

DN København

Formand: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstformand Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks
Naturfredningsforening



Dato: 29. september 2021

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Bekendtgørelse om afskæring af klageadgange i forbindelse med anlæg af Lynetteholm

Danmarks Naturfredningsforening finder det uhensigtsmæssigt og i modstrid med den danske demokratitradition indenfor miljøområdet at afskære klageadgangen til de i bekendtgørelsen nævnte love.

Afskæring af klageadgang er uhensigtsmæssig fordi 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.

Yderligere strider afskæring af klageadgang mod Århuskonventionen. Århuskonventionen giver befolkningen ret til adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser og adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet. Danmark ratificerede Århus konventionen i 2000.

Danmarks Naturfredningsforening skal derfor opfordre regering og Folketing til ikke at gennemføre udkastet til bekendtgørelse i sin nuværende form, men finde en form som sikrer at Århuskonventionen respekteres.

Lynetteholm projektet må forventes at skulle gennem en række større og mindre ændringer

Der foregår for tiden konsultationer mellem den danske og den svenske stat om de grænseoverskridende miljøkonsekvenser. Et af de punkter de svenske myndigheder er bekymret for er Lynetteholms blokerings effekt i forhold til vandgennemstrømningen i Øresund og de mulige afledte konsekvenser for Østersøens miljø. Her er man i første omgang blevet enige om at lade det hollandske rådgivningsfirma Deltas foretage en uvildig vurdering af den model og de betingelser som er gennemført som grundlag for miljøvurderingen af Lynetteholm.

Afhængigt af udfaldet af Deltas vurdering kan man imødesee, at der skal foretages justeringer af Lynetteholms udstrækning og udformning. Hertil kan komme overvejelser om kompenserende foranstaltninger.

Et andet punkt der bekymrer de svenske myndigheder, er klappningen af knap 2,5 millioner kubikmeter havneslam i Køge Bugt. Her har man fra svensk side foreslået de danske myndigheder at overveje alternative løsninger.

Alene disse to punkter understreger at Lynetteholm meget vel skal gennem en række ændringer før projektet er så veldefineret, at man kan starte anlægsarbejdet.

Nogle af disse justeringer vil muligvis være omfattet af den bemyndigelse som Lynetteholm lovens §5 allerede giver transportministeriet og By og Havn, uden at disse kan påklages. Andre ændringer og justeringer vil være omfattet af bekendtgørelsens afskæring af klageadgang.

Der er i tilknytning til første fase af anlægsprojektet en række øvrige usikkerheder for eksempel i forhold til udsejlingen fra Margretheholms Havn og i forhold til anlæg af adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlæg for jord på Refshaleøen.

På nuværende tidspunkt forhandles der mellem By og Havn og ejerne af Margretheholms Havn om at finde en løsning for udsejlingen fra havnen i den lange periode hvor opfyldningen af Lynetteholm vil blokere for havnen. Loven bemyndiger By og Havn til at anlægge en oplukkelig bro. Denne løsning er man ikke nået til enighed med havnens ejere om. En mulig anden løsning kunne være at flytte havnen eller en tunnelloøsning. Sådanne løsninger ville kræve en miljøvurdering og en række tilladelser efter de love som den foreslåede bekendtgørelse afskærer klageadgang for.

Lynetteholm loven bemyndiger By og Havn til at anlægge en adgangsvej for jordkørsel til Lynetteholm, på strækningen fra Prøvestenen til Refshaleøen, og anlægge et modtageanlæg til jord. Imidlertid er der registreret forekomst og sandsynlighed for forekomst af en beskyttet bilag IV art, grønbroget tudse, på de pågældende områder. Transportministeriet og By og Havn har ved de hidtidige høringer om miljøvurderingen og forslag til anlægslov forsøgt at afvise dette faktum.

