



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

21. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 220 – forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF).

Spørgsmål nr. 41:

Er det almindelig praksis og et bredt anerkendt virkemiddel at henvise til, at klimaforandringerne vil ophæve den negative effekt af påvirkning af vandgennemstrømningen på grund af stigende vandstand? Har regeringen kendskab til at forventede konsekvenser af forureningen med klimagasser er brugt andre steder i Danmark eller i EU i forbindelse med miljø- og konsekvensvurderinger af projekter, herunder projekter der berører Vandrammedirektivet, Havstrategidirektivet og Habitatdirektivet?

Svar:

Jeg har indhentet nedenstående udtalelse fra Trafikstyrelsen, som er miljømyndighed for etablering af Lynetteholm. Jeg henholder mig til Trafikstyrelsens udtalelse.

”Trafikstyrelsen opfatter begrebet ’virkemiddel’ i denne sammenhæng som en mitigerende foranstaltning; forstået som et aktivt tiltag der afværger en effekt. Spørgsmålet om hvorvidt generelle vandspejlsstigninger som følge af klimaforandringerne kan anvendes som mitigerende foranstaltning, har været drøftet med svenske myndigheder som en del af Espoo-processen.

I den sammenhæng har DHI udarbejdet supplerende materiale hvor det fremgår, at:

SMHI angiver i deres høringsvar, at de er enige i, at en blokerings-effekt på 0,25 % isoleret set er acceptabelt. De udtrykker dog bekymringer om, at der kan være andre projekter (broer, vindmølleparker og rørledninger), som vil kunne bidrage til en mere effekt. Der er pt. ingen broprojekter i Øresundsregionen, som vil bi-



drage til en blokeringseffekt. Rørledninger vil typisk være nedgravet og dermed heller ikke bidrage til en blokering. HOFOR har planer om at etablere en vindmøllepark på Nordre Flint med en kapacitet på 160 MW, svarende til 16 vindmøller a 10 MW. Den blokerende effekt fra vindmølleparken (hvis opført) må vurderes at være marginal og ikke give anledning til en revurdering af blokerings-estimerne. Endelig vil havspejlsstigninger i de kommende årtier foranledige at ledningsevnen for transport af vand og salt igennem Øresund øges og dermed relativt hurtigt udligne den beregnede blokeringseffekt.

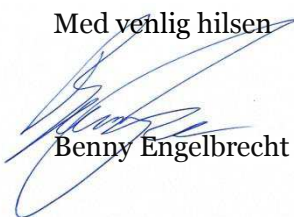
DHI anser ligeledes påvirkningen som acceptabel, idet den estimerede blokering af Lynetteholm er mindre end den tilladte største usikkerhed i Øresunds beregningerne – og der er ikke observeret miljøkonsekvensen efter 20 år med Øresundsbroen.

DHI har i forbindelse med en gennemgang af deres dokument oplyst, at havspejlsstigningerne ikke skal ses som en mitigerende foranstaltning, men som et eksempel på hvordan vandgennemstrømningen kan påvirkes. Herunder at ændrede forhold som fx havspejlstigninger vil påvirke ledningsevnen for transport af vand og salt gennem Øresund.

Trafikstyrelsen noterer sig, at sammenstillingen med forventede havspejlsstigninger således ikke er anvendt af DHI som en mitigerende foranstaltning i forhold til projektet. Sammenstillingen er vurderet relevant som en perspektivering og illustration ift. et modelberegnet resultat, der nok giver et entydigt svar, men som kan være vanskeligt at forstå i substansen, hvis det ikke sættes forhold til noget andet.

Trafikstyrelsen har ikke viden om hvorvidt, klimaforandringernes effekter er brugt som virkemiddel i forbindelse med projekter andre steder i Danmark eller i EU i forbindelse med miljø- og konsekvensvurderinger, herunder af projekter der berører Vandrammedirektivet, Havstrategidirektivet eller Habitatdirektivet”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht