

ÅBENT BREV TIL FOLKETINGETS TRANSPORTUDVALG FRA LYNETTEHOLM RÅDET I FORBINDELSE MED FORETRÆDE DEN 16. MAJ 2023

11. MAJ 2023

LYNETTEHOLM ER ET MARINT OPFYLDNINGSPROJEKT I STRØMFYLDT FARVAND – PROJEKTET SKAL UNDERLÆGGES ET KRAV OM EN 0-LØSNING

SAMMENFATNING

Vores havmiljø er under pres, og de seneste måneder har en række eksperter peget på den risiko, den akkumulerede blokering af Kongedybet i Øresund vil få for Østersøen, herunder medlemmer af det ekspertpanel, trafikstyrelsen har nedsat. Tvivlen består fortsat og derfor bør forsigtighedsprincippet anvendes, også når det gælder de øvrige miljømæssige konsekvenser af projektet.

DE FORSKELLIGE FAGLIGE VURDERINGER BØR IKKE HÅNDBERES VED, AT ET POLITISK FLERTAL VÆLGER SIDE, MEN VED AT PROJEKTET TILRETTELÆGGES MED KLARE MÅLSÆTNINGER OG AT ALLE UTILSIGTEDE OG UØNSKEDE EFFEKTER FOR NATUR OG MILJØ UNDGÅS.

Lynetteholm Rådet* opfordrer på den baggrund folketinget til at beslutte, at

- **Lynetteholmsprojektet som et marint opfyldningsprojekt skal baseres på princippet om en 0-løsning med deraf afprøvede metodiske tilgange på samme måde som Øresundsforbindelsen i sin tid blev det.**
- **Der etableres et sammenhængende miljøkvalitetsprogram for alle relevante parametre med et kontrol- og overvågningsprogram for projektet.**
- **Et panel af uafhængige eksperter følger projektet og rapporterer til transportudvalget.**
- **Der gennemføres en høring om etablering af en 0-løsning med deltagelse af danske og internationale eksperter umiddelbart efter sommerferien.**

En 0-løsning bør håndhæves i overensstemmelse med Danmarks Havstrategi, hvor Indsatsprogrammet udarbejdet af Miljøstyrelsen fastslår: *"I relation til faste forbindelser er det almindelig praksis at fastsætte et krav om, at de regionale hydrografiske påvirkninger skal være så tæt på 0 som overhovedet muligt. Der skal iværksættes alle tænkelige afværgeforanstaltninger for at begrænse de hydrografiske påvirkninger, særligt vedr. ind- og udstrømning til Østersøen."*

En 0-løsning er et internationalt anerkendt princip og vil også have betydning i Danmarks internationale relationer, både i forhold til Sverige og de øvrige berørte parter i Espoo-samarbejdet.

Endelig viser en borger-survey, Københavns kommune har gennemført i efteråret 2022, at 73 % af de 4.646 københavnere, der deltog, er bekymrede for projektet, især havmiljøet, forurening i anlægsperioden og klimaet. Denne bekymring næres yderligere af den usikkerhed, der hersker omkring projektets konsekvenser.

På den baggrund opfordres folketinget til at sikre at projektet ikke videreføres, før der er truffet beslutning om, at projektet skal gennemføres som en 0-løsning.

På vegne af LYNETTEHOLM RÅDET

Ole Damsgaard

Lone Johnsen

Kim Hjerrild



Danmarks
Naturfredningsforening



NOAH



* Lynetteholm Rådet er en sammenslutning af organisationer inden for natur- og miljø, sejlsport og byudvikling, der er modstandere af Lynetteholm projektet: Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Sejlunion, Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm, Rådet for Bæredygtig Trafik, Noah, Østerbro Havnekomité og Den Grønne Ungdomsbevægelse.