Danmarks Naturfredningsforening tvivler dog på, at Transportministeriet eller By og Havn bevidst vil handle imod naturbeskyttelseslovens ultimative beskyttelse af den pågældende stærkt truede art. Det må derfor forventes, at der skal foretages justeringer i placeringen af adgangsvej og muligvis modtageanlæg samtidigt med at der skal foretages nødvendige afværgeforanstaltninger, etableres nye levesteder mv. Offentligheden har en klar og legitim interesse i at kunne følge dette og sikre at de nødvendige foranstaltninger bliver gjort på en fagligt betryggende måde.

Århuskonventionen

I henhold til Miljøstyrelsens hjemmeside¹ har Århuskonventionen til hensigt "at bidrage til beskyttelsen af den ret, der tilkommer ethvert menneske i denne og kommende generationer, til at leve i et miljø, der er tilfredsstillende for hans eller hendes sundhed og velbefindende".

Videre fremgår det af hjemmesiden, at "Principperne i Århuskonventionen ligger godt i tråd med den danske demokratitradition, der i vidt omfang søger at give borgerne mulighed for at deltage i beslutningsprocesser".

Af bemærkningerne til anlægslovens § 6, fremgår følgende argumentation for at afskære klageadgangen:

"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."

Danmarks Naturfredningsforening er uforstående i forhold til dette argument. En klage vil kun kunne indebære "betydelige risici og usikkerheder for projektet" i relation til "fremdriften", såfremt klageinstansen vurderer, at projektet eller en afgørelse relateret til projektet er retsstridig, - og dermed udsætter det, til det er lovliggjort.

¹ <https://mst.dk/service/lovstof/miljoerettigheder/miljoerettigheder-i-danmark/>

Vurderer klageinstansen derimod, at projektet eller afgørelsen ikke er retsstridig, vil der ikke være risiko for, at projektet forsinkes som følge af klageinstansens afgørelse.

Umiddelbart får man indtrykket, at der ligger andre motiver bag ønsket om afskæring af klagemuligheder end blot hensynet til fremdriften. Umiddelbart tænkes her på ønsket om at gøre det meget vanskeligt eller de facto umuligt for befolkningen og grønne organisationer at få retligt prøvet projektet og afgørelser i tilknytning til det.

Den foreslåede begrænsning af klageadgangen vil derfor forstærke opfattelsen af, at projektet mangler demokratisk legitimitet.

Selve beslutningsprocessen frem til vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm i juni 2021 lider i sig selv af et demokratisk underskud. Fremgangsmåden er dybt betænkelig i og med at man ikke har fuldt de normale procedurer i planloven om offentlig inddragelse og åben præsentation af alternative muligheder for at løse de problemer og behov, som Lynetteholm projektet angiveligt skal løse.

Derfor står vi nu med et projekt, som savner demokratisk legitimitet, og som rummer en lang række uløste problemer. Her kan blot nævnes usikkerheden om Lynetteværkets fremtid, spørgsmålet om der findes nok overskudsjord til at opfylde Lynetteholm, usikkerheden om den trafikale betjening af den fremtidige Lynetteholm by og en række uløste finansielle problemer.

Transportministeren har tidligere i brev af 6. april til DN henvist til muligheden for at få afprøvet beslutninger og administrative afgørelser retligt i stedet for den almindelige klageadgang. Imidlertid er det kun en teoretisk mulighed på nuværende tidspunkt. Kun de færreste, hvis nogen, interesseorganisationer vil være i stand til at løfte et søgsmål rent økonomisk og ressourcemæssigt i øvrigt.

Såfremt man til trods for ovenstående ønsker at gennemføre bekendtgørelsen om afskæring af klagemuligheder skal vi derfor på det kraftigste opfordre til at man giver udvidede muligheder for fri proces ved sager, der rejses ved domstolene.

Ifølge høringsbrevet af 8. september fra transportministeriet vil klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025 (indtil perimeteren mv er anlagt). Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende. Hvis projektet imidlertid forsinkes væsentligt, vil det formentligt være på grund af uforudsete store tekniske, økonomiske eller formelle problemer. Hvis en sådan situation opstår, skal der være mulighed for nyvurdering og fuld klageadgang.

Det skal derfor opfordres til at der sættes en fast dato for, hvornår de normale klageadgange genetableres.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
næstformand for DN København