

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål C og D om Lynetteholm d. 23. maj 2023

Samrådsspørgsmål C

Hvad er regeringens holdning til By og Havns valg af det hollandske firma Deltares som rådgiver i undersøgelsen af Lynetteholms propeffekt, herunder om ministeren mener, at Deltares har fået et uvildigt opdrag af By og Havn, jf. artiklen ”Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt”, der blev bragt i Ingeniøren den 20. april 2023?

Samrådsspørgsmål D

Er ministeren enig i, at anerkendte grundforskningsinstitutter skal kunne fravælges til at kunne ekspertvurdere Dansk Hydraulisk Instituts (DHI) beregning af propeffekten, fordi de anses som inhabile, da de ligger i et Østersøland, og hvad mener ministeren i den sammenhæng om DHI's egen habilitet?

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT) og Jette Gottlieb (EL).

Tale

Tak for spørgsmålene.

Det er aftalt, at jeg besvarer de to spørgsmål samlet.

Det er jo ikke så lang tid siden, vi havde samråd om Lynetteholm, som delvist drejede sig om emnet for dagens spørgsmål.

Derfor vil dele af min tale også indeholde gentagelser fra min besvarelse af samrådsspørgsmål B den 18. april 2023.

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. Det bygger på den faglige vurdering af, 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.

Klapning er 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 konklusionerne om den blokerende effekt blev vurderet 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.

Ingeniørens historie

Baggrunden for dette samråd er Ingeniørens artikel af 20. april 2023 med titlen "Ledende spørgsmål og ladede formuleringer i undersøgelse af Lynetteholms propeffekt".

Jeg kan godt forstå indkaldelsen til dagens samråd, hvis artiklens overskrift og selve indholdet af artiklen var samme. Det er dog ikke tilfældet.

De såkaldte "ledende spørgsmål og ladede formuleringer" stod alene i et udkast til kommissoriet for 3. parts granskningen.

Et udkast. De stod ikke i det endelige kommissorium som Deltares fik.

Trafikstyrelsens rolle

Jeg mener, at artiklen fra Ingeniøren netop viser, at Trafikstyrelsen har levet op til deres myndighedsansvar.

Styrelsen har netop ikke accepteret de formuleringer, som hele artiklen baserer sig på.

Trafikstyrelsens bemærkninger førte til, at sætningerne ”Hvorfor påvirkningen af Lynetteholmen er så relativ beskeden og lokal” og ”Hvordan dynamikken i de kontrollerede tværsnit for gennemstrømningen af Øresund er upåvirket af Lynetteholmen”, blev taget ud af kommissoriet.

Det endelige kommissorium var således neutralt i sin opgavebeskrivelse.

Kommissoriet har også været forelagt de svenske miljømyndigheder, som sagde god for beskrivelsen af opgaven.

Habilitet

Så er der spurgt ind til min holdning til habilitet i denne sag. Jeg synes ærlig talt, at det er misvisende at inddrage spørgsmål om habilitet i forbindelse med bygherrens rådgivere.

EU-reglerne om miljøkonsekvensvurderinger er ganske klare på dette punkt. Det er bygherrens ansvar at udfærdige og fremlægge miljøkonsekvensvurderingen. Og det er myndighedens opgave at vurdere, om miljøkonsekvensvurderingen er fuldstændig og har tilstrækkelig kvalitet.

Det giver derfor ikke mening at stille et spørgsmål om bygherrens rådgiveres habilitet. Vi kan i sagens natur ikke forlange, at bygherren og bygherrens rådgivere skal være uafhængige af deres eget projekt. Det relevante spørgsmål i forhold til bygherrens rådgivere handler om deres kompetencer.

Generelt mener jeg ikke, at det er diskvalificerende at ligge i et Østersøland, hvis man skal være med til at foretage vurderinger af et projekts påvirkning af Østersøen. Det afgørende må være, at man har fagligheden til at foretage vurderingerne.

Men hvis man i stedet havde valgt at anvende tyske IOW, så kunne man uden stort besvær også finde det valg problematisk. Hvis man *vil* problematisere, så kan man også problematisere IOW. For IOW har jo arbejdet for Femern-projektet, hvor både IOW og DHI beregnede en Femern-bros potentielle påvirkning af Østersøen. Altså to parallelle beregninger med hver sin model. Her viste det sig, at resultaterne fra IOW's model og DHI's model næsten var de samme.

Så hvis IOW var blevet valgt til tredjepartsgranskningen, så havde vi sikkert kunnet læse en artikel i Ingeniøren om, at IOW var blevet valgt, netop fordi man på forhånd vidste, at de ville blåstemple DHI's resultater.

Og sådan vil man kunne blive ved med at problematisere de valg der tages. Hvis man først er nede ad det konspirationsteoretiske spor, så kan man finde bekræftelser overalt.

Ingeniørens leder

Inden jeg runder af, vil jeg godt vende tilbage til Ingeniøren, da det jo er deres dækning, som dette samråd beror på.

Det er vigtigt med en uafhængig presse, som kritisk holder øje med, hvad vi foretager os, og holder os ansvarlige, hvis vi træder forkert.

Jeg mener dog ikke, at Ingeniøren optrådte ansvarligt, da de i en leder den 28. april 2023 insinuerer, at Trafikstyrelsen skulle have ageret korrump i denne sag.

Jeg vil godt citere et par passager fra Ingeniørens leder, som jeg synes er temmelig grænseoverskridende:

CITAT

”Udenrigsministeriet har defineret korrupsion som »misbrug af betroet magt for egen vindings skyld«. Uundgåeligt er det begrebet, der trænger sig på, når man læser Ingeniørens nylige afsløring af, hvordan Trafikstyrelsen, udviklingselskabet By & Havn og det ellers meget

anerkendte private konsulentfirma DHI har håndteret en undersøgelse, der uvildigt skulle undersøge propeffekten af Lynetteholm.”

CITAT SLUT

Ingeniøren anerkender, at der er CITAT ”årvågne fagfolk, der både i og på vegne af Trafikstyrelsen greb ind” CITAT SLUT.

Alligevel slutter lederen med ubegrundede beskyldninger for magtfordrejning mod Trafikstyrelsens ledelse.

På opfordring er Ingeniøren efterfølgende kommet med en rettelse:

CITAT

”Vi er opmærksomme på, at en tidligere korrupsionsreference i lederen kunne forstås derhen, at enkeltpersoner skulle have beriget sig personligt i denne forbindelse i strid med straffelovens bestemmelser om korrupsion. Det har ikke været hensigten, hvorfor vi trækker brugen af netop dette begreb tilbage.”

CITAT SLUT

Selv når beskyldningen om personlig berigelse er trukket tilbage, er det dog meget grove beskyldninger at fremføre, når man ikke har dokumentation for påstanden. For til trods for tilbagetrækningen af beskyldningen for korrupsion taler Ingeniøren fortsat om ”et middelalderligt mørkekammer” og ”magtfordrejning” og sammenligner med forholdene i Nordkorea. Det er grove løjer.

Hvad er det lige præcis der er lukket inde i et middelalderligt mørkekammer? Der er lavet miljøkonsekvensvurderinger på tusindvis af sider, som er lagt offentligt frem. Alene DHI's delrapport om de hydrauliske forhold fylder 434 sider. Der gives aktindsigt ikke bare i det endelige materiale, men også i foreløbige udkast, som Ingeniørens artikel kan bevidne.

Afrunding

For at sammenfatte:

Der blev i overensstemmelse med de svenske ønsker i forbindelse med Espoo-samrådet gennemført en uafhængig 3. partsgranskning.

Granskningen blev foretaget af det hollandske teknologiske institut, Deltares. Det opdrag Deltares fik, indeholdt ikke ”ledende spørgsmål og ladede formuleringer”, for de var blevet slettet af Trafikstyrelsen. Deltares vurderede, at DHI’s model var metodisk anvendelig, og konklusionerne om den blokerende effekt blev vurderet til at være realistiske.

Historien fra Ingeniøren omhandler processen forud for 3. partsgranskningen, og bestrider ikke indholdet af den granskning, som Deltares foretog.

Jeg er indforstået med, at spørgerne til dagens samrådsspørgsmål er store modstandere af anlægget af Lynetteholm. Det er helt fair.

Jeg er derfor også helt på det rene med, at idet 3. partsgranskningen ikke gik, som modstanderne af projektet kunne have ønsket, må man problematisere det på nye måder.

Tak for ordet.