagens formalitet og vedrører de foreløbige retsvirkninger, som søgsmålet får i forhold til de nedlagte påstande.

Dommen *erstatter* herefter i givet fald den opsættende virkning; enten ved at der opnås medhold i den nedlagte påstand, eller ved at der ikke opnås medhold i påstanden. Der er ikke behov for et foreløbigt retsmiddel som opsættende virkning, når der ved dom foreligger en endelig retsafgørelse – det mister sin retlige aktualitet.

Den opsættende virkning kan derfor heller ikke få retsvirkning ud over de nedlagte påstande og den endelige dom, der afsiges i henhold til disse samt de anbringender, der er gjort gældende til støtte for den opsættende virkning. En sådan retsvirkning forudsætter, at der er tale om en egentlig påstand.

Opsættende virkning kan i givet fald alene gælde, indtil der er truffet afgørelse af en domstol (landsretten eller Højesteret) om delspørgsmålet vedrørende overholdelsen af Espoo-høringsreglerne, uagtet om Klimabevægelsen får medhold i sine påstande eller ej ud fra disse anbringender.

I begæringerne gøres ophøret af den opsættende virkning imidlertid betinget af, at landsretten måtte komme frem til et bestemt resultat (at for-

skrifterne om international høring er overholdt) ved en særlig afgørelsesform (dom).

Det er slet ikke sikkert, at dette bliver fastslået i en dom. Hvis et emne bliver udskilt til forlods og særskilt afgørelse, som Klimabevægelsen har varslet anmodning om fx i forhold til Espoo-høringsreglerne, vil en domstol kunne nå til, at *noget er i overensstemmelse med noget andet,* ved kendelse og ikke ved dom, men den opsættende virkning vil efter sin ordlyd desuagtet løbe videre.

Derudover er det uklart, hvornår det positivt er fastslået, at *projektet "er i overensstemmelse med forskrifterne om international høring i miljøvurderingsloven § 38, VVM-direktivet artikel 7-8a og Espookonventionen artikel 2-7".* Ordlyden af påstandene i sagen går på ugyldighed, henholdsvis fortsættelse af anlægsarbejder.

By & Havn mener ikke, at det teoretisk kan udelukkes, at en domstol kan nå frem til frifindelse for disse påstande, uden at det er *positivt fastslået* af domstolen, at samtlige forskrifter har været fulgt, ved at domstolen ganske enkelt ikke skriver det i præmisserne, men blot anfører, at der ikke er grundlag for at anse reglerne for tilsidesat. Tilsvarende kan domstolen rent faktisk komme frem til, at en eller anden uregelmæssighed foreligger, men at den dog ikke kan føre til ugyldighed. I begge tilfælde vil det være uklart, om den opsættende virkning desuagtet – og i givet fald uberettiget – formelt fortsætter.

Der kan således forekomme en situation, hvor der er afsagt dom om sagens materialitet, men hvor den "opsættende virkning" efter formuleringerne fortsat skal bestå, fordi betingelsen for ophøret heraf ikke er indtrådt.

Begæringerne skulle i realiteten være nedlagt som påstande, der skulle pådømmes under behandlingen af sagens materialitet, da de søger at fastlægge en retsstilling, der rækker ud over retssagens forløb. Klimabevægelsen ønsker således at opnå den retstilling, at By & Havn er ubeføjet til at lade Lynetteholm bringe til udførelse, inden der er foretaget forskriftsmæssig international høring.

By og Havn er opmærksom på, at begæringerne er formuleret "*særligt med udgangspunkt i U1995.634*", hvor Højesteret *"uden bemærkninger om påstanden påkendte en begæring om opsættende virkning"* med en tilsvarende formulering.

Formuleringen i den afgørelse var:

> *"[…] ingen fysiske anlægsaktiviteter vedrørende kyst til kyst anlægget kan sættes i værk, førend det ved dom måtte blive fastslået, at sagsøgte ikke har handlet uretmæssigt i forhold til direktiv af 27. juni 1985 (VVM-direktivet)."*

Det må anses for tvivlsomt, om domstolene ex officio kan afvise en begæring om opsættende virkning som følge af dennes formulering. Det fremgår ikke af dommen, at sagsøgte i sagen gjorde indsigelser. Til

gengæld fremgår det af landsrettens konklusion, som Højesteret stadfæstede, at landsretten selv (om)formulerede begæringen som *"begæring om, at den i stævningen mod Trafikministeriet nedlagte påstand tillægges opsættende virkning"*. Herudover blev begæringen i øvrigt slet ikke taget til følge.

Højesterets kendelse optrykt i UfR 1995, side 634 kan derfor ikke tages til indtægt for, at Klimabevægelsens begæringer, således som der er formuleret, er egnet til at blive taget til følge.

Det bemærkes i øvrigt også, at sagsøgerens formulering i U1995.634 heller ikke – som i denne sag – var udformet som en *positiv* konstatering, men som en *negativ* konstatering om, at det *"måtte blive fastslået, at sagsøgte ikke har handlet uretmæssigt i forhold til direktiv af 27. juni 1985 (VVM-direktivet)."*

I den subsidiære begæring i denne sag er der indarbejdet en supplerende ophørsmulighed: Folketinget kan træffe beslutning om at fortsætte anlægget af Lynetteholm efter gennemførelsen af en international høring. Den passus gør ikke begæringen klarere – tværtimod.

Efter denne passus kan Folketinget ganske vist tilsyneladende nu "kortslutte" den opsættende virkning, som domstolene i givet fald har fastsat, men det kræver, at beslutningen i Folketinget er ledsaget af en *"gennemfør[t…] international høring i overensstemmelse med forskrifterne i miljøvurderingsloven § 38, VVM- direktivet artikel 7-8a og Espookonventionen artikel 2-7."*

Her opstår det helt grundlæggende konstitutionelle problem, om domstolene med den opsættende virkning *de facto* kan fastsætte retningslinjer for, *hvorledes* lovgivningsmagten på ny skal beslutte, om Lynetteholmprojektet skal gennemføres, jf. herved grundlovens § 3. Domstolenes kontrol med lovgivningsmagtens konkrete beslutninger kan i øvrigt i sagens natur kun være bagudrettet.

Det er i øvrigt uklart, hvorledes det skal godtgøres, at den af Klimabevægelsen krævede "vedtagelses- procedure" er opfyldt, herunder om Klimabevægelsen kan iværksætte en ny retssag (med eventuel anmodning om præjudiciel forelæggelse mv.), før der foreligger betryggelse for, at det i øvrigt omnipotente Folketing har fulgt den procedure, som Klimabevægelsen foreskriver i begæringen. Begæringen er også derfor for uklar til at kunne tages til følge.

Den principale og den subsidiære begæring bør derfor principalt *afvises*, subsidiært *ikke tages til følge*.

Under alle omstændigheder – og uanset formulering af begæringerne – kan der ikke blive tale om, at den opsættende virkning kan "relatere" sig til de øvrige anbringender, hvis nu der senere sker frifindelse i forhold til anbringender vedrørende Espoo-høringsreglerne. Klimabevægelsen støtter således alene begæringerne om opsættende virkning på sine anbringender vedrørende Espoo-høringsreglerne, og hvis der sker

frifindelse i forhold til disse anbringender, ophører den eventuelle opsættende virkning i søgsmålet.

4. Betingelser for opsættende virkning

Det gøres overordnet gældende, at søgsmålet *ikke* skal tillægges opsættende virkning, idet betingelserne herfor ikke er opfyldt.

Begæringen om opsættende virkning vedrører en påstand om gyldigheden af en *lov,* henholdsvis uberettiget udførelse af de arbejder, som er omfattet af loven. Der er ikke i grundloven eller lovgivningen i øvrigt fastsat regler for, hvornår der kan meddeles opsættende virkning af søgsmål vedrørende *love*.

Grundlovens § 63 vedrører alene søgsmål om prøvelse af *en administrativ afgørelse*, der som udgangspunkt ikke har opsættende virkning.

Klimabevægelsens anmodninger om opsættende virkning støttes på anbringender om overtrædelse af EU- retten (VVM-direktivet), folkeretten (Espoo-konventionen) og dansk ret (miljøvurderingsloven).

I relation til anbringenderne om VVM-direktivet henvises til redegørelsen nedenfor om praksis vedrørende opsættende virkning for påståede krænkelser af EU-retten.

På dette sted skal det indledningsvist fremhæves, at der – By & Havn bekendt – ikke foreligger retspraksis om adgangen til og kriterierne for at tillægge et søgsmål opsættende virkning i en situation, hvor en *lov* påstås ugyldig som følge af, at loven skulle være vedtaget i strid med anden dansk lovgivning (her miljøvurderingsloven) eller internationale konventioner (her Espoo-konventionen), jf. herved afsnit 4.6 nedenfor.

I den udstrækning landsretten ikke finder grundlag for at tillægge søgsmålet opsættende virkning under henvisning til VVM-direktivet, vil landsretten derfor så vidt ses skulle knæsætte helt ny praksis for opsættende virkning, herunder tage stilling til, *om* domstolene overhovedet kan tillægge søgsmålet opsættende virkning under henvisning til mistanke om overtrædelse af anden dansk lovgivning og/eller konventionsforpligtelser, og hvad kriterierne herfor i givet fald skal være. Der er i øvrigt heller ikke i dansk ret lovhjemmel til *automatisk* at tillægge sager om loves forenelighed med EU-retten opsættende virkning.

Spørgsmålet om opsættende virkning i forhold til VVM-direktivet (og SMV-direktivet, hvis det finder anvendelse) må afgøres efter de retningslinjer, der er fastsat i medfør af retspraksis i relation til EU-retten:

I "Østerild-sagen" var der nedlagt påstand om bl.a., at lov nr. 647 af 15. juni 2010 om et testcenter for store vindmøller ved Østerild var ugyldig, under henvisning til overtrædelse af habitatdirektivet og VVM-direktivet, og der blev fremsat begæring om opsættende virkning. Højesteret udtalte om dette i sin kendelse af 3. maj 2012, optrykt i UfR 2012, side 2572 bl.a.:

> *"Som anført af landsretten skal der ved afgørelsen af spørgsmålet om, hvorvidt søgsmålet skal tillægges opsættende virkning, foretages en afvejning af det offentliges interesse i, at gennemførelsen af lov om et testcenter for store vindmøller ved Østerild ikke udsættes, over for arten og omfanget af den skade, som appellanterne kan blive påført, ligesom det må tillægges betydning, om der efter en foreløbig vurdering er rimeligt grundlag for påstanden om ugyldighed. I vurderingen skal endvidere indgå hensynet til princippet om effektiv retsbeskyttelse af appellanternes rettigheder i henhold til fællesskabsretten"* (Understreget her).

Tilsvarende kriterier blev udstukket allerede i Højesterets kendelse af 11. maj 1995 i Øresundsforbindelsesagen, optrykt i UfR 1995, side 634, hvor der var fremsat begæring om opsættende virkning på baggrund af en påstand om, at Trafikministeriet skulle anerkende at være uberettiget til at lade de anlægsarbejder udføre, der var omhandlet i lov nr. 590 af 19. august 1991 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

I begge sager var påstanden støttet på anbringender om, at forskrifter fastsat i EU-retsakter var overtrådt (VVM-direktivet og Habitatdirektivet), hvorfor også hensynet til princippet om effektiv retsbeskyttelse efter EU-retten skulle inddrages.

Ovennævnte kriterier svarer også til de kriterier, som Højesteret udstak i sin kendelse af 24. august 1994 i den såkaldte Gyproc-sag, optrykt i UfR 1994, side 823, der vedrørte opsættende virkning i et sagsanlæg om tilsidesættelse af en afgørelse fra Konkurrencerådet, der indebar en overtrædelse af EF-traktatens artikel 85 (nu EØFT artikel 101) sammenholdt med artikel 3 og artikel 5. Her udtalte Højesteret følgende bl.a.:

> *"Den konkrete afgørelse af, om et søgsmål bør tillægges opsættende virkning, må bero på en afvejning af det offentliges interesse i, at gennemførelsen af afgørelsen ikke udsættes, over for arten og omfanget af den skade, den pågældende kan blive påført, ligesom det må tillægges betydning, om der efter en foreløbig vurdering foreligger et rimeligt grundlag for påstanden om ugyldighed."*

Tilsvarende gælder Højesterets kendelser, optrykt i UfR 2000, side 1203 og UfR 2002, side 1253, der også vedrører afgørelser, der var påstået i strid med EU-retten.

Ifølge højesteretsdommer Walsøes kommentar til kendelsen i Gyproc-sagen, optrykt i UfR 1995B, side 128 – der vel at mærke alene vedrørte en administrativ afgørelse og ikke, som i denne sag, en lov – skal muligheden for at tillægge et søgsmål opsættende virkning anvendes med forsigtighed og kun i klare tilfælde:

> *"Højesteret fandt, jf. ordet »undtagelsesvis«, at hjemlen må anvendes med forsigtighed og kun i klare tilfælde. Dette beror især på de foran nævnte momenter: Selv om Grundlovens § 63 ikke forbyder opsættende virkning, må bestemmelsen have en vis begrænsende effekt; og selv om eksisterende lovbestemmelser ikke udtømmer området for opsættende virkning, viser de dog, at lovgivningsmagten ikke er ubekendt med denne mulighed"* (Understreget her).

Denne praksis er fulgt stadigt og konsekvent, herunder også i Østre Landsrets – så vidt ses – seneste kendelse om opsættende virkning af 26. maj 2023 i sagerne BS-6487/2023-OLR, Sag BS-6165/2023-OLR og BS-6171/2023-OLR vedrørende Fælledby-projektet på Amager Fælled, optrykt i UfR 2023, side 4236 (herefter: "Fælledby-sagen"), hvilken kendelse er endelig.

Et søgsmål kan således efter retspraksis kun *undtagelsesvist* tillægges opsættende virkning under henvisning til overtrædelse af EU-retten, og *kun* såfremt to grundlæggende, kumulative betingelser er opfyldt:

1. Der skal efter en *foreløbig vurdering* være et "rimeligt grundlag" for den nedlagte påstand, og

2. En afvejning mellem interessen i, at lovens gennemførelse ikke udsættes, henholdsvis interessen i, at loven ikke gennemføres *under* retssagen, fører til, at søgsmålet bør tillægges opsættende virkning.

Det er Klimabevægelsen, som skal bevise, at de to betingelser er opfyldt, og denne bevisbyrde er ikke løftet, jf. nærmere herom nedenfor i pkt. 4.4.

Kriteriet et "rimeligt grundlag" gennemgås nærmere i afsnit 4.2 nedenfor, mens vurderingen af skadesrisikoen i forbindelse med interesseafvejningen gennemgås i afsnit 4.3 nedenfor.

I afsnit 4.4 gennemgås spørgsmålet om bevisbyrde, mens der i afsnit 4.5 fremsættes nogle bemærkninger vedrørende behovet for at ændre retspraksis vedrørende opsættende virkning.

4.2 Kriteriet om et "rimeligt grundlag" for påstanden

Et søgsmål kan alene tillægges opsættende virkning, hvis "*der efter en foreløbig vurdering er rimeligt grundlag for påstanden om ugyldighed*", jf. fx kendelsen i UfR 2012, side 2572 H.

En sådan foreløbig vurdering indebærer blot en overordnet prøvelse af de anbringender og beviser, der er anført til støtte for påstanden, og der skal således *ikke* foretages en tilbundsgående prøvelse af sagens retlige og faktiske forhold.

Dette indebærer også, at der må foreligge og påvises en tilstrækkeligt *klar* og *væsentlig* retlig mangel, der kan indebære, at pågældende lov kan være ugyldig, jf. herved også højesteretsdommer Walsøes kommentar ovenfor.

Der er tale om en "foreløbig vurdering" forstået på den måde, at hvis der er nogen tvivl om, hvorvidt der er sket tilsidesættelse af regler, må prøvelsen vente til hovedsagen, og der meddeles ikke opsættende virkning. Dette fremgår klart af Højesterets præmisser i kendelsen i UfR 2012, side 2572 H, hvor følgende fremgår bl.a.:

> *"Testcenterloven har givet anledning til omfattende miljømæssige undersøgelser. Efter en foreløbig vurdering finder Højesteret, at der ikke er rimelig grund til at antage, at der i forbindelse med lovens vedtagelse er sket tilsidesættelse af EU-regler, herunder i habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, der kan føre til lovens ugyldighed."*

I Øresundsforbindelse-sagen (UfR 1995, side 634 H) var det gjort gældende, at *"det ved anlægsloven vedtagne projekt bygger i strid med VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, på en mangelfuld miljøvurdering og er efter vedtagelsen ændret på en række væsentlige punkter efteryderligere miljøvurderinger, således at projektet ikke kan anses som vedtaget »i enkeltheder« som krævet i VVM-direktivets artikel 1, stk. 5"*. I sagen var der endvidere anmodet om præjudiciel forelæggelse vedrørende samme spørgsmål.

I forhold til vurderingen af, om dette udgjorde et "rimeligt grundlag" for påstanden, anførte Højesteret følgende bl.a.:

> *"Formålet med direktivet er navnlig at sikre, at tilladelse til projekter, som kan forventes at få betydelige indvirkninger på miljøet først gives efter forudgående vurdering af de virkninger, disse projekter kan forventes at få på miljøet, og at vurderingen foretages på grundlag af relevante oplysninger fra bygherren og fra de myndigheder og den offentlighed, der vil kunne berøres af projektet, jf. herved direktivets præambel.*
> *[…]*
>
> *Som det fremgår af sagsfremstillingen, forelå der forud for godkendelsen af 8. juli 1994 et omfattende materiale til belysning af projektets indvirkning på miljøet. Dette materiale var tilvejebragt gennem rapporter, offentlige høringer og ekspertudtalelser, og projektet var gentagne gange blevet drøftet i Folketinget. Senest forelå der i forbindelse med Øresundskonsortiets indstilling af 28. juni 1994 til trafikministeren bl.a. fornyede ekspertudtalelser med målinger, udtalelsen af 20. maj 1994 fra den svenske Vattendomstol og oplysninger om vilkårene for den svenske regerings godkendelser af 16. juni 1994.*
>
> *Under disse omstændigheder finder vi, at der ikke er rimelig grund til at antage, at VVM-direktivets regler ikke var iagttaget, da trafikministeren den 8. juli 1994 godkendte hovedudformning og linieføring for Øresundsforbindelsen og dermed i direktivets forstand meddelte tilladelse til at gennemføre projektet. Dette må gælde, uanset at det internationale ekspertpanel på dette tidspunkt endnu afventede tredimensionale målinger, jf. herved Vattendomstolens udtalelse af 20. maj 1994. Der er herefter ikke grundlag for at tage Greenpeace's påstand om opsættende virkning til følge, for så vidt påstanden er begrundet i tilsidesættelse af EU-retlige regler"* (Understreget her).

Det forhold, at der kan være uklarhed angående fortolkningen af de regler, der påberåbes til støtte for begæringen om opsættende virkning, udgør ikke et tilstrækkeligt grundlag for opsættende virkning, jf. herved UfR 2023, side 4236 Ø (Fælledby-sagen).

Heller ikke i tilfælde, hvor der er anmodet om præjudiciel forelæggelse vedrørende det retlige spørgsmål, som begæringen om opsættende

virkning støttes på – som i denne sag – er der uden videre et "rimeligt grundlag" for den nedlagte påstand.

Højesteret udtalte således også i kendelsen i UfR 1994, side 823, at *"det for så vidt angår tilfælde, hvor det gøres gældende, at afgørelsen er i strid med EF-retten, og hvor den nationale domstol har besluttet at forelægge spørgsmål for EF-domstolen i medfør af EF-traktatens art 177, må antages at følge af EF-retten, at den nationale domstol har beføjelse til at træffe bestemmelse om, at gennemførelsen af afgørelsen skal udsættes, jf. EF-domstolens dom af 19. juni 1990 i sag C-213/89 (Factortame)"* (Understreget her).

Når *"den nationale domstol har beføjelse"* til at tillægge søgsmålet opsættende virkning i forbindelse med en præjudiciel forelæggelse, indebærer det *ikke* en *pligt*, men derimod alene en *mulighed* for dette. Det forudsætter således ifølge Højesteret, at de almindelige kriterier, der blev gennemgået (citatet ovenfor i afsnit 4), er opfyldt.

Denne forståelse af retstilstanden understøttes også af den ovenfor omtalte Højesterets kendelse i Østerild-sagen (UfR 2012, side 2572) og kendelser i UfR 2000, side 1203 og UfR 2002, side 1253 samt senest UfR 2023, side 4236 Ø (Fælledby-sagen).

Alle disse kendelser indebærer det samme: Der skal foretages en foreløbig vurdering af, om der er et rimeligt grundlag for en ugyldighedspåstand. Enten vurderes det, at der er et rimeligt grundlag, hvorved det er overvejende sandsynligt, at der opnås medhold i ugyldighedspåstanden, eller også vurderes det, at der ikke er et rimeligt grundlag, hvorved det er overvejende sandsynligt, at der vil ske frifindelse. Da betingelserne er kumulative, betyder det, at det i den sidstnævnte situation ikke er nødvendigt at gå videre til det andet kriterie om afvejning af skadevirkning for at nå til, at begæringen om opsættende virkning ikke kan tages til følge.

4.3 Risikoen for skade

For at et søgsmål kan tillægges opsættende virkning, skal der – ud over det føromtalte rimelige grundlag for en ugyldighedspåstand – påvises en risiko for *alvorlig* og *uoprettelig* skade. Det er ikke tilstrækkeligt, at der blot påvises en risiko for skade på miljøet.

Dette indebærer som minimum, at Klimabevægelsen må konkretisere og dokumentere, hvilken skade der er tale om, og hvorfor den i givet fald er alvorlig og uoprettelig. Dette er ikke sket, jf. herved afsnit 7.2 nedenfor, hvorfor søgsmålet ikke bør tillægges opsættende virkning.

Højesteret har i UfR 1995, side 634 (Øresundsforbindelse-sagen) bestemt, at opsættende virkning skal tillægges ud fra de kriterier, som følger af EU-Domstolens praksis efter TEUF 279, dersom det – som i denne sag – gælder anfægtelse af en retsakts forenelighed med EU-retten. Dette går rent faktisk videre end krævet af EU-retten, jf. Niels Fenger i *"EU-rettens påvirkning af dansk forvaltningsret"*, Djøf Forlag, 4. udg. 2021, side 58.

Efter disse kriterier gælder, at der – ud over "*begrundet tvivl om gyldigheden af retsakten*" – skal foreligge "uopsættelighed", hvilket indebærer, at den pågældende skal være "*i risiko for at lide et <u>såvel alvorligt som</u> <u>uopretteligt tab</u>*" (understreget her), jf. Niels Fenger i "EU-rettens påvirkning af dansk forvaltningsret", Djøf Forlag, 4. udg. 2021 side 58.

Forfatteren henviser (samme sted, note 28) til bl.a. EU-Domstolens kendelse i C-517/15 P-R, AGC Glass Europe SA m.fl. mod Kommissionen. Det fremgår af kendelsens præmis 45:

> *"I denne henseende bemærkes, således som Kommissionen har anført i det skriftlige indlæg, at det følger af Domstolens faste praksis, at i forbindelse med en anmodning om udsættelse af gennemførelsen af en EU-retsakt er anordningen af den foreløbige forholdsregel, hvorom der er fremsat anmodning, kun begrundet, hvis den pågældende retsakt udgør <u>den afgørende årsag</u> til det påståede <u>alvorlige og uoprettelige tab</u> (Domstolens præsidents kendelse Akhras mod Rådet, C-110/12 P(R), EU:C:2012:507, præmis 44, og Hassan mod Rådet, C-168/12 P(R), EU:C:2012:674, præmis 28, og Domstolens vicepræsidents kendelse EDF mod Kommissionen, C-551/12 P(R), EU:C:2013:157, præmis 41)" (Understreget her).*

Termen *"alvorlig og uoprettelig"* er fast forankret i EU-Domstolens praksis og anvendes i de tilfælde, hvor der er tale om begæringer om foreløbige forholdsregler, altså opsættende virkning, jf. herved allerede EU-Domstolens dom af 9. november 1995 i C-465/93, Atlanta Fruchthandelsgesellschaft mbH m.fl. mod Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft, præmis 51, hvoraf fremgår:

> *"Det andet spørgsmål fra Verwaltungsgericht Frankfurt am Main må herefter besvares med, at en national domstol <u>kun kan træffe bestemmelse om foreløbige forholdsregler i henseende til en national forvaltningsakt, der er udstedt på grundlag af en fællesskabsforordning</u>,*
> *- såfremt den finder, at der er begrundet tvivl om fællesskabsforordningens gyldighed, og den, såfremt spørgsmålet om den anfægtede forordnings gyldighed ikke allerede er blevet forelagt Domstolen, selv forelægger Domstolen dette spørgsmål*
> *- såfremt <u>der foreligger uopsættelighed i den forstand, at de foreløbige forholdsregler er nødvendige for at forhindre, at den part, der begærer dem, risikerer et alvorligt og uopretteligt tab</u>*
> *- Såfremt den tager behørigt hensyn til Fællesskabets interesse*
> *- såfremt den ved sin vurdering af, hvorvidt disse betingelser er opfyldt, respekterer afgørelser fra Domstolen eller Retten i Første Instans, hvorved der er foretaget en prøvelse af forordningens lovlighed, samt kendelser, hvorved der er blevet truffet afgørelse om begæringer om tilsvarende foreløbige forholdsregler på fællesskabsplan" (Understreget her).*

Den nævnte sag drejede sig om, under hvilke omstændigheder en national domstol kunne anordne foreløbige forholdsregler, indtil EU-Domstolen havde truffet afgørelse om en forordnings gyldighed.

Det anførte er senere blevet gentaget af EU-Domstolen, bl.a. i Domstolens dom af 21. februar 1991 i de forenede sager C-143/88 og C-92/89,

Zuckerfabrik Süderdithmarschen AG mod Hauptzollamt Itzehoe m.fl., hvor det af præmis 28 fremgår bl.a.:

> *"Det fremgår således af Domstolens faste praksis, at udsættelse af gennemførelsen af en anfægtet retsakt kun kan anordnes, såfremt der foreligger uopsættelighed, hvilket vil sige, at udsættelsen nødvendigvis skal besluttes og have retsvirkninger, før hovedsagen afgøres, for at undgå, at den begærende part udsættes for et alvorligt og uopretteligt tab"* (Understreget her).

Kriteriet *"alvorligt og uopretteligt tab"* er tillige en fast bestanddel af afvejningen ved begæringer om opsættende virkning i udbudsretten, jf. herved Mette Frimodt Hansen og Kirsten Thorup i *"Standstill og opsættende virkning i udbudsretten"* trykt i UfR 2010B, side 303.

Det gøres gældende, at kravet til karakteren af den skadevirkning, der skal begrunde den opsættende virkning, skal forstås i overensstemmelse med EU-retten, hvorfor skaden skal være *både* alvorlig *og* uoprettelig, jf. bl.a. EU-Domstolens kendelse i C-517/15 P-R, AGC Glass Europe SA m.fl. mod Kommissionen og UfR 1995, side 634.

Ovenstående opfattelse af retstilstanden har Østre Landsret bekræftet ved sin seneste kendelse om opsættende virkning i UfR 2023, side 4236 (Fælledby-sagen).

I denne sag er det Klimabevægelsens bevisbyrde, at påståede skadevirkninger er alvorlige *og* uoprettelige og af en sådan karakter, at de i Anlægsloven forudsatte aktiviteter vedrørende etableringen af perimeteren for fase 2 ikke bør udføres, før domstolene har taget stilling til spørgsmålet om Espoo-høringsreglerne.

Eventuelle skadevirkninger, der ikke kan påvises, *eller* som er påvist, men ikke er væsentlige og uoprettelige, kan ikke medføre opsættende virkning i forhold til de bagvedliggende aktiviteter.

4.4 Bevisbyrde

Det er Klimabevægelsen, der som sagsøger i det hele skal godtgøre, *dels* hvilke konkrete regler Klimabevægelsen mener ikke er overholdt, *dels* grundlaget for, at disse regler må antages ikke at være overholdt, *dels* at Klimabevægelsen derfor skal have medhold i påstandene (et "rimeligt grundlag"), *dels* at manglende opsættende virkning ville indebære en risiko for et såvel alvorligt som uopretteligt tab.

Det er *ikke* By & Havn eller Transportministeriet, der under denne retssag skal godtgøre det modsatte. Der er her ikke tale om, at By & Havn opnår en *"bedre retsstilling […] end enhver anden bygherre"*.

Der kan også henvises til Østre Landsrets kendelse i UfR 2023, side 4236 (Fælledby-sagen), hvor landsretten fandt bl.a., at *"der ikke på det foreliggende grundlag er sandsynliggjort et faktuelt grundlag for, at miljøet risikerer at lide alvorlige og uoprettelige skader"* (Understreget her).

Klimabevægelsens bevisbyrde er *ikke* løftet.

Selv hvis de påberåbte retsakter ved en foreløbig vurdering måtte formodes at være overtrådt, må Klimabevægelsen i tillæg hertil også påvise, at der er fejl eller mangler i forhold til vurderingen af projektets miljømæssige konsekvenser, og at det er mest nærliggende at antage, at projektet indebærer væsentlige og uoprettelige miljømæssige skadevirkninger. For det er disse forhold, der skal begrunde den opsættende virkning – det er navnlig ikke den blotte overtrædelse af et eller flere direktiver.

Der er i forhold til projektets påvirkning af miljø og natur foretaget omfattende undersøgelser, foretaget af særligt sagkyndige, der også indgår som sagens bilag, og projektet er vurderet og godkendt af lovgivningsmagten med inddragelse af flere styrelser og ministerier, der hver især har en særlig forudsætning for at vurdere projektet, navnlig for så vidt angår faktum. Herudover er offentligheden blevet inddraget med mulighed for kommentering af materialet.

Rigtigheden og fuldstændigheden af det faktum, som By & Havn påberåber sig, er således allerede godtgjort én gang under selve lovgivningsprocessen. At det skulle forholde sig anderledes, er i det hele Klimabevægelsens bevisbyrde, når nu sagen verserer for *domstolene*.

Klimabevægelsen skal derfor løfte en overordentlig tung bevisbyrde for at godtgøre, at der består en risiko for en alvorlig og uoprettelig skade. En sådan bevisbyrde er på ingen måde løftet af Klimabevægelsen.

EU-retten, herunder de påberåbte retsakter, forsigtighedsprincippet og effektivitetsprincippet – samt folkeretten, herunder Århus-konventionen, for den sags skyld – ændrer *ikke* ved, hvem der som udgangspunkt har bevisbyrden i civile retssager efter de almindelige danske bevisbyrderegler, jf. fx Revsbech m.fl.: Forvaltningsret, 7. udgave, side 561. Klimabevægelsen har da heller ikke fremlagt praksis, der støtter en sådan retstilstand.

EU-Domstolens dom i sag C-72/12 (Gemeinde Altrip) ændrer ikke på bevisbyrden i denne sag. Dommen fastslår alene, at en sagsøger ikke kan pålægges bevisbyrden for, at en afgørelse havde fået et andet indhold, hvis der ikke var sket en *overtrædelse* af VVM-direktivets høringsregler, dvs. en bevisbyrde for konkret væsentlighed af en høringsfejl. Dommen siger intet om bevisbyrde i øvrigt.

EU-Domstolens dom i C 127/02 (Waddenzee) indebærer heller ikke en ændring af bevisbyrden efter dansk rets almindelige regler. De i dommen fastsatte krav vedrører alene habitatdirektivets regler og retter sig mod de nationale (administrative) myndigheder, der er kompetent til at godkende et projekt – i denne sag er det den lovgivende magt. Dommen fastsætter derimod ikke krav til den *efterfølgende* domstolsprøvelse af pågældende projekt.

Der kan tværtimod henvises til EU-Domstolens dom i C-346/14 (Kommissionen mod Østrig), der viser, at der *også* efter EU-Domstolens praksis gælder et almindeligt princip om ligefrem bevisbyrde. EU-Domstolen fandt her, at Kommissionen ikke havde godtgjort, at en vurdering af et projekts miljøpåvirkning var ufuldstændig eller ukorrekt på grund af en utilstrækkelig analyse heraf, jf. præmis 82.

Det er således Klimabevægelsen, der skal godtgøre, at der er et rimeligt grundlag for påstandene, og at der er risiko for en alvorlig og uoprettelig skade.

Domstolene er efter sædvanlig praksis tilbageholdende med at tilsidesætte bevisvurderinger af skønsmæssig karakter, herunder navnlig for så vidt angår forhold, der beror på sagkyndige vurderinger af faktum, hvilket i helt overvældende grad er tilfældet i denne sag. En tilsidesættelse af vurderingen af miljøpåvirkningerne i denne sag forudsætter, at Klimabevægelsen tilvejebringer et tilstrækkeligt sikkert grundlag herfor. Allerede fordi Klimabevægelsen ikke har tilført sagen *nogen form for bevis*, herunder syn og skøn, som blot kan sandsynliggøre, at de foretagne skridt er forkerte, kan bevisbyrden ikke være løftet.

4.5 Intet grundlag for praksisændring i forhold til opsættende virkning

Klimabevægelsen har tidligere i sin replik anført, at der kan være *"grund til at nuancere udgangspunktet om kun undtagelsesvis at tillægge søgsmål opsættende virkning i sager som nærværende, hvor sagsøgers grundlæggende søgsmålsgrund er hensynet til almenhedens interesse i at hindre miljømæssige skadevirkninger"*.

Der synes herefter at være enighed mellem parterne om, at hvis der skal tillægges opsættende virkning i nærværende sag, så vil det kræve en *ændring* af den gældende retstilstand.

Der er imidlertid *ikke* noget grundlag for at ændre den klare og faste retspraksis om, at opsættende virkning alene kan og bør tillægges undtagelsesvis. Dette understreger den nye kendelse i UfR 2023, side 4236 (Fælledby-sagen) blot.

Der er i denne sag ikke grund til at stille lempede krav til vigtigheden af den interesse, som skal begrunde den opsættende virkning. Om det anførte hensyn til *"almenhedens interesse i at hindre miljømæssige skadevirkninger"* er tilstrækkeligt, må vurderes ligesom i enhver anden sag, idet der allerede efter gældende ret skal foretages en vurdering af omfanget og arten af den skade, som der kan blive tale om, jf. herved også Fælledby-sagen, som også omhandlede natur- og miljøinteresser.

Hverken EU-Domstolens dom i sag C-432/05 ("Unibet-dommen") eller Århus-konventionens art. 9, stk. 4, kan medføre, at de efter dansk ret gældende betingelser for opsættende virkning, som er fastslået bl.a. ved Højesterets kendelser i UfR 1995, side 634, og UfR 2012, side 2572, lempes, herunder navnlig da også Unibet-dommen og Århus-konventionen blev inddraget i sidstnævnte sag.

Det er hverken umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at opnå opsættende virkning efter de gældende betingelser, sml. præmis 82 i Unibet-dommen.

Der er heller ikke grundlag for at antage, at de almindelige krav til opsættende virkning efter dansk ret ikke udgør et tilstrækkeligt og effektivt retsmiddel efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, jf. herved også Højesterets kendelse, optrykt i UfR 2012, side 2572, hvor bestemmelsen også blev påberåbt. Bestemmelsen foreskriver da også alene foreløbige retsmidler, hvor *"dette findes passende"*.

Ved sin kendelse i UfR 2023, side 4236 (Fælledby-sagen) fandt byretten forudsætningsvist, at der var grundlag for at ændre retningslinjerne for adgangen til opsættende virkning i *miljøsager*. Ved den efterfølgende landsretskendelse, hvor byrettens kendelse blevet ophævet, blev det imidlertid fastslået, at det er der *ikke*, og det er der derfor heller ikke i denne sag.

4.6 Opsættende virkning ved lov i strid med dansk lovgivning og internationale konventioner samt Klimabevægelsen påtaleberettigelse

Som anført ovenfor foreligger der – By & Havn bekendt – ikke retspraksis om adgangen til samt i givet fald kriterierne for at tillægge et søgsmål opsættende virkning, når en *lov* påstås ugyldig som følge af, at loven skulle være vedtaget i strid med anden (almindelig) dansk lovgivning eller internationale konventioner.

Efter By & Havns opfattelse kan Espoo-konventionen – selv såfremt landsretten måtte finde, at denne er blevet overtrådt – ikke medføre, at Anlægsloven skal tilsidesættes, og at anlægsarbejderne omfattet af loven ikke kan gennemføres. Derfor kan søgsmålet heller ikke på baggrund heraf tillægges opsættende virkning.

4.6.1 Om Espoo-konventionen

Folkeretten har ikke grundlovskraft, jf. Højesterets dom i UfR 2010, side 1547, og kan derfor ikke medføre, at en *lov* tilsidesættes som ugyldig af en domstol.

Espoo-konventionen, der alene er tiltrådt og inkorporeret i dansk ret inden for grundlovens § 19, er således ikke i sig direkte anvendelig i dansk ret i den forstand, at den kan føre til tilsidesættelse af Anlægsloven og dennes bestemmelser, jf. herved Højesterets dom af 5. december 2005, optrykt i UfR 2006, side 770.

Espoo-konventionen indebærer navnlig ikke nogen indskrænkning af lovgivningsmagtens grundlovsgivne kompetence eller en indskrænkning i forhold til de processuelle regler, der skal iagttages af lovgivningsmagten, for at en lov er lovligt og gyldigt vedtaget.

Hvis landsretten måtte finde, at Espoo-konventionen var overtrådt, må en sådan overtrædelse sanktioneres i folkeretligt regi og ikke gennem

tilsidesættelse af en dansk lov (Anlægsloven), hvilket medfører, at der heller ikke kan anordnes foreløbige retsmidler, som sætter loven midlertidigt ud af kraft. Noget sådant ville være i strid med grundloven.

Hertil kommer, at domstolene ikke i almindelighed har kompetence til at sætte en lov ud af kraft – heller ikke midlertidigt.

I Gyproc-sagen (UfR 1994, side 823H) støttede Højesteret kompetencen på EF-Domstolens dom af 19. juni 1990 i sag C-213/89 (Factortame). Muligheden for, at de nationale domstole kan tillægge søgsmål opsættende virkning i relation til EU-retten, må ses i sammenhæng med principperne om EU-rettens forrang for national lovgivning og direkte virkning i medlemsstaterne, som udspringer af det grundlæggende princip om EU-rettens effektive virkning, hvilket system efterfølgende overordnet blev tiltrådt af Højesteret i Grundlovssagen, gengivet i UfR 1998, side 800, som omhandlede rækkevidden af overførte beføjelser efter grundlovens § 20.

Dette behov for, at de nationale domstole har mulighed for at anordne foreløbige forholdsregler, har ikke støtte i andre regler. Tværtimod fremgår det af grundlovens § 19, at det er regeringen, som handler på rigets vegne i mellemfolkelige anliggender.

Dersom sådanne mellemstatslige regler overtrædes, eller *"der efter en foreløbig vurdering er rimeligt grundlag for påstanden"* om en overtrædelse, er det således ikke et anliggende for de danske domstole. En sådan overtrædelse kan ikke påberåbes ved de danske domstole, og de danske domstole har ikke kompetence til at konstatere og/eller sanktionere overtrædelser af sådanne aftaler og konventioner, hvorfor de danske domstole som det mindre i det mere heller ikke kan anordne foreløbige retsmidler i den sammenhæng.

I øvrigt kan Espoo-konventionens bestemmelser slet ikke påberåbes af Klimabevægelsen, der ikke er rettighedssubjekt efter konventionen og således ikke er "påtaleberettiget" i forhold til håndhævelse af konventionens regler, herunder under denne retssag.

Det tilkommer derimod i givet fald de enkelte kontraherede stater at påtale en overtrædelse af høringsreglerne. Derfor bør indsigelserne i relation til høring af Østersølandene og de påberåbte mangler ved samrådsproceduren med Sverige afvises allerede af denne grund.

Dette understreges da også af, at overtrædelser af Espoo-konventionen sanktioneres gennem tvistreglerne i konventionens artikel 15, herunder ved en eventuel retssag ved Den Internationale Domstol, som alene de enkelte kontraherende stater (og ikke NGO'er mv.) kan anvende.

Klimabevægelsen har som besvarelse af By & Havns opfordring (IIF) oplyst (det vel åbenlyse), at Klimabevægelsen ikke har anlagt sagen på vegne af de svenske myndigheder,...

Synspunktet kan i øvrigt illustreres af, at fx Litauen i sin mail af 30. juli 2021 konkluderer: *"that the project will not have likely significant adverse transboundary impacts on Lithuanian environment*" (…). Dette er udtryk for, at Litauen har en opfattelse af, at de bilaterale forpligtelser mellem Danmark og Litauen er overholdt, hvilket der ses at være enighed om mellem Litauen og Danmark. Det kan ikke forholde sig sådan, at Klimabevægelsen egenhændigt kan gøre gældende, at det modsatte er tilfældet.

Det kan også konstateres, at ingen af de lande, hvis rettigheder Klimabevægelsen mener er tilsidesat, har anmodet Danmark om at indstille Lynetteholm-projektet (hvilket opsættende virkning jo er udtryk for).

Heller ikke Klimabevægelsens henvisning til den "betryggelse om muligheden for domstolsprøvelse", som fremgår af forarbejderne til Anlægsloven, kan føre til, at Klimabevægelsen er påtaleberettiget. Det savner holdepunkter i såvel loven som dens forarbejder, at borgere og organisationer (fx Klimabevægelsen) skulle have en videre adgang til at påberåbe sig bestemmelser, der i almindelighed ikke kan påberåbes af disse.

Reglerne indeholder herudover ikke som anført af Klimabevægelsen sådanne *"individuelle rettigheder for borgerne og civilsamfundsorganisationerne"*, at Klimabevægelsen kan anses for påtaleberettiget. Hvis der var sådanne rettigheder, der kunne påberåbes direkte, ville disse alene kunne påberåbes af borgere og civilsamfundsorganisationer i de lande, som ikke var blevet hørt korrekt – navnlig *ikke* en dansk organisation, der har deltaget i den nationale VVM-proces.

Espoo-høringsreglerne fastsætter rettigheder for *nationalstater*, mens VVM-reglerne fastsætter rettigheder for *den berørte offentlighed*, hvoraf Klimabevægelsen alene falder inden for sidstnævnte kategori.

At en række udenlandske NGO'er har skrevet et brev til Kommissionen (…), indebærer selvsagt ikke, at Klimabevægelsen er påtaleberettiget i nogen henseende.

Af tilsvarende grunde er Klimabevægelsen ikke påtaleberettiget i forhold til de internationale høringsregler i VVM-direktivet og miljøvurderingsloven, i det omfang reglerne blot implementerer Espookonventionen og dermed alene vedrører andre medlemsstaters rettigheder i relation til høring over visse projekter.

VVM-direktivets artikel 11 ændrer ikke herpå. Bestemmelsen fastsætter alene, at den berørte offentlighed efter omstændighederne kan få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af direktivets bestemmelser om *offentlig* deltagelse. Denne mulighed har Klimabevægelsen fuldt ud.

Bestemmelsen i artikel 11 hjemler derimod ikke, at den berørte offentlighed kan påberåbe sig og få prøvet, om den *enkelte medlemsstats* delta-

gelse – på et bilateralt niveau som i denne sag – er i overensstemmelse med direktivet.

Det følger i øvrigt af VVM-direktivets artikel 7, stk. 3, litra a, at der skal ske høring af *"den berørte offentlighed i den medlemsstat, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad"*. Det følger af SMV-direktivets artikel 7, stk. 2, jf. artikel 6, stk. 4, at der skal ske høring af *"de dele af offentligheden, som berøres eller forventes at blive berørt af, eller som har interesse i den beslutningstagning, der er omfattet af dette direktiv, herunder relevante ikke-statslige organisationer, f.eks. sådanne, der fremmer miljøbeskyttelse, og andre berørte organisationer"*.

Det er i den sammenhæng den berørte stat, som er pligtsubjekt i forhold til at sikre sig, at offentligheden i staten har mulighed for at orientere sig om projektet og komme med indsigelser mod projektet. Ud over at Klimabevægelsen ikke er påtaleberettiget på vegne af offentligheden i andre stater, er de sagsøgte dermed heller ikke rette sagsøgte i forhold til klagepunkter fremsat på vegne af offentligheden i andre stater.

EU-Domstolens dom i sag C-263/08 (Djurgården) kan ikke medføre en anden fortolkning, da den alene vedrørte, om en afgørelses lovlighed *overhovedet* kunne anfægtes af en organisation ved domstolene. Dommen indebærer ikke, at organisationer skal kunne anfægte en afgørelse under påberåbelse af regler, som ikke giver de pågældende organisationer rettigheder. Tilsvarende gælder EU-Domstolens dom i sag C-115/09 (Nordrhein Westfalen), der vedrørte påberåbelsen af habitatdirektivets artikel 6.

I EU-regi i øvrigt vil Kommissionen kunne indlede en traktatbrudsprocedure på eget initiativ eller efter klage fra en anden *medlemsstat*, jf. TEUF artikel 258, hvis de internationale høringsregler ikke er overholdt. Heller ikke herefter har Klimabevægelsen som en NGO i oprindelsesstaten påtaleret.

4.6.2 Om miljøvurderingsloven

Først og fremmest bemærkes, at miljøvurderingsloven ikke finder anvendelse på Lynetteholm-projektet, da projektet efter dets karakter er omfattet af miljøvurderingsreglerne i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021.

Særligt i forhold til miljøvurderingsloven bemærkes, at loven ikke kan medføre, at Anlægsloven tilsidesættes som ugyldig, da miljøvurderingsloven alene er på lovsniveau og således ikke kan begrænse lovgivningsmagtens kompetence til at udstede andre (evt. ligefrem modstridende) love eller fastsætte processuelle regler, der skal iagttages af lovgivningsmagten, for at en lov er lovligt og gyldigt vedtaget.

Højesteret tilsidesatte den såkaldte Tvind-lov i UfR 1999, side 841 og fastslog på den måde, at domstolene har en *prøvelsesret* efter grundlovens § 3. I dommen tilsidesatte Højesteret imidlertid en lovbestemmelse som *grundlovsstridig*. Højesteret anførte bl.a.:

> *"Et sådant lovindgreb – der havde som konsekvens, at Tvind-skolerne blev afskåret fra domstolsprøvelse af deres tilskudsberettigelse – er reelt en endelig afgørelse af en konkret retstvist. Efter grundlovens § 3 henhører en sådan afgørelse ikke under lovgivningsmagten, men under den dømmende magt med de deri liggende retsgarantier for borgerne. Højesteret finder derfor, at § 7 i lov nr. 506 af 12. juni 1996 er ugyldig i forhold til Friskolen i Veddinge Bakker som stridende mod grundlovens § 3, 3. pkt."*

Som anført af Jens Peter Christensen og Michael Hansen Jensen i en artikel om Tvind-dommen i UfR 1999B, side 227 var betydningen af dommen: *"Over loven står grundloven, og det er domstolenes opgave at sikre, at dette bliver andet og mere end en tom talemåde. At netop Tvind-sagen skulle blive anledningen til, at Højesteret trådte i karakter, var imidlertid – ud fra en statsretlig synsvinkel – overraskende."*

Hermed understreges omvendt, at domstolene *ikke* har til opgave – eller i øvrigt kompetence til – at påse, at lovgivning i almindelighed er forenelig med anden lovgivning. I tilfælde af konflikt må domstolene nå til et resultat ved hjælp af retsprincipper som lex specialis og lex posterior mv., men domstolene kan ikke i almindelighed sætte lovgivning *ud af kraft*.

Derfor har domstolene heller ikke kompetence til at anordne opsættende virkning og sætte lovgivning *midlertidigt* ud af kraft, uanset hvor meget sikkerhed der i øvrigt måtte være for, at noget lovgivning ikke er i overensstemmelse med noget andet – eller i øvrigt måtte være hensigtsmæssig eller ej, jf. herved til illustration Højesterets helt usædvanlige opfordring til lovgivningsmagten i UfR 2023, side 1575 om at forholde sig til, om konsekvenserne af en lov var "ønskelige".

Derfor kan der ikke tillægges opsættende virkning som følge af den påståede overtrædelse af miljøvurderingsloven – uanset hvor sikkert det i øvrigt måtte være, at reglerne Anlægsloven er i strid med miljøvurderingsloven.

I det følgende vil også miljøvurderingsloven og Espoo-konventionen blive inddraget for det tilfælde, at landsretten måtte finde, at disse – uanset ovenstående betragtninger – *kan* begrunde opsættende virkning.

5. Betydningen af Folketingets behandling af spørgsmålet om påvirkningen af Østersøen og Espoo-høring

Det bør ved afgørelsen af spørgsmålet om opsættende virkning tillægges væsentlig betydning, at Folketinget har vedtaget Anlægsloven, velvidende at der har været debat og uenigheder om, i hvilket omfang Lynetteholm gennem ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten i Øresund kan have skadelige påvirkninger af Østersøen, samt hvorvidt der er foretaget en korrekt Espoo-høring.

Inden folketingsbehandlingen blev projektet og dets miljøpåvirkninger som gennemgået behandlet af flere specialiserede myndigheder samt bragt i offentlig høring, hvor der er indkommet og behandlet et meget omfattende høringsmateriale.

Spørgsmålet om miljøpåvirkninger er blevet debatteret indgående under Folketingets tre behandlinger af lovforslaget til Anlægsloven i maj-juni 2021. Transportudvalget har i forbindelse med behandlingen af lovforslaget fået svar på 194 spørgsmål og fået gennemgang af problemstillingerne af eksterne eksperter, herunder af DHI A/S (herefter: DHI) og af Rambøll Danmark A/S (herefter: Rambøll), der har foretaget bl.a. vurderingerne af påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten, samt af hydrauliker og oceanograf, Morten Holtegaard Nielsen, juridisk professor Peter Pagh m.fl., der har været kritisk over for, om disse vurderinger er korrekte.

De kritikpunkter, som Klimabevægelsen gør gældende, er indgået i det lovforberedende arbejde og er således allerede blevet behandlet indgående af Folketinget, som desuagtet har vedtaget Anlægsloven.

Allerede ved første behandling under 109. møde den 5. maj 2021 anførte fx folketingsmedlem Anne Valentina Berthelsen fra Socialistisk Folkeparti (forhandlingsreferatet, side 100), således bl.a. at *"[v]i har […] nogle problemer med […] vandgennemstrømning, og vi har brug for en sikkerhed for, at der er en nulløsning i det her"*, og *"[d]et synes vi ikke er beskrevet ordentligt"*.

Tilsvarende anførte folketingsmedlem Rasmus Vestergaard Madsen fra Enhedslisten (forhandlingsreferatet fra 109. møde, side 103), at det *"er påvirkningen af […] saltvandstilstrømningen i Øresund og den potentielle katastrofe, som det ville være for økosystemet i Østersøen"*, og at *"[d]et har bl.a. Skåne län problematiseret i ret kraftige vendinger"*.

Videre anførte han bl.a. (forhandlingsreferatet fra 109. møde, side 113):

> *"Da man lavede Øresundsforbindelsen, var det et krav, at man ikke måtte reducere gennemstrømningen af saltholdigt havvand. Derfor skulle man foretage en kompensationsudgravning af 6 mio. m³ havbund. Skåne län har i deres høringssvar kritiseret eller i hvert fald problematiseret konsekvenserne af en mindre saltvandsindstrømning til Østersøen. Og i den forbindelse er der blevet lavet en Espoohøring med svenskerne. Man kan sige, at en mindre saltvandsindstrømning og en påvirkning af Østersøen jo også påvirker Polen, Tyskland, Finland osv. Hvorfor er der ikke foretaget Espoo-høringer med de andre lande omkring Østersøen?"*

Også folketingsmedlem Susanne Zimmer havde indsigelser (forhandlingsreferatet fra 109. møde, side 110):

> *"En blokering af Kongedybet vil medføre enorme miljømæssige konsekvenser for det omkringliggende havmiljø, og det er ikke muligt at afvise de konsekvenser på baggrund af den gennemførte miljøvurdering. Konsekvenserne for Øresunds lavvandede områder og Natura 2000- området ved Saltholm bliver også underspillet i miljøvurderingerne. Der mangler en fyldestgørende analyse af klima- og miljøpåvirkningen ved projektet. […]"*

Under anden behandling (møde 125 den 1. juni 2021) fortsatte debatten, hvor folketingsmedlem Torsten Gejl fra Alternativet anførte følgende bl.a. (ES-8, side 714):

> *"En anden grund til at vente med at vedtage anlægsloven til Lynetteholm er, at anlægget af Lynetteholm ifølge Dansk Hydraulisk Institut vil reducere saltgennemstrømningen gennem Øresund til Østersøen, og derfor burde man efter Alternativets mening lave en høring med landene omkring Østersøen. Dansk Hydraulisk Institut siger, at saltgennemstrømningen bliver reduceret med ¼ pct., men der er videnskabsfolk, f.eks. ph.d. Morten Holtegaard, der siger, at de udregninger er stærkt fejlbehæftede. Tilbage står vi, der ikke ved noget om oceanografi, og vi ved ikke helt, hvad vi skal mene. Til gengæld har Alternativet sendt et brev til landene omkring Østersøen for at høre, om de er interesserede i at blive hørt i forhold til en potentiel reduktion af saltgennemstrømningen i Øresund, og det er der flere lande der er. Det er jo endnu et argument for at sætte lovgivningen på standby."*

Samme kritik fandtes igen hos folketingsmedlem Rasmus Vestergaard Madsen fra Enhedslisten, der anførte følgende bl.a. (…):

> *"De [vores svenske naboer] er yderst kritiske over for konsekvenserne for havmiljøet og den ændrede saltvandsindstrømning til Østersøen, og de har i den forbindelse sagt, at samrådsprocessen om de miljømæssige konsekvenser, jævnfør Espookonventionen, hverken er fyldestgørende eller afsluttet, da de ikke føler sig overbevist om, at de fremlagte modelberegninger og miljøvurderinger er rigtige.*
>
> *Den bekymring er nu også ved at brede sig, og selv om den danske regering slet ikke har ment, at det egentlig var relevant at spørge dem, så har både Finland og Polen nu også selv bedt om yderligere oplysninger om miljøkonsekvenserne af Lynetteholm, mens Litauen sågar har bedt om, at der faktisk startes en samrådsproces med henvisning til Espookonventionen. Samtidig har HELCOM-samarbejdet, som har til formål at skabe et sundt havmiljø i i Østersøen, netop oplyst, at de på deres næste møde, torsdag og fredag i denne uge, altså samme dag, som anlægsloven skal tredjebehandles her i Folketinget, også skal forholde sig til Lynetteholm og dens konsekvenser."*

Et flertal i Folketinget var imidlertid betrygget af de undersøgelser af bl.a. miljøpåvirkninger og procedurer, der var gennemført inden og i forbindelse med vedtagelsen af Anlægsloven.

Landsretten kan således lægge til grund, at Folketinget inden vedtagelsen af Anlægsloven har været bekendt med de konkrete indsigelser, som Klimabevægelsen også forfægter under denne sag, herunder vedrørende påvirkningen af Østersøen og bekymringerne fra de svenske myndigheder.

Folketinget har imidlertid – uagtet indsigelser om en mulig skade på Østersøen og manglende overholdelse af Espoo-høringsreglerne – ved-

taget Anlægsloven. Som det fremgår ovenfor, har Folketingets medlemmer kendt til alle problemstillingerne i detaljer.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at fx Espoo-høringsreglerne og VVM-reglerne er procedureregler, som ikke berøver den kompetente myndighed muligheden for at meddele tilladelse til noget, som rent faktisk måtte have en miljøpåvirkning.

Det afgørende er "blot", at beslutningen i givet fald træffes på oplyst grundlag. Dette søgsmål – og in concreto prøvelsen af spørgsmålet om opsættende virkning – må således ikke "ad bagvejen" berøve Folketinget den kompetence, som Folketinget havde til – på oplyst grundlag – at vedtage anlæggelsen af noget, som har en miljøpåvirkning.

Dersom der således i de nævnte indsigelser ligger, at der er en usikkerhed – i en eller anden udstrækning – i forhold til vurderingen af projektets påvirkning af miljøet og overholdelsen af høringsreglerne, har Folketinget vurderet, at denne usikkerhed ikke var tilstrækkelig til, at Anlægsloven ikke burde vedtages.

Landsretten bør derfor ikke på baggrund af *samme indsigelser* komme frem til, at søgsmålet tillægges opsættende virkning, og dermed at Anlægsloven ikke skal have virkning som fastsat af Folketinget.

Opsættende virkning ville i den situation i realiteten indebære, at landsretten har foretaget en prøvelse af den *politiske* afvejning af, om hensynene bag Anlægsloven er så tungtvejende, at Anlægsloven bør gennemføres trods indsigelserne om påvirkningen af miljøet og utilstrækkelig Espoo-høring, og tilsidesætter denne. Dette er imidlertid Folketingets enekompetence.

Miljøvurderingsreglerne, herunder Espoo-høringsreglerne, har som sagt ikke til formål at *forhindre* miljøpåvirkninger, men har alene til formål at sikre, at sådanne påvirkninger vedtages på oplyst grundlag. Der er ikke under retssagen fremkommet nye oplysninger om påvirkningen af miljøet ved den ændrede vandgennemstrømning og salttransport eller Espoo-processen, der kan danne grundlag for en konklusion om, at Folketingets afvejning og vedtagelsen af Anlægsloven er foretaget på et utilstrækkeligt og uoplyst grundlag.

Det indebærer i øvrigt også, at det ikke er korrekt, at høringsprocessen lider "uoprettelig og fuldstændig skade" ved, at beslutningstagerne (Folketinget) ikke har kunnet inddrage input, som er fremkommet gennem høring. Som det fremgår, har Folketinget været bekendt med alle indsigelser, herunder fra svenske myndigheder, jf. herved fx folketingsmedlem Rasmus Vestergaard Madsens (EL) udtalelser under første behandling.

Det forekommer også usandsynligt, at yderligere Espoo-samråd *før* Anlægslovens vedtagelse ville have medført, at Lynetteholm-projektet blev tilpasset eller endda slet ikke vedtaget, allerede fordi Espoo-samrådene *efter* Anlægslovens vedtagelse ikke har medført en tilpasning af projektet eller en ændring af loven.

Der er heller ikke ved de efterfølgende Espoo-samråd grundlæggende kommet noget frem, som ikke har været inddraget i behandlingen af lovforslaget og debatten i den forbindelse.

Deltares' rapport af 13. maj 2022 (…), der er fremkommet efter Anlægslovens vedtagelse i juni 2021, har ikke givet lovgivningsmagten anledning til at ændre Lynetteholm-projektet, selvom projektet – i øvrigt – blev tilpasset i forhold til indstilling af klapningen i Køge Bugt ved den efterfølgende politiske aftale af 31. maj 2022 (…).

Landsretten bør således alene komme frem til, at der er et rimeligt grundlag for de nedlagte påstande, hvis landsretten finder, at der forekommer sådanne nye, væsentlige oplysninger, at landsretten lægger til grund, at Anlægsloven *ikke ville være vedtaget*, hvis disse oplysninger var fremkommet inden vedtagelsen af loven. Dette er ligeledes Klimabevægelsens – tunge – bevisbyrde, og denne bevisbyrde er ikke løftet, allerede fordi der slet ikke foreligger sådanne nye væsentlige oplysninger, som ikke allerede er indgået i lovgivningsarbejdet.

6. Det "rimelige grundlag" for opsættende virkning – reglerne om international høring i miljøvurderingslovens § 38, VVM-direktivets artikel 7-8a og Espoo-konventionens artikel 2-7

Det gøres overordnet gældende, at der efter en foreløbig vurdering ikke foreligger et rimeligt grundlag for Klimabevægelsens påstande, hvorfor der ikke kan meddeles opsættende virkning. Det er Klimabevægelsen, som har bevisbyrden for, at der er et sådant rimeligt grundlag, og denne bevisbyrde er ikke løftet.

Vedtagelsen af Anlægsloven og anlægget af Lynetteholm samt myndighedernes forudgående behandling af sagen *er* således sket i overensstemmelse med forskrifterne om international høring i VVM-direktivets artikel 7-8a og Espoo-konventionens artikel 2-7. For alle tilfældes skyld gøres det tilsvarende gældende i forhold til miljøvurderingslovens § 38. Heller ikke det folkeretlige "no harm-princip" er tilsidesat.

Espoo-høringsreglerne har heller ikke til formål at forhindre miljøpåvirkninger, men har, ligesom EU-miljøreglerne, alene til formål at sikre, at sådanne påvirkninger vedtages på oplyst grundlag. Det materiale, der har tilgået Folketinget, herunder miljøvurderinger, opfylder kravene hertil, og hvis enkelte dokumenter ikke måtte gøre dette, er det konkret uvæsentligt.

Selv hvis disse regler var overtrådt, ville det ikke kunne føre til, at Klimabevægelsen får medhold i sine påstande, hvorfor der allerede af den årsag ikke er et "rimeligt grundlag" for at opnå medhold i påstandene. Der foreligger således bl.a. ikke væsentlige mangler uden tilstedeværelse af tertiære momenter.

By & Havn gør under denne sag tilsvarende gældende, at landsretten, allerede fordi der efter en foreløbig vurdering *ikke* foreligger et rimeligt grundlag for de nedlagte påstande, bør afslå anmodningen om opsæt-

tende virkning, jf. herom ovenfor i afsnit 4.2. Der henvises til Højesterets kendelse, trykt i UfR 1995, side 634 (Øresundsforbindelse-sagen), hvor flertallet afslog at meddele opsættende virkning *alene* under henvisning til, at der efter en forudgående foreløbig vurdering ikke var et rimeligt grundlag for påstanden om ugyldighed – dvs. uden foretagelse af en afvejning.

By & Havn gør overordnet i forhold til Espoo-høringsreglerne for det *første* gældende, at Klimabevægelsen ikke er påtaleberettiget, for så vidt angår overholdelsen af høringspligten i relation til de grænseoverskridende vurderingsprocedurer, jf. herved også bemærkningerne i afsnit 4.6 ovenfor.

Det er herudover for det *andet* By & Havns overordnede opfattelse, at reglerne om notifikation, høring af og samråd med andre stater i henhold til de påberåbte retsakter under alle omstændigheder er fuldt ud iagttaget. Sverige er således blevet inddraget i det omfang, det var nødvendigt efter reglerne, mens der ikke bestod en pligt til at inddrage de øvrige lande i Østersøen (herefter: "Østersølandene").

By & Havn gør overordnet *for det tredje* gældende, at dersom der kan konstateres en manglende iagttagelse af høringsreglerne, herunder i relation til samrådsproceduren med Sverige, kan dette under hensyntagen til reglernes karakter og den konkrete uvæsentlighed for Anlægslovens indhold og vedtagelse ikke føre til Anlægslovens ugyldighed, eller at arbejderne i medfør af loven ikke kan udføres. Klimabevægelsen kan derfor ikke få medhold i sine påstande på baggrund af disse bestemmelser, og søgsmålet kan derfor på den baggrund heller ikke tillægges opsættende virkning.

Der henvises ligeledes til Transportministeriets anbringender herom.

By & Havns anbringender uddybes i det følgende:

6.1 Notifikationspligt

Klimabevægelsen har overordnet gjort gældende, at *"Danmark har tilsidesat sin notifikationspligt, idet Danmark kun afgav notifikation over for Sverige, selv om det ikke med sikkerhed kunne udelukkes, at projektet havde grænseoverskridende virkning i forhold til alle Østersølandene"*.

Heroverfor gøres det overordnet gældende, at notifikationspligten efter VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, Espoo-konventionens artikel 3, stk. 1-2, og miljøvurderingslovens § 38, stk. 1 og 4, *ikke* er tilsidesat.

Sverige blev notificeret allerede den 4. oktober 2019 (…), hvorfor en *eventuel* notifikationspligt i forhold til Sverige allerede på dette tidspunkt var opfyldt, jf. nærmere herom i afsnit 6.3. Det er dog By & Havns opfattelse, at der ikke var en pligt hertil efter Espoo-høringsreglerne, og at inddragelsen af Sverige er sket af hensyn til "godt naboskab".

Herefter er spørgsmålet, om der bestod en notifikationspligt i forhold til Østersølandene.

Der kan bestå en notifikationspligt, hvis et land, der kan forventes at blive berørt, men som ikke berøres væsentligt, anmoder om at modtage oplysninger, jf. VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, og Espoo-konventionens artikel 3, stk. 7.

Myndighederne fra Polen og Litauen har bedt om oplysninger (…) og har modtaget bl.a. et fact sheet (…) samt en engelsk udgave af Rambølls "ikke-teknisk beskrivelse af projektet" (…). Både de polske og litauiske myndigheder oplyste senere, at der ikke var anledning til at gennemføre en Espoo-procedure (…).

De relevante myndigheder fra Rusland, Finland, Estland, Letland og Tyskland er blevet oplyst om projektet (…), hvoraf Finland oplyste, at der ikke var anledning til yderligere (…). De øvrige lande har ikke fundet anledning til at komme med bemærkninger, bede om oplysninger eller i øvrigt indlede en tvist om projektet, jf. Espoo-konventionens artikel 15.

Inden anmodningerne om oplysninger om projektet fremkom, forelå der *ikke* nogen pligt til at notificere Østersølandene.

Hvis der ikke foreligger en anmodning, er det afgørende for, om der består en notifikationspligt over for et andet land, således, om et projekt må *"antages at have en mærkbar skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænserne"* (*"significant adverse transboundary impact"* i den engelske udgave), jf. herved Espoo-konventionens artikel 3, stk. 1.

I VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, og miljøvurderingslovens § 38, stk. 1, anvendes udtrykket *"væsentlig indvirkning på miljøet"*. Kriteriet er efter By & Havns opfattelse det samme, dvs. *"en mærkbar skadevirkning på miljøet"*, da bestemmelserne i VVM-direktivet og miljøvurderingsloven er baseret på Espoo-konventionens høringsregel.

Det er i sig selv ikke afgørende, om (hav)miljøet må antages at kunne påvirkes, men derimod om der sker en mærkbar skadevirkning.

Det gøres gældende, at etableringen af Lynetteholm ikke indebærer en *"mærkbar skadevirkning på miljøet"* (eller en *"væsentlig indvirkning på miljøet"*) i andre lande, jf. nærmere herom nedenfor, hvorfor der *ikke* bestod nogen notifikationspligt. Klimabevægelsen har *ikke* godtgjort, at det modsatte er tilfældet.

Der er tilstrækkelig sikkerhed for, at Lynetteholm ikke indebærer en *"mærkbar skadevirkning på miljøet*", og ikke enhver "videnskabelig usikkerhed" kan bevirke, at der skulle ske notifikation. Forsigtighedsprincippet kan ikke føre til et andet resultat.

Der er ligeledes i tilstrækkelig grad inddraget hensyn til eventuelle kumulative virkninger i forhold til andre projekter. Der henvises til bl.a. tillægget af 30. marts 2021 (…), hvor der foretaget en samlet vurdering

af kumulative påvirkninger af det samlede projekt i forhold til andre projekter (fx Havvindmølleprojekt Nordre Flint i Øresund, jf. afsnit 7 i tillægsnotatet "Påvirkninger fra det samlede projekt" (…). Der er ikke en pligt til at tage højde for projekter, der ikke er vedtaget, og hvis karakter, størrelse og placering endnu ikke er kendt.

Notifikationspligten er i øvrigt "subjektiv", idet oprindelsesstaten (Danmark) skal have vurderet og således være bekendt med, at det pågældende projekt kan medføre væsentlige grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Der henvises fx til formuleringen *"Konstaterer en medlemsstat [..]"*, jf. VVM-direktivets artikel 7, stk. 1. Det er således, i første række, oprindelsesstatens vurdering, der er afgørende for, om den har en notifikationspligt over for andre stater (medmindre andre stater anmoder om at blive notificeret).

Det forhold, at nogle svenske myndigheder har ytret, at myndighederne ønsker afværgeforanstaltninger i forhold til påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten gennem Øresund, er ikke ensbetydende med, at denne påvirkning er væsentlig.

EU-Domstolens dom i sag C-392/96, herunder præmis 66, som Klimabevægelsen henviser til, er uden betydning for denne sag, da problemet i den pågældende sag var, at Irland i forhold til VVM-reglernes anvendelse havde fastsat grænseværdier for nogle projekter, der kun tog hensyn til projekternes dimensioner, men som ikke inddrog hensyn til projekternes art eller placering – dvs. *ikke* et spørgsmål om den transnationale høringsforpligtelse i VVM-direktivets artikel 7. VVM-direktivets artikel 7 blev i øvrigt først fastsat ved direktiv 97/11/EC af 3. marts 1997, mens sag C-392/96 blev anlagt 5. december 1996.

Klimabevægelsen påberåber sig alene påvirkningen af *vandgennemstrømningen* og *salttransporten* til støtte for, at Espoo-konventionens artikel 3, stk. 1, VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, og miljøvurderingslovens § 38, stk. 1, er overtrådt.

Det er i den forbindelse ikke korrekt, at *"[i]nternationale ekspertpaneler, Vattendomstolen og de danske myndigheder […] tidligere [var] enige om, at enhver blokering [af vandgennemstrømningen] er væsentlig på grund af den særlige følsomhed af havmiljøet i Østersøen"*, som anført af Klimabevægelsen. De andre projekter, som har indebåret blokering af vandgennemstrømning og salttransporten samt afstedkommet en Espoo-proces, har haft en helt anden og mere omfattende påvirkning, jf. herved også afsnit 6.1.4 nedenfor.

Hverken Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen eller af salttransporten indebærer, at der bestod en notifikationspligt. Dette var Miljøstyrelsens og Trafikstyrelsens vurdering efter møder den 11. september 2019 og 7. september 2020 (…), hvilket blev bekræftet af de detaljerede undersøgelser (…).

Klimabevægelsen har i alle tilfælde ikke fremlagt noget, der understøtter, at man på vurderingstidspunktet vidste eller burde vide, at miljøet i

alle Østersølandene vil blive berørt. De sagsøgte må i et vist omfang kunne handle i tillid til den tekniske rådgivning, som de rekvirerer.

Det bemærkes, at den … fremlagte svenske dom… ingen betydning har for sagen, allerede fordi det er en svensk dom uden præjudikatværdi i Danmark. Men herudover vedrører den ikke et spørgsmål om Espoo-høring, ligesom påvirkningen af vandgennemstrømningen i Øresund heller ikke var et tema i sagen.

Påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten uddybes i det følgende:

6.1.1 Påvirkning af vandgennemstrømningen og salttransporten

Lynetteholm indebærer som gennemgået en opfyldning ved land i Københavns Havn, der har som afledt konsekvens, at tværsnittet for vandstrømning i Øresund indsnævres helt lokalt. Med andre ord skal vandstrømningen ledes øst om det område, hvor Lynetteholm etableres. Herved sker der en (meget lille) påvirkning af vandgennemstrømningen, hvorved der relativt set kan løbe mindre vand igennem Øresund end tidligere (en såkaldt blokeringseffekt).

Klimabevægelsens synspunkt i denne sag er, at Lynetteholm medfører væsentlig blokeringseffekt i forhold til vandgennemstrømningen til og fra *Østersøen*, og at dette sammen med påvirkningen af salttransporten medfører væsentlige skadevirkninger på klimaet, naturen og miljøet.

DHI har i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm-projektet vurderet, at Lynetteholm alene har en påvirkning af vandgennemstrømningen i *Øresund* på 0,25 % (en såkaldt "blokeringsfaktor", når Lynetteholm er etableret i sin *helhed*, jf. herved miljøkonsekvensrapporten (…).

Dette udgør en *uvæsentlig* påvirkning af vandgennemstrømningen i forhold til Øresund og indebærer ingen skadevirkninger.

Påvirkningen af vandgennemstrømningen er vurderet på baggrund af omfattende studier, der er mundet i bl.a. DHI's tekniske baggrundsrapport nr. 1 af november 2020 med hydrauliske undersøgelser på 434 sider (…), jf. herom i afsnit 6.1.2 nedenfor. DHI havde allerede inden denne rapport foretaget flere undersøgelser vedrørende Lynetteholm, der viste en blokering i den størrelsesorden.

Det er væsentligt at have for øje, at Øresund blot er ét af tre bælter, hvor vand og salt til Østersøen kan strømme igennem. Alene ca. 27 % af vandgennemstrømningen til Østersøen sker gennem Øresund, mens den øvrige vandgennemstrømning på ca. 73 % sker gennem Storebælt og Lillebælt (…).

Blokeringsfaktoren i forhold til den samlede vandgennemstrømning til *Østersøen* som følge af Lynetteholm kan på den baggrund skønsmæssigt opgøres til blot ca. 0,07 % (…).

Dette udgør en uvæsentlig påvirkning af vandgennemstrømningen til *Østersøen* og indebærer ingen skadevirkninger.

Efter Klimabevægelsens synspunkter kunne man foranlediges til at tro, at Lynetteholm placeres på det sted i tværsnittet ved Øresund, hvor Øresund er særligt dybt.

Imidlertid er den "fordybning", hvor Lynetteholm placeres (Kongedybet), blot en mindre fordybning af flere fordybninger i det pågældende tværsnit. De øvrige fordybninger (Hollænderdybet og Lommabugten) er bredere og dybere, ... Herudover er der end ikke taget højde for Lillebælt og Storebælt, hvorigennem størstedelen af vandgennemstrømningen til og fra *Østersøen* som anført sker (…).

Påvirkningen af vandgennemstrømningen har i øvrigt ikke i sig selv – dvs. den blotte ændring af, hvor store mængder vand der strømmer igennem Øresund samt til og fra Østersøen – nogen skadelig virkning på miljø og natur i Østersøen samt klimaet generelt.

Rambøll har i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der enten ingen påvirkning af vandgennemstrømningen var, eller at påvirkningen højest var ubetydelig (…).

By & Havn forstår det da også således, at det alene er påvirkningen af salttransporten og dermed saltbalancen i Østersøen, som Klimabevægelsen mener indebærer egentlige skadevirkninger i forhold til miljø og natur.

Vandgennemstrømningen gennem de danske stræder, herunder Øresund, sikrer, at der bringes saltvand til Østersøen, der ellers får tilført fersk vand via floder i Østersølandene.

Sammenhængen mellem vandgennemstrømningen i Øresund og saltbalancen i Østersøen er nærmere beskrevet i DHI's tekniske baggrundsrapport nr. 1, side 255 (…), hvor følgende fremgår bl.a.:

> *"Ferskvandstilførslen fra floderne med udmunding i Østersøen medfører at der vil være en nettoudstrømning af vand fra Østersøen. Saltbalancen bliver derfor opretholdt i forbindelse med saltvandsindbrud, hvor enkeltstående hændelser tilfører Østersøen større mængder salt. En anden vigtig mekanisme er den vertikale cirkulation i Øresund, hvor tunge bundstrømme rettet mod Drogdentærsklen skaber et højt saltholdighedsniveau i de dybere render, som kan skubbes ind i Østersøen i perioder med længerevarende kraftig sydgående strøm. Samlet set sikrer disse hændelser en import af salt, som hen over et år vil kompensere for tabet skabt af nettoudstrømningen af brakvand fra Østersøen."*

Der kan supplerende henvises til miljøkonsekvensrapporten, side 195 (…):

> *"Der er hyppigt lagdeling i Øresunds dybere render og i Kattegat, fordi vandet i Kattegats dybereliggende lag har et saltindhold, og dermed en densitet, næsten som i de store oceaner (30- 35 psu), mens vandet i Øster-*

søen er lettere brakvand med et lavere saltindhold på grund af den store tilførsel af ferskvand fra floder med udløb i Østersøen. Lagdelingen bevirker, at der ofte er en relativ fersk nordgående overfladestrøm og en saltholdig sydgående bundstrøm. Lagdelingen i Øresund fastholdes yderligere af Drogdentærsklen, som virker hæmmende på den tunge bundstrøm og transporten af salt til Østersøen. Nettostrømmen i Øresund er nordgående på grund af vandtilførslen fra floderne med udmunding i Østersøen, idet Øresund, Storebælt og Lillebælt er eneste udløb fra Østersøen. Transporten af salt til Østersøen finder primært sted ved saltvandsindbrud, dvs. hændelser hvor der gennem længere tid presses vand fra Kattegat igennem Øresund henover Drogdentærsklen."

I forbindelse med miljøvurderingen af Lynetteholm-projektet er der gennemført komplicerede beregninger for ændringen af salttransporten ind og ud af *Øresund*. Beregningerne viser, at salttransporten reduceres med op til blot 0,21-0,23 % (…).

Det er i DHI's notat af 12. april 2021, der blev udarbejdet til brug for Espoo-samrådet med Sverige den 22. april 2021, nærmere beskrevet, hvordan Lynetteholms blokering hænger sammen med salttransporten i Øresund i øvrigt, herunder følgende bl.a. (…):

"Lynetteholm er en opfyldning ved land, som har som afledt konsekvens at strømningstværsnittet i Øresund indsnævres helt lokalt. Indsnævringen indebærer en lokal forøgelse af strømningsmodstanden og dermed en svag dæmpende effekt på dynamikken, som giver sig udslag i den beregnede blokering. For at ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen kræves, at projektet har en egentlig tærskelvirkning, og det har Lynetteholm projektet ikke. Hollænderdybet øst for Middelgrunden er både dybere og bredere end Kongedybet og vil derfor forsat lede salt i retning mod Østersøen. De styrende strømningstværsnit for udvekslingen af salt og vand mellem Østersøen og Kattegat, vil derfor forsat udgøres af Drogdentærsklen. Vurderingen er derfor helt generelt, at Lynetteholm ikke vil ændre på hyppigheden og mængden af saltvandsindbrud til Østersøen."

I forhold til Klimabevægelsens opfordring (…) oplyses, at forskellen på reduktionen af vandgennemstrømningen, henholdsvis salttransporten skyldes, at der er variationer i saltholdigheden over dybde (…), og at der derfor ikke er et 1:1 transportforhold i mængden af vand og salt, som udveksles.

En reduktion af salttransporten gennem Øresund med op til 0,23 % vil ikke føre til, at der kan moniteres en påvirkning på saltniveauerne i Østersøen (saltholdigheden), da der er tale om så små ændringer i saltmængder, og der vil heller ikke være målbare effekter på miljøet og naturen i Østersøen.

Påvirkningen af saltholdigheden har alene lokal karakter. Der kan henvises til bl.a. den tekniske baggrundsrapport nr. 1 (…), hvor følgende fremgår på side 9 (…) bl.a.:

"Modelberegningerne viser at årsmidlet saltholdighed vil forøges med cirka 1 ‰ 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 ‰ nærmest opfyldningen, som gradvist aftager til nul på strækningen forbi Prøvestenen og ned til Amager Strandpark." (Understreget her).

Den lokale ændring af saltholdighed er illustreret på figur 6-75 (…), figur 6-80 (…) og figur 6-85 (….) i baggrundsrapporten (…).

Rambøll vurderede som anført ovenfor, at påvirkningen som følge af ændringen af *saltholdigheden* enten var ubetydelig, eller at der slet ikke var nogen påvirkning (…).

Hydrauliker og oceanograf Morten Holtegaard Nielsens kritik af DHI's beregninger i artiklen … giver ikke grundlag for at tilsidesætte DHI's og Rambølls vurderinger, allerede fordi der blot er tale om en nyhedsartikel, og da grundlaget for Morten Holtegaard Nielsens vurderinger ikke kan efterprøves.

Morten Holtegaard Nielsen har – By & Havn bekendt – ikke foretaget beregninger selv, ligesom han – By & Havn bekendt – heller ikke har de fornødne redskaber hertil. Hertil kommer, at hans indsigelser er udokumenterede. Morten Holtegaard Nielsens "skøn" om, at *"2-5 procent af Øresunds hidtidige saltindstrømning blokeres af Lynetteholm"*, kan således ikke tillægges nogen betydning.

Herudover var Folketinget bekendt med Morten Holtegaard Nielsens kritik inden vedtagelsen af Anlægsloven, hvorfor der heller ikke er tale om de førnævnte nødvendige nye væsentlige oplysninger.

Klimabevægelsen har anført, at DHI's oplysning i den tekniske baggrundsrapport om, at Lynetteholms blokeringsfaktor på 0,25 % i forhold til vandgennemstrømningen ligger inden for usikkerhedsspændet for blokeringsfaktoren af Øresundsforbindelsens nulløsning (…), ikke er baseret på retvisende oplysninger, idet Klimabevægelsen henviser til en rapport fra januar 2000 om blokeringsfaktoren forbundet med Øresundsforbindelsen, udarbejdet af DHI og LICengineering A/S (…).

DHI's oplysninger i den tekniske baggrundsrapport er baseret på en senere rapport, som DHI og LICengineering A/S udarbejdede i december 2002 ("reference 1"). Der ses ikke noget grundlag for, at DHI skulle have anvendt tal fra den næsten tre år ældre rapport (…), og Klimabevægelsen har da heller påvist – eller blot sandsynliggjort – nogen fejl i så henseende.

Den fremlagte Activity Time Resources nr. 8 af 5. marts 2020 (…) fra DHI er ikke udtryk for, at DHI oprindeligt havde vurderet, at Lynetteholms påvirkning var "kritisk" i en miljømæssig forstand, herunder at påvirkningen af Østersøen gennem ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten var "kritisk". Ordet "kritisk" i ATR'en skal forstås som "vigtig" og relaterer sig til, hvad der blev accepteret i forbindelse med anlæg af Øresundsforbindelsen, hvilket også fremgår af ATR'en. Der er således tale om, at påvirkningen var "kritisk" på en så-

dan måde, at påvirkningen efter DHI's opfattelse burde undersøges nærmere.

Det forhold, at Activity Time Ressources nr. 8 af 5. marts 2020 (…) og et forudgående notat om undersøgelsesmuligheder (…) har henvist til muligheden for at vurdere en nulløsning, indebærer ikke, at DHI oprindeligt vurderede, at der var behov herfor.
…

6.1.2 Nærmere om DHI's beregninger

Det gøres gældende, at DHI's vurderinger af de hydrologiske forhold, herunder påvirkningen af vandgennemstrømning og saltransporten, er retvisende og korrekte.

Den blokeringsfaktor, der er opgjort af DHI, er udtryk for, hvor meget systemets dynamik ændres som følge af Lynetteholm.

Blokeringsfaktoren er fastsat ud fra den akkumulerede, gennemsnitlige forskel på vandgennemstrømningen henholdsvis nettosalttransporten med og uden projektet på tværs af forskellige situationer. Der er tale om en "relativ" tilgang, hvor der foretages en sammenligning af vandgennemstrømningen, henholdsvis salttransport i en modellering for et baseline-scenarie (status quo) og for et projekt-scenarie. Dette er opgjort ved en simulering over et fuldt kalenderår.

Som det ses på figur 6-131, 6-132, 6-133, 6-134 og 6-136 på side 246-248 i DHI's baggrundsrapport (…), indebærer en sådan tidsmæssig længde af blokeringsberegningerne, at der opnås et mere stabilt estimat for blokeringsfaktoren end ved kortere perioder. Efter 5 måneder ses det, at blokeringsfaktoren – dvs. den relative difference mellem baseline-scenariet og projekt-scenariet – er stabiliseret. På den baggrund er der foretaget en opgørelse af blokeringsfaktoren.

De udsving, der måtte være i løbet af året, og som kan have forskellig betydning i de to scenarier, indgår således også i den opgjorte blokeringsfaktor. Dette mindsker eventuelle usikkerheder markant, og derfor indgår håndteringen af en eventuel usikkerhed i selve den metode, der er anvendt. Det har derfor heller ikke være relevant at opgøre et selvstændigt usikkerhedsspænd udover beregningerne.

Det videnskabelige grundlag for vurderingen af Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen og salttransporten i et vist omfang adskiller sig fra grundlaget for vurderingen af påvirkningen af vandgennemstrømningen ved Øresundsforbindelsen og Storebæltsbroen.

Alle projekterne har anvendt komplicerede modeller til at udregne påvirkningen, men modellerne kan variere på en lang række parametre, og der er med tiden og den bedre teknologi udviklet modeller, der kan foretage en mere præcis beregning af påvirkningen.

Modellerne til brug for beregning af blokeringen af vandgennemstrømningen fra Lynetteholm og Øresundsforbindelsen er begge anvendt "re-

lativt" (…). Ved Øresundsforbindelse-modellen blev blokeringsberegningerne foretaget i begge scenarier over 72 døgn …, mens Lynetteholm-modellen som gennemgået blev gennemført for et fuldt kalenderår (dvs. fem gange så lang), således at alle sæsonvariationer er inkluderet (…).

Det er DHI's – og By & Havns – opfattelse, at beregningerne af blokeringsfaktoren er retvisende og korrekte uden tillæg af et "usikkerhedsspænd". Det er Deltares, der har inddraget opgørelsen af et egentligt og særskilt "usikkerhedsspænd" som "more reasonable" (…), jf. nærmere herom i afsnit 6.1.5.

Det forhold, at der *kan* være mulige forbedringer til beregningerne og forudsætningerne – hvilket der i sagens natur altid kan være – indebærer ikke, at modellen har været utilstrækkelig eller ikke retvisende.

6.1.3 Nærmere om påvirkning af natur, miljø og klima

Som gennemgået ovenfor vil ændringen af vandgennemstrømningen samt saltransporten i Øresund enten ingen eller blot en ubetydelig påvirkning have af natur, miljø og klima.

Baggrunden herfor er nærmere uddybet i bl.a. Trafikstyrelsens *"Sammenfattende redegørelse – Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, temarapport for uddybning af sejlrende og klapning samt supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm"* af 14. maj 2021 (…), der blev oversendt til Folketingets Transportudvalg samme dag (…).

Heraf fremgår følgende bl.a. (…):

> *"Havmiljøet i Øresund og Østersøen er generelt præget af fluktuerende indhold af ilt og salt og temperaturen varierer hen over året. I den tekniske baggrundsrapport om hydrauliske forhold, ses eksempler på perioder i balance, perioder med saltvandsindbrud og perioder med tab af salt, og det ses at variationen i saltholdighed varierer fra under 10 PSU til over 20 PSU i yderpunkterne.*
>
> *Den tilstedeværende flora og fauna er således tilvænnet forhold med skiftende temperatur, salinitet og iltindhold, og det vurderes derfor, at de afledte effekter af den ændrede hydrografi ikke påvirker tilstedeværende arter af flora og fauna, og det vurderes som i miljøkonsekvensrapporten, at effekten af ændring af strømforhold for bundvegetation og bundfauna, fisk og fugle er lille.*
>
> *Det er alt i alt vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen i Øresund, ikke foringer overfladevandområderne Øresund Nord, Køge Bugt og Østersø, da der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand."*

Det af Klimabevægelsen anførte om Lynetteholms påvirkning af klima, havmiljø, Østersøens økologiske systemer samt vækst af blågrønne alger som følge af ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten er udokumenteret og bestrides.

Der foreligger intet grundlag for at fastslå, at ændringen af vandgennemstrømningen skulle påvirke mængden af planter, herunder ålegræs, i Østersøen. Klimabevægelsen har end ikke fremlagt bilag til støtte for disse postulater.

Det bemærkes dog, at ålegræs er tilpasset saltvand, men kan tåle relativt lave saliniteter (4-5 ‰). I Østersøen forekommer ålegræs helt op til Ålandsøerne og det sydlige Finland (…). *I det omfang* saltholdigheden måtte ændre sig i Østersøen af nogen betydning overhovedet, vil der formodentlig blot ske forskydninger i artssammensætningen af planterne, men der er ikke grundlag for at antage, at den samlede planteproduktion eller lagring af CO2 vil ændre sig nævneværdigt.

Klimabevægelsen har …, at *"en standardafvigelse af saltholdighed kan benyttes som mål for følsomheden"*, og anført, at et *"økosystem responderer grundlæggende på middelværdien, ikke variabler"* (…). Synspunktet er i det hele udokumenteret.

Det modsatte synspunkt kan findes flere steder i fx Rambølls notat af 31. marts 2021 vedrørende Lynetteholm-projektet (…).

Tilsvarende er det ikke med materialet vedrørende Storebæltsbroen, henholdsvis Øresundsforbindelsen (…) eller materialet i sagen i øvrigt godtgjort, at der sker skade på havmiljøet, ligesom det heller ikke med materialet om havmiljøet i øvrigt (…) eller øvrigt materiale i sagen er godtgjort, at Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen vil medføre en vækst i udviklingen af blågrønne alger.

Anbefalingerne fra den referencegruppe, der skulle komme med input til, hvilke forhold der burde tages i betragtning i den supplerende miljøkonsekvensrapport fra marts 2023 vedrørende projektændringer til Lynetteholm (…), samt professor Stiig Markagers, henholdsvis akvariechef ved Øresundsakvariet, Jens Peder Jeppesens bemærkninger (…) understøtter heller ikke, at der vil ske skade.

Landsretten har fundet, at Stiig Markagers vidneforklaring ville være uden betydning for sagen, da belysningen af de forhold, han udtaler sig om, skulle belyses ved syn og skøn (…). Vurderingerne, der fremgår af disse bilag, kan derfor ingen bevismæssig betydning tillægges.

De pågældende aktører har – By & Havn bekendt – ikke foretaget egentlige undersøgelser, analyser og vurderinger i forhold til, om Lynetteholm medfører skadevirkninger, ligesom det af de nævnte personer end ikke anføres, hvad der skal til, før der indtræder en skade (fx konkrete ændringer i saltholdigheden). Det bemærkes, at referencegruppens bemærkninger vedrørende påvirkningen af Østersøen havde karakter af generelle bemærkninger og gode råd (…).

Det bemærkes, at professor Stiig Markager udtalte sig som privatperson og ikke på vegne af referencegruppen, og hans synspunkter (…) er således ikke udtryk for referencegruppens holdning.

Professor Thorbjørn Joest Andersen, som også er medlem af referencegruppen, har tværtimod udtalt følgende bl.a. (…):

> *"Der er imidlertid bestemt ikke enighed i ekspertgruppen når det kommer til omfanget af miljøeffekter af Lynetteholmen. Særligt er der uenighed om effekten på vandudvekslingen igennem Øresund, og hvor store miljøændringer i Østersøen det har potentiale til at afstedkomme.*
>
> *Med hensyn til vandudveksling og saltholdigheden i Østersøen, så er der ikke videnskabeligt belæg for et ord som "miljøkatastrofe" – der vil være tale om ganske marginale effekter.*
>
> *Som led i miljøundersøgelserne ved Femern Bælt-forbindelsen er det blevet beregnet, hvor store ændringer af saltindholdet i Østersøen en broløsning over Femern Bælt på sigt kunne give anledning til.*
>
> *Der er tale om ændringer i størrelsesordenen på blot 0,05 promille.*
>
> *Det skal ses i forhold til en typisk saltholdighed i Østersøen på 8-15 promille og store naturlige variationer over tid. Der er altså tale om meget marginale ændringer – og effekten af Lynetteholm vil formentlig højst være det halve, da Lynetteholm giver anledning til en væsentlig mindre reduktion af vandudskiftningen."*

Miljøpåvirkningen af den omtalte – men fravalgte – Femern-broløsning gennemgås nedenfor i afsnit 6.1.4.

I forhold til Klimabevægelsens udlægning af By & Havns besvarelse af opfordring (97) bemærkes, at By & Havn *ikke* har oplyst, at By & Havn *"ikke er i besiddelse af biologiske oplysninger om betydning af salt- og iltindholdet for rekruttering af torskebestanden"*. By & Havn har ikke derimod de konkrete "biologiske oplysninger", som der henvises til …, hvilket opfordring (97) vedrørte.

Afslutningsvis bemærkes, at DHI's notat af 13. december 2022 (…) ikke er udtryk for, at By & Havn eller By & Havns rådgivere mener, at de foretagne vurderinger af påvirkningen af Østersøen var utilstrækkelige. Der var tale om en afdækning af mulighederne for at foretage supplerende undersøgelser for at belyse problemstillingen yderligere.

By & Havn fandt, herunder henset til prisen for en sådan vurdering og tidsplanen, at det ville være unødvendigt at foretage sådanne supplerende vurderinger, når de oprindelige vurderinger var tilstrækkelige.

Det fremgår da også af notatet, side 4, at påvirkningen fra Lynetteholm er marginal (…):

> *"Den ændrede vand- og saltudveksling er opgjort til en blokering på ca. 0,25% af de nuværende transporter gennem Øresund, hvorved tilførslen af det saltholdigere og mere iltrige vand til Østersøens dybere bassiner reduceres marginalt. Det største bidrag til vandfornyelsen i Østersøens sker dog gennem Storebælt og videre over tærsklen ved Darss ind til Østersøen*

(Øresund/Darss forholdet er ca. 3/8). Den naturlige år-til-år variation i vandskiftet er endvidere betydelig større end den blokerende påvirkning fra Lynetteholmsprojektet. Fx forekommer de store saltvandsindbrud ("Major Baltic Inflow") i gennemsnit én gang pr år, med en variation på 0-3 gange pr år og med størrelser varierende fra middelværdien 1,56 Gt salt til 0,2- 5 Gt salt" (Understreget her).

Gennemførelse af en sådan hydrodynamisk og biokemisk modellering, der omtales i notatet som en mulighed, er ikke en forudsætning for, at der var et tilstrækkeligt grundlag for at undlade af foretage Espoo- høring.

Der er således *ikke* grundlag for, at ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten indebærer skadelige virkninger for miljøet.

6.1.4 Påvirkningen af vandgennemstrømning og salttransport ved andre projekter

For at anskueliggøre, hvor ubetydelig Lynetteholms påvirkning af Østersøen er – og hvorfor der ikke var behov for en større udredning herom i miljøkonsekvensrapporten mv. – kan der henvises til, at der i forbindelse med planlægningen af Femern-tunnelen blev undersøgt et alternativ, hvor der skulle etableres en bro.

Broen skulle placeres tværs igennem Femern Bælt, hvor der sker vandgennemstrømning mellem Østersøen og henholdsvis Storebælt og Lillebælt, der som nævnt sammen står for 73 % af vandgennemstrømningen til Østersøen (…). Der blev i den forbindelse udarbejdet en analyse af broens påvirkning af vandgennemstrømning og salttransport til Østersøen samt følgevirkninger heraf (…).

I den forbindelse blev det vurderet, at en bro ville medføre en blokering af vandgennemstrømningen på indtil hele 0,7 % beregnet efter en regional "MIKE"-model (…). Til sammenligning vil Lynetteholm som gennemgået indebære en ændring af vandgennemstrømning på skønsmæssigt blot ca. 0,07 %, jf. ovenfor, dvs. ca. 10 gange mindre (…).

En sådan blokering af vandgennemstrømningen til Østersøen på 0,7 % som følge af broen ville medføre en reduktion af salttransporten på 0,95 %, jf. skema 7.2 i rapporten (…), dvs. markant højere end Lynetteholms påvirkning.

På baggrund af disse mere betydelige påvirkninger af vandgennemstrømningen og salttransporten som følge af Femern-projektet blev der i relation til det projekt foretaget nærmere undersøgelser af påvirkningen af saltholdigheden, klorofyl, blågrønne alger samt iltkoncentrationen i Østersøen.

Disse undersøgelser viste, at en bro over Femern Bælt ville medføre en reduktion af saltholdigheden for de øvre vandlag i Arkonabassinet, der ligger mellem Bornholm og Sjælland (…), på indtil blot 0,08 PSU samt mindre reduktioner i de resterende dele af Østersøen, mens reduktionen i de nedre vandlag ville være på 0,06 PSU, jf. rapportens side 4, 80

og 92. Til sammenligning ligger en standardvariation i den naturlige saltholdighed på 0,34 PSU for øvre vandlag og 1,1 PSU for nedre vandlag (…).

Endvidere ville det medføre en vækst i klorofyl på blot 0,003-0,004 µg/l årligt, henholdsvis blågrønne alger på indtil 0,2 µg/l, jf. rapportens side 88-89 (…). Et mikrogram (µg) er en milliontedel af ét gram.

I de nedre vandlag ville der ske en reduktion af iltkoncentrationen på blot 0.002 mg/l (…). På baggrund heraf konkluderedes følgende (…):

> *"The overall assessment of effects to the hydrography, water quality and plankton conditions for the cable stayed bridge is that it has no significance for the general Central Baltic Sea conditions. […]"*

Om etableringen af foranstaltninger til at afværge denne påvirkning blev følgende anført bl.a. (…):

> *"7.7 Mitigation and compensation measures*
> *In general the impacts of the bridge project to the Central Baltic Sea hydrography, water quality and plankton composition are evaluated being insignificant, and therefore mitigation is less relevant."*

At Femern-forbindelsen endte med at blive udformet som en tunnel, er uden betydning for disse resultater. Som det fremgår af VVM-redegørelse (…), blev tunnelen valgt, da den indebar færre og mindre tekniske risici end broløsningen, og da det ikke kunne afvises, at en bro ville kunne forårsage skade på en række tyske Natura 2000-områder. Disse bekymringer er ikke relevante ved Lynetteholm.

Når en blokering af vandgennemstrømningen på indtil 0,7 % som følge af en bro over Femern Bælt *ikke* ville have medført betydelige påvirkninger af natur og miljø i Østersøen, kan det lægges til grund, at det heller ikke vil være tilfældet for Lynetteholm, hvor en blokering af vandgennemstrømningen i Øresund på 0,25 % alene indebærer en blokering i forhold til vandgennemstrømningen til og fra *Østersøen* på ca. 0,07 %.

Selv hvis man – som Klimabevægelsen gør det – antager, at der er en usikkerhed i forhold til blokeringsfaktoren på 0,25 %, der medfører, at der kan være en blokering af vandgennemstrømningen i *Øresund* på indtil 0,5 %, jf. nærmere herom i afsnit 6.1.5 nedenfor, vil den anslåede blokering af vandgennemstrømningen til og fra Østersøen på indtil ca. 0,14 % ikke medføre betydelige påvirkninger af natur og miljø i Østersøen.

Hvis det herudover antages, at Lynetteholm medfører en reduktion af saltholdigheden i Østersøen, kan det lægges til grund, at denne reduktion i hvert fald vil være under 0,08 PSU i Arkonabassinet, hvor saltholdigheden er 15-18 PSU i de dybe lag, henholdsvis 6-8 PSU i de øvre lag, og endnu mindre i de øvrige dele af Østersøen, hvor saltholdigheden er på 7-8 PSU i den midterste del af Østersøen ("Baltic Proper") og

helt nede på 0-2 PSU i de nordøstlige dele (ES-7, side 92). Der vil således være tale om ubetydelige reduktioner.

Hvis det endvidere antages, at Lynetteholm medfører vækst af blågrønne alger, kan det lægges til grund, at dette *ikke* vil overstige 0,2 µg/l. Den rapport om blågrønne alger, som Klimabevægelsen har fremlagt (…), har derfor heller ikke nogen betydning i denne sag.

Det forhold, at der blev fastsat en såkaldt nulløsning for Storebælts-, henholdsvis Øresundsforbindelsen (hvorefter en given påvirkning søges elimineret gennem kompenserende foranstaltninger (typisk afgravninger) andetsteds), indebærer ikke, at Lynetteholm uden en nulløsning indebærer en "mærkbar skadevirkning på miljøet", eller at en sådan ikke kan udelukkes med sikkerhed.

Allerede af perspektivering til Femern-forbindelsen kan blokeringen af vandgennemstrømningen og saltransporten fra Lynetteholm ikke sidestilles med blokeringen af vandgennemstrømningen og saltransporten fra Øresundsforbindelsen samt Storebæltsbroen, der uden afværgeforanstaltninger ville have medført en blokering af vandgennemstrømningen på 1,4 % i Øresund (…), henholdsvis 2 % i Storebælt (…).

I øvrigt kan påvirkningen fra Øresundsforbindelsen (samt Storebæltsbroen) slet ikke sammenlignes med Lynetteholms påvirkning.

Øresundsforbindelsen er placeret på det smalleste sted i Øresund med den konsekvens, at dens blokerende virkning er væsentligt mere afgørende for gennemstrømningen i Øresund end dette projekt, der er placeret ved kysten i et område, der er væsentligt bredere (…). Den ligger således på Drogden-tærsklen, som allerede udgør en slags flaskehals for Øresund, der medfører den væsentligste blokering af vandgennemstrømning og navnlig salttransport (…).

Der kan henvises til DHI's supplerende vurdering af 12. april 2021 i forbindelse med et Espoo-samråd med Sverige (…), hvor bl.a. følgende fremgår (…):

> *"Lynetteholm adskiller sig fra Øresundsbroprojektet ved at påvirkningen er af mere lokal karakter. Øresundsbroen strækker sig tværs over Øresund i området ved Drogdentærsklen, hvor den egentlige regulering af vandskiftet finder sted. Øresundsforbindelsen kunne derfor risikere at bidrage yderligere til tærskeleffekten, og derved gøre det sværere at udveksle vand og salt mellem Østersøen og Kattegat via Øresund. Dette er ikke tilfældet med Lynetteholm."*

Der kan også henvises til DHI's supplerende bemærkninger af 9. maj 2021 til brug for Espoo-samrådet den 18. maj 2021 anføres bl.a. (…):

> *"I forbindelse med Øresundsbroprojektet blev der udover tunnelen og broen etableret en ny ø, Peberholm og opfyldt i et større område øst for Københavns lufthavn, hvor tunnelportalen er etableret, se Figur 1. Opfyldningen medførte en indsnævring af Drogden renden i et område, hvor nogle af de højeste strømhastigheder optræder, jf. Figur 2 og Figur 3.*

Strømningsmodstanden er proportional med kvadratet på strømningshastigheden. Opfyldningen ved lufthavnen er dermed placeret i et område, hvor det indsnævrede tværsnit har væsentlig betydning for strømningsmodstanden. Lynetteholm opfyldningen er placeret i et område, hvor strømforholdene er langt mere moderate og derved af mindre betydning for strømningsmodstanden igennem Øresund. Som en del af broprojektet blev der udført kompensationsafgravning for at afbøde projektets blokerende effekt. Kunststykket i beregningerne var at beregne, hvordan der skulle kompensationsafgraves, bropiller udformes og placeres samt øen Peberholms udformning og placering. En ganske kompleks beregningsmatrix. Kompensationsafgravning giver ikke mening i forbindelse med Lynetteholm, idet der for at minimere gravemængderne vil skulle udvælges et område med forekomst af høje strømhastigheder med stor spredning af gravespild til følge. Et sådant område vil som det fremgår af Figur 2 og Figur 3 være beliggende langt væk fra Lynetteholm projektets primære påvirkningsområde og dermed introducere en ny og større og ikke mindst uønsket miljøpåvirkning."

Tilsvarende er Storebæltsforbindelsen ikke sammenlignelig, da den ville indebære en blokering i Storebælt, der rummer 64 % af vandgennemstrømningen til Østersøen (…).

Af samme grunde kan de fremlagte bilag om Øresundsforbindelsen samt Storebæltsbroen ikke medføre, at vurderingen af Lynetteholms betydning for havmiljøet må tilsidesættes, herunder navnlig da Lynetteholm ikke medfører så væsentlige reduktioner i vandgennemstrømningen og salttransporten, som Øresundsforbindelsen ville gøre uden afværgeforanstaltninger.

Vurderingerne vedrørende Lynetteholm blev endvidere foretaget på baggrund af mere omfattende og grundigere beregninger med en bedre teknologi end vurderingerne af påvirkningen fra Storebæltsbroen og Øresundsforbindelsen. Om dette kan karakteriseres som et "ændret videnskabeligt grundlag" eller ej, er uden betydning for sagen.

Klimabevægelsens antagelse om, at der *"alt-andet-lige […] skal afgraves 1,5 mio. m^3 for at sikre en nulløsning"* for Lynetteholm med henvisning til, at dette var tilfældet for Øresundsforbindelsen, er dels udokumenteret af Klimabevægelsen, dels uden betydning for sagen.

Det forhold, at der med andre projekter er tilstræbt en nulløsning, indebærer således *ikke*, at dette er et krav for, at Lynetteholm-projektet er lovligt. Hverken VVM-direktivet, miljøvurderingsloven, Espookonventionen, der som bekendt alle alene er procedureregler, eller folkeretten i øvrigt stiller krav om, at der materielt skal sikres en "nulløsning". Espoo-konventionens art. 2, stk. 1, medfører navnlig ikke noget forbud mod at gennemføre projekter, der kan medføre en påvirkning på miljøet i andre lande.
….

6.1.5 Deltares' rapport og spørgsmålet usikkerhed for beregninger

I forbindelse med Espoo-høringerne med Sverige blev det besluttet af myndighederne, at Deltares skulle foretage en granskning af DHI's beregning af blokeringsfaktoren i forhold til vandgennemstrømningen samt salttransporten, herunder en vurdering af, om DHI's modeller, anvendte forudsætninger og resultater var retvisende (…).

Deltares har ikke vurderet, at der var en *"mærkbar skadevirkning på miljøet"* (eller en "væsentlig indvirkning på miljøet") i andre lande og har heller haft opdraget hertil eller forudsætningen herfor i øvrigt. Deltares har end ikke skullet vurdere, hvorvidt Lynetteholm har betydning for miljøet (…).

Deltares har udtrykkeligt anført, at Deltares *ikke* har vurderet, om den blokerende effekt er acceptabel, ubetydelig eller betydelig (…).

Deltares har heller *ikke* underkendt de foretagne vurderinger i projektet – tværtimod.

Deltares vurderede i sin rapport (…), at blokeringsfaktoren i forhold til vandgennemstrømningen for den valgte udformning af Lynetteholm-projektet (hovedforslag 2) ville udgøre 0,244 %, mens salttransporten ville blive påvirket med 0,241 % (…). Disse resultater varierer alene marginalt fra DHI's beregninger, idet Deltares foretog sin vurdering på baggrund af et andet tværsnit, og Deltares vurderede da også, at blokeringsfaktoren er en korrekt parameter, og at DHI's resultater var realistiske (…).

Modsat DHI mente Deltares dog, at det ville være mere fornuftigt ("reasonable") med et usikkerhedsspænd på +/- 0,25 % inden for et konfidensinterval på 95 %. Dette er imidlertid ikke baseret på en egentlig analyse, men derimod en perspektivering på baggrund af beregningerne i forhold til Øresundsforbindelsen. Som gennemgået ovenfor i afsnit 6.1.4 er der dog tale om ikke-sammenlignelige projekter, idet Lynetteholm bl.a. adskiller fra Øresundsprojektet ved, at påvirkningen er af mere lokal karakter.

Det er imidlertid By & Havns opfattelse, at DHI's vurdering ikke bør tillægges et sådant usikkerhedsspænd. Som gennemgået ovenfor er DHI's modellering foretaget "relativ", hvorved der allerede i selve beregningen er taget højde for eventuel usikkerhed.

Der blev da heller ikke kvantificeret et usikkerhedsspænd svarende til det, som blev brugt ved modelleringen af nulløsningen vedrørende Øresundsforbindelsen, idet DHI ikke vurderede, at dette var nødvendigt som følge af Lynetteholms lave blokeringsværdi, den længere modelperiode, ingen absolutte effekter af pier-modstand samt nyere modelversioner.

Usikkerhedsspændet på +/- 0,12 %, som Deltares har anført, at DHI har anvendt, er DHI's vurdering af, hvorledes usikkerhedsspændet burde opgøres, hvis det *forudsættes*, at det var mest retvisende uden videre at overføre Øresundsforbindelse-modellen på blokeringsberegningerne til Lynetteholm.

Der er ikke grundlag for, at Deltares' vurdering skulle være mere retvisende end DHI's vurdering.

Deltares' rapport indebærer ikke, at der er videnskabelig usikkerhed i forhold til, om Lynetteholm gennem påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten indebærer skadelige virkninger i forhold til andre lande i Østersøen. Deltares og DHI er kommet frem til nogenlunde samme blokeringsfaktor blot med et mindre usikkerhedsspænd til forskel. Der er alene tale om en mindre uenighed om metode.

Deltares konkluderede da også, at de ikke kunne vurdere, om gennemførslen af en beregning af, om det ville være mere retsvisende med opgørelse af et usikkerhedsspænd, overhovedet ville være proportional i forhold til den eventuelle forbedring af resultaterne.

Der kan således ikke siges at være en videnskabelig usikkerhed af en sådan karakter, at det har betydning for, om de foretagne vurderinger er korrekte og retvisende, herunder om den vurderede blokeringsfaktor var forkert eller urealistisk.

Selv hvis det antages, at der er en usikkerhed på +/-0,25 % forbundet med en blokeringsfaktor på 0,25 %, i forhold til vandgennemstrømningen i Øresund, vil selv en (usandsynlig) worst case-situation, hvor blokeringsfaktoren udgør 0,5 %, ikke indebærer skadevirkninger som gennemgået i afsnit 6.1.4 ovenfor.
…

6.1.6 Sammenfattende om notifikationspligten

Samlet set gøres det således gældende, at etableringen af Lynetteholm ikke indebærer en *"mærkbar skadevirkning på miljøet"* (eller en *"væsentlig indvirkning på miljøet"*) i Østersølandene, og at der var tilstrækkelig sikkerhed herfor, hvorfor der ikke efter Espoo-konventionens artikel 3, stk. 1, henholdsvis VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, og miljøvurderingslovens § 38, stk. 1, bestod en notifikationspligt.

Klimabevægelsen har *ikke* godtgjort, at det modsatte skulle være tilfældet.

Klimabevægelsen har navnlig ikke inddraget bevisførelse, der kan tilsidesætte de mange omfattende tekniske undersøgelser og rapporter, som støtter By & Havns konklusion om, at der ikke er nogen "mærkbar skadevirkning på miljøet" eller nogen "væsentlig indvirkning på miljøet". Klimabevægelsen har endda afstået fra at gøre brug af syn og skøn i forbindelse med spørgsmålet om opsættende virkning.

Dette skal under alle forhold komme Klimabevægelsen bevismæssigt til skade, herunder når betænkes, hvilke voldsomme konsekvenser en afgørelse om opsættende virkning vil have for anlægsprojektet, jf. herom nærmere nedenfor i pkt. 7.1.

Dersom landsretten finder, at notifikationspligten ikke er overholdt, gøres det gældende, at (tidligere) notifikation af Østersølandene ikke havde ført til ændringer i Anlægsloven og Lynetteholm-projektet. Det understreges også af de efterfølgende henvendelser fra flere af Østersølandene, der ikke har givet anledning til ændringer eller at indstille projektet (…).