Kontaktoplysninger:

Ole Damsgaard, Danmarks Naturfredningsforening København
ole.damsgaard@outlook.dk
Mobil 5051 5880

Lone Johnsen, Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm
lonejohnsen8@gmail.com
Mobil 2211 2740

Kim Hjerrild, Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm
kim.hjerrild@alternativet.dk
6037 7221

LYNETTEHOLM ER ET MARINT OPFYLDNINGSPROJEKT I STRØMFYLDT FARVAND – PROJEKTET SKAL UNDERLÆGGES ET KRAV OM EN 0-LØSNING

Planerne om at etablere en kunstig halvø i Øresund, der på sigt vil få 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser, vil i sammenhæng med de samlede planer for Nordhavn, Refshaleøen og Prøvestenen mv. indebære en grundlæggende transformation af København over de næste 50 år.

Det må være en klar forventning, at et så stort og indgribende udviklingsprojekt planlægges i henhold til nationale og internationale standarder og lovgivning i relation til bl.a. miljøpåvirkninger, klimasikring, planlægning, ressourceeffektivitet og økonomi.

Den forventning indfrier Lynetteholm ikke. Der rejses løbende kritik af det faglige grundlag for projektet, der også er præget af planlægningsmæssigt kaos, og projektet lever hverken op til Danmarks Havstrategi eller de forpligtelser, vi har indgået i det såkaldte ESPOO-samarbejde om beskyttelse af Østersøen.

Der er desuden en markant folkelig skepsis over for projektet. Det er senest dokumenteret i en undersøgelse gennemført af Københavns Kommune, hvor 73 % af de 4.646 københavnere, der deltog, udtrykker bekymring for projektet, især havmiljøet, forurening i anlægsperioden og klimaet. Også den nedsatte borgersamling er yderst skeptisk over for projektet. 1)

Nedenfor beskrives principperne for en 0-løsning og der gennemgås en række af de risici og forhold, som har kastet projektet ud i en krise, der tegner til at blive permanent.

DERFOR EN 0-LØSNING

Projektet er i de indledende faser fejlagtigt grebet an som et traditionelt byudviklingsprojekt, selvom projektet undervejs har vokset sig udover den oprindelige havnezone OG ud i en af Øresunds dybe strømførende render, Kongedybet. Lynetteholmen er blevet et projekt med potentielt store og negative konsekvenser for vores regionale havmiljø, hvorfor det bør håndteres som et marint opfyldningsprojekt baseret på princippet om en 0-løsning med deraf følgende afprøvede metodiske tilgange.

En 0-løsning er en internationalt anerkendt standard for et projekt af Lynetteholms omfang, og Lynetteholm Rådet opfordrer folketinget til at vedtage og lægge dette princip til grund for projektet. En 0-løsning vil indebære, at **Lynetteholm ikke må påvirke Øresund og Østersøen, så der opstår (vedvarende og potentielt skadelige) kemisk/fysiske og dermed biologiske forandringer.**

En 0-løsning indebærer, at et marint projekt udformes, så regionale hydrografiske påvirkninger kommer så tæt på 0 som muligt, hvorefter der gennemføres kompenserende foranstaltninger, så projektet med sikkerhed ikke vil påvirke havmiljøet negativt.

En 0-løsning bør håndhæves i overensstemmelse med Danmarks Havstrategi, hvor Indsatsprogrammet udarbejdet af Miljøstyrelsen fastslår: *"I relation til faste forbindelser er det almindelig praksis at fastsætte et krav om, at de regionale hydrografiske påvirkninger skal være så tæt på 0 som overhovedet muligt. Der*

skal iværksættes alle tænkelige afværgeforanstaltninger for at begrænse de hydrografiske påvirkninger, særligt vedr. ind- og udstrømning til Østersøen." 2)

Det er en kendt formulering, som er blevet vedtaget af Folketinget i forbindelse med etableringen af de store broforbindelser, for Øresundsbroens vedkommende efter et meget grundigt forarbejde og dialog med de svenske myndigheder.

Lynetteholms blokerende effekt på vandgennemstrømningen til Østersøen er en fundamental udfordring, som en række eksperter peger på, kan få skæbnesvangre konsekvenser for Østersøens fremtid. Det bestrides ikke fra byherres side, at Lynetteholm har en blokerende effekt i størrelsesordenen 0,24 - 0,5 %, men der er to afgørende og uafklarede stridspunkter, om a) blokeringen i virkeligheden kan være større, b) hvilken indvirkning denne blokering på længere sigt vil få for Østersøen (blokeringens kumulative effekter).

Gennemførelsen af en 0-løsning vil sikre, at Lynetteholmen ikke vil være på direkte kollisionskurs med flere meget væsentlige risici og formål

- Der er risiko for, at Lynetteholms blokering af Kongedybet vil føre til en gradvis og uoprettelig forringelse af vandkvaliteten i Østersøen.
- Effekten af de potentielt akkumulerede effekter, såfremt flere af hinanden uafhængige aktiviteter som fx havvindmøller eller Kattegatforbindelsen etableres i danske farvande, er ikke belyst.
- Lynetteholm lever ikke op til forudsætningerne i Danmarks Havstrategi, Indsatsprogram af 10. maj 2017.
- Lynetteholm kan få negativ indflydelse på planerne om at udlægge Øresund til marin naturnationalpark.
- Projektet er i direkte konflikt med EU's havstrategi, som kræver, at anlægsarbejder ikke forringer den økologiske tilstand.
- Ved at negligere de risici, som Lynetteholms potentielt indebærer, og undlade at informere om muligheden for at foretage optimering af udformningen og kompensationsafgravninger, lægger Danmark sig ud med nabolandene ud til Østersøen, da de ikke aktivt er inddraget i en dialog om projektets konsekvenser i overensstemmelse med Espoo konventionen.
- Danmark har ikke levet op til forsigtighedsprincippet, som er stadfæstet i Maastricht-traktaten.

LYNETTEHOLM ER ET MARINT ANLÆGSPROJEKT

Lynetteholm placeres tæt på perimetrene af tidligere landopfyldninger, men langt fra de oprindelige kystlinjer i et følsomt havområde og blokerer således Kongedybet, der er en dyb strømførende rende som løber mellem Refshaleøen og Middelgrunden. Kongedybet leder vand til Østersøen og påvirker direkte internationalt farvand. Det gør det relevant at anskue Lynetteholms første faser som et marint anlægsprojekt i lighed med anlæg af den faste forbindelse Øresundsbroen.

Det strategiske fejlgreb, der er foretaget i projektets indledende faser, sætter sig dybe spor og indebærer, at såvel planlægning som inddragelsesprocesser både lokalt, regionalt og ikke mindst internationalt gribes forkert an.

Det er velbeskrevet, hvordan den kunstige ø på kort tid gik fra løs skitse til projekt. Den første skitse blev udviklet af en tegnestue Sleth til By & Havn over et par måneder i 2017 for så meget hurtigt et år efter at blive pudset af lige før projektets lancering i oktober 2018. I 2019 valgte By & Havn et rådgiverteam med

Tredje Natur i spidsen, og over 3 workshops med "frivillig" deltagelse af en lang række tegnestuer blev Lynetteholms udformning fastlagt. 3)

Undervejs blev det i august 2019 besluttet at udvide halvøens areal fra de oprindelige 190 til 280 ha. Det skete øjensynligt uden nogen dyberegående analyse af betydningen for Øresund og vandgennemstrømningen. Udformningen af Lynetteholm blev end ikke vist på et søkort, hvilket ellers er obligatorisk ved udformning af projekter på søterritoriet. Her ville det klart være fremgået, at den udvidede Lynetteholm ville blokere fuldstændigt for den dybe strømmende gennem Kongedybet.

I et notat til økonomiudvalget i Københavns kommune beskrives det, at halvøens nye udformning indebærer, at indbygningsvolumen til modtagelse af jord vil stige fra 24 til 41 mio. m³, og tilsvarende vil netto indtægterne stige fra 2,3 til 4,1 mia.kr. 4)

Halvøens udformning er udviklet ud fra, hvad faglige eksperter beskriver som "selvvalgte arkitektoniske principper uden hverken at inddrage overordnede miljøhensyn herunder gennemstrømningshensyn, hensyn til sejladsen i Kongedybet eller hensyn til funktionaliteten af kystlandskabet langs den østlige perimeter." (*Lynetteholmen - Kysthydrauliske optimeringsmuligheder*, Karsten Mangor, Jacob Steen Møller, Niels-Erik Ottesen Hansen I en henvendelse til transportudvalget, den 4.10.22.)

Der er øjensynligt ingen steder undervejs præsenteret som et designkrav, at Lynetteholms udformning skulle optimeres for at opnå en 0-løsning, og DHI, som står bag de hydrografiske tekniske rapporter, har oplyst, at der ikke i projektoplægget har været krav om kompensationsafgravning og etablering af en nulløsning - på trods af bestemmelserne herom i Danmarks Havstrategi.

I forbindelse med høringen af VVM og vedtagelsen af anlægsloven kom der en række indvendinger, som pegede på, at Lynetteholms udformning ville få en blokerende effekt. Ingen af disse førte til justeringer af projektet.

LYNETTEHOLMEN AFVIGER FRA NORMALE OG ANERKENDTE DANSKE STANDARDER

Danmark har en internationalt anerkendt tradition for at udvikle robuste miljø- og funktionsoptimerede løsninger for marine anlægsprojekter, som det har været tilfældet med etablering af forbindelserne over Storebælt og Øresund. Her er en 0-løsning blevet stadfæstet som et vilkår ved disse projekters gennemførelse med en veldokumenteret praksis forankret i anlægslove for opstilling af målsætninger for miljøpåvirkning og et kontrol- og overvågningsprogram og en governance struktur med et uvildigt ekspertpanel, som for Øresundsforbindelsens vedkommende blev fulgt i en mere end 10-årig periode.

Ved Øresundsforbindelsen var opgaven at udforme projektet, så en blokering af vandgennemstrømningen blev minimeret mest muligt, hvorefter en 0-løsning blev opnået ved kompensationsafgravninger. En nulløsning skal sikre, at projektet ikke påvirker det omgivende miljø, mens det naturligvis ikke i sig selv vil sikre, at det omgivende miljø forbliver konstant.

Referencen til Øresundsforbindelsen er særligt relevant på baggrund af den betydelige viden og erfaring, der er opbygget omkring havgennemstrømning og internationalt samarbejde i forbindelse med netop dette farvand. I arbejdet med Lynetteholm er en 0-løsning af grunde, der ikke er klarlagt, blevet fravalgt, og disse erfaringer er ikke blevet inddraget.

Til forskel fra broprojekterne er der i Lynetteholm-projektet få og uklare miljømål, der er ingen kriterier at måle imod, og derfor kan alle beregnede effekter betegnes som små og med "ingen betydelig effekt", som det fremgår af en lang række tekniske rapporter. Der er heller ikke en gennemtænkt governance struktur,

ekspertgrupper mv. nedsættes ad hoc uden at være en del af en sammenhængende strategi for at arbejde ud fra en overordnet målsætning og transparens omkring compliance.

Medlemmer af det rådgivende ekspertpanel, som trafikstyrelsen har nedsat i efteråret 2022, har aktuelt peget på de potentielt store risici for Østersøen, nu hvor den første fase af Lynetteholm blokerer Kongedybet.

LYNETTEHOLMEN ER PÅ KANT MED INTERNATIONALE REGLER OG AFTALER VEDR. ØRESUND OG ØSTERSØEN

Etableringen af Lynetteholm skal ske i overensstemmelse med Danmarks forpligtelser i henhold til EU-lovgivningen, som her vil sige vandrammedirektivet, havdirektivet, habitatdirektivet og forsigtighedsprincippet.

Danmark bør desuden efterleve ESPOO-konventionen og SEA-protokollen, der vedrører miljøvurdering af grænseoverskridende miljøpåvirkninger, som i givet fald udløser en samrådsproces.

Her er det centrale spørgsmål Lynetteholms grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Den daværende svenske miljøminister gjorde den 6. maj 2021 i et brev til den daværende danske miljøminister Lea Wermelin opmærksom på, at strømforholdene i Øresund ikke bør påvirkes på en måde, som får negative konsekvenser for havmiljøet.

DHI har i juli 2022 udarbejdet en rapport "*Screeningsberegninger af muligheden for kompensation af den blokerende effekt på vandudvekslingen med Østersøen*" som belyser, hvordan der kan foretages afgravninger i Øresund som kompensation for blokeringen. Fra dansk side vurderes det, at samrådet med svenskerne er afsluttet, men Naturvårdsverket ser "*dock gärna att kompensation av blockeringseffekten från Lynetteholm genomförs.*" De svenske myndigheder overvejer fortsat situationen. 5)

Spørgsmålet om kompenserende afgravninger har heller ikke været præsenteret og drøftet med de øvrige berørte parter i Espoo-samarbejdet.

Klimabevægelsen har begæret, at Østre Landsret forelægger en række spørgsmål til EU og har ultimo marts 2023 rejst krav om opsættende virkning for projektet begrundet i den akutte risiko for miljøtilstanden i Østersøen i forbindelse med, at vandgennemstrømningen blokeres i Kongedybet. Klimabevægelsen begrunder begæringen om opsættende virkning med, at der ikke forud for, at lovgivningsprocessen blev iværksat og afsluttet, var foretaget international høring i overensstemmelse med forskrifterne i miljøvurderingsloven, VVM-direktivet og ESPOO-konventionen. Anlægget af perimeteren skal derfor sættes i bero.

Endelig har også 17 grønne organisationer i landene langs Østersøen opfordret til en 0-løsning og peget på, at en ensidig dansk vedtagelse af Lynetteholm-projektet bryder med årtiers godt samarbejde mellem Østersølandene om Østersøens miljø. 6)

OPFORDRING TIL POLITISK HÅNDHÆVELSE AF EN 0-LØSNING

Meget står på spil i forbindelsen med anlægget af Lynetteholm. Natur og miljø, Danmarks efterlevelse af international miljølovgivning og konventioner og herhjemme er den folkelige skepsis over for projektet markant.

Vores havmiljø er under pres, og der er fortsat begrundet tvivl om den betydning, den akkumulerede blokering af Kongedybet i Øresund vil få for Østersøen. I en sådan situation bør forsigtighedsprincippet anvendes. **DE FORSKELLIGE FAGLIGE VURDERINGER BØR IKKE HÅNTERES VED, AT ET POLITISK FLERTAL VÆLGER SIDE, MEN VED AT PROJEKTET TILRETTELÆGGES, SÅ ALLE UTILSIGTEDE OG UØNSKEDE EFFEKTER UNDGÅS.**

Derfor bør det vedtages, at Lynetteholm i overensstemmelse med Danmarks Havstrategi og landets internationale forpligtelser baseres på en 0-løsning.

1. <https://lynetteholm.kk.dk/borgerdialog>
2. <https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/havstrategiens-indsatsprogram/>
3. <https://www.berlingske.dk/hovedstaden/lynetteholmen-voksede-fra-skitse-til-stor-regeringsvision-paa-faa-uger>
4. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/d7d7d78c-ebef-4165-a942-0b30a7c173be/1cc8f828-a85a-4e0e-bf7d-da5f2dc3347b-bilag-13.pdf>
5. <https://www.ft.dk/samling/20222/almdel/tru/bilag/21/2644220.pdf>
6. <https://www.ccb.se/major-coalition-complains-to-the-eu-about-lynetteholm-blocking-water-flow>