

Talemanuskript til brug for samråd om Lynette (Espoo og VVM)

Samrådsspørgsmål A:

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT) og Rasmus Vestergaard Madsen (EL).

Første led af spørgsmål A.

Vil ministeren på baggrund af høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholm fra Lensstyrelsen i Skåne redegøre for de miljømæssige konsekvenser for Østersøen, hvis Lynetteholm anlægges?

Tak for spørgsmålet, som indeholder to elementer. Jeg begynder med spørgsmålet om miljømæssige konsekvenser for Østersøen, hvis Lynetteholm anlægges.

Som vi alle er bekendt med, har svenske myndigheder, herunder også Lensstyrelsen i Skåne, fremsendt høringssvar som led i Espoo-processen. Her rejser svenskerne bekymringer over de miljømæssige påvirkninger af projektet på svensk side.

I Lynetteholm-sagen håndteres Espoo-processen i fællesskab af Miljøstyrelsen, som er Danmarks Espoo-kontaktpunkt, og af Trafikstyrelsen som koordinerende miljømyndighed på projektet.

De to styrelser har her i foråret indgået i samråd med de svenske myndigheder om de rejste bekymringer. Hverken Transportministeriets departement eller jeg som transportminister har deltaget i Espoo-samrådsmøderne med svenskerne, da det er en proces, der håndteres mellem myndighederne.

Men jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen sammenfattende vurderer, at Espoo-processen er i god fremdrift, og at det giver god mening at fortsætte dialogen. Styrelsen oplyser, at der er afholdt tre møder med de svenske miljømyndigheder, og By & Havn og deres rådgivere har givet fyldestgørende svar på mange af de miljøproblemstillinger, som er rejst fra svensk side, og der er aftalt et 4. samråd, hvor de udestående spørgsmål fortsat drøftes.

By & Havn og deres miljørådgivere har som nævnt også deltaget i processen, eftersom de har haft ansvaret for udarbejdelse af de miljøvurderinger, som ligger til grund for projektet og dermed anlægsloven. Jeg har på baggrund af samrådsspørgsmålet bedt By & Havn om at redegøre for de miljømæssige påvirkninger af Østersøen, hvis anlægsloven vedtages.

By & Havn har oplyst mig, at de svenske myndigheder, herunder Länsstyrelsen i Skåne, i deres høringsvar særligt har rettet bemærkninger til to emner vedr. påvirkningen af Østersøen og svensk farvand:

- 1) Vandgennemstrømning i Øresund og Lynetteholms blokerende effekt.
- 2) Klapning af opgravet havbundsmateriale i Køge Bugt

Ad. 1) Vandgennemstrømningen i Øresund og Lynetteholms blokerende effekt

For så vidt angår vandgennemstrømning i Øresund viser miljøkonsekvensvurderingen, at Lynetteholms etablering i Kongedybet vest for Middelgrunden på kort sigt medfører en lille påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund og dermed også af transporten af salt til Østersøen, hvilket kan påvirke det marine dyre- og planteliv.

Det er i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm vurderet, at Lynetteholms lille blokering af gennemstrømningen i Øresund har en ubetydelig miljøpåvirkning.

Beregningerne viser således en blokeringseffekt på op til 0,25 pct.

Det er ligeledes beregnet, at Lynetteholms effekt på vandgennemstrømningen vil blive udlignet på længere sigt af havvandsstigningen som følge af klimaændringerne. Efter 10 år kan havvandet forventes at være steget med 2 cm, hvilket er nok til at udligne Lynetteholms blokerende effekt.

Länsstyrelsen i Skåne har meddelt, at de som udgangspunkt ikke mener Lynetteholm må have en blokerende effekt overhovedet, altså at der skal være en nul-løsning som ved Øresundsbroen. De mener endvidere, at det ikke er rimeligt at modregne effekterne af den klimarelateret havvandsstigning.

Ved anlæg af Øresundsbroen var der krav om en såkaldt nulløsning, dvs. at Øresundsbroen og den kunstigt anlagte ø Peberholm ikke måtte påvirke gennemstrømningen overhovedet. Øresundsbroen er placeret på det smalleste sted i Øresund, hvilket betyder at dens påvirkning er væsentligt mere afgørende for gennemstrømningen i Øresund end Lynetteholm, der er placeret inde ved kysten i et område, der er væsentligt bredere.

Miljøkonsekvensrapporten har i vurderingen af gennemstrømningen i Øresund indregnet de nyeste scenarier for havvandsstigning fra FN's klimapanel. Det er et forhold, der

bør indgå i vurderingerne, når der kigges på udviklingen over mange år.

Et af de primære mål med etablering af halvøen Lynetteholm, er behovet for klimasikring af København.

I forhold til påvirkning af Østersøens dyre- og planteliv viser beregningerne, at saltgennemstrømningen fra Øresund til Østersøen blokeres med ca. 0,23 pct. Miljøvurderingen er, at denne lille ændring ikke påvirker dyre- og plantelivet i Østersøen, og blokeringen af salttransporten på sigt vil blive udlignet af de klimarelaterede havvandsstigninger.

Havmiljøet i Øresund og Østersøen er generelt præget af skiftende temperatur, indhold af ilt og salt hen over året. Den tilstedeværende flora og fauna er således tilvænnet forhold med skiftende temperatur, salt- og iltindhold.

Det er derfor vurderingen, at de afledte effekter af Lynetteholms lille blokering af Øresund ikke påvirker de tilstedeværende arter af bundvegetation og bundfauna.

By & Havns vurderer således, at Lynetteholms påvirkning på gennemstrømningen af Øresund på kort og på lang sigt ikke vil have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da den ligger inden

for den almindelige variation over årene. Denne konklusion beror ikke på havvandsstigningerne. Oplysningen om at ændringen af gennemstrømningen i Øresund vil blive ophævet af havspejlsstigninger inden for en kortere årrække er kun medtaget for at perspektivere problemstillingen.

Jeg kan supplere By & Havns redegørelse for vandgennemstrømning m.v. med Trafikstyrelsens tilbagemelding om samme emne fra Espoo-samrådsprocessen. Trafikstyrelsen oplyser, at Dansk Hydraulisk Institut (DHI), som er rådgiver for By & Havn, har redegjort for spørgsmålet om ændring af vandgennemstrømning og saltudveksling mellem Øresund og Østersøen på tilfredsstillende vis, og det er tilkendegivet fra svensk side, at de anerkender DHI's faglige argumenter. Der udestår kun et svensk ønske om en ekstern 3.-parts evaluering af modelberegningerne, som det vil være muligt at imødekomme i forlængelse af Espoo-processen.

Ad. 2) Klapning af havbundsmateriale i Køge Bugt

For så vidt angår klapning, som svenskerne også har fokus på, skal der i forbindelse med etableringen af Lynetteholm ad to omgange opgraves blødt havbundsmateriale (såkaldt gytje). Herudover skal sejlrenden syd for Middelgrunden ("Svælget")

uddybes. Det opgravede materiale skal genplaceres uden for Lynetteholm.

Den opgravede havbund består både af forurenede og rene materialer. De forurenede materialer, typisk gytjelag, ligger øverst og skal deponeres i Lynettedepotet. De rene materialer skal klappes på to klappladser i Køge Bugt ved Østersøen. Mængden der skal klappes er i alt ca. 2,5 mio. kubikmeter. Heraf er ca. 0,2 mio. kubikmeter lettere forurenede materialer.

Ved klappingen af havbundsmateriale, vil en del af materialet (sedimentet) aflejres uden for klappladserne, og indhold af forurenende stoffer, næringsstoffer og ilt-forbrugende stoffer spredes og aflejres i det omgivende miljø. Det er vurderet, at spredningen af sediment uden for klappladserne har et så begrænset omfang, at dets miljøpåvirkning er lille. Påvirkningen af vandkvaliteten, dvs. overholdelse af miljøkvalitetskrav for havområdet, er også vurderet som lille.

Beregninger har vist, at klappingen kan betyde, at en lille del af sedimentet kan spredes til svensk farvand. Det er særligt gældende ved sjældne tilfælde af nordgående strøm.

Länsstyrelsen i Skåne har meddelt, at de er bekymret for påvirkningen af svensk farvand med sedimenter og

miljøfremmede forurenende stoffer, og at det vil påvirke miljøet i svenske områder negativt.

Det er i miljøkonsekvensvurderingerne vist, at påvirkningen af svenske Natura 2000 områder kun vil blive påvirket i ubetydelig grad som følge af klapningen.

Som en følge af Espoo-processen og dialogen med de svenske myndigheder, har By & Havn foreslået, at der etableres et særligt prognose- og overvågningsprogram, der skal forhindre klapning af materialer, når strømretningen i sjældne tilfælde kan medføre spredning af sediment til svensk farvand. Ligeledes skal programmet med opsætning af målestationer monitorere påvirkningen. Der etableres ligeledes en kommission, der skal følge udviklingen af sedimentspredning.

Forslaget om oprettelsen af et prognose- og monitoringsprogram, som svenskerne inviteres til at deltage i, er fastlagt i implementeringsredegørelsen.

Jeg kan supplere By & Havns redegørelse for klapning med en tilbagemelding fra Trafikstyrelsen om samme emne fra Espoo-samrådsprocessen. Styrelsen oplyser, der - i forhold til at undgå miljøeffekter af de udpegede klappladser i svensk farvand - er peget på konkrete løsninger til overvågning af

sedimentspredningen i forbindelse med klapning, samt en procedure for at undgå klapning, når der er risiko for spredning ind i svensk farvand. De svenske myndigheder er tilbuddt at kunne indgå i en overvågningsgruppe, som skal sikre at klapning ikke får miljøkonsekvenser i svensk farvand. Det er endnu ikke afklaret, om disse tiltag er tilstrækkelige til, at de svenske myndigheder kan acceptere placeringen af de to klappladser tæt på grænsen ind til Sverige.

Andet led af spørgsmål A.

Og vil ministeren ligeledes redegøre for, hvorfor de øvrige lande omkring Østersøen ikke er blevet hørt i forhold til Espoo-konventionens forpligtelser om grænseoverskridende miljøproblemer?

I forhold til den anden del af samrådsspørgsmål A om manglende Espoo-høringer skal jeg, som tidligere nævnt, gøre opmærksom på, at Espoo-processen håndteres af Miljøstyrelsen som Danmarks Espoo-kontaktpunkt og af Trafikstyrelsen som koordinerende miljømyndighed i Lynetteholm-projektet.

Hverken jeg som transportminister eller Transportministeriets departement har deltaget i Espoo-processen.

Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen om en udtalelse om processen for gennemførte Espoo-høringer. De to styrelser oplyser:

”Hvorvidt et projekt eller en plan kan medføre en grænseoverskridende miljøpåvirkning, og der af den årsag skal gennemføres en notificering af berørte lande i henhold til ESPOO-konventionen, vil bero på en faglig vurdering og besluttes af den ansvarlige miljøvurderingsmyndighed.

Myndighedskompetencen for miljøvurdering af Lynetteholm var delt mellem Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (i det følgende Trafikstyrelsen) i perioden fra modtagelsen af ansøgning om miljøvurdering i august 2019 og frem til den 3. juli 2020, hvor Miljøministeren overdrog den samlede myndighedskompetence til Trafikstyrelsen. Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen har både før og efter overdragelse af myndighedskompetencen haft et tæt samarbejde i miljøvurderingsprocessen.

I forbindelse med modtagelse af ansøgningen om miljøvurdering deltog Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen den 11. september 2019 i et møde med bygherren By & Havn.

På mødet oplyste Miljøstyrelsen, at andre lande skulle notificeres, jf. ESPOO-konventionen, såfremt potentielt grænseoverskridende påvirkninger blev identificeret.

Miljøstyrelsen oplyste, at styrelsen ville notificere Sverige og også overvejede at notificere andre lande. Det gav anledning til, at det ved mødet blev fremført, at det virkede helt usandsynligt, at der kunne være grænseoverskridende påvirkninger i Tyskland og Polen ved etablering af en ø ved København.

Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen besluttede på den baggrund at afvente indholdet af de kommende miljøundersøgelser med henblik på at afklare, om projektet om Lynetteholm kunne forventes at medføre grænseoverskridende miljøpåvirkninger for andre lande, således at der også skulle gennemføres notificering i henhold til ESPOO-konventionen af disse lande.

Sverige blev efterfølgende den 4. oktober 2019 notificeret og hørt i henhold til ESPOO-konventionen i forbindelse med 1. offentlighedsfase i miljøvurderingsprocessen.

Miljøministeren overdrog den 3. juli 2020 den samlede myndighedskompetence for miljøvurderingsprocessen til Trafikstyrelsen. Det skete umiddelbart før en udtalelse til

afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold blev sendt til By & Havn og offentliggjort. De foreløbige undersøgelser, som forelå ved overdragelse af myndighedskompetencen, viste ingen risiko for grænseoverskridende påvirkninger i andre lande.

På møde den 7. september 2020 mellem Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen blev det på ny drøftet, at det på et tidligere tidspunkt var besluttet at afvente miljøundersøgelserne og vurderingen af risikoen for grænseoverskridende påvirkninger i Tyskland og Polen, før det besluttes om disse lande skal inddrages. Der forelå heller ikke på dette tidspunkt dokumentation for risiko for grænseoverskridende miljøpåvirkninger.

Det har gennem forløbet været miljøvurderingsmyndighedens umiddelbare vurdering, at Lynetteholm-projektet ikke har grænseoverskridende miljøkonsekvenser. Grundet placeringen i Øresund og den deraf følgende nærhed til Sverige er det derimod udtryk for godt naboskab, når der gennemføres et ESPOO-samråd med svenske miljømyndigheder. Dette blev særligt aktualiseret, da placeringen af klappladserne i Køge Bugt blev fastlagt og miljøundersøgt i oktober – december 2020.

Det er den ansvarlige miljømyndigheds vurdering af den gennemførte miljøvurdering, at den dokumenterer, at projektet ikke har grænseoverskridende miljøkonsekvenser, når der ses bort fra risikoen for sedimentspredning ind i svensk farvand i forbindelse med klapning på tidspunkter med ugunstige strømforhold. Hertil skal bemærkes, at ESPOO-samrådet med Sverige har ført til, at By & Havn har lagt op til, at svenske myndigheder kan deltage i en overvågning af sedimentspredningen, og at klapning kan undlades under ugunstige strømforhold. Den gennemførte miljøvurdering underbygger endvidere, at der ikke er risiko for grænseoverskridende miljøpåvirkning af Tyskland, Polen eller de baltiske lande. Det kan desuden oplyses at Polen og Litauen hhv. 10. og 13. maj 2021 har henvendt sig til Miljøstyrelsen med anmodning om at blive orienteret om projektet.”

Jeg kan supplerende til denne udtalelse fra de to danske styrelser oplyse, som det sikkert er udvalget bekendt, at Finland også har henvendt sig om projektet.

Jeg forstår, at Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen i dag har sendt et brev til samtlige Østersølande med en beskrivelse af projektet. Endvidere redegøres der i brevet for, at projektet ikke har været notificeret i alle Østersølandene, da det er

vurderingen, at der ikke er risiko for grænseoverskridende miljøpåvirkninger.