

Transportministeriets svarskrift

Til

Københavns Byret

I sagsnr. BS-40574/2021-KBH:

Klimabevægelsen i Danmark
Grundtvigs Sidevej 2
1865 Frederiksberg
(Advokat Eskil Nielsen)

mod

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
(Advokat Jakob Kamby)

og

Udviklingselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K
(Advokat Jacob Schall Holberg)

møder jeg for Transportministeriet og nedlægger følgende

1. PÅSTANDE

Over for sagsøgerens påstande 1 og 2:

Principalt: Afvisning.

Subsidiært: Frifindelse.

Over for sagsøgerens påstand 3:

Frifindelse.

Vedrørende sagsøgerens anmodning om opsættende virkning:

Sagsøgerens anmodning om, at søgsmålet tillægges opsættende virkning, tages ikke til følge.

2. SAGENS OG SVARSKRIFTETS RAMME

Folketinget vedtog den 4. juni 2021 lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm (herefter ”anlægsloven” eller ”anlægsloven for Lynetteholm”). Loven bemyndiger Udviklingselskabet By & Havn I/S (herefter ”By & Havn”) til bl.a. at anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn, jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 1. Forslaget til loven blev fremsat af transportministeren den 28. april 2021.

Klimabevægelsen i Danmark (herefter ”Klimabevægelsen” eller ”sagsøgeren”) har herefter anlagt nærværende retssag mod Transportministeriet og By & Havn.

Sagens retlige omdrejningspunkt er, om EU’s VVM-, SMV-, vandramme-, habitat- og/eller havstrategidirektiver er overtrådt i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægsloven.

Det er Transportministeriets hovedsynspunkt, at vedtagelsen af anlægsloven er sket i overensstemmelse med de nævnte direktiver.

Nærværende svarskrift er foreløbigt afgrænset til en supplerende sagsfremstilling (afsnit 3), anbringender i relation til den nedlagte afvisningspåstand overfor sagsøgerens påstande 1 og 2 (afsnit 4.2) og anmodningen om at tillægge søgsmålet opsættende virkning (afsnit 4.3). I afsnit 5 følger dog Transportministeriets foreløbige anbringender vedrørende sagens realitet.

Svarskriftet er foreløbigt i den forstand, at yderligere anbringender vedr. sagens realitet forbeholdes, til spørgsmålet om opsættende virkning er afgjort.

Transportministeriets bemærkninger til sagens behandling følger nedenfor i afsnit 7.

3. SUPPLERENDE SAGSFREMSTILLING

Sagsøgerens sagsfremstilling kan suppleres som følger:

3.1 Den politiske aftale om anlæg af Lynetteholm

Som anført af sagsøgeren indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Københavns Kommune den 5. oktober 2018 en principaftale om anlæg af Lynetteholm (bilag 6). Af den politiske principaftale følger bl.a., at Lynetteholm ”på længere sigt kan udvikles til en ny, attraktiv bydel”, og at Lynetteholm ligeledes vil ”kunne bidrage til at løse en række udfordringer i Hovedstaden”, herunder bl.a. skabe plads til deponering af overskudsjord og indgå som et led i klimasikringen af København. Aftalen blev præsenteret på et pressemøde samme dag (bilag 2 og bilag 3).

Den 25. oktober 2018 indgik den daværende regering og partierne Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti en aftale om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen. Det følger bl.a. af aftalen, at parterne er enige om at tilslutte sig den politiske principaftale af 5. oktober 2018, og at parterne er enige om, at der i første omgang gennemføres en VVM-undersøgelse af anlæg af Lynetteholm. Aftalen fremlægges som **Bilag IA**.

3.2 VVM-anmeldelse af 30. september 2019

By og Havn ansøgte den 30. september 2019 for projektet om anlæg af Lynetteholm i henhold til miljøvurderingsloven.¹ Ansøgningsmaterialet fremlægges samlet som **Bilag IB**. Det følger bl.a. af den vedlagte ansøgning, side 2, at Lynetteholm etableres med overskudsjord, og at projektet dermed håndterer Københavns Kommunes forestående udfordring med anvisning af plads til deponering af såvel ren som forurennet jord.

Om tidshorisonten for etablering af Lynetteholm følger desuden, at Københavns Kommunes restkapacitet til modtagelse af forurennet jord er begrænset, og at en del af konstruktionen forventes 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.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).

3.3 Fastlæggelsen af omfanget af miljøkonsekvensrapporten

3.3.1 *Idéfase*

Miljøstyrelsen inviterede i perioden 11. oktober til 8. november 2019 alle til at komme med idéer og forslag til, hvilke emner, der ønskedes belyst i miljøkonsekvensrapporten til brug for den videre planlægning for Lynetteholm. Indkaldelsen af idéer og forslag fremlægges som **Bilag IC**. Det fremgår bl.a. af indkaldelsen, at miljøvurderingen alene omfatter påvirkningerne ved at anlægge og drifte selve Lynetteholm som ny landindvinding og jorddepot. Videre fremgår, at den fremtidige etablering af Lynetteholms infrastruktur med vejforbindelse og metro samt selve byudviklingen vil blive beskrevet på projekternes nuværende detaljeringsniveau, og projekterne vil blive behandlet i separate forundersøgelser og miljøvurderinger på et senere tidspunkt, når disse dele er mere konkrete.

Miljøstyrelsen modtog i alt 195 høringssvar fra borgere, foreninger, virksomheder og myndigheder. Som **Bilag ID** fremlægges Miljøstyrelsens høringsnotat af 30. juni 2020, hvori indholdet i høringssvarene er sammenfattet tematisk.

3.3.2 *Afgrænsningsnotat for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport*

Den 7. juli 2020 sendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen et udkast til afgrænsningsnotat for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm i myndigheds- og Espoo-høring² i perioden 14. juli 2020 til 28. juli 2020. Høringsbrevet fremlægges som **Bilag IH**.

Høringsbrevet var vedlagt fem dokumenter:

- Miljøstyrelsens høringsnotat om etablering af Lynetteholm (Bilag ID)
- Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm, der fremlægges som **Bilag IE**
- Afgrænsningsnotat for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholmen – Trafik, der fremlægges som **Bilag IF**
- Bestillingsnotat - bidrag til udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold – etablering af Lynetteholm (jorddepot), der fremlægges som **Bilag IG**
- Ansøgning om anlæg af Lynetteholm - ny ø og jorddepot (Bilag IB)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog høringssvar fra Energinet, Energistyrelsen og Københavns Kommune. Desuden meddelte Miljøstyrelsen, Metroselskabet, Søfartsstyrelsen og Vikingeskibsmuseet,

² Høring af andre stater myndigheder efter Espoo-konventionen.

at de ikke havde bemærkninger til afgrænsningsudtalelsen. Fra svensk side meddeltes desuden, at man på nuværende tidspunkt ikke havde yderligere bemærkninger. Som **Bilag II** fremlægges Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens notat af 17. august 2020 om opsummering af høringen af afgrænsningsnotat for miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm.

På baggrund af høringen blev det besluttet at foretage enkelte ændringer/tilføjelser til afgrænsningsudtalelsen, herunder at Københavns Kommunes udbygningsplaner skulle indgå i vurderingen af anlæggets trafikbelastning.

3.4 Undersøgelser af projektets indvirkninger på miljøet (VVM)

Rambøll har for By & Havn udarbejdet en miljøkonsekvensrapport om Lynetteholm af 24. november 2020 (bilag 10). Miljøkonsekvensrapporten var i offentlig høring og i høring hos berørte myndigheder samt Espoo-høring i Sverige i perioden fra den 30. november 2020 til 25. januar 2021.

Rapporten er udarbejdet på baggrund af undersøgelser og faglig viden, hvortil der er henvist i rapporten. Der henvises til listen over referencer i miljøkonsekvensrapporten, afsnit 36, side 668ff. Referencerne omfatter bl.a. følgende rapporter, der fremlægges som **Bilag IJ-Bilag IU**:

- DHI, Forundersøgelser og kortlægning af bundvegetation og -fauna, September 2020 (Bilag IJ).
- DHI, Teknisk baggrundsrapport nr. 1, Hydrauliske undersøgelser, November 2020 (Bilag IK).
- DHI, Teknisk baggrundsrapport nr. 2, Badevandskvalitet, vandkvalitet og risiko for ophobning af tang, Oktober 2020 (Bilag IL).
- Rambøll, Baggrundsrapport, Luft og klima, November 2020 (Bilag IM).
- Rambøll, Baggrundsrapport, Trafikale forhold, November 2020 (Bilag IN).
- Rambøll, Baggrundsrapport, Støj og vibrationer, November 2020 (Bilag IO).
- Rambøll, Baggrundsrapport, Sejladsanalyse for Lynetteholm, Oktober 2020 (Bilag IP).
- Rambøll, Baggrundsrapport, Marine pattedyr, November 2020 (Bilag IQ).
- COWI, Landsskabsrapport, Byrumsbeskrivelser og visualiseringer, 14.10.2020 (Bilag IR).
- COWI, Datarapport, Miljøkemi, Maj 2020 (Bilag IS).
- DHI, Monitoring på Middelgrunden, September 2020 (Bilag IT).
- Rambøll, Baggrundsrapport, Natura 2000 væsentlighedsvurdering, November 2020 (Bilag IU).

Rambøll har desuden for By & Havn udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klappning af havbundsmateriale af 21. december 2020 (bilag 11). I rapporten henvises bl.a. til DHI's rapport fra december 2020 "ATR11-Klappning Køge Bugt – spredningsberegninger", der fremlægges som **Bilag IV**. Tillægget var i høring i perioden fra 23. december 2020 til 17. februar 2021.

Transportministeriet modtog samlet ca. 900 høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapporten (bilag 10) og tillægget (bilag 11).

Som opfølgning på de gennemførte høringer udarbejdede Rambøll for By & Havn herefter et tillæg til miljøkonsekvensrapporten vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender af 31. marts 2021 (bilag 12). Tillægget blev sendt i offentlig høring den 31. marts 2021 med frist for bemærkninger den 2. maj 2021. I den forbindelse indkom 96 høringssvar.

Den samlede miljøvurdering af anlæg af Lynetteholm udgøres af de tre miljøkonsekvensrapporter.

På baggrund af de gennemførte høringer udarbejdede Trafikstyrelsen en sammenfattende redegørelse af 14. maj 2021, der fremlægges som **Bilag IW**. Den sammenfattende redegørelse indgik sammen med de tre miljøkonsekvensrapporter og implementeringsredegørelsen (bilag 14) i beslutningsgrundlaget for vedtagelse af lov om anlæg af Lynetteholm, jf. straks nedenfor.

3.5 Anlægsloven

Et udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm blev af Transportministeriet sendt i høring fra den 15. januar 2021 til den 14. februar 2021 til en række myndigheder og organisationer. Transportministeriet modtog herudover høringssvar fra en række øvrige foreninger mv. og privatpersoner, herunder bl.a. sagsøgeren. Som **Bilag IX** fremlægges Transportministeriets høringssnotat af 29. april 2021. Af høringssnotatet fremgår bl.a., side 3, at mange af de modtagne høringssvar efter Transportministeriets vurdering vedrører forhold, som er belyst i de miljøvurderinger, som allerede har været i offentlig høring

Transportministeren fremsatte den 28. april 2021 Lovforslag nr. L 220 om anlæg af Lynetteholm (bilag 13) ("lovforslaget"). Om Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning vedr. de miljømæssige vurderinger fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 3.2.2, bl.a.:

"Med Folketingets vedtagelse af projektet i alle dets enkeltheder ved lov bemyndiges Udviklingssekretariatet 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. [...]"

Projektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af den vedtagne anlægslov, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan- og miljølovgivning m.v., som

indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse m.v., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 5.”

Under Folketingets behandling af lovforslaget blev der stillet i alt 194 udvalgsspørgsmål til ministeren. Ministerens svar på spørgsmål 1, 29, 39, 40, 141, 159, 162 og 163 er fremlagt af sagsøgeren som bilag 33-40. For fuldstændighedens skyld fremlægges som **Bilag IY** ministerens svar til de 194 udvalgsspørgsmål samlet.

Som det fremgår af de 194 svar, har Transportministeren grundigt besvaret spørgsmål om projektet, herunder projektets overensstemmelse med Danmarks EU-retlige forpligtelser, jf. eksempelvis ministerens svar på spørgsmål nr. 123, Bilag IY, side 472f, spørgsmål nr. 128, Bilag IY, side 480f, spørgsmål nr. 160, Bilag IY, side 535, spørgsmål nr. 168, Bilag IY, side 556ff, spørgsmål nr. 169, Bilag IY, side 568ff, spørgsmål nr. 175, Bilag IY, side 599, og spørgsmål nr. 176, Bilag IY, side 604ff. I sine besvarelser henviser Transportministeren også til Kammeradvokatens to notater af hhv. 17. maj 2021 og 26. maj 2021 (bilag 20 og bilag 21), udarbejdet efter anmodning fra Transportministeriet, som også har været tilgængelige under Folketingets behandling af lovforslaget.

Som nævnt ovenfor blev der i forbindelse med det lovforberedende arbejde udarbejdet en implementeringsredegørelse (bilag 14), der i tillæg til lobemærkningerne og projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensrapporterne indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet og en opregning af de vilkår inden for hvilke, anlægsprojektet skal gennemføres. Vilkårene er udarbejdet af de ressortmyndigheder, der ville have været tilladelses-/godkendelsesmyndigheder, hvis der ikke var blevet udarbejdet en anlægslov for anlægsprojektet. De fastsatte vilkår for anlægs- og driftsfasen fremgår af redegørelsens afsnit 5-7 (bilag 14, side 92-98).

Implementeringsredegørelsen redegør desuden for, hvordan 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 afværgeforanstaltninger under hensyn til, at dele af den almindelige miljølovgivning ikke finder anvendelse på projektet.

Som **Bilag IÆ** fremlægges Transportministeriets notat af 26. maj 2021 om de indkomne høringssvar vedrørende implementeringsredegørelsen til anlæg af Lynetteholm.

Transportudvalget afgav den 31. maj 2021 betænkning over lovforslaget om anlæg af Lynetteholm. Udvalgets betænkning fremlægges som **Bilag IZ**. Socialistisk Folkeparti (SF) udtalte i den forbindelse bl.a., at SF stemte for lovforslaget, såfremt der blev gennemført en samlet strategisk miljøvurdering (SMV) for projektets resterende faser, som også inddrager effekterne af anlægget af selve øen Lynetteholm.

I forbindelse med 2. behandling af lovforslaget tilkendegav transportministeren, at regeringen ville være indstillet på at imødekomme et politisk flertals ønske om udarbejdelse af en strategisk miljøvurdering fremadrettet for den mulige byudvikling af Lynetteholm.

Lovforslaget blev vedtaget den 4. juni 2021 af et bredt politisk flertal i Folketinget bestående af partierne Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance.

3.6 Udvalget for andragender

Sagsøgeren indgav i februar 2021 en klage (et andragende) til Udvalget for Andragender under Europa-Parlamentet vedr. Lynetteholm-projektet (bilag 41).

Formanden for udvalget meddelte den 6. juli 2021 (bilag 42), at formanden havde anmodet Europa-Kommissionen om at foretage en indledende undersøgelse af sagen.

Det fremgår af Udvalget for Andragenders meddelelse af 21. september 2021 (**Bilag IØ**) til sine medlemmer, at Europa-Kommissionen har gjort sig følgende observationer:

“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.” (Ministeriets understregning)

Kommissionen konkluderede følgende:

“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”, 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.” (understreget her)

3.7 Strategisk miljøvurdering af Lynetteholm

Den 15. juli 2021 offentliggjorde Transportministeriet en pressemeddelelse om, at der ville blive igangsat en strategisk miljøvurdering af den mulige videre udvikling af Lynetteholm (bilag 15). Sammen med pressemeddelelsen blev offentliggjort et notat om ”Udmøntning af strategisk miljøvurdering samt proces for infrastruktur til Lynetteholm” (**Bilag IA**) og et notat om ”Ramme for strategisk miljøvurdering (SMV) af Lynetteholm” (**Bilag IAA**).

Af rammenotatet, Bilag IAA, fremgår bl.a., at udgangspunktet for den strategiske miljøvurdering vil være en plan *udarbejdet* på baggrund af den politiske principaftale fra 2018 og efterfølgende ændringer af Lynetteholm samt de gennemførte forundersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm.

Som også anført i transportministerens svar på spørgsmål 29, Bilag IY, side 189, foretog Transportministeriet tilbage i 2019 en vurdering af, hvorvidt der var pligt til at foretage en strategisk miljøvurdering (SMV) af principaftalen for Lynetteholm. Som det ligeledes fremgår af svaret, var og er det fortsat ministeriets juridiske vurdering, at aftalen ikke er omfattet af reglerne herom.

4. ANBRINGENDER VEDR. AFVISNING OG OPSÆTTENDE VIRKNING

4.1 Kort om sagsøgerens søgsmålskompetence

Transportministeriet har i forbindelse med sagens anlæg overvejet, om sagsøgeren inden for sit vedtægtsbestemte formål om bl.a. *at stoppe menneskeforskyldt global opvarmning* har søgsmålskompetence i nærværende sag.

Disse overvejelser skyldes bl.a., at i det omfang Lynetteholm ikke måtte blive anlagt, vil det efter ministeriets opfattelse have den negative konsekvens, at overskudsjorden – som analyser har vist primært må forventes at komme fra Frederiksberg og Københavns Kommuner – vil skulle køres til et (på nuværende tidspunkt) ukendt deponi, som må antages at ligge væsentligt længere væk end Lynetteholm. Dette vil resultere i længere kørsel for lastbilerne og dermed til en øget udledning af CO₂. Endvidere vil det også medføre, at man ikke går i gang med den klimasikring af København imod stormfloder fra nord, som Lynetteholm netop skal indgå i.

Det er derfor noget uforståeligt, at en klimabevægelse er imod og ønsker en sag vedr. en fornuftig løsning på overskudsjorden og klimasikringen i København.

Efter dansk ret anerkendes foreningers søgsmålskompetence om generelle retsspørgsmål i et vist omfang, hvis der er tale om forhold, som har væsentlig betydning for foreningens medlemmer, jf. eksempelvis Østre Landsrets kendelse trykt i U 1994.780/2 Ø (Øresundsbroen), og Vestre Landsrets kendelse, der er trykt i UFR 2012, side 2572 H (Testcenter Østerild). Der henvises endvidere til Århuskonventionens artikel 9 samt EU-Domstolens dom i sag C-263/08, Djurgården.

Ud fra en samlet afvejning af Klimabevægelsens vedtægtsmæssige formål og den konkrete sag vedr. Lynetteholm og de hermed forbundne arbejder, finder Transportministeriet dog ikke grundlag for at påstå sagen afvist med henvisning til manglende retlig interesse.

Ministeriet finder dog anledning til at bemærke, at hverken VVM-, SMV-, vandramme-, habitat- og/eller havstrategidirektivet har til formål at stoppe den menneskeforskyldte globale opvarmning. Derimod er direktivernes overordnede formål en beskyttelse af natur og miljø. Der er ikke generelt set en nødvendig sammenhæng mellem beskyttelsen af natur og miljø og begrænsning af global opvarmning. Etablering af en vindmøllepark på havet kan f.eks. bidrage til nedbringelse af CO₂-emission fra fossile forbrændingsanlæg, men vindmølleparken kan samtidig udgøre en trussel for det omgivne miljø og naturen, herunder eksempelvis havmiljøet og bilag IV-arter. Klimabevægelsen eller andre foreninger med tilsvarende formål kan således ikke efter ministeriets opfattelse fremover anses for uden videre at have søgsmålskompetence i forbindelse med f.eks. anlægsprojekter.

4.2 Afvisningspåstanden (over for sagsøgerens påstande 1 og 2)

Det gøres gældende, at alene følgende påstand (påstand 3) kan tages under påkendelse:

”De sagsøgte tilpligtes at anerkende, at sagsøgte, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, er uberettiget til at lade de arbejder, der er anført i § 1, stk. 2, i lov 1157 af 11/6/2021 om anlæg af Lynetteholmen, bringe til anvendelse.”

De to øvrige påstande (påstand 1 og 2), som Klimabevægelsen herudover har nedlagt over for Transportministeriet, er reelt anbringender til støtte for den citerede påstand 3, og foreningen har dermed ingen retlig interesse i at få prøvet disse.

Med den nedlagte påstand 1 gør sagsøgeren gældende, at Transportministeriet skal anerkende, at anlægsloven er i strid med SMV- og VVM-direktivet. Påstanden udgør dermed et anbringende til støtte for den nedlagte påstand 2, hvorefter Transportministeriet skal anerkende, at anlægsloven er ugyldig.

Den af sagsøgeren som påstand 2 nedlagte ugyldighedspåstand udgør desuden et anbringende til støtte for den nedlagte påstand 3, hvorefter Transportministeriet og By & Havn skal anerkende, at By & Havn er uberettiget til at lade de arbejder, der er anført i § 1, stk. 1, i anlægsloven, bringe til udførelse. Det bemærkes hertil, at sagsøgerens anbringender vedr. EU-retten implementeret i dansk ret på lovs niveau ikke i almindelighed kan medføre lovens ugyldighed.

Transportministeriet gør derfor gældende, at påstand 1 og 2 reelt er anbringender til støtte for påstand 3, og at påstand 1 og 2 dermed bør afvises, jf. f.eks. U 2008.2575 H, U 2009.1899 H og U 2017.2469 H.

4.3 Anbringender vedr. opsættende virkning

Sagsøgeren har i stævningen, afsnit 1.2, fremsat anmodning om, at ”[d]en af sagsøger nedlagte påstand tillægges opsættende virkning, således at ingen af de arbejder, der er anført i § 1, stk. 1, i lov 1157 af 11/6/2021 om anlæg af Lynetteholmen, kan sættes i værk eller fortsættes, førend det ved dom måtte blive fastslået, at sagsøgte ikke derved handler uretmæssigt i forhold til VVM-direktivet, SMV-direktivet, vandrammedirektivet, habitatdirektivet og havstrategidirektivet”.

Transportministeriet gør gældende, at der ikke er grundlag for opsættende virkning, og at sagsøgerens anmodning derfor ikke skal tages til følge.

Dette er begrundet i følgende:

4.3.1 Retligt grundlag og hovedanbringender

Spørgsmålet om opsættende virkning afhænger i sager, der vedrører en national bestemmelses forenelighed med en EU-regel, efter EU-Domstolens praksis af medlemsstaternes interne procesret. De nationale kriterier for opsættende virkning må dog ikke være mindre gunstige end dem, der gælder for tilsvarende søgsmål på grundlag af national ret (ækvivalensprincippet), og de må heller ikke i praksis gøre det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve den midlertidige retsbeskyttelse af fællesskabssikrede rettigheder (effektivitetsprincippet), jf. EU-Domstolens dom i sag C-432/05, Unibet, præmis 79-82.

Efter dansk retspraksis kan et søgsmål om en lovbestemmelses forenelighed med EU-retten kun helt undtagelsesvist tillægges opsættende virkning. Det er for det første et kriterium, om der på forhånd kan

siges at være en rimelig grund til at antage, at der i forbindelse med lovens vedtagelse er sket tilsidesættelse af EU-regler, der kan føre til lovens ugyldighed, jf. U 1995.634 H om Øresundsforbindelsen og U 2012.2572 H om testcentret ved Østerild. Herudover må opsættende virkning nægtes i sådanne sager, hvis en tilsvarende anmodning ville blive nægtet under en sag om prøvelse af en administrativ afgørelse, jf. U 2005.2650 Ø.

Herudover beror spørgsmålet på en afvejning af det offentliges interesse i, at gennemførelsen af loven ikke udsættes over for arten og omfanget af den skade, som sagsøgeren kan blive påført.

Det er sagsøgeren, der har bevisbyrden for, at der er et grundlag for opsættende virkning.

Transportministeriet gør gældende, at der ikke er påvist et rimeligt grundlag for at antage, at anlægsloven om Lynetteholmen er vedtaget i strid med EU-retten (afsnit 4.3.2). Sagsøgeren har endvidere intet påvist i forhold til, at der skulle være en skade forbundet med at undlade opsættende virkning, medens sagen pågår, hverken for sagsøgeren selv eller de involverede natur- og miljøinteresser. Heroverfor står de tungtvejende behov for en påbegyndelse af klimasikringsaktiviteter og mulighed for aflastning af behovet for bortkørsel af betydelige mængder overskudsjord i hovedstadsområdet (afsnit 4.3.3).

4.3.2 Ikke et rimeligt grundlag for sagsøgerens påstande

Transportministeriet gør overordnet gældende, at sagsøgeren ikke har dokumenteret, at der skulle være rimelig grund til på forhånd at antage, at etableringen af Lynetteholm skulle være i strid med EU-retten, eller at der er handlet i strid med EU-retten fra Transportministeriets og Folketingets side i forbindelse med vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm.

Som det kan konstateres af de i sagen fremlagte bilag, forelå der et særdeles omfattende materiale til belysning og afhjælpning af alle projektets indvirkninger på miljøet, inden anlægsloven for Lynetteholm blev vedtaget i Folketinget. Samtlige anbringender, som sagsøgeren gør gældende under nærværende retssag, blev fremsat som kritikpunkter fra forskellige sider i forbindelse med det lovforberedende arbejde. Projektet blev indgående behandlet af Folketinget, og der blev i den forbindelse gjort op med de synspunkter, som er fremført af sagsøgeren i denne sag.

For så vidt angår **VVM-direktivet** har sagsøgeren som hovedanbringende gjort gældende, at der i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm, herunder i miljøkonsekvensrapporterne, er foretaget en projektopdeling i strid med direktivet og EU-Domstolens praksis herom.

Med VVM-direktivet er fastlagt en særlig procedure for miljøvurdering af visse større projekters indvirkning på miljøet i forbindelse med, at der meddeles tilladelse til sådanne projekter. Når der skal gennemføres en miljøvurdering af et projekt (i det følgende omtalt som en "VVM-procedure"), skal bygherren udarbejde en såkaldt miljøkonsekvensrapport (i direktivet benævnt en miljøkonsekvensvurderingsrapport), der lever op til kravene i direktivets artikel 5 og bilag IV, med henblik på at påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige virkninger på en række faktorer.

Sagsøgeren har navnlig henvist til, at de miljøkonsekvensrapporter, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven, alene angår en del af et samlet projekt, idet rapporterne alene belyser de væsentlige miljøpåvirkninger, der forventes at opstå i forbindelse med selve etableringen af Lynetteholm og de hermed forbundne aktiviteter. Sagsøgeren problematiserer, at miljøkonsekvensrapporterne ikke inddrager nogle miljøpåvirkninger af en fremtidig etablering af Østlig Ringvej, en metroforbindelse til Lynetteholm, byudvikling på Lynetteholm og en dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn. Sagsøgeren antager, at dette er udtryk for ulovlig *salami slicing* (salami-metoden)

Det er imidlertid ikke korrekt, og termen *salami slicing* er stærkt misvisende i denne sammenhæng.

Udtrykket *salami slicing* (salami-metoden) anvendes fortrinsvis til at beskrive den situation, at et projekt kunstigt opdeles i mindre bidder for at undgå at udløse krav om miljøvurdering efter artikel 4, stk. 2 og 3. I en række domme har EU-Domstolen således udtalt, at en opdeling af et samlet projekt kan være i strid med VVM-direktivet, såfremt der herved er en risiko for, at direktivets krav omgås, jf. bl.a. dommen i den præjudicielle forelæggelse i sag C-142/07, *Ecologistas en Acción-CODA*. Der henvises tillige til Højesterets dom i U 2000.1103 H og til Kommissionens seneste praksissamling vedrørende VVM-direktivet,³ side 62 f. og 79 f.

I Kommissionens vejledning om definitionerne af projektkategorierne i bilag I og II til VVM-direktivet,⁴ s. 15, er *salami slicing* *tilsvarende* defineret på følgende måde:

"Salami slicing refers to the practice of splitting an initial project into a number of separate projects, which individually do not exceed the threshold set or do not have significant effects on a case-by-case examination and therefore do not require an impact assessment but may, taken together, have significant environmental effects." (understreget her)

³ Kommissionen, 'Environmental Assessments of Plans, Programmes and Projects. Rulings of the Court of Justice of the European Union', senest ajourført den 20. oktober 2020.

⁴ Kommissionen, 'Interpretation of definitions of project categories of annex I and II of the EIA Directive', 2015.

Problemstillingen omkring ”salami slicing” og denne retspraksis er derfor irrelevant i den foreliggende sag, fordi sagen ikke handler om projektopdeling for at unddrage forpligtelsen i direktivets artikel 2, stk. 1, til at gennemføre en VVM-procedure.

Det er ubestridt og lagt til grund i forbindelse med anlægslovens udarbejdelse og vedtagelse, at etableringen af projektet Lynetteholm udløste et krav om gennemførelse af en VVM-procedure i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 5-10. Der er forud for Folketingets vedtagelse af anlægsloven blevet udarbejdet miljøkonsekvensrapporter i henhold til VVM-direktivets regler, jf. bilag 10-12, samt gennemført den påkrævede proces.

Det er derfor ikke et tema, om der er sket en opdeling af Lynetteholm-projektet i strid med VVM-direktivet og EU-Domstolens praksis om projektopdeling.

Sagsøgerens anbringender må forstås derhen, at man mener, at de miljøkonsekvensrapporter, inkl. baggrundsnotater og øvrigt materiale, der indgik i Folketingets behandling af lovforslaget, ikke opfylder de krav, der efter VVM-direktivet stilles til en miljøkonsekvensrapport, fordi man ikke belyste en række andre projekter, herunder infrastruktur- og byudviklingsprojekter, som sagsøgeren oplister.

De indholdsmæssige krav til en miljøkonsekvensrapport er udtømmende reguleret i VVM-direktivets artikel 5 og bilag IV. Af disse krav kan fremhæves, at det følger af direktivets artikel 3, at miljøkonsekvensvurderingen, afhængigt af hvert enkelt tilfælde, skal ”bestå i på passende måde at påvise, beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte virkninger” på en række faktorer. Mere detaljerede krav til en miljøkonsekvensrapport er fastsat i direktivets artikel 5 og bilag IV. Efter bilag IV, pkt. 1, litra b, skal en miljøkonsekvensrapport indeholde ”en beskrivelse af hele projektets fysiske karakteristika”.

Som udgangspunkt er det bygherren, der definerer sit projekt, og der er ikke pligt til at slå sig sammen med andre projekter eller til at inkludere andre projekter end det, bygherren ønsker.

Det fremgår dog af bilag IV, pkt. 5, litra e, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af projektets forventede væsentlige virkninger på miljøet som følge af ”*kumulationen af projektets virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter*” (understreget her). Denne forpligtelse tager naturligt nok udgangspunkt i projekter, som enten eksisterer eller som allerede er godkendt for at undgå, at vurderingen bliver for spekulativ.

De gennemførte miljøkonsekvensrapporter lever imidlertid fuldt ud op til VVM-direktivets krav også i denne henseende.

Der er forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm foretaget fornødne vurderinger af projektets kumulative virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter. Der henvises særligt til afsnittene om kumulative virkninger i miljøkonsekvensrapporten fra november 2020 (bilag 10) og til tillægget af 31. marts 2021 til miljøkonsekvensrapporten (bilag 12). Som en del af tillægget af 31. marts 2021 findes et notat om *"påvirkninger fra det samlede projekt bestående af Lynetteholm, uddybning af sejltreder og klapning af havbundsmaterialer"*. Notatet indeholder blandt andet en udførlig vurdering af Lynetteholm-projektets kumulative virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, herunder de planlagte havvindmølleparker Nordre Flint og Aflandshage i Øresund, der begge planlægges anlagt i perioden 2023 til 2024.

Sagsøgeren har imidlertid gjort gældende, at fremtidige projekter er blevet *"politisk besluttet"* med principaftalen af 5. oktober 2018 (bilag 6), og at der derfor foreligger *"en endelig beslutning om faktisk at gennemføre projektet"* (stævningen s. 23). Sagsøgeren har desuden anført, at regeringen som følge af principaftalen af 5. oktober 2018 *"aftalemæssigt er bundet og fuldt vidende om planerne for det samlede projekt og desuagtet med fuldt overlæg og helt bevidst søger projektet iværksat på et grundlag, der ikke tager højde for den samlede, sandsynlige indvirkning på miljøet, herunder klimaet"* (stævningen s. 13).

Disse udsagn stemmer hverken overens med de faktiske eller retlige forhold i sagen. Ingen af de eventuelle fremtidige projekter, som ifølge sagsøgeren burde have været belyst i miljøkonsekvensvurderingen, dvs. etableringen af Østlig Ringvej, en metroforbindelse til Lynetteholm og en dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn samt byudvikling på Lynetteholm, kunne på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse anses for at være *"eksisterende og/eller godkendte"*.

Som anført i afsnit 1.1 i miljøkonsekvensrapporten fra november 2020 (bilag 10) var projekterne på daværende tidspunkt ikke konkretiserede. Hensigten var i stedet, at disse skulle miljøvurderes på et senere tidspunkt som led i beslutningsprocessen for de respektive projekter. Af afsnit 3.14.1 i Trafikstyrelsens sammenfattende redegørelse af 14. maj 2021 (Bilag IW) fremgår på tilsvarende vis, at det på daværende tidspunkt ikke var muligt at foretage en konkret miljøvurdering af trafikanlæg og byudvikling, fordi projekterne endnu ikke var planlagt eller politisk besluttet, og at det derfor heller ikke var muligt at inddrage disse projekter i miljøvurderingen for Lynetteholm.

Det er en helt sædvanlig fremgangsmåde også i den *"normale"* VVM-proces efter miljøvurderingslovens regler, at der for projektet kan være forlydender om andre mulige fremtidige projekter, som imidlertid ikke skal medtages, da de hverken er *"eksisterende"* eller *"godkendte"*. I stedet vil fremtidige miljøundersøgelser skulle inddrage de kumulative virkninger også af Lynetteholms anlæg og drift. Det er dermed ikke sådan, at de samlede miljøkonsekvenser ikke bliver belyst. Det bliver de på et tidspunkt, hvor de fremtidige projekter er konkretiseret til et niveau, hvor dette meningsfuldt kan ske.

I f.eks. Miljøstyrelsens høringsudkast til vejledning til miljøvurderingsloven – del 2,⁵ afsnit 9.1.1, anføres på linje hermed – for så vidt angår VVM-screeningen, der også skal tage højde for kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter: *”I forbindelse med vurderingen af de kumulative forhold skal ikke blot eksisterende forhold tages i betragtning, men også arealanvendelse og aktiviteter som følge af allerede eksisterende – udnyttede og uudnyttede – tilladelser eller vedtagne planer.”*

Det synspunkt, sagsøgeren gør gældende, ville indebære, at miljøkonsekvensvurderingen for Lynetteholm skulle vurdere en række overordnede politiske visioner om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, som på det tidspunkt ikke var konkretiserede i sådan en grad, at de kunne indgå i miljøvurderingen.

Det bestrides i øvrigt, at disse projekter måtte anses for *”integrerede dele af et samlet projekt og politisk autoritativt præsenteret som sådanne”*, og at etableringen af Østlig Ringvej, en metroforbindelse *”reelt [må] anses for en forudsætning for Lynetteholm-projektet”* (stævningen s. 14). Sagsøgeren synes da også selv at modsige dette, når det andre steder i stævningen tilsyneladende antages, at de fremtidige infrastruktur- og byudviklingsprojekter er *”afledte”* eller *”accessoriske”* (stævningen s. 17 og 19).

Det er helt normalt, at der på et politisk niveau fungerer forskellige idéer, visioner, tiltag og ønsker, som er mere eller mindre konkrete. Det ændrer imidlertid ikke på, at de ikke har karakter af godkendte projekter, førend der foreligger en konkret tilladelse.

Hertil kommer, at Lynetteholm er et selvstændigt – og i øvrigt selvfinansierende – projekt, der tjener et selvstændigt formål som jorddeponi og klimasikring, og projektet kan derfor meningsfuldt gennemføres for sig selv.⁶ Der er altså ikke tale om et kunstigt opdelt projekt.

Som det fremgår af brevet af 21. september 2021 (Bilag IØ) fra Udvalget for Andragender, deler Kommissionen Transportministeriets opfattelse af, at VVM-direktivets krav til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm til fulde er blevet overholdt i denne sag. Det fremgår af brevet, at Kommissionen ikke har kunnet konstatere en overtrædelse af VVM-direktivet ved vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm, idet det som begrundelse herfor blandt andet anføres:

⁵ Miljøstyrelsen, Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), del 2: Konkrete projekter, høringsversion fra 2018. Vejledningen er endnu ikke blevet offentliggjort i en endelig version. Et afsnit identisk med den citerede passage fra afsnit 9.1.1 genfindes dog i By- og Landskabsstyrelsens vejledning om VVM i planloven fra marts 2009, s. 41.

⁶ Se Beretning fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet af 23. juni 2003 om gennemførelse og virkning af VVM-direktivet (direktiv 85/337/EØF som ændret ved 97/11/EF) (KOM(2003) 334 endelig), afsnit 4.3.15.

”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.” (understreget her)

VVM-direktivet indeholder heller ikke en forpligtelse for byherren til at lade sin ansøgning afvente mulige og ikke-konkretiserede øvrige projekters behandling. Der er således ikke tale om, at VVM-direktivets krav – som anført af sagsøgeren – ”*omgås ved en henvisning til langsom planlægning eller tilsvarende tekniske omstændigheder*” (stævningen s. 23).

Samlet set er der ikke påvist noget grundlag for at antage, at VVM-direktivets krav til miljøkonsekvensrapporter er misligholdt, herunder fordi de foreliggende miljømæssige undersøgelser kun i begrænset omfang behandlede de omtalte øvrige mulige infrastruktur- og byudviklingsprojekter.

Som en konsekvens af sagsøgerens ovennævnte hovedanbringende om projektopdeling har sagsøgeren endvidere gjort gældende, at vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm ikke lever op til kriterierne fastsat i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, om anlægslove og EU-Domstolens praksis herom.⁷

Efter direktivets artikel 2, stk. 5, kan medlemsstaterne i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, dvs. en anlægslov, fritage projektet fra direktivets bestemmelser om offentlig høring med undtagelse af kravene i artikel 7 om høring af andre medlemsstater. Det er en forudsætning, at målene med direktivet opfyldes, hvilket ifølge EU-Domstolens praksis blandt andet betyder, at projektet skal være vedtaget ”i enkeltheder”, at anlægsloven skal give byherren ret til at gennemføre projektet, og at lovgiver skal være i besiddelse af tilstrækkelige oplysninger på det tidspunkt, hvor projektet vedtages, jf. sag C-128/09, Boxus m.fl. (præmis 38 ff.).

Sagsøgeren gør således gældende, at projektet ikke er vedtaget i alle enkeltheder, da loven ikke omfatter infrastruktur- og byudviklingsprojekterne, som ifølge sagsøgeren burde have været belyst i miljøkonsekvensrapporterne, ligesom lovgiver af samme grund ikke har været i besiddelse af tilstrækkelige oplysninger på tidspunktet for lovens vedtagelse. Også disse anbringender er imidlertid udtryk for en misforståelse af EU-Domstolens praksis om opdeling af projekter i strid med VVM-direktivet.

⁷ Det bemærkes, at der i stævningen (s. 13 og 29) er henvist til VVM-direktivets artikel 1, stk. 4. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet blev ordlyden af denne bestemmelse ændret, og bestemmelsen blev ved samme lejlighed flyttet til direktivets artikel 2, stk. 5. Direktiv 2014/52/EU skulle senest have været implementeret den 16. maj 2017, og bestemmelsen i artikel 2, stk. 5, var således gældende på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse.

Hvis sagsøgerens anbringende i relation til VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, var korrekt, ville det nemlig indebære, at der med anlægsloven samtidig skulle være givet tilladelse til etablering af en metroforbindelse, Østlig Ringvej, byudvikling på Lynetteholm mv. Som nævnt ovenfor indeholder VVM-direktivet imidlertid ikke en forpligtelse for bygherren til at lade sin ansøgning – i nærværende sag lovforslaget – afvente mulige og ikke-konkretiserede øvrige projekters behandling.

Allerede i forslaget til afgørelse i sag C-396/92, *Bund Naturschutz in Bayern m.fl.*, der angik et større vejprojekt, som blev udført i etapevis, anførte daværende generaladvokat Claus Gulmann helt på linje hermed, at det ”*må være indlysende, at [VVM-]direktivet ikke kan have til virkning at tvinge medlemsstaterne til at fravige den normale praksis, hvorefter længere vejforbindelser gennemføres ved tidsmæssigt forskudt anlæg af delstrækninger*” (punkt 69).

Det projekt, som Folketinget med anlægsloven for Lynetteholm har godkendt, er afgrænset i lovens § 1 og i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger (bilag 10-12) samt i implementeringsredegørelsen (bilag 14). Det følger af lovforslaget, at projektet ikke kræver tilladelse efter anden lovgivning, hvorfor By & Havn ved vedtagelsen af anlægsloven har opnået ret til at gennemføre dette projekt i alle enkeltheder. De omfattende miljøundersøgelser mv., som lovgiver var i besiddelse af på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse, svarer til de oplysninger, der ville være blevet forelagt den kompetente myndighed i en almindelig procedure for indrømmelse af tilladelse til et projekt i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, og bilag IV.

Endelig har sagsøgeren gjort gældende, at der ikke ved gennemførelsen af den fremgangsmåde, der er fastlagt i VVM-direktivet, har været etableret den fornødne adskillelse mellem den kompetente myndighed (Trafikstyrelsen) og bygherren (By & Havn), og at dette bør indgå som baggrund for og element i rettens vurdering (stævningen s. 16). I stævningen (s. 16) henvises der til præambelbetragtning 25 til ændringsdirektiv 2014/52/EU, som er udmøntet i artikel 9a i VVM-direktivet.

Transportministeren gør gældende, at der i forbindelse med forberedelsen af og Folketingets vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm har været sikret den fornødne funktionelle adskillelse mellem Trafikstyrelsen og By & Havn i overensstemmelse med kravene i VVM-direktivets artikel 9a.

Trafikstyrelsen har været VVM-myndighed for behandlingen af Lynetteholm-projektet, og der har hverken været et personelt eller funktionelt sammenfald mellem By & Havn (og dennes rådgivere) og Trafikstyrelsen (og dennes rådgivere) ved behandlingen af den konkrete sag. Sagsøgeren har ikke fremlagt nogen form for dokumentation for, at det skulle forholde sig anderledes.

I forhold til **SMV-direktivet** har sagsøgeren gjort gældende, at ”*Lynetteholmen som præsenteret med principaftalen af 5. oktober 2018, præsentationen mv., jf. bl.a. bilag 2, 3, 4, 5, 6 og 7, anlægsloven og infrastrukturaftalen af 28. juni 2021 (bilag 28) må anses for en plan eller et program, som defineret i [SMV-]direktivets art. 2, litra a*” (stævningen s. 26).

Planen kan imidlertid ikke være alle disse dokumenter, som er både indholdsmæssigt og tidsmæssigt langt fra hinanden. Sagsøgeren må konkretisere, hvad ”planen” mere bestemt er, som sagsøgeren ønsker rettens stillingtagen til, da det giver meget lidt mening at foretage en retlig prøvelse af, om der foreligger en plan, hvis denne (plandokumentet) ikke kan identificeres klart ud fra sagsøgerens anbringender.

Sagsøgeren **opfordres (IA)** på denne baggrund til at oplyse, hvilket konkret dokument, der ifølge sagsøgeren udgør den plan eller et program, som udløser et krav om gennemførelse af en miljøvurdering efter SMV-direktivets artikel 4-9.

Transportministeriet gør under alle omstændigheder gældende, at der ikke foreligger en plan i forhold til de nævnte dokumenter eller øvrige dokumenter vedr. Lynetteholm, som udgør en plan omfattet af SMV-direktivets definition og krav.

SMV-direktivet omhandler – i modsætning til VVM-direktivet – såkaldt strategisk miljøvurdering af planer og programmer. For planer og programmer, som skal undergives en miljøvurdering, skal den planlæggende myndighed udarbejde en miljørapport efter reglerne i direktivet, og denne rapport skal være genstand for høring af berørte myndigheder og offentligheden (efter omstændighederne også i andre medlemsstater), inden den endelige godkendelse eller vedtagelse af planen eller programmet.

Det er afgørende for, om SMV-direktivet finder anvendelse, at der foreligger en retsakt, der opfylder kriterierne for at være en plan eller et program i direktivets forstand. Det er således bl.a. en forudsætning, at der er tale om en plan eller et program, jf. legaldefinitionen i direktivets artikel 2, litra a:

- ”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”.

Ingen af disse betingelser er opfyldt.

I sag C-290/15, D'Oultremont m.fl., definerede EU-Domstolen endvidere ”planer og programmer” på denne måde:

”[...] begrebet »planer og programmer« vedrører enhver retsakt, der, idet den definerer de regler og kontrolprocedurer, der skal finde anvendelse på den pågældende sektor, fastlægger en betydningsfuld helhed af kriterier og fremgangsmåder for tilladelse og iværksættelse af et eller flere projekter, der kan have væsentlige indvirkninger på miljøet [...]» (præmis 49)

Det forhold, at EU-Domstolen i dommen bl.a. fastslog, at SMV-direktivet *kan* finde anvendelse på generel regulering såsom love og bekendtgørelser, indebærer ikke, at alle love og bekendtgørelser *per se* omfattes af SMV-direktivets regler. Det afgørende er, om loven eller bekendtgørelsen udgør en plan eller et program, der opfylder definitionen. Et konkret projekt udgør heller ikke en plan eller et program, idet et konkret projekt ikke fastsætter kriterier og fremgangsmåder for arealanvendelse eller regler og kontrolprocedurer, som gennemførelsen af en eller flere projekter er underlagt, jf. sag C-43/10, Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias m.fl. (præmis 92-96) og generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse i samme sag (punkt 151).

Hverken den politiske principaftale af 5. oktober 2018 eller anlægsloven for Lynetteholm udgør ”planer” eller ”programmer” i SMV-direktivets forstand, da de ikke lever op til definitionen herfor. Hertil kommer, at disse dokumenter heller ikke vedtages med henblik på opfyldelse af EU-retlige eller folkeretlige forpligtelser, men derimod udgør nationalt initieret lovgivning, der ikke indgår i et normativt hierarki. Anlægsloven opfylder dermed heller ikke betingelsen om at være ”krævet” ifølge love og administrative bestemmelser, jf. SMV-direktivets artikel 2, litra a.

Det bestrides, at Naturklagenævnets afgørelse trykt i MAD 2008.1198 Nkn, som sagsøgeren henviser til i stævningen (s. 29), og som også blev nævnt under eksportforhøringen i Folketinget den 20. maj 2021, understøtter sagsøgerens opfattelse. I Naturklagenævnets afgørelse var sagen den, at et forslag til kommuneplantillæg om rensning af forurenede jord på Kløvermarken fastlagde rammer for den VVM-pligtige jordoprensning de næste 3-4 år. Planen havde derfor – modsat anlægsloven for Lynetteholm – en retligt bindende og styrende karakter for fremtidige anlægsprojekter.

Det forhold, at Transportministeriet den 15. juli 2021 (bilag 15) – som følge af et politisk ønske herom – har besluttet at gennemføre en frivillig strategisk miljøvurdering, ændrer heller ikke på det ovenfor anførte. Det var og er Transportministeriets opfattelse, at en strategisk miljøvurdering ikke er påkrævet efter SMV-direktivets regler. Det bemærkes endvidere, at den frivillige gennemførelse af den strategiske miljøvurdering ikke på nogen måde er udtryk for en afhjælpning af manglende miljøvurderinger efter VVM- eller SMV-reglerne, som sagsøgeren har antydnet (stævningen s. 29 f.).

Der indgås talrige politiske aftaler og forlig hvert eneste år, som kan have et miljø- eller infrastruktur-sigte, uden at disse – af helt naturlige årsager – underkastes en SMV-procedure. Et krav herom har aldrig været direktivets intention eller ordlyd.

Sagsøgeren har desuden i forhold til **de øvrige direktiver** i stævningen helt overordnet gjort gældende, ”at anlægsloven er vedtaget i strid med den fremgangsmåde, der er foreskrevet i [vandrammedirektivet, habitatdirektivet og havstrategidirektivet], respektive ikke lever op til de krav, der følger af direktiverne i relation til et projekt som Lynetteholmen” (stævningen s. 30).

Transportministeriet gør gældende, at det fra sagsøgerens side er helt udokumenteret, at Folketingets vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm er sket i strid med de relevante processuelle og materielle krav i vandrammedirektivet, habitatdirektivet og havstrategidirektivet. Som sagsøgeren selv har anført, blev spørgsmål om disse direktiver drøftet og behandlet indgående under forberedelsen af anlægsloven.

Sagsøgerens anbringende om, at der ikke er foretaget en vurdering af de kumulative virkninger af projektet i sin helhed, er grundløst, jf. det ovenfor anførte.

4.3.3 Afvejningen af den offentlige interesse ctr. risikoen for uoprettelige skader

4.3.3.1 Det offentlige interesse i anlæg af Lynetteholm

Transportministeriet gør gældende, at etableringen af Lynetteholm er nødvendig af væsentlige samfunds- og miljømæssige grunde.

Som det fremgår af afsnit 2 i de almindelige bemærkninger til forslaget til lov om anlæg af Lynetteholm, skal 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. Dertil kommer, at Lynetteholm vil bidrage til at klimasikre København mod stormflod fra nord.

Der knytter sig endvidere en ganske væsentlig offentlig interesse til på kort sigt at muliggøre deponering af overskudsjord fra anlægsarbejder i hovedstadsområdet.

Som anført i afsnit 2.2.3 i implementeringsredegørelsen (bilag 14), er der i hovedstadsområdet gennem en del år produceret 2-3 mio. tons ren og ikke rensningsegnet forurenede jord årligt, som Københavns Kommune har pligt til at anvise en bortskaffelsesmulighed for. Kapaciteten for modtagelse af ren jord i By & Havns landvindingsprojekt på Nordhavn er opbrugt, og restkapaciteten for modtagelse af ikke rensningsegnet forurenede jord i Københavns Kommunes deponeringsanlæg, KMC Nordhavn, er også opbrugt. Det har derfor været nødvendigt at meddele en miljøgodkendelse til midlertidigt oplag af ren og ikke rensningsegnet forurenede jord ved deponeringsanlægget. Da behovet for et jorddeponi således allerede på nuværende tidspunkt er presserende, er By & Havn desuden med anlægslovens § 1, stk. 1, nr. 3, blevet

bemyndiget til at anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og ikke rensningseget forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaaj.

Af afsnit 1.5 i miljøkonsekvensrapporten fra november 2020 (bilag 10) fremgaa, at undersøgelser 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. Københavns Kommunes forvaltninger har ikke umiddelbart kunnet pege på yderligere alternative forslag til løsning af de samlede kapacitetsproblemer, og der er generelt en langsigtet udfordring med at finde deponi til jord i hovedstadsområdet. 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, jf. ministerens besvarelse af spørgsmål nr. 63 (Bilag IY, s. 340) samt Københavns Kommunes Økonomiforvaltnings svar af 24. september 2021 på politikerspørgsmål vedrørende lastbilkørsel til Lynetteholm (bilag IIE).

Som det fremgaa af afsnit 2.5.5.2 og 2.5.5.3 i Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 (**Bilag IAB**) skal håndteringen af overskudsjord imidlertid så vidt muligt ske lokalt i en helhedsorienteret og bæredygtig proces, så kostbar og miljøbelastende flytning undgås. Det fremgaa videre, at Københavns Kommune i flere år har undersøgt mulighederne for placering af et nyt anlæg til primært forurenede jord. I 2017 godkendte Borgerrepræsentationen en række mulige placeringer for overskudsjord i kommunen, som kunne opfylde mål om bl.a. at undgå lange transportveje. En af disse placeringer var vandarealet mellem Lynetten og Nordhavn. Med etableringen af Lynetteholm på dette sted vil der kunne sikres kapacitet til en meget lang årrække, og lange transportveje ud af kommunen vil kunne undgås.

Derudover knytter sig en væsentlig offentlig interesse i at etablere Lynetteholm for derved at sikre København mod en stormflod fra nord.

Som det fremgaa af afsnit 3.1 i de almindelige bemærkninger til anlægsloven for Lynetteholm, indeholder anlægget af Lynetteholm et kystlandskab i den østlige del af halvøen, hvor perimenterkonstruktionerne 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.

En stormflod vil medføre risiko for omfattende skader, forsinkelser og driftstab på blandt andet Københavns Lufthavn, metroen, Banedanmark og DSB samt på Øresundsbroen og motorvejsnettet generelt. Hertil kommer risikoen for oversvømmelse af store dele af Christianshavn, Indre By og Slotsholmen. I Københavns Kommunes Stormflodsplan fra 2017 (**Bilag IAC**) anslås det således, at hvis København ikke sikres mod stormflod, risikeres tab på mellem 7 og 12 mia. kr. over de næste 100 år. Skaderne er kun

beregnet for Københavns Kommune og inkluderer således ikke tab i andre kommuner, ligesom der ikke er indregnet indirekte tab i tabsberegningerne.

I november 2020 har Københavns Kommune og Hvidovre Kommune endvidere gennemført en analyse af, hvad konsekvenserne vil være for København, hvis byen bliver ramt af en stormflod (**Bilag IAD**). Analysen viser blandt andet, at en stormflod kan forårsage voldsomme oversvømmelser, der i værste fald kan betyde et samfundsmæssigt tab for op mod 28 mia. kr. I Københavns Kommunes risikostyringsplan 2021, bl.a. side 13-17, (**Bilag IAE**) er oversvømmelsesfaren og -risikoen også belyst.

Som det fremgår af det ovenstående, har den omstændighed, at anlægsperioden for Lynetteholm forventes at strække sig frem til omkring 2050, ingen betydning for vægten af den offentlige interesse i anlæg af Lynetteholm. Derimod tilsigter anmodningen om opsættende virkninger at udskyde det tidspunkt, hvor der kan findes en økonomisk og miljømæssig holdbar løsning på kapacitetsproblemerne for deponering af jord i hovedstadsområdet, og hvor der kan etableres stormflodsskikring af København mod nord.

4.3.3.2 *Risikoen for væsentlige eller uoprettelige skadevirkninger*

Sagsøgeren har udelukkende støttet sin anmodning om opsættende virkning på en udokumenteret antagelse om, at risikoen for omfattende skade ”*præsumptivt må antages at være betydelig*”, og at det ”*antagelig [er] irreversibelt, hvis arbejderne sættes i værk*” (stævningen s. 33).

Sagsøgeren har derimod ikke fremlagt nogen form for dokumentation for, at der består en risiko for væsentlige eller uoprettelige skadevirkninger for sagsøgeren eller for miljøet i almindelighed, såfremt anlægsarbejdet påbegyndes. Derimod er de miljømæssige virkninger ved projektet adresseret og håndteret på adækvat vis i det omfattende materiale, der er indgået i Folketingets behandling af anlægsloven for Lynetteholm, herunder miljøkonsekvensrapporterne og baggrundsnotaterne hertil.

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 indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. § 3 i anlægsloven for Lynetteholm. 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. Efter lovens § 20 fører transportministeren tilsyn med, at By & Havn overholder bestemmelserne i blandt andet anlægsloven. Da Folketingets vedtagelse af anlægsloven desuden er sket i overensstemmelse med den fremgangsmåde, der er foreskrevet i EU's miljødirektiver, herunder ved udarbejdelse af omfattende miljømæssige undersøgelser i overensstemmelse med VVM-direktivets regler, er forsigtighedsprincippet, der blandt andet følger af TEUF artikel 191, stk. 2, til fulde blevet tilgodeset ved lovens vedtagelse.

5. FORELØBIGE ANBRINGENDER VEDRØRENDE SAGENS REALITET (FRIFINDELSESPÅSTANDEN)

Som anført ovenfor i afsnit 2 er nærværende svarskrift afgrænset til formalitetsspørgsmål i relation til afvisning af sagsøgerens påstand 1 og 2 samt anmodningen om at tillægge søgsmålet opsættende virkning. I det følgende afsnit følger dog Transportministeriets foreløbige anbringender vedrørende sagens realitet. Transportministeriet tager forbehold for at fremkomme med yderligere anbringender vedrørende sagens realitet, når retten har taget stilling til ovennævnte formalitetsspørgsmål.

Transportministeriet gør overordnet gældende, at det ikke er dokumenteret, at etableringen af Lynetteholm skulle være i strid med EU-retten, eller at der er handlet i strid med EU-retten fra Transportministeriets og Folketingets side i forbindelse med vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm.

I afsnit 4.3 er der i relation til sagsøgerens anmodning om opsættende virkning redegjort nærmere for, hvorfor der ikke på forhånd er rimelig grund til at antage, at etableringen af Lynetteholm skulle være i strid med EU-retten, eller at der er handlet i strid med EU-retten fra Transportministeriets og Folketingets side i forbindelse med vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm. Da disse anbringender angår sagens realitet, henvises der i det hele til gennemgangen i afsnit 4.3.2 til støtte for den nedlagte frifindelsepåstand.

5.1.1 *VVM-direktivet*

For så vidt angår VVM-direktivet har sagsøgeren som hovedanbringende gjort gældende, at der i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm, herunder i miljøkonsekvensrapporterne, er foretaget en projektopdeling i strid med direktivet og EU-Domstolens praksis herom.

Som begrundet nærmere i afsnit 4.3.2 er det afgørende spørgsmål i nærværende sag ikke, om der er sket en opdeling af Lynetteholm-projektet i strid med VVM-direktivet og EU-Domstolens praksis om projektopdeling, men derimod om de miljøkonsekvensrapporter, inkl. baggrundsnotater og øvrigt materiale, der indgik i Folketingets behandling af lovforslaget, opfylder de krav, der efter VVM-direktivet stilles til en miljøkonsekvensrapport. EU-Domstolens praksis om projektopdeling er derfor ikke af direkte relevans for nærværende sag.

Transportministeriet gør gældende, at de gennemførte miljøkonsekvensrapporter til fulde lever op til VVM-direktivets krav. Det kan konstateres af de i sagen fremlagte bilag, at der forelå et særdeles omfattende materiale til belysning og afhjælpning af alle projektets indvirkninger på miljøet, inden anlægsloven for Lynetteholm blev vedtaget i Folketinget.

Som det fremgår af brevet af 21. september 2021 (Bilag IØ) fra Udvalget for Andragender, deler Kommissionen Transportministeriets opfattelse af, at VVM-direktivets krav til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm til fulde er blevet overholdt i denne sag.

Det bestrides, at anlægsloven for Lynetteholm ikke skulle opfylde kravene i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvorefter medlemsstaterne i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage projektet fra direktivets bestemmelser om offentlig høring med undtagelse af kravene i artikel 7 om høring af andre medlemsstater. Det bemærkes i den forbindelse, at Trafikstyrelsen modtog samlet ca. 900 høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapporten (bilag 10) og tillægget (bilag 11), jf. også afsnit 3.4.

Endelig bestrides det, at der i forbindelse med forberedelsen af og Folketingets vedtagelse af anlægsloven ikke har været sikret den fornødne funktionelle adskillelse mellem Trafikstyrelsen og By & Havn i overensstemmelse med kravene i VVM-direktivets artikel 9a. Sagsøgerens henvisning til bilag 2-7 til støtte herfor er helt grundløs.

5.1.2 SMV-direktivet

Sagsøgeren har gjort gældende, at ”*Lynetteholmen som præsenteret med principaftalen af 5. oktober 2018, presentationen mv., jf. bl.a. bilag 2, 3, 4, 5, 6 og 7, anlægsloven og infrastrukturaftalen af 28. juni 2021 (bilag 28)*” må anses for en plan eller et program, som defineret i SMV-direktivets art. 2, litra a, som derfor skulle have været undergivet en forudgående miljøvurdering i overensstemmelse med reglerne i dette direktiv (stævningen s. 26).

Transportministeriet gør heroverfor gældende, at hverken den politiske principaftale af 5. oktober 2018 eller anlægsloven for Lynetteholm udgør ”planer” eller ”programmer” i SMV-direktivets forstand. Transportministeriet gør endvidere gældende, at anlægsloven for Lynetteholm ikke vedtages med henblik på opfyldelse af en EU-retlig eller folkeretlig forpligtelse, men at anlægsloven derimod udgør nationalt initieret lovgivning, der ikke indgår i et normativt hierarki. Anlægsloven opfylder dermed heller ikke betingelsen om at være ”krævet” ifølge love og administrative bestemmelser, jf. SMV-direktivets artikel 2, litra a.

Der henvises i det hele til det i afsnit 4.3.2 anførte, hvor Transportministeriet endvidere har opfordret sagsøgeren til at oplyse, hvilket konkret dokument, der ifølge sagsøgeren udgør den plan eller det program, som udløser et krav om gennemførelse af en miljøvurdering efter SMV-direktivets artikel 4-9 i nærværende sag.

5.1.3 Øvrige direktiver og anbringender

Sagsøgeren har i stævningen helt overordnet gjort gældende, ”at anlægsloven er vedtaget i strid med den fremgangsmåde, der er foreskrevet i [vandrammedirektivet, habitatdirektivet og havstrategidirektivet], respektive ikke lever op til de krav, der følger af direktiverne i relation til et projekt som Lynetteholmen” (stævningen s. 30).

Som anført i afsnit 4.3.2 gør Transportministeriet gældende, at det fra sagsøgerens side er helt udokumenteret, at Folketingets vedtagelse af anlægslov for Lynetteholm er sket i strid med de relevante processuelle og materielle krav i vandrammedirektivet, habitatdirektivet og havstrategidirektivet. Som sagsøgeren selv har anført, blev spørgsmål om disse direktiver drøftet og behandlet indgående under forberedelsen af anlægsloven.

Transportministeriet noterer sig i øvrigt, at sagsøgeren har fået fri proces, jf. retsplejelovens § 325, og at dette søgsmål derfor ikke giver anledning til overvejelser om reglerne i Århus-konventionens artikel 9.

6. SAGSØGERENS OPFORDRINGER

Klimabevægelsen har fremsat en række opfordringer til Transportministeriet i stævningen, som hermed besvares:

Til opfordring 3 og 4 kan det oplyses, at anlægsloven efter Transportministeriets opfattelse er vedtaget i overensstemmelse med de direktiver, som sagsøgeren i nærværende retssag har påberåbt sig til støtte for de nedlagte påstande, og at anlægsloven dermed ikke er i strid med EU-retten. Der henvises til det ovenfor anførte og de fremlagte bilag.

Til opfordring 5 og 7 om anlægsprojektets økonomi kan det oplyses, at Transportministeriet med By & Havn vil afdække, om – og i givet fald i hvilket omfang – at opfordringerne kan besvares i et senere processkrift.

Til besvarelse af opfordring 6 fremlægges som **Bilag IAF** Kommissionens åbningsskrivelse (SG-Grefte (2005) D/201308) i sag 2003/4433 modtaget den 22. marts 2015. For fuldstændighedens skyld fremlægges som **Bilag IAG** Miljøministeriets notat om regeringens besvarelse af Kommissionens åbningsskrivelse. Sagen er efter Transportministeriets opfattelse ikke sammenlignelig med nærværende sag.

Til opfordring 8 kan det oplyses, at anlægsloven bemyndiger By & Havn til at iværksætte anlæg af Lynetteholm. Uden anlægsloven vil anlæg af Lynetteholm forudsætte, at anlægsprojektet blev meddelt en række tilladelser og godkendelser mv., som anlægsloven fraviger.

Opfordring 9 og 10 må anses for at være af proceduremæssig karakter og ses besvaret af anbringenderne.

7. FORSLAG TIL SAGENS BEHANDLING

7.1 Udskillelse af spørgsmålet om opsættende virkning til særskilt behandling

Transportministeriet kan tiltræde sagsøgerens anmodning om, at spørgsmålet om opsættende virkning udskilles til særskilt behandling, jf. retsplejelovens § 253, stk. 1.

Transportministeriet anmoder om en mundtlig delhovedforhandling om spørgsmålet om opsættende virkning.

Retten bør dog forud for en stillingtagen til udskillelse i medfør af retsplejelovens § 253 tage stilling til spørgsmålet om henvisning til landsretten, jf. straks nedenfor.

7.2 Henvisning til landsretten

I stævningen, afsnit 13.2, anmoder Klimabevægelsen om, at sagen henvises til behandling ved Østre Landsret.

Hertil bemærkes, at sager som udgangspunkt behandles ved byretten i første instans, medmindre sagen er af principiel karakter og har generel betydning for retsanvendelsen og retsudviklingen eller væsentlig samfundsmæssig rækkevidde i øvrigt, jf. retsplejelovens § 226, stk. 1. Det er ikke tilstrækkeligt, at sagen har stor bevågenhed eller vedrører store beløb.

Der kan rejses spørgsmålstegn ved, om sagen opfylder betingelserne for henvisning, idet spørgsmålet om opsættende virkning er grundigt behandlet i tidligere retspraksis. Der henvises til det anførte i afsnit 4.3 ovenfor.

Det at opfylde et areal med overskudsjord i hovedstaden er ikke usædvanligt i sig selv, og taler dermed ikke i sig selv for at henvise sagen. Det er videre Transportministeriets opfattelse, at sagens materielle spørgsmål koncentrerer sig om konkret bevisførelse og bevisvurderinger i forhold til de gennemførte miljøvurderinger i forbindelse med lovens vedtagelse. Sager, hvor udfaldet i det væsentlige afhænger af bevismæssige vurderinger, bør ikke henvises til landsretten i første instans med direkte ankeadgang til Højesteret, jf. betænkning nr. 1401/2001 om reform af den civile retspleje I, side 183. Klimabevægelsen har efter ministeriets opfattelse desuden ikke peget på principielle retlige spørgsmål, som kan begrunde, at sagen henvises til landsretten i første instans.

Transportministeriet har ikke bemærkninger til, at tre juridiske dommere medvirker ved behandlingen, hvis sagen forbliver i byretten, jf. retsplejelovens § 12, stk. 3.

7.3 Syn og skøn samt præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen

Klimabevægelsen har i stævningen, afsnit 11.3 og afsnit 12, taget forbehold for at begære syn og skøn samt anmode om at stille spørgsmål til EU-Domstolen om forståelsen af SMV-, VVM-, vandramme-, habitat- og/eller havstrategidirektivet.

Klimabevægelsen har ikke anført nærmere herom, og Transportministeriet tager derfor forbehold for at fremkomme med bemærkninger hertil i et senere processkrift.

7.4 Vidneførelse

I stævningen, afsnit 11.2, forbeholder Klimabevægelsen sig at føre en række vidner. Det er dog ikke specificeret, hvilke vidner fra hhv. Rambøll, By & Havn og Transportministeriet, som Klimabevægelsen ønsker ført, ligesom det ikke fremgår, hvad vidnerne skal forklare om, eller en begrundelse for, hvorfor de enkelte vidner ønskes ført.

Transportministeriet antager, at sagsøgerens vidneførelse angår sagens realitet – og dermed ikke formaliteten – og at vidnerne derfor ikke ønskes ført under en eventuel mundtlig hovedforhandling om sagens formalitet.

Når Klimabevægelsen har specificeret de enkelte vidner og angivet vidnetemaer, vil Transportministeriet forholde sig til vidneførelsen, herunder om der er tale om bevisførelse uden betydning for sagen, jf. retsplejelovens § 341, og om vidneførelsen giver ministeriet anledning til at føre yderligere vidner.

7.5 Småsagsprocessen og sagens værdi

Klimabevægelsen har ikke i stævningen angivet sagens værdi, som derfor foreløbigt ses opgjort til kr. 0 på retssagsportalen.

Sagen vedrører den af Folketinget vedtagne lov om anlæg af Lynetteholm samt SMV-, VVM-, vandramme-, habitat- og havstrategidirektiverne og er for kompliceret til at blive behandlet efter reglerne i retsplejelovens kapitel 39. Transportministeriet anmoder derfor retten om at beslutte, at sagens videre behandling sker uden anvendelse af reglerne i retsplejelovens kapitel 39, jf. retsplejelovens § 402, stk. 1.

Transportministeriet bemærker i den forbindelse desuden, at de forventede anlægsomkostninger for anlæg af Lynetteholm beløber sig til omkring 2,5 mia. kr., jf. afsnit 4.1 i de almindelige bemærkninger til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, og at sagen også af den grund ikke skal behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 39, jf. retsplejelovens § 400, stk. 1, nr. 1.

8. PROCESSUELLE MEDDELELSER

til Transportministeriet kan stiles til advokat Jakob Kamby, Kalvebod Brygge 32, 1560 København V (sagsnr. 4019626).

9. MOMSREGISTRERING

Transportministeriet er ikke momsregistreret.

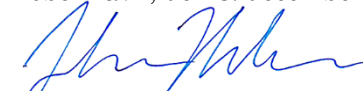
10. DOKUMENTER

Bilag IA	Aftale af 25. oktober 2018 om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælles Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen
Bilag IB	Ansøgning af 30. september 2019 for projekt om anlæg af Lynetteholm til Miljøstyrelsen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter
Bilag IC	Indkaldelse af idéer og forslag til miljøvurdering af Lynetteholm
Bilag ID	Miljøstyrelsens høringsnotat af 30. juni 2020
Bilag IE	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm
Bilag IF	Vejdirektoratets afgrænsningsnotat for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm – Trafik
Bilag IG	Miljøstyrelsens notat af 30. juni 2020 om bidrag til udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold
Bilag IH	Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens høringsbrev af 7. juli 2020
Bilag II	Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens notat af 17. august 2020 om opsummering af høringen af afgrænsningsnotat for miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm

Bilag IJ	Forundersøgelser og kortlægning af bundvegetation og -fauna
Bilag IK	Teknisk baggrundsrapport nr. 1 vedr. hydrauliske undersøgelser
Bilag IL	Teknisk baggrundsrapport nr. 2 vedr. badevandskvalitet, vandkvalitet og risiko for ophobning af tang
Bilag IM	Baggrundsrapport vedr. luft og klima
Bilag IN	Baggrundsrapport vedr. trafikale forhold
Bilag IO	Baggrundsrapport vedr. støj og vibrationer
Bilag IP	Baggrundsrapport vedr. sejladsanalyse for Lynetteholm
Bilag IQ	Baggrundsrapport vedr. marine pattedyr
Bilag IR	Landsskabsrapport – byrumsbeskrivelser og visualiseringer
Bilag IS	Datarapport for miljøkemi
Bilag IT	Monitorering på Middelgrunden
Bilag IU	Baggrundsrapport vedr. Natura 2000 Væsentlighedsvurdering
Bilag IV	Rapport, ATR11-Klapning Køge Bugt, DHI, December 2020
Bilag IW	Trafikstyrelsens sammenfattende redegørelse af 14. maj 2021 for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, temarapport for uddybning af sejlrende og klapning samt supplerende miljøkonsekvensrapport
Bilag IX	Transportministeriets høringsnotat af 29. april 2021
Bilag IY	Transportministerens samlede svar til udvalgsspørgsmål
Bilag IZ	Transportudvalgets betænkning af 31. maj 2021 over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
Bilag LÆ	Transportministeriets notat 26. maj 2021 om de indkomne hørings svar vedrørende implementeringsredegørelsen til anlæg af Lynetteholm
Bilag IØ	Meddelelse af 21. september 2021 fra Udvalget for Andragender til sine medlemmer

- Bilag IÅ Udmøntning af strategisk miljøvurdering samt proces for infrastruktur til Lynetteholm
- Bilag IAA Ramme for strategisk miljøvurdering (SMV) af Lynetteholm
- Bilag IAB København Kommunes Kommuneplan 2019
- Bilag IAC Københavns Kommunes Stormflodsplan fra 2017
- Bilag IAD Modningsprojekt gennemført for Københavns Kommune og Hvidovre Kommune 2020: ”Sammen om vandet. Stormflodssikring ved Kalveboderne”
- Bilag IAE Københavns Kommunes Risikostyringsplan 2021
- Bilag IAF Åbningsskrivelse fra Kommissionen (SG-Greffe (2005) D/201308) i sag 2003/4433 modtaget den 22. marts 2015
- Bilag IAG Miljøministeriets notat om regeringens besvarelse af Kommissionens åbningsskrivelse (SG-Greffe (2005) D/201308) i sag 2003/4433

København, den 8. december 2021



Jakob Kamby

Partner, Advokat (L)