

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål A om Lynetteholm d. 28. marts 2023

Samrådsspørgsmål A

Vil ministeren respondere med sine holdninger, synspunkter og eventuelle konkrete planer relateret til Borgersamling om Lynetteholms anbefalinger til projekt Lynetteholmen, som blev præsenteret tirsdag den 21. februar 2023 (<https://lynetteholm.borgersamling.dk/da-DK/pages/delanbefalinger-fase-1>)?

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT).

Tale

Indledning

Tak for spørgsmålet og tak for invitationen til dagens åbne samråd.

Først vil jeg nævne, at anlægget af halvøen går efter planen: Perimeteren – dvs. den omkransende dæmning - for Lynetteholms første fase er allerede etableret. Inden længe kan By & Havn begynde at tage imod opfyld. Det er også på høje tid. For hvis man tager ud i Nordhavn, så kan man se, at overskudsjorden hober sig op i bjerge. Efter planen skal anlægget af perimeteren til fase 2 gå i gang i løbet af efteråret.

Inden det kan ske, skal By & Havns miljøkonsekvensvurdering af ændringerne af projektet godkendes af Trafikstyrelsen. Det er en konsekvens af den politiske aftale fra maj 2022, hvor det blandt andet blev besluttet, at der ikke længere skulle ske klappning af havbundsmateriale. I stedet skal det opgravede materiale fra anlæg af perimeteren til fase 2 deponeres inde i fase 1. Forud for at Trafikstyrelsen tager stilling til ansøgningen fra By & Havn, skal der være en offentlighedsfase.

Der er fokus på, at anlægget af øen sker i overensstemmelse med de gennemførte miljøvurderinger og de vilkår for arbejdet, der blev fastsat i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven. Der er udpeget forskellige myndigheder til at føre tilsyn inden for de områder, hvor de fagligt har kompetencen.

Hvad angår de forslag, som borgersamlingen er kommet med, anerkender jeg, at Lynetteholm er et komplekst projekt. Jeg synes dog ikke, at man kan beskylde projektet for et komplet fravær af de 11 anbefalinger. Lad mig nævne tre eksempler.

Har der været inddragelse af offentligheden? Svaret er ja. I overensstemmelse med reglerne for gennemførelsen af miljøkonsekvensvurderinger har der været offentlige høringer over miljøgrundlaget. Processen kan altså ikke beskyldes for ikke at overholde kravene i lovgivningen. Det betyder dog ikke, at man ikke kan have en diskussion, om det kan gøres bedre.

Er der en uvildighed og gennemsigtighed i de miljøkonsekvensvurderinger der er foretaget? Svaret er ja. Miljøkonsekvensvurderingerne med dertilhørende baggrundsrapporter er udarbejdet af anerkendte rådgivere. Endvidere er miljøkonsekvensrapporten og baggrundsrapporter offentligt tilgængelige.

Sikrer projektet en beskyttelse af havmiljøet? Svaret er ja. Der er gennemført grundige miljøkonsekvensvurderinger af projektets påvirkninger. Endvidere er der også en såkaldt implementeringsredegørelse indeholdende en masse vilkår stillet af diverse myndigheder, som bl.a. skal være med til at sikre havmiljøet.

Det samme skal gøre sig gældende for de kommende miljøkonsekvensvurderinger af infrastrukturprojekterne i tilknytning til Lynetteholm.

Infrastrukturplanen

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 var der enighed om at gennemføre en strategisk miljøvurdering (SMV), som beskriver de samlede effekter af byudvikling og infrastruktur. Der var også enighed om, at der herefter igangsættes miljøkonsekvensvurderinger af metroforbindelse og en Østlig Ringvej.

Det er den del af Infrastrukturplanen, som Enhedslisten og Alternativet valgte at stå uden for.

Der er i aftalen afsat en reservation på 12,7 mia.kr. til infrastrukturen. Metroen og vejen er en forudsætning, hvis der skal ske en byudvikling på Lynetteholm. Men de medfinansieres også af indtægterne, hvis der sker en byudvikling af Lynetteholm.

Det er samtidig projekter der har en betydning, der rækker videre end Lynetteholm. Østlig Ringvej vil – hvis den bygges hele vejen fra Nordhavn til Kastrup – skabe forbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Øresundmotorvejen øst om Københavns centrum. Det er en rute der i

dag går via Ring 2 ind over Kongens Nytorv. Så det er en vejforbindelse der har et regionalt perspektiv for hele Hovedstadsområdet.

Hvor langt er vi så med de to projekter?

Indtil videre har der været foretaget en idéfasehøring af metro og Østlig Ringvej. Idéfasehøringen er en indledende offentlighedsfase, hvor der er mulighed for at komme med forslag til, hvad der skal undersøges i miljøkonsekvensvurderingen.

Høringsnotaterne om de to idéfasehøringer er nu offentligt tilgængelige.

Næste skridt er, at den forligskredsen skal godkende kommissorierne for miljøkonsekvensvurderingerne af metro og Østlig Ringvej. Det har høj prioritet, at de miljømæssige forhold undersøges meget grundigt. Det er vigtigt for de senere politiske beslutninger.

Metroselskabet skal stå for udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen af en ny metrolinje, og Sund & Bælt skal stå for vurderingen af en Østlig Ringvej. Begge har erfaringer med at gennemføre denne type af miljøkonsekvensvurderinger.

Når miljøkonsekvensvurderingerne er udarbejdet, vil de i overensstemmelse med reglerne blive sendt i offentlig høring. Her vil der være en mulighed for, at alle der ønsker det kan komme til orde om indholdet af miljøvurderingerne.

Når undersøgelserne er færdiggjort, vil vi have et solidt fagligt grundlag til at tage politisk stilling til, om vi ønsker at anlægge de to projekter.

Strategisk miljøvurdering

Som sagt er der allerede blevet gennemført en strategiske miljøvurdering af hele udviklingen af Østhavnen. Altså de samlede konsekvenser af byudviklingen, etableringen af en metrolinje, etableringen af en Østlig Ringvej, supplerende vejbetjening og cykelinfrastruktur.

Den strategiske miljøvurdering blev sendt i offentlig høring den 22. august sidste år. Og havde høringsfrist den 22. januar i år – altså en høringsperiode på fem måneder. Så det er ikke fordi høringen er blevet hastet igennem.

Det er vistnok første gang i danmarkshistorien at der er lavet sådan en samlet vurdering af byudvikling og infrastruktur.

Afrunding

Hvis jeg skal opsummere, så er jeg optaget af at gennemføre det er aftalt. Miljøkonsekvensvurderingerne af en ny metrolinje og Østlig Ringvej skal i sagens natur gennemføres i overensstemmelse med reglerne for miljøkonsekvensvurderinger.

Det er vigtigt, at de bliver grundige. Og det er vigtigt at Metroselskabet og Sund & Bælt er meget opmærksomme på, at offentligheden inddrages i processen.

Jeg er godt klar over, at spørgeren er imod det hele. Imod jorddepotet. Imod stormflodssikring. Imod byudvikling. Imod metroen. Og nok i særdeleshed imod den Østlige Ringvej.

Men jeg synes det kunne være godt ved en lejlighed som denne at få foldet de forskellige positive visioner lidt mere ud.

Stormflodssikringen af Hovedstaden for eksempel. Det er vi nu gået i gang med at kikke nærmere på sammen med kommunerne. Og det er bare en kæmpe opgave. Uden Lynetteholm, ville den være endnu vanskeligere.

Og den Østlige Ringvej. Den skaber blandt andet mulighed for en trafikal fredeliggørelse af det centrale København.

Og byudviklingen. Den afspejler jo at vi bliver flere og flere indbyggere i Danmark. Derfor vokser byerne. Hvis der skal være plads til alle slags borgere i byerne, så må vi bygge nyt.

Det er Lynetteholm et svar på. Det er ikke det eneste mulige svar. Men det er dog et svar på en række af de problemer, som Hovedstaden står over for.

Tak for ordet.