



Dato: 14. februar 2021

**Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K**

På vegne af Danmarks Naturfredningsforening fremsættes hermed nedenstående indsigelse til Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Et Columbusæg som løser alle problemer?

Ifølge lovforslagets indledende bemærkninger skal anlæg af Lynetteholm bidrage til at løse en række udfordringer i hovedstaden. Blandt andet skal projektet skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af og skaffe finansiering til nye transportanlæg og indgå som et led i klimasikringen af København.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at det præsenterede projekt langt fra løser de nævnte udfordringer. Tvært imod skaber projektet i sig selv en lang række problemer, som beskrives kort i det følgende:

Det er et demokratisk problem at selve projektideen og mulige alternative løsninger aldrig har været undersøgt og diskuteret offentligt. Beslutning af et så omfattende og et så miljø indgribende projekt ville normalt ske på baggrund af en grundig planlægning både på regionalt og kommunalt niveau og med inddragelse af offentligheden efter planlovens bestemmelser.

Projektet indgår således ikke i den senest reviderede regionale plan for hovedstadsområdet, Fingerplan 2019.

Det er et problem at projektets fulde konsekvenser for klima, natur og miljø ikke er blevet belyst tilstrækkeligt i den foretagne miljøvurdering, og at alternative muligheder ikke har været undersøgt. Ud over at det er problematisk i forhold til beslutningsprocessen er det i modstrid med EU's miljøvurderingsdirektiv.

Det er et problem at de eksisterende ellers oplagte muligheder for at rumme fremtidens byvækst i hovedstadsområdets øvrige kommuner fuldkommen negligeres i argumentationen for projektet.

Det er et problem at den centraliserede byudvikling i sig selv skaber et stort behov for nye store trafikkanaler, som kun delvist kan finansieres af grundsalg på Lynetteholm.

Det er et problem, at beslutningen om Lynetteholm skal tages uden en grundlæggende analyse af behovet for at deponere overskudsjord i fremtiden.

Der savnes her overvejelser i forhold til, at de kendte ressourcer af grus og sand i hovedstadsområdet er yderst begrænsende og kun rækker få årtier med den nuværende byggeaktivitet.

Det er derfor både et nationalt og regionalt mål, at overskudsjord i videst muligt omfang skal genbruges som erstatning for grus og sand.

Det er et problem, at Lynetteholm fremhæves som en nødvendig del af klimasikringen af København mod stormflod fra nord uden at gøre opmærksom på, at der findes langt billigere og mere miljøvenlige løsninger.

Den type klimasikring, som Lynetteholmen kan være en del af, er at etablere en stormflodsbarriere ved den nordlige indsejling til Københavns Havn

Det nævnes ikke, hverken i miljøvurderingen eller i lovforslagets bemærkninger, at en stormflodsbarriere udmærket kan etableres uden at anlægge Lynetteholmen. For eksempel ved at anlægge et dige langs bølgebryderen på begge sider af Tre Kroner Fortet eller en smal tange, fra Lynetten, tværs over Lynetteløbet, kombineret med en barriereport tværs over munden til havnen.

Det er et problem, at den valgte løsning udstrækker opfyldningsarealet til dybt vand, som kræver deponering af mest mulig overskudsjord.

Ud over at kunne give By og Havn de størst mulige indtægter for at modtage overskudsjorden er det den dårligste tænkelige løsning set i forhold til havmiljøet. Opfyldningen strækker sig så langt mod øst at den ene hovedsejrende, Kongedybet, totalt blokeres.

Udformningen og placering af Lynetteholmen medfører derfor, at både gennemstrømning og sejlad i Kongedybet bliver blokeret, hvilket har flere alvorlige konsekvenser.

Konsekvenserne for Østersøens miljø er et af disse problemer. Blokeringen af Kongedybet medfører, at der transporteres mindre salt vand gennem Øresund til Østersøen. Både miljøvurderingen og lovbemærkningerne underbelyser disse mulige konsekvenser. Det er derfor ikke muligt på baggrund af de gennemførte beregninger at afvise at Lynetteholm vil påvirke Østersøens miljø negativt.

Det er videre et problem at miljøvurderingen underbelyser de negative konsekvenser for Øresunds lavvandede områder med ålegræs, som er en vigtig forudsætning for Øresunds biologiske mangfoldighed og for Øresund som opvækstområde for fisk.

Miljøvurderingen gør heller ikke i tilstrækkeligt grad rede for konsekvenserne for Natura 2000 området ved Saltholm.

Danmarks Naturfredningsforening skal derfor på det kraftigste opfordre Folketinget til inden der træffes beslutning om en anlægslov, at de fulde konsekvenser for hele Lynetteholm projektet undersøges med hensyn til klima, natur og miljø og at mulige alternative løsninger analyseres med hensyn til de formål projektet skal opfylde. En sådan konsekvens analyse og belysning af de mulige alternativer skal selvfølgelig fremlægges offentligt og allerhelst foregå i regi af de regler og procedurer, som allerede findes i den eksisterende lovgivning.

Såfremt man på baggrund af en sådan proces stadig mener, at Lynetteholm skal anlægges, skal det foreliggende projekt justeres på en sådan måde, at blokeringseffekten i Øresund undgås, og at der tilstræbes en såkaldt nul-løsning på linje med de forudsætninger, som blev besluttet for etablering af Øresundsforbindelsen.

Det skal videre opfordres til, at de modelberegninger der ligger bag miljøvurderingen og ikke mindst tolkningen af dem gennemgås af en uafhængig ekspert.

Endeligt er det et problem at forslaget til anlægslov gennem sine delegationsbestemmelser fritager By og Havn I/S for at skulle søge tilladelse efter en række bestemmelser i blandt andet lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse og lov om

naturbeskyttelse. Denne delegation betyder at de lovfæstede klagemuligheder i forhold til disse love sættes ud af kraft. Selskabet bemyndiges videre til uden godkendelse at foretage ændringer og udvidelser af projektet. Endvidere bemyndiges transportministeren til administrativt at godkende ændringer og udvidelser, som kan være til skade for miljø og natur. Disse administrative godkendelser kan ikke ankes.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at en så vidtgående bemyndigelse af Udviklings-selskabet By & Havn I/S og transportministeren for dybt bekymrende og uhensigtsmæssig.

DN anbefaler derfor, at bemyndigelsen først overdrages til selskabet, når Lynetteholm projektet har været igennem en for offentligheden åben og transparent optimerings-proces, at bemyndigelsen gøres tidsbegrænset, at de ændringer og udvidelser, som kan besluttes i By og Havns eget regi præciseres og begrænses, at implementering og kontrol sker med fuld offentlig indsigt, og at ændringer, som kan være til skade for natur og miljø først kan godkendes, når offentligheden har været inddraget efter de gældende regler og procedurer med dertil hørende klagemuligheder.

Der henvises i øvrigt til de nedenstående uddybende kommentarer til lovforslaget og til den vedhæftede indsigelse til miljøvurderingsrapporten.

Lovforslaget mangler vigtige forudsætninger

Lovforslaget forudsætter, at der foreligger en godkendt miljøvurdering som fyldestgørende gør rede for anlæggets mulige miljømæssige påvirkninger. Dette er efter Danmarks Naturfredningsforenings opfattelse ikke tilfældet.

For det første omfatter den foreliggende miljøvurdering ikke det fulde Lynetteholm projekt, sådan som det for eksempel er beskrevet i regeringens udspil Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet fra 2018. Heraf fremgår det, at Lynetteholmen er et projekt der har til formål at udvikle en ny bydel, udvide metroen med højbanestationer, stormflodssikre København mod nord, øge byens rekreative arealer og indgå i en østlig Ringvej øst om København. Projektet er dermed kendt og defineret, og jordopfyld og kystsikring udgør kun projektets begyndelse.

Den foretagne partielle miljøvurdering er dermed ikke overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv. EU Domstolen har ved flere principielle afgørelser slået fast, at alle sandsynlige påvirkninger af miljøet skal undersøges så tidligt som muligt i planlægnings- og beslutningsprocessen inden man låser sig fast til en bestemt løsning.

For det andet er den foreliggende miljøvurdering efter Danmarks Naturfredningsforenings opfattelse ikke fyldestgørende for den del af Lynetteholm projektet, som rapporten faktisk omfatter. Nogle af de væsentlige mangler er følgende:

Rapporten gør ikke fyldestgørende rede for mulige alternative løsninger. Det gælder for eksempel for deponering af overskudsjord. Rapporten underbelyser og bagatelliserer de mulige konsekvenser af at blokere Kongedybet for vandgennemstrømning og dermed den mulige negative indvirkning projektet kan få for Østersøens miljø. Rapporten belyser ikke i tilstrækkelig grad den mulige effekt, som sedimentspredning fra anlægsprojektet kan få for Øresunds ålegræsgrøende områder, og dermed et livsvigtigt element i Øresunds samlede miljø. Den gennemførte væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er ikke tilstrækkelig til at kunne afvise, at anlæg af Lynetteholm vil have en negativ påvirkning af Natura 2000 området. Miljøvurderingsrapporten er endvidere mangelfuld i forhold til vurdering af den mulige påvirkning af bilag IV arter på land. Ligesom den foretagne vurdering af den visuelle påvirkning af Lynetteholm er mangelfuld.

En supplerende miljøvurdering af uddybning af klappning fravælger at vurdere de mulige miljømæssige konsekvenser af uddybningen af sejlrenderne ind til Levantkajen og Prøvestenen med den begrundelse at man ikke forventer at de mulige konsekvenser får væsentlige indvirkninger på miljøet. Der argumenteres med at der er tale om begrænsede mængder der skal optages, samt at uddybningen foretages over en begrænset tidsperiode. Der foretages heller ikke en væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm. DN er uenig i denne vurdering.

Projektet bør derfor efter Danmarks Naturfredningsforening sættes på holdt indtil der foreligger en fuldstændig redegørelse for projektets samlede miljømæssige konsekvenser, og de foreliggende miljøkonsekvensrapporter er suppleret på de ovenfor anførte punkter.

Der henvises i øvrigt til Danmarks Naturfredningsforenings indsigelser til miljøvurderingsrapporterne.

Specifikke kommentarer til bemyndigelsen af Udviklings-selskabet By & Havn I/S og transportministeren

Loven bemyndiger Udviklings-selskabet By og Havn I/S til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, med henvisning til lovens kortbilag 1-3, projektbeskrivelsen i lovforslaget, miljøkonsekvensrapporten samt en endnu ikke offentliggjort implementeringsredegørelse.

Det betyder realisering af projektet ikke kræver dispensation eller tilladelse efter blandt andet vigtige bestemmelser i lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om forurenede jord, lov om råstoffer og lov om naturbeskyttelse samt bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumslov finder heller ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet.

Denne fritagelse gælder også ændringer og udvidelser af anlægsprojektet.

Videre bemyndiges transportministeren i henhold til §6 til at kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenede jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Transportministeren gives videre mulighed for administrativt at godkende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet. Disse afgørelser kan heller ikke påklages til anden myndighed.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at en så vidtgående bemyndigelse af transportminister og Udviklings-selskabet By & Havn I/S for dybt bekymrende og uhensigtsmæssig.

En vis bemyndigelse og fjernelse af klageadgang kan være egnet til store men meget veldefinerede projekter, hvor de miljømæssige konsekvenser er velbelyste, hvor eventuelle konflikter i forhold til eksisterende lovgivning er begrænsede, og hvor anlægsperioden er relativt kort, som det for eksempel kendes ved store vejprojekter.

Lynetteholm er langt fra defineret i sin endelige form og er langt fra et anlægsprojekt i traditionel form. For eksempel er der en række uafklarede spørgsmål i forhold til stabilitet af kystlinje, funktionalitet i forhold til klimasikring og mulig negativ indvirkning på havmiljø og Natura

2000 områder. Der vil dermed være mange potentielle konflikter under implementering af projektet i forhold til den gældende lovgivning.

Hvis man ønsker at gennemføre projektet i sin nuværende form, må det som minimum igennem en optimeringsproces. En proces, hvor den bedst mulige klimasikring opnås samtidig med, at den mulige påvirkning af havmiljøet og miljøgener på land minimeres. Denne proces må ske i fuld offentlighed med de ankemuligheder, som den eksisterende lovgivning giver.

Lynetteholm er ikke noget traditionelt anlægsprojekt, men et projekt med betydelige kommercielle interesser og som sammen med Refshaleøen skal ende med at blive en ny by med 50.000 indbyggere og 30.000 arbejdspladser.

Lynetteholm, som jorddepot, er ikke et tidsbegrænset projekt i og med projektet strækker sig over 30 år eller måske 10 eller 20 år mere afhængigt af den mængde overskudsjord der er til rådighed. Dette er en meget lang periode at sætte almindelige procedurer og regler for påklage ud af kraft. Dette begrundes med, at man vil opnå nogle administrativt enkle sagsgange for By og Havn. Herudover begrænses offentlighedens indsigt i projektets gennemførelse væsentligt i og med, at den omfattende bemyndigelse gives til et selskab og ikke som ved traditionelle anlægsprojekter til en offentlig myndighed.

Den lange og usikre tidshorisont giver efter DNs opfattelse alt for rigide rammer for fremtidens klima-, miljø- og naturpolitik herunder hensynet til de igangværende bestræbelser for at gøre Øresund til nationalt og internationalt marint beskyttelsesområde. DN frygter helt konkret, at nogle af de ændringer og udvidelser, som der administrativt kan gives tilladelse til med det foreliggende forslag, kan blive u hensigtsmæssige hindringer for fremtidens nationale implementering af Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet.

Det skal videre påpeges, at Udviklingsselskabet By og Havn I/S har store økonomiske interesser forbundet med projektet, først som jorddepot og senere som byudviklingsområde. Selvom bemyndigelsen i princippet pålægger selskabet at varetage de samme hensyn som den eksisterende lovgivning skal varetage, fjerner man offentlighedens indsigt i, og mulige kontrol af, om dette sker. Det kan videre argumenteres, at hensynet til for eksempel klima og havmiljø har en sekundær vægt i forhold til selskabets driftsmæssige og økonomiske interesser. Hensynet til klima, miljø og natur bringes på den måde i et ikke proportionalt forhold til klare økonomiske interesser.

Endeligt skal det påpeges, at transportministeren som gives administrativ bemyndigelse til at tillade ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet ikke formodes at have den nødvendige faglige tyngde til at kunne varetage de klima-, miljø- og naturmæssige interesser fyldestgørende. Selvom andre statslige styrelser inddrages i denne proces er det transportministeren som træffer den endelige beslutning. Derfor og på grund af de mange uafklarede forhold, som nævnes ovenfor, er det vigtigt at opretholde offentlighedens mulighed for indsigt og klage.

DN skal på den baggrund anbefale at bemyndigelsen først overdrages til selskabet, når Lynetteholm projektet har været igennem en for offentligheden åben og transparent optimeringsproces, at bemyndigelsen gøres tidsbegrænset til for eksempel 5 år, at de ændringer og udvidelser, som kan beslattes i By og Havns eget regi præciseres og begrænses, at implementeringen og kontrollen med anlægsprocessen sker med fuld offentlig indsigt, og at ændringer, som kan være til skade for natur og miljø først kan godkendes, når offentligheden har været inddraget efter de gældende regler og procedurer samtidig med at klagemulighederne oprettholdes.

Specifikke kommentarer til lovforslagets bemærkninger om Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund

I lovbemærkningerne, side 45 nævnes, at "Lynetteholms påvirkning af vandstrømningen kan have indflydelse på vandskifte ind og ud af Østersøen. Samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund marginalt reduceret med mellem 0,09 % og 0,16 %, hvilket er mindre end usikkerheden på compensationen for Øresundsbroen".

DN er uenig med denne tolkning af de modelberegninger der er lavet i tilknytning til miljøvurderingen. De nævnte tal er taget ud af en større sammenhæng og giver ikke et fyldestgørende billede.

For det første er der bemærkningerne om beregningsusikkerheden: Beregningsusikkerheden på de numeriske modeller, der er benyttet, er af størrelsesordenen $\pm 0,25\%$. Argumentationen med, at den beregnede reduktion i gennemstrømningen er mindre end usikkerheden er ikke en rimelig og seriøs måde at argumentere på!

Selv med usikkerheden bør man tilstræbe en udformning, som beregningsmæssigt giver en nulløsning, som så er bestemt med en usikkerhed på $\pm 0,25\%$.

Projektets reduktion betyder en retningsbestemt forringelse af gennemstrømningen, så det at størrelsesordenen ligger indenfor usikkerheden ændrer ikke ved at der er tale om en de facto forringelse. Ved anlæg af Øresundsforbindelsen blev der foretaget kompensationsafgravninger som sikrede at man opnåede en reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,0%. Ovenstående formulering vedrørende beregningsusikkerheden i lovbemærkninger må derfor siges at være misvisende.

De forventede klimaforandringer medfører et voksende iltforbrug i Østersøens bundvand. Netop denne bundvandsmasses iltindhold er helt afhængig af tilførslen af iltigt bundvand gennem Øresund. En forringelse af den dybe indstrømning gennem Øresund gør derfor klimaeffekten i Østersøen større.

I miljøvurderingen argumenteres yderligere med, at havspejlsstigningerne, som er forudsat som en konsekvens af klimaændringerne, efter ca. 10 år vil reducere den beregnede gennemstrømningsreduktion til nul. For saltreduktionen nævnes i Dansk Hydraulisk Instituts baggrundsrapport side 10, at der skal 25 års havspejlsstigning til for at udligne den formindskede salttransport. Men gennemstrømning og saltbalance vil stadig være henholdsvis 0,25% og 0,21% mindre end hvis Lynetteholmen ikke var anlagt!

For det andet bemærkningerne om reduktionens størrelse: Lovbemærkningers konkrete henvisning til, at gennemstrømningen reduceres marginalt med mellem 0,09% og 0,16% er taget ud af en større sammenhæng og giver ikke i sig selv noget dækkende billede af blokeringen.

I Dansk Hydraulisk Instituts rapport, som danner grundlag for miljøvurderingen, opererer man med 3 forskellige begreber for blokeringen af gennemstrømningen, nemlig:

1: Ændring i årsmidlet vandføring, jævnfør tabel 6-3 og 6-4. Her anføres ændringer på 0,186% og 0,244% for henholdsvis alternativ 1 og 2 (Lynetteholm uden og med kystlandskab).

2: Ændring i nettovandføringen, jævnfør tabel 6-6 og 6-7. Her anføres ændringer på 0,09% og 0,16% for alternativ 1 og 2, som svarer til de tal der er anført på side 45 i lovbemærkningerne.

3: Ændring i blokeringseffekten for vandføringen, jævnfør tabel 6-7 og 6-8. Her anføres ændringer på 0,18% til 0,20% og 0,23% til 0,25% for alternativ 1 og 2.

Det er disse sidstnævnte blokeringsprocenter, som skal være nul for at opnå den såkaldte nul-løsning.

Det er således disse tal der bør refereres til i bemærkningerne til anlægsloven.

DN skal i øvrigt opfordre til at man ligesom ved projektering af Øresundsforbindelsen lader en uvildig ekspert gennemgå Dansk Hydraulisk Instituts beregninger og ikke mindst fortolkningen af dem inden man går videre med en optimering af projektet.

DN skal slutteligt gøres opmærksom på, at Danmark med sin underskrift af Helsinki Konventionen (HELCOM) har forpligtiget sig til at arbejde for en forbedring af Østersøens miljø og at gøre dette i tæt samarbejde med de øvrige østersølande. En vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm uden tilstrækkeligt at sikre at projektet ikke er til skade for Østersøens miljø, og uden at inddrage i øvrige Østersølande i denne vurdering må anses at være i konflikt med Helsinki Konventionen.

I øvrigt henvises til vedhæftede bilag, Danmarks Naturfredningsforenings indsigelse til miljøvurderingen af Lynetteholm.

Kontakt vedrørende ovenstående bemærkninger

Ole Damsgaard
Næstformand DN København
50515880
ole.damsgaard@outlook.dk