

10. marts 2021

Kære medlem af Transportudvalget

I Danmarks Naturfredningsforenings afdelinger langs kysten ud til Øresund er vi dybt bekymrede over projekt Lynetteholmen. Det gælder både den nye anlægslov, der er på vej, og den mangelfulde miljøvurdering, der ligger til grund for anlægsloven. Derfor anbefaler vi, at hele projekt Lynetteholmen grundigt genovervejes.

Da Lynetteholm er et projekt af historisk stort omfang, der strækker sig langt ind i fremtiden og ikke kun vil påvirke København - men samtlige kommuner langs Øresund og hele havmiljøet i Østersøen, burde projektet efter vores opfattelse underlægges ekstraordinær kontrol for at sikre miljøet, og samtlige kommuner fra Gilleleje til Stevns inddrages. I stedet lægger den nye anlægslov op til det modsatte – nemlig at man de facto fjerner beskyttelse ved at give vidtgående bemyndigelse til bygherrerne – ovenikøbet uden klagemulighed for offentligheden.

Dertil er vi dybt bekymrede over den utilstrækkelige miljøvurdering, der ligger til grund for lovforslaget – og som synes helt uden hensyntagen til Århus-konventionen, EU-direktiver samt de 17 verdensmål. Det gælder dels, at man er på vej til at kaste sig ud i et historisk stort og indgribende projekt på baggrund af en miljøvurdering, der kun gælder første fase af projektet og ikke hele projektet – og dels, at miljøvurderingen for denne første fase i sig selv er særdeles mangelfuld.

Vi ønsker med denne henvendelse at gøre opmærksom på de konkrete bekymringer, der ligger til grund for vores anbefaling om en genovervejelse af projektet:

Anlægsloven medfører, at den vidtgående bemyndigelse til By & Havn og transportministeriet de facto sætter miljølovgivningen og miljøbeskyttelsen ud af kraft

- Lovforslaget bemyndiger By & Havn til langt ud i fremtiden – uden yderligere godkendelse – at foretage ændringer og udvidelser. Der lægges op til, at By & Havn selv skal vurdere, om ændringer kan medføre miljøpåvirkning i en grad, som vil være skadelig for miljøet. Hvis dette er tilfældet, skal By & Havn anmelde ændringen til transportministeriet. Det er selvsagt ganske problematisk, at By & Havn som projektejer selv skal vurdere, hvorvidt projektet skal sættes på pause pga. en evt. godkendelse fra transportministeriet.
- Yderligere problematisk er det, at selv hvis By & Havn anmelder en potentielt miljøpåvirkende ændring til ministeriet, så foreligger der i lovforslaget ingen præcis retlig forpligtelse til, hvordan ændringen skal behandles i transportministeriet. Selvom transportministeriet i princippet skal involvere andre relevante ministerier i beslutningen, ligger beslutningskompetencen entydigt hos transportministeren.
- Dertil kommer, at beslutninger om ændringer hos By & Havn og ministeriet ikke kan påklages. Offentligheden lukkes ude, og det er efter vores opfattelse i strid med intentionerne i Århus-konventionen.

- Vidtgående bemyndigelser kan være meningsfulde i store, veldefinerede projekter med få konfliktfelter. Men Lynetteholmen er langt fra veldefineret. Der er en lang række uafklarede spørgsmål, inklusive stabilitet af kystlinje, klimasikring, påvirkning af miljø og Natura 2000 for slet ikke at tale om påvirkningen af havmiljøet i både Øresund og Østersøen. Den lange projekthorisont på +50 år gør rammerne i lovforslaget alt for problematiske. To instanser - By & Havn og transportministeriet - får i princippet *carte blanche* til et gigantprojekt, hvor der ikke føres ekstern kontrol med miljøpåvirkninger, og hvor offentligheden ikke kan gøre indsigelser. Dertil vil byggeriet komme i karambolage med de svensk-danske bestræbelser på at gøre Øresund til internationalt marint beskyttelsesområde – samt med fremtidens implementering af EU's Vandrammedirektiver og Havstrategidirektiver.

Vi mener i Danmarks Naturfredningsforening derfor grundlæggende ikke, at det nuværende lovforslag kan bære Lynetteholmen – og anbefaler på denne baggrund, at hele projektet grundigt genovervejes.

Den foreliggende miljøvurdering er utilstrækkelig, mangelfuld og ensidig og ifølge DN i strid med EU-direktivet om miljøvurdering

Mens ovennævnte er et grundlæggende problem for retsprincippet ift. miljøbeskyttelse, mener vi desuden, at den miljøvurdering, der er foretaget som udgangspunkt for lovforslaget, er utilstrækkelig, mangelfuld og ensidig. Det mener vi på baggrund af følgende årsager:

- For det første er der kun foretaget miljøvurdering af første fase i projektet (jordopfyldning) og ikke af hele projektet. Det er således kun en delvis vurdering, der ligger til grund, når første etape af Lynetteholmen skal vedtages. Det mener vi er i strid med intentionerne i EU-direktivet om miljøvurdering, hvor 'Best Available Techniques' (BAT) kræves. Her er formålet, at man skal kende de sandsynlige påvirkninger af miljøet så godt som overhovedet muligt på et helt projekt inden projektstart for at undgå en proces, hvor man vedtager del for del.
- For det andet er vi af den opfattelse, at den foreliggende miljøvurdering for denne første fase i projektet i sig selv er utilstrækkelig. Rapporten gør ikke fyldestgørende rede for mulige alternative løsninger. Desuden underbelyser og bagatelliserer rapporten de potentielle konsekvenser af bl.a.;
 - blokeringen af Kongedybet for vandgennemstrømning og de heraf afledte negative påvirkninger af havmiljøet i såvel Øresund som Østersøen
 - byggeriets sedimentsprednings negative påvirkning på ålegræsområder, som er af væsentlig betydning for miljøet i Øresund
 - den formindskede vandgennemstrømnings påvirkning af Natura 2000-områder ved Saltholm, Falsterbo og Stevns Rev og på den kritisk truede bestand af Østersø marsvin.
- For det tredje er rapporten helt blottet for de miljømæssige og økonomiske påvirkninger, Lynetteholmen vil have på kommunerne fra Gilleleje til Stevns og på den svenske side af Øresund, inklusive;

- flytningen af Renseanlægget Lynetten til en ny kunstig ø ved Avedøre Holme og omlægning og forlængelse af spildevandsrør i den forbindelse
- vandkvaliteten ved strande og kyster langs Øresund og Østersøen
- den forventede fordobling af trafikken på Lyngby motorvejen.

Vi frygter, at miljøet i Øresund og Østersøen overlades til en ukendt skæbne, hvis man på baggrund af den vurdering der foreligger nu, vedtager anlægsloven. Såvel Lynetteholmen - som alle fremtidige projekter - bør altid have en fuldkommen og dybdegående vurdering af hele projektets samlede konsekvenser – inklusive de konsekvenser projektet vil have på samtlige omkringliggende kommuner. Det vil være dybt bekymrende, hvis et historisk stort indgreb i Øresund vedtages på et delvist og utilstrækkeligt miljøgrundlag – og i strid med adskillige direktiver, konventioner og klimamål.

Ifølge DN vil miljøet og de omkringliggende kommuner betale en uforholdsmæssig stor pris for Københavns specielle ønske om byudvikling i form af en ny, stor ø. Det er derfor vores klare opfordring, at beslutningen om Lynetteholm grundigt genovervejes.

Et overordnet, uafhængigt ekspertorgan med ansvar for de danske have er nødvendigt

I skrivende stund er der - ud over Lynetteholmen - bl.a. også ansøgt om at lave en vej-tunnel i Øresund fra Helsingør til Helsingborg og om en omfattende råstofindvinding fra Juelsgrund i Køge Bugt – begge projekter, der ligesom Lynetteholmen vil kunne forventes at have væsentlig påvirkning på havmiljøet i Øresund og Østersøen. Det siger sig selv, at de kumulative effekter af alle projekter, der påvirker vores have, kan ende med at få konsekvenser, der er langt større end effekterne af hvert af projekterne alene.

Hvis vi i Danmark ønsker at støtte op om de svensk-danske bestræbelser på at gøre Øresund til internationalt marint beskyttelsesområde, er vi nødsaget til at se på vores have som én samlet enhed og ikke som enkeltstående uafhængige enheder - og derfor til ikke kun at kigge på miljøvurderingen af de enkelte projekter hver for sig, men at indregne effekterne af alle foreslåede projekter i ét og samme regnestykke.

Derfor anbefaler DN afdelingerne langs Øresund, at der oprettes et overordnet, uafhængigt hav-ekspertorgan, der har et helhedssyn på Øresund og Østersøen som et sammenhængende havområde, og som har overblik over - og forholder sig til - den kumulative miljømæssige effekt af samtlige større projekter, der ønskes gennemført i havområdet.

Med venlig hilsen

Lea Gram Jacobi
Ansvarlig bestyrelsesmedlem DN Gentofte
Gentofte@dn.dk
Tlf.: 2565 5351

Michael Løvendal Kruse
Formand DN Stevns
Stevns@dn.dk
Tlf.: 3154 0601

Linda Bruhn Jørgensen

Formand DN Gribskov

Helle Øelund

Formand DN Helsingør

Jens Søndergaard

Formand DN Fredensborg

Bo Madsen

Formand DN Hørsholm

Michael Olesen

Formand DN-Rudersdal

Hans Nielsen

Formand for DN Lyngby-Taarbæk

Ulrik Reeh

Formand DN Gentofte

Ole Damsgaard

Næstformand DN København

Bent Larsen

Formand DN Amager

Niels Hartung Nielsen

Formand DN Frederiksberg

Søren Jønsson

Formand DN Hvidovre

Anne von Huth

Formand DN Brøndby

Johnny Petersen

Formand DN Vallensbæk Ishøj

Lars Bjarne Nielsen

Formand DN Greve

Jens Garde

Formand DN Solrød

Birgit Mindegaard

Formand DN Køge

Poul Evald Hansen

Formand DN Albertslund

Carsten Juel

Formand for DN Furesø

Knud Anker Iversen

Formand for DN-Høje-Taastrup

Jann Larsen

Formand for DN Rødovre