

Jacob Steen Møller
Civilingeniør, Ph.D.
Wergelands Alle 15
2860 Søborg
M: 40 98 03 99
E: Jacob.steen.moller@gmail.com

Dato: 28. maj 2021

Til:

Transportminister Benny Engelbrecht
Folketingets Trafikudvalg
By og Havn I/S, att. Adm. Dir. Ane Skovbro

Lynetteholmen – Replik til Ministersvar dateret 27. maj 2021 sag: 2021-3740

Tak for ministerens svar på min henvendelse.
Neden for har jeg indføjjet mine kommentarer i en kopi af svarbrevet.

Med venlig hilsen

Jacob Steen Møller

Kære Jacob Steen Møller

Tak for din henvendelse den 19. maj 2021 om hydraulik og kystteknik i forbindelse med Lynetteholm.

Jeg har forelagt din henvendelse for By & Havn, som oplyser nedenstående med bidrag fra deres rådgiver DHI. I Espoo-sammen-hæng er der i øvrigt en dialog mellem danske og svenske myndigheder om påvirkningerne:

”By & Havn har til de hydrauliske beregninger og modelleringer indhentet bistand fra DHI (tidligere Dansk Hydraulisk Institut). DHI er specialister i bl.a. vandmiljø med afsæt i omfattende danske og internationale forskningsviden. DHI er godkendt som teknologisk serviceinstitut (GTS) af Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser.

DHI bemærker over for den rejste kritik, at det ikke i projektoplægget har været krav om kompensationsafgravning og etablering af en nulløsning. Projektet har en blokerende effekt, som er estimeret og åbent lagt frem.

JSM: Det er rigtigt, at projektet ikke har opstillet et designkriterium for blokeringen, hvilket er kritisabelt, se neden for. Jeg mener ikke, at det manglende kriterium indebærer, at DHI dermed blot skal acceptere præmissen om 'ikke nulløsning', da denne er i modstrid med tidligere Folketingsbeslutninger. Fremfor at være neutral rådgiver, gør DHI gør sig tværtimod til talsmand for en 'ikke nulløsning'.

Betydningen af havspejlsstigninger er inkluderet i en analyse for at tydeliggøre, at effekten af Lynetteholm er lille i forhold til de forandringer, som selv mindre havspejlsstigninger vil medføre. Det er ikke ment som en mitigerende foranstaltning, men har udelukkende til formål at sætte påvirkningen af Lynetteholm i perspektiv. Det bliver derfor anvendt som et argument for, at påvirkningen er lille og acceptabel.

JSM: Svaret ville være rimeligt, hvis Lynetteholmen var det eneste, som påvirkede gennemstrømningen, men Lynetteholmen indgår som et af flere projekter, som akkumulerer effekt. Man kan ikke argumentere for, at fordi min bil kun udgør et ubetydeligt bidrag til den samlede forurening, så er det OK, at jeg fortsætter med at forurene.

Hvis Folketinget vil ændre politik, og acceptere en effekt på gennemstrømningen, skal der opstilles en max. blokering, som alle projekter samlet skal overholde. Det tog Folketinget stilling til ved Storebælt, Øresund og Femern Bælt ved at beslutte, at den samlede effekt skal være nul.

Lad os antage, at Folketinget nu vil ændre politik og fx acceptere 1% blokering af strømningen gennem Øresund. Der skal så sikres tilslutning til dette hos Østersølandene, - er det muligt, vil det tage lang tid? Yderligere vil Lynetteholmen udnytte ¼ af råderummet (som skal deles med Skåne). Er det en god investering? Man kan fx tænke sig, at det vil forhindre eller fordyre en kommende forbindelse ved Helsingør eller opfyldninger ved Malmø.

Kompensationsafgravning vil skulle udføres på et sted, hvor det giver størst mulig effekt, dvs. i området i nærheden af Drogdentsærsklen, som er beliggende væk fra Lynetteholm.

JSM: Man skal ikke starte med kompensationsudgravninger, de er naturligvis en slags nødløsning.

Lige som ved Øresundsforbindelsen, bør man først opstille designkriterier for projektet (Klimasikring, Jorddepot, Byudviklingsareal, Maksimal blokeringseffekt) og derefter udforme anlægget optimalt i forhold til disse kriterier. Hvis der derefter er en restblokering, kan den kompenseres. Om det i givet fald skal ske ved Drogden eller lokalt ved fx at 'høvle af Middelgrunden', er ikke analyseret.

Et krav om kompensationsafgravning vil derfor introducere et nyt påvirkningsområde. Strømmen er stærk i området ved Drogdentsærsklen og kompensationsafgravning vil derfor resultere i relativ stor spredning af sedimentspild.

I en vurdering af en påvirkning/ændring er det altid relevant at se på, hvor meget ændringen udgør i forhold til de naturligt forekommende variationer. Det fortæller noget om, hvorvidt påvirkningen forbliver inden for den naturlige variation, som miljøet kender, eller om miljøet presses ud i nyt ekstrem.

Tages der udgangspunkt i nedenstående tabel fra Frontiers | Major Baltic Inflow Statistics – Revised | Marine Science (frontier-sin.org), må år 2018 anses som værende repræsentativ, da den ifølge det modellerede indeholder en indstrømningshændelse i september 2018 med en tilførsel af næsten 1 GT salt og i december en hændelse, hvor der tilføres 0,7 GT salt gennem Øresund. Er indstrømningen fordelt med 2/3 gennem Storebælt og 1/3 gennem Øresund, finder man, at de to hændelser er i den mere signifikante ende.

[JSM: Tabel udeladt her]

JSM: DHI svarer hermed på mit konkrete spørgsmål om designperiodens repræsentativitet. De svarer ikke på mine øvrige spørgsmål til modelberegningerne.

Kystlandskabet udformes med en række ”hardpoints” og ralstrande for at kunne imødegå det bølge- og strømklime, som opstår langs den østlige perimeter. Der etableres kun konkavt formede sandstrande i de mindre bugter, hvor etableringen af hardpoints sikrer, at sandet vil kunne fastholdes inden for hardpoints.

JSM: Menes der sand eller ral, og hvilken stenstørrelse? Egentlige ralstrande i en by vil have betydeligt mindre rekreativ værdi, og vil potentielt være mere risikable at færdes på, end sandstrande.

Det vil helt sikkert give god mening at lave en detailprojektering af de elementer i kystlandskabet, som er opbygget af materiale, der vil kunne indgå i den litorale transport og dermed potentielt eroderes væk. Detailprojekteringen handler dog mere om, hvordan sandet bør lægges ud i laguneområdet (profil og orientering som sikrer stabilitet).”

Med venlig hilsen
Benny Engelbrecht