



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

13. juni 2023
2023-2565

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. maj 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 206:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 11/5-23 samt præsentation fra foretræde 16/5-23 fra Lynetteholm Rådet vedrørende Lynetteholm, jf. TRU alm. del - bilag 177?

Svar:

Et bredt flertal i Folketinget vedtog i sommeren 2021 anlægsloven for Lynetteholm, som ikke omfatter kompenserende afgravninger.

Loven udgjorde også godkendelsen af de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger, hvoraf det bl.a. fremgår, at samlet set reduceres den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund svarende til en blokeringsfaktor på 0,25 procent. Dette konkluderes til at have "ingen" eller "ubetydelig" effekt.

Herudover bemærker jeg, at Lynetteholms blokerende effekt på 0,25 procent er mindre end den usikkerhedsmargin på 0,50 procent, man havde i forbindelse med de kompenserende afgravninger i forbindelse med anlægget af Øresundsforbindelsen. Jeg må i forlængelse heraf også bemærke, at kompensationsafgravninger i sig selv vil have en miljømæssige påvirkning.

I præsentationen på side syv stilles der spørgsmålstegn ved, om den blokerende effekt i virkeligheden er to eller fem procent. Til det bemærker jeg, at det er korrekt, at der fra visse sider er udtrykt en kritik af DHIs analyser. Imidlertid er Transportministeriet ikke præsenteret for nogen analyser indeholdende beregninger, som viser, hvordan man er nået frem til et markant andet resultat.

Det omtales på side seks i det åbne brev, at Danmark bør efterleve Espoo-konventionen. I forbindelse myndighedsbehandlingen af miljøkonsekvensvurderingen af anlægget af Lynetteholm blev Sverige notificeret. Dette skete selv om, at det var miljømyndighedens



vurdering, at Lynetteholm-projektet ikke havde væsentlige grænseoverskridende miljøkonsekvenser. På baggrund af notificeringen af Sverige blev der indledt et Espoo-samråd, som i alt omfattede 9 møder mellem de danske og svenske miljømyndigheder. Espoo-processen blev afsluttet med Miljøstyrelsens opsummerende notat af 22. november 2022.

På side fire i det åbne brev omtales det, at effekten af de potentielt akkumulerede effekter, såfremt flere af hinanden uafhængige aktiviteter som f.eks. havvindmøller eller en Kattegatforbindelse etableres. Det er korrekt, at miljøkonsekvensvurderingen af anlægget af Lynetteholm ikke har omfattet planer eller projekter, som ikke er vedtaget. Det er i øvrigt også i overensstemmelse med reglerne for indholdet af en miljøkonsekvensvurdering.

På Transportministeriets område er der flere endnu ikke besluttede projekter, som vil kunne have en blokerende effekt. Det omfatter bl.a. en Østlig Ringvej i København, en fremskudt færgehavn ved Tårs, en fast forbindelse mellem Als og Fyn og en Kattegatforbindelse. For at få et overblik over, hvilken påvirkning en gennemførelse af disse projekter vil kunne have for Østersøen, arbejdes der med en undersøgelse, som på baggrund af det informationsniveau, der er for de enkelte projekter, skal vurdere den kumulative påvirkning på Østersøen af den samlede portefølje af eksisterende og mulige fremtidige projekter. Undersøgelsen vil bero på anerkendte metoder og beregninger af lokale, regionale og samlede effekter for Østersøen i et langsigtet perspektiv med fokus på den fremtidige ligevægtstilstand.

Øverst på side 6 i det åbne brev omtales det, at medlemmer af det rådgivende ekspertpanel, som Trafikstyrelsen har nedsat i efteråret 2022, har peget på de potentielt store risici for Østersøen. Jeg bemærker hertil, at det er korrekt, at professor Stiig Markager har udtalt sig til medierne herom. Imidlertid bør det også påpeges, at et andet medlem af referencegruppen, professor Thorbjørn Joest Andersen, i et indlæg i Altinget har påpeget, at han ikke er enig i, at Lynetteholm er nogen risiko for Østersøen.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen