

Kendelse

afsagt den 20. februar 2024

Sag nr. 2023-04541

Udviklingsselskabet By & Havn I/S

mod

Ingeniøren

Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved advokat Peter Lind Nielsen har klaget til Pressenævnet over artiklerne: ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”, ”Efter Ingeniørens afsløring: Minister afkræves svar om undersøgelse af Lynetteholm med ført hånd”, ”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke”, bragt på ing.dk henholdsvis den 20. april 2023 og 24. april 2023, samt lederartiklen ”Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer”, bragt på ing.dk og i den trykte udgave af Ingeniøren den 28. april 2023, idet Udviklingsselskabet By & Havn I/S mener, at god presseskik er tilsidesat.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har navnlig klaget over, at de påklagede artikler indeholder ukorrekt information, og at der ikke er sket tilstrækkelig forelæggelse.

1 Sagsfremstilling

Forud for offentliggørelsen

Udviklingsselskabet By & Havn I/S [herefter By & Havn] havde både i perioden forud for og efter offentliggørelsen af de påklagede artikler korrespondance med Ingeniøren.

Pressenævnet har modtaget kopi af disse mailkorrespondancer.

Af denne korrespondance fremgår blandt andet følgende:

Ingeniørens journalist [Journalisten] skrev den 12. april 2023 kl. 16.56 følgende mail til By & Havns [Stillingsbetegnelse 1] [Person 1]:

”Hej [Person 1]

Jeg skriver pt på en historie om, at Trafikstyrelsen tilbage i 2021 kritiserede By & Havn og DHI for at være for farvede i sin opgaveformulering til Deltares i forhold til

at lave tredjepartsgranskningen af DHI's model for vand- og saltgennemstrømningen i Østersøen i relation til Lynetteholm.

Som svar på jeres oplæg til en opgaveformulering kritiserer Trafikstyrelsen bl.a. at den uvildige ekspertvurdering skal besvare to centrale spørgsmål, nemlig hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal, og hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen.

DHI skal afholde sig fra at bruge ledende formuleringer. Der bør vælges mere åbne formuleringer, skriver Trafikstyrelsen, der synes, at det er mere på sin plads at rejse spørgsmålet: Giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25%.

Desuden kritiserer Trafikstyrelsen, at By & Havn / DHI på forhånd lægger sig fast på Deltares og ikke benytter sig af firmaer med forstand på Østersøen.

Man kan se af den efterfølgende korrespondance med Deltares, at firmaet ved, hvad det er, I ønsker at opnå, altså, at I gerne ville vise, at Lynetteholms blokerings effekt er i størrelsesordenen 0,25 procent.

Er I enige i, at jeres oprindelige spørgsmål var ledende i forhold til kravet om, at der skulle laves en uvildig undersøgelse? Jeg kan se, at disse formuleringer går igen i Deltares respons på opgaveformuleringen.

Bh. [Journalisten]"

[Person 1] svarede den 12. april 2023 kl. 17.29:

"Kære [Journalisten], Jeg kender ikke baggrunden for det, som du spørger til. Kan du sende mig det materiale, du spørger på baggrund af. Er det en aktindsigt?"

[Journalisten] svarede samme dag kl. 17.38 [Person 1]:

"Hej igen. Det er bl.a. sagsnummer 2021-000167. Kommentarer til bidrag vedr. 3. parts granskning fra Trafikstyrelsen. Sendt 26-08-21."

Hertil svarede [Person 1] kl. 17.46 samme dag:

"Jeg er i tvivl om jeg har den. Men må lige høre om de kan sende mig. Vender tilbage i morgen, når jeg har set."

Den 12. april 2023 kl. 22.30 svarede [Journalisten] med følgende mail:

"Hej [Person 1]. Jeg kan lige sende dig de relevante ting i morgen, men er for træt nu. Er lige kommet hjem."

[Journalisten] fulgte op med følgende mail samme aften kl. 23.08:

”Hej igen. Aktindsigten er ret omfattende, så kan ikke sende dig det hele. Men her er et uddrag af det omtalte dokument. [Der er i mailen indsat uddrag af et dokument med Transportministeriets logo, *Pressenævnet*]:

”I det lys har Trafikstyrelsen følgende bemærkninger. Opgavebeskrivelsen:

- er for overordnet og rummer ikke væsentligt nyt i forhold til, der blev præsenteret i maj måned
- skal ikke udpege én bestemt rådgiver. Rådgiveren identificeres først, når opgavebeskrivelsen er endelig. By&Havn har tidligere peget på både en fransk og britisk rådgiver, mens Trafikstyrelsens faglige rådgiver anbefaler at overveje en rådgiver med mere erfaring fra Østersøen, der næves i den sammenhæng [Instituttet] – [Instituttet], Maritime Institute Gdansk Polen, eller SMHI.
- bør være mere specifikt om hvilke og hvor mange data leverandøren får stillet til rådighed til løsning af opgaven, f.eks. bathymetri data, layout af Lynetteholmen, randbetingelser (model scenarier).
- skal også adressere om den af DHI valgte modelperiode, er repræsentativ for situationer hvor saltvand strømmer ind i Østersøen.
- bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer, som fx ”*hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskedent og lokal*” eller ”*Hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen*”. Der bør vælges mere åbne formuleringer så som ”Giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25 %”

Den 17. april 2023 kl. 15.42 svarede [Person 1]:

”Hej [Journalisten]. Mange tak for dette. Jeg snakker med vores udviklingsdirektør om sagen i morgen tidlig og sender dig et citat. Er det tidsnok i forhold til din deadline?”

Påklagede artikler

Ingeniøren bragte den 20. april 2023 artiklen ”*Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt*” på ing.dk.

Artiklen er ledsaget af et billede af en del af Lynetteholms stendæmning set fra luften. Af billedteksten fremgår:

”Første del af Lynetteholms perimeter - den lange stendæmning - er færdig og blokerer allerede nu en stor del af sejlrenden Kongedybet.”

Af artiklens underrubrik fremgår:

”Det hollandske firma Deltares fik på forhånd tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn på en uvildig undersøgelse af DHI's egen modellering.”

Af artiklen fremgår:

”Da By & Havn for to år siden - efter svenske myndigheders kritik - hyrede det hollandske firma Deltares til at vurdere, om beregninger af Lynetteholms propeffekt var valide, blev By & Havn mødt med skepsis om farvning af undersøgelsen. Det viser en skriftlig korrespondance, som Ingeniøren har fået aktindsigt i. Den dokumenterer, at Trafikstyrelsen havde indvendinger mod DHI's og By & Havns forslag til, hvad opgaven gik ud på og hvem, der skulle løse den. Trafikstyrelsens indvendinger gik bl.a. på de to centrale spørgsmål, som DHI foreslog, at den uvildige ekspertvurdering skulle besvare, nemlig *Hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal, og hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen.*

Udløser kritik fra Trafikstyrelsen

Den 26. august 2021 sendte Trafikstyrelsen sine kommentarer til det første udkast til opgaveformuleringen til By & Havn. Heri understregede styrelsen, at »DHI bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer.«

»Der bør vælges mere åbne formuleringer såsom *giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25%*,« skrev [Person 2], der er specialist i miljøkonsekvenser ved store infrastrukturprojekter ved konsulentfirmaet [Firmaet] og i denne sammenhæng var hyret ind som Trafikstyrelsens rådgiver på projektet. Trafikstyrelsen var også misfornøjet med, at DHI og By & Havn allerede på det tidspunkt argumenterede for at give opgaven til Deltares.

Kritikken gik på, at DHI omtalte Deltares i det første udkast til opgaveformuleringen.

Den opgaveformulering blev sendt til By & Havn den 11. august 2021 af DHIs [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3].

Heri skrev [Person 3] bl.a., at »By & Havn foreslår, at hydrauliske eksperter fra Deltares i Holland udfører en tredjepartsgranskning af DHI's hydrauliske Øresundsmodel opdateret/udarbejdet til Lynetteholmen. DHI medgiver, at Deltares er en oplagt specialistrådgiver til denne eksterne kvalitetssikring.«

Anbefaler firmaer fra Østersølande

I en mail til Trafikstyrelsen dateret den 23. august 2021 oplyste By & Havn, at selskabet faktisk havde været i dialog med Deltares om opgaven. Det havde plads i kalenderen til at påtage sig den.

Det udløste en løftet pegefinger fra Trafikstyrelsens rådgiver, der i sine kommentarer til opgaveformuleringen til By & Havn den 26. august 2021 påpegede, at opgaveformuleringen ikke skal udpege én bestemt rådgiver. Rådgiveren skal først identificeres, når opgaveformuleringen er endelig.

Samme formulering gik igen i styrelsens formelle tilbagemelding til By & Havn, som Trafikstyrelsens kontorchef [Person 4] sendte afsted samme dag.

Både rådgiver og kontorchef undrede sig i øvrigt over, at By & Havn ikke gik efter et firma med større erfaring fra Østersøen end Deltares som f.eks. [Instituttet] ([Instituttet]), Maritime Institute, Gdansk i Polen eller svenske SMHI.

»Ved at anvende en leverandør som Deltares, som ikke har erfaring fra Østersøen, vil også tredjeparts-granskningen kunne blive genstand for kritik fra Østersølande,« skriver [Person 2] i sit svar til By & Havn.

Men det udløste et modargument fra DHI.

I en memo dateret 2. september 2021 skrev [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3] til By & Havn, at rådgivere fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm, ikke er nævnt for at »udelukke en eventuel inhabilitet« i forhold til udfaldet af granskningen af DHI's model for salt- og vandgennemstrømningen i Øresund.

'Deltares oplagt ekspertrådgiver'

På et møde den 9. september 2021 fremlagde DHI, By & Havn og Trafikstyrelsen den endelige opgaveformulering for de svenske myndigheder.

Opgaveformuleringen anbefalede en åben proces i forhold til, hvem der skal udføre tredjeparts-granskningen og nævnte tre typer af aktører, der var egnet til at lave den eksterne kvalitetssikring. Ikke desto mindre udelukker den fortsat firmaer fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm.

Opgaveformuleringen mundede således ud i at fremhæve Deltares som »oplagt ekspertrådgiver« til granskningen. Det skyldtes firmaets

- utallige afviklinger af hydrauliske opgaver i verdens mest komplekse estuarier og andre vandområder, ofte på tværs af landegrænser,
- ekspertise indenfor numerisk modellering, herunder at de selv har udviklet deres egen kommercielle hydrauliske software (Delft3D)
- årelange erfaringer med rollen som gransker.

»Kombinationen af det indgående kendskab til både de fysiske processer og numerikken, der opnås ved at opbygge kommercielle modeller, efterlader reelt Deltares tilbage som den mest egnede kandidat,« stod der i den nu godkendte opgaveformulering.

Da de svenske myndigheder var enige i DHI's betragtninger, blev opgaven givet til Deltares.

Så nu gik By & Havn officielt i gang med at sætte Deltares ind i opgaven.

Deltares kvitterede ved den 30. november 2021 at sende et brev til By & Havn med en syv sider lang gennemgang af, hvordan firmaet forstod opgaven.

Under overskriften 'problemformulering' skrev Deltares, at »vi forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser.«

Af en powerpoint-præsentation (se nedenstående slide) fra et oplæg holdt af Deltares til et teknisk møde mellem virksomheden, DHI og By & Havn den 18. januar 2022, fremgår det, at Deltares mente, at opgaven gik ud på at vise, at »effekten af

Lynetteholm i de forskellige alternativer på transport af vand og salt er neglignabel sammenlignet med den nuværende situation.«

I artiklen er indsat et slide fra et oplæg med teksten:

”2. Understanding of the general approach (1)

Objective steps in Oresund report

- Model computations with Oresund model for existing situation and 2 Lynetteholm variants
- Representative year 2018
- Blocking effect as key parameter determined from the computations
- Interpretation of Blocking effect

Our understanding of general approach

- Show that the effect of Lynetteholm (Project Alternative/Main Proposals 1 and 2) on transport of water and salt is negligible compared to the Autonomous Development (existing situation, without Lynetteholm)
- Assuring that boundary conditions of the Øresund are not affected (avoiding application of long-term runs with a Baltic Sea Model)
- Also known as ‘Zero Solution’ (but this term can sometimes be misleading)
- 18/1: Confirmed by By & Havn og DHI”

Under dette slide er indsat en tekst:

”Slide fra et oplæg, som en repræsentant for Deltares holder ved et teknisk møde med By&Havn og DHI 18. januar 2022. Illustration: Deltares”

Af artiklen fremgår videre:

”Trafikstyrelsen tilfreds med processen

To måneder senere afsluttede Deltares opgaven med den overordnede konklusion, at DHI's hydrauliske model til beregning af Lynetteholms propeffekt er metodisk anvendelig, selv om den godt kunne være kalibreret bedre. Modellens beregning af propeffekten er realistisk, konkluderede Deltares.

Ingeniøren har spurgt Trafikstyrelsen, om den synes, at processen omkring tredjeparts-granskningen har været tilstrækkelig uvildig.

Den bekræfter per mail, at den i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til opgaveformuleringen »havde en række bemærkninger, som eksempelvis sikrede, at der kom flere rådgivere i spil og at der ikke blev stillet spørgsmål, som kunne tolkes ledende.«

»Af et notat fra DHI den 2. september 2021 fremgår det, at Trafikstyrelsens bemærkninger er indarbejdet, og at der blev åbnet op for at anvende flere forskellige bud på rådgivere til tredjepartsgranskningen. Det fremgår af notatet, at DHI specifikt anbefalede den hollandske rådgivervirksomhed Deltares til opgaven på grund af deres særlige kompetencer i forhold til komplekse havområder på tværs af landegrænser,« skriver Trafikstyrelsen i sit svar.

»Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at den efteranalyse/tredjepartsgranskning, som

Deltares har udført, har levet op til forventningerne, og at de involverede myndigheder har været tilfredse med kvaliteten af granskningsrapporten og dens konklusioner.«

»*Alvorligt angreb*«

Ingeniøren har spurgt blandt andre [Person 5], professor i oceanografi ved [Instituttet], om han synes, at DHI's og By & Havns begrundelser for at vælge Deltares er rimelige.

Han svarer per mail, at de fremførte argumenter om, at rådgivere fra østersøregionen er inhabile grundet den folkelige modstand mod projektet i de pågældende lande er de »mest latterlige« og samtidigt »mest alvorlige angreb mod forskningsinstitutionernes videnskabelige arbejde og troværdighed«.

Han understreger, at alle de nævnte institutioner er grundforskningsinstitutter, der er involveret i oceanografisk forskning på internationalt topniveau.

»Vi ville bestemt ikke risikere vores internationalt omdømme ved at være forudindtagede af den offentlige mening men producere en konsekvensanalyse, der er baseret på vores state-of-the-art modelværktøjer og erfaring. Ingen af os er korrupte,« skriver [Person 5].

Han fortæller, at [Instituttet] har udarbejdet flere uafhængige miljøkonsekvensvurderinger for planlagte byggerier som vindmølleparker og kølevandsanlæg, der lokalt blev anset for at være meget kontroversielle.»

Der er i artiklen efter det i billedteksten oplyste indsat et uddrag af DHIs endelige forslag til opgaveformulering, som DHI sendte til By & Havn den 2. september 2021. Af uddraget fremgår:

”Det bemærkes, at rådgivere fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm ikke er nævnt i ovenstående for at udelukke en eventuel inhabilitet i forhold til udfaldet af granskningen af Øresundsmodellen, herunder SWECO og SMHI i Sverige, COWI og Rambøll i Danmark og Maritime Institute Gdansk i Polen.”

Af artiklen fremgår herefter videre:

”»Vores resultater var for det meste ikke til fordel for offentligheden, der ofte overvurderer skadesvirkningerne,« siger han.

Det mest fremtrædende eksempel var et meget tæt samarbejde, som [Instituttet] indgik med DHI om at afdække, hvilke miljøkonsekvenser det ville have at etablere en bro mellem Lolland i Danmark og Femern i Tyskland.

[Instituttet]'s studie viste, at broens påvirkning var lille i forhold til naturlig variabilitet. At man siden hen valgte at droppe broen skyldes, så vidt han er orienteret, en helt anden årsag, nemlig dårlig økonomi.

»Når DHI og By & Havn argumenterer sådan, som de gør i forhold til tredjepartsgranskningen, giver det mig en fornemmelse af, at de reelt er bange for at få lavet en videnskabeligt forsvarlig vurdering af projektet,« siger [Person 5].

Afviser at have valgt rådgiver på forhånd

Både Deltares og DHI har fået forelagt kritikken, men ønsker ikke at kommentere forløbet. Begge henviser til By & Havn.

[Stillingsbetegnelse 3] og [Stillingsbetegnelse 4] i By & Havn, [Person 6] skriver i en mail:

»Både svenskerne og Trafikstyrelsen har været med til at vælge og godkende rådgiverne. Vi har haft Trafikstyrelsen inde over valget af rådgivere til opgaveløsningen med det formål at sikre, at processen er foregået efter reglerne, og at vi har valgt den bedste og mest åbne proces til at vælge den mest egnede rådgiver til opgaven. Svenskerne har efterfølgende været enige i den betragtning.«

»Vi har ikke lagt os fast på valg af rådgivere på forhånd. Der har været en åben drøftelse med Trafikstyrelsen og svenskerne. DHI har i den proces peget på Deltares på baggrund af en faglig vurdering. Det har der været opbakning til fra svenskerne og fra Trafikstyrelsen. Hvis der havde været indvendinger til valget eller de faglige begrundelser, så har der været rig mulighed for at diskutere eller træffe et andet valg.«

Ingeniøren bragte den 20. april 2023 artiklen ”*Efter Ingeniørens afsløring: Minister afkræves svar om undersøgelse af Lynetteholm med ført hånd*” på ing.dk.

Der er i artiklen indsat et billede af Lynetteholms stendæmning set fra luften med København i baggrunden. Af billedteksten fremgår:

”Den lange stendæmning skal på sigt udgøre en vigtig del af den kommende bydel Lynetteholm ud for København. Blokeringen af indstrømningen af saltvand til Østersøen når sit fulde omfang, når etape to af perimeteren står færdig. Men allerede nu når perimeteren så langt ud, at det meste af Kongedybet er blokeret.”

Af artiklens underrubrik fremgår:

”Politikere har efter Ingeniørens artikel til morgen, der sætter spørgsmålstegn ved en uvildig undersøgelse af DHI's beregning af propeffekt i Øresund, indkaldt ministeren i samråd.”

Af artiklen fremgår:

”Ingeniøren har i dag udgivet en artikel [Teksten ”artiklen” er markeret med blå skrift og udgør et link til artiklen ”*Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt*”, bragt den 20. april 2023 på ing.dk, *Pressenævnet*] om, at Trafikstyrelsen i 2021 kritiserede By & Havn for at stille ladede spørgsmål i deres udkast til en uvildig undersøgelse DHI's beregning af Lynetteholms propeffekt i Øresund.

Det har prompte fået [Politiker 1] [Partinavn 1] og [Politiker 2] [Partinavn 2] til at indkalde transportminister [Transportministeren] [Partinavn 3] til et samråd om, hvorvidt den pågældende undersøgelse, der endte med at blive lavet af det hollandske firma Deltares, nu også virkelig var uvildig.

Den 26. august 2021 sendte Trafikstyrelsen sine kommentarer til det første udkast til opgaveformuleringen til By & Havn. Heri understregede styrelsen at »DHI bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer.«

Trafikstyrelsens indvendinger gik bl.a. på de to centrale spørgsmål, som DHI foreslog, at den uvildige ekspertvurdering skulle besvare, nemlig *Hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal, og Hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er påvirket af Lynetteholmen.*

Som Ingeniøren kan afsløre, så fortsatte de ledende spørgsmål til den uvildige rådgiver Deltares, som kvitterer for opgaven sådan her: »Vi forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser.«

I deres indkaldelse beder de to folketingsmedlemmer ministeren om at svare på, hvad der er regeringens holdning til By og Havns valg af Deltares som rådgiver, herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By og Havn.

Desuden vil de have svar på, om ministeren er enig i, at anerkendte grundforskningsinstitutter skal kunne fravælges til at kunne ekspertvurdere DHI's beregning af propeffekten med den begrundelse, at de er inhabile, fordi de ligger i et Østersøland. Hvis det virkelig forholder sig sådan, burde der også stilles spørgsmålstejn ved DHI's egen habilitet, påpeger de.

Ministeren var i samråd i går

Det er mindre end et døgn siden, at selvsamme minister var i samråd om Lynetteholm.

Også her tog en betydelig del af samrådet udspring i en Ingeniør-artikel, hvor den danske hydrauliker og oceanograf [Person 7] såede tvivl om DHI's beregninger af selvsamme propeffekt.

I artiklen argumenterer han for, at blokerings-effekt efter hans vurdering er 10-21 gange større for salt svarende til en propeffekt på 2-5 procent i Øresund.

Dertil svarede ministeren, at der simpelthen ikke er nogen udfordring med salt- og vandgennemstrømningen.

»Langt de fleste førende eksperter på området - og alle, der har været inde over - siger, at Lynetteholm har en ubetydelig eller ingen påvirkning på havmiljøet i Østersøen. Og så længe, der ikke er andre konkrete beregninger, jeg skal forholde mig til, må det være det, jeg læner mig op af.«

Det fik [Politiker 1] [Partinavn 1] til at minde ministeren om, at [Person 7] er en anerkendt videnskabsmand, som bakkes op af andre videnskabsmænd og kvinder.

»De kompromitterer fuldstændigt de beregninger, som By & Havn lægger til grund for, at vi ikke kommer til at ødelægge Østersøen for planter og dyr,« sagde [Politiker 1] til samrådet.

Minister efterlyste mellemregninger

Spørgsmålet fik ministeren til at love at se på beregningerne - men kun hvis [Person 7] sender ham sit materiale.

»Men det er klart, at jeg også har brug for mellemregninger. Så vil jeg undersøge, hvorfor det lige netop er ham, der taler om fem procent, når alle andre er enige om 0,25 procent. Jeg synes ikke, at vi er lemfældige i vores vurdering, når jeg ser på, hvor meget vi går med liv og seler,« siger ministeren.

Ingeniøren har spurgt [Person 7], om han vil reagere på den opfordring.

»Jeg tager straks tage kontakt til ministeren. Jeg vil med glæde mødes med ham for at fortælle ham, hvordan tingene hænger sammen,« siger [Person 7].»

Ingeniøren bragte den 24. april 2023 artiklen ”*Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke*” på ing.dk.

Der er i artiklen indsat et billede af to gravemaskiner og store bunker af opgravet jord/sand ved en havnefront.

Af artiklens underrubrik fremgår:

”Et konsulentfirma er ikke inhabilt i en sag, bare fordi det opererer i et land med en udbredt negativ folkelig holdning til et projekt, siger jurist med speciale i miljøret.”

Af artiklen fremgår:

”Juridisk set er et firma eller en forskningsinstitution ikke inhabil i en sag, bare fordi dets matrikel ligger i et land, hvor der er en udbredt folkelig holdning til sagen.

Det pointerer [Person 8], der som ingeniør og jurist med speciale i miljøret reagerer på en artikel, som Ingeniøren for nylig bragte om Lynetteholmprojektet. [Teksten ”artikel” er markeret med blå skrift og udgør et link til artiklen ”*Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt*”, bragt den 20. april 2023 på ing.dk, *Pressenævnet*]

Artiklen afslører, at Trafikstyrelsen har kritiseret By & Havn for at stille ladede spørgsmål i opgaveformuleringen til det hollandske firma Deltares. Firmaet skulle stå for at lave en uvildig vurdering af den model, som DHI havde brugt til at beregne Lynetteholms propeffekt i Øresund med.

Artiklen refererer til et memo dateret 2. september 2021, hvori [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3] til By & Havn påpeger, at rådgivere fra østersølande er udeladt af opgaveformuleringen for at udelukke en eventuel inhabilitet i forhold til udfaldet af granskningen af DHI’s model for salt- og vandgennemstrømningen i Øresund.

»Retligt set skal der være en konkret årsag til at være inhabil. Man bliver ikke retligt set inhabil, fordi man har sin matrikel i et land, hvor der er protester,« siger [Person 8], der er lektor ved Institut for Ressourceøkonomi på [Universitetet].

Manglende udbudsrunde et problem

Efter hans vurdering bruger By & Havn ordet inhabil som synonym for holdningspræget. Men det synes han er et mærkeligt argument, da han umiddelbart ikke ser nogen grund til at antage, at forskningsinstitutioner og virksomheder i Østersølande skulle have en bestemt holdning til Lynetteholm.

»Noget tyder på, at By & Havn og DHI bruger ordet inhabil mere bredt end i snæver

retlig forstand. For hvis ordet inhabil blev brugt retligt, skulle det være, fordi de pågældende virksomheder havde en direkte interesse i udfaldet, som f.eks. at de ved at drage en bestemt konklusion kunne få tildelt en ny, indbringende opgave,« siger han.

[Person 8] kan på det foreliggende grundlag ikke udtale sig om, hvorvidt Deltares har været den bedste rådgiver til at løse opgaven. Men By & Havn kunne have undgået, at der blev sat spørgsmålstegn ved det ved at sende opgaven i udbud. Og det er ikke sket.

»Denne her type af problemer er noget, som en offentlig udbudsproces er god til at håndtere. Så hvis der ikke har været en offentlig udbudsproces af denne her opgave, så er der større risiko for, at man ikke får den bedst egnede rådgiver på sagen. Og hvis der ikke har været sådan en udbudsproces, så har man ikke gjort, hvad man kunne for at sikre, at man får en tilstrækkelig uvildig proces og den bedste rådgiver,« siger han.

Ingeniøren spurgte i sidste uge By & Havn, om selskabet synes, det er i orden at predesigne en undersøgelse, der skal være uvildig. Selskabet kommenterede ikke direkte på forløbet.

»Vi har haft Trafikstyrelsen inde over valget af rådgivere til opgaveløsningen med det formål at sikre, at processen er foregået efter reglerne, og at vi har valgt den bedste og mest åbne proces til at vælge den mest egnede rådgiver til opgaven. Svenskerne har efterfølgende været enige i den betragtning,« skrev

[Stillingsbetegnelse 3] og [Stillingsbetegnelse 4] i By & Havn, [Person 6], i en mail.

»Vi har ikke lagt os fast på valg af rådgivere på forhånd. Der har været en åben drøftelse med Trafikstyrelsen og svenskerne. DHI har i den proces peget på Deltares på baggrund af en faglig vurdering. Det har der været opbakning til fra svenskerne og fra Trafikstyrelsen. Hvis der havde været indvendinger til valget eller de faglige begrundelser, så har der været rig mulighed for at diskutere eller træffe et andet valg,« påpegede han.»

Ingeniøren bragte den 28. april 2023 lederartiklen ”*Miljøeffekt af Københavns nye halvø kalder stadig på belysning: Lynetteholm-undersøgelse endte i et korruperet mørkekammer*” på side 2 i 1. sektion af den trykte udgave af Ingeniøren. Lederen er ligeledes bragt samme dag kl. 9.40 på ing.dk med enslydende indhold og under overskriften: ”*Lynetteholm-undersøgelse endte i et korruperet middelalderligt mørkekammer*”.

Af lederartiklen fremgår:

”UDENRIGSMINISTERIET HAR DEFINERET korrupsion som »misbrug af betroet magt for egen vindings skyld«. Uundgåeligt er det begrebet, der trænger sig på, når man læser Ingeniørens nylige afsløring af, hvordan Trafikstyrelsen, udviklingselskabet By & Havn og det ellers meget anerkendte private konsulentfirma DHI har håndteret en undersøgelse, der uvildigt skulle undersøge propeffekten af Lynetteholm.

I sagen blev det hollandske konsulentfirma Deltares hyret til at udarbejde en såkaldt tredjepartsgranskning af Lynetteholms potentielle blokering af saltvandsindtrængningen i Østersøen.

Det vil sige, at Deltares uvildigt skulle kigge DHI's tidligere undersøgelser i kortene. INGENIØRENS AFSLØRING afdækker imidlertid to stærkt kritisable forhold: For det første blev Deltares af DHI – som tog dialogen for By & Havn – bedt om at bekræfte, at påvirkningen er »relativt beskeden og lokal« og at gennemstrømningen »er upåvirket af Lynetteholmen«. Altså levere en undersøgelse med et på forhånd af opdragsgiveren givet resultat. At bede DHI formulere spørgsmål til en undersøgelse, der uvildigt skal vurdere DHI's miljøvurdering er, ja, at sætte ræven til at vogte gæs. Med til at fuldende billedet af en stærkt kritisabel proces er, at Deltares eksplicit bekræftede, at konsulenthuset havde forstået opgaven som, at By & Havn »ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige«. Kun i Nordkorea ville man kunne få opbakning til, at der her er tale om en uvildig tredjepartsgranskning.

FOR DET ANDET VISER Ingeniørens afdækning, at By & Havn på forhånd havde været i dialog med Deltares om opgaven - og bl.a. havde sikret sig, at den hollandske konsulent havde tid til at påtage sig den, inden opgaveformuleringen var færdig og leverandørvalget taget.

HELDIGVIS ER DER årvågne fagfolk, der både i og på vegne af Trafikstyrelsen greb ind i de to forhold. Dels påtalte styrelsen, at der bruges »ledende formuleringer« i opgaveformuleringen, og dels, at der ikke bør udpeges en rådgiver, inden opgaveformuleringen er på plads.

Der tages altså skridt i retning af rettidighed omhu; omvendt ligger der et arbejde for Trafikstyrelsen i at overveje, om det var en god idé at involvere By & Havn og DHI i et uvildigt review af selvsamme organisationer.

MAN TAGER SIG også til hovedet, når By & Havn undervejs i forløbet også formår at så tvivl om uafhængigheden hos tre alternative og meget anerkendte konsulenthuse på området, nemlig [Instituttet] ([Instituttet]) i Tyskland, Maritime Institute in Gdansk i Polen og svenske SMHI. Argumentet var, at disse konsulenter er placeret i lande, der deltager i dialog om Lynetteholm, hvorfor man vil »udelukke en eventuel inhabilitet«. Det er en case på freudiansk projicering, som bør indgå i pensum på psykologistudiet.

DET VAR I SIN tid uhørt, da forskere på Aarhus Universitet i 2019 gav Landbrug & Fødevarer og Danish Crown mulighed for at skrive afsnit til en universitetsrapport om oksekøds klimabelastning, som de selv havde bestilt.

På samme måde er det uhørt, at et offentligt ejet selskab som By & Havn sammen med DHI lægger op til at bede om et bestemt resultat fra en bestemt konsulent, når behovet er uvildigt at undersøge, hvordan et voldsomt stort anlægsprojekt vil påvirke det sarte vandmiljø i vores 12.000 år gamle Østersø.

Der er i lederartiklen indsat et citat. Af citatet fremgår:

”Vi kan i hvert fald ikke føle os betrygget i, at det er ordentligt og uvildigt undersøgt, om Lynetteholm skader vandgennemstrømningen i saltbalancen i Østersøen.”

Af lederartiklen fremgår videre:

SAGEN ENDTE HALVGODT med Trafikstyrelsens korrektion af de ledende spørgsmål. Men det er stadig ikke transparent, hvorfor Deltares blev valgt, når der efter alt at dømme fandtes andre rådgivere, der var mindst lige så egnede.

Det kalder også på et svar fra Trafikstyrelsen, hvorfor man involverede bygherren og en rådgiver bag Lynetteholm i en undersøgelse af dem selv. Og vi kan i hvert fald ikke føle os betrygget i, at det er ordentligt og uvildigt undersøgt, om Lynetteholm skader vandgennemstrømningen og saltbalancen i Østersøen.

DET ØGER alene mistanken om magtfordrejning, når vi ikke kan få svar på centrale spørgsmål: Hvorfor ville man gennemføre en præfabrikeret undersøgelse, og hvilket formål skulle det tjene? Hvor kommer initiativet til farvningen fra? Hvem har ansvaret for sagen, og hvilke konsekvenser får den? Er sagsforløbet kendt og støttet af direktionen i Trafikstyrelsen og By & Havns ledelse?

DET ER SIGENDE, at det er Udenrigsministeriet, der arbejder ud fra en antikorrupsionspolitik. Fordi vi netop her til lands forventer - og tager for givet - at korruption ikke har sin gang på jord indenrigs. Desværre bør vi genbesøge den opfattelse - og samtidig undersøge, om der er behov for at stramme op i forhold til de grundlag, som faglige undersøgelser - og dermed beslutninger - om f. eks. miljø, klima, transport og anlæg bliver gennemført på. For at sikre, at de er uvildige og saglige.

I SAGEN OM Lynetteholm bør vi kunne forvente, at bestyrelsen i By & Havn bestående af flere tidligere toppolitikere udpeget af henholdsvis staten og Københavns Kommune stiller krav til sin direktion om rent trav. Men også faglighedens vogtere må på banen for at sikre, at denne type sager ikke foregår. Det ville klæde brancherepræsentanter og fagfolk med etikken i orden at etablere egen #metoo-bevægelse i forhold til myndigheder, som forsøger at tilsværte vores fine årelange tradition for frie og ufarvede faglige undersøgelser. Deres anseelse i samfundet skal ikke decimeres af tidsler i sager som denne. Beslutninger skal så vidt muligt træffes på baggrund af fakta og evidens.

Intet samfund bliver blandt fremtidens vindere, hvis vi lukker fri og reel faglighed inde i et middelalderligt mørkekammer.”

Efter offentliggørelsen

Ingeniøren opdaterede den 28. april 2023 den digitale version af lederartiklen ”*Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet middelalderligt mørkekammer*”, som herefter havde følgende overskrift: ”*Lynetteholm-undersøgelse endte i et middelalderligt mørkekammer*”.

I bunden af artiklen fremgår herefter:

”Rettet 28. april kl. 15.55: Vi er opmærksomme på, at en tidligere korrupsionsreference i lederen kunne forstås derhen, at enkeltpersoner skulle have beriget sig personligt i denne forbindelse i strid med straffelovens bestemmelser om

korruption. Det har ikke været hensigten, hvorfor vi trækker brugen af netop dette ord tilbage.”

Lederen på ing.dk har efter rettelsen følgende indhold:

”Et middelalderligt mørkekammer er det begreb, der trænger sig på, når man læser Ingeniørens afsløring af, hvordan Trafikstyrelsen, udviklingsselskabet By & Havn og det ellers meget anerkendte private konsulentfirma DHI har håndteret en undersøgelse, der uvildigt skulle undersøge propeffekten af Lynetteholm. I sagen blev det hollandske konsulentfirma Deltares hyret til at udarbejde en såkaldt tredjepartsgranskning af Lynetteholms potentielle blokering af saltvandsindtrængningen i Østersøen. Det vil sige, at Deltares uvildigt skulle kigge DHI's tidligere undersøgelser i kortene.

Ingeniørens afsløring afdækker imidlertid to stærkt kritisable forhold: For det første blev Deltares af DHI – som tog dialogen for By & Havn – bedt om at bekræfte, at påvirkningen er »relativt beskeden og lokal« og at gennemstrømningen »er upåvirket af Lynetteholmen«. Altså levere en undersøgelse med et på forhånd af opdragsgiveren givet resultat. At bede DHI formulere spørgsmål til en undersøgelse, der uvildigt skal vurdere DHI's miljøvurdering er, ja, at sætte ræven til at vogte gæs. Med til at fuldende billedet af en stærkt kritisabel proces er, at Deltares eksplicit bekræftede, at konsulenthuset havde forstået opgaven som, at By & Havn »ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige«. Kun i Nordkorea ville man kunne få opbakning til, at der her er tale om en uvildig tredjepartsgranskning.

For det andet viser Ingeniørens afdækning, at By & Havn på forhånd havde været i dialog med Deltares om opgaven - og bl.a. havde sikret sig, at den hollandske konsulent havde tid til at påtage sig den, inden opgaveformuleringen var færdig og leverandørvalget taget.

Heldigvis er der årvågne fagfolk, der både i og på vegne af Trafikstyrelsen greb ind i de to forhold. Dels påtalte styrelsen, at der bruges »ledende formuleringer« i opgaveformuleringen, og dels, at der ikke bør udpeges en rådgiver, inden opgaveformuleringen er på plads.

Der tages altså skridt i retning af rettidighed omhu; omvendt ligger der et arbejde for Trafikstyrelsen i at overveje, om det var en god idé at involvere By & Havn og DHI i et uvildigt review af selvsamme organisationer.

Man tager sig også til hovedet, når By & Havn undervejs i forløbet også formår at så tvivl om uafhængigheden hos tre alternative og meget anerkendte konsulenthuse på området, nemlig [Instituttet] ([Instituttet]) i Tyskland, Maritime Institute in Gdansk i Polen og svenske SMHI. Argumentet var, at disse konsulenter er placeret i lande, der deltager i dialog om Lynetteholm, hvorfor man vil »udelukke en eventuel inhabilitet«. Det er en case på freudiansk projicering, som bør indgå i pensum på psykologistudiet.

Det var i sin tid uhørt, da forskere på Aarhus Universitet i 2019 gav Landbrug & Fødevarer og Danish Crown mulighed for at skrive afsnit til en universitetsrapport om oksekøds klimabelastning, som de selv havde bestilt.

På samme måde er det uhørt, at et offentligt ejet selskab som By & Havn sammen med DHI lægger op til at bede om et bestemt resultat fra en bestemt konsulent, når behovet er uvildigt at undersøge, hvordan et voldsomt stort anlægsprojekt vil påvirke det sarte vandmiljø i vores 12.000 år gamle Østersø.

Sagen endte halvgodt med Trafikstyrelsens korrektion af de ledende spørgsmål. Men det er stadig ikke transparent, hvorfor Deltares blev valgt, når der efter alt at dømme fandtes andre rådgivere, der var mindst lige så egnede.

Det kalder også på et svar fra Trafikstyrelsen, hvorfor man involverede bygherren og en rådgiver bag Lynetteholm i en undersøgelse af dem selv. Og vi kan i hvert fald ikke føle os betrygget i, at det er ordentligt og uvildigt undersøgt, om Lynetteholm skader vandgennemstrømningen og saltbalancen i Østersøen.

Det øger alene mistanken om magtfordrejning, når vi ikke kan få svar på centrale spørgsmål: Hvorfor ville man gennemføre en præfabrikeret undersøgelse, og hvilket formål skulle det tjene? Hvor kommer initiativet til farvningen fra? Hvem har ansvaret for sagen, og hvilke konsekvenser får den? Er sagsforløbet kendt og støttet af direktionen i Trafikstyrelsen og By & Havns ledelse?

Sagen bør føre til en undersøgelse af, om der er behov for at stramme op i forhold til de grundlag som faglige undersøgelser – og dermed beslutninger – om f.eks. miljø, klima, transport og anlæg bliver gennemført på. For at sikre, at de er uvildige og saglige.

I sagen om Lynetteholm bør vi kunne forvente, at bestyrelsen i By & Havn bestående af flere tidligere toppolitikere udpeget af henholdsvis staten og Københavns Kommune stiller krav til sin direktion om rent trav. Men også faglighedens vogtere må på banen for at sikre, at denne type sager ikke foregår. Det ville klæde brancherepræsentanter og fagfolk med etikken i orden at etablere egen #metoo-bevægelse i forhold til myndigheder, som forsøger at tilsværte vores fine årelange tradition for frie og ufarvede faglige undersøgelser. Deres anseelse i samfundet skal ikke decimeres af tidsler i sager som denne. Beslutninger skal så vidt muligt træffes på baggrund af fakta og evidens.

Intet samfund bliver blandt fremtidens vindere, hvis vi lukker fri og reel faglighed inde i et middelalderligt mørkekammer.”

Den 12. maj 2023 bragte Ingeniøren i den trykte udgave af bladet/avisen på side 2, 1. sektion, følgende tekst nederst i venstre spalte under overskriften ”*Rettelse*”:

”Korrupsionsreferencen i Ingeniørens leder 28. april 2023 om miljøundersøgelser i forbindelse med Lynetteholm kunne forstås derhen, at enkeltpersoner skulle have beriget sig personligt i strid med straffelovens bestemmelser om korrupsion. Det var ikke hensigten, hvorfor vi beklager brugen af dette begreb.”

Øvrige oplysninger

Efter publiceringen af de påklagede artikler bragt den 20. og 24. april 2023 og inden offentliggørelsen af lederartiklen den 28. april 2023 sendte Ingeniørens journalist

[Journalisten] følgende mail til By & Havns [Stillingsbetegnelse 5], [Person 9], den 25. april 2023 kl. 11.39:

”Hej [Person 9]. Som du måske har set, har jeg på det seneste skrevet en række artikler om By & Havns valg af firma til at lave en tredjepartsgranskning af DHIs beregning af Lynetteholms blokerings effekt i Øresund / Østersøen. Mine artikler viser, at valget ikke er uvildigt sådan som By & Havn ellers påstår. Allerede inden opgaveformuleringen er færdig, tager By & Havn kontakt til det hollandske firma Deltares. Der er ingen udbudsrunde. Desuden viser aktindsigter, at By & Havn instruerer Deltares i det ønskede resultat. Trafikstyrelsen kritiserede By & Havn for at stille ledende spørgsmål i de første udkast til opgaveformuleringen, hvor By & Havn allerede havde kontakt til Deltares. Var du klar over det - hvad vil du som [Stillingsbetegnelse 5] for bestyrelsen gøre ved det? Er det udtryk for et samfund, der træffer beslutninger på et transparent og fagligt grundlag?”

Ingeniørens journalist sendte følgende mail til By & Havns [Stillingsbetegnelse 1] [Person 1] den 25. april 2023 kl. 17.30:

”Hej [Person 1].

Jeg har hele dagen forsøgt at få fat i [Person 9] i forhold til at få en kommentar fra hende til min dækning af sagen om Deltares. [Link til artiklen: ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”, bragt den 20. april 2023 på ing.dk, *Pressenævnet*]

Kan du sætte mig i kontakt med hende?”

By & Havns [Stillingsbetegnelse 1] [Person 1] svarede den 26. april 2023 kl. 9.23 følgende til [Journalisten]:

”Kære [Journalisten],

Jeg har modtaget din mail til vores formand, [Person 9]. Sagen er ikke en bestyrelsessag, hvorfor jeg svarer.

Jeg har læst dine artikler, og jeg vil lige gøre rede for By & Havns rolle i sagen, da jeg mener, artiklerne giver et misvisende billede af By & Havns rolle i forløbet.

I dine artikler fremstår det ikke korrekt, hvordan rollefordelingen er i denne proces. Det er myndighedernes (her Trafikstyrelsens) rolle at stille krav til processen for valg af rådgiver – i samråd med svenske myndigheder – og at stille spørgsmål til rådgiver. I den forbindelse trækkes på bygherren (By og Havn). Det er altså myndigheden, som bestiller tredjepartsvurderingen, og det er myndigheden, som har godkendt Deltares som udførende rådgiver.

By & Havns rolle var sammen med DHI at komme med forslag til rådgiver og der blev foreslået flere. Vi var i dialog med Deltares for at afklare, om de havde tid og mulighed for at udføre opgaven, og i den forbindelse må der selvfølgelig være en vis beskrivelse af, hvad det er for en opgave, der skal løses. Denne forberedelse ændrer ikke på rollefordelingen, nemlig at det er myndigheden som stiller spørgsmålene og godkender processen, hvilket processen og deres bemærkninger også viser. Dette

gælder også den korrekte formulering af spørgsmålene, der er stillet til rådgiveren. Også her trak myndighederne på indspil fra bygherren, og her sørgede myndighederne for at få spørgsmålene formuleret, så det var sikkert, at de ikke kunne opfattes som ledende, når de af myndighederne blev sendt til rådgiveren. Jeg går faktisk ud fra, at du godt kender til denne korrekte rollefordeling, men dine mange henvendelser til [Stillingsbetegnelse 5] i dag kunne tyde på, at du alligevel har en anden opfattelse. Derfor vil jeg meget gerne invitere dig og evt. redaktionen (redaktør cc) til en teknisk briefing, hvor By & Havn uddyber, hvordan rollefordelingen er i forbindelse med sager som denne.”

By & Havns klage er modtaget i Pressenævnet den 29. juni 2023.

2 Parternes synspunkter

2.1 By & Havns synspunkter

Indledende bemærkninger

By & Havn har overordnet anført, at de påklagede artikler indeholder en række tilsidesættelser af de vejledende regler for god presseskik.

By & Havn har indledningsvist anført, at netop karakteren af Teknologiens Mediehus A/S og Ingeniøren som et ellers respekteret fagblad og bladets målgruppe gør, at overtrædelsen af de presseetiske regler er særlig problematisk i forhold til netop By & Havns rolle i Lynetteholm-projektet.

By & Havn har i den forbindelse henvist til, at Teknologiens Mediehus A/S er den største udgiver i Danmark af medier om teknologi og videnskab. Teknologiens Mediehus A/S er ejet af bl.a. Ingeniørforeningen, og bladet Ingeniøren har karakter af medlemsblad for foreningen, der er en af de største medlemsorganisationer i landet, og det sendes ud til medlemmerne af foreningen. Teknologiens Mediehus A/S har efter egne oplysninger over 150.000 ugentlige læsere på print, godt 500.000 månedlige brugere på deres websites og 80.000 registrerede modtagere af nyhedsbreve. Den store kreds af brugere tæller beslutningstagere i de danske teknologivirksomheder, det politiske liv samt teknologiens specialister og alment teknologinteresserede borgere. Deres mission er at bygge bro mellem det digitaliserede samfunds beslutningstagere og meningsdannere og de specialister, der hver dag arbejder med udvikling af teknologien og dennes påvirkning af det omgivende samfund.

By & Havn har oplyst, at de har ansvaret for Københavns Havn. Havnen består af en erhvervshavn med container- og krydstogtterminal, som drives af Copenhagen Malmö Port AB. By & Havn ejes 95% af Københavns Kommune og 5% af staten. By & Havn har som byudviklingsselskab, grundejer og havnemyndighed en særlig position og et særligt ansvar i København. De beslutninger, som selskabet træffer, rækker flere årtier ud i fremtiden – både for nuværende og fremtidige borgere, virksomheder og gæster i København.

I relation til nærværende sag har By & Havn anført, at det er væsentligt at vide, at By & Havn står som bygherre på Lynetteholm som den nye bydel i København og er bemyndiget til at anlægge og etablere Lynetteholm mv. Transportministeriet og Trafikstyrelsen er myndighed for projektet og fx ansvarlig for miljøvurderinger, jf. lov om anlæg af Lynetteholm.

Som svar på Ingeniørens første indlæg for Pressenævnet har By og Havn blandt andet haft følgende bemærkninger om artiklernes karakter og Ingeniørens intention med de påklagede artikler:

By & Havn har anført, at man ved gennemgang af samtlige af de artikler, der klages over, får det klare indtryk, at journalisterne hos Ingeniøren har haft adskillige blinde vinkler og et ønske om at fremstille proces og parterne – navnlig By & Havn – i et dårligt lys og hele processen omkring Lynetteholm som suspect. Man har i artiklerne ikke kunnet pege på, at lovgivningen er blevet tilsidesat, fejl i fremgangsmåderne eller fejl i selve beregningerne, herunder regnemodeller eller konklusioner, eller at man har fulgt en forkert eller anden fremgangsmåde, end man sædvanligvis følger i forbindelse med miljøvurderinger.

By & Havn har oplyst, at Trafikstyrelsen er dansk espoo-myndighed. Myndigheden bestiller og godkender rammerne for den omhandlede miljøundersøgelse. By & Havn er bygherre og har, som bygherrer i alle andre miljøvurderingsprocesser, ansvar for at finde en rådgiver, der kan løse den opgave, som myndigheden stiller. Ingeniøren fremhæver i deres klagesvar for Pressenævnet, at det er suspect, at det er bygherren, der deltager i at finde en egnet rådgiver. Ingeniøren beskriver det som helt usædvanligt, ja, faktisk på eller over grænsen for det lovlige, i stedet for at formidle, at det er normal praksis i alle miljøvurderingsprocesser. Når det er en uproblematisk praksis, skyldes det, at myndigheden selvstændigt sagsbehandler og frit træffer sine afgørelser efter reglerne for myndighedens forvaltningsmæssige ansvar. Det er også myndigheden, der afslutningsvis godkender – her sammen med de svenske myndigheder, at opgaven er besvaret tilfredsstillende.

By & Havn er bygherre i projektet, som enhver anden bygherre i princippet, og myndighederne, herunder Trafikstyrelsen og de svenske myndigheder, har været fuldt ud tilfredse med forløbet og har godkendt såvel fremgangsmåde, konsulent/ekspert (Deltares) og erklæret sig tilfreds med resultat og konklusioner. Trafikstyrelsen er sagsbehandler og myndighed under hele espoo-processen, og der har været – som der stort set er i alle større anlægsarbejder – en løbende dialog mellem myndighed og bygherre, og der har ikke været nogen uenighed eller tvister mellem Trafikstyrelsen (eller andre myndigheder) og By & Havn.

Alt er således behandlet helt sædvanligt. Der har været gennemsigtighed mv., og det henstår fortsat meget uklart – selv efter de mange artikler i Ingeniøren – hvori det ”korrupte” (uanset hvilken definition man vælger), ”magtfordrejningen”, ”Nordkoreanske tilstande” eller ”middelalderlige mørkekammer” skulle bestå.

By & Havn har anført, at Ingeniørens indlæg for Pressenævnet desværre viser, at mediet fortsat ikke har forstået rollefordelingen mellem By & Havn som bygherre, og bygherrens rådgiver DHI og Trafikstyrelsen som myndighed, og hvem der udpeger hvem og bestiller

hvad. Denne misforståelse er bærende for Ingeniørens dækning og konklusionerne, som denne dækning medfører.

By & Havn har bemærket, at de fire artikler samlet set giver et indtryk af, at man fra Ingeniørens side har jagtet ”skandaler” og ”konflikter”, blandt andet ved fejlagtig fremstilling af konflikter mellem blandt andet By & Havn og Trafikstyrelsen som myndighed ved brug af værdiladede ord og fejlagtige udtryk generelt som fx:

- ”By & Havn blev mødt med skepsis...”
- ”Trafikstyrelsen var misfornøjet...”
- ”Kritik fra Trafikstyrelsen...” ”
- En løftet pegefinger fra Trafikstyrelsen...” fra artiklen *”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”*

Det er ikke ord, som Trafikstyrelsen har brugt, og der er ikke belæg for disse udtryk i artiklerne eller Trafikstyrelsens korrespondance.

I forhold til By & Havns klage over utilstrækkelig og manglende forelæggelse, har By & Havn overordnet oplyst, at der i forløbet har været henvendelser fra og dialog med Ingeniørens journalister, herunder [Journalisten], der bl.a. har søgt aktindsigt i flere forhold og ønsket interview. De forhold, der beskrives i de fire artikler, som oplysninger der burde have været forelagt By & Havn, har imidlertid ikke været forelagt som konkrete oplysninger, som By & Havn kunne tage stilling til. For at iagttage kravet om forelæggelse i de vejledende regler for god presseskik punkt A.3 må det kræves, at de konkrete potentielt skadeforvoldende oplysninger konkret forelægges, og det kan ikke opfyldes med en generel forespørgsel om et interview til sagen. Derimod har Ingeniørens journalister viderebragt kilders forkerte og forholdsvis grove anklager uden øje for, at disse kilder kan have haft deres egen dagsorden, og for visse kilders vedkommende udtalelser, der hviler på helt forkerte præmisser om, hvad By & Havn skulle have sagt og gjort.

By & Havn har med henvisning til Ingeniørens bemærkninger for Pressenævnet fastholdt, at de konkrete udsagn, som der klages over, ikke har været forelagt By & Havn. Det forhold, at man har stillet spørgsmål og/eller bedt om interview, opfylder ikke kravene til forelæggelse. Det kræver, at man forelægger de konkrete passager (eller tæt på endelige passager) for den anklagede/omtalte part. Det er ikke nok at efterspørge et interview og anføre interviewtemaet eller ”kernen i kritikken”, da den anklagede/omtalte part naturligvis skal have en rimelig mulighed for at vurdere de konkrete skadelige, krænkende eller agtelsesforringende udsagn. Det er ikke sket i nærværende klagesag. Det forhold, at Ingeniøren tilbyder spaltepads og mulighed for en replik, kan ikke ændre kravene til forelæggelse eller bløde overtrædelse af de presseetiske regler op, fordi den omtalte part har fået mulighed for bagefter at komme til orde i mediet.

Det fastholdes, at på de områder, der er nævnt i klageskrivelsen til nævnet, hvor der ikke er sket forelæggelse, er der ikke sket forelæggelse i punkt A.3's forstand. By & Havn har

bemærket, at den mail, der i Ingeniørens indlæg for Pressenævnet citeres, og som blev sendt til By & Havns [Stillingsbetegnelse 5] [Person 9], og hvor man bad om kommentarer til en række påstande, først er sendt efter, at de artikler, der klages over, har været publiceret. Pressenævnet har modtaget kopi af den omtalte mail af 25. april 2023 til [Person 9].

By & Havn har fremsat en række konkrete klagepunkter vedrørende de påklagede artikler, som gennemgås i det følgende:

1. Artiklen: ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”

1.1. Overskrift og mellemrubrik

By & Havn har anført, at artiklens overskrift giver det klare indtryk, at der ved den igangsatte undersøgelse er stillet ledende spørgsmål og anvendt ladede formuleringer ved indhentelse af den uvildige ekspertvurdering, som artiklen handler om, og at By & Havn skulle stå bag. Det er imidlertid ikke korrekt, og der er heller ikke dækning herfor nede i selve artiklen.

By & Havn har oplyst, at By & Havn med hjælp fra DHI efter ønske fra Trafikstyrelsen har bistået ved Trafikstyrelsens opgaveformulering. Under artiklens mellemrubrik ”*Udløser kritik fra Trafikstyrelsen*” beskrives en feedback og kommentarer fra Trafikstyrelsen i forbindelse med tilrettelæggelse af opgaven, herunder anføres det, at der ved opgaveformuleringen ikke bør stilles ledende spørgsmål, men åbne formuleringer. Denne dialog finder sted i relation til selve arbejdet med opgavebeskrivelsen og som led i en helt almindelig sagsbehandling med at beskrive opdraget, og der er ingen ledende spørgsmål eller ladede formuleringer i de spørgsmål, der senere bliver stillet til den udpegede ekspert, og den endelige opgaveformulering blev, jf. også teksten i artiklen, som aftalt og clearet mellem Trafikstyrelsen og de svenske myndigheder.

Det er myndighedernes (her Trafikstyrelsens) rolle at stille krav til processen for valg af rådgiver – i samråd med de svenske myndigheder – og at stille spørgsmål til rådgiver. I den forbindelse trækkes på bygherren (By & Havn). Det er altså myndigheden, som bestiller tredjepartsvurderingen, og det er myndigheden, som har godkendt Deltares som udførende rådgiver, hvilket var Ingeniørens journalist [Journalisten] bekendt. Trafikstyrelsen har forklaret rollefordelingen meget tydeligt over for mediet.

By & Havn har anført, at artiklens overskrift således er i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.1, da den ikke er korrekt, ligesom den er i strid med punkt A.6, idet der ikke er dækning for overskriften i selve artiklen.

Mellemrubrikken ”*Udløser kritik fra Trafikstyrelsen*” er heller ikke korrekt, idet Trafikstyrelsen ikke udtalte kritik, men fremkom med kommentarer på en opgave, man havde bedt By & Havn om at komme med et oplæg til, og der er ikke dækning for dette ”kritik”-udsagn i teksten. By & Havn har anført, at denne mellemrubrik derfor er i strid med punkt A.1. og A.6. i de vejledende regler for god presseskik.

For så vidt angår Ingeniørens bemærkninger til Pressenævnet om, at By & Havn ikke er nævnt i overskriften, har By & Havn anført, at artiklen handler om By & Havn, og man ikke kan forstå overskriften og artiklen anderledes, end at Ingeniøren mener, at det er By & Havn, der står bag de ledende og ladede formuleringer.

By & Havn har bemærket, at man som læser klart får bibragt opfattelsen af, at By & Havn var i færd med at stille suspekterede ledende spørgsmål og ladede formuleringer, og at Trafikstyrelsen griber ind, irettesætter og kritiserer spørgsmålene. Det er der dog slet ikke belæg for –

heller ikke i den nu fremlagte dokumentation fra Ingeniøren – idet By & Havn via input fra DHI fremsendte forslag til spørgsmål. Trafikstyrelsen fremsendte herefter bemærkninger – kun Ingeniøren kalder det ”kritik” og ”kritikpunkter”, mens alle andre kalder det ”bemærkninger” – om, at spørgsmålene bør være mere åbne, og Trafikstyrelsen fremkom så med marginalt mere ”åbne” spørgsmål.

Når man omtaler et forhold i overskriften, bør der være dækning herfor i artiklen og faktum, og det bør være et relevant og væsentligt forhold. Som læser får man det klare indtryk, at der har været stillet ledende spørgsmål og anvendt ladede formuleringer i undersøgelsen, hvilket der ikke har. Det forhold, at man under sagsforberedelsen har en drøftelse af spørgsmålenes karakter i et udkast, er helt sædvanligt, og der stilles netop ikke ledende spørgsmål eller anvendes ladede formuleringer.

By & Havn har anført, at når man ser de tre nedenstående spørgsmål ved siden af hinanden, kan man se, at det ledende i spørgsmålene ikke er krav om en bestemt konklusion, men om et niveau for besvarelse. DHIs to første spørgsmål er fagligt målrettede og egnede til at afprøve resultaterne af den anvendte analysemetode, som var formålet med undersøgelsen, mens Trafikstyrelsens sidste forslag er formuleret i den overordnede debats termer med en afprøvning af den samlede konklusion i DHIs undersøgelse.

Trafikstyrelsen mener, at man bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer, som fx:
 - ”Hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal” eller
 - ”Hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen”.

Der bør efter Trafikstyrelsens opfattelse vælges mere åbne formuleringer såsom
 - ”Giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25%.”

Man kan også af de tre sammenstillede spørgsmål se, at man ikke sprogligt kan argumentere for, at de to første leder til en bestemt konklusion, mens det tredje ikke gør. Spørgsmålene er af helt ens type. Hvori består det ledende i de to første og ikke i det sidste? Kun i, at de to første leder hen til meget fagspecifikke undersøgelser. Ingeniørens fremstilling med påstand om store forskelle får omfattende følger for mistænkeliggørelsen og anklagerne af By & Havn.

By & Havn har endvidere anført, at Ingeniøren herefter (bevidst?) misforstår spørgsmålene og dialogen mellem Deltares, By & Havn og DHI, samt selve formålet med den uafhængige undersøgelse. Den uafhængige undersøgelse skulle netop ikke bare frit igangsættes med en fuldstændig undersøgelse af alle forhold, men var netop afgrænset, idet det var DHIs beregninger og konklusioner, der skulle vurderes. Man ønskede fra myndighedernes side en granskning og vurdering af, hvorvidt DHIs modeller og beregninger og konklusioner var korrekte. Deltares skulle således be- eller afkræfte dette, hvilket Ingeniøren fejlagtigt vælger at betragte som ”ledende spørgsmål”, og som at svarene skulle være dikteret og givet på forhånd.

By & Havn har bemærket, at DHIs tilgang skal ses i lyset af en almindelig naturvidenskabelig metode, hvor det testes, om hypotesen er korrekt. Ja eller nej. Spørgsmålene er målrettet fokus på substansen, som skyldes den faglige rådgivers optagethed af det faglige indhold. Når Trafikstyrelsen stiller deres spørgsmål med fokus på den bredere og mere overordnede anvendelse af granskningens resultat, skyldes det deres optagethed af den politiske kontekst, hvor den politiske aftale om Lynetteholm er lejret. Karakteristisk er det derfor, at Deltares som faglige eksperter også kaster sig ud i de faglige spørgsmål, for de må nødvendigvis besvares, før man med vægt kan svare på Trafikstyrelsens mere overordnede spørgsmål. Dette gøres særligt suspekt af Ingeniøren, som anvender Deltares’ faglige tilgang som et bevis på styringen af dem, og som dermed begrundes Ingeniørens anklage om magtfordrejning.

Opgavens ordlyd er først endelig, når begge landes myndigheder har godkendt den. Det er igen helt almindelig standard, og det burde Ingeniøren vide.

By & Havn har påpeget, at Ingeniøren misforstår/ønsker at misforstå både roller (By & Havns rolle som den, der som bygherre betaler for en opgave, og myndigheden, som den der godkender opgavens indhold) og dertil også indholdet i opgaven i forhold til, hvordan denne type opgaver efter normal praksis tilrettelægges.

Hele Ingeniørens dækning hviler på en fejlagtig fremstilling af forskelle på spørgsmålene om granskning af DHIs analyse, der indgik som grundlag for den politiske aftale om Lynetteholm, og en forkert fremstilling af rollefordelingen i processen.

Forløbet er i kort form, at det er en (ønsket) misforståelse af, hvad ledende spørgsmål er, der fører til en (ønsket) misforstået rollebeskrivelse, som fører til (tilsigtede) alvorlige anklager mod By & Havn, som By & Havn – uvist af hvilken grund – ikke forelægges i tilstrækkeligt omfang, og Ingeniøren vælger endda at bringe anklagerne på trods af, at man allerede er inviteret til en gennemgang i By & Havn, så man har mulighed for at forstå ovenstående proces.

By & Havn havde heller ikke valgt Deltares på forhånd, hvilket dokumentationen ej heller viser - tværtimod, men man havde kontaktet Deltares for at høre, om de i det hele taget kunne påtage sig en sådan opgave (kompetence og tidsmæssigt) med en helt overordnet beskrivelse af, hvad der skulle undersøges. By & Havn har bemærket, at der ikke er noget galt

i det, og det er heller ikke på noget tidspunkt kritiseret af Trafikstyrelsen eller de svenske myndigheder efter, at de får oplyst ovenstående henvendelse til Deltares.

1.2. Underrubrik om Deltares

By & Havn har anført, at underrubrikken ”Det hollandske firma Deltares fik på forhånd tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn” ikke er korrekt, og har i den forbindelse henvist til, at hverken By & Havn eller DHI på forhånd har fremsendt en ønsket konklusion til Deltares. Underrubrikken er derfor i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.1, ligesom den er i strid med punkt A.6, idet der heller ikke er dækning for denne underrubrik i selve artiklen.

Om det af Ingeniøren for Pressenævnet anførte, har By & Havn bemærket, at Deltares (jf. de ovenstående bemærkninger under klagepunkt 1.1.) naturligvis ikke på forhånd har fået tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn, og det viser den fremlagte dokumentation heller ikke, idet der er tale om en (bevidst?) fejlfortolkning af opdraget og af, hvad Trafikstyrelsen ville have af- eller bekræftet. Deltares skulle netop nå frem til at bekræfte DHIs modeller, måleperiode og konklusioner eller afkræfte DHIs modeller, måleperioder og konklusioner. Man ønsker, som Ingeniøren skriver i klagesvaret for Pressenævnet, netop fra Trafikstyrelsens side at få vist noget ”bestemt”; at DHIs modeller, måleperiode og konklusioner er korrekte, men heri ligger jo netop også muligheden for, at dette ikke ville kunne vises eller endda, at det kunne vises, at de er helt forkerte.

Konklusionen har således ikke været fremsendt – og dermed menes jo ”dikteret” af DHI og By & Havn – på forhånd, idet det har stået Deltares helt frit for fagligt at konkludere, at man ikke var enige i forudsætningerne eller DHIs modeller, måleperioder, og at man ikke kunne konkludere som DHI.

Såvel Trafikstyrelsen som de svenske myndigheder erklærede sig i øvrigt tilfredse med rapport og konklusion fra Deltares, hvori igen beskrives, hvilke spørgsmål der er stillet og besvaret. By & Havn har endelig anført, at det jo har stået Trafikstyrelsen og de svenske myndigheder fuldstændigt frit for at få udført alle de granskninger, beregninger og vurderinger, man ønskede, og endda helt uden spørgeramme eller begrænsninger af nogen art, hvis det var det, man ville.

1.3. Udtalelse fra [Person 5]

Ingeniøren viderebringer i artiklen professor [Person 5]s udtalelse, hvor han kalder By & Havns argumenter for at fravælge rådgivere fra Østersøregionen, fordi de er inhabile grundet folkelig modstand mod projektet i de pågældende lande, for de mest ”latterlige” og samtidig ”mest alvorlige angreb mod forskningsinstitutionernes videnskabelige arbejde og troværdighed”.

By & Havn har anført, at de imidlertid aldrig har udtalt, at rådgivere fra Østersøregionen var inhabile ej heller med begrundelse om folkelig modstand mod projektet. [Person 5]s udtalelse hviler således på forkerte præmisser, hvilket Ingeniørens journalist burde have

været bekendt med. Der viderebringes igen forkerte oplysninger/præmisser i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.1, og der udvises ingen kildekritik af [Person 5]s meget bombastiske udmeldinger i strid med punkt A.2 i de presseetiske regler. By og Havn har anført, at en sådan skadelig oplysning/præmis, der viderebringes, konkret burde have været forelagt By & Havn, hvor By & Havn kunne have rettet den fejlagtige præmis, hvilket er i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.3.

By & Havn har bemærket, at der er forskel på, at man afskærer visse personer eller virksomheder fra en proces, fordi man ikke mener, at man kan udelukke risikoen for eventuel inhabilitet, og så stå i en særdeles problematisk situation, hvis det senere viser sig, at en rådgiver faktisk var inhabil, og så det forhold, at man erklærer en person eller virksomhed inhabil, som jo kræver indgående viden og konkret vurdering. Sidstnævnte er aldrig sket, jf. også den fremlagte dokumentation.

”Den folkelige modstand” er et udsagn opfundet af Ingeniøren til lejligheden. Den er ikke anvendt i den fremlagte dokumentation, og der er ikke sandsynliggjort en større ”folkelig modstand” mod Lynetteholm fra Østersølandene.

2. Artiklen: ”Efter Ingeniørens afsløring: Minister afkræves svar om undersøgelse af Lynetteholm med ført hånd”

2.1. Kritik fra Trafikstyrelsen

By & Havn har anført, at følgende passage i artiklen er ukorrekt: ”Ingeniøren har i dag udgivet en artikel om, at Trafikstyrelsen i 2021 kritiserede By & Havn for at stille ladede spørgsmål i deres udkast til en uvildig undersøgelse af DHI’s beregning af Lynetteholms propeffekt i Øresund”, og at påstanden om, at Trafikstyrelsen har udtalt kritik af By & Havn, ikke har været forelagt.

By & Havn har henvist til deres bemærkninger ovenfor og anført, at det var DHI, der havde lavet et oplæg til opgaveformulering, som By & Havn var i dialog med Trafikstyrelsen om, da Trafikstyrelsen havde ønsket By & Havns input og assistance i den forbindelse som bygherre. Der er tale om en sædvanlig sagsbehandling og kommentering på forslag. Der er ikke udtalt kritik af Trafikstyrelsen mod By & Havn, hvilket er en forkert påstand, som ej heller har været forelagt til en konkret udtalelse fra By & Havn.

I forhold til Ingeniørens indlæg for Pressenævnet har By & Havn bemærket, at Ingeniøren i sit svar på klagepunktet forbigår, at der jo netop ikke stilles ladede spørgsmål, men konkrete specificerede spørgsmål vedrørende præcis det, man ønsker at få be- eller afkræftet fra myndighedernes side. Det forhold, at man i den indledende fase drøfter udkast til spørgsmål og har en dialog herom, er næppe særlig relevant. By & Havn har anført, at læseren står tilbage med den opfattelse – på baggrund af overskrifter og underoverskrifter/mellemrubrikker og Ingeniørens fremstilling – at undersøgelsen blev gennemført med ført hånd, og at der rent faktisk blev stillet ledende og ladede spørgsmål til den uvildige undersøger, hvilket jo netop, jf. Ingeniørens egen dokumentation ikke var tilfældet.

2.2. Uvildigt opdrag af By & Havn

By & Havn har anført, at følgende uddrag af artiklen ligeledes er ukorrekt: ”... herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By & Havn.”

Med henvisning til bemærkningerne ovenfor under klagepunkt 1, har By & Havn bemærket, at det ikke er By & Havn, der bestemmer eller tildeler opdrag, men derimod Trafikstyrelsen, der som myndighed fastlægger og giver opdrag, hvorfor beskrivelsen ”herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By & Havn” er forkert og dermed i strid med punkt A.1 i de vejledende regler for god presseskik.

2.3. Citat af [Politiker 1]

Ingeniøren viderebringer i artiklen følgende citat fra [Politiker 1] (Folketingsmedlem for [Partinavn 1]), uden at oplysningerne efterprøves i overensstemmelse med punkt A.1 og A.2 i de vejledende regler for god presseskik: ”De kompromitterer fuldstændigt de beregninger, som By & Havn lægger til grund for, at vi ikke kommer til at ødelægge Østersøen for planter og dyr.” By & Havn har bemærket, at ”de” i sætningen henviser til forudgående udtalelser fra forskere, som er citeret i artiklen.

By & Havn har anført, at journalisten faktisk allerede med sin viden burde være klar over, at oplysningerne er forkerte – da det er DHIs beregninger, og det er Trafikstyrelsen, der som myndighed ”lægger beregningerne til grund” og træffer afgørelse og ikke By & Havn som bygherre. Også denne misforståelse kunne have været undgået, hvis oplysningerne konkret forinden havde været forelagt By & Havn. By & Havn har i den forbindelse henvist til deres bemærkninger ovenfor om rollefordelingen mellem myndigheder, bygherre og rådgiver vedrørende tredjepartsvurderinger.

Ingeniøren viderebringer i artiklen ovennævnte citat fra medlem af Folketinget [Politiker 1] [Partinavn 1] fremsat i et samråd. By & Havn har anført, at man dog ikke ansvarsfrit blot kan viderebringe andres udsagn i et medie som hævdet i Ingeniørens klagesvar for Pressenævnet. Navnlig ikke, når man har viden om, at det, man viderebringer, er forkert. Det er ikke en journalistisk opgave at viderefremidle citater, der er forkerte, som hævdet af Ingeniøren i klagesvaret, uden at sætte udsagnene i kontekst, korrigere dem eller i det mindste forelægge dem for den part, der anklages for noget. Disse forpligtelser følger netop af de presseetiske regler, som medier, men ikke medlemmer af Folketinget, er bundet af.

- *Artiklen: ”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke”*

3.1. Inhabilitet

By & Havn har anført, at overskriften ”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke” og citatet i artiklen ”Efter hans [Lektor [Person 8], *Pressenævnet*] vurdering bruger By & Havn ordet inhabil som synonym for holdningspræget. Men det synes han er et mærkeligt argument...” ikke er korrekt, og at dette igen hviler på forkerte præmisser, hvor det fremstilles som et faktum, at By & Havn har

fremført denne argumentation, hvilket den af Ingeniøren fremlagte dokumentation for Pressenævnet netop viser. Nemlig at By & Havn aldrig har fremført, at de pågældende var ”inhabile”. By & Havn har endvidere anført, at der er ikke dækning for overskriften i selve artiklen, idet By & Havn aldrig har skrevet eller brugt ordet ”inhabil”, og denne oplysning kunne - ligesom mange af de andre - også have været rettet og fejlen undgået, såfremt præmissen/oplysningen havde været forelagt By & Havn inden offentliggørelse. I stedet er hele artiklen bygget op på en forkert præmis, som er skadelig for By & Havn, der aldrig har beskrevet konsulenter fra østersølande som ”inhabile”, idet man alene har formidlet, at DHI har flaget den risiko over for myndighederne (som jo er dem, der skal beslutte og godkende valg af rådgiver), at man kunne blive mødt med mulige inhabilitetsindsigelser ved valg af visse rådgivere. Den risiko kunne Trafikstyrelsen have valgt at løbe, hvis man ville, ligesom det kunne vise sig, at den risiko slet ikke aktualiserede sig.

Igen i denne artikel fremføres det, at ”Artiklen afslører, at Trafikstyrelsen har kritiseret By & Havn”, men der er ikke tale om nogen afsløring, og Trafikstyrelsen udtalte ikke kritik, men gav kommentarer til et forslag på en formulering for en stillet opgave. By & Havn har i den forbindelse henvist til sine bemærkninger ovenfor under klagepunkt 1 og 2.

-Lederartiklen: ”Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer”

4.1. Korrupption og magtfordrejning

By & Havn har anført, at overskriften i lederen i Ingeniøren ”*Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer*” er en ganske alvorlig anklage og fremstilles som et faktum. Det er imidlertid ikke korrekt, og der er på ingen måde dækning for denne overskrift i selve artiklen, hvorfor den er i strid med såvel punkt A.1 som A.6 i de vejledende regler for god presseskik. Selv om der i artiklen flere steder henvises til korrupsionsdefinitioner (artiklen henviser til Udenrigsministeriets egen definition som: ”Misbrug af betroet magt for egen vindings skyld”), redegøres der i artiklen ikke på nogen måde for, hvordan denne korrupption skulle have foregået. Anklagen om korrupption og et korrumperet forløb vil for en normal læser give det klare indtryk, at der er foregået korrupption som en kriminel handling, hvor korrupption i form af bestikkelse – jf. straffeloven – normalt dækker over overtrædelser af straffelovens § 122 og/eller § 144. By & Havn har i den forbindelse henvist til ordlyden af disse bestemmelser i straffeloven.

Efter henvendelse fra Trafikstyrelsen fjernede Ingeniøren senere korrupsionsreferencerne i den digitale udgave af Lederen på ing.dk og anførte nederst på siden en rettelse. Ordlyden af rettelsen fremgår ovenfor under punktet om ”Efter offentliggørelsen”.

By og Havn har bemærket, at Ingeniøren således godt selv kan se, at korrupsionsanklagen indeholder en beskyldning om en eller flere strafbare handlinger. Det ændrer dog ikke ved, at der ikke var belæg for at hævde, at der var foregået korrupption. Påstanden om korrupption, og at undersøgelsen skulle være endt i et korrumperet mørkekammer, burde naturligvis ikke være bragt, og burde forinden have været konkret forelagt By & Havn, da denne oplysning var særdeles skadelig for By & Havn.

Endvidere fremgår det af lederen, at ”Det øger alene mistanken om magtfordrejning, når vi ikke kan få svar på centrale spørgsmål: Hvorfor ville man gennemføre en præfabrikeret undersøgelse og hvilket formål skulle det tjene?”. Den indeholder en angivelse om magtfordrejning camoufleret som en ”øget mistanke”, som er et udsagn, der udover at være helt udokumenteret også burde have været forelagt By & Havn sammen med påstanden om, at man ville gennemføre en ”præfabrikeret undersøgelse”, som ligeledes er helt uunderbygget i artiklen, idet man netop ikke har gennemført en præfabrikeret undersøgelse.

Udsagnene er således ubegrundede og udokumenterede, og navnlig udbredelsen af korrupsions- og magtfordrejningsanklager i et fag-massemedie som Ingeniøren er særligt skadende for By & Havns anseelse og relationer både over for myndigheder, byråds- og folketingspolitikere, befolkningen, samarbejdspartnere og relationerne til de svenske organisationer involveret i Lynetteholm-undersøgelsen, da man som læser må antage, at sådanne alvorlige beskyldninger hviler på grundig research og er dokumenterbare oplysninger.

By & Havn har anført, at der næppe kan herske tvivl om, hvorledes ordet ”korrupsion” skal og faktisk opfattes i den brede befolkning. By & Havn har til orientering fremsendt udskrift af skrift fra Wikipedia og lex.dk om emnet ”korrupsion”, ligesom By & Havn har henvist til, at man kan finde lignende på fx Transparency Internationals hjemmeside. Opfattelsen af, hvordan de rejste anklager i lederen læses, bekræftes også af Trafikstyrelsens klage til Ingeniøren. By & Havn har i den forbindelse henvist til artiklen *”Man skal leve med meget som embedsmand, men...”: Direktør ville have leder slettet*, bragt den 28. juli 2023 på journalisten.dk.

Lederen er underlagt de presseetiske regler på samme måde som læserbreve, artikler, interviews m.v., og den blev bragt, publiceret og distribueret i stort oplag. Det forhold, at Ingeniøren efter påtale, men uden beklagelse over for By & Havn af en urimelig anklage, ændrer artiklen på ingeniørens hjemmeside [ing.dk], men ikke i den digitale udgave af selve fagbladet Ingeniøren, og fjerner blandt andet ordet ”korrupsion”, ændrer ikke ved, at overtrædelsen er sket, og skaden var blevet påført By & Havn.

By & Havn har bemærket, at der netop ikke er påvist nogen form for lovovertrædelse, magtfordrejning, korrupsion, handling for ”egen vindings skyld” eller lukkede/mørklagte forhold i processen omkring Lynetteholm, eller at man fra myndighedernes side ikke har fulgt gængs praksis i forbindelse med miljøvurderinger og i forholdet mellem myndigheder og bygherrer. Ingeniøren mener ifølge indlægget for Pressenævnet, at der er tale om en ”fordærvet” proces hos magtfulde myndigheder, uden i øvrigt heller ikke på dette punkt at beskrive, hvad der i så fald er ”fordærvet”. Ingeniørens systematiserede anvendelse af ordet ”fordærvet proces” i stedet for ”korrumpert” i sine indlæg for Pressenævnet må i øvrigt betegnes som et meget dårligt forsøg på at distancere sig fra anklagen om korrupsion al den stund, at korrupsion kommer af latin corruptio, der betyder fordærvet.

Når man i lederen beskriver parterne og processen som korrumperet og udtryk for magtfordrejning, må det alt andet lige forstås således, at By & Havn som den fremhævede part i processen har begået eller medvirket til korrupsion og magtfordrejning i processen.

By & Havn har bemærket, at det er helt rimeligt, at man synes, at det er problematisk, at en myndighed beder en bygherre og dennes rådgiver om at formulere oplæg til spørgsmålene til en vurdering af en gennemført miljøkonsekvensanalyse, og at man har stillet specificerede lukkede spørgsmål om, hvorvidt den uvildige rådgiver var enig eller uenig i den gennemførte miljøkonsekvensanalyses modeller, beregninger og konklusioner, og ønsker at kritisere dette. Men når der intet ulovligt er passeret (som Ingeniøren selv skriver i klagesvaret for Pressenævnet), og processen med valg af rådgiver og opdrag er helt sædvanlig, er anklagerne utilstedelige. By & Havn har anført, at Ingeniøren fremturer i klagesvaret, når mediet henviser til en "fordærvet" proces og "urent trav", stadig uden nogen dokumentation for, at der har været "urent trav", som jo ligesom "korrupsion" tydeligt insinuerer, at der er foregået noget ulovligt.

Uanset om der i ledere accepteres et vist "frisprog", og at der er tale om redaktørens vurderinger, så er der tale om alvorlige sigtelser, og sådanne vurderinger skal ligge inden for lovens grænser. Man kan ikke – heller ikke i en leder – blot henviser til, at det var redaktørens vurdering, at der forelå korrupsion, at processen var korrumperet, og at der var mistanke om magtfordrejning, når der netop ikke var skyggen af bevis herfor, idet der – som det indrømmes i klagesvaret – ikke er påvist noget ulovligt i processen.

For så vidt angår Ingeniørens bemærkninger om "frisprog" i lederartikler har By & Havn bemærket, at der ikke er nogen holdepunkter for at kunne fastslå, at et medie i en leder ikke er omfattet af samme presseetiske regler, der gælder for artikler, læserbreve mv., og der tillades ikke en "betydelig grad af frisprog" som hævdet af Ingeniøren, og slet ikke når det kommer til alvorlige sigtelser mod offentlige myndigheder og offentligt ejede virksomheder om, at der er foregået korrupsion og magtfordrejning. Udsagnene skal bedømmes i den sammenhæng, de bringes i. Der er ikke alene tale om meninger eller holdninger i lederen, som Ingeniøren har anført for Pressenævnet, idet ordene ikke kan opfattes på anden måde end "sigtelser", og altså beskyldninger om, at der er foregået korrupsion og magtfordrejning under Lynetteholm processen; og det er sådan de rejste anklager læses, hvilket bl.a. bekræftes af Trafikstyrelsens klage til Ingeniøren. Ingeniøren har ikke i den i sagen omhandlede leder og ej heller i tidligere artikler afdækket forhold, som berettiger eller blot understøtter beskyldningerne om, at der er foregået noget "fordærvet" og slet ikke, at der er foregået korrupsion eller magtfordrejning. By & Havn har anført, at en vurdering/værdidom kunne være beskyldninger om, at man fx har ageret uprofessionelt, langsomt, sløset, brugt for mange penge, ikke været lydhør for kritik, magtfuldkommen, at man mener, at reglerne er forkerte osv.

Netop henvisningerne i lederen til Udenrigsministeriets definition af korrupsion og deres antikorrupsionspolitik viser, at det ikke blot var en misforstået brug af ordet korrupsion, som alene var noget, der var "fordærvet", idet Udenrigsministeriets definitioner hentyder til en

retsstridig adfærd og et misbrug svarende til netop straffelovens gerningsindhold om korrupsion.

By & Havn har, med henvisning til det af Ingeniøren indsendte skærmprent fra et word-dokument udvekslet mellem journalist [Journalisten] og lederskribent [Person 10] med kommentarer, anført, at [Journalisten] netop også studser over ordene og anfører ”Korrupsion ligefrem”, hvorefter [Person 10] finder det nødvendigt at beskrive, hvad han mener, at ordet dækker over.

Lederen i den digitale udgave af Ingeniøren er nu også skiftet ud med en tekst: ”På denne side lå tidligere en leder med en korrupsionsreference, der kunne forstås derhen, at enkeltpersoner skulle have beriget sig personligt i denne forbindelse, i strid med straffelovens bestemmelser om korrupsion. Det har ikke været hensigten, hvorfor vi har trukket brugen af netop dette begreb tilbage”, hvilket ifølge By & Havn klart viser, at sådan kan ordene forstås, og vel også, at det er nærliggende, at de forstås således. Beskyldninger om, at nogen skulle have beriget sig uretmæssigt hos By & Havn, kan ikke på nogen måde betegnes som blot en ansvarsfri holdning eller værdidom.

At sådanne beskyldninger om korrupsion og magtfordrejning, efter Ingeniørens mening nu slet ikke var hensigten, viser tillige med al tydelighed, at der netop ikke er faktisk belæg for at komme med sådanne sigtelser – selv ikke hvis man alene skulle betegne dem som holdninger og meninger. Havde man hos Ingeniøren haft faktisk belæg for at fremkomme med disse sigtelser, ville man vel hos Ingeniøren have fastholdt sprogbugen.

Også brug af ordet ”magtfordrejning” forsvares af Ingeniøren i indlæggene for Pressenævnet med, at det kan beskrives som et misbrug af magt, som efter Ingeniørens opfattelse ikke er ulovligt, men kan være uværdigt. Det er imidlertid – ligesom ved brugen af ordet ”korrupsion” – Ingeniørens helt egen opfattelse af, hvad et ord betyder, som ikke er korrekt, og som ligger langt fra, hvordan det vil blive opfattet af en læser af fagbladet Ingeniøren. By & Havn har i den forbindelse henvist til Den Store Danskes definition/omtale af ”magtfordrejning”, som har følgende indhold:

”Magtfordrejning, det forhold, at et forvaltningsorgan retsstridigt benytter sine beføjelser til at opnå andre formål end dem, som lovgivningsmagten har ønsket realiseret ved at tillægge forvaltningen beføjelsen. Der gælder et forbud mod magtfordrejning i dansk ret; forvaltningsmyndigheder, statslige og kommunale, må kun lægge vægt på saglige og objektive formål.”

Det er alvorligt at anklage en offentlig myndighed eller et offentligt ejet selskab for en retsstridig adfærd og have udført handlinger, der er forbudt.

2.2 Ingeniørens synspunkter

Indledende bemærkninger

Ingeniøren har overordnet afvist, at de påklagede artikler er i strid med de vejledende regler for god presseskik.

Om By & Havns bemærkninger vedrørende Ingeniørens opfattelse af rollefordelingen mellem aktørerne i den aktuelle sag har Ingeniøren bemærket, at mediets afdækning netop viser, at den af By & Havn nævnte rollefordeling ikke har været så klar i sagens forløb, som By & Havn i klagen for Pressenævnet har angivet. Ifølge aktindsigterne har de foreslåede ledende spørgsmål fra By og Havn således fundet vej til rådgiveren til trods for, at den egentlige opgavestiller, Trafikstyrelsen, ifølge aktindsigten havde bedt om at få dem ændret. By og Havn har bragt en rådgiver til forslag, allerede inden opgaveformuleringen var på plads, og inden da talt med denne rådgiver, hvilket Trafikstyrelsen netop påtaler i en mail til By og Havn, som er central for Ingeniørens dækning. Ingeniøren har henvist til den nærmere gennemgang nedenfor. Kritikken er således netop, at By og Havn er gået ud over sin rolle. By og Havns bemærkninger må i øvrigt forstås således, at der ikke kan rejses kritik af By og Havn i anledning af de spørgsmål, som By og Havn havde formuleret, alene fordi Trafikstyrelsen formelt skulle stille spørgsmålene. Ingeniøren har anført, at et sådant synspunkt ganske enkelt ikke giver mening.

Om det af By & Havn anførte om, at Ingeniøren har jagtet skandaler og konflikter, har Ingeniøren overordnet anført, at mediet ikke jagter skandaler, men derimod ser det som deres forpligtelse som medie at dykke ned i beslutningsprocesserne omkring så store og betydningsfulde anlægsopgaver som Lynetteholm for at belyse, om blandt andet miljøkonsekvenser mv. er ordentligt undersøgt. Det gælder særligt i en sag, hvor flere af Danmarks dygtigste eksperter sætter spørgsmålstejn ved myndighedernes egne konklusioner. Det handler for Ingeniøren ikke om at jagte skandaler, men om at sikre demokratisk kontrol og et ordentligt fagligt beslutningsgrundlag på et anlægsarbejde, der kan få betydelige konsekvenser langt ind i fremtiden.

Ingeniøren har anført, at mediet ikke kan se, at der skulle være noget i vejen med at gengive en myndigheds indvendinger mod en opgaveformulering som kritik eller skepsis. Trafikstyrelsens indvendinger mod udkastet er ikke bagateller, men anfægter helt centrale ting i opgaveformuleringen. En uvildig tredjepartsgranskning må selvfølgelig ikke være formuleret på en måde, så tredjeparten føler sig presset eller opmuntret til at gå efter at opnå et bestemt resultat. Når By & Havn skriver, at der er anvendt værdiladede ord, er det alene udtryk for Ingeniørens vurderinger af faktiske forhold, som er beskrevet fyldestgørende i artiklerne. Der er ikke grundlag for at betragte formuleringerne som fejlagtige.

For så vidt angår By & Havns bemærkninger for Pressenævnet om, at Ingeniørens journalister har viderebragt forkerte og forholdsvis grove anklager uden øje for, at disse kilder kan have haft en anden dagsorden, har Ingeniøren anført, at By & Havn fremkommer med en udokumenteret påstand. Ingeniøren har bemærket, at mediet udøver grundig professionel kildekritik på alle mediets kilder – også med øje for en kildes mulige dagsordener. At Ingeniørens kilder skulle have haft en personlig dagsorden ved at stille op i mediets dækning, må stå for klagers egen regning.

Om By & Havns bemærkninger om Ingeniørens intentioner med artiklen, har Ingeniøren bemærket, at By & Havn tillægger Ingeniøren et ønske om at stille By & Havn og Lynetteholm i et dårligt lys, og By & Havn har henvist til en række forhold, som artiklerne ikke har belyst.

Til første forhold har Ingeniøren påpeget, at de af klagen omfattede artikler er en ganske lille del af Ingeniørens dækning af Lynetteholm, som mediet har fulgt og dækket med over 100 artikler med forskellige vinkler, siden Lynetteholm-projektet blev født som en idé i 2018. Et projekt af den karakter er både en usædvanlig ingeniørmæssig bedrift, en væsentlig del af en større klimadagsorden og et samfundsøkonomisk vigtigt anliggende, hvorfor det er kernestof for Ingeniøren.

Ingeniøren har afvist, at mediet søger at hænge By og Havn eller andre ud med mediets journalistik, men at Ingeniøren som teknologimedie dykker mere ned i tekniske og planmæssige detaljer end mange andre medier. Ingeniøren har anført, at mediet i de pågældende artikler ikke har påpeget fx fejl i beregninger eller ulovlig fremgangsmåde, fordi det ikke er, hvad mediets research har gået på og derfor ikke artiklernes ærinde. Artiklerne beskriver en proces, som Ingeniørens kilder kritiserer og sætter spørgsmålstejn ved. Andet fremgår ikke af artiklerne, der nøgternt fremlægger, hvad det er for en proces, som kilderne finder problematisk og hvorfor. Der er således heller ikke en "ønsket" misforståelse fra mediets eller journalistens side, sådan som By & Havn har insinueret i parenteser i et af sine indlæg for Pressenævnet. I den påklagede leder, som er en holdningstilkendegivelse fra Ingeniørens Lederpanel, følger Ingeniøren op på den kritik, der er rejst af kilderne i artiklerne, og kritiserer på lederplads processen. Heller ikke dette er et ønske om at stille By og Havn i et dårligt lys, men om at sætte spot på en efter lederpanelets mening berettiget og vigtig kritik af processen bag tredjeparts-granskningen. Det er særdeles vigtigt, da vi har at gøre med en ganske stor anlægssag, hvor dårlig forberedelse og eventuelt manglende sikkerhed i forundersøgelse kan få vidtrækkende konsekvenser for miljøet.

Ingeniøren har ud over de ovenstående bemærkninger til de enkelte klagepunkter overordnet bemærket i forhold til By & Havns klage over utilstrækkelig forelæggelse, at Ingeniøren mener, at der er sket tilstrækkelig forelæggelse for By & Havn. Ingeniøren har i den forbindelse henvist til, at Ingeniøren – som det fremgår af artiklerne – har citeret relevante kilder relevante steder. Det gælder både DHI, By & Havn og Trafikstyrelsen, og også Deltares blev kontaktet. Ingeniøren har i forbindelse med klagen til Pressenævnet fremsendt kopi af en række mails, som er sendt til forskellige aktører nævnt i artikel.

Ingeniøren har overordnet bemærket, at forelæggelse alene indebærer en forpligtelse til at præsentere den omtalte for kernen i kritikken, hvilket Ingeniøren har anført, at mediet har overholdt. Som nævnt i den første artikel, der klages over, har By & Havn fået forelagt kritikken, men har ikke ønsket at kommentere forløbet. Den udtalelse, som By & Havn har sendt, har Ingeniøren citeret, og By og Havn er således kommet til orde.

By og Havn har hele vejen gennem forløbet via forelæggelse fået mulighed for at komme til orde med sit syn på sagen og den rejste kritik, og selskabet er også flere gange citeret. Ingeniøren har i den forbindelse henvist til en gennemgang af citater samt dialogen omkring

dem i Ingeniørens første indlæg for Pressenævnet. Ingeniøren har gentagne gange sendt både mails og været i telefonisk kontakt med selskabets [Stillingsbetegnelse 1] [Person 1] med forespørgsler om interview og uddybende spørgsmål. By & Havn mener ikke, at By og Havn har været forelagt sagen præcist nok og argumenterer for, at selskabet burde være forelagt "de konkrete udsagn, som der klages over". Dette er ikke dækkende for almen journalistisk praksis og Pressenævnets praksis, som alene forudsætter, at klageren er blevet præsenteret for kernen i kritikken. Ingeniøren har anført, at mediet har overholdt denne forpligtelse. Det er derfor åbenlyst forkert, når det yderligere anføres af By & Havn, at der skal ske forelæggelse af "de konkrete passager" og "de konkrete skadelige, krænkende eller agtelsesforringende udsagn". By & Havns synspunkt ville forudsætte, at man havde formuleret artiklen, inden man har hørt de centrale kilder. I den konkrete sag har journalisten ikke lagt skjul på, hvad historien drejede sig om både på skrift og i telefon. Ingeniøren har som eksempel herpå henvist til den mail, som er sendt til 12. april 2023 til [Person 1], og som er gengivet ovenfor.

Efter de første artikler var publiceret bad Ingeniøren via flere kanaler (opkald, sms og mails) om en kommentar fra By & Havns [Stillingsbetegnelse 5] [Person 9]. Ingeniøren har anført, at det af disse henvendelser også er meget klart, hvad Ingeniøren ønsker svar på. Pressenævnet har modtaget kopi af denne mail, som er citeret ovenfor under øvrige oplysninger.

[Person 9] henviste Ingeniøren til [Stillingsbetegnelse 1] i By og Havn [Person 1]. Han argumenterede for, at Ingeniøren har misforstået tingene i artiklerne, men bad dog hverken om at få lavet rettelser i de pågældende artikler eller at få en replik - til gengæld inviterer han journalist, redaktion, redaktør ind til en teknisk briefing, som han siden aflyser. Ingeniøren har anført, at de således mener, at de har handlet fuldt presseetisk ansvarligt i forhold til By og Havn som en væsentlig kilde i mediets artikler.

Til By & Havns enkelte klagepunkter har Ingeniøren anført følgende bemærkninger:

1. *Artiklen: "Ledende spørgsmål om ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt"*

1.1. *Overskrift og mellemrubrik*

Ingeniøren har i relation til klagen over overskriften "*Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholmens propeffekt*" anført, at overskriften ikke rummer navnet "By & Havn". Overskriften konstaterer blot, at der optræder ledende formuleringer i undersøgelsesforløbet, hvilket er korrekt. Om overskriftens dækning i artiklen har Ingeniøren henvist til bemærkningerne nedenfor samt under klagepunkt 1.2.

Ingeniøren har anført, at det er utvivlsomt, at der optrådte ledende formuleringer i den oprindelige opgavebeskrivelse, således som det fremgår af artiklen og af gengivelsen af Trafikstyrelsens "Kommentarer til bidrag vedr. 3. parts granskning", som er citeret nedenfor. Dette er i sig selv tilstrækkeligt til at retfærdiggøre overskriften. Ingeniøren har derudover henvist til, at selv om de omtalte ledende formuleringer blev fjernet fra opgaveformuleringen, inden den officielt blev sendt til det hollandske firma Deltares, kvitterede det hollandske

firma Deltares den 30. november 2021 for opgaven ved at sende By & Havn en syv sider lang gennemgang af, hvordan firmaet forstod opgavens ordlyd, hvilket én af de aktindsigter, som artiklen blandt andet bygger på, viser. Ingeniøren har i den forbindelse fremsendt kopi af en mail, som efter det oplyste er sendt den 30. november 2021 fra en unavngiven medarbejder i Deltares til By & Havn (att. [Person 11]) med emnefeltet: "Independent review Lynetteholm Hydrodynamic Studies". Af denne fremgår: "Dear [Person 11]. Following the discussion of the draft proposal, we hereby submit our quotation for the independent review of the Lynetteholm Hydrodynamic Studies. The quotation is described in the attachment to this letter. We trust the proposal meets your requirements and we look forward to your reaction. Please do not hesitate to contact us if you have any remaining questions or wish to discuss this proposal."

Under overskriften "problemformulering" ("Problem description") i det vedhæftede forslag, skrev Deltares, at "vi forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser" [Ingeniørens oversættelse, *Pressenævnet*]. Pressenævnet har i forbindelse med klagen efter det oplyste modtaget skærmpoint af uddraget af ovennævnte forslag.

Af en anden aktindsigt fremgår det, at Deltares, By & Havn samt DHI holder et fælles teknisk møde den 18. januar 2022. Her holdt Deltares et oplæg, hvor ordlyden på ét af de benyttede slides var:

"Our understanding of general approach

- Show that the effect of Lynetteholm (Project Alternative/Main Proposals 1 and 2) on transport of water and salt is negligible compared to the Autonomous Development (existing situation, without Lynetteholm)
- Assuming that boundary conditions of the Øresund are not affected (avoiding application of long-term runs with a Baltic Sea Model)
- Also known as 'Zero Solution' (but this term can sometimes be misleading)
- 18/1: Confirmed by By & Havn and DHI"

Pressenævnet har i forbindelse med klagen modtaget kopi af det ovennævnte slide. Ingeniøren har bemærket, at Deltares gentagelse af opgaveformuleringen over for By & Havn/DHI rummer vendinger, der svarer til det, som By & Havn og dennes rådgiver oprindeligt lagde op til i deres fælles første udkast til selve opgaveformuleringen – formuleringer, som Trafikstyrelsen bad By & Havn om at lave om, fordi ordlyden var for ledende, og fordi By & Havn er bygherre på Lynetteholm.

Desuden fremgår det af artiklen, at By & Havn tog kontakt til Deltares længe før, at opgaveformuleringen var færdig. Dermed synes grænsen mellem det indledende arbejde og den uvildige undersøgelse ikke at være så klar, som By & Havn fremstiller det i sin klage, hvilket også fremgår af artiklen.

Ingeniøren har oplyst, at Deltares som opfølgning på mødet sendte en mail, der dokumenterer, at Deltares, DHI og By & Havn arbejdede tæt sammen om opgaven, selv om det officielt var Trafikstyrelsen, der havde ansvaret for at iværksætte opgaven hos Deltares. Ingeniøren har bemærket, at Trafikstyrelsen ikke er blandt modtagerne af en mail udvekslet mellem [Person 11], [Person 12] og [Person 13]. Pressenævnet har modtaget kopi af den omtalte mail.

Ingeniøren har anført, at By & Havn i processen knyttede Deltares så tæt til sig, at der blev indgået en fælles kommunikationsstrategi. Mediet har i den forbindelse henvist til en mailudveksling mellem en medarbejder ved Deltares og en [Stillingsbetegnelse 6] ved By & Havn fra januar 2022, som Pressenævnet har modtaget kopi af.

For så vidt angår By & Havns klage over mellemrubrikken har Ingeniøren anført, at mediet bygger denne på de indvendinger, som Trafikstyrelsen selv havde imod opgaveformuleringen, og som den som ansvarlig myndighed sendte til By & Havn den 26. august 2021 med anmodning om at få bestemte formuleringer ændret. Denne kritik er fremkommet i et dokument med titel ”Kommentarer til bidrag vedr. 3. parts granskning”, som Ingeniøren har fået at se via en 646 sider lang aktindsigt. Ingeniøren har indsendt, efter det oplyste, et uddrag af aktindsigten til Pressenævnet og henvist til, at følgende fremgår af ovennævnte dokument fra Trafikstyrelsens ”Kommentarer til bidrag vedr. 3. parts granskning” i mail af 26. august 2021, hvor Ingeniøren har fremhævet konkrete passager [markeret med kursiveret skrift i det følgende, *Pressenævnet*]:

“Som led i Espoo-samrådet med Sverige om Lynetteholm har By & Havn indvilget i at bekoste en 3. parts granskning af DHI’s beregninger og konklusioner for så vidt angår saltudvekslingen mellem Øresund og Østersøen.

By & Havns oplæg til den videre proces lød, at der skulle udarbejdes en udbudsmateriale/opgavebeskrivelse på engelsk, som kunne drøftes med Sverige, og som herefter kunne sendes til tre forskellige kompetente europæiske rådgivere på området. Dette kunne ikke nås forud for den afsluttende lovbehandling, hvorfor det blev aftalt, at materialet skulle forelægge efter sommerferien. Processen omkring indhentning af tre uafhængige tilbud er desuden præsenteret for ordførerne fra de partier, der vedtog anlægsloven på det første møde i den politiske følgegruppe den 29. juni 2021. *I det lys vurderer Trafikstyrelsen ikke, at det fremsendte materiale er fyldestgørende, ligesom det ikke vurderes at være i overensstemmelse med det fremlagte oplæg, hvis der - som vi forstår det – allerede er indgået en form for aftale med én rådgiver.*

Både de svenske myndigheder og den politiske følgegruppe er stillet i udsigt, at der udarbejdes en detaljeret opgavebeskrivelse, som drøftes med svenske myndigheder, hvorefter der indhentes flere tilbud på opgaveløsning.”

Ingeniøren har anført, at Trafikstyrelsen i samme dokument ridser sine indvendinger mod oplægget op:

”I det lys har Trafikstyrelsen følgende bemærkninger. Opgavebeskrivelsen:

- er for overordnet og rummer ikke væsentligt nyt i forhold til det, der blev præsenteret i maj måned
- skal ikke udpege én bestemt rådgiver. Rådgiveren identificeres først, når opgavebeskrivelsen er endelig. By & Havn har tidligere peget på både en fransk og britisk rådgiver, mens Trafikstyrelsens faglige rådgiver anbefaler at overveje en rådgiver med mere erfaring fra Østersøen, der nævnes i den sammenhæng [Instituttet] – [Instituttet], Maritime Institute Gdansk Polen, eller SMHI.
- bør være mere specifikt om hvilke og hvor mange data leverandøren får stillet til rådighed til løsning af opgaven, f.eks bathymetri data, layout af Lynetteholmen, randbetingelser (model scenarier).
- skal også adressere om den af DHI valgte modelperiode, er repræsentativ for situationer hvor saltvand strømmer ind i Østersøen.
- bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer, som fx ”hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal” eller ”Hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen”. Der bør vælges mere åbne formuleringer såsom ”Giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25%”

Som det fremgår af uddraget, er der tale om betydelige indvendinger mod en central del af opgaveformuleringen. Ingeniøren har anført, at de mener, at dette må anses for rimeligt at betegne som kritik, og at anvendelsen af ordet ”kritik” således er Ingeniørens vurdering på baggrund af et tilstrækkeligt faktisk grundlag, som fremgår af artiklen. Ingeniøren har desuden bemærket, at journalist [Journalisten] i mail af 12. april 2023 til By & Havn beskrev Trafikstyrelsens kommentarer som kritik og bad om kommentarer til kritikken. I svaret på denne mail opponerede By & Havn ikke mod brugen af ordet kritik.

For så vidt angår By & Havns kritik af, at man med artiklen ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelsen af Lynetteholms propeffekt” ”ikke kan forstå overskriften og artiklen anderledes, end at Ingeniøren mener, at det er By og Havn, der står bag de ledende og ladede formuleringer”, har Ingeniøren bemærket, at By & Havn ikke nævnes i overskriften, og at det af underrubrikken tydeligt fremgår, at Deltares fik ”tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By og Havn”. Gennem hele artiklen er det tydeligt forklaret, hvad der er kommet fra hhv. By og Havn og DHI, hvor det også fremgår, at opgaveformuleringen og dermed også spørgsmålene er udarbejdet i et samarbejde mellem By & Havn og DHI.

Om By & Havns klage over mellemrubrikken og brugen af ordet kritik har Ingeniøren bemærket, at mediet vurderer, at ordet kritik er dækkende og retvisende. I ordbogen står ordet kritik bl.a. anført som ”en påpegnings af påståede fejl eller mangler ved noget eller nogen eller en undersøgelse”. Desuden kan en kritik både være positiv eller negativ, men bruges i denne sammenhæng som en beskrivelse af, at Trafikstyrelsen har påpeget fejl/mangler ved udkastet til opgaveformuleringen.

Med henvisning til Trafikstyrelsens mail af 26. august 2021 om 3. partsgranskningen til By og Havn gengivet ovenfor har Ingeniøren bemærket, at de således mener, at det er ganske rimeligt at kalde dette en kritik. Under alle omstændigheder er ordet ”kritik” udtryk for Ingeniørens vurdering af de forhold, som beskrives i artiklen, og dermed er brugen retmæssig. Af Trafikstyrelsens mail til By & Havn fremgår det, at Trafikstyrelsen ikke fandt det fremsendte materiale fyldestgørende, ligesom myndigheden ikke syntes, at det var i overensstemmelse med det fremlagte oplæg, da der tilsyneladende allerede var indgået en form for aftale med én rådgiver. Desuden anfægtede styrelsen, at udkastet til opgaveformuleringen rummede en række formuleringer, der var for ledende.

Ingeniøren har – med henvisning til det af By & Havn anførte om, at mediet fejlfortolker betegnelsen ledende spørgsmål – anført, at mediet for det første vil understrege, at Trafikstyrelsen selv betegner spørgsmålene som ledende, jf. den ovenfor gengivne mail af 26. august 2021. Ingeniøren er enig i dette, da de første spørgsmål netop alene lægger op til en bekræftelse af DHIs resultater - eneste alternativ ville være, at man ikke kunne svare på spørgsmålet og dermed ikke løse opgaven. Modsat lægger Trafikstyrelsens spørgsmål op til en af- eller bekræftelse af, om den anvendte model og konklusion er korrekt. Således er de to spørgsmål fra DHI/By og Havn netop ikke af ”ens type” med det sidste fra Trafikstyrelsen, sådan som klager påstår.

Om By & Havns kritik af Ingeniøren for at mistænkeliggøre den almindelige praksis med, at bygherren deltager i processen med at finde en egnet rådgiver til en uvildig tredjepartsgranskning, har Ingeniøren bemærket, at mediets artikler – baseret på en lang række interviews og aktindsigter – belyser, at By & Havn, DHI og Deltares har været i dialog omkring opgaven - en dialog, der for alvor tog fart efter, at opgaveformuleringen var blevet godkendt af de svenske og de danske myndigheder, og opgaven var givet til Deltares. Det drejer sig både om mailkorrespondancer og workshop, hvor parterne har vendt detaljerne i opgaveformuleringen, uden at hverken Trafikstyrelsen eller de svenske myndigheder har været inviteret med eller har været sat på cc i de udvekslede mails. Ifølge aktindsigterne var det således By og Havn samt DHI og ikke Trafikstyrelsen som ansvarlig myndighed, der stod for dialogen med rådgiveren. Ingeniøren fremlægger i artiklen forløbet detaljeret, og både Trafikstyrelsen og By og Havn er citeret for deres vurdering af forløbet i artiklen. Det er ikke Ingeniørens journalist, men Ingeniørens kilder, der i de pågældende og efterfølgende artikler (samt i indkaldelse til samråd med ministeren) kritiserer denne proces og sætter spørgsmålstejn ved uvildigheden.

1.2 Underrubrik om Deltares

For så vidt angår klagen over artiklens underrubrik har Ingeniøren henvist til den mail, som er omtalt ovenfor under klagepunkt 1.1, og bemærket, at det fremgår, at Deltares skriver direkte til By & Havn, at den »forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser.« [Ingeniørens oversættelse, *Pressenævnet*]. Deltares gentager altså det, som firmaet øjensynligt har fået – eller oplever at have fået – besked om at gøre fra By & Havn. Formuleringen ”ønsker at få bevist” er sprogligt lukket.

Man konkluderer på forhånd, at man ønsker at få bevist noget bestemt.

I en mail til Trafikstyrelsen dateret den 23. august 2021 oplyste By & Havn desuden, at selskabet faktisk havde været i dialog med Deltares om opgaven.

Deltares' gengivelse af opgaven favner de pointer, som Trafikstyrelsen bad By & Havn/DHI om at fjerne fra det første udkast til opgaveformuleringen. Deltares fremsætter som nævnt ovenfor tilsvarende pointe på et slide som et led i et oplæg, som det hollandske firma holdt for By & Havn i januar 2022, hvilket ligeledes fremgår af Ingeniørens artikel.

For så vidt angår By & Havns indvending om, at Deltares naturligvis ikke på forhånd har fået tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn, idet der er tale om en bevidst fejltolkning af opdraget og af, hvad Trafikstyrelsen vil have be- eller afkræftet, har Ingeniøren anført følgende bemærkninger for Pressenævnet:

Der er stor forskel på at vise, at Lynetteholms propeffekt er lille og ubetydelig, sådan som Deltares flere gange bekræfter at være blevet stillet til opgave af By & Havn i efteråret 2021 og så at blive bedt om at vise, at DHIs modeller er brugbare.

Det første svarer til det ene af de to lukkede og ledende spørgsmål, som Trafikstyrelsen netop ønskede at få taget ud af opgaveformuleringen. Ingeniøren bemærker, at By & Havn i sit indlæg for Pressenævnet ikke har gjort indsigelse over for de formuleringer, som Deltares har sendt retur som bekræftelse på opdraget til opgaven, nemlig at By & Havn ønsker at få bevist, at propeffekten er lille. Dette er efter vores vurdering tilstrækkelig dokumentation for, at de ledende formuleringer nåede frem til Deltares.

Ingeniøren har ønsket at gøre opmærksom på, at der efterfølgende er bragt en artikel med bevis på, at By og Havn har sendt forslag direkte til Deltares. Det skete i artiklen "DHI ændrede sin vurdering af Lynetteholms propeffekt fra 'potentielt kritisk' til 'ubetydelig'" bragt den 30. juni 2023 på ing.dk.

Ingeniøren har desuden henvist til sine bemærkninger under klagepunkt 3.1. vedrørende spørgsmålet om inhabilitet.

1.3. Udtalelse fra [Person 5]

Om By & Havns klage over brugen af ordet "inhabil" har Ingeniøren anført, at ordet inhabil står nedfældet i et notat, som beskriver, hvad Trafikstyrelsen og By & Havn var blevet enige om i forhold til valg af tredjepart. Det fremgår af en mailkorrespondance mellem By & Havn og Trafikstyrelsen, som Ingeniøren har fået aktindsigt i. Da By & Havn bruger DHI som rådgiver i sagen, er By & Havn også den officielle afsender. Ingeniøren har i indlægget for Pressenævnet gengivet en del af denne aktindsigt og bemærket, at "tbst" er en forkortelse for Trafikstyrelsen. [Ingeniøren har fremhævet konkrete passager fra mailen, som i det følgende er markeret med kursiveret skrift, *Pressenævnet*

“Fra: [Person 14] [mailto:[Mailadressen]] Sendt: 2. september 2021 14:25 Til: [Person 11] ([Stillingsbetegnelse 6] By &Havn) Cc: [Person 4] (trafikstyrelsen); [Person 6] (By&Havn); [Person 15] (Trafikstyrelsen)
Emne: SV: Lynetteholm - Tredje parts granskning til vurdering af DHI's hydraulikmodel

Kære [Person 11]

Notatet vurderes at være egnet til at blive sendt videre blot med denne bemærkning. På side 1 står: DHI A/S (DHI) anbefaler en åben proces i forhold til, hvem der skal udføre tredjeparts-granskningen af DHIs hydrauliske Øresundsmodel opdateret/udarbejdet til Lynetteholm-projektet.

De relevante spillere, der kunne komme på tale, kan fordeles på tre typer:

1. Ekspertrådgivere indenfor hydraulik, typisk institutioner der yder forskningsbaseret rådgivning såsom Deltares i Holland og HR Wallingford i England.
2. Rådgivende ingeniører med specialistkompetencer indenfor hydraulik som Artelia i Frankrig og Arcadis i Holland.
3. Nationale forskningsinstitutter med indgående kendskab til de hydrauliske forhold i Østersøen som [Instituttet] ([Instituttet]) i Tyskland og Maritime Institute Gdańsk i Polen samt SMHI i Sverige.

Og på side 2 står: Det bemærkes, at rådgivere i Sverige (f.eks. SWECO) og i Danmark (f.eks. COWI og Rambøll) ikke er nævnt i ovenstående for at *udelukke en eventuel inhabilitet* i forhold til udfaldet af granskningen af Øresundsmodellen. *Det samme gør sig gældende for rådgivere i lande i Østersøregionen, hvor en eventuel miljøkonsekvens af Lynetteholm kunne spille en rolle.*

Vi foreslår, at I sletter Maritime Institute Gdańsk i Polen samt SMHI i Sverige på side 1, og at omformulerer side 2, fx så der står: Det bemærkes, at rådgivere fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm ikke er nævnt i ovenstående for at *udelukke en eventuel inhabilitet i forhold til udfaldet af granskningen af Øresundsmodellen*, herunder SWECO, SMHI, COWI Rambøll og Maritime Institute Gdańsk.”

Ingeniøren har anført, at ordvalget ”grundet folkelig modstand” er en forklaring til læserne om, hvad inhabiliteten gik på, når By & Havn/DHI i opgaveformuleringen skrev ”lande i Østersøregionen, hvor en eventuel miljøkonsekvens af Lynetteholm kunne spille en rolle. Det henviser til, at myndighederne i flere Østersølande (Polen, Litauen og Finland) på vegne af deres befolkninger på daværende tidspunkt henvendte sig til Miljøstyrelsen og udbad sig flere oplysninger om Lynetteholmens konsekvenser for havmiljøet i Østersøen. Ingeniøren har i den forbindelse henvist til artiklen ”*Uenige med Danmark: Lynetteholm diskuteres på højniveau møde mellem Østersølande*”, bragt den 28. maj 2021 på ing.dk.

Om By & Havns klage over manglende forelæggelse, har Ingeniøren bemærket, at mediet i den pågældende sag har bedt professor dr. [Person 5] fra den tyske forskningsinstitution

[Instituttet] om at kommentere på opgaveformuleringens argumentation for, hvorfor hans og andre forskningsinstitutioner ikke kan bruges i denne sammenhæng – de blev udelukket fra processen med det argument, at de var inhabile.

[Person 5] og [Instituttet] følte sig angrebet af de pågældende formuleringer i notatet, der er udarbejdet af By & Havn via dennes rådgiver DHI. Når det er By & Havn og dennes rådgiver DHI, der via den udarbejdede opgaveformulering anfægter [Instituttet]s habilitet, er det rimeligt at indhente [Instituttet]s bemærkninger. Der har efter Ingeniørens opfattelse ikke bestået nogen forpligtelse til forelæggelse af [Person 5]s bemærkninger for By og Havn, hvis synspunkt med hensyn til inhabilitet allerede fremgår af artiklen. Endvidere indeholder [Person 5]s bemærkninger ikke faktiske oplysninger, som kan være skadelige, krænkende eller virke agtelsesferringende for By & Havn. Endelig er der faktisk sket forelæggelse for By & Havn som omtalt i artiklen. Ingeniøren har i den forbindelse henvist til sine bemærkninger om forelæggelsen under klagepunkt 2.1 nedenfor.

2. Artiklen: ”Efter Ingeniørens afsløring: Minister afkræves svar om undersøgelse af Lynetteholm med ført hånd”

2.1. Kritik fra Trafikstyrelsen

Ingeniøren har anført, at Trafikstyrelsens kritik til udkastet fremføres i den mail til bygherren By & Havn den 26. august 2021, som er gengivet ovenfor. Ingeniøren har endvidere henvist til mediets bemærkninger vedrørende klagepunkt 1.1.

I forhold til spørgsmålet om manglende forelæggelse for By og Havn, så er det ikke korrekt, at By & Havn ikke har fået forelagt kritikken. Ingeniøren har i den forbindelse henvist til en mail, som journalisten [Journalisten] sendte til By & Havn [ved [Stillingsbetegnelse 1] [Person 1]] den 12. april 2023, som er gengivet ovenfor under sagsfremstillingen.

2.2. Uvildigt opdrag

Ingeniøren har for så vidt angår klagepunkt 2.2 om følgende passage i den påklagede artikel: ”... herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By & Havn” henvist til sine bemærkninger ovenfor under klagepunkt 1.2 samt bemærkningerne nedenfor under klagepunkt 2.3.

2.3. Citat fra [Politiker 1]

Ingeniøren har i forhold til klagen over citeringen af [Politiker 1] og den manglende forelæggelse heraf for By & Havn bemærket, at mediet citerer fra et samråd, som offentligheden kan tilgå via Folketingets hjemmeside. Det er en journalistisk opgave at gengive offentlige citater fra en politisk proces, uanset om disse måtte være korrekte eller ej.

For så vidt angår By & Havns bemærkninger om, at man ikke ansvarsfrit kan viderebringe politikeres udsagn til offentlige møder uden at berigtige ting, der måtte være forkert, har Ingeniøren bemærket, at det er helt normal journalistisk praksis at citere politikere korrekt ved refererende gengivelse fra et samråd. Et medie bør naturligvis påpege væsentlige og

åbenlyse faktuelle fejl i offentlige udsagn, men mediet er ikke forpligtet til det. I dette tilfælde er der tale om en teknisk spidsfindighed om, hvorvidt det er By og Havn, der "lægger til grund" eller ej. Selv om det er Trafikstyrelsen, som er myndighed og opdragsgiver, så er By og Havn bygherre for projektet, og det er således også By og Havn, der har stået for undersøgelsen - via underleverandøren DHI - hvormed det kan anses for rimeligt, at politikerne i dette tilfælde henviser til By og Havn. Selv om det er Trafikstyrelsen, der i sidste ende bestiller tredjepartsvurderingen og udpeger Deltares til denne opgave, så går kritikken jo netop på, at Trafikstyrelsen har ladet By og Havn og DHI selv formulere opgaven og pege på rådgiver til at granske eget arbejde. Ministeren bliver derfor spurgt til dette, hvilket refereres neutralt i artiklen. Under alle omstændigheder skal det fremhæves, at der ikke gælder en forelæggelsesforpligtelse ved gengivelse af ministerspørgsmål eller referater af samråd.

3. Artikel: "Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke."

3.1. Inhabilitet

Ingeniøren har anført, at juristen, der er citeret i den påklagede artikel, kommer med sin ekspertvurdering af, hvad et anvendt ord betyder. Det er hans vurdering, når han som ekspert hører ordlyden. Ingeniøren anser det ikke for at være en direkte beskyldning mod By & Havn, men alene en juridisk udlægning af, hvad inhabilitet betyder, hvorfor en forelæggelse ikke har været vurderet nødvendig. Hvad angår klagen over brugen af ordet inhabil, har Ingeniøren henvist til sine bemærkninger vedrørende klagepunkt 1.3 ovenfor.

For så vidt angår By & Havns klage over, at Ingeniøren i denne artikel blandt andet skriver, at "artiklen afslører, at Trafikstyrelsen har kritiseret By & Havn", har Ingeniøren henvist til mediets bemærkninger ovenfor under klagepunkt 2.1.

I sin klage for Pressenævnet har By & Havn fremsat følgende indvendinger over for Ingeniøren: For det første at By & Havn aldrig har skrevet, at konsulenter fra Østersølande var inhabile og for det andet, at DHI har flaget den risiko over for myndighederne, at man kunne blive mødt med mulige inhabilitetsindsigelser ved valg af visse rådgivere.

For så vidt angår den første indvending har Ingeniøren henvist til sine bemærkninger ovenfor under punkt 1.3, hvor det fremgår, at By & Havn selv deltog i en dialog med DHI og Trafikstyrelsen om habilitetsproblemer.

Med hensyn til By & Havns anden indvending har Ingeniøren anført, at det har store konsekvenser for rådgiverne i de pågældende lande at blive fravalgt med den begrundelse, at der var risiko for, at de kunne blive mødt med mulige inhabilitetsindsigelser. Det fremgår hverken af aktindsigterne eller af By & Havns replik, hvad det er for mulige indsigelser, der helt præcist er risiko for, og hvem, der i så fald skulle fremsætte dem. Faktum er, at disse mulige inhabilitetsindsigelser har betydet, at mange rådgivere er blevet udelukket fra at kunne få opgaven - det affødte den skarpe reaktion fra [Person 5], der følte, at han og hans institution blev angrebet på deres faglighed.

Det forhold, at rådgivere fra de pågældende lande faktisk blev fravalgt, indebærer, at der ikke er nogen realitetsforskel på, om de var vurderet inhabile, således som det fremgår af artiklen, eller om der var risiko for inhabilitet, således som By & Havn gør gældende og lægger vægt på. I det omfang Pressenævnet mener, at Ingeniøren har givet urigtige oplysninger, er det ikke tilstrækkeligt væsentligt i sammenhængen.

4. Lederartiklen: "Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer".

4.1. Korruption og magtfordrejning

Ingeniøren har indledningsvist henledt opmærksomheden på, at der ikke - som klagen lyder - er tale om en artikel, men om en leder.

Ingeniøren har oplyst, at lederen er udgivet den 28. april 2023 kl. 09.40, og allerede samme dag kl. 15:55 rettede mediet onlineudgivelsen af lederen, da Ingeniøren af Trafikstyrelsen blev gjort opmærksom på, at styrelsen læste kritikken i lederen som en anklage om bestikkelse og lovbrud. Det var ikke hensigten, og selv om Ingeniøren ikke er enige i denne fortolkning, trak mediet brugen af netop dette begreb tilbage og tilrettede lederen, så meningen ikke længere kunne misforstås – end ikke af Trafikstyrelsen. Ligeledes bragte Ingeniøren en rettelse i den først følgende avisudgivelse 12. maj 2023.

Ingeniøren har understreget, at lederen ikke beskylder By og Havn for korruption. Korruption er ikke en strafferetlig term, og der er ikke noget grundlag for at fortolke lederen således, at Ingeniøren har beskyldt By & Havn for bestikkelse. Anvendelsen af ordet 'korrumperet' i den oprindelige rubrik henviser til anvendelsen af ordet som moralsk ødelæggende og forvanskning. By & Havn har i den forbindelse henvist til definitionen i Den Danske Ordbog [- jf. Den Danske Ordbog. Lederen henviser netop alene til Udenrigsministeriets formulering om "Misbrug af betroet magt for egen vindings skyld", og taler ikke om bestikkelse, således som By & Havn læser det. Egen vinding handler her om, at tredjepartsgranskningen falder ud til By og Havns fordel, og kritikken hviler på lederens vurdering af, at det gør den, fordi de omtalte ledende spørgsmål er nået igennem til den uvildige rådgiver.

Hvis man læser lederen i sammenhæng, så beskylder den på intet tidspunkt nogen for at have begået bestikkelse - hverken enkeltpersoner eller By og Havn som organisation. Korruption er i lederen brugt som bredt billede på en fordærvet proces hos magtfulde myndigheder, og lederen opfordrer til, at man strammer op i forhold til de grundlag, som faglige undersøgelser bliver gennemført på.

Det er således ikke lederens ærinde at beskyldte By og Havn for bestikkelse, og derfor er der heller ikke argumenteret for dette i lederen. Derimod er der argumenteret for, at det er dårlig dømmekraft, når man bruger bygherre og dennes rådgiver til at formulere opgaven til tredjepartsgranskning af egen miljøkonsekvensanalyse - og at bygherre og rådgiver har forsøgt at udnytte dette til at styre opgaven med ledende spørgsmål, der skulle bekræfte rigtigheden af egen miljøkonsekvensanalyse. Ingeniøren har anført, at dette er

veldokumenteret via mediets journalistiske dækning, og mediet bringer i lederen deres vurdering af, at det er stærkt kritisabelt - omend ikke ulovligt.

Ingeniøren har med henvisning til sine bemærkninger samt redegørelse for de øvrige klagepunkter bemærket, at mediet via aktindsigt har dokumenteret, at der optræder ledende formuleringer fra By & Havn i forløbet op til tredjepartsundersøgelsen og i den uvildige rådgivers forståelse af opgaven, hvilket lederen tager afsæt i.

Ingeniøren har pointeret, at der her er tale om en leder, hvor avisens lederkollegium præsenterer sin vurdering og kritik af urent trav i sagsforløbet, og at det ikke er praksis at genoprulle samtlige tidligere dokumentationer for de forhold, der tages udgangspunkt i. Kritikken i lederen er altså ikke ubegrundet eller udokumenteret. Lederens kritik af sagsgangen omkring tredjepartsgranskningen tager derimod udgangspunkt i en række journalistiske artikler.

I relation til det presseetiske aspekt, har Ingeniøren fremhævet, at de påklagede formuleringer stammer fra en leder, hvor der må tillades en høj grad af frisprog. Af konteksten fremgår klart, at Ingeniøren ikke beskylder By & Havn for bestikkelse, men kritiserer en proces, der åbner mulighed for farvede faglige undersøgelser på områder af betydelig samfundsmæssig interesse. Ingeniøren har anført, at de påklagede formuleringer fremstår som mediets vurderinger, som hviler på et tilstrækkeligt fagligt grundlag, og som ikke har skullet forelægges for By & Havn.

Endvidere har Ingeniøren bemærket, at mediet i deres svar til By & Havn, der ønskede Ingeniørens leder fjernet helt, både d. 1. maj, d. 2. maj samt d. 15. maj 2023 inviterede og opfordrede By & Havn til at skrive en replik til lederen, som Ingeniøren samtidig tilkendegav ville blive udgivet på både ing.dk og i avisen. I denne ville By og Havn have mulighed for at skrive deres syn på sagen, og hvorfor de mener, at lederens kritik rammer ved siden af. Denne mulighed for at udtrykke uenighed med lederens holdning over for vores læsere af både papiravisen og online på ing.dk har By & Havn ikke taget imod.

Om By & Havns bemærkninger for Pressenævnet om, at der ikke kan herske tvivl om opfattelsen af ordet korruption i den brede befolkning, har Ingeniøren bemærket, at mediet ikke kan gøre sig til dommere over, hvad den brede befolkning måtte opfatte om et ord, men som de bilag – som By & Havn selv har medsendt til Pressenævnet – viser, så er der flere anerkendte forståelser af korruption. I den forbindelse har Ingeniøren bl.a. henvist til følgende passage fra lex.dk: “mest i betydningen moralsk fordærvelse eller bestikkelighed, men også i tekstanalytisk sammenhæng om forvanskede tekststykker” samt fra Wikipedia: “Korruption fra latin corruptio, betyder fordærvet tilstand, forfald eller beskadigelse”. Ingeniøren har bemærket, at den mest udbredte definition af korruption, som anvendes af fx Verdensbanken og Transparency International, er "misbrug af betroet magt for egen vindings skyld" eller "misbrug af offentligt embede til privat vinding"..."

Ingeniøren har anført, at mediet ikke kan være uenige med By & Havn i, at lederen ”er underlagt de presseetiske regler på samme måde som læserbreve, artikler, interviews m.v.”

By & Havn overser imidlertid, at der i ledere tillades en betydelig grad af frisprog, og at dette udvider rammerne for, hvad en lederskribent kan tillade sig at skrive.

By & Havn påstår, at det ikke i lederen fremgår, hvad Ingeniøren mener er fordærvet ved processen, hvilket Ingeniøren har anført ikke passer. Lederen beskriver tydeligt sin holdning om, at det ikke er i orden, at man beder bygherre og dennes rådgiver om at formulere spørgsmål og udpege rådgivere til det, der skulle være en uvildig granskning. I forlængelse heraf har Ingeniøren bemærket, at udsagnene i lederen ikke kan bedømmes isoleret, men efter deres indhold og i den sammenhæng, de optræder i. Det forekommer oplagt, at lederen kritiserer en beslutningsproces i offentlige organer, der indebærer risiko for farvede faglige undersøgelser på områder af betydelig samfundsmæssig interesse. Heri ligger ikke en beskyldning om bestikkelse eller andre konkrete straffelovsovertrædelser.

By & Havn har i klagen for Pressenævnet beskyldt/anklaget Ingeniøren for et "dårligt forsøg på at distancere sig for anklagen om korrupsion, al den stund, at korrupsion kommer af latin corruptio, der betyder fordærvet". Hvis det skal forstås som en anklage om, at Ingeniørens lederskribent først efter By og Havns klage skulle have fundet på, at mediet med korrupsion henviste til forståelsen fordærvet, er det ganske simpelt ikke rigtigt. Det har Ingeniøren begrundet med følgende tre forhold:

1) I kommentarerne, der blev udvekslet mellem lederskribenten, journalist og redigerende under tilblivelsen af lederen, skriver lederskribenten ganske tydeligt, hvad han mener med korrupsion. Ingeniøren har i den forbindelse henvist til et skærmpoint fra et word-dokument med kommentarer, hvor lederskribent [Person 10] skriver: "Korrupsion - fordærvet tilstand, forfald eller beskadigelse - det her kan jo ikke kaldes andet end fordærvet."

2) Ingeniøren omskrev lederen og trak brugen af ordet korrupsion ud, da mediet af Trafikstyrelsen blev opmærksomme på, at de forstod ordet som bestikkelse. Ingeniøren har anført, at mediet ikke havde lavet denne rettelse, hvis mediet faktisk mente, at der var tale om korrupsion forstået som bestikkelse i strafferetlig forstand.

3) Ingeniøren har anført, at hvis mediet mente korrupsion forstået som strafbar bestikkelse havde mediet selvfølgelig argumenteret for det i lederen frem for at argumentere for en fordærvet proces, som er hele lederens omdrejningspunkt.

By & Havn sætter lighedstegn mellem ulovlighed og magtfordrejning. Ingeniøren har i relation hertil anført, at mediet imidlertid mener, at magtfordrejning sagtens kan beskrive en misbrug af magt, som ikke er ulovlig - omend den er uværdig i et demokrati, og når man beskæftiger sig med store offentlige projekter med potentielt alvorlige konsekvenser for vores alle sammens miljø. Derfor afviser vi også her, at vi skulle have beskyldt By og Havn for ulovligheder.

Det beror også på en misforståelse at gøre gældende, at et medie er udelukket fra at anvende vendinger som "urent trav", "fordærvet proces" etc., når der ikke er begået noget ulovligt. By & Havn må som en offentligt ejet virksomhed tåle nærgående kritik af sine dispositioner, selv

om der efter By & Havns opfattelse ikke er noget at kritisere. Det afgørende er, om det fremgår tilstrækkeligt tydeligt på hvilket faktisk grundlag, kritikken hviler. Det er tilfældet her.

Om By & Havns bemærkninger for Pressenævnet om, at der ikke er nogen holdepunkter for at kunne fastslå, at der tillades en betydelig grad af frisprog i en leder, har Ingeniøren hertil bemærket, at Pressenævnets praksis ikke giver nogen holdepunkter for By & Havns synspunkt.

By & Havn har i sine indlæg for Pressenævnet selv lavet en positivliste over, hvad By & Havn mener en værdidom/vurdering må indeholde af beskyldninger, og argumenterer for, at lederens vurdering af, at der har været tale om en fordærvet proces ikke hører til på denne liste. Ingeniøren har anført, at mediet ikke er bekendt med, at der skulle findes en liste over ord og beskyldninger, som man må holde sig til, før det kan betragtes som en værdidom eller vurdering, ej heller en liste over ord, der ikke kan betragtes som sådan. Ingeniøren mener, at det selvfølgelig kan være en vurdering, at der har været tale om en fordærvet proces – og det er den vurdering, lederen udtrykker og står inde for i forlængelse af mediets journalistiske afdækning af sagen, hvor såvel eksperter som politikere har kritiseret sagsforløbet skarpt.

By & Havn har argumenteret for, at Ingeniørens henvisning til Udenrigsministeriets definition af korruption i sig selv er et bevis for, at lederen med sin brug af ordet korruption mente en strafbar handling. I den forbindelse har Ingeniøren understreget, at lederen ikke sigter By og Havn for et strafbart forhold. Hertil kommer, at lederen skriver om korruption, at det er ”begrebet, der trænger sig på, når man læser Ingeniørens nylige afsløringer af Trafikstyrelsen, udviklingselskabet By og Havn og det ellers meget anerkendte private konsulentfirma DHI har håndteret en undersøgelse, der uvildigt skulle undersøge propeffekten af Lynetteholm”.

Lederen henviser rigtig nok til den del af Udenrigsministeriets definition, der taler om ”misbrug af betroet magt for egen vindings skyld”, men Ingeniøren har anført, at mediet for det første ikke påstår, at det er dette, der er tale om, og for det andet skal der i egen vinding her ikke forstås pengebeløb, som man også vil forstå, hvis man læser hele lederen i en sammenhæng. Ordet vinding kan ikke udelukkende forstås som økonomisk fortjeneste, og selv om det måtte forstås sådan, kan forståelsen i sammenhængen ikke strækkes længere end at dække, at farvede undersøgelser er besparende for det offentlige.

Lederskribent [Person 10]s svar til journalistkollega [Journalisten] understreger netop, at der er flere betydninger af begrebet korruption, og det må være helt legalt at bruge et ord i alle dets anerkendte betydninger. [Person 10] forklarede i denne kommentar [Journalisten], at han bruger korruption som synonym for en fordærvet proces, og netop ikke som ulovlig bestikkelse.

Ingeniøren har anført, at By & Havn mener at vide, hvad Ingeniørens læsere opfatter ved ordet magtfordrejning og har henvist til et citat fra Den Store Danske – Gyldendals leksikon, som taler om en retsstridighed. Ingeniøren har i den forbindelse bemærket, at mediet for det

første alene skriver, at manglende svar på centrale spørgsmål ”øger mistanken om magtfordrejning”. For det andet er der igen flere anerkendte forståelser af ordet magtfordrejning, der ikke henviser til brud på loven. Den Danske Ordbog (det mest almindelige opslagsværk for moderne dansk sprog) definerer således magtfordrejning noget bredere som ”Kritisabel brug eller misbrug af den indflydelse eller magt, man har, fx som offentlig myndighed”. Selv om ordet måtte forstås, således som By og Havn mener, må det være hævet over enhver tvivl, at en offentligt ejet virksomhed kan kritiseres i en leder i et nyhedsmedie for ikke at forfølge saglige og objektive formål, uden at dette er i strid med god presseskik.

3 Pressenævnets begrundelse og afgørelse:

I sagens behandling har følgende nævnsmedlemmer deltaget:

Jørgen Steen Sørensen, Hans Peter Blicher, Astrid Søndberg og Peter Munk Povlsen.

Kompetence

Pressenævnet bemærker, at det følger af medieansvarslovens § 34, at ”*massemediernes indhold og handlemåde*” skal være i overensstemmelse med god presseskik. Det er således mediet og ikke den enkelte journalist, som er part i Pressenævnets sag.

Nævnet bemærker videre, at det følger af medieansvarslovens § 43, at Pressenævnet træffer afgørelse i sager om, hvorvidt der er sket offentliggørelse i strid med god presseskik, jf. § 34, og hvorvidt et massemedie efter reglerne i lovens kapitel 6 er forpligtet til at offentliggøre et genmæle. Spørgsmål om, hvorvidt der er sket overtrædelse af straffelovens bestemmelser, hører under domstolene og falder uden for nævnets kompetence.

God presseskik

1. *Artiklen: ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”*

1.1. Overskrift og mellemrubrik

By & Havn har klaget over, at den påklagede artikels overskrift er i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.1, idet den ikke er korrekt, ligesom den er i strid med punkt A.6, idet der ikke er dækning for overskriften i selve artiklen. By & Havn har navnlig henvist til, at artiklens overskrift giver indtryk af, at der ved indhentelse af den uvildige tredjepartsgranskning af miljøvurderingen af Lynetteholms propeffekt er stillet ledende spørgsmål og ladede formuleringer, og at By & Havn skulle stå bag disse.

By & Havn har endvidere klaget over, at mellemrubrikken ”*Udløser kritik fra Trafikstyrelsen*” heller ikke er korrekt, idet Trafikstyrelsen ikke udtalte kritik, men fremkom med kommentarer på en opgave, man havde bedt By & Havn om at komme med et oplæg til. By & Havn har anført, at denne mellemrubrik er i strid med såvel punkt A.1 og A.6 i de vejledende regler for god presseskik, idet der ikke er dækning for mellemrubrikken i selve artiklen.

By & Havn har desuden klaget over, at ovennævnte oplysninger ikke har været forelagt i tilstrækkeligt omfang.

Det følger af de vejledende regler for god presseskik, at det bør kontrolleres, om de oplysninger, der gives eller gengives, er korrekte. Oplysninger, som kan være skadelige, krænkende eller virke agtelsesforringende for nogen, skal efterprøves i særlig grad, inden de bringes, først og fremmest ved forelæggelse for den pågældende. Det følger endvidere af de vejledende regler for god presseskik, at overskrifter og mellemrubrikker i form og indhold skal have dækning i den pågældende artikel eller udsendelse, jf. punkt A.1, A.3 og A.6.

Redaktøren er i overensstemmelse med det almindelige princip om redaktørens ret til at redigere mediet som udgangspunkt berettiget til at beslutte, hvad man vil bringe i mediet. Det vil sige, at det ligger inden for grænserne af redaktørens redigeringsret at afvise at omtale forhold, der for en af parterne forekommer centrale, ligesom det er op til redaktøren at vælge og fravælge materiale og kilder, så længe de indholdsmæssige krav til den bragte information iagttages.

Af artiklen, som bærer overskriften *”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”*, fremgår blandt andet følgende underrubrik:

”Det hollandske firma Deltares fik på forhånd tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn på en uvildig undersøgelse af DHI's egen modellering.”

Af artiklen fremgår blandt andet videre:

”Da By & Havn for to år siden - efter svenske myndigheders kritik - hyrede det hollandske firma Deltares til at vurdere, om beregninger af Lynetteholms propeffekt var valide, blev By & Havn mødt med skepsis om farvning af undersøgelsen. Det viser en skriftlig korrespondance, som Ingeniøren har fået aktindsigt i. Den dokumenterer, at Trafikstyrelsen havde indvendinger mod DHI's og By & Havns forslag til, hvad opgaven gik ud på og hvem, der skulle løse den. Trafikstyrelsens indvendinger gik bl.a. på de to centrale spørgsmål, som DHI foreslog, at den uvildige ekspertvurdering skulle besvare, nemlig *Hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal, og hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen.*

Udløser kritik fra Trafikstyrelsen

Den 26. august 2021 sendte Trafikstyrelsen sine kommentarer til det første udkast til opgaveformuleringen til By & Havn. Heri understregede styrelsen, at »DHI bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer.«

»Der bør vælges mere åbne formuleringer såsom *giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25%*,« skrev [Person 2], der er specialist i

miljøkonsekvenser ved store infrastrukturprojekter ved konsulentfirmaet [Firmaet] og i denne sammenhæng var hyret ind som Trafikstyrelsens rådgiver på projektet. Trafikstyrelsen var også misfornøjet med, at DHI og By & Havn allerede på det tidspunkt argumenterede for at give opgaven til Deltares.

Kritikken gik på, at DHI omtalte Deltares i det første udkast til opgaveformuleringen.

[...]

Trafikstyrelsen tilfreds med processen

To måneder senere afsluttede Deltares opgaven med den overordnede konklusion, at DHI's hydrauliske model til beregning af Lynetteholms propeffekt er metodisk anvendelig, selv om den godt kunne være kalibreret bedre. Modellens beregning af propeffekten er realistisk, konkluderede Deltares.

Ingeniøren har spurgt Trafikstyrelsen, om den synes, at processen omkring tredjeparts-granskningen har været tilstrækkelig uvildig.

Den bekræfter per mail, at den i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til opgaveformuleringen »havde en række bemærkninger, som eksempelvis sikrede, at der kom flere rådgivere i spil og at der ikke blev stillet spørgsmål, som kunne tolkes ledende.«

»Af et notat fra DHI den 2. september 2021 fremgår det, at Trafikstyrelsens bemærkninger er indarbejdet, og at der blev åbnet op for at anvende flere forskellige bud på rådgivere til tredjepartsgranskningen. Det fremgår af notatet, at DHI specifikt anbefalede den hollandske rådgivervirksomhed Deltares til opgaven på grund af deres særlige kompetencer i forhold til komplekse havområder på tværs af landegrænser,« skriver Trafikstyrelsen i sit svar.

»Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at den efteranalyse/tredjepartsgranskning, som Deltares har udført, har levet op til forventningerne, og at de involverede myndigheder har været tilfredse med kvaliteten af granskningsrapporten og dens konklusioner.«»

Som sagen er oplyst for Pressenævnet, lægger nævnet til grund, at By & Havn er bygherre på Lynetteholm, og at selskabet efter lov om anlæg af Lynetteholm er bemyndiget til at anlægge og etablere Lynetteholm. Som sagen endvidere er oplyst, er Trafikstyrelsen dansk espoomyndighed, og styrelsen er i medfør af lov om anlæg af Lynetteholm ansvarlig for miljøvurderinger vedrørende Lynetteholm.

By & Havn har oplyst, at det er myndighedernes (her Trafikstyrelsen i samarbejde med de relevante svenske myndigheder) rolle at stille krav til processen for valg af rådgiver og at stille spørgsmål til rådgiver, dvs. at det er myndigheden, som bestiller tredjepartsvurderingen, og at det er myndigheden, som har godkendt Deltares som udførende rådgiver. By & Havn har bemærket, at det er helt sædvanligt, at der i denne proces trækkes på bygherren, her By & Havn, og bygherrens rådgiver, her DHI.

Ingeniøren har ikke bestridt, at den ovenfor beskrevne rollefordeling gør sig gældende, men har gjort gældende, at den af By & Havn nævnte rollefordeling ikke har været så klar, som By & Havn har anført. Ingeniøren har henvist til, at de foreslåede ledende spørgsmål fra By og

Havn således fandt vej til rådgiveren, til trods for, at den egentlige opgavestiller Trafikstyrelsen ifølge aktindsigten havde bedt om at få dem ændret.

På baggrund af sagens oplysninger lægger nævnet til grund, at der har været en dialog mellem DHI, By & Havn og Trafikstyrelsen om den opgavebeskrivelse, der lå til grund for tredjepartsgranskningen af DHIs model for vand- og saltgennemstrømningen i Østersøen i relation til Lynetteholm, og at By & Havn i samarbejde med DHI har udarbejdet et udkast til denne opgavebeskrivelse til Trafikstyrelsen.

Pressenævnet lægger endvidere på baggrund af sagens oplysninger til grund, at Trafikstyrelsen den 26. august 2021 til By & Havn fremsendte en række bemærkninger til By & Havn/DHIs udkast til en opgavebeskrivelse til brug for tredjepartsgranskning af DHIs model for vand- og saltgennemstrømningen i Østersøen i relation til Lynetteholm, og at det heraf fremgår, at Trafikstyrelsen om udkastet til opgavebeskrivelsen blandt andet bemærkede, at denne:

"[...] bør afholde sig fra at bruge ledende formuleringer, som fx "hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal" eller "Hvordan dynamikken i de kontrollerende tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen". Der bør vælges mere åbne formuleringer så som "Giver modellen tilstrækkelig belæg for konklusionen om, at anlæg af Lynetteholm påvirker saltudvekslingen i Østersøen med mindre end 0,25 %."

Som sagen er oplyst, lægger nævnet endvidere til grund, at den endelige opgaveformulering blev fremlagt på et møde den 9. september 2021, hvor DHI, By & Havn og Trafikstyrelsen samt de svenske myndigheder deltog, og at tredjepartsgranskningen herefter blev igangsat. Det er ubestridt, at den endelige opgaveformulering blev aftalt mellem og godkendt af Trafikstyrelsen og de svenske myndigheder.

Det er Pressenævnets opfattelse, at afdækningen af tilrettelæggelsen af større offentlige anlægsarbejder og miljøundersøgelser generelt har klar offentlig interesse.

Pressenævnet kan ikke tage stilling til, om det er sædvanligt, at bygherre er involveret i processen med at udforme opgavebeskrivelser for tredjepartsgranskninger af miljøundersøgelser, herunder i hvilken udstrækning, men det er imidlertid ubestridt, at By & Havn deltog i forberedelsesprocessen op til den endelige opgavebeskrivelse, som lå til grund for tredjepartsgranskningen samt valg af rådgivningsvirksomhed til at udføre denne. Det er endvidere ubestridt, at By & Havn forud for, at den endelige opgaveformulering forelå godkendt af Trafikstyrelsen og de svenske myndigheder, tog kontakt til Deltares for at høre, om rådgivningsvirksomheden havde tid og kompetencer til at påtage sig opgaven med at udføre en tredjepartsgranskning.

Pressenævnet finder, at artiklens overskrift "*Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt*" har tilstrækkelig dækning i de kommentarer, som Trafikstyrelsen fremkom med til det første udkast til opgaveformulering, og som er nærmere omtalt nedenfor. Nævnet finder i den forbindelse, at overskriften ikke kan anses for

nødvendigt at efterlade læseren med det indtryk, at der i den endelige opgaveformulering, som lå til grund for den uvildige tredjepartsgranskning, indgik ledende spørgsmål og ladede formuleringer, og det fremgår klart af artiklens brødtekst, at dette efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke var tilfældet. Nævnet udtaler ikke kritik.

For så vidt angår mellemrubrikken ”Udløser kritik fra Trafikstyrelsen” finder nævnet, at brugen af ordet ”kritik” anses for Ingeniørens vurdering. Nævnet har i den forbindelse lagt vægt på, at det i sammenhæng med denne mellemrubrik fremgår, at Trafikstyrelsen fremkom med kommentarer til det første udkast til opgaveformuleringen, og at Trafikstyrelsen her bemærkede, at By & Havn/DHI burde ”afholde sig fra at bruge ledende formuleringer”, og at rådgiveren først skal udpeges, når opgaveformuleringen er endelig. Det fremgår således af brødteksten, at disse kommentarer fremkom på baggrund af et af DHI for By & Havn udarbejdet udkast. Nævnet finder på denne baggrund, at Ingeniørens vurdering har tilstrækkelig dækning i de faktiske forhold, som fremgår af artiklen, og nævnet udtaler ikke kritik.

Nævnet finder endvidere, at de påklagede oplysninger ved Ingeniørens mail til By & Havn af 12. april 2023, som er gengivet ovenfor, har været forelagt i tilstrækkeligt omfang, og nævnet udtaler derfor ikke kritik.

1.2. Underrubrik om Deltares

By & Havn har klaget over, at underrubrikken ”Det hollandske firma Deltares fik på forhånd tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn” ikke er korrekt, og har i den forbindelse henvist til, at hverken By & Havn eller DHI på forhånd har fremsendt en ønsket konklusion til Deltares. Underrubrikken er derfor i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.1, ligesom den er i strid med punkt A.6, idet der heller ikke er dækning for denne underrubrik i selve artiklen.

Af artiklens underrubrik fremgår:

”Det hollandske firma Deltares fik på forhånd tilsendt den ønskede konklusion fra DHI og By & Havn på en uvildig undersøgelse af DHI's egen modellering.”

Af artiklen fremgår blandt andet videre:

”Anbefaler firmaer fra Østersølande

I en mail til Trafikstyrelsen dateret den 23. august 2021 oplyste By & Havn, at selskabet faktisk havde været i dialog med Deltares om opgaven. Det havde plads i kalenderen til at påtage sig den.

Det udløste en løftet pegefinger fra Trafikstyrelsens rådgiver, der i sine kommentarer til opgaveformuleringen til By & Havn den 26. august 2021 påpegede, at opgaveformuleringen ikke skal udpege én bestemt rådgiver. Rådgiveren skal først identificeres, når opgaveformuleringen er endelig.”

[...]

'Deltares oplagt ekspertrådgiver'

På et møde den 9. september 2021 fremlagde DHI, By & Havn og Trafikstyrelsen den endelige opgaveformulering for de svenske myndigheder.

Opgaveformuleringen anbefalede en åben proces i forhold til, hvem der skal udføre tredjeparts-granskningen og nævnte tre typer af aktører, der var egnet til at lave den eksterne kvalitetssikring. Ikke desto mindre udelukker den fortsat firmaer fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm.

Opgaveformuleringen mandede således ud i at fremhæve Deltares som »oplagt ekspertrådgiver« til granskningen. Det skyldtes firmaets

- utallige afviklinger af hydrauliske opgaver i verdens mest komplekse estuarier og andre vandområder, ofte på tværs af landegrænser,
- ekspertise indenfor numerisk modellering, herunder at de selv har udviklet deres egen kommercielle hydrauliske software (Delft3D)
- årelange erfaringer med rollen som gransker.

»Kombinationen af det indgående kendskab til både de fysiske processer og numerikken, der opnås ved at opbygge kommercielle modeller, efterlader reelt Deltares tilbage som den mest egnede kandidat,« stod der i den nu godkendte opgaveformulering.

Da de svenske myndigheder var enige i DHI's betragtninger, blev opgaven givet til Deltares.

Så nu gik By & Havn officielt i gang med at sætte Deltares ind i opgaven.

Deltares kvitterede ved den 30. november 2021 at sende et brev til By & Havn med en syv sider lang gennemgang af, hvordan firmaet forstod opgaven.

Under overskriften 'problemformulering' skrev Deltares, at »vi forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser.«

Af en powerpoint-præsentation (se nedenstående slide) fra et oplæg holdt af Deltares til et teknisk møde mellem virksomheden, DHI og By & Havn den 18. januar 2022, fremgår det, at Deltares mente, at opgaven gik ud på at vise, at »effekten af

Lynetteholm i de forskellige alternativer på transport af vand og salt er negligibel sammenlignet med den nuværende situation.«

Nævnet lægger endvidere til grund, at By & Havn – forud for at Trafikstyrelsen i efteråret 2021 tildelte Deltares opgaven med at udføre tredjepartsgranskning af DHIs for vand- og saltgennemstrømningen i Østersøen i relation til Lynetteholm – havde været i kontakt med konsulentfirmaet Deltares om, hvorvidt firmaet havde tid og kompetencer til at påtage sig den pågældende opgave med tredjepartsgranskningen.

Det fremgår endvidere af artiklen og sagens oplysninger, at Deltares den 30. november 2021 kvitterede By & Havn for tildelingen af opgaven, og at det heraf fremgik, at »vi forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser.«

Nævnet finder, at den påklagede underrubrik kunne have været mere præcist formuleret i forhold til det tidsmæssige i relation til Deltares kendskab til indholdet af opgaven. Imidlertid finder nævnet, at underrubrikkens ordlyd på baggrund af ovenstående oplysninger ikke kan siges at være uden dækning i de faktiske forhold. Nævnet udtaler ikke kritik.

1.3. Udtalelse fra [Person 5]

By & Havn har klaget over, at det i artiklen er lagt til grund, at By & Havn har udtalt, at rådgivere fra Østersøregionen var inhabile, og at [Person 5]s udtalelse således hviler på forkerte præmisser. By & Havn har anført, at der derfor videregives forkerte oplysninger/præmisser i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.1, og der ikke udvises nogen kildekritik over for [Person 5]s kritiske udmeldinger i strid med punkt A.2 i de presseetiske regler. By og Havn har anført, at en sådan skadelig oplysning/præmis, der videregives, konkret burde have været forelagt By & Havn, hvor By & Havn kunne have rettet den fejlagtige præmis, hvilket er i strid med de vejledende regler for god presseskik punkt A.3.

Det følger af de vejledende regler for god presseskik, at det er mediernes opgave at bringe korrekt og hurtig information. Så langt det er muligt, bør det kontrolleres, om de oplysninger, der gives eller gengives, er korrekte. Kritik bør udvises over for nyhedskilderne, i særdeleshed når disses udsagn kan være farvet af personlig interesse eller skadevoldende hensigt. Oplysninger, som kan være skadelige, krænkende eller virke agtelsesforringende for nogen, skal efterprøves i særlig grad, inden de bringes, først og fremmest ved forelæggelse for den pågældende, jf. punkt A.1, A.2 og A.3.

Af artiklen fremgår blandt andet følgende:

”Anbefaler firmaer fra Østersølande

I en mail til Trafikstyrelsen dateret den 23. august 2021 oplyste By & Havn, at selskabet faktisk havde været i dialog med Deltares om opgaven. Det havde plads i kalenderen til at påtage sig den.

Det udløste en løftet pegefinger fra Trafikstyrelsens rådgiver, der i sine kommentarer til opgaveformuleringen til By & Havn den 26. august 2021 påpegede, at opgaveformuleringen ikke skal udpege én bestemt rådgiver. Rådgiveren skal først identificeres, når opgaveformuleringen er endelig.

Samme formulering gik igen i styrelsens formelle tilbagemelding til By & Havn, som Trafikstyrelsens kontorchef [Person 4] sendte afsted samme dag.

Både rådgiver og kontorchef undrede sig i øvrigt over, at By & Havn ikke gik efter et firma med større erfaring fra Østersøen end Deltares som f.eks. [Instituttet] ([Instituttet]), Maritime Institute, Gdansk i Polen eller svenske SMHI.

»Ved at anvende en leverandør som Deltares, som ikke har erfaring fra Østersøen, vil også tredjeparts-granskningen kunne blive genstand for kritik fra Østersølande,« skriver [Person 2] i sit svar til By & Havn.

Men det udløste et modargument fra DHI.

I en memo dateret 2. september 2021 skrev [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3] til By & Havn, at rådgivere fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm, ikke er nævnt for at »udelukke en eventuel inhabilitet« i forhold til udfaldet af granskningen af DHI's model for salt- og vandgennemstrømningen i Øresund.

»*Alvorligt angreb*«

Ingeniøren har spurgt blandt andre [Person 5], professor i oceanografi ved [Instituttet], om han synes, at DHI's og By & Havns begrundelser for at vælge Deltares er rimelige.

Han svarer per mail, at de fremførte argumenter om, at rådgivere fra østersøregionen er inhabile grundet den folkelige modstand mod projektet i de pågældende lande er de »mest latterlige« og samtidigt »mest alvorlige angreb mod forskningsinstitutionernes videnskabelige arbejde og troværdighed«.

Han understreger, at alle de nævnte institutioner er grundforskningsinstitutter, der er involveret i oceanografisk forskning på internationalt topniveau.

»Vi ville bestemt ikke risikere vores internationalt omdømme ved at være forudindtagede af den offentlige mening men producere en konsekvensanalyse, der er baseret på vores state-of-the-art modelværktøjer og erfaring. Ingen af os er korrupte,« skriver [Person 5].

Han fortæller, at [Instituttet] har udarbejdet flere uafhængige miljøkonsekvensvurderinger for planlagte byggerier som vindmølleparker og kølevandsanlæg, der lokalt blev anset for at være meget kontroversielle.»

[...]

»Vores resultater var for det meste ikke til fordel for offentligheden, der ofte overvurderer skadesvirkningerne,« siger han.

Det mest fremtrædende eksempel var et meget tæt samarbejde, som [Instituttet] indgik med DHI om at afdække, hvilke miljøkonsekvenser det ville have at etablere en bro mellem Lolland i Danmark og Femern i Tyskland.

[Instituttet]s studie viste, at broens påvirkning var lille i forhold til naturlig variabilitet. At man siden hen valgte at droppe broen skyldes, så vidt han er orienteret, en helt anden årsag, nemlig dårlig økonomi.

»Når DHI og By & Havn argumenterer sådan, som de gør i forhold til tredjepartsgranskningen, giver det mig en fornemmelse af, at de reelt er bange for at få lavet en videnskabeligt forsvarlig vurdering af projektet,« siger [Person 5].

Pressenævnet lægger på baggrund af sagens oplysninger til grund, at DHI er rådgiver for By & Havn i relation til Lynetteholm, og at DHI var involveret i udarbejdelsen af opgavebeskrivelsen for tredjepartsgranskningen af DHIs model for vand- og saltgennemstrømningen i Østersøen i relation til Lynetteholm.

Nævnet lægger endvidere til grund, at DHI [ved [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3]] til By & Havn i et notat af 2. september 2021 – som svar på Trafikstyrelsens ovennævnte bemærkninger af 26. august 2021 til By & Havn – skrev, at »Det bemærkes, at rådgivere fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm ikke er nævnt i ovenstående for at udelukke en eventuel inhabilitet i forhold til udfaldet af granskningen af Øresundsmodellen, herunder

SWECO og SMHI i Sverige, COWI og Rambøll i Danmark og Maritime Institute Gdansk i Polen.”

Det fremgår videre af artiklen, at blandt andet en kontorchef fra Trafikstyrelsen i forbindelse med styrelsens kommentarer til udkastet for tredjepartsgranskning undrede sig over, at By & Havn ikke gik efter et firma med større erfaring fra Østersøen end Deltares, som f.eks. [Instituttet] ([Instituttet]), Maritime Institute, Gdansk i Polen eller svenske SMHI.

Pressenævnet finder på baggrund af sagens oplysninger, at der i den konkrete situation er en sådan nær sammenhæng mellem DHI og By & Havn i relation til udarbejdelsen af udkastet til opgavebeskrivelsen for tredjepartsgranskningen, at Ingeniøren har haft tilstrækkelig dækning for at skrive, at DHI og By & Havn har begrundet, at rådgivere fra Østersøregionen var inhabile. Nævnet udtaler ikke kritik.

I forhold til Ingeniørens kildevalg finder Pressenævnet, at kilden [Person 5], som er professor i oceanografi ved [Instituttet], har udtalt sig kritisk om By & Havn, og at [Instituttet] ifølge artiklens oplysninger blev omtalt som en af de mulige kandidater til at foretage tredjepartsgranskningen.

Pressenævnet finder, at dette forhold gav Ingeniøren anledning til at være særligt opmærksom på at kontrollere grundlaget og rigtigheden af kildens oplysninger, da kilden kunne være farvet af personlig interesse og skadevoldende hensigt. Det fremgik imidlertid klart af artiklen, hvem [Person 5] var, og at han ud fra Ingeniørens spørgsmål var kritisk over for By & Havn. Da det herefter med tilstrækkelig klarhed fremgår, hvilken mulig interesse [Person 5] i den konkrete sammenhæng kunne have, finder Pressenævnet ikke anledning til at kritisere Ingeniørens kildevalg.

Nævnet finder imidlertid, at [Person 5]s udtalelser efter deres karakter kan være skadelige for By & Havn, hvorfor Ingeniøren burde have forelagt disse. Nævnet udtaler derfor kritik.

2. Artiklen: ”Efter Ingeniørens afsløring: Minister afkræves svar om undersøgelse af Lynetteholm med ført hånd”

2.1. Kritik fra Trafikstyrelsen

By & Havn har klaget over, at følgende passage i artiklen er ukorrekt: ”Ingeniøren har i dag udgivet en artikel om, at Trafikstyrelsen i 2021 kritiserede By & Havn for at stille ladede spørgsmål i deres udkast til en uvildig undersøgelse af DHI’s beregning af Lynetteholms propeffekt i Øresund”, og at påstanden om, at Trafikstyrelsen har udtalt kritik af By & Havn, ikke har været forelagt.

Pressenævnet finder, at Ingeniørens brug af udtrykket ”kritiserede” fremstår som Ingeniørens vurdering, som er fremkommet på baggrund af de oplysninger, som fremgår af artiklen ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”. Denne artikel er der linket direkte til i artiklen ”Efter Ingeniørens afsløring: Minister afkræves svar om undersøgelse af Lynetteholm med ført hånd”. Som det fremgår

ovenfor af nævnets begrundelse vedrørende anvendelsen af ordet ”kritik”, finder nævnet, at Ingeniøren har haft tilstrækkelig dækning for denne vurdering i de faktiske forhold. Nævnet finder endvidere, at dette gør sig gældende for brugen af ordet ”kritiserede” i den påklagede sammenhæng, hvor det også fremgår, at de af Trafikstyrelsen kommenterede spørgsmål indgik i et udkast til undersøgelsen. Nævnet udtaler ikke kritik.

Nævnet finder i forhold til forelæggelse, at ovennævnte påklagede oplysninger ved Ingeniørens mail til By & Havn af 12. april 2023, som er gengivet ovenfor under klagepunkt 1.1., har været forelagt i tilstrækkeligt omfang, og nævnet udtaler derfor ikke kritik.

2.2. Uvildigt opdrag af By & Havn

By & Havn har klaget over, at det er ukorrekt, når det af artiklen fremgår, at *”[...] herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By & Havn.”*

Af artiklen fremgår blandt andet:

”Som Ingeniøren kan afsløre, så fortsatte de ledende spørgsmål til den uvildige rådgiver Deltares, som kvitterer for opgaven sådan her: »Vi forstår, at By & Havn ønsker at få bevist, at miljøeffekterne af Lynetteholm på Østersøen er ubetydelige på baggrund af resultaterne og fortolkningen præsenteret i de hydrauliske undersøgelser.«

I deres indkaldelse beder de to folketingsmedlemmer ministeren om at svare på, hvad der er regeringens holdning til By og Havns valg af Deltares som rådgiver, herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By og Havn.

Desuden vil de have svar på, om ministeren er enig i, at anerkendte grundforskningsinstitutter skal kunne fravælges til at kunne ekspertvurdere DHI's beregning af propeffekten med den begrundelse, at de er inhabile, fordi de ligger i et Østersøland. Hvis det virkelig forholder sig sådan, burde der også stilles spørgsmålstejn ved DHI's egen habilitet, påpeger de.”

Pressenævnet lægger til grund, at den påklagede omtale er en gengivelse af samrådsspørgsmål C i forbindelse med samråd om Lynetteholm den 23. maj 2023, og at samrådsspørgsmålet havde følgende ordlyd:

”Hvad er regeringens holdning til By og Havns valg af det hollandske firma Deltares som rådgiver i undersøgelsen af Lynetteholms propeffekt, herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By og Havn, jf. artiklen ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”, der blev bragt i Ingeniøren den 20. april 2023?”

Formuleringen ”herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By & Havn” i Ingeniørens artikel er et citat fra et offentligt tilgængeligt samrådsspørgsmål i

Folketinget. Nævnet udtaler på denne baggrund ikke kritik. Det forhold, at formuleringen har baggrund i Ingeniørens egne artikler, kan ikke begrunde et andet resultat.

2.3. Citat af [Politiker 1]

By & Havn har klaget over, at et citat fremsat af folketingsmedlem for [Partinavn 1], [Politiker 1], ikke har været efterprøvet i tilstrækkeligt omfang, herunder ved forelæggelse, og at mediet ikke har udvist den fornødne kildekritik over for indholdet af [Politiker 1]s udtalelse.

Af artiklen fremgår blandt andet:

”Ministeren var i samråd i går

Det er mindre end et døgn siden, at selvsamme minister var i samråd om Lynetteholm.

Også her tog en betydelig del af samrådet udspring i en Ingeniør-artikel, hvor den danske hydrauliker og oceanograf [Person 7] såede tvivl om DHI's beregninger af selvsamme propeffekt.

I artiklen argumenterer han for, at blokerings-effekt efter hans vurdering er 10-21 gange større for salt svarende til en propeffekt på 2-5 procent i Øresund.

Dertil svarede ministeren, at der simpelthen ikke er nogen udfordring med salt- og vandgennemstrømningen.

»Langt de fleste førende eksperter på området - og alle, der har været inde over - siger, at Lynetteholm har en ubetydelig eller ingen påvirkning på havmiljøet i Østersøen. Og så længe, der ikke er andre konkrete beregninger, jeg skal forholde mig til, må det være det, jeg læner mig op af.«

Det fik [Politiker 1] [Partinavn 1] til at minde ministeren om, at [Person 7] er en anerkendt videnskabsmand, som bakkes op af andre videnskabsmænd og kvinder.

»De kompromitterer fuldstændigt de beregninger, som By & Havn lægger til grund for, at vi ikke kommer til at ødelægge Østersøen for planter og dyr,« sagde [Politiker 1] til samrådet.”

Pressenævnet finder ikke grundlag for at udtale kritik af Ingeniøren for at have gengivet [Politiker 1]s udtalelse uden forelæggelse for By & Havn. Nævnet har lagt vægt på, at [Politiker 1]s udtalelse blev fremsat på et samråd om Lynetteholmens propeffekt den 23. maj 2023, som var åbent for offentligheden, blev optaget på tv og offentliggjort på Folketingets hjemmeside ft.dk. By & Havn har således haft mulighed for selv at følge samrådet og i den forbindelse være forberedt på, at der ville kunne fremkomme udtalelser af den foreliggende karakter.

Nævnet finder ikke i øvrigt grundlag for at kritisere Ingeniørens kildevalg, da det fremgår tydeligt af artiklen, hvem der har udtalt sig og på hvilken baggrund.

3. Artiklen: ”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke”

3.1. Inhabilitet

By & Havn har klaget over, at overskriften ”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke” og citatet i artiklen ”Efter hans [Lektor [Person 8], *Pressenævnet*] vurdering bruger By & Havn ordet inhabil som synonym for holdningspræget. Men det synes han er et mærkeligt argument...” ikke er korrekt og hviler på forkerte præmisser, hvor det fremstilles som et faktum, at By & Havn har fremført denne argumentation. By & Havn har endvidere anført, at der ikke er dækning for overskriften i selve artiklen, idet By & Havn aldrig har skrevet eller brugt ordet ”inhabil”, og denne oplysning kunne – ligesom mange af de andre – også have været rettet og fejlen undgået, såfremt præmissen/oplysningen havde været forelagt By & Havn inden offentliggørelse.

Af artiklen fremgår blandt andet:

”Juridisk set er et firma eller en forskningsinstitution ikke inhabil i en sag, bare fordi dets matrikel ligger i et land, hvor der er en udbredt folkelig holdning til sagen.

Det pointerer [Person 8], der som ingeniør og jurist med speciale i miljøret reagerer på en artikel, som Ingeniøren for nylig bragte om Lynetteholmprojektet. [Teksten ”artikel” er markeret med blå skrift og udgør et link til artiklen ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”, bragt den 20. april 2023 på ing.dk, *Pressenævnet*]

Artiklen afslører, at Trafikstyrelsen har kritiseret By & Havn for at stille ladede spørgsmål i opgaveformuleringen til det hollandske firma Deltares. Firmaet skulle stå for at lave en uvildig vurdering af den model, som DHI havde brugt til at beregne Lynetteholms propeffekt i Øresund med.

Artiklen refererer til et memo dateret 2. september 2021, hvori [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3] til By & Havn påpeger, at rådgivere fra østersølande er udeladt af opgaveformuleringen for at udelukke en eventuel inhabilitet i forhold til udfaldet af granskningen af DHI’s model for salt- og vandgennemstrømningen i Øresund.

»Retligt set skal der være en konkret årsag til at være inhabil. Man bliver ikke retligt set inhabil, fordi man har sin matrikel i et land, hvor der er protester,« siger [Person 8], der er lektor ved Institut for Ressourceøkonomi på [Universitetet].

Manglende udbudsrunde et problem

Efter hans vurdering bruger By & Havn ordet inhabil som synonym for holdningspræget. Men det synes han er et mærkeligt argument, da han umiddelbart ikke ser nogen grund til at antage, at forskningsinstitutioner og virksomheder i Østersølande skulle have en bestemt holdning til Lynetteholm.

»Noget tyder på, at By & Havn og DHI bruger ordet inhabil mere bredt end i snæver retlig forstand. For hvis ordet inhabil blev brugt retligt, skulle det være, fordi de pågældende virksomheder havde en direkte interesse i udfaldet, som f.eks. at de ved at drage en bestemt konklusion kunne få tildelt en ny, indbringende opgave,« siger han.

[Person 8] kan på det foreliggende grundlag ikke udtale sig om, hvorvidt Deltares har været den bedste rådgiver til at løse opgaven. Men By & Havn kunne have

undgået, at der blev sat spørgsmålstegn ved det ved at sende opgaven i udbud. Og det er ikke sket.”

Pressenævnet lægger til grund, at DHI er rådgiver for By & Havn i relation til Lynetteholm, og at DHI var involveret i udarbejdelsen af opgavebeskrivelsen for tredjepartsgranskningen af DHIs model for vand- og saltgennemstrømningen i Østersøen i relation til Lynetteholm, herunder at DHI [ved [Stillingsbetegnelse 2] [Person 3]] til By & Havn i et notat af 2. september 2021 – som svar på Trafikstyrelsens ovennævnte bemærkninger af 26. august 2021 til By & Havn – skrev, at rådgivere fra lande, der deltager i dialog om Lynetteholm, ikke er nævnt i ovenstående for at udelukke en eventuel inhabilitet i forhold til udfaldet af granskningen af DHIs model for salt- og vandgennemstrømningen i Øresund.

Pressenævnet finder, at det fremgår med tilstrækkelig klarhed, at den påklagede overskrift og gengivelsen af [Person 8]s udtalelse i brødteksten er udtryk for en faglig kildes vurdering på baggrund af de oplysninger, som fremgår af artiklen. Pressenævnet finder endvidere på baggrund af sagens oplysninger, at der i den konkrete situation er en sådan nær sammenhæng mellem DHI og By & Havn i relation til udarbejdelsen af udkastet til opgavebeskrivelsen for tredjepartsgranskningen, at Ingeniøren efter en samlet vurdering har haft tilstrækkelig grundlag for at bringe den påklagede omtale.

Nævnet finder imidlertid, at [Person 8]s udtalelser kan være skadelige for By & Havn, hvorfor Ingeniøren burde have forelagt disse. Nævnet udtaler derfor kritik.

By & Havn har desuden klaget over, at det i artiklen fremføres, at ”Artiklen afslører, at Trafikstyrelsen har kritiseret By & Havn” og henvist til, at der ikke er tale om nogen afsløring, og at Trafikstyrelsen ikke udtalte kritik, men gav kommentarer til et forslag på en formulering for en stillet opgave.

Med henvisning til det af Pressenævnet ovenfor anførte under klagepunkt 1.1 og 2.1 finder nævnet ikke, at Ingeniørens formulering er i strid med god presseskik.

4. Lederartiklen: ”Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer”

4.1. Korrruption og magtfordrejning

By & Havn har klaget over, at der med overskriften i lederen i Ingeniøren ”Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer” fremsættes en ganske alvorlig anklage, og at dette fremstilles som et faktum. By & Havn har anført, at dette imidlertid ikke er korrekt, og der er på ingen måde dækning for denne overskrift i selve artiklen, hvorfor den er i strid med såvel punkt A.1 som A.6 i de vejledende regler for god presseskik.

By & Havn har ligeledes klaget over, at Ingeniøren i artiklen anfører, at ”Det øger alene mistanken om magtfordrejning, når vi ikke kan få svar på centrale spørgsmål: Hvorfor ville man gennemføre en præfabrikeret undersøgelse og hvilket formål skulle det tjene?”. Den indeholder en angivelse om magtfordrejning camoufleret som en ”øget mistanke”, som er et udsagn, der udover at være helt udokumenteret også burde have været forelagt By & Havn,

sammen med påstanden om at man ville gennemføre en ”præfabrikeret undersøgelse”, som ligeledes er helt u-underbygget i artiklen, idet man netop ikke har gennemført en præfabrikeret undersøgelse.

Det fremgår af sagens oplysninger, at Ingeniøren den 28. april 2023 opdaterede den digitale version af lederartiklen på ing.dk ”*Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet middelalderligt mørkekammer*”, som herefter havde følgende overskrift: ”*Lynetteholm-undersøgelse endte i et middelalderligt mørkekammer*”.

I bunden af artiklen fremgår herefter af artiklen på ing.dk:

”Rettet 28. april kl. 15.55: Vi er opmærksomme på, at en tidligere korrupsionsreference i lederen kunne forstås derhen, at enkeltpersoner skulle have beriget sig personligt i denne forbindelse i strid med straffelovens bestemmelser om korrupsion. Det har ikke været hensigten, hvorfor vi trækker brugen af netop dette ord tilbage.”

Som det fremgår af sagsfremstillingen ovenfor, foretog Ingeniøren på denne baggrund tilsvarende rettelser i brødteksten.

Det fremgår endvidere af sagens oplysninger, at Ingeniøren den 12. maj 2023 i den trykte udgave af bladet/avisen på side 2, 1. sektion, bragte følgende rettelse nederst i venstre spalte under overskriften ”*Rettelse*”:

”Korrupsionsreferencen i Ingeniørens leder 28. april 2023 om miljøundersøgelser i forbindelse med Lynetteholm kunne forstås derhen, at enkeltpersoner skulle have beriget sig personligt i strid med straffelovens bestemmelser om korrupsion. Det var ikke hensigten, hvorfor vi beklager brugen af dette begreb.”

Klagen vedrører en lederartikel, hvor der i lighed med andre debatindlæg tillades en højere grad af frisprog end i nyhedsartikler og lignende reportager.

Uanset de videre rammer for lederartikler finder nævnet, at de påklagede formuleringer i lederartiklen har en faktisk og skadelig karakter, som på baggrund af sagens oplysninger ikke er retvisende. Således er det nævnets opfattelse, at læseren – uanset de sproglige forbehold, som Ingeniøren angiver – kan efterlades med et indtryk af, at By & Havn har foretaget uberettigede dispositioner, uden at der foreligger et faktisk grundlag herfor. Ligeledes burde der være sket forelæggelse af disse skadelige oplysninger for By & Havn.

Det kan ikke føre til en anden vurdering, at Ingeniøren efterfølgende har foretaget rettelser. Nævnet udtaler kritik.

Offentliggørelse af Pressenævnets kendelse

I medfør af medieansvarslovens § 49 pålægger Pressenævnet herefter den ansvarshavende redaktør af Ingeniøren at offentliggøre følgende til Pressenævnets logo som illustration:

”[rubrik]

Pressenævnet kritiserer Ingeniøren

[underrubrik]

Ingeniøren får kritik for ukorrekte oplysninger og manglende forelæggelse

[tekst]

Ingeniøren bragte i foråret 2023 en række artikler, herunder en lederartikel, om forløbet med tilrettelæggelsen af en tredjepartsgranskning af miljøundersøgelsen af Lynetteholms propeffekt. I artiklen *”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”* udtalte eksperten [Person 5] sig kritisk om By & Havns håndtering af forberedelsen af tredjepartsgranskningen. I artiklen *”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke”* udtalte eksperten [Person 8], at By & Havn i et memo brugte ordet inhabil som synonym for holdningspræget¹. I lederartiklen *”Lynetteholm-undersøgelse endte i et korrumperet mørkekammer”* fremgik blandt andet en beskyldning mod By & Havn om en ”øget mistanke” om uberettigede dispositioner, og at der var tale om en ”præfabrikeret undersøgelse”.

By & Havn klagede til Pressenævnet over, at By & Havn ikke blev forelagt [Person 5]s og [Person 8]s² udtalelser³, og at der i lederartiklen blev fremsat alvorlige beskyldninger om uberettigede dispositioner, som ikke blev forelagt By & Havn.

Pressenævnet kritiserer Ingeniøren for manglende forelæggelse af [Person 5]s og [Person 8]s⁴ udtalelser⁵ og for udsagnene i lederartiklen, som kunne efterlade læseren med et indtryk af, at By & Havn har foretaget uberettigede dispositioner, uden at der foreligger et faktisk grundlag herfor.

Pressenævnet har pålagt os at bringe ovennævnte meddelelse. Hele kendelsen fra Pressenævnet kan læses på pressenaevnet.dk”

Offentliggørelse i den digitale udgave

Offentliggørelse af nævnets kendelse skal ske snarest på de af mediets platforme, hvor den påklagede artikel har været bragt. Offentliggørelse skal bestå i en selvstændig artikel med Pressenævnets logo som illustration. Artiklen skal prioriteres, f.eks. med placering på en forside i mindst et døgn efter kritikens offentliggørelse og skal placeres før eventuel betalingsmur. Pressenævnets offentliggørelsestekst skal bringes uden reklamer i teksten.

¹ Sætningen ”I artiklen *”Jurist: By & Havns argument om, at konsulenter fra østersølande er inhabile i Lynetteholm, holder ikke”* udtalte eksperten [Person 8], at By & Havn i et memo brugte ordet inhabil som synonym for holdningspræget” er den 6. marts 2024 indføjet i kendelsen.

² Sætningen ”og [Person 8]s” er den 6. marts 2024 indføjet i kendelsen.

³ Ordet ”udtalelse” er den 6. marts 2024 ændret til ”udtalelser”.

⁴ Sætningen ”og [Person 8]s” er den 6. marts 2024 indføjet i kendelsen.

⁵ Ordet ”udtalelse” er den 6. marts 2024 ændret til ”udtalelser”.

Endvidere skal denne artikel være offentligt tilgængelig som en selvstændig artikel i overensstemmelse med prioriteringen af den påklagede artikel, og i en periode svarende til den periode, hvor den påklagede artikel har været tilgængelig. Endelig skal der oprettes et link med teksten "Pressenævnet har udtalt kritik af artiklen" direkte til nævnets kendelse på www.pressenaevnet.dk ved starten af brødteksten i den påklagede artikel, hvis den fortsat er tilgængelig på hjemmesiden og ikke er ændret på de punkter, hvor nævnet har udtalt kritik. Skrifttype og layout bør svare til den opsætning, der i øvrigt anvendes i redaktionelle artikler i mediet.

Offentliggørelse i den trykte udgave

Offentliggørelse af nævnets kendelse skal ske snarest i den første eller en af de første udgaver, der offentliggøres efter nævnets kendelse.

Offentliggørelse skal ske til illustration af Pressenævnets logo og på det sted i mediet, hvor mediet har oplyst at ville offentliggøre kritik fra Pressenævnet. Har mediet ikke en fast rettelsesspalte, skal offentliggørelse ske på det sted i mediet, der svarer til placeringen af den kritiserede artikel.

Skrifttype og layout bør svare til den opsætning, der i øvrigt anvendes i redaktionelle artikler i mediet.