Det bemærkes, at det ikke er bevist, at de udenlandske myndigheder skulle have misforstået noget eller lignende, herunder at de litauiske myndigheder har misforstået placeringen af Lynetteholm. Desuden kan en sådan misforståelse ikke berøve Anlægsloven dens gyldighed.

6.2 Oplysningspligt og dokumentationsgrundlag

Det gøres overordnet gældende, at der i forbindelse med vedtagelsen af Anlægsloven ikke er tilsidesat nogen oplysningspligt.

Først og fremmest består der ikke nogen oplysningspligt over for andre lande, hvis ikke der består en notifikationspligt, jf. afsnit 6.1 ovenfor.

Hvis der består en notifikationspligt, kan det berørte land få en beskrivelse af projektet med alle foreliggende oplysninger om dets grænseoverskridende virkninger samt oplysninger om karakteren af den afgørelse, der vil kunne træffes, jf. VVM-direktivets artikel 7, stk. 1, og Espoo-konventionens artikel 3, stk. 2.

Der gælder i den forbindelse *ikke* en automatisk pligt til at fremsende oplysninger, der svarer til de oplysninger, som skal bringes i høring efter VVM-direktivets artikel 6 i forbindelse med den almindelige miljøvurderingsproces.

Derfor er EU-Domstolens praksis vedrørende den almindelig miljøvurderingsproces, herunder dommene i sagerne C-535/18 (Land Nordrhein-Westfalen), C-287/98 (Linster), C-128/09 m.fl. (Boxus) og C-43/10 (Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias), som Klimabevægelsen påberåber sig, uden betydning i forhold til oplysningspligten efter VVM-direktivets artikel 7, stk. 1 (og Espoo-konventionens artikel 3, stk. 2, for den sags skyld).

En pligt til at afgive yderligere oplysninger indtræder alene, hvis det andet land selv *angiver*, at det agter at deltage i beslutningsproceduren, jf. VVM-direktivets artikel 7, stk. 2. Det omfatter imidlertid kun oplysninger efter VVM-direktivets artikel 6, stk. 2 samt stk. 3, litra a og b (dvs. ikke oplysninger omfattet af litra c). Kravene efter Espoo-konventionens artikel 3, stk. 5, er lempeligere.

Der er ikke grundlag for at nå til, at Sverige – eller Østersølandene – ikke har modtaget den nødvendige dokumentation, jf. Espoo-konventionens artikel 4 og bilag II, VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, og bilag IV samt miljøvurderingslovens § 20 og bilag 7.

Navnlig var der ikke – som påstået af Klimabevægelsen – behov for dokumentation vedrørende afværgeforanstaltninger i forhold til påvirk-

ningen af vandgennemstrømningen, allerede fordi denne påvirkning ikke medfører en mærkbar skadevirkning, jf. herved Espoo-konventionens bilag II, litra f, samt afsnit 6.1 ovenfor.

De øvrige lande har ikke oplyst at ville deltage i beslutningsproceduren. Polen og Litauen har dog modtaget bl.a. et fact sheet (…) samt en engelsk udgave af Rambølls "ikke-teknisk beskrivelse af projektet" (…), men har herefter heller ikke ønsket at deltage i beslutningsproceduren eller at modtage yderligere materiale (…).

Høringsreglerne indeholder ikke krav, der indebærer, at Deltares' rapport (…) eller DHI's screeningsberegninger vedrørende en nulløsning (…) – som først forelå lang tid efter Anlægslovens vedtagelse – skulle sendes til Østersølandene.

Ovenstående oplysninger skal i øvrigt alene gøres tilgængelige for myndigheder og den berørte offentlighed i det andet land, hvis landet berøres i væsentlig grad, jf. VVM-direktivets artikel 7, stk. 3, litra b, dvs. hvis der er *"en mærkbar skadevirkning på miljøet"*. Om de andre lande har stillet fornødne oplysninger til rådighed for deres "civilsamfund" i øvrigt, er et mellemværende mellem disse lande og uvedkommende for denne sag, hvor hverken andre lande eller dele af disse "civilsamfund" er parter.

6.3 Høring og samrådsprocedurer med Sverige

Sverige blev – som også gennemgået – notificeret ved brev af 4. oktober 2019 (…). Selvom dette var udtryk for godt naboskab, er det By & Havns opfattelse, at hele processen med notifikation og høring af Sverige samt samråd er i overensstemmelse med indholdet af Espoo-høringsreglerne.

Lynetteholm-projektet var i forudgående, frivillig offentlig høring i Danmark i perioden fra den 11. oktober 2019 til den 8. november 2019 (…) med henblik på et "ideoplæg" til afgrænsning af, hvilke miljøpåvirkninger der skulle behandles i miljøkonsekvensrapporten.

Fristen for notifikation var overholdt, idet notifikationen var sket *"snarest muligt og senest på det tidspunkt, hvor [oprindelseslandet] oplyser sine egne borgere derom"*, jf. VVM-direktivets art. 7, stk. 1, og lignende Espoo-konventionens artikel 3, stk. 1.

Notifikationsbrevet af 4. oktober 2019 til Sverige (…) var bilagt et "ideoplæg" med en beskrivelse af projektet (…), Rambølls rapport af 27. september 2019 om planlagte miljøundersøgelser (…) og Miljøstyrelsens notat af 4. oktober 2019 (…). Kravene til oplysninger var således også overholdt, jf. Espoo-konventionens artikel 3, stk. 2, og VVM- direktivets artikel 7, stk. 1, litra a og b.

På den baggrund tilkendegav Sverige, at Sverige ville holdes opdateret om projektets fremdrift og blive inddraget i VVM-processen (…), hvilket også skete efterfølgende:

Først blev Sverige hørt over et afgrænsningsnotat vedrørende miljøkonsekvensrapporten (…).

Derefter blev miljøkonsekvensrapporten (…) med tillæg (…) bragt i høring hos Sverige (…), ligesom der blev indledt en samrådsprocedure (…).

Inden Anlægslovens vedtagelse blev der afholdt fire Espoo-samrådsmøder den 23. marts (…), 22. april (…), 18. maj (…) samt 27. maj (…), alle 2021. På møderne fik repræsentanterne fra Sverige mulighed for at redegøre for deres synspunkter og opnå supplerende oplysninger og rapporter samt drøfte bl.a. vurderingerne vedrørende vandgennemstrømning med bl.a. By & Havns rådgivere.

På det fjerde samrådsmøde af 27. maj 2022 (..) var der en drøftelse af en tredjepartsgranskning vedrørende DHI's hydrauliske modellering af Lynetteholms "blokering" af Øresund. Det blev oplyst, at det ikke var realistisk at gennemføre dette før vedtagelsen af loven i Folketinget, men at der med hjemmel i Anlægsloven kunne godkendes projekttilpasninger, hvis dette skulle være relevant.

Der var fra Sveriges side ikke protester mod, at Anlægsloven blev vedtaget, og at projektet søgtes gennemført som forudsat, herunder inden samrådsproceduren var overstået, eller inden tredjepartsgranskningen var gennemført.

Efter Anlægslovens vedtagelse blev der afholdt fem yderligere Espoo-samrådsmøder den 14. juni 2021 (…), den 9. september 2021 (…), den 12. november 2021 (…), den 5. april 2022 (…) samt den 30. august 2022 (…). Heller ikke her var der fra Sveriges side protester mod, at Anlægsloven var blevet vedtaget, og at projektet søgtes gennemført som forudsat.

Under samrådsproceduren har Sverige i relation til spørgsmålet om påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten alene fastholdt et ønske om en nulløsning, hvilket Sverige intet retligt krav har på.

Det gøres gældende, at reglerne om høring og samråd efter VVM-direktivet eller Espoo-konventionen ikke er blevet tilsidesat i forbindelse med vedtagelsen af Anlægsloven.

Hverken VVM-direktivet eller Espoo-konventionen kræver, at der forud for godkendelsen af et projekt foretages ændringer, som reducerer indvirkningerne på miljøet, selv ikke når et andet land har ytret et ønske herom.

Det er blot et krav, at de høringssvar, som måtte være kommet ind, inddrages i den endelige beslutning om at tillade projektet, jf. Espoo-konventionens artikel 6, stk. 1, og VVM-direktivets artikel 8 a, stk. 1 og 4, og artikel 9, stk. 1, litra b, hvilke bestemmelser er overholdt.

Folketinget var orienteret om de svenske myndigheders mere detaljerede høringssvar, samråd og supplerende notater inden vedtagelsen (…), hvilket da også blev flittigt debatteret i Folketinget (…).

Det, at den svenske miljøminister Per Bolunds brev til Miljøministeriet af 6. maj 2021 (…) først blev udleveret til Folketinget *efter* vedtagelsen af Anlægsloven, indebærer ikke, at Espoo-høringsreglerne er overtrådt, herunder da Folketinget netop formelt var orienteret om de svenske myndigheders høringssvar.

Det er ikke i strid med Espoo-høringsreglerne, at der efter Anlægsloven blev afholdt fem yderligere samrådsmøder.

6.4 Formål med VVM-direktivet

Klimabevægelsen har gjort gældende, at lovgivningsprocessen ikke har opfyldt formålene med VVM- direktivet.

Hertil bemærkes først og fremmest, at alene formålet med et direktiv ikke kan medføre, at en national lov ikke skal bringes til anvendelse. Selv hvis et eller flere formål med VVM-direktivet ikke måtte være opfyldt, kan Klimabevægelsen således ikke få medhold i sin begæring om opsættende virkning.

Det gøres i alle tilfælde gældende, at lovgivningsprocessen (også) *har* opfyldt formålene med VVM-direktivet.

Der er ikke grundlag for, at den internationale høringsproces skulle være iværksat på et tidligere tidspunkt. Sverige blev inddraget allerede i 2019, og der var (heller) ikke pligt til at inddrage de andre Østersølande, men det blev de desuagtet inden vedtagelsen af Anlægsloven.

Der er taget skyldigt hensyn til de indkomne bemærkninger og de fire samrådsmøder, der blev afholdt inden vedtagelsen af Anlægsloven, herunder vedrørende påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten (…).

Efterfølgende bemærkninger og samrådsmøder er uden betydning for Anlægslovens gyldighed, allerede fordi høringsforpligtelsen var fuldt ud iagttaget på tidspunktet for Anlægslovens vedtagelse. Derudover ville sådanne bemærkninger ikke have ført til, at Anlægsloven ikke ville være blevet vedtaget.

Klimabevægelsen har ikke godtgjort endsige påpeget, hvilke konkrete oplysninger fra andre lande, som ikke forelå ved vedtagelsen af Anlægsloven, der ville have medført, at Anlægsloven ikke var blevet vedtaget, eller at projektet var blevet ændret af betydning for sagen.

6.5 Procedure for overvågning og dialog om nye oplysninger

Det gøres gældende, at reglerne i VVM-direktivet, Espoo-konventionen og miljøvurderingsloven også er overholdt *efter* vedtagelsen af Anlægsloven, men at dette i øvrigt er uden betydning for sagen.

Der er i de regler, som Klimabevægelsen påberåber sig, intet krav om, at Østersølandene skulle orienteres om de oplysninger, der kom frem i forbindelse med samrådene med Sverige (…), herunder da disse lande slet ikke skulle høres. Oplysningerne gav heller ikke grundlag for en anden vurdering af, om der bestod en høringspligt.

Bestemmelserne i Espoo-konventionens artikel 6, stk. 3, og artikel 7 er ikke overtrådt, men kan i øvrigt heller ikke medføre, at Anlægsloven er ugyldig, jf. nedenfor.

VVM-direktivet indeholder slet ingen bestemmelser om foranstaltninger, der skal foretages, efter at en beslutning er truffet. Der kan ikke som anført af Klimabevægelsen på baggrund af "principper" fra Espoo-konventionen indfortolkes en sådan konkret forpligtelse i VVM-direktivet.

I det omfang landsretten måtte finde, at forpligtelser, der skulle iagttages *efter* vedtagelsen af Anlægsloven, ikke er overholdt, er dette uden betydning for de nedlagte påstande og begæringen om opsættende virkning. Allerede fordi sådanne forpligtelser ikke stiller krav til lovens *tilblivelse*, kan en overtrædelse heraf således ikke konstituere en retlig mangel, der kan medføre lovens ugyldighed. Manglende tilsyn med overholdelsen af vilkår i en miljøgodkendelse indebærer således heller ikke godkendelsens ugyldighed.

Espoo-konventionens artikel 6, stk. 3, sidste pkt., og artikel 7, stk. 2, indebærer tværtimod forudsætningsvist, at nye oplysninger ikke påvirker gyldigheden af beslutningen om at gennemføre et projekt. Et andet land kan således alene kræve, at der *afholdes* samråd om, hvorvidt der er behov for at ændre beslutningen på baggrund af nye oplysninger eller foranstaltninger til at afværge eller reducere den transnationale påvirkning.

Bestemmelserne indebærer heller ikke, at igangværende anlægsarbejder kan kræves indstillet, indtil der fx er foretaget høring over nye oplysninger og fastsat afværgeforanstaltninger. Bestemmelserne giver alene en ret til at få oplysninger til rådighed, at få gennemført efteranalyser og drøfte disse.

Polens henvendelse af 15. september 2021 (…) om "post-project analysis" er derfor også uden betydning for Anlægslovens gyldighed. Af samme grund er det uden betydning for sagen at besvare Klimabevægelsens opfordring (134) og (135).

I øvrigt er der fastsat omfattende overvågningsprocedurer, herunder den såkaldte Turbidity Management Group (…).

6.6 Havstrategidirektivet

Heller ikke reglerne i havstrategirammedirektivet kan indebære, at Espoo-høringsreglerne er tilsidesat, eller i øvrigt at der er grundlag for opsættende virkning.

Der er ikke med indsatsprogrammet efter havstrategidirektivet (…) fastsat nogen retningslinjer for, at der skal etableres nulløsninger. Tværtimod bør permanente hydrografiske ændringer udformes under hensyn til, hvad der er *"miljømæssigt motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt for at forebygge skadelige virkninger på miljøet"*.

Hverken havstrategidirektivet eller det danske indsatsprogram i henhold til direktivet udelukker, at der kan etableres projekter, som indebærer en ændring af vandgennemstrømningen henholdsvis saltransporten gennem Øresund, og der stilles heller ikke krav om nulløsninger.

Rambøll har vurderet, at Lynetteholm ikke strider mod målsætningerne i forhold til samtlige deskriptorer i henhold til havstrategidirektivet og indsatsprogrammet, jf. herved bl.a. afsnit 4 i Rambølls notat af 31. marts 2021 *"Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm"* (…).

Der kan henvises til den sammenfattende vurdering i afsnit 4.3 (…):

> *"Sammenfattende vurderes, at anlæg og drift af Lynetteholm hverken vil påvirke belastninger, kriterier eller mål for de 11 deskriptorer. Der er heller ikke identificeret kumulative forhold, som påvirker belastninger, kriterier eller mål. På dette grundlag kan det konkluderes, at Lynetteholm ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for GES."*

For så vidt angår vurderingen af betydningen af hydrologiske processer i forhold til deskriptor 7 og "presfaktor 4" i relation til andre deskriptorer, henvises der til notatets side 31-32, 34, 36 og 39-40 (…).

6.7 Samlet om det "rimelige grundlag"

Samlet set gøres det gældende, at Klimabevægelsen ikke har påvist, at de påberåbte Espoo-høringsregler (afsnit 6.1-6.5 ovenfor) eller havstrategidirektivet (afsnit 6.6 ovenfor) ikke er blevet overtrådt i forbindelse med vedtagelse af Anlægsloven og Lynetteholm-projektet i øvrigt.

Samtlige lande har haft mulighed for at komme med bemærkninger til Lynetteholm-projektet, og Danmark har videregivet tilstrækkelige oplysninger i det omfang, det var nødvendigt for landenes deltagelse.

Selv hvis disse regler måtte være overtrådt, kan de *dels* ikke påberåbes af Klimabevægelsen under denne retssag og *dels* slet ikke få som retlig konsekvens, at Anlægsloven tilsidesættes som ugyldig, eller at anlægsarbejderne, der er omfattet af Anlægsloven skal ophøre (afsnit 4.6 ovenfor). Klimabevægelsen kan således *ikke* få medhold i de nedlagte påstande.

Ingen lande har krævet, at vedtagelsen og gennemførslen af Anlægsloven blev udsat på (yderligere) høring. Det er derfor også uklart, på hvilket grundlag landsretten skulle komme frem til, at den videre gen-

nemførsel af loven skulle udsættes, indtil (fornyet) høring af disse lande er gennemført.

End ikke Sverige har anmodet Danmark om at indstille projektet. Nogle enkelte af de svenske myndigheder har alene fremsat et ønske om en nulløsning (dvs. en ændring af projektet), men en sådan nulløsning er et politisk anliggende, der alene kan – og bør – håndteres mellemstatsligt sideløbende med retssagen og etableringen af Lynetteholm. Espoo-processen med Sverige er afsluttet, og tilbage står blot *ønsket* hos nogle af de svenske myndigheder om, at der etableres en nulløsning.

En eventuel tilsidesættelse af Espoo-høringsreglerne ville således være konkret *uvæsentlig*, og Anlægsloven ville derfor under alle omstændigheder ikke kunne blive ugyldig, selv hvis landsretten måtte finde, at Espoo-høringsreglerne har en sådan karakter, at den kan medføre en lovs ugyldighed.

Herudover har Folketinget som gennemgået været bekendt med alle de indsigelser, som Klimabevægelsen nu fremfører under denne sag, men desuagtet vedtaget Anlægsloven og genbekræftet denne efterfølgende ved den politiske aftale af 31. maj 2022 (…) (afsnit 5 ovenfor).

Der foreligger derfor *ikke* et rimeligt grundlag for de nedlagte påstande, og anmodningen om opsættende virkning bør allerede af den grund ikke tages til følge.

7. Afvejningskriteriet

Det gøres gældende, at en afvejning af det offentliges interesse i, at gennemførelsen af anlægsprojektet ikke udsættes, over for arten og omfanget af den skade, miljøet kan blive påført, fører til, at landsretten bør afslå anmodningen om opsættende virkning, herunder *selvom* landsretten måtte finde, at der er et rimeligt grundlag for de nedlagte påstande.

Der er væsentlige offentlige, samfundsmæssige og økonomiske interesser i, at gennemførelsen af Lynetteholm-projektet ikke udsættes. Det er af lovgivningsmagten med bred politisk enighed bestemt, at projektet skulle gennemføres *nu* og ikke kan udskydes.

Heroverfor har Klimabevægelsen ikke løftet bevisbyrden for, at der uden opsættende virkning er den fornødne risiko for en *alvorlig og uoprettelig skade*, som det kræves efter fast retspraksis. Der er end ikke påvist en risiko for alvorlig *eller* uoprettelig skade, jf. afsnit 7.2 nedenfor.

