

NOTAT

13. oktober 2021
2021-1108

Høringsnotat til udkast til bekendtgørelse om afskæring af klageadgange i forbindelse med anlæg af Lynetteholm

Transportministeriet sendte d. 8. september 2021 et udkast til bekendtgørelse om afskæring af klageadgange i forbindelse med anlæg af Lynetteholm i offentlig høring. Fristen for høringssvar var d. 29. september 2021.

Nedenfor gennemgås de væsentligste bemærkninger til bekendtgørelsen. Der er ikke tale om en komplet gennemgang af samtlige tilkendegivelser i de modtagne høringssvar, hvorfor der for det fulde overblik henvises til selve høringssvarene.

I forbindelse med høringen har Transportministeriet modtaget høringssvar fra bl.a. følgende:

Dansk Arbejdsgiverforening, DMI, Forbrugerrådet Tænk, Erhvervsministeriet, FDM, Indenrigs- og Boligministeriet, Københavns Politi og Rigsrevisionen har ikke haft bemærkninger til høringen.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at det vil være hensigtsmæssigt, hvis der er en angivelse af, at bekendtgørelsen gælder for en begrænset periode. Herudover spørger kommunen ind til, hvad der skal forstås med henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen. **S/K Lynetten** stiller ligeledes spørgsmålstejn ved bekendtgørelsens tidsmæssige rækkevidde.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægslovens § 6 siger, at transportministeren for en begrænset periode kan fastsætte regler, som afskærer klageadgangene inden for de love, som er oplistet i bestemmelsen.

I forarbejderne til § 6 står der bl.a. følgende til bestemmelsen:



”Selve projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. I den forbindelse omfatter anlægsfasen konstruktionen af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen forventes færdiggjort 2025. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurennet jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve projektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.”

Transportministeriet vurderer ikke, at det er nødvendigt at skrive direkte ind i bekendtgørelsen, at den gælder for en begrænset periode, da det netop fremgår af § 1, at bekendtgørelsen finder anvendelse i forbindelse med anlægsfasen af Lynetteholm, som netop er en begrænset periode, som forventeligt ophører ultimo 2024 eller primo 2025.

Københavns Kommune spørger ind til, om bekendtgørelsen skal forstås sådan, at afgørelser truffet i driftsperioden kan påklages.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af bekendtgørelsens § 1, at bekendtgørelsen finder anvendelse i anlægsfasen med anlæg af Lynetteholm. Herefter ophæves bekendtgørelsen. Afgørelser der måtte blive truffet i driftsfasen af projektet vil derfor ikke være omfattet af afskæringen af klageadgange, og vil derfor skulle følge de almindelige klageregler.

WWF Verdensnaturfonden, Danmarks Naturfredningsforening i København, Klimabevægelsen og Hans Schjær-Jacobsen sætter alle spørgsmålstejn ved, om bekendtgørelsen er i overensstemmelse med Århus-konventionen, herunder bemærkes det bl.a., at det er problematisk, hvis afskæringen af klageadgangen etablerer en ressourcemæssig barriere for borgerne i relation til en retlig prøvelse. Der henvises i den forbindelse til Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, hvoraf det følger, at der er en pligt til at stille



tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Transportministeriet bemærker, at det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, at:

”Hver part sikrer, inden for rammerne af dens nationale lovgivning, at medlemmer af den berørte offentlighed

a) som har tilstrækkelig interesse, eller, alternativt,

b) hvis en parts administrative regler stiller krav herom, som hævder, at en rettighed er krænket,

har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse (19), der er omfattet af bestemmelserne i artikel 6 og, hvor der er hjemmel i national ret og, med forbehold for stk. 3 nedenfor, af andre relevante bestemmelser i denne konvention.

Hvad der udgør tilstrækkelig interesse eller en krænkelse af en rettighed fastsættes i overensstemmelse med kravene i national ret og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til klage og domstolsprøvelse inden for rammerne af denne konvention. Med henblik herpå skal den interesse, som en hvilken som helst ikke-statslig organisation, der opfylder de krav, der er fastsat i artikel 2, stk. 5, måtte have, anses for at være tilstrækkelig i relation til formålet med litra a) ovenfor. Sådanne organisationer skal også anses for at have rettigheder, der kan krænkes med henblik på formålet med litra b) ovenfor.

Bestemmelserne i dette stk. 2 udelukker ikke muligheden for foreløbig prøvelse ved en administrativ myndighed og påvirker ikke krav om udtømming af administrative klagemuligheder forinden sagen påklages eller indbringes for domstolen, hvor et sådant krav måtte eksistere efter national ret.”

Endvidere følger det af Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, at:

”I tillæg til og med forbehold for stk. 1, skal procedurerne, der er fastsat i stk. 1, 2 og 3 ovenfor stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre. Afgørelser efter denne artikel skal



være skriftlige eller registreres på skrift. Domstolsafgørelser, og når det er muligt, andre organers afgørelser, skal være offentligt tilgængelige.”

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen efter transportministeriet vurdering er i overensstemmelse med Århus-konventionen.

Det følger altså af Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, at der skal være adgang til ved en domstol og/eller ved et uafhængigt organ at få prøves en sag. Bekendtgørelsen vil medføre, at adgangen til at påklage afgørelser administrativt inden for visse lovgivninger vil blive afskåret i en periode. Det ændrer imidlertid ikke ved, at der fortsat vil være mulighed for at prøve afgørelser ved domstolene, og dermed også er i overensstemmelse med konventionen.

Af mere principielle betragtninger vurderer Transportministeriet derfor også, at Århus-konventionen ikke forbyder lovgivers mulighed for i en anlægslov at vedtage, at prøvelser af lovens lovmedholdelighed skal prøves af den dømmende magt og ikke ved et administrativt klageorgan.

Endvidere indeholder anlægsloven i § 24, stk. 2, en hjemmel til, at retten ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt dyre for de berørte parter.

WWF Verdensnaturfonden bemærker bl.a., at begrænsningen af klageadgange i forbindelse med større anlægsprojekter ikke bør finde sted, medmindre der er tvingende samfundsmæssige årsager til det. WWF Verdensnaturfonden finder det ikke godtgjort, at der skulle være nogen særlig tvingende grund.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet forstår på WWF Verdensnaturfonden, at der skal være tvingende samfundsmæssige årsager for at afskæringen af klageadgange kan legitimeres.

Transportministeriet er ikke enig i den præmis. Således ændrer bekendtgørelsen ikke ved, at der fortsat vil være mulighed for at prøve afgørelser ved domstolene, hvilket ministeriet vurderer er i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelse til at overholde Århus-konventionen. En konvention som ikke ses at



forbyde lovgivers mulighed for i en anlægslov at vedtage, at prøvelser af lovens lovmedholdelighed skal prøves af den dømmende magt og ikke ved et administrativt klageorgan.

Det følger af forarbejderne til anlægslovens § 6, som giver transportministeren hjemmel til at afskære klageadgangene, at:

”En afskæring af klageadgangen skal bl.a. sikre fremdriften i projektet, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 24.”

Hertil bemærker Transportministeriet, at Lynetteholm skal være med til at løse det aktuelle problem, der er i København med at udpege et sted, hvor overskudsjord kan placeres. En forsinkelse af projektet på grund af en klage med opsættende virkning vil således have betydelige konsekvenser, da der ikke er et alternativ i københavnsområdet, hvor overskudsjorden kan placeres. I så fald vil alternativet hertil formentlig være, at jorden vil skulle køres længere for at komme af med den med de afledte konsekvenser, som længere kørsel med lastbil resulterer i forhold til udledning af CO₂. Herudover er det også vigtigt at holde sig for øje, at Lynetteholm skal være med til at indgå i klimasikringen af København mod stormflod fra nord.

Danmarks Naturfredningsforening i København bemærker bl.a., at afskæring af klageadgang er uhensigtsmæssig, da Lynetteholm som projekt langt fra har fundet sin endelige udformning. Man må derfor forudse en række større og mindre justeringer, hvoraf nogle ikke vil være omfattet af de allerede foretagne miljøvurderinger. Der vil derfor være behov for at inddrage offentligheden aktivt i beslutning om disse justeringer for at sikre projektet den bedst mulige kvalitet og demokratiske legitimitet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægslovens § 3, at projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning er på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4.

Af § 4, stk. 1, følger det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen. Ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. stk. 2.



I medfør af § 4, stk. 3, afgør Trafikstyrelsen på grundlag af anmeldelsen og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøvurdering.

Den foreslåede bekendtgørelse ændrer ikke reglerne i anlægsloven om projektændringer.

Christianshavns Lokaludvalg bemærker bl.a., at det er lokaludvalgets forståelse, at formålet med bekendtgørelsen er at afskære muligheden for klager, hvad angår eventuelle andre supplerende tilladelser, der ikke er omfattet af loven, og som måtte blive nødvendige i anlægsfasen af arbejdet med Lynetteholm. Herudover tilkendegiver lokaludvalget, at uanset den foreslåede bekendtgørelse kun vil omfatte supplerende og måske få forhold, der ligger uden for lovens rammer, ønsker udvalget at tage klart afstand fra udstedelsen af bekendtgørelsen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Transportministeriet kan bekræfte, at bekendtgørelsen vil finde anvendelse i det omfang, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle indhente en tilladelse eller dispensation efter lovene oplistet i bekendtgørelsen, vil afgørelser truffet af myndigheden ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Transportministeriet tager Christianshavns Lokaludvalgs modstand af bekendtgørelsen til efterretning.

Gentofte Kommune bemærker bl.a., at kommunen endnu en gang skal gøre indsigelse imod tilsidesættelsen af vigtige retssikkerhedsgarantier og imod statens ensidige fokus på at sikre fremdrift af projektet. Kommunen gør gældende, at det svækker offentlighedens tillid til de offentlige myndigheder, at de statslige myndigheder og Folketinget i praksis fjerner muligheden for at føre kontrol med de trufne afgørelser i forbindelse med et projekt af så stor samfundsmæssig betydning.

Klimabevægelsen bemærker bl.a., at bekendtgørelsen eksempelvis vil medføre, at viser det sig, at projektet retsstridigt skader Østersøens havvegetation, så kan bemærkningerne til loven og bekendtgørelserne vanskeligt forstås anderledes, end at fremdriften desuagtet skal søges sikret via afskæringen af klageadgangen. Sigtet fremstår således at være en af-effektivisering af de almindelige retsmidler til sikring af overholdelsen af miljølovgivningen, som ellers normalt er til rådighed for borgerne.



Endvidere bemærkes det, at det må sikres, at Civilstyrelsens behandling af sager om fri proces i relation til Lynetteholm skal prioriteres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Klimabevægelsens læsning af bekendtgørelsen ikke er korrekt. Klimabevægelsens eksempel vedrørende skader af Østersøens havvegetation afspejler ikke bekendtgørelsens indhold.

Det er først og fremmest vigtigt at holde sig for øje, at bekendtgørelsen vil finde anvendelse i det omfang, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle indhente en tilladelse eller dispensation efter lovene oplistet i bekendtgørelsen, vil afgørelser truffet af myndigheden ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Forud for vedtagelsen af anlægsloven havde Udviklingsselskabet By & Havn I/S foretaget miljøvurderinger af projektets påvirkninger. Endvidere er der udarbejdet en implementeringsredegørelse, som også indeholder diverse vilkår, som By & Havn vil skulle overholde i forbindelse med gennemførelsen af projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægslovens § 3, at projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning er på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4. Det betyder altså, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S i forbindelse med projektets gennemførelse skal sikre, at det sker i overensstemmelse med bl.a. de udførte miljøvurderinger.

For så vidt angår spørgsmålet om Civilstyrelsens behandling af sager om fri proces, bemærkes det for en god ordens skyld, at Civilstyrelsen ikke hører til under Transportministeriets ressort. Anlægsloven for Lynetteholm indeholder ikke hjemmel til at regulere Civilstyrelsens behandling af ansøgninger om fri proces.

KKR Sjælland bemærker bl.a., at kommunerne i KKR Sjælland finder det problematisk, at den administrative klageadgang er afskåret i anlægsfasen. Det giver en særdeles lukket og centralt styret proces, hvor borgere, interesseorganisationer og nabokommuner kan afskæres for indflydelse på projektets gennemførelse. Kommunerne opfordrer kraftigt til, at den administrative prøvelsesadgang genindsættes, så projektet bliver underlagt en grundigere prøvelse.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen vil medføre, at afgørelser truffet efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurennet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det er selve afgørelsen, som ikke vil kunne påklages. Der ændres ikke ved, at de almindelige sagsbehandlingsregler stadigvæk vil skulle følges i forbindelse med behandlingen af en sag, herunder eksempelvis forvaltningslovens regler om partshøring. Der vil således fortsat være mulighed for at give en udtalelse til en sag i det omfang, at man er omfattet af reglerne om partshøring.

Endelig bemærker Transportministeriet, at der fortsat vil være mulighed for at prøve en afgørelse ved domstolene. Dog følger det af anlægslovens § 24, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelse skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentligheden.

Foreningen Bevar naturen i Solrød bemærker bl.a., at det ikke er rimeligt, at et projekt som Lynetteholm ikke kan tåle forsinkelser. Hensynet til natur, miljø og de almindelige klageadgange må vægtes højere end en eventuel forsinkelse af et projekt, der alligevel tager adskillige årtier.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. I den forbindelse omfatter anlægsfasen konstruktionen af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen forventes færdiggjort 2025. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurennet jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Bekendtgørelsen vil kun gælde i anlægsfasen, som forventeligt er overstået omkring 2025. Herefter vil bekendtgørelsen blive ophævet.

S/K Lynetten bemærker bl.a., at klageadgangen bortfalder fordi tidsmæssige interesser eksempelvis forsinkelser er medtaget. Det betyder, at det er et økonomisk incitament, som stopper klageadgangen. I anden lovgivning ses en praksis, som omhandler, at der ikke må tages økonomiske incitament ind i behandlingen af en sag. Bekendtgørelsen tilsidesætter dette og en væsentlig præcedens



i dansk retspraksis. Der kan således være tale om en udvidet fortolkning af gældende praksis på området omkring lovgivning, bekendtgørelser mv. i en negativ bemærkning. Yderligere udstedes bekendtgørelsen som en ramme til et lokalt privat firma, hvorfor der ikke er tale om store statslige forhold, som vedrører generel infrastruktur.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen har hjemmel i anlægslovens § 6, som giver transportministeren hjemmel til at afskære klageadgangene for de oplyste love. Det er altså med hjemmel i den af Folketinget vedtagne lov, at bekendtgørelsen foreslås.

Der er tidligere praksis for, at klageadgangen er afskåret i anlægslove på Transportministeriets område. Der kan i den forbindelse henvises til lov om anlæg af en Nordhavnstunnel, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af et nyt Statens Naturhistoriske Museum.

Endelig bemærkes det i forhold kommentaren om, at bekendtgørelsen rammer et lokalt privat firma, hvorfor der ikke er tale om store statslige forhold, som vedrører generel infrastruktur, at Transportministeriet formoder, at der menes Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Det bemærkes hertil, at selskabet er oprettet i medfør af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, hvor ejerfordelingen er, at Københavns Kommune ejer 95 procent og staten 5 procent. Det er korrekt, at selskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag, jf. § 15, stk. 4, men samtidig følger det også af § 22, at offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Så selvom det er oprettet som et selskab, er det fortsat underlagt de samme grundlæggende regler som en offentlig myndighed og kan derfor ikke siges blot at være et lokalt privat firma.

Selskabet udfører netop med hjemmel i anlægsloven en opgave, som har statslig interesse, som det er at etablere Lynetteholm, som bl.a. vil skulle være med til at stormflodssikre København fra nord.

Østerbro Havnekomité bemærker bl.a., at de ikke ser nogen begrundelse for, at Transportministeriet udnytter den meget vidtgående bemyndigelse i loven til at afskære klageadgangen.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forarbejderne til anlægslovens § 6, som giver transportministeren hjemmel til at afskære klageadgangene, at:

”En afskæring af klageadgangen skal bl.a. sikre fremdriften i projektet, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 24.”

Bevar Margrethelholms Havn bemærker bl.a., at bekendtgørelsen vil medføre, at den ekspropriationsbeslutning som projektet medfører ikke vil kunne påklages administrativt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægslovens § 14, stk. 1, hjemler, at der ved ekspropriation kan erhvervs de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet. Af stk. 2 fremgår det, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det er på den baggrund ikke korrekt, at bekendtgørelsen vil medføre, at der afskæres en administrative klageadgang i forbindelse med udførelsen af ekspropriationer i medfør af udførelsen af projektet.

