



## Orienteringssag

Til Økonomiudvalget

### Orientering om svar til EU-Parlamentets Udvalg for Andragender vedr. Lov for Anlæg af Lynetteholm

3. december 2021

Sagsnummer  
2020-3267

Dokumentnummer  
2020-3267-2

Sagsbehandler  
Rasmus Scheelke

#### Resumé

Europa-Parlamentets "Udvalg for Andragender" har modtaget en klage fra Klimabevægelsen og Danmarks Naturfredningsforening vedrørende anlægsloven for Lynetteholm, og har i den forbindelse indhentet svar fra EU-Kommissionen, Transportministeriet og Københavns Kommune. Økonomiudvalget orienteres om svarene.

#### Problemstilling

Europa-Parlamentets "Udvalg for Andragender" behandlede på sit møde d. 1. september 2021 en klage fra Klimabevægelsen i Danmark og Danmarks Naturfredningsforening over etableringen af Lynetteholm.

Der argumenteres i klagen for, at VVM-undersøgelsen for anlæg af Lynetteholm skulle være udtryk for såkaldt "salami-slicing", da man ikke har miljøundersøgt Østlig Ringvej, byudviklingen på Lynetteholm og en fremtidig metroforbindelse forud for Folketingets behandling og vedtagelse af anlægsloven for selve Lynetteholm d. 4. juni 2021.

Udvalget for Anliggender valgte på mødet at bede om at få tilsendt en skriftlig vurdering fra EU-Kommissionen om, hvorvidt anlægsloven for Lynetteholm er vedtaget i overensstemmelse med VVM-direktivet, samt en udtalelse fra de relevante danske myndigheder.

#### Løsning

EU-Kommissionen oversendte d. 21. september 2021 et skriftligt svar til Europa-Parlamentet. I svaret konkluderer EU-Kommissionen, at der på baggrund af materialet oversendt i klagen ikke kan konstateres brud på EU-lovgivning, samt at en eventuel sag vil skulle behandles ved de danske domstole.

Transportministeren har d. 9. november 2021 sendt et brev til Europa-Parlamentet, hvor der redegøres for Transportministeriets vurdering af klagen. Transportministeren skriver i brevet, at Principaftalen om Lynetteholm indgået mellem Københavns Kommune og staten i 2018 udgør de fælles visioner for Lynetteholm, men at aftalen er et politisk dokument, der ikke er juridisk bindende. Samtidig udgør Principaftalen i

sig selv ikke en tilladelse til at gennemføre de enkelte projekter, da dette forudsætter forundersøgelser, miljøvurdering, finansiering og endelig politisk godkendelse af projekterne.

Endeligt har Overborgmesteren skrevet et kort svar til EU-Parlamentet, hvor der redegøres for Københavns Kommunes grundlag for arbejdet med Lynetteholm-projektet.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

### **Videre proces**

EU-Parlamentets "Udvalg for Andragender" vil på baggrund af EU-Kommissionens vurdering samt brevet fra Transportministeren tage stilling til, hvorvidt man vil lukke klagesagen fra Klimabevægelsen i EU-systemet, eller om man ønsker at indhente yderligere information.

Klimabevægelsen har parallelt med klagesagen i EU-systemet rejst en sag ved de danske domstole, og har fået fri proces fra Civilstyrelsen. De danske domstole kan vælge at indhente en udtalelse fra EU-systemet.

### **Bilag**

Bilag 1: Brev fra EU-Parlamentet vedr. Lov om Anlæg af Lynetteholm

Bilag 2: Svar fra EU-Kommissionen

Bilag 3: Svar fra Transportministeren

Bilag 4: Svar fra Overborgmesteren

MODTAGET

29 SEP. 2021

OB sekretariatet



The Chair

Committee on Petitions

Bruxelles,  
*MM/ms [IPOL-COM-PETI D(2021)17829]*

D 305596 20.09.2021

Mr. Lars WEISS  
Lord Mayor  
Rådhuspladsen 1  
1599 København V  
Denmark

**Subject: Petition 0511/2021 by Ole Damsgaard (Danish), on behalf of The Danish Society for Nature Conservation, on the impact assessment for project Lynetteholm in relation to Directive 2011/92/EU and Petition 0190/2021 by Eskil Nielsen (Danish) on the environmental impact of the planned artificial island Lynetteholmen in Copenhagen.**

Dear Lord Mayor,

I hereby inform you that the members of the Committee on Petitions of the European Parliament, at their meeting of 1 September 2021, examined and discussed the above petitions, in the presence of representatives of the petitioners and of the European Commission.

At this hearing, the petitioners expressed their concerns on the environmental impact of “Lynetteholmen”, a large scale construction project of a new residential island in Copenhagen, and they pointed out that a strategic environmental impact assessment for the project as a whole has not been conducted and the implementation of this project is made only considering the environmental consequences of part of the overall project.

As reported by the petitioners at the meeting, the related project is violating the Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment, the Water Framework Directive, the Habitats Directive and the Marine Strategy Framework Directive and does not comply with the requirements of the Espoo-Convention, especially not taking into account the cumulative environmental impact of the project, but instead, only parts of it.

The petitioners underlined that the Danish government had clearly indicated the “Lynetteholm” as an overall project which includes a number of additional, very expensive construction projects that are not covered by the Environmental Impact Assessment. In this document is expressly stated that only the construction of the island’s perimeter is covered and not the work required for infrastructure projects relating to the Ostilig Ringvej and the metro to Lynetteholm, urban development and a potential dock-gate between Lynetteholm and Nordhavn.

In the end, it was recalled that the Court of Justice of the European Union has already established on several occasions that a complete assessment of a project cannot be circumvented by splitting the project into smaller projects, where derivative or accessory projects are known of at the time when the report is produced.

The Members who took part in the debate, which followed the hearing, shared the petitioners' concerns on the matter and expressed their willingness to obtain clarifications on the procedure followed and the steps taken so far with a view to reassuring the local populations in terms of an overall assessment of the environmental consequences of the works.

In the light of the problems highlighted, Members also wished the local authorities to discuss the issues raised by the petitioners and to check any inconsistencies and provide clarity on the regularity and completeness of the procedures and the correct application of the rules.

The mission of the Committee on Petitions is to represent the legitimate demands of European citizens to safeguard their fundamental rights enshrined at European level, such as the right to health and the protection of the environment.

I am therefore writing to you to ask for clarification and information on the situation of the "Lynetteholm Project" in relation to the issues raised, the alleged shortcomings found and the defence of the territory.

Yours sincerely,



Dolors Montserrat  
Chair  
Committee on Petitions



21.9.2021

## NOTICE TO MEMBERS

**Subject: Petition No 0190/2021 by Eskil Nielsen (Danish) on the environmental impact of the planned artificial island Lynetteholmen in Copenhagen**

**Petition No 0511/2021 by Ole Damsgaard (Danish), on behalf of The Danish Society for Nature Conservation, on the impact assessment for project Lynetteholm in relation to Directive 2011/92/EU**

### 1. Summary of petition 0190/2021

The petitioner says that the Lynetteholm Island project agreed on in 2018 by the Danish Government and the Municipality of Copenhagen breaches EU legislation in several ways. The aim of the project is to have an island in the port of Copenhagen that will, firstly, provide protection from climate change and a storage site but also, in the long term, an area for the city's urban development. According to the promoters, the creation of Lynetteholm would help reduce the pressure Copenhagen is under as a consequence of its rapid population growth and would have a positive effect on housing prices and furnish finance for public infrastructure, including an underground railway for the area and a new bypass that would connect Nordhavn to Refshaleøen via Lynetteholm. In the petitioner's view that breaches Directive 2011/92/EU and Directive 2014/52/EU. The environmental impact assessment (EIA) should examine and assess the overall environmental impact of a project. However, in this specific case, the project was divided into several separate parts such that an EIA is not needed for each individual part of the project. The petitioner says that the EIA only covers and includes part of the whole project (the demarcation and construction of the island's outer limits). It does not include or cover the infrastructure works (the new port tunnel, the 'Østlig Ringvej' bypass and the underground railway for Lynetteholm) or the housing.

He asks the EU institutions to take urgent action.

## Summary of petition 0511/2021

The petitioner is of the opinion that the project Lynetteholm, a large-scale construction project of a new residential island in Copenhagen, submitted to the Danish Parliament on 28 April 2021 and expected to be adopted before the summer of 2021, takes into account only the environmental impact of part of the overall project and is contrary to Directive 2011/92/UE (new Directive 2014/52/UE), which requires, *inter alia*, an assessment of a project and its cumulative effects in its entirety.

He underlines that the European Court of Justice has already held on several occasions that a full assessment of a project cannot be circumvented by dividing the project into smaller projects when the report is made aware of secondary or ancillary projects.

The petitioner has indicated that the Danish Government merely refers to the project as a single project but a number of additional works are omitted from the EIA report. The complainant insists on the fact that the EIA report covers only part of the overall project, namely only the construction of the boundaries of the island and not the works relating to the Eastern Ringvej and metro infrastructure projects for Lynetteholm, urban development and a possible future link between Lynetteholm and Nordhavn.

He concludes considering the Danish government has violated EU law, namely Directive 2011/92/UE at least, and in this context asks the Committee on Petitions of the European Parliament (PETI) to assess the case.

## 2. Admissibility

Petition 0190/2021 declared admissible on 4 June 2021.

Petition 0511/2021 declared admissible on 19 July 2021.

Information requested from Commission under Rule 227(6).

## 3. Commission reply, received on 21 September 2021

### The Commission's observations

Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment (the Environmental Impact Assessment (EIA) Directive)<sup>1</sup> provides that Member States must ensure that, before development consent is given, projects likely to have significant effects on the environment by virtue, *inter alia*, of their nature, size or location are made subject to an assessment of the environmental effects. These projects are defined in Article 4, which refers to Annex I and II of the Directive.

While artificial islands are not expressly listed in the above-mentioned annexes of the EIA Directive, depending on the circumstances it may be that they constitute an urban development project<sup>2</sup>. For such projects, there is no automatic obligation to conduct an EIA. Member States

---

<sup>1</sup> Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment, OJ L 26, 28.1.2012, as amended by Directive 2014/52/EU, OJ L 124, 25.4.2014.

<sup>2</sup> Project category listed in Annex II 10(b) of the EIA Directive.

have to determine, either through a case-by-case examination or according to thresholds or criteria, whether the project is to be made subject to an assessment because of its likely significant effects on the environment taking into account the relevant selection criteria set out in Annex III of the EIA Directive. Amongst the selection criteria to be used by the respective competent authorities to determine if an Annex II project should be subject to an EIA are the size and design of the whole project and cumulation with other existing and/or approved projects as well as the cumulation of the impact with the impact of other existing and/or approved projects, the location of the project, pollution and nuisances, as well as risks to human health. If the Member State concludes that the project will have significant effects on the environment, an EIA has to be carried out. If an EIA is carried out, it has to include a description of the likely significant effects of the project on the environment resulting from the cumulation of effects with other existing and/or approved projects (Annex IV, point 5.e).

The EIA Directive also includes specific provisions on access to justice, allowing citizens and non-governmental organisations to challenge decisions breaching the Directive before the national courts.

Based on the information available to the Commission services, an EIA on the artificial island project of Lynetteholmen was carried out. For future construction projects, such as a bypass and a metro, that may supplement the already approved one – once defined and provided that these fall under the scope of the EIA Directive – the competent national authorities shall ensure application of the respective legal provisions. It should be noted that an overall environmental impact assessment of future non-defined projects is not a requirement under the EIA Directive, as the latter obliges Member States to consider cumulative effects with existing and/or approved projects.

### Conclusion

Based on the information provided by the petitioner, the Commission cannot identify a breach of the EIA Directive. In addition, the petition relates to an individual case of possible poor application of EU law of a specific project. As indicated in the Communication “EU law: Better results through better application”<sup>3</sup>, the Commission focuses its enforcement action on issues of wider principle, general practices, and systematic failures to comply with EU law, none of which emerge in the case at stake. In this context, it should be stressed that compliance with EU law falls primarily with the national authorities, including judicial ones, who are better placed to assess individual situations such as the one referred to by the petitioner, and intervene if necessary.

Under these circumstances, the Commission cannot provide further follow-up to this petition.

---

<sup>3</sup> C(2016) 8600 final.



**Transportministeriet**

**Transportministeren**

Udvalget for Andragender  
Att.: Formand Dolors Montserrat  
Europa-Parlamentet

9. november 2021  
2021-2360

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

## **Vedrørende klagerne 0511/2021 og 0190/2021 om de udførte miljøvurderinger af Lynetteholm i Københavns Havn**

Udvalget for Andragender har ved brev af 20. september 2021 anmodet om en udtalelse vedrørende Lynetteholm i forbindelse med udvalgets behandling af to klager over de udførte miljøvurderinger.

Anmodningen blev sendt til miljøministeren. Det er dog aftalt, at jeg besvarer den, da den vedtagne lov om anlæg af Lynetteholm hører under mit ressort.

**1.** Projektet har sit udspring i en principaftale, som blev indgået imellem Københavns Kommunes daværende overborgmester og den daværende regering den 5. oktober 2018.

Aftalen repræsenterede en fælles forståelse om visionerne for anlægget af Lynetteholm som en ny halvø i Københavns Havn samt på længere sigt etableringen af en ny bydel på halvøen med den dertil tilknyttede trafikale infrastruktur. I aftalen står der således følgende under punktet ”Mål for langsigtet byudvikling”:

”Det er hensigten at skabe en bydel, der bygger videre på Københavns egenart. Visionen er en bydel med blandede funktioner, grønne parker og ikke mindst vandet på alle sider. Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med kvaliteter, så beboerne hermed sikres adgang til rekreative områder. Lynetteholmen skal udvikles som en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri, med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik baseret på metrobetjening til Københavns centrum. Området vil på sigt kunne rumme ca. 2½-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri og vil dermed kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Muligheden for at ud-





vikle store nye boligområder centralt placeret i København vil øge boligudbuddet og derved sikre et attraktivt prisniveau for de mange mennesker, der ønsker at bo i de centrale dele af Hovedstaden. Københavns Kommune forventer at anvende planlovens mulighed for udlægning af 25 procent af boligerne som almene boliger.”

Den 25. oktober 2018 indgik den daværende regering en bred politisk aftale med en række af Folketingets partier om bl.a. anlæg af Lynetteholm.

Det følger af aftalen, at parterne noterede sig, at regeringen havde indgået en principaftale med Københavns Kommunes overborgmester om anlæg af Lynetteholm, og parterne var enige om at tilslutte sig indholdet i aftalen. Om den videre proces for projektet står der bl.a. følgende i aftalen:

”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.

Parterne noterer sig endvidere, at der gennemføres forundersøgelser af de nødvendige, fremtidige infrastrukturprojekter for byudviklingen på Lynetteholmen m.v.: Østlig Ringvej og metrobetjening. Hertil noterer parterne sig, at der med finanslovsaftalen for 2017 mellem regeringen og Dansk Folkeparti blev afsat et statsligt bidrag til forundersøgelsen af en Østlig Ringvej.

Parterne vil få forelagt forundersøgelserne for Østlig Ringvej og metrobetjening, når disse foreligger med henblik på beslutning om igangsættelse af VVM-undersøgelser for infrastrukturprojekterne.”

I forhold til disse aftaler er det vigtigt, at Udvalget for Andragender er opmærksomme på, at aftalerne er politiske og udgør en fælles forståelse om visionerne for Lynetteholm. Aftalerne har således ikke en bindende juridisk karakter. Indgåelsen af aftalerne udgør dermed heller ikke en godkendelse til gennemførelsen af projekterne.



**2.** Anlægget af halvøen Lynetteholm blev tilladt med Folketingets vedtagelse den 4. juni 2021 af forslag til lov om anlæg af Lynetteholm. Loven trådte i kraft den 1. juli 2021.

Lov om anlæg af Lynetteholm er udelukkende en tilladelse til at anlægge halvøen Lynetteholm i Københavns Havn. Anlægget af Lynetteholm skal være et jorddepot til den overskudsjord, som der skabes i København og omegn, og vil samtidig, når halvøen er etableret, indgå i sikringen af København mod stormflod fra nord.

Det er en misforståelse, at anlægget af Lynetteholm skulle være et halvt projekt, som forudsætter andre anlæg for at give mening. Projektet for anlæg af Lynetteholm er et selvstændigt projekt, som meningsfuldt kan gennemføres for sig selv.

Anlægget af øen er i øvrigt selvfinansierende, da leverandørerne betaler for afleveringen af overskudsjorden. På den baggrund er det også vigtigt at være opmærksom på, at anlægget af selve halvøen ikke er afhængig af efterfølgende investeringer, og at halvøen – også uden bebyggelse – har et formål i sig selv i form af bidrag til stormflodssikring og depot for overskudsjord.

I forhold til klagerne er det værd at bemærke, hvad anlægsloven ikke omhandler. Således omhandler lov om anlæg af Lynetteholm ikke en eventuel fremtidig byudvikling af Lynetteholm, anlæg af en metroforbindelse eller anlæg af en Østlig Ringvej.

Som anført under punkt 1 er der en politisk vision om at gå videre med planlægning af byudvikling og planlægning af en metroforbindelse og en Østlig Ringvej. Projektet om anlæg af Lynetteholm afhænger imidlertid ikke af disse eventuelle fremtidige projekter.

**3.** Vedtagelsen af loven udgjorde også miljøgodkendelsen på grundlag af de udførte miljøvurderinger, jf. VVM-direktivets<sup>1</sup> artikel 2, stk. 5.

Det er netop de udførte miljøvurderinger, som af klagerne beskyldes for at være mangelfulde, da der – ifølge klagerne – også skulle være foretaget miljøvurderinger af byudviklingen af Lynetteholm, anlæg af en metroforbindelse og anlæg af en Østlig Ringvej. Man

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014.



mener således fra klagernes side, at den såkaldte ”salami-metode” har fundet anvendelse.

”Salami-metoden” er ikke udtrykkeligt defineret i VVM-direktivet. Transportministeriet udleder dog af EU-Domstolens praksis, at ”salami-metoden” vedrører den situation, at en bygherre splitter sit projekt op i mindre dele med den hensigt at undslå sig pligten til at foretage miljøvurderinger, idet de enkelte dele – vurderet hver for sig – ikke medfører væsentlige miljømæssige konsekvenser, hvorimod projektet – hvis det vurderes samlet – kan medføre væsentlige miljømæssige konsekvenser og dermed krav om miljøundersøgelser efter reglerne herom.

I denne sag har man ikke opdelt et projekt. Der er netop foretaget miljøvurderinger af det konkrete projekt det er at anlægge Lynetteholm, som skal være et jorddepot til den overskudsjord, som der skabes i København og omegn, og som vil indgå i sikringen af København mod stormflod fra nord.

Det er korrekt, at de udførte miljøvurderinger ikke omfatter en Østlig Ringvej, metroforbindelse eller byudvikling. Det skyldes, at disse projekter ikke er nødvendige elementer for projektet om anlæg af Lynetteholm, og at disse projekter hverken er eksisterende eller godkendte.

For en god ordens skyld bemærkes det, at i det omfang det besluttes, at visionerne om en Østlig Ringvej, metroforbindelse og byudvikling skal gennemføres, vil disse projekter skulle miljøvurderes og gives miljøtilladelse i overensstemmelse med reglerne herfor.

