

# Redegørelse om ”Arealanvendelsen på danske havne”

Maj 2010



FremSAT af transportminister Hans Christian Schmidt og miljøminister Karen Ellemann

|    |   |    |
|----|---|----|
| 1. | Forord.....   | 3  |
| 2. | Redegørelsens formål .....  | 5  |
| 3. | Rammer for udviklingen af havnearealer .....  | 7  |
|    | 3.1 Aktører på havnen.....  | 7  |
|    | 3.1.1 Staten .....  | 8  |
|    | 3.1.1.1 Lovgrundlaget .....   | 8  |
|    | 3.1.2 Kommunerne.....   | 10 |
|    | 3.1.3 Havnen og virksomhederne på havnen .....  | 11 |
| 4. | Udviklingen i havnearealer.....   | 13 |
|    | 4.1 Udbuddet af arealer .....   | 13 |
|    | 4.2 Anvendelsen af arealer .....  | 15 |
|    | 4.3 Hvor og hvorfor er der konflikter.....  | 16 |
|    | 4.3.1 Konflikter mellem havnen som arealejer og virksomhederne på havnen.....           | 17 |
|    | 4.3.2 Konflikter som følge af byomdannelse.....   | 19 |
| 5. | Statslige initiativer .....   | 22 |
|    | 5.1 Statslige interesser i havneområder .....   | 23 |
|    | 5.2 God planpraksis .....   | 24 |
|    | 5.3 Formidling af transportpolitiske hensyn til brug for den kommunale planlægning..... | 24 |
|    | 5.4 Konference om fremtidens havneudvikling.....  | 25 |
|    | 5.5 Projekt planlægning for fremtidens erhverv .....                                    | 25 |
| 6. | BILAG 1 – lovgivning.....   | 26 |

Forsidefoto af Ole Brinker for Århus Havn

## 1. Forord

Mange danske byer er vokset op omkring en aktiv erhvervshavn, der har været omdrejningspunkt for områdets handel, produktion, arbejdspladser og økonomiske udvikling. Havnens og byens udvikling har været knyttet tæt til hinanden, selvom betingelserne for samspillet har ændret sig gennem tiderne.

Op mod årtusindeskiftet var der ledige havnearealer, hvor havneaktiviteterne var hørt op, og hvor de traditionelle produktionsvirksomheder var under afvikling. Det gjorde det muligt at genanvende de gamle havnearealer til attraktive boliger og rekreative områder mv. Nye beboere rykkede ind på havnearealerne, og der blev åbnet op for byens adgang til vandet. Det var i disse tilfælde en god udvikling, der har sparet udlæg af nye arealer til byudvikling og har sikret, at havneområderne ikke forslummede.

De omdannelser, vi kan forvente fremover, vil ikke kun berøre havne, hvor aktiviteterne er hørt op, men vil i langt højere grad ske på havne, hvor godsomsætningen forventes at vokse, og hvor virksomhederne på havnen ikke er under afvikling. Det stiller store krav til byplanlægningen, hvis erhvervshavnene fortsat skal kunne udvikles og potentielle konflikter mellem by og havn skal undgås.

Regeringens politik i forhold til de aktive erhvervshavnens udvikling er klar. Havnene spiller en stor rolle for udviklingen af det danske samfund. I en globaliseret verden med øget behov for godstransport er havnene vigtige transportknudepunkter, der forbinder land- og søtransport, og som derfor har stor betydning for, at især godstransporten kan afvikles så effektivt og miljøvenligt som muligt. Dertil kommer, at havnenes kan bidrage til at aflaste det overordnede vejnet. Erhvervshavnene fungerer samtidig som effektive erhvervsområder for aktive, konkurrencedygtige virksomheder, der har behov for at ligge på en havn.

Der er intet, der peger i retning af, at havnenes betydning i det danske transportsystem reduceres fremover – tværtimod. Til trods for den nuværende afmatning i verdensøkonomien er det forventningen, at godsmængderne over en længere tidshorisont vil stige betragteligt.

Regeringen har derfor allerede igangsat en række tiltag, der sætter havnene som transportcentre i fokus. En vigtig milepæl blev nået med det brede politiske forlig, 'En grøn transportpolitik' i januar 2009, hvor rammerne for investeringerne i den danske infrastruktur frem mod 2020 blev aftalt.

I den forbindelse blev der afsat mere end 1 mia. kr. til at forbedre adgangsvejene til de danske havne, ligesom en række andre initiativer er blevet sat i gang med henblik på at styrke erhvervshavnens rammebetingelser. I efteråret 2009 blev der afsat yderligere midler til at forbedre jernbaneforbindelserne til havnene.

I det lys er det naturligvis afgørende, at de kommunale planer for anvendelsen af havnearealer understøtter, at havnene også fremover kan udvikles som de vigtige transport- og erhvervsområder, de er. En af de basale forudsætninger for, at havnene kan udvikles, er, at de fornødne rammer – herunder arealerne – er til stede.

Det er baggrunden for udarbejdelsen af denne redegørelse om den igangværende udvikling af og på havnene. Redegørelsen rummer initiativer, der har til formål at sikre, at havnens funktion som transport- og erhvervsknudepunkt kan bevares og udvikles i et fornuftigt samspil med den omgivende bys udvikling.



**Hans Christian Schmidt**



**Karen Ellemann**

## 2. Redegørelsens formål

Et bredt flertal i Folketinget vedtog i januar 2009 aftalen 'En grøn transportpolitik'. Aftalen sætter rammen for de statslige investeringer i den danske infrastruktur frem mod 2020.

Der er to centrale målsætninger med den politiske aftale:

1. Transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning skal nedbringes
2. Presset på den landbaserede infrastruktur skal reduceres

I det lys udgør søtransporten et godt alternativ til især vejtransporten. CO<sub>2</sub>-udledningen pr. fragtet tons gods er i mange tilfælde mindre, når godset sejles med skib, end når det køres med lastbil. Dertil kommer, at der kan frigøres kapacitet på de 'sorte motorveje', såfremt en større del af godset kan bringes ud på de 'blå motorveje'.

En forudsætning for at søfarten skal være et konkurrencedygtigt alternativ til de landbaserede transportformer er, at havnene fungerer som effektive bindeled mellem de land- og søbaserede transportformer. Det kræver, at havnene kontinuerligt udvikles herunder også de fysiske rammer for havnens virke.

Hvor finansieringen af udviklingstiltag af havnene er udlagt til de fortrinsvis kommunale ejere af havnene, spiller staten en vigtig rolle i forhold til at sikre effektive adgangsveje til havnene.

På den baggrund blev der som en del af den politiske aftale om den grønne transportpolitik afsat mere end 1 mia. kr. til at forbedre adgangsvejene til havne med en væsentlig regional og national betydning.

I flere havne har man op gennem 1990'erne og i starten af det nye årtusinde kunne se en udvikling, hvor dele af erhvervshavnene er blevet omdannet til andre formål. Boliger og kontorerhverv er skudt op på steder, hvor der tidligere var en aktiv erhvervshavn. I visse havne er erhvervshavnen rykket ud på opfyldte arealer væk fra bykernen, mens erhvervshavnen i andre byer helt er forsvundet.

En sådan udvikling kan være hensigtsmæssig på de havne, hvor erhvervshavnene er ved at miste sin betydning. Men det stiller omvendt store krav til planlægningen, hvis man i de havne, der stadig fungerer som aktive erhvervshavne, ønsker at blande de funktioner, der knytter sig til en aktiv erhvervshavn, med boliger og kontorerhverv.

Regeringens politik i forhold til havnenes betydning og rolle i infrastrukturen er bl.a. defineret i redegørelsen 'Fremtidens godstransport' fra maj 2009. Udover at adressere de investeringer, der er aftalt i forliget om en grøn transport-

politik, sætter regeringen med godsredøgørelsen fokus på rammebetingelserne for havnenes udvikling og de tiltag, der fra statens side kan bidrage hertil.

Formålet med tiltagene er at sikre, at havnene kan udvikle sig – men også at de havne, hvor staten investerer i en bedre infrastruktur til havnene, rent faktisk også fremover kan fungere som effektive transportknudepunkter.

Redegørelsen har på den baggrund til formål at belyse følgende emner:

- a.) Er der en generel tendens til, at arealerne til transport- og erhvervsrelaterede formål reduceres på de danske havne?
- b.) Tages der tilstrækkeligt hensyn til havnenes funktion som transportknudepunkt i den kommunale planlægning?
- c.) Er der interessekonflikter af generel karakter på havnene i relation til udviklingen af arealer på havnene?
- d.) Er reglerne på området tilstrækkelige til at sikre en hensigtsmæssig afvejning af hensynene til havnene som transportcenter, erhvervsområde og byområde?
- e.) Er der i forhold til redegørelsens formål behov for nye initiativer, der kan bidrage til at sikre, at havnene fortsat udvikles som effektive transportcentre?

Redegørelsens fokus er således på forholdet mellem erhvervshavnens og den omkringliggende bys udvikling og ikke på andre forhold, som f.eks. risikoforhold på havnen, sedimenthåndtering i forbindelse med udvidelser mv., der også påvirker havnens udviklingsmuligheder. Disse forhold håndteres i de to ministerier i anden sammenhæng.

### 3. Rammer for udviklingen af havnearealer

Udviklingen af havnenes arealer påvirkes af forskellige aktører med hver deres udgangspunkt. For bedre at kunne forstå havnenes udvikling, og de konflikter som dette i visse tilfælde kan aflede, opererer denne redegørelse med havnens udvikling som resultatet af en balance mellem tre funktioner, nemlig havnen som:

- **transportcenter,**
- **erhvervsområde**
- **andre byfunktioner**<sup>1</sup>

*Transportcenterfunktionen* udgøres dels af den håndtering af gods, der sker over kajen, og dels af den øvrige godshåndtering, der sker på havnen – fx omladning fra lastbil til lastbil eller omladning til godstog.

Havnen er også et *erhvervsområde* for virksomheder, der generelt er afhængige af en placering tæt på havnens transportcenterfunktioner. Der er desuden ofte tale om miljøtunge virksomheder der støjer, udsender lugt, støv eller på anden måde ikke er egnet til at ligge for tæt på boliger og andre miljøfølsomme byfunktioner.

Endelig er havnenes arealer attraktive i forhold til *andre byfunktioner* som boliger og forureningsfrie virksomheder, der ønsker en central beliggenhed i byen. Dertil kommer interesser i etablering af fx lystbådehavne, placering af husbåde og etablering af andre rekreative områder. Omdannelse af havnens arealer ses af nogle kommuner som et middel til at gøre byen attraktiv for byens borgere, tilflyttere og virksomheder.

#### 3.1 Aktører på havnen

Ud over havnen som virksomhed er der på havnene en række aktører, der udøver deres virksomhed på havnen. Det gælder dels virksomheder, der udøver direkte havnerelateret virksomhed, dels virksomheder, der i øvrigt er afhængige af en placering på havnen.

Havnens udvikling påvirkes også af eksterne aktører, som ikke til dagligt opererer på havnen, men som alligevel har væsentlige interesser i havnens udvikling. Særligt kommunerne og staten spiller en vigtig rolle i den henseende. De sætter de overordnede rammer for havnenes udvikling.

---

<sup>1</sup> I denne redegørelse defineres 'andre byfunktioner' som boliger, rekreative områder, kontorhverv mv. der kræver ændring af arealernes anvendelsesbestemmelser i kommune- eller lokalplaner.

### 3.1.1 Staten

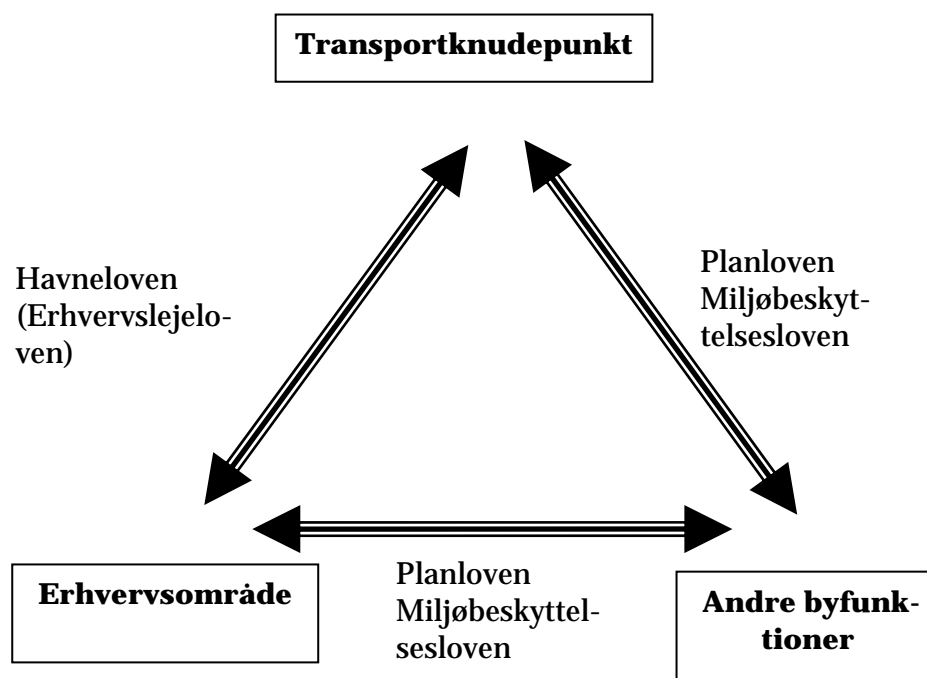
Staten har interesser i at sikre, at der på nationalt niveau er tilstrækkelig kapacitet på havnene til, at gods fra indland og udland kan håndteres effektivt. Godt 2/3 af den danske udenrigshandel sejles med skib til og fra en dansk havn.

Derudover er havnene vigtige for Danmarks forsyningssikkerhed på en række produkter, herunder i forhold til olie og gas, materialer til byggeindustrien, foderstoffer til landbruget mv. Der er væsentlige nationale interesser i håndteringen af disse godstyper, som ofte er koncentreret på enkelte havne. Der er også væsentlige statslige interesser i havne med en unik geografisk placering i forhold til at kunne videredistribuere godset til modtagerne eller som udgør knudepunkter i de nationale og internationale trafikforbindelser.

Staten bidrager aktivt til udviklingen af havnene ved bl.a. at investere i infrastrukturen til havnene. I transportforliget 'En grøn transportpolitik' fra 2009 er der afsat mere end 1 mia. kr. til forbedring af adgangsvejene til danske havne med en stor regional og national betydning for infrastrukturen. I det lys er der en statslig interesse i at sikre, at havnene ikke omdannes til bolig- eller kontorområder på bekostning af havnens transport- og erhvervmæssige funktioner.

#### 3.1.1.1 Lovgrundlaget

Staten har ansvaret for de love og regler, der fastsætter rammerne for havnens arealudvikling. Fire regelsæt vurderes umiddelbart at have betydning: erhvervslejeloven, havneloven, planloven og miljøbeskyttelsesloven.





Forholdet mellem havn og havnevirksomheder reguleres primært af privatretlige aftaler om areallejemål på havnen<sup>2</sup>. Såfremt der er behov for udvikling af standardkontrakter på området, vil det være en opgave for de relevante organisationer og ikke en lovgivningsopgave.

De gennemførte analyser<sup>3</sup> af forholdene på havnene peger ikke på problemstillinger, som kræver ændringer i den nuværende lovgivning. De problemer, der er peget på, kan således løses indenfor de nuværende rammer. Udfordringen ligger i at sikre en god dialog med de relevante parter om arealanvendelsen på kort og lang sigt, så konflikter kan forebygges. I den sammenhæng er samspillet mellem miljøforhold og planlægning helt centralt.

*Erhvervslejeloven* har en meget begrænset betydning for forholdet mellem interessenterne på havnene. Loven regulerer udlejning af bygninger og gælder derfor ikke for flertallet af havnevirksomheder, der har opført egne bygninger på lejet grund.

Dertil kommer, at Erhvervs- og Byggestyrelsen i 2006 foretog en evaluering af loven og var i den forbindelse i løbende dialog med de væsentlige brugere af loven samt en række eksperter på erhvervslejeområdet. Alle væsentlige parter var enige om, at erhvervslejeloven er velfungerende og opfylder sit formål, og at loven ikke bør ændres på nuværende tidspunkt.

*Havneloven* indeholder ingen særlige bestemmelser for arealudviklingen på havnene. Transportministeriet vil dog være opmærksom på havnelovens bestemmelse om kommunal- og havnebestyrelsens varetagelse af den kommunale selvstyrehavns interesser, og om denne bestemmelse kan anvendes i sager om arealudvikling på havne.

*Planloven* indeholder regler, der sikrer at boliger mv. ikke placeres i områder med støj fra virksomheder i forbindelse med omdannelser af tidligere havnearealer. Desuden indeholder planloven særlige bestemmelser om planlægning i omdannelsesområder, der bl.a. sikrer fleksibilitet i forhold til eksisterende virksomheder. Endvidere sikrer planlovens bestemmelser, at de overordnede interesser i arealplanlægningen respekteres i kommunernes planlægning. Endelig sikrer planloven, at planforslag sendes i offentlig høring så borgere, virksomheder, myndigheder og andre relevante parter kan give deres mening til kende, inden kommunalbestyrelsen vedtager planerne endeligt.

*Miljøbeskyttelsesloven* giver muligheder for at tilpasse miljøreguleringen til virksomhedernes muligheder for at opfylde den indenfor visse grænser. Der er således i vid udstrækning taget højde for at omdannelser ikke skal medføre miljøkrav, der tvinger virksomheder ud af havnen.

---

<sup>2</sup> Se afsnit 3.1.3.

<sup>3</sup> Se denne redegørelse side 13.

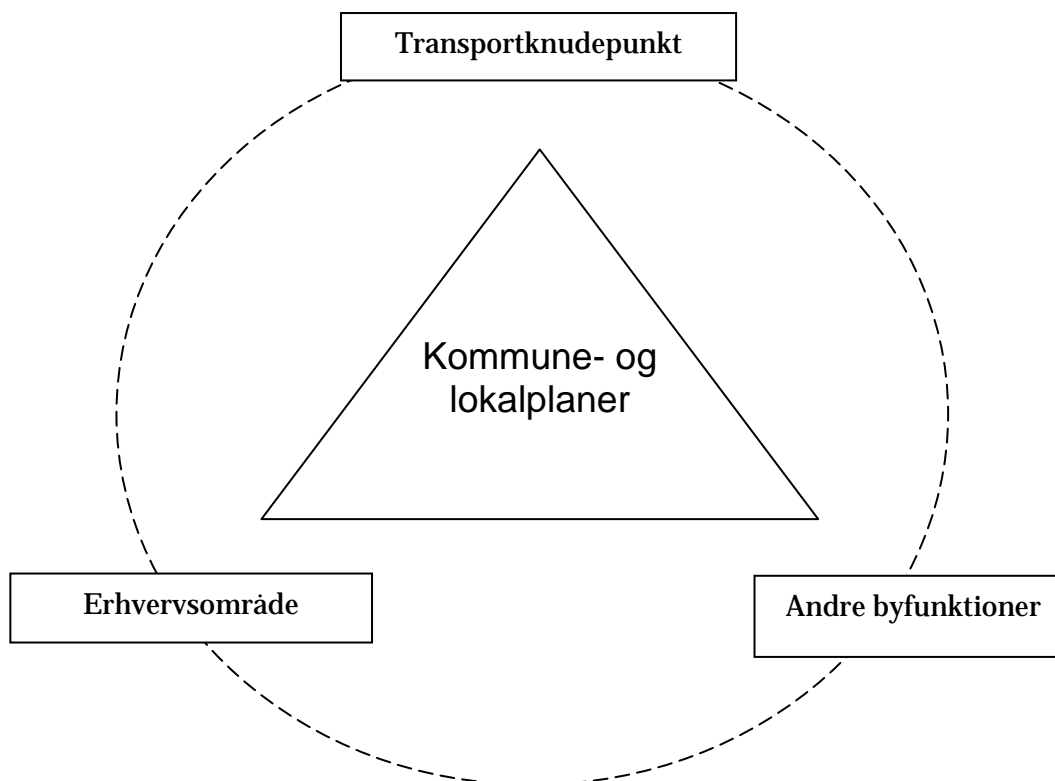
### 3.1.2 Kommunerne

Langt den overvejende part af de danske havne er ejet helt eller delvist af den kommune, hvor havnen ligger. Kommunen har således en interesse i, at havnen drives som en kommerciel virksomhed, der som minimum hviler i sig selv økonomisk.

Kommunen har også en interesse i, at havnen fungerer som et attraktivt erhvervsområde, der danner rammen for virksomheder, der genererer arbejdspladser og skatteindtægter til kommunen.

Kommunen er ansvarlig for den fysiske planlægning, og fastsætter i kommuneplanen rammer for anvendelsen af arealer, herunder også havnearealerne. I den henseende indtager kommunen en meget afgørende rolle for havnens udvikling. Kommuneplanen skal respektere de overordnede interesser i planlægningen.

Havnen er et aktiv i relation til den omkringliggende by, hvor havnearealerne er bindeleddet mellem by og vand. Ud fra en planmæssig helhedsbetragtning arbejdes der i mange kommuner med planer om at skabe en bedre forbindelse mellem havet og byen ved at 'åbne op' for adgangen til havet. Det kan ske ved at omdanne de mest bynære havnearealer til eksempelvis boliger eller rekreative områder. Den stigende interesse for bl.a. at opføre boliger og kontorerhverv i og ved havnen har visse steder skabt et økonomisk incitament til at omdanne havnearealerne til andre byfunktioner.



### 3.1.3 Havnen og virksomhederne på havnen

*Havnens ledelse* har ansvaret for den daglige drift af havnen. Havnens ledelse skal desuden sikre, at havnen også fremadrettet udvikles til en national og – for de større havne – international konkurrencedygtig havn.

Flere havne har udarbejdet masterplaner for havnen, der beskriver, hvilke arealer, der vurderes nødvendige for at sikre havnens udvikling.

Realiseringen af masterplanerne er bl.a. betinget af, at planerne enten er i overensstemmelse med de eksisterende kommunale planer for området, eller at de bliver indarbejdet i de kommende kommuneplaner.

Derudover har flere havne etableret et havneforum, hvor havnens udvikling kan drøftes med havnens virksomheder. Havneforummet kan være en god platform til at sikre, at havnens udviklingsplaner afstemmes med de udviklingstendenser og ønsker, som havnevirksomhederne oplever og har.

*Havnens bestyrelse* er en helt central aktør bl.a. som udlejer af havnearealer og havnefaciliteter til virksomhederne på havnen. Havnen kan som grundejer i visse tilfælde have en interesse i at udvikle arealerne til andre formål, der kan give et højere afkast, fx kontorer. Provenuet ved evt. frasalg af havnearealer til andre formål kan investeres i udvikling af havneaktiviteterne.

*Havnevirksomhederne* er lejere og brugere af havnen, og er som sådan afhængige af havnens funktion som erhvervsområde og – i de fleste tilfælde – som et effektivt transportknudepunkt.

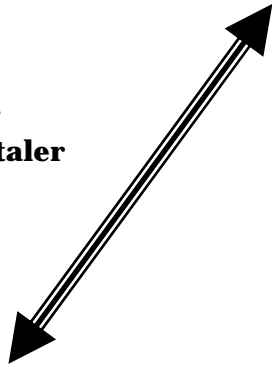
Der er selvfølgelig en fælles interesse i, at havnens masterplaner tager højde for de behov, som havnevirksomhederne vurderer vil få betydning for deres aktiviteter fremover.

Forholdet mellem havnen og havnevirksomhederne er – udover det daglige samspil og dialog – typisk styret af et udlejer/lejer-forhold, hvor havneledelsen udlejer areal til havnevirksomheden. Udlejningsforholdet er generelt udmøntet således, at havnen udlejer arealer – men ikke bygninger – til havnevirksomheden på en forholdsvis lang lejekontrakt, der kan have en varighed på 50 år, men som typisk løber 20 år.

Havnevirksomheden vil som oftest selv opføre bygninger på arealet og bør derfor i princippet have afskrevet investeringerne i bygninger på arealet ved lejekontraktens ophør. I sådanne tilfælde benyttes ofte en standardlejekontrakt; "Generelle bestemmelser for Kontakt om leje af havneareal". I tilfælde, hvor havnen udlejer en bygning til havnevirksomheden, er lejeforholdet omfattet af erhvervslejelovens almindelige regler om lejeforhold.

**Transportknudepunkt**

**Masterplaner  
Private lejeaftaler**



**Erhvervsområde**

**Andre byfunktioner**

## 4. Udviklingen i havnearealer

### Havneanalyser

Med henblik på at skabe et nationalt overblik over tendenserne i arealanvendelsen på de danske havne har NIRAS for By- og Landskabsstyrelsen gennemført en analyse af både den historiske og den forventede arealanvendelse på større danske havne<sup>4</sup>.

Arealanvendelsen er kortlagt med udgangspunkt i et spørgeskema sendt til havneledelsen i de 52 største danske havne og plancheerne i de respektive kommuner. Desuden er der foretaget en screening af den kommunale planlægning for 11 repræsentative havne samt en mere detaljeret analyse af processen omkring havneomdannelse i 4 repræsentative havne.

Med dette udgangspunkt er den forventede arealudvikling på havnene blevet belyst, herunder om der er en tendens