



Betænkning afgivet af Transportudvalget den 25. januar 2022

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om at sætte Lynetteholmprojektet på pause

[af Henning Hyllested (EL) m.fl.]

1. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (S, V, DF, RV, SF, KF og LA) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Et *mindretal* i udvalget (EL, NB og FG) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Alternativet, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Si-umut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betænkningssagens afgivelsen ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

2. Politiske bemærkninger

Enhedslisten og Frie Grønne

Enhedslistens og Frie Grønnes medlemmer af udvalget påpeger, at det med ministerens svar på spørgsmål 5 og 32 nu er slået fast, at etableringen af Lynetteholmen forøger stormflodssikringen i København, indtil der engang om mange år etableres en dokport. Ifølge svaret på spørgsmål 5 viser modellering, at anlæggelsen af Lynetteholm i nogle situationer medfører en opstuvning af vand på op til 2,5 cm. Det fremgår af svaret på spørgsmål 32, at den gennemførte modellering ikke omfatter egentlige stormflodshændelser, og at det ikke er muligt på baggrund af de gennemførte modelleringer at konkludere, hvorledes forholdene under en stormflod vil påvirkes. Endvidere fremgår det af ministerens svar på spørgsmål 20, »at det naturligvis er en forudsætning for Lynetteholms funktion som stormflodssikring, at der etableres sluseporte«.

Enhedslisten og Frie Grønne må således konkludere, at de partier, som hidtil har hævdet, at Lynetteholmen i sig selv har en klimasikringseffekt, enten er blevet vildledt eller taler mod bedre vidende. Fakta er, at indtil en dokport er etableret, virker Lynetteholmen modsat og øger faren ved kommende stormfloder, og som det fremgår af svaret på

spørgsmål 32, er det ikke engang modelleret, hvor meget værre situationen kan blive i tilfælde af en ny storm på niveau med stormen Bodil i december 2013.

Regeringen og folketingsflertallet igangsætter således med bind for øjnene et projekt, som øger faren ved stormflod, uden at kræve viden om, hvor meget faren kan risikere at øges. Partierne bag Lynetteholmprojektet må efter Enhedslistens og Frie Grønnes opfattelse påtage sig ansvaret, når en ny storm nordfra inden for de nærmeste 15-20 år medfører større stormflodsskader end uden Lynetteholmen, og hvor man afviser en hurtig stormflodsløsning, jf. Københavns stormflodsplan fra 2017.

Den stormflodsløsning, som Enhedslisten og Frie Grønne anbefaler, og som vil give en hurtigere og nødvendig stormflodssikring, afvises af regeringen og folketingsflertallet, fordi den koster 800 mio. kr., hvilket angiveligt kan spares ved at udskyde stormflodssikringen i mange år og lade den finansiere med Lynetteholmprojektet, jf. svar på spørgsmålene 5, 20 og 28. Det skal tilføjes, at Københavns Kommune har en stor opsøret formue, hvorfra denne udgift vil kunne finansieres på den korte bane.

Endelig kan der henvises til svar på spørgsmål 3 om konsekvenserne af at udskyde anlægsfasen, hvor transportministeren påpeger, at »det forventes ikke at ville forsinke den samlede stormflodssikring af København som bl.a. er afhængig af etableringen af en dokport i Kronløbet«. Det har således ingen betydning for klimasikringen af København, at følge forslaget om at sætte Lynetteholmprojektet på pause.

Et hollandsk firma er – efter aftale med Sverige – i gang med en revurdering af modelberegningerne af konsekvenserne af Lynetteholmen for Øresund. Som det fremgår af svaret på spørgsmål 36, er denne revurdering på trapperne, hvorefter der skal gennemføres en drøftelse af resultaterne med Sverige, jf. svar på spørgsmål 37. Det burde være oplagt, at projektet sættes på pause, indtil processen med en revurdering af modelberegningerne er gennemført, og hvor

også Folketinget og offentligheden formodes at skulle få mulighed for at drøfte resultaterne.

Behovet for jorddeponering i København de næste 30 år – som er et formelt argument for at opføre Lynetteholmen – er baseret på en forventning om uændret byggeaktivitet i København de næste 30 år, selv om et argument for Lynetteholmen også er manglende byggearealer.

Der er endvidere behov for jord til mange andre anlæg som f.eks. klimasikring fra syd, lufthavnens klimaplan med diger, anlæggelse af holmene i Hvidovre, som der er politisk opbakning til. Endvidere fremgår det af svar på spørgsmål 33, at der ikke er foretaget nogen vurdering af jordbehov som følge af de seneste prognoser for vandstandsstigning, som kan påvirke krav til kotehøjde ved byggeri.

Ifølge svaret på spørgsmål 34 foreligger der »endnu ikke« en samlet vurdering af behov for jord til klimasikring i hovedstadsområdet frem til 2050, angiveligt fordi de enkelte projekter hertil ikke er udarbejdet. Samtidig oplyses det i svaret på spørgsmål 60, at Miljøministeriet aktuelt »arbejder på en national klimatilpasningsplan, som skal drøftes med Folketingets partier senere i 2022. I arbejdet med klimatilpasningsplanen indgår bl.a. et pilotprojekt for en samlet stormflodsmodel for København«.

Det vil således være oplagt at afvente en vurdering af jordbehov til disse tiltag, inden arealet til Lynetteholmen defineres.

Hertil kommer den store efterspørgsel efter råvarer til byggeri, hvilket især i hovedstadsområdet udfordrer regionens råstofplan med grusgrave og opgravning til havs. Enhedslisten har med spørgsmål 51 forsøgt at få svar på erfaringer og tendenser med at oparbejde affaldsjord som nye byggematerialer til erstatning for sand m.m. fra f.eks. grusgrave, og om regeringen eller myndigheder har en politik om, at affaldsjord i stadig højere grad skal oparbejdes som råvarer til byggeriet, og hvorledes dette i givet fald vil påvirke behovet for deponering af affaldsjord de kommende 30 år. Dette har ministeren ikke svaret på.

Endelig er der et forhold, som yderligere kan gribe ind og blokere for jord til Lynetteholmen. I svaret på spørgsmål 52 fremgår det, at kommunerne mister anvisningsretten af affaldsjord: »Det fremgår af *Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi*, at »Der arbejdes for en løsning, hvor kommunernes anvisningsret- og pligt for jord, som er affald, ophæves, så virksomheder frit kan vælge, hvor de afleverer jord«.« Og videre: »Der er ikke lavet beregninger af, hvad denne del af *Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi* betyder for økonomien i anlæggelsen af Lynetteholm«.

Med denne usikre udsigt for de ambitiøse forventninger til jordmængder til Lynetteholmen har Enhedslisten med spørgsmål 50 bedt ministeren garantere, at der ikke importeres jord for at få fyldt området op. En sådan garanti vil ministeren ikke give.

Enhedslisten og Frie Grønne forudser derfor, at Lynetteholmprojektet udvikler sig til ikke at handle om behov for jorddepot, og at målet om et nyt areal går forud, og der derfor vil blive fragtet jord fra nær og fjern for at fylde

hullet op, fordi man starter med at indramme området og arealudviklingen i sig selv er hovedformålet.

Beslutningsforslaget opfordrer til at afvente den strategiske miljøvurdering (smv), som blev igangsat i forlængelse af anlægsloven. Det fremgår af svaret på spørgsmål 35, at den forventes færdig i marts og herefter sendes i høring. Det er uklart, om resultatet af smv'en og høringen rent faktisk danner grundlag for en debat om en eventuel revurdering af projektet. I svaret henvises til et afgrænsningsnotat, som Enhedslisten og Frie Grønne vil benytte lejligheden til at fremhæve nogle pointer fra.

Notatet er udarbejdet af Transportministeriet forud for igangsættelsen af smv-processen. Notatet er udarbejdet på baggrund af de kommentarer, som relevante myndigheder har fremsendt til et udkast, der var i høring før jul. Det fremgår heraf, at smv'en alene bygger på den klare forudsætning og kendsgerning, at Lynetteholmen etableres som planlagt og der ikke indgår nogen vurdering af alternativer til projektets idégrundlag. Den er dermed på linje med vvm-rapporten, som heller ikke belyser alternative løsningsmuligheder for det påståede deponeringsbehov for jord.

Det fremgår, at planerne om Lynetteholm er baseret på den observerede udvikling på bolig- og erhvervsområdet i København i en snæver periode fra 2014 til 2019, hvilket forekommer at være en meget målrettet udvalgt periode, hvor byggeaktiviteten i netop disse år steg voldsomt og derfor langt fra bør bruges som grundlag for en så omfattende transformation af København.

Af notatet fremgår det endvidere, at en lang række ønsker til smv'en fra omegnskommuner ikke er imødekommet. Det gælder eksempelvis for de kommuner, der har ønsket at få belyst påvirkningen af deres egen byudvikling, og at projektet bør leve op til de almindelige principper for planlægning i hovedstadsområdet. Disse aspekter afvises og indgår ikke. Konsekvenser for omegnskommuner, hvad angår flytning af renseanlægget BIOFOS og udledning efter flytning, afvises og indgår ikke – angiveligt med den begrundelse, at det er der ikke truffet beslutning om. Endvidere har en række kommuner fremsat ønske om, at der udarbejdes en nulløsning, inden Lynetteholmen etableres, så man kan se de samlede effekter, sammenlignet med at projektpakken ikke gennemføres, hvilket afvises. Et ønske om en vurdering af den samlede infrastruktur på Sjælland afvises ligeledes. Sidste eksempel er et ønske fra Region Hovedstaden om, at projektet som sådan og trafikmønstre vurderes i en bredere regional kontekst, men dette afvises.

Som det fremgår, vil den kommende smv ikke svare på en lang række spørgsmål, som er stillet af omegnskommunerne og regionen, hvilket bekræfter billedet af et samlet projekt, som planmæssigt er et selvsk og egennyttigt københavnerprojekt, der ikke tager hensyn til en regional planlægning og udvikling. Samfundet kan se frem til, at projektet dermed vil udgøre en stadig stigende konflikt mellem København og omegnskommunerne om den samlede udvikling i regionen. Folketinget burde i den situation sætte projektet på pause og sikre, at der gennemføres en samlet og koordineret planlægning for hovedstadsregionen, bl.a. med respekt for fingerplanen.

Som det fremgår af svar på spørgsmål 6, er der ikke udarbejdet en samfundsøkonomisk beregning. Folketinget kaster sig således ud i et projekt også økonomisk med bind for øjnene, for jo længere projektet kommer, jo mere umuligt er det at stoppe – uanset hvorledes det til den tid samfundsøkonomisk ser ud. Har Folketinget sagt A, forpligter det til at fortsætte til B. Sådan fungerer store projekter i praksis.

Som det fremgår af svar på spørgsmål 8, vil ministeren ikke afvise, at skatteborgerne får en ekstraregning, selv om en væsentlig forudsætning i principaftalen er, at den samlede projektpakke er selvfinansierende. Det er en forudsætning, som allerede er skredet, hvad angår de tilhørende infrastrukturprojekter, men det samme kan blive tilfældet for selve anlæggelsen af Lynetteholmen, jf. ovenfor. Som det fremgår af spørgsmål 53, er byggeriet begyndt med en markant budgetoverskridelse, hvilket ministeren ikke vil forholde sig til. Heller ikke de samlede omkostninger ved projektpakken er kendt, og i spørgsmål 54 er der spurgt til, hvornår et sådant overblik kommer. Det kommer ifølge svaret ikke, bl.a. fordi ministeren ikke vil acceptere, hvilke aktiviteter der reelt indgår i den samlede projektpakke, der er en forudsætning for den planlagte udbygning af Lynetteholmen, herunder en flytning af BIOFOS, jf. svar på spørgsmål 55.

Konsekvensen af disse økonomiske forhold må være, at det står frit for de partier, som har tilsluttet sig principaftalen, at forlade den igen.

Enhedslisten og Frie Grønne vil endelig bemærke, at såvel ved diverse spørgsmål om Lynetteholmprojektet fra Transportudvalget de senere år som under behandlingen af anlægsloven og ved behandlingen af dette beslutningsforslag er det slående, at langt hovedparten af de stillede spørgsmål ikke besvares af ministeren (eventuelt med hjælp fra danske myndigheder), men besvares af bygherren (eller slet ikke besvares). Dette mener Enhedslisten og Frie Grønne grundlæggende er et demokratisk problem, fordi hverken regering eller myndigheder dermed kan gøres ansvarlige, såfremt der senere viser sig at være problemer i forhold til de afgivne svar.

Henrik Møller (S) Brian Bressendorff (S) Jeppe Bruus (S) Mogens Jensen (S) fmd. Lennart Damsbo-Andersen (S)

Malte Larsen (S) Orla Hav (S) Thomas Jensen (S) Anne Valentina Berthelsen (SF) Karsten Hønge (SF)

Kathrine Olldag (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Andreas Steenberg (RV) Henning Hyllested (EL) Eva Flyvholm (EL)

Susanne Zimmer (FG) Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V) Hans Christian Schmidt (V) nfm.

Ellen Trane Nørby (V) Peter Juel-Jensen (V) Martin Geertsen (V) Hans Kristian Skibby (DF) Dennis Flydtkjær (DF)

Mette Hjermind Dencker (DF) Niels Flemming Hansen (KF) Birgitte Bergman (KF) Mette Thiesen (NB)

Ole Birk Olesen (LA)

Alternativet, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Afslutningsvis kan konkluderes, at det ikke har nogen konsekvenser for stormflodssikringen af København at sætte projektet på pause, at der er stor usikkerhed om behovet for deponering af jord så mange år frem, at der er mange ubesvarede spørgsmål og også nye rapporter på vej, at økonomien sejler i forhold til principaftalen, og at den samlede projektpakke gennemføres i strid med principperne for hovedstadsområdet udvikling og i stadig stigende konflikt med omegnskommunerne.

3. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 28. oktober 2021 og var til 1. behandling den 30. november 2021. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Oversigt over beslutningsforslagets sagsforløb og dokumenter

Beslutningsforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under beslutningsforslaget på Folketingets hjemmeside www.ft.dk.

Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 2 møder.

Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 5 bilag på beslutningsforslaget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 2 skriftlige henvendelser om beslutningsforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 60 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som ministeren har besvaret.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	39	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	16	Kristendemokraterne (KD)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	14	Siumut (SIU)	1
Enhedslisten (EL)	13	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Nye Borgerlige (NB)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	4
Liberal Alliance (LA)	3		