

NOTAT

[Dato]
2021-1108

Høringsnotat til udkast til bekendtgørelse om tilsynet med gennemførelsen af Lynetteholm

Transportministeriet sendte den 8. september 2021 et udkast til bekendtgørelse om tilsynet med gennemførelsen af Lynetteholm i offentlig høring. Fristen for høringssvar var d. 29. september 2021.

I forbindelse med høringen har Transportministeriet modtaget høringssvar fra følgende:

Dansk Arbejdsgiverforening, DMI, Forbrugerrådet Tænk, Erhvervsministeriet, FDM, Indenrigs- og Boligministeriet, Københavns Politi og Rigsrevisionen har ikke haft bemærkninger til høringen.

Miljøministeriet bemærker bl.a., ministeriet vurderer, at der med fordel i bekendtgørelsen kunne fastsættes bestemmelser om, hvilke sanktionsmuligheder tilsynsmyndighederne har, og at myndighederne som udgangspunkt vil indlede en dialog med bygherre inden der udstedes påbud.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægslovens § 22, stk. 1, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet nævnt i § 1 inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet og implementeringsredegørelsen, jf. § 3.

I forarbejderne til anlægslovens § 22 fremgår det, at:

”Det forudsættes, at tilsynsmyndighedens tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.”



Transportministeriet har ikke fundet anledning til at detailbeskrive sagsbehandlingsskridtene forud for udstedelsen af et påbud. Men det er en forudsætning i loven, at tilsynsmyndigheden tilrettelægger tilsynet på en måde, så de mindst indgribende tilsynsmidler anvendes. Et påbud bør derfor også først finde anvendelse i det omfang, at tilsynsmyndigheden anser det for nødvendigt.

Miljøministeriet påpeger, at udkastet til bekendtgørelse ikke indeholder nogen hjemmel til, at tilsynsmyndigheden kan anmode om oplysninger eller påbyde forurenende forhold undersøgt, ligesom der ikke er hjemmel til at føre tilsyn på anlægsområder mv. uden enten accept fra de ansvarlige for forholdene eller retskendelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven indeholder en fravigelse af indtil flere lovgivninger i anlægslovens § 5, og loven udfør derfor én samlet godkendelse på tværs af de love. Dermed følger det almindelige tilsyn efter de fravegne regler ikke, da det i stedet for er anlægsloven, som indeholder reglerne for tilsyn.

Skulle det vise sig, at tilsynsmyndighederne oplever, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S modsætter sig tilsynsmyndighedernes arbejde med at udføre et tilstrækkeligt og oplyst tilsyn, antager Transportministeriet, at tilsynsmyndighederne retter henvendelse til Udviklingsselskabet By & Havns ejere, som kan tage spørgsmålet op med selskabet. Projektet skal således udføres i overensstemmelse med lovens regler, de udførte miljøvurderinger og implementeringsredegørelsen, hvortil et tilstrækkeligt tilsyn er nødvendigt, og det er By & Havns ansvar at sikre sig, at det også sker.

Herudover bemærker **Miljøministeriet**, at det i udkastet til bekendtgørelse forudsættes, at tilsynsmyndigheden ikke indskærper overholdelse af pågældende krav, men skal påbyde overholdelse af disse krav.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af § 20, stk. 1, i lov om anlæg af Lynetteholm, at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf og afgørelser truffet i medfør heraf.



Af § 22, stk. 1, følger det, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet nævnt i § 1 inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet og implementeringsredegørelsen, jf. § 3.

I forarbejderne til lovens § 20, som omhandler tilsynet, at:

”Det forudsættes, at de myndigheder, som får kompetence til at føre tilsyn med projektet efter anlægsloven, tilrettelægger tilsynet, således at mindst indgribende foranstaltninger bringes i anvendelse først, hvorefter intensiteten af tilsynsmidlerne kan øges om nødvendigt; typisk hvis bygherre ikke imødekommer krav fra tilsynet. Det betyder, at tilsynsmyndighederne i første række går i dialog med bygherre om forhold, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse ikke er i overensstemmelse med loven mv. Tilsynsmyndighederne kan i denne indledende fase henstille og indskærpe bestemte forhold over for bygherren såvel mundtligt som skriftligt. Bringes forholdet fortsat ikke i orden kan vil tilsynsmyndigheden efter den foreslåede § 22 kunne udstede påbud til bygherre. I sidste ende vil tilsynsmyndigheden kunne beslutte at politianmelde forholdet mhp., at bygherre pålægges en bødestraf efter den foreslåede § 23.”

Endvidere står der i bemærkningerne til § 22 bl.a. følgende:

”Det forudsættes, at tilsynsmyndighedens tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.”

Transportministeriet bemærker, at det er en forudsætning i bemærkningerne til anlægsloven, at tilsynsmyndighederne i første række går i dialog med bygherre om forhold, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse ikke er i overensstemmelse med loven mv. Tilsynsmyndighederne kan i den indledende fase henstille og indskærpe bestemte forhold over for bygherren såvel mundtligt som skriftligt. Bringes forholdene ikke i orkan kan tilsynsmyndigheden udstede et påbud.

Transportministeriet er derfor ikke enig i, at tilsynsmyndigheden per automatik skal udstede et påbud, da det er intentionen, at tilsynsmyndigheden forud eksempelvis kan gå i dialog.



Endelig bemærker **Miljøministeriet**, at bekendtgørelsen ikke indeholder krav om orientering af tilsynsmyndigheden om projektændringer, som ikke er anmeldelsespligtige efter anlægslovens § 4, men som fortsat kan have konsekvenser for målsatte vandforekomster, Natura 2000-områder mv.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægslovens § 3, at projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4.

Herudover følger det af anlægslovens § 4, stk. 1, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen.

Idet Transportministeriet formoder, at Miljøministeriet er optaget af negative konsekvenser, kan Transportministeriet ikke forestille sig en situation, som påpeget af Miljøministeriet, da alt skal anmeldes, som kan være til skade for miljøet.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at det bør tydeliggøres, hvem der er ansvarssubjektet for håndhævelse, og kommunen ønsker at vide, om By & Havn har påtaget sig alt ansvar i forhold til eventuelle overtrædelse i forbindelse med anlæg og drift af Lynetteholm.

Transportministeriet bemærker, at det følger af § 20, stk. 1, i lov om anlæg af Lynetteholm, at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf og afgørelser truffet i medfør heraf.

Af § 22, stk. 1, følger det, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet nævnt i § 1 inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet og implementeringsredegørelsen, jf. § 3.

Herudover spørger **Københavns Kommune** ind til, hvem der er generel tilsynsmyndighed, når anlægsfasen som defineret i implementeringsredegørelsens kapitel 2 er overstået.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægget af halvøen Lynetteholm består af henholdsvis en anlægsfase og en driftsfase. Anlægsfasen omfatter bl.a. anlæg af Lynetteholms perimeter,



modtageanlægget og adgangsvejen. Driftsfasen af projektet er den del, hvor der fyldes op med jord inden for perimeteren.

I det omfang at anlægsdelen – eksempelvis anlæg af adgangsvejen – er udført, vurderes det ikke længere at være omfattet af anlægslovens særlige regler for tilsyn, hvorfor tilsynet vil skulle følge de almindelige regler.

Endvidere spørger **Københavns Kommune** ind til Vejdirektoratets rolle i forhold til udkastet til § 2, stk. 1, 2. pkt.

Transportministeriet bemærker, at det følger af § 2, stk. 1, i udkastet til bekendtgørelse, at Trafikstyrelsen fører, jf. dog stk. 2-7, tilsyn med Udviklingsselskabet By & Havn I/S' gennemførelse af anlæg af Lynetteholm, jf. § 1, stk. 1, i lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm. Tilsynet med anlægget af adgangsvej, dæmning og oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, i lov om anlæg af Lynetteholm sker i samarbejde med Vejdirektoratet.

Bekendtgørelsen regulerer således, at det er Trafikstyrelsen i samarbejde med Vejdirektoratet, som har pligt til at føre tilsyn med anlægget af adgangsvej, dæmning og oplukkelig bro.

Når de er anlagt, vil det være de almindelige regler som gælder.

Københavns Kommune efterspørger, om miljøbeskyttelseslovens § 35 finder anvendelse, når § 33 er fraveget. Der spørges ligeledes ind til om miljøbeskyttelseslovens § 41 finder anvendelse i driftsfasen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægslovens § 5, stk. 1, at udførelse af arbejder efter § 1 i loven ikke kræver tilladelse eller dispensation efter § 33 i lov om miljøbeskyttelse.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 35, stk. 1, at miljøministeren udfærdiger en liste over særlig forurenende virksomheder, anlæg og indretninger, som er omfattet af godkendelsespligten i § 33. Stk. 2 giver ministeren hjemmel til nærmere at fastsætte regler om godkendelse af listevirksomhed, herunder hvilke oplysninger en ansøgning om godkendelse skal indeholde. Stk. 3 bemyndiger ministeren til at fastsætte regler om en kvælstofpulje.

Henset til at anlægsloven har fraveget godkendelseskravet i miljøbeskyttelseslovens § 33, kan Transportministeriet ikke se, hvilken betydning § 35 har.



Det samme gør sig gældende for § 41, som ministeriet også anser for fraveget, da anlægsloven har fraveget godkendelseskravet i § 33.

Københavns Kommune ønsker at vide, om der kan udstedes standsnings- og undersøgelsespåbud.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen beror på lov om anlæg af Lynetteholm. Af anlægslovens § 22, stk. 1, følger det, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at gennemføre projektet, som nævnt i § 1, inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. § 3. Med bekendtgørelsen delegeres denne kompetence til tilsynsmyndighederne.

I bemærkningerne til § 22 står der bl.a. følgende:

”Det forudsættes, at tilsynsmyndighedens tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.”

Endvidere står der også følgende i forarbejderne til lovens § 20, som omhandler tilsynet, at:

”Det forudsættes, at de myndigheder, som får kompetence til at føre tilsyn med projektet efter anlægsloven, tilrettelægger tilsynet, således at mindst indgribende foranstaltninger bringes i anvendelse først, hvorefter intensiteten af tilsynsmidlerne kan øges om nødvendigt; typisk hvis bygherre ikke imødekommer krav fra tilsynet. Det betyder, at tilsynsmyndighederne i første række går i dialog med bygherre om forhold, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse ikke er i overensstemmelse med loven mv. Tilsynsmyndighederne kan i denne indledende fase henstille og indskærpe bestemte forhold over for bygherren såvel mundtligt som skriftligt. Bringes forholdet fortsat ikke i orden kan vil tilsynsmyndigheden efter den foreslåede § 22 kunne udstede påbud til bygherre. I sidste ende vil tilsynsmyndigheden kunne beslutte at politianmelde forholdet mhp., at bygherre pålægges en bødestraf efter den foreslåede § 23.”



Det er Udviklingsselskabet By & Havn I/S ansvar igennem hele udførelsen af projektet at sikre, at de kan leve op til de udførte miljøvurderinger. I det omfang at tilsynsmyndigheden anser det for nødvendigt, vil den kunne udstede et påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at projektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte miljøvurderinger og implementeringsredegørelsen.

Københavns Kommune ønsker at vide, om Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal ansøge om udledningstilladelse til vejvandet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægslovens § 5 indeholder fravigelserne af anden lovgivning. I det omfang at der ikke er sket en afvigelse, vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S skulle indhente en almindelig administrativ tilladelse.

Københavns Kommune bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt at få afklaret, om tilsynsforpligtelsen udelukkende indebærer tilsyn med, om overvågningen i henhold til implementeringsredegørelsen gennemføres – eller om forpligtelsen også indebærer løbende vurdering af overvågningsresultater, identifikation af evt. forværring i miljøtilstand.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægslovens § 3, at projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4. § 4 omhandler projektændringer.

Det er derfor også Udviklingsselskabet By & Havn I/S' ansvar at sikre sig, at de netop lever op til § 3 i forbindelse med projektets gennemførelse.

Af anlægslovens § 20, stk. 1, fremgår det, at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

I de specielle bemærkninger til § 20 er det nærmere beskrevet, hvad der er tiltænkt med omfanget af tilsynet. I bemærkningerne til § 20 står der bl.a.:

"Efter forslaget til § 5 fraviges en række regler inden for forskellige sagsområder af relevans for projektet. Hermed sikres det, at bygherre med vedtagelse af lovforslaget får en samlet tilladelse til at gennemføre projektet. Hermed træder anlægsloven i stedet for



en række administrative tilladelser, som ville skulle have været indhentet efter de almindelige regler. Fravigelserne efter den foreslåede § 5 betyder også en fravigelse af de tilsynsforpligtelser, som er indeholdt i de fravegne bestemmelser. Med henblik på at sikre bygherre et ensartet tilsyn fastslås det med § 20, at tilsynsforpligtelsen efter anlægsloven, herunder inden for de fravegne bestemmelser efter det foreslåede § 5, samles hos transportministeren.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har således ved udførelsen af projektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. den foreslåede § 3. Transportministerens tilsynsopgave efter stk. 1 omfatter det overordnede tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder disse forpligtelser som anlægsmyndighed for projektet nævnt i § 1.

[...]

Transportministeren har som tilsynsmyndighed pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at loven, afgørelser efter loven eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at ministeren ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v., der konkret er tale om.

[...] Det forudsættes, at de myndigheder, som får kompetence til at føre tilsyn med projektet efter anlægsloven, tilrettelægger tilsynet, således at mindst indgribende foranstaltninger bringes i anvendelse først, hvorefter intensiteten af tilsynsmidlerne kan øges om nødvendigt; typisk hvis bygherre ikke imødekommer krav fra tilsynet. Det betyder, at tilsynsmyndighederne i første række går i dialog med bygherre om forhold, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse ikke er i overensstemmelse med loven mv. Tilsynsmyndighederne kan i denne indledende fase henstille og indskærpe bestemte forhold over for bygherren såvel mundtligt som skriftligt. Bringes forholdet fortsat ikke i orden kan vil tilsynsmyndigheden efter den foreslåede § 22 kunne udstede påbud til bygherre. I sidste ende vil tilsynsmyndigheden kunne beslutte at politianmelde forholdet mhp., at bygherre pålægges en bødestraf efter den foreslåede § 23. Hertil kommer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S



er underlagt det tilsyn, som ejerne af selskabet fører, dvs. Københavns Kommune og staten. Der vil også i regi af dette tilsyn være mulighed for at tage udførelsen af projektet op til drøftelse med henblik på at sikre, at selskabet overholder alle relevante krav.”

Københavns Kommune bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt, at Kystdirektoratet fører tilsyn med uddybningen i Kronløbet ligesom det fører tilsynet med uddybningen i ”Svælget”.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Kystdirektoratet er tildelt kompetencen til at føre tilsyn med uddybningen i ”Svælget”, da det er uden for Københavns Havn, og dermed – under normale omstændigheder – omfattet af kystbeskyttelsesloven.

Kronløbet ligger i Københavns Havn, og vil derfor – under normale omstændigheder – være omfattet af reglerne i § 24 i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Denne kompetence er normalt ved Trafikstyrelsen.

Transportministeriet har på baggrund af Københavns Kommunes bemærkninger ændret bekendtgørelsen på dette punkt, så det ikke er Københavns Kommune, men Trafikstyrelsen som skal føre tilsynet, som det også ville være tilfældet, såfremt der skulle gives en administrativ tilladelse.

Københavns Kommune spørger ind til reaktionsmulighederne i bekendtgørelsens § 3.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forslaget til § 3, at tilsynsmyndighederne omtalt i § 2 skal foranledige et ulovlig forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning.

I forarbejderne til anlægslovens § 22 fremgår det, at:

”Det forudsættes, at tilsynsmyndighedens tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.”



Gentofte Kommune bemærker, at det er uklart for kommunen, hvorfor Københavns Kommune skal stå for tilsynet med uddybningen af sejlrenden i Kronløbet. Det gøres gældende, at det hellere bør være Kystdirektoratet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Kystdirektoratet er tildelt kompetencen til at føre tilsyn med uddybningen i "Svælget", da det er uden for Københavns Havn, og dermed – under normale omstændigheder – omfattet af kystbeskyttelsesloven.

Kronløbet ligger i Københavns Havn, og vil derfor – under normale omstændigheder – være omfattet af reglerne i § 24 i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Denne kompetence er normalt ved Trafikstyrelsen.

Transportministeriet har genovervejet spørgsmålet og har på den baggrund ændret bekendtgørelsen på dette punkt, så det ikke er Københavns Kommune, men Trafikstyrelsen som skal føre tilsynet, som det også ville være tilfældet, såfremt der skulle gives en administrativ tilladelse.

Foreningen Stop Lynetteholm bemærker bl.a., at der efter foreningens opfattelse er en betydelig risiko for, at Københavns Kommune gennem sin dominerende ejerandel i By & Havn og i kraft af de politiske bindinger, kommunen har, forpligter sig til gennem det aftalekompleks, der ligger til grund for Lynetteholmsprojektet, vil have store vanskeligheder med uvildigt at balancere det nødvendige hensyn til miljøet. Dette sammenholdt med afskæringen af klageadgange i bekendtgørelsens § 5 er problematisk. Samme bekymring udtrykker **Danmarks Naturfredningsforening København** også.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet anser frygten for, at Københavns Kommune – på grund af sit medejerskab af Udviklingsselskabet By & Havn I/S – ikke vil føre et tilstrækkeligt tilsyn for ubegrundet.

Det er ikke ukendt, at kommuner også fører tilsyn med selskaber, som de selv ejer eller er medejere af.

KKR Sjælland bemærker bl.a., at kommunerne med tilfredshed noterer sig, at det er Miljøstyrelsen, der skal føre tilsyn med klappingen af materialer i Køge Bugt. Kommunerne opfordrer til, at prøvetagningsplan og forslag til miljøundersøgelser sendes i kopi til kommunerne.



Kommunerne finder det problematisk, at der med bekendtgørelsen foreslås, at Københavns Kommune fører tilsyn med vilkår 6.1 i implementeringsredegørelsen om kvælstof og fosfor. Kommunerne finder, at Miljøstyrelsen bør være tilsynsmyndighed med den opgave.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at placeringen af tilsynskompetencen er sket på baggrund af drøftelser med relevante parter, og det på den baggrund blev besluttet, at tilsynet med overholdelsen af vilkår 6.1 i implementeringsredegørelsen placeres i Københavns Kommune.

Danmarks Naturfredningsforening København bemærker bl.a., at Københavns Kommune skal føre tilsyn med den jord, der tilføres jorddepotet, og om den forureningsgrad jorden har, svarer til det, man har forudsat i miljøvurderingen. Samtidig må det konstateres, at Københavns Kommune – som ejer af By & Havn – har en vital interesse i, at jorddepotet har den tilstrækkelige økonomiske lønsomhed, så anlægsudgifterne for Lynetteholm kan dækkes af indtægterne fra modtagning af jord.

Samtidig skal kommunen føre tilsyn med den forurening, som hidrører fra udledning af udrenset spildevand fra jorddepotet og gribe ind, hvis forureningen bliver større end forudsat i miljøvurderingen. Modtagning af overskudsjord er underlagt fri konkurrence, og det må imødeses, at der bliver konkurrence om den overskudsjord, der måtte være til rådighed i fremtiden. Det gælder specielt den rene og lettere forurenede jord, som kan anvendes til en lang række formål som erstatning for grus og sand.

Danmarks Naturfredningsforening København noterer sig, at bekendtgørelsens § 5 bestemmer, at afgørelser truffet af en tilsynsmyndighed ikke kan indbringes for en anden administrativ myndighed.

Endelig foreslår Danmarks Naturfredningsforening København, at der pålægges de involverede myndigheder og By & Havn en øget forpligtelse til løbende at informere offentligheden om tilsynet og at give aktindsigt efter reglerne i miljøoplysningsloven.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen ikke omhandler reglerne om aktindsigt i medfør af lov om aktindsigt i miljøoplysninger. Forslaget om at pålægge involverede myndigheder og By & Havn en øget forpligtelse til løbende at informere offentligheden, ligger ud over, hvad Folketinget har bemyndiget



transportministeren i anlægsloven til Lynetteholm. Det er der dermed ikke hjemmel til, og kan derfor ikke imødekommes.

Transportministeriet læser Danmarks Naturfredningsforening Københavns bemærkninger vedrørende jorden således, at foreningen frygter, at Københavns Kommune vil slække på kravene i forhold til jordens forureningsgrad for på den måde at sikre, at der modtaget nok jord.