

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål B om Lynetteholm d. 18. april 2023

Samrådsspørgsmål B

Hvordan vil ministeren forholde sig til, at to uafhængige ekspertgrupper - den ene nedsat af By & Havn - har anbefalet, at Københavns kommende kunstige halvø, Lynetteholm, enten flyttes eller gøres mindre, så den rykker helt ud af det strømmende vand i sejlrenden Kongedybet, hvorved en såkaldt prop-effekt i Østersøen kan undgås, jf. artiklen ”Ekspertter råder By & Havn til at rykke Lynetteholm ud af Kongedybet i Øresund”, Ing.dk, 1. marts 2023?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gottlieb (EL).

Tale

Tak for spørgsmålet.

Jeg vil gerne lægge ud med at gennemgå, hvad de gennemførte miljøundersøgelser siger om Lynetteholms blokerende effekt.

Forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm udarbejdede Rambøll en miljøkonsekvensrapport, som vurderede miljøpåvirkningerne ved at anlægge Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapporten behandler også den blokerende effekt.

Til grund for denne vurdering ligger en baggrundsrapport på 434 sider med hydrauliske undersøgelser. Denne baggrundsrapport er udarbejdet af Dansk Hydraulisk Institut - DHI.

Begge dele kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside og var i øvrigt også offentligt tilgængeligt forud for vedtagelsen af anlægsloven.

I miljøkonsekvensrapporten er den blokerende effekt behandlet i kapitel 10. I rapporten står der på side 209, at samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund reduceret 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. Altså ”ingen” eller ”ubetydelig” effekt.

At en blokeringsfaktor på 0,25 procent i Øresund vil have en ubetydelig effekt på Østersøen, det svarer til tidligere erfaringer og beregninger, blandt andet udført i forbindelse med Femernforbindelsen. Det var nemlig i første omgang planen at anlægge Femernforbindelsen som en bro. Ved vurderingen af denne broløsning blev det beregnet, at broen ville medføre en reduktion i vandudvekslingen over den såkaldte Darss-tærskel i Femern Bælt med 0,5 procent. Herefter blev der udført en udvidet analyse af denne reduktions langsigtede påvirkning på balancerne i Østersøen. Der blev faktisk udført to uafhængige analyser. Den ene blev udført af DHI og den anden af det tyske forskningsinstitut IOW. Disse to analyser viste begge, at ændringerne ville være så små, at reduktionen på 0,5 procent ville være uden betydning for Østersøens havmiljø.

Espoo-processen

Det følger af miljøvurderingsreglerne, at hvis et projekt forventes at få *væsentlig* indvirkning på miljøet i en anden stat, så skal der gennemføres en høring af den anden stat.

For Lynetteholm var det miljømyndighedernes vurdering, at halvøen ikke ville have nogen grænseoverskridende effekt, idet det bl.a. som tidligere nævnt blev vurderet, at halvøen ville have "ingen" eller "ubetydelig" effekt i forhold til vandgennemstrømningen til Østersøen.

Ikke desto mindre blev Sverige notificeret i regi af Espoo. Så at sige for det gode naboskabs skyld. Der har derfor været en dialog med de svenske myndigheder om effekten af at anlægge Lynetteholm.

De svenske myndigheder havde særligt bemærkninger til projektets påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund og klapningen af materialer. Det kan være lidt svært at blive klog på den svenske holdning til klapning, da de selv planlægger at klappe enorme mængder i forbindelse med uddybningen af Gøteborgs havn. Men for så vidt angår Lynetteholm er klapning som bekendt ikke længere en del af projektet. Det blev politisk aftalt den 31. maj 2022.

Drøftelserne mellem de danske og svenske myndigheder om vandgennemstrømningen førte til, at det blev besluttet, at der skulle foretages en uafhængig tredjepartsgranskning af DHI's modeller.

Granskningen blev foretaget af det hollandske teknologiske institut, Deltares. Deltares vurderede, at DHIs model var metodisk anvendelig, og vurderede endvidere, at konklusionerne om den blokerende effekt blev vurderet til at være realistiske.

Min forgænger sendte Deltares' tredjepartsgranskning til Transportudvalget til orientering den 20. april 2022.

Drøftelserne med de svenske miljømyndigheder blev afsluttet ved Miljøstyrelsens opsummerende notat af 22. november 2022. Jeg oversendte det opsummerende notat til udvalget den 9. januar i år.

Referencegruppens anbefaling

Som omtalt tidligere blev det i foråret 2022 aftalt politisk, at der ikke længere skulle foretages klapning i forbindelse med anlægget af Lynetteholm. I stedet for skal materialet placeres i Lynetteholm inden for den dæmning, der er etableret som fase 1.

Denne ændring af projektet medfører også en ændring af de miljømæssige påvirkninger. Derfor har By & Havn også fået udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering af projektændringens påvirkninger. En rapport som er udarbejdet af Rambøll, og som Trafikstyrelsen har sendt i offentlig høring den 31. marts 2023.

Af den politiske aftale fra foråret 2022 fremgår det, at der i forbindelse med udarbejdelsen af de supplerende miljøkonsekvensvurderinger skal etableres en referencegruppe af uafhængige eksperter med forskningsmæssige kompetencer.

Trafikstyrelsen har derfor nedsat en referencegruppe bestående af 4 professorer udpeget af Aarhus Universitet, Aalborg Universitet og Københavns Universitet.

Referencegruppen er i processen kommet med i alt 12 anbefalinger i forhold til anlægget af Lynetteholm.

Men særligt referencegruppens anbefaling nummer 6 har givet anledning til omtale.

Anbefalingen har følgende ordlyd:

[Citat]

”Effekterne af en blokering af Kongedybet på vandudvekslingen er ikke direkte en del af den supplerende rapport. Man bør dog være opmærksom på disse effekter, og at der eventuelt kan komme behov for kompenserende udgravning. Disse blokerende effekter er grænseoverskridende og kan potentielt påvirke hele Østersøen. En overvejelse kan være at ændre projekts udformning, så den yderste del ikke omfatter Kongedybet.”

[Citat slut]

Referencegruppens anbefalinger blev efterfølgende drøftet på et møde med deltagelse af referencegruppen, Trafikstyrelsen, By & Havn og By & Havns rådgiver Rambøll.

I mødereferatet står der bl.a. følgende:

[Citat]

”En blokering på 0,25 % er meget lidt når der indregnes, at kun en mindre del af vandudskiftningen mellem Nordsøen og Østersøen sker gennem Øresund. Spørgsmål om kompensationsafgravningerne står mål med dette eller har større negative effekter.”

[Citat slut]

Jeg mener derfor, at man af mødereferatet kan udlede, at der blandt mødedeltagerne var enighed om, at den påviste blokering på 0,25 procent i Øresund skal ses i et større perspektiv, da den største del af vandudskiftningen til Østersøen ikke sker via Øresund, men derimod igennem bælteerne.

Herudover er der også spørgsmålet om, hvorvidt eventuelle kompensationsafgravninger vil stå målt med de negative miljøpåvirkninger, som de utvivlsomt vil have.

Men for at få et bedre indblik i, hvad der nærmere lå i referencegruppens anbefaling, anmodede Trafikstyrelsen referencegruppen om en uddybning.

Trafikstyrelsen modtog referencegruppens uddybning den 24. marts 2023.

Referencegruppen skriver bl.a.:

[Citat]

”Evaluering af mulige effekter af blokering af Kongedybet var ikke en del af det oprindelige opdrag for referencegruppen og formuleringerne i dette og nogle af de øvrige punkter var tænkt som ’opmærksomhedspunkter’.

Efterfølgende fokus på netop det punkt har medført, at vi har forsøgt at vurdere størrelsen af den modellerede blokering, robustheden af modelleringen samt muligheder for yderligere belysning af effekten. Vi må understrege, at referencegruppen ikke har ressourcer eller kompetence til med sikkerhed at kvantificere de fysisk-oceanografiske spørgsmål.”

[Citat slut]

Endvidere skriver referencegruppen:

[Citat]

”Den pågældende DHI-rapport om hydrauliske undersøgelser har været genstand for en tredje-parts granskning af Deltares som overordnet konkluderede, at modelleringen var retvisende. Deltares har dog kun evalueret DHI-model for selve Øresund, og nævner at der kan være effekter uden for modelområdet (f.eks. som nævnt ovenfor). Deltares bemærker også at der er usikkerhed om DHI-modellens validering. Deltares mente at den absolutte usikkerhed på blokeringen skønsmæssigt kunne sættes til 0,25 %; i DHI-rapporten er angivet 0,13 %.

Robustheden af DHI’s 3D modelleringsværktøj er desuden indirekte blevet testet i forbindelse med beregninger af en lignende problemstilling vedrørende en mulig bro over Fehmern bælt. Sammenligning med en tilsvarende modellering udført med en kombination af modelleringsværktøjerne GETM, MOM3.1 og ERGOM, der bruges af bl.a. IOW i Tyskland, viste næsten identisk blokering (0,5% ved Darss tærsklen). Det indikerer at DHI’s modelleringer af blokerings-effekter var retvisende for denne situation.

Det kan dog være godt at sammenligne resultater fra forskellige modeller, hvis der søges et mere robust grundlag i forhold til vurdering af effekter og usikkerheder på kort og lang sigt og

for hele Østersøen. Hvis man ønsker et sådant forbedret grundlag kan det opnås ved at gennemføre lignende simuleringer i Øresund med et alternativt model-værktøj.”

[Citat slut]

Jeg mener, at den supplerende udtalelse viser, at der netop var tale om et opmærksomhedspunkt fra referencegruppen. Referencegruppen har ikke fundet grundlag for at sætte spørgsmålstegn ved den udførte modellering, men peger på, at grundlaget kunne konsolideres yderligere, hvis man sammenlignede resultater fra flere modeller.

Herudover vil jeg også gerne henvise til, at et medlem af referencegruppen, professor Thorbjørn Joest Andersen, har kommenteret på den udlægning af referencegruppens anbefalinger, som medlemmer af Enhedslisten i Københavns Kommune har givet i en kronik i Altinget den 27 marts. I sit indlæg i Altinget skriver Thorbjørn Joest Andersen bl.a., at:

[Citat start]

”Med hensyn til vandudveksling og saltholdigheden i Østersøen, så er der ikke videnskabeligt belæg for et ord som ”miljøkatastrofe” – der vil være tale om ganske marginale effekter.

Som led i miljøundersøgelserne ved Femern Bælt-forbindelsen er det blevet beregnet, hvor store ændringer af saltindholdet i Østersøen en broløsning over Femern Bælt på sigt kunne give anledning til.

Der er tale om ændringer i størrelsesordenen på blot 0,05 promille.

Det skal ses i forhold til en typisk saltholdighed i Østersøen på 8-15 promille og store naturlige variationer over tid. Der er altså tale om meget marginale ændringer – og effekten af Lynetteholm vil formentlig højst være det halve, da Lynetteholm giver anledning til en væsentlig mindre reduktion af vandudskiftningen.

At effekten er mindre skyldes blandt andet at Lynetteholm, modsat eksempelvis Øresundsforbindelsen, ikke er placeret på Drogden-tærsklen som sammen med indsnævringen ved Helsingør-Helsingborg udgør den naturlige flaskehals for vandudvekslingen i Øresund.”

[Citat slut]

Denne udtalelse mener jeg ligger fint i forlængelse af og i overensstemmelse med den redegørelse jeg netop har givet jer. Det korte af det lange er altså, at effekterne af Lynetteholm på Østersøen er ganske marginale. Med miljøkonsekvensvurderingens ord er de ”ingen” eller ”ubetydelige”. Det er derfor misvisende at tale om en ”prop-effekt”.

Fremadrettet

Det er vigtigt, at der gennemføres grundige miljøkonsekvensvurderinger forud for vedtagelsen af store anlægsprojekter.

Det var tilfældet forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm, hvor man også havde lavet omfattende modelberegninger, der vurderede, hvilke blokerende effekter anlægget af Lynetteholm ville have for vandgennemstrømningen gennem Øresund.

Ser vi ud i fremtiden, er der andre projekter, som enten kan eller vil have en vis blokerende effekt, hvis de vedtages og udføres. Det vil eksempelvis være anlægget af en fremskudt færgehavn ved Tårs, anlægget af en Østlig Ringvej og på længere sigt anlægget af en Kattegatforbindelse.

Vi gør os derfor også i øjeblikket overvejelser i Transportministeriet, om der skal igangsættes en større undersøgelse til belysning af disse projekters mulige *samlede* indflydelse på Østersøen. Det ændrer ikke på vurderingen af Lynetteholm. Men hvis vi går videre og etablerer flere projekter i Øresund eller bælteerne, skal vi ikke kun vurdere effekten af det enkelte projekt, men også af projekterne tilsammen, den såkaldte kumulative effekt.

Disse overvejelser drøftes aktuelt i forligskredsen.

Tak for ordet.