



Transportministeriet

Transportministeren

Jacob Steen Møller

jacob.steen.moller@gmail.com

27. maj 2021
2021-3760

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Jacob Steen Møller

Tak for din henvendelse den 19. maj 2021 om hydraulik og kystteknik i forbindelse med Lynetteholm.

Jeg har forelagt din henvendelse for By & Havn, som oplyser nedenstående med bidrag fra deres rådgiver DHI. I Espoo-sammenhæng er der i øvrigt en dialog mellem danske og svenske myndigheder om påvirkningerne:

”By & Havn har til de hydrauliske beregninger og modelleringer indhentet bistand fra DHI (tidligere Dansk Hydraulisk Institut). DHI er specialister i bl.a. vandmiljø med afsæt i omfattende danske og internationale forskningsviden. DHI er godkendt som teknologisk serviceinstitut (GTS) af Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser.

DHI bemærker over for den rejste kritik, at det ikke i projektoplægget har været krav om kompensationsafgravning og etablering af en nulløsning. Projektet har en blokerende effekt, som er estimeret og åbent lagt frem.

Betydningen af havspejlsstigninger er inkluderet i en analyse for at tydeliggøre, at effekten af Lynetteholm er lille i forhold til de forandringer, som selv mindre havspejlsstigninger vil medføre. Det er ikke ment som en mitigerende foranstaltning, men har udelukkende til formål at sætte påvirkningen af Lynetteholm i perspektiv. Det bliver derfor anvendt som et argument for, at påvirkningen er lille og acceptabel.

Kompensationsafgravning vil skulle udføres på et sted, hvor det giver størst mulig effekt, dvs. i området i nærheden af Drogdænsklen, som er beliggende væk fra Lynetteholm. Et krav om kompensationsafgravning vil derfor introducere et nyt påvirkningsområde. Strømmen er stærk i området ved Drogdænsklen og kompensationsafgravning vil derfor resultere i relativ stor spredning af sedimentspild.



I en vurdering af en påvirkning/ændring er det altid relevant at se på, hvor meget ændringen udgør i forhold til de naturligt forekommende variationer. Det fortæller noget om, hvorvidt påvirkningen forbliver inden for den naturlige variation, som miljøet kender, eller om miljøet presses ud i nyt ekstrem.

Tages der udgangspunkt i nedenstående tabel fra Frontiers | Major Baltic Inflow Statistics – Revised | Marine Science (frontiersin.org), må år 2018 anses som værende repræsentativ, da den ifølge det modellerede indeholder en indstrømningshændelse i september 2018 med en tilførsel af næsten 1 GT salt og i december en hændelse, hvor der tilføres 0,7 GT salt gennem Øresund. Er indstrømningen fordelt med 2/3 gennem Storebælt og 1/3 gennem Øresund, finder man, at de to hændelser er i den mere signifikante ende.

Period	1896 – 1935			1936 – 1975			1976 – 2015		
	FM96	DS5	DS1	FM96	DS5	DS1	FM96	DS5	DS1
0-1 Gt	10	8	29	16	14	58	2	8	54
1-2 Gt	16	16	31	21	23	31	5	21	33
2-3 Gt	10	10	10	7	8	6	2	3	3
3-4 Gt	3	0	0	0	0	0	2	3	3
4-5 Gt	0	2	2	0	1	1	0	1	1
5-6 Gt	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Total	40	36	72	45	44	96	11	36	94

Kystlandskabet udformes med en række ”hardpoints” og ralstrande for at kunne imødegå det bølge- og strømklime, som opstår langs den østlige perimenter. Der etableres kun konkavt formede sandstrande i de mindre bugter, hvor etableringen af hardpoints sikrer, at sandet vil kunne fastholdes inden for hardpoints.

Det vil helt sikkert give god mening at lave en detailprojektering af de elementer i kystlandskabet, som er opbygget af materiale, der vil kunne indgå i den litorale transport og dermed potentielt eroderes væk. Detailprojekteringen handler dog mere om, hvordan sandet bør lægges ud i laguneområdet (profil og orientering som sikrer stabilitet).”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht