



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

19. april 2023  
2023-1611

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 21. marts 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gottlieb (EL).

#### **Spørgsmål nr. 135:**

Med etableringen af perimeteren/diget, der afgrænser anlægsfase 1 for Lynetteholmen, er sejlrenden Kongedybet nu mere eller mindre blevet spærret. Ministeren bedes i den forbindelse svare på følgende spørgsmål:

- Hvor mange procent er vandgennemstrømningen via Kongeløbet hermed reduceret?
- Er ministeren enig i, at diget betyder, at der sker en opstemning af vand, når strømmen kommer nordfra, hvilket alt andet lige får vandstanden i Københavns havn til at stige? Og i givet fald med hvor meget?
- Er diget højere eller lavere end kajkanten i Københavns havn? Og i givet fald hvor meget?
- Er der gennemført en beregning af, hvor meget vandstanden i Københavns havn vil stige yderligere pga. diget, såfremt vi i årene fremover - indtil en sluseport er på plads - får en ny Bodilstorm som i 2015? Og i givet fald er denne beregning offentliggjort?
- Hvis ikke der er gennemført en beregning, vil ministeren så foranledige at en sådan gennemføres og offentliggøres?
- Hvilke danske myndigheder har været involveret i beregninger og analyser af effekten af etableringen af diget på vandgennemstrømning og på risikoen for øget stormflod i Københavns havn som følge af diget?
- Kan disse myndigheder drages til ansvar, såfremt analyser af effekter af diget viser sig at være utilstrækkelige eller forkerte? Og i benægtende tilfælde, hvem kan så holdes ansvarlig?



**Svar:**

I overensstemmelse med opbygningen af spørgsmålet har jeg opdelt min besvarelse i 7 enkeltdele.

*Vandgennemstrømning via Kongeløbet*

By & Havn har ikke fået gennemført særskilte beregninger for blokerings-effekten af Lynetteholms fase 1, men af Lynetteholms samlede blokerende effekt. I miljøkonsekvensrapporten er det beregnet, at Lynetteholm samlet reducerer den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund svarende til en blokeringsfaktor på op til 0,25 procent. Dette vurderes til at have "ingen" eller "ubetydelig" effekt i forhold til vandgennemstrømningen til Østersøen.

*Opstemning af vand*

Der henvises til den daværende transportministers besvarelse fra 20. januar 2022 af spørgsmål nr. 5 til beslutningsforslag B 25 (samlingen 21/22), hvor denne - på baggrund af en indhentet udtalelse fra Udviklingselskabet By & Havn I/S - bl.a. oplyste:

*"Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og af baggrundsrapport om hydrologi s. 150, vil Lynetteholm bidrage til en marginal opstuvning af vand ved visse former for stormflod i havneløbet på op til 2-2,5 cm, mens der langs Lynetteholms østlige perimenter i Øresund vil ske en sænkning af den maksimale vandstand på op til 3 cm. Det ville i nogle tilfælde have kunne betyde en forskel under en situation som ved stormen Bodil i 2013, hvor der blev målt op til 168 cm højvande. Men det afhænger af mange forhold såsom en storms udvikling og tilhørende vindretninger og dermed også bølgepåvirkning mv., som udfolder sig lidt anderledes med anlæg af Lynetteholm.*

*Med Lynetteholm skal der ikke anlægges et højt dige fra Refshaleøen til Kronløbet, der givetvis også ville have haft en marginal, lokal påvirkning på vandstanden ved visse former for stormflod."*

Jeg vedlægger en kopi af den omtalte besvarelse.

*Digets og kajkantens højde*

Højden på perimeterdæmningen er 2,5 meter over dagligt vande. Kajkanten i Københavns Havn er normalvis ca. 2 meter over dagligt vande.



Lynetteholms østlige del vil blive etableret som et kystlandskab. Om kystlandskabets betydning for koten kan jeg henvise til den daværende transportministers besvarelse fra 27. maj 2021 af spørgsmål nr. 150 i forbindelse med behandlingen af anlægsloven for Lynetteholm, hvor denne - på baggrund af en indhentet udtalelse fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S - bl.a. oplyste:

*”Udformningen af Lynetteholms kanter ud mod vandet vil spille en afgørende rolle i klima- og stormflodssikringen og for nærheden til vandet.*

*Traditionelle, lodrette kajkanter, som vi kender dem fra de industrielle kajlanlæg i Københavns Havn, er reflekterende kanter, der kræver en høj kronekote, samtidig med at de skaber urolige vandrum og stor afstand til vandet.*

*Absorberende kanter, som strande og flade kyststrækninger, trækker energien ud af bølgerne og kan således etableres med en lavere kronekote. De absorberende kanter tilbyder desuden en anden rekreativ brug og lader byens borgere komme tæt på vandet.*

*Langs Lynetteholms østlige kant etableres der derfor et grønt kystlandskab, hvor forskellige typer kyststrækninger sammen med det bagvedliggende landskab vil fungere som klimasikring for den nye halvø og København.*

*Kystlandskabets design og klimasikringskote er dimensioneret efter at kunne modstå en såkaldt 1.000 års stormflodshændelse i år 2070. Her varierer sikringskoten mellem 2,5 meter til 3,5 meter. Hvis kystlandskabet skal sikre Lynetteholm mod stormflodshændelser i år 2200, kan det gøres ved at hæve landskabet lokalt. Derved vil det hævede terræn indgå i en landskabelig bearbejdning og i sammenhæng med det eksisterende kystlandskab. Kystlandskabet har i projektforslaget varierende bredder med 85 meter på det smalleste sted og 350 meter på det bredeste.*

*En stormflodssikring langs Lynetteholm med en lodret spuns vil til sammenligning skulle have en højde på 4,3 meter for at sikre mod en 1.000 års stormflodshændelse i år 2070. For at sikre mod en 1.000 års hændelse i år 2200 vil klimasikringskoten skulle hæves yderligere, eller der skal bygges et dige foran.”*

Jeg vedlægger en kopi af den omtalte besvarelse.

Vandstanden i Københavns Havn



Der henvises til det ovenfor anførte.

*Gennemførelse af nye beregninger*

Der henvises til det ovenfor anførte.

*Involvering i beregninger*

By & Havn har i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen anvendt Rambøll og DHI som rådgivere.

Trafikstyrelsen var ansvarlig miljømyndighed i forbindelse med behandlingen af miljøkonsekvensvurderingen.

*Ansvar*

Vedrørende den sidste del af spørgsmålet, som går på, om myndigheder kan drages til ansvar, og i benægtende tilfælde, hvem der så kan holdes ansvarlig, så er det uklart, om der med ansvar tænkes på et erstatningsansvar.

Jeg kan generelt oplyse, at offentlige myndigheder i lighed med private kan blive erstatningsansvarlige for fejl efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

En myndighed kan blive pålagt af domstolene at betale erstatning, hvis de almindelige erstatningsbetingelser er opfyldt. Dette forudsætter blandt andet, at myndigheden har handlet ansvarspådragende, og der er en direkte årsagssammenhæng mellem den offentlige myndigheds overtrædelse og den berørte borger eller virksomheds dokumenterede tab.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen