

DN København

Formand: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstformand Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:



Dato: 1. marts 2021

Folketingets Transportudvalg

Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Det er med dyb bekymring at vi i Danmarks Naturfredningsforening har fulgt arbejdet med miljøvurdering af Lynetteholm projektet og den anlægslov, som nu er på vej.

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.

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.

Danmarks Naturfredningsforening finder endvidere, at lovforslagets vidtgående bemyndigelse af transportminister og Udviklingssekretariatet By & Havn I/S er dybt bekymrende og uhensigtsmæssig.

Som vi læser lovforslaget, "ophæves" i princippet alle miljølove. Det overlades til By og Havn I/S selv at vurdere, hvordan miljøhensynene skal varetages uden loven, angiver præcise regler for det.

Loven bemyndiger videre By og Havn I/S til uden yderligere godkendelse at foretage ændringer og udvidelser af projektet og uden at dette kan påklages. Det overlades til selskabet at vurdere, om en ændring eller udvidelse eventuelt medfører skade på miljøet, der begrundes, at man skal anmelde dette til transportministeriet.

For transportministeriet foreligger der ikke nogen præcis retlig forpligtelse til hvornår og hvordan en eventuel skade skal vurderes. Der henvises ikke til bindende EU-krav eller nogen anden retlig forpligtelse. Det er ikke hensigtsmæssigt, at en afgørelse, der måtte blive truffet administrativt af ministeriet i forhold til eventuelle skader på miljøet, ikke kan påklages. Dette strider efter vores opfattelse mod intentionerne i Århus Konventionen.

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, som nævnt ovenfor. Alene jorddepot delen af projektet, strækker sig over 30 eller måske 40 eller 50 år afhængigt af den mængde overskudsjord, der er til rådighed.

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, senere kan blive u hensigtsmæssige begrænsninger 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 på den måde får 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.

På den baggrund er det DNs opfattelse, at anlægslov konceptet uegnet til et projekt som Lynetteholm.

Hvis Folketinget alligevel beslutter sig for at bruge en anlægslov anbefales det, at bemyndigelsen først overdrages til selskabet, når Lynetteholm projektet har været igennem en for offentligheden åben og transparent optimeringsproces, at bemyndigelsen gøres tidsbegrænset, 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.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,

næstformand for DN København