I den forbindelse kan det oplyses, at der den 28. juni 2021 blev indgået en politisk aftale mellem regeringen og en række af Folketingets partier om en infrastrukturplan for Danmark frem mod 2035. Af den politiske aftale følger bl.a., at der gennemføres en strategisk miljøvurdering, som beskriver de samlede effekter af byudvikling og infrastruktur, og at der herefter igangsættes VVM-undersøgelser af metroforbindelser og en Østlig Ringvej. Igen er det vigtigt, at Udvalget for Andragender er opmærksomme på, at denne aftale er politisk, og således ikke har en bindende juridisk karakter. Aftalen vedrører desuden alene gennemførelse af undersøgelser og ikke gennemførelsen af de pågældende projekter.

Tidshorisonten for etableringen af jordopfyldet er endvidere meget lang. Det forventes at det samlede landareal vil være opfyldt om ca. 30 år. Den fremtidige anvendelse af området vil derfor kunne nå at blive ændret mange gange, inden halvøen er etableret.



4. I forhold til klagen over, at der ikke er udført en strategisk miljøvurdering (SMV), bemærkes det, at der som tidligere omtalt blev indgået en principaftale tilbage i oktober 2018 mellem den daværende overborgmester i Københavns Kommune og den daværende regering. Det har været anført, at denne principaftale burde være blevet underkastet strategisk miljøvurdering.

Hertil bemærkes det, at for at principaftalen er underlagt reglerne for strategisk miljøvurdering, skal den kunne karakteriseres som en plan eller et program i direktivets forstand.

I SMV-direktivets<sup>2</sup> artikel 2, litra a, defineres, hvad der forstås ved planer og programmer:

”a) »planer og programmer«: planer og programmer, herunder sådanne der medfinansieres af Det Europæiske Fællesskab, samt ændringer deri

- som udarbejdes og/eller vedtages af en national, regional eller lokal myndighed, eller som udarbejdes af en myndighed med henblik på vedtagelse af parlament eller regering via en lovgivningsprocedure, og
- som kræves ifølge love og administrative bestemmelser.”

Principaftalen fra 2018 er ikke udarbejdet og/eller vedtaget af en myndighed, men er derimod en rent politisk aftale indgået mellem den daværende overborgmester og den daværende regering i deres politiske kapaciteter og ikke som myndigheder. Aftalen indebærer ingen juridiske forpligtelser for Folketinget, statslige myndigheder, Københavns Kommune eller tredjeparter. Allerede af den årsag vurderer ministeriet, at principaftalen ikke er omfattet af SMV-direktivets anvendelsesområde.

Det følger endvidere af artikel 2, litra a, 2. led, at principaftalen skal være *krævet* ifølge love og administrative bestemmelser, for at denne kan karakteriseres som en plan eller et program i direktivets forstand. Det er ministeriets vurdering, at dette ikke er tilfældet for principaftalen, da aftalen hverken er krævet ifølge love eller administrative bestemmelser.

---

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet.



Det er videre ministeriets vurdering, at principaftalen ikke kan siges at definere regler og kontrolprocedurer og derved fastlægge en betydningsfuld helhed af kriterier og fremgangsmåder for tilladelse og iværksættelse af et eller flere projekter. Også af denne grund er principaftalen ikke omfattet af SMV-direktivets definition af ”planer og programmer”.

Aftalen beroede derimod på en politisk enighed om, at man ønsker at arbejde videre med etableringen af Lynetteholm, samt en vision om på sigt at byudvikle Lynetteholm.

Det er derfor også vurderingen, at principaftalen ikke var omfattet af reglerne for strategiske miljøvurderinger, hvorfor der heller ikke blev udført en sådan forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm.

**5.** Til afslutning kan det oplyses til Udvalget for Andragender, at Klimabevægelsen den 22. oktober 2021 har stævnet Transportministeriet ved Københavns Byret vedrørende Lynetteholm. De danske domstole behandler således sagen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht



Europa-Parlamentet  
Udvalget for Andragender  
Att.: Formand Dolors Montserrat

Tak for brevet på vegne af Europa-Parlamentets Udvalg for Andragender, hvor I på baggrund af en klage fra Danmarks Naturfredningsforening og Klimabevægelsen Danmark beder om mere information om Lynetteholm-projektet i København.

22. november 2021

Jeg vil her redegøre for baggrunden for Københavns Kommunes arbejde med projektet.

I 2016 igangsatte Københavns Kommune en analyse af mulige placeringer af et nyt deponi til overskudsjord i hovedstadsområdet. Analysen blev igangsat, da byens nuværende depot i Nordhavn var ved at være opfyldt, og da kommunen har pligt til at anvise et sted til deponi af jord for entreprenører i København.

Analysen blev behandlet af Københavns Borgerrepræsentation i 2017 samtidig med Københavns Kommunes stormflodssikringsplan. I begge undersøgelser var arealet ved Lynetteholm udpeget som en mulig placering af overskudsjord. Arealet var valgt, da denne placering ville sikre kort afstand til fremtidige byggepladser i København, og samtidig kunne bidrage til den nordlige stormflodssikring af byen. Undersøgelserne blev godkendt af alle partierne i Københavns Borgerrepræsentation d. 22. juni 2017.

Efterfølgende blev der i 2018 indgået en politisk principaftale mellem Københavns Kommune og den danske regering om at anlægge Lynetteholm.

I principaftalen fremgår det, at Lynetteholm skal anlægges af overskudsjord, og konstrueres således, at depotet bidrager til at beskytte byen mod stormflod fra nord. Anlægs- og driftsudgifterne finansieres via afgifterne på at aflevere jord, og anlægget kan således hvile i sig selv økonomisk.

På baggrund af principaftalen i 2018 blev der igangsat en egentlig projektering af Lynetteholm med tilhørende miljøundersøgelser,

Overborgmesterens  
Sekretariat

Københavns Rådhus, Rådhus-  
pladsen 1  
1599 København V

EAN nummer  
5798009800282

borgerhøringer, Espoo-høringer, mv. Det er denne proces, der førte til fremlæggelsen af anlægsloven for Lynetteholm, der blev vedtaget af et bredt flertal i Folketinget d. 4. juni 2021.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen var den uafhængige miljømyndighed med ansvar for miljøundersøgelserne. Den endelige miljøgodkendelse til anlægget af Lynetteholm blev givet af Folketinget ved vedtagelsen af Lov om Anlæg af Lynetteholm. Jeg henviser til dem vedrørende spørgsmålene om anlægslovens juridiske grundlag, herunder overholdelse af relevant EU-lovgivning.

Samtidig fremgår det af principaftalen mellem Københavns Kommune og staten fra 2018, at det er den politiske vision, at det indvundne areal på sigt kan nyttiggøres til en ny bæredygtig bydel- ligesom et jordopfyld i Nordhavn bliver brugt til byudvikling i dag.

Der blev på den baggrund iværksat en indledende forundersøgelse af en metroforbindelse, der kan muliggøre byudvikling på Lynetteholm, og den allerede påbegyndte og nu afsluttede forundersøgelse af Østlig Ringvej blev udvidet med nye linjeføringer.

Byudviklingen på Lynetteholm og den tilhørende infrastruktur er dog stadig på visionsplan. Det er således endnu ikke planlagt eller besluttet, hvordan byudviklingen konkret bliver, hvornår den præcist finder sted, og hvordan infrastrukturen samlet set vil blive udformet. I det omfang at det besluttes, at visionerne for byudvikling på Lynetteholm skal realiseres, vil de nødvendige miljøundersøgelser blive gennemført.

Afslutningsvis vil jeg fremhæve, at anlægget af Lynetteholm er et vigtigt projekt for København, og at Københavns Kommune er meget opmærksomme på at tage hensyn til miljøet, klimaet og berørte borgere i det videre arbejde med projektet.

Ønsker udvalget yderligere information, står Københavns Kommune naturligvis til rådighed.

Venlig Hilsen

**Lars Weiss**

Overborgmester

---

Økonomiforvaltningen  
Københavns Kommune