7.1 Interessen i at opretholde loven og gennemføre Lynetteholm-projektet

Det gøres overordnet gældende, at interessen i, at Anlægsloven kan udnyttes, hvorved bygge- og anlægsarbejderne vedrørende Lynetteholm kan fortsætte, i sig selv er så tungtvejende, at søgsmålet ikke bør tillægges opsættende virkning.

I alle tilfælde er denne interesse mere tungtvejende end en eventuel risiko for skadevirkning ved manglende opsættende virkning, jf. afsnit 7.2 nedenfor.

By & Havn bemærker i den forbindelse navnlig, at lovgivningsmagten på baggrund af brede politiske aftaler (…) og ved lov har bestemt, at Lynetteholm skal gennemføres, jf. også bemærkninger ovenfor i afsnit 5. Dette er i sig selv et tungtvejende hensyn, der taler afgørende for, at søgsmålet *ikke* tillægges opsættende virkning.

Anlægget af Lynetteholm varetager *væsentlige samfundsmæssige* interesser. Interessen i at undgå opsættende virkning og dermed at opretholde Anlægsloven er *ikke* alene af økonomisk art.

Om baggrunden for etablering af Lynetteholm-projektet kan der henvises til lovforslaget til Anlægsloven (lovforslag nr. 220 af 28. april 2021), hvoraf fremgår følgende i afsnit 2 om lovforslaget baggrund bl.a.:

> *"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.*
>
> *[…]*
>
> *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."*

Som gennemgået indledningsvist udmønter Anlægsloven "Principaftale om anlæg af Lynetteholm" af 5. oktober 2018, der blev indgået mellem den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) samt Københavns Kommune (…), og aftale om "Erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen" af 25. oktober 2018, der blev indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti (…). Af disse aftaler fremgår tilsvarende hensyn.

Lynetteholm-projektet, behovet herfor samt det politiske ønske om at gennemføre projektet blev herefter *bekræftet*, da den politiske aftale af 31. maj 2022 om bl.a. tilpasning af Lynetteholm og forundersøgelse af stormflodssikring – efter et folketingsvalg – blev indgået af den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance (…). Dette uagtet den offentlige kritik, Espoo-samråd med Sverige og Deltares' rapport mv.

Der er således en bred politisk interesse i og opbakning til, at det er nødvendigt at gennemføre Lynetteholm-projektet *nu*. Der er ikke blot tale om et "almindeligt" anlægsprojekt.

Interesserne i at undgå opsættende virkning er navnlig, at Lynetteholm i dag anvendes til deponering af overskudsjord fra Københavnsområdet og skal indgå som en del af fremtidens stormflodssikring af København og sikre mod konsekvenserne af havspejlsstigninger.

Opsættende virkning vil i givet fald betyde, at dette må udskydes i formentlig meget lang tid.

Klimabevægelsen har anmodet om præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen, hvilket der først skal tages stilling til, hvorefter der – hvis præjudiciel forelæggelse skal ske – kan gå flere år, før der kommer en afgørelse fra EU-Domstolen. Gennemsnitssagsbehandlingstiden for præjudicielle spørgsmål ved EU-Domstolen var 17,3 måneder i 2022 (…), og inden da skal der formuleres spørgsmål mv.

Først når spørgsmålet er afgjort ved EU-Domstolen, kan retssagen berammes. Hertil kommer, at der skal ske berammelse af en hovedforhandling, der må forventes at vare endnu længere end den mundtlige formalitetsprocedure, hvor der er afsat fem hele retsdage, idet hovedforhandlingen vil omfatte endnu flere retlige spørgsmål og faktuelle, sagkyndige emner, hvilket fordrer yderligere bevisførelse. Hvis de nuværende lange berammelsestider ved domstolene fortsætter, kan der gå endog meget lang tid, før sagen hovedforhandles.

Klimabevægelsen har herudover forbeholdt sig syn og skøn og/eller indhentelse af sagkyndige erklæringer, hvilket også tager lang tid. Og det er blot behandlingen af sagen i første instans. Sagen, der er henvist til landsretten som første instans, må forventes at blive indbragt for Højesteret, uanset hvem der får medhold. Her må der tillige påregnes en forholdsvis lang periode, inden der foreligger en endelig dom.

Etableringen af fase 2 kan herudover ikke genoptages uden videre, så snart der er faldet en (frifindende) dom i sagen. Etableringen af fase 2 forudsætter, at der gennemføres udgravning af sediment på havbunden, hvilket – efter de gældende vilkår, der er fastsat af hensyn til miljøet – alene kan ske i vinterhalvåret i perioden oktober til og med marts, jf. implementeringsredegørelsens vilkår 5.1, litra a (…).

Opsættende virkning vil således medføre en betydelig forsinkelse af fase 2 og dermed også refleksforsinkelse for de efterfølgende faser, hvilket sker på bekostning af både behovet for jorddeponi, henholdsvis stormsikring, der gennemgås nærmere i det følgende: …
...

7.2 Interessen i opsættende virkning – påvisning af skadevirkninger

Det gøres omvendt gældende, at der ikke består nogen risiko for alvorlig *eller* uoprettelig skade af nogen art, såfremt perimeteren for fase 2 etableres, mens denne retssag verserer.

Klimabevægelsen – der har bevisbyrden herfor – har ikke godtgjort, at der består en alvorlig *og* uoprettelig skade under retssagen af en sådan karakter, at retssagen undtagelsesvist bør tillægges opsættende virkning.

Klimabevægelsen ses så vidt at have påberåbt sig tre skadevirkninger:
1. Tilsidesættelse af de internationale høringsregler
2. Skade på miljøet
3. Forgæves omkostninger, hvis Lynetteholm skal fysisk lovliggøres senere

Om den "*første*" skadevirkning har Klimabevægelsen anført, at der sker en kompromittering af *"en stærk og almen samfundsmæssig interesse i at få gennemført en korrekt høringsproces"* og dermed, at der skulle bestå *"væsentlige skadevirkninger forbundet med tilsidesættelsen af den demokratiske proces forankret i reglerne om international høring i Espookonventionen, VVM-direktivet og miljøvurderingsloven"*.

Etableringen af fase 2 vil hverken medføre en alvorlig eller uoprettelig skade i forhold til hensynet til høring efter miljøvurderingslovens § 38, VVM-direktivets artikel 7-8a og Espoo-konventionens artikel 2-7.

En sådan "skade", der i givet fald må forstås som "en fejlagtig høring", kan ikke føre til opsættende virkning, da skaden (den manglende høring) jo i givet fald allerede er indtruffet. Opsættende virkning kan ikke indebære, at høringsprocessen gennemføres korrekt, dersom landsretten finder, at høringen var fejlagtig.

Men en sådan "skade" kan end ikke anses for *alvorlig*, allerede fordi ingen af Østersølandene har fundet anledning til at anmode Danmark om at stoppe etableringen af Lynetteholm, herunder fase 2, under henvisning til, at høringsreglerne ikke skulle være overholdt.

Skaden er heller ikke *uoprettelig*, da der i alle tilfælde kan gennemføres en ny høringsproces, dersom den oprindelige proces ikke var tilstrækkelig. Dette kan ske uafhængigt af, om fase 2 er gennemført eller ej, og gennemførelsen af fase 2 har ingen betydning for, hvordan en ny høring gennemføres.

Etableringen af fase 2 indebærer heller ikke, at der gennem en ny høringsproces ikke vil være mulighed for at påvirke, om og hvordan fase 2 skal etableres. Hvis politikerne på baggrund af en ny høringsproces når til, at fase 2 ikke burde være etableret eller bør etableres anderledes, er det muligt politisk at beslutte dette. En sådan retablering forudsætter Klimabevægelsen endda selv er mulig…

Om den "*anden*" skadevirkning bemærkes, at der ikke består en risiko for *alvorlig og uoprettelig skade* på natur og miljø som følge af påvirkningen af vandgennemstrømningen og salttransporten, allerede fordi dette ikke vil indebære en "mærkbar skadevirkning", jf. i det hele afsnit 6.1 ovenfor. Men det er endda påvirkning ved fuld udbygning, og der skal

i forhold til opsættende virkning alene henses til den påvirkning, der kan risikere at indtræde under retssagen.

Det bemærkes i den forbindelse, at det tager mere en 30-40 år, før der vil være etableret en ny dynamisk ligevægt i Østersøen, dersom ændringen af vandgennemstrømningen og salttransporten skulle ændre herved (…). Selv hvis der var en skadevirkning som følge af Lynetteholm, vil den således ikke indtræde under retssagen, men først lang tid efter. Dermed er en eventuel skade heller ikke uoprettelig, da Lynetteholm – såfremt der kan komme en skadevirkning – kan fjernes, og vandgennemstrømningen retableres, inden da.

Der er heller ikke risiko for alvorlige og uoprettelige skader på *andre* miljø- og naturforhold, jf. herved de særdeles omfattende undersøgelser og rapporter, der indgår i sagen (...), men som af hensyn til koncentration af sagen end ikke alle er medtaget i ekstrakten.

Natur- og miljøpåvirkningerne er vurderet af en lang række eksperter (Rambøll, DHI m.fl.), ligesom det har været undergivet en omfattende høringsprocedure, hvor også miljømyndighederne har været involveret. Klimabevægelsen har ikke frembragt noget bevisgrundlag, der kan tilsidesætte disse vurderinger.

Om den "*tredje*" skadevirkning har Klimabevægelsen anført, at omkostninger, der kan blive forbundet med retablering (bortfjernelse af anlæg), hvis Klimabevægelsen får medhold i sin påstand, kan undgås ved opsættende virkning.

Heller ikke hensynet til at undgå omkostninger til en hypotetisk retablering kan ikke – som anført af Klimabevægelsen – begrunde opsættende virkning.

Det forekommer ikke oplagt, at Klimabevægelsen skulle varetage dette økonomiske hensyn, da det formodningsvist ville være By & Havn, Københavns Kommune og/eller staten, der faktisk skulle stå for en retablering, hvis det måtte komme dertil. Klimabevægelsen ses da heller ikke efter foreningens formål at skulle varetage nogen interesser (…), som understøtter synspunktet. Det er således ikke en relevant skade i forhold til Klimabevægelsen som sagsøger og kan derfor ikke begrunde opsættende virkning.

For By & Havn er den skadelige virkning ved at *stoppe* etableringen af fase 2, jf. herved bl.a. afsnit 7.1 ovenfor, værre end risikoen for omkostninger til eventuel retablering af fase 2, hvis lovgivningsmagten senere måtte beslutte, at fase 2 ikke skulle være etableret.

7.3 Samlet om interesseafvejningen

Samlet gøres det gældende, at der i forhold til behovet for Lynetteholm, herunder behovet for såvel jorddeponi som stormflodssikringen af København, er så væsentlige og presserende interesser, at dette bør medføre, at søgsmålet *ikke* tillægges opsættende virkning.

> Heroverfor har Klimabevægelsen ikke godtgjort, at der består en sådan risiko for uoprettelig og alvor skade, at søgsmålet bør tillægges opsættende virkning. Den påberåbte "skade" vil kunne afbødes efter retssagens endelige afgørelse, når det er klart, om Anlægsloven er ugyldig, og om arbejderne, der er omfattet af loven, ikke kan udføres.
>
> Selv hvis der måtte være et "rimeligt grundlag" for Klimabevægelsens påstande, bør søgsmålet derfor *ikke* tillægges opsættende virkning."

6. Landsrettens begrundelse og resultat

Påstandene i hovedsagen og begæringen om opsættende virkning
Sagen er anlagt af Klimabevægelsen med påstand over for Transportministeriet om anerkendelse af, at anlægsloven vedrørende Lynetteholm (lov nr. 1157 af 11. juni 2021) er helt eller delvis ugyldig, og med påstande over for Transportministeriet og By & Havn om anerkendelse af, at det er uberettiget at lade anlægsarbejderne udføre.

Klimabevægelsen har fremsat begæring om, at søgsmålet tillægges opsættende virkning,

- *principalt* således at anlægget af Lynetteholms perimeter ikke kan fortsættes, før det ved dom er fastslået, at anlægsloven og anlægget af Lynetteholm er i overensstemmelse med forskrifterne om international høring i miljøvurderingsloven § 38, VVM-direktivet artikel 7-8 a og Espoo-konventionen artikel 2-7,

- *subsidiært* således at anlægget af Lynetteholms perimeter ikke kan fortsættes, før Folketinget har truffet beslutning om at fortsætte anlægget af Lynetteholm efter gennemførelsen af en international høring i overensstemmelse med forskrifterne i de nævnte bestemmelser.

Det fremgår af påstanden og Klimabevægelsens processkrifter, at begæringen alene angår etablering af perimeteren vedrørende fase 2.

Landsretten finder, at Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning og anbringenderne til støtte herfor må forstås således, at de indeholder en anmodning om, at de ved søgsmålet nedlagte påstande tillægges opsættende virkning for etableringen af perimeteren vedrørende fase 2, indtil der er afsagt dom i sagen, hvorved der er taget stilling til anbringenderne om høringsmangler.

Landsretten finder på den baggrund ikke grundlag for at tage By & Havns påstand om afvisning af bæringen om opsættende virkning til følge.

Praksis vedrørende opsættende virkning

Det følger af praksis, jf. herved U 1994.823 H og en række senere afgørelser fra Højesteret, at domstolene uden udtrykkelig lovhjemmel undtagelsesvis kan tillægge et søgsmål vedrørende prøvelse af en administrativ afgørelse opsættende virkning. Det følger endvidere, at domstolene helt undtagelsesvis kan tillægge et søgsmål om, hvorvidt en lovbestemmelse er ugyldig, fordi den strider mod EU-retten, opsættende virkning, jf. U 1995.634 H (forudsætningsvis), U 2005.2650 Ø og U 2012.2572 H, og fra EU-Domstolens praksis tillige blandt andet EU-Domstolens dom af 13. marts 2007 i sag C-432/2005 (Unibet).

Afgørelsen af, om der er grundlag for at tage en begæring om opsættende virkning til følge, beror efter praksis i første række på, om der efter en foreløbig vurdering er rimeligt grundlag for at antage, at sagsøgeren kan få medhold i sine påstande.

I givet fald beror afgørelsen dernæst på, om en afvejning af på den ene side skadevirkningerne ved ikke at meddele opsættende virkning og på den anden side hensynet til det offentliges interesse i det modsatte fører til, at der helt undtagelsesvis bør meddeles opsættende virkning. Skadevirkningerne skal efter både dansk praksis og EU-retten være alvorlige og uoprettelige.

I vurderingen skal endvidere indgå hensynet til princippet om effektiv retsbeskyttelse af den sagsøgende parts rettigheder i henhold til EU-retten, jf. herved U 2012.2572 H og EU-Domstolens dom af 13. marts 2007 i sag C-432/2005 (Unibet).

Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning
Der skal således som det første tages stilling til, om der efter en foreløbig vurdering er rimeligt grundlag for at antage, at Klimbevægelsen kan få medhold i de påstande om anerkendelse af dels ugyldighed, dels manglende gennemførlighed, der er nedlagt i realiteten.

Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning støttes på, at der er sket en tilsidesættelse af reglerne om international høring i miljøvurderingslovens § 38, VVM-direktivets artikel 7-8 a og Espoo-konventionens artikel 2-7 i relation til den påvirkning af vandgennemstrømningen og dermed saliniteten i Østersøen, der følger af opfyldningen af Kongedybet.

Hovedsynspunkterne fra Klimabevægelsens side er, "*at* væsentlige negative virkninger ikke kan udelukkes med sikkerhed, hvorfor der skulle have været foretaget forskriftsmæssig høring af Østersølandene, *at* anlægsloven ikke kunne vedtages i overensstemmelse med reglerne uden gennemførelse af international høring, og *at* anlægsarbejderne derfor ikke kunne iværksættes – og nu ikke kan fortsættes – uden gennemførelse af forskriftsmæssig høring.".

Klimabevægelsen har således til støtte for begæringen om opsættende virkning alene påberåbt sig høringsmangler i relation til anlæggets påvirkning af vandgennemstrømningen og saliniteten i Østersøen, og vurderingen af, om der foreløbigt betragtet er rimeligt grundlag for påstandene om ugyldighed mv. i realiteten, indebærer således alene en vurdering heraf i forhold til sådanne høringsmangler.

I relation til miljøvurderingslovens § 38 bemærker landsretten, at det følger af denne lovs § 4, stk. 3, jf. havnelovens § 1 a, jf. bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 § 2, stk. 1, § 4, stk. 3, jf. § 19, stk. 6, og § 20, at miljøvurderingslovens § 38 ikke finder anvendelse på Lynetteholm-projektet, som i stedet er omfattet af bekendtgørelsens miljøvurderingsregler. Allerede som følge heraf vil der ikke under henvisning til tilsidesættelse af denne bestemmelse kunne gives Klimabevægelsen medhold i påstandene i realiteten.

Landsretten bemærker desuden, at en eventuel konstatering af, at Espoo-konventionens bestemmelser var tilsidesat, ikke findes at kunne føre til anlægslovens ugyldighed. Der vil derfor heller ikke med henvisning hertil kunne gives Klimabevægelsen medhold i påstandene i realiteten.

Det er herefter spørgsmålet, om der efter en foreløbig vurdering er rimeligt grundlag for at antage, at Klimabevægelsen under henvisning til, at der er sket en tilsidesættelse af VVM-direktivets artikel 7-8a, kan få medhold i de påstande om ugyldighed mv., der er nedlagt i realiteten.

Der er for landsretten fremlagt og dokumenteret en række rapporter om de foretagne miljømæssige undersøgelser af Lynetteholm-projektet, herunder rapporten fra Deltares, der på foranledning af de svenske myndigheder foretog en tredjepartsgranskning af den rapport fra DHI, som var en del af det materiale, der lå til grund for anlægslovens vedtagelse. Der er endvidere redegjort for kontakten mellem de danske og svenske myndigheder i anledning af projektet og for kontakten til øvrige Østersølande.

Efter en foreløbig vurdering finder landsretten, at der ikke er rimelig grund til at antage, at der som påstået er sket en tilsidesættelse af VVM-direktivets artikel 7-8a, som kan føre til lovens ugyldighed.

Landsretten tager herefter ikke Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning til følge.

Sagsomkostninger
Ingen af parterne pålægges på nuværende tidspunkt at betale sagsomkostninger i anledning af arbejdet med formalitetsproceduren om opsættende virkning, idet der ved sagens endelige afgørelse vil blive taget hensyn til.

THI BESTEMMES:

Klimabevægelsens begæring om opsættende virkning tages ikke til følge.