Baggrunden herfor er, at det følger af § 2 i udkastet til bekendtgørelsen, at det er afgørelser truffet efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurennet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, som ikke kan påklages.

Ekspropriationerne på baggrund af anlæg af Lynetteholm sker med hjemmel i anlægslovens § 14.

Københavns Motorbådsklub bemærker bl.a., at bekendtgørelsen betyder, at bygherre kan 1) ændre projektet til, således at det fremstår væsentligt ændret i forhold til det allerede offentligt publicerede projekt, og som vedtagelsen af anlægsloven i Folketinget er baseret på, så projektet har væsentlig permanent negativ irreversibel indflydelse på omgivelserne, 2) forurene uhindret og 3) gøre permanent skade på områder og infrastruktur i direkte modstrid



med almenvellet alene for at gennemføre en vilkårlig del af projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er korrekt, at bekendtgørelsen giver mulighed for at projektet ændres i forhold til det projekt, som Folketinget vedtog. Bekendtgørelsen giver heller ikke hjemmel til, at der uhindret kan forurene eller gøre permanent skade. Således følger det af anlægslovens § 3, at projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning er på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4.

Af § 4, stk. 1, følger det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen. Ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. stk. 2.

I medfør af § 4, stk. 3, afgør Trafikstyrelsen på grundlag af anmeldelsen og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøvurdering.

Den foreslåede bekendtgørelse regulerer ikke reglerne i anlægsloven om projektændringer.

Foreningen Stop Lynetteholm bemærker bl.a., at der med bekendtgørelsen sker en utidig mørklægning af beslutninger og koncentration af magt hos myndighederne og hos By & Havn, som er ude af trit med de danske traditioner for demokratisk kontrol og åbenhed i forvaltningen. Det foreslås, at involverede myndigheder og By & Havn pålægges en øget forpligtelse til løbende at informere offentligheden og henviser til miljøoplysningslovens § 5, stk. 2. Endvidere foreslås det, at det skrives ind i bekendtgørelsen, at det er en rettighed at få fri proces, hvis borgergrupper ønsker at rejse en sag.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen ikke omhandler reglerne om aktindsigt i medfør af lov om aktindsigt i miljøoplysninger.

Forslagene om at pålægge involverede myndigheder og By & Havn en øget forpligtelse til løbende at informere offentligheden i medfør af miljøoplysningslovens § 5, stk. 2, samt retten til fri proces, ligger ud over, hvad Folketinget har bemyndiget transportministeren i anlægsloven til Lynetteholm. Det er der dermed ikke hjemmel til, og kan derfor ikke imødekommes.



Marianne lunddal Nielsen, Karina Bache, Morten Mægaard Nielsen, Ellen Eichhorn, Frank Stigborg, Lonni Schneider, Liv Groth Rasmussen, Anette Waaben, Emil Ankerstjerne, Henriette Wolstrup Andersen, Frank Stigborg, Mikkel Larsen, Christian Ketelsen, Katrine Kjersgaard, Charlotte Winkler, Søs Brink, Johnny Studsgaard, Finn Ankerstjerne, Liv Groth Rasmussen, Sofie Posselt, Tanya Rydell, Michael Hansen, Morten Kraul, Thomas Bech Madsen, Esse, Tomastyv, Esben Hansen, Karina Bache, Frederik Bundgaard, Bo Sprehn, Lena Olsen, Karina Bush, Jes Aare Jensen, Finn Larsen, Astrid Munch, Ellen Odsbjerg, Eva Larsen, Charlotte Green, Jørgen Hilm, Maiken Hallingskov, Lene Pia Hansen, Martin Kjær Lange, Julie Christensen, Mikkel Willum, Michael Lunøe, Jonas Petersen, Peter Ausum, Simon Shan Man Ng, Tessa Kvist Hansen, Christina Juhlin, Agnete Braad, Henrik Rosenkilde, Glenn Vandkrog, Per Olsen, Dorte Sparre, Henning Nielsen, Susanne Munch, Ulrikke Bastian, Henrik Rosenkilde, Camilla Isberg, Olga Bastian, Hans Kurt Pedersen, Kim Kær Nielsen, Philip Barfred, Rikke Steenberg, Maria Holm, Morgan Bancroft, Kaj Bruun Mortensen, Vibe Stenholt Andersson, Enel og Sebbe Selvig, Freia Cecilie Krog, Line Borring, Susanne Korsholm, Ester Fröhlich, Nikolaj Kristensen, Hartvig Andersen, Katja Lassen, Lis Brandtberg, Cæcilie Ærenlund, Lea Hartig, Anja Wybrandt, Ghita Friis, Nina Højsteen, Durita Nattestad, Heine Grønbæk, Mette Sattrup, Grethe Pedersen bemærker bl.a., at der siden forslaget om projektet i 2017 har været en mangel på borgerinddragelse, og kræver inddragelse i beslutningsprocessen, samt processen har været udemokratisk. Det bemærkes endvidere, at det er problematisk, at høringer angående projektet har ligget mellem to kommunalvalg, hvilket har medført, at borgerne ikke har haft en chance til at vise sin utilfredshed med projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bemærkningerne synes at vedrøre den bagvedliggende proces forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm. Det ligger derfor også uden for høringen over bekendtgørelsen. Imidlertid finder Transportministeriet anledning til at gå i rette med påstandene.

Således er Transportministeriet ikke enig i præmissen om, at projektet har lidt af en mangel på borgerinddragelse. Først og fremmest bemærkes det, at der har været kendskab til den overordnede vision om Lynetteholm siden den daværende regering indgik en aftale med Københavns Kommune tilbage i oktober



2018. I overensstemmelse med reglerne for miljøkonsekvensvurderinger havde Miljøstyrelsen i perioden d. 11. oktober – 8. november 2019 første offentlighedsfase – den såkaldte idéfase – over projektet i offentlig høring. I den forbindelse modtog Miljøstyrelsen 195 høringssvar fra borgere, foreninger, virksomheder og myndigheder.

Miljøkonsekvensvurderingerne har endvidere ultimo 2020 til primo 2021 været i offentlig høring i 8 uger, hvilket resulterede i ca. 870 høringssvar.

Under den offentlige høring afholdt Udviklingsselskabet By & Havn I/S d. 5. januar 2021 et virtuelt borgermøde over miljøkonsekvensvurderingerne, hvor udviklingsselskabet orienterede om rapporten samt besvarede spørgsmål fra deltagere på mødet.

Transportministeriet sendte et udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i offentlig høring i perioden 15. januar – 14. februar 2021.

Der har på den baggrund været flere lejligheder til at få information og gøre sin stemme gældende.

Søren Kelstrup bemærker, at bemærker, at afskæringen af klageadgange er problematisk, fordi man som borger kan frygte, at langsigtede klimahensyn tilsidesættes for at give plads til at opnå politiske målsætninger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er vigtigt at holde sig for øje, at Lynetteholm skal være med til at indgå i klimasikringen af København mod stormflod fra nord, og dermed være et aktiv i sikringen af København imod klimaforandringerne.

Herudover bemærkes det, at der forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm er foretaget miljøkonsekvensvurderinger af projektets påvirkninger.

Bekendtgørelsen ændrer ikke ved, at det fortsat følger af anlægslovens § 3, at projektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning er på miljøet samt implementeringsredegørelsen.

Simon Elkjær Petersen bemærker, at det er vigtigt at tage i betragtning, at mange ikke har kendskab til Lynetteholm, og dermed



heller ikke er klar over konsekvenserne deraf på nuværende tidspunkt. De oplever først generne senere i processen, netop derfor er det vigtigt at bibeholde klageadgangen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen udstedes med hjemmel i anlægsloven for Lynetteholm. En anlægslov hvor der også forud er blevet foretaget miljøvurderinger af påvirkningerne af projektet. Fælles for miljøvurderingerne og anlægsloven er, at der har været en offentlig høring af begge. Der er derfor åbenhed omkring projektet.

Marianne Stigborg bemærker bl.a., at det er et problem, at borgerne henvises til den langt dyrere domstolsprøvelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at følger dog af den bagvedliggende anlægsløvs § 24, stk. 2, at der ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af loven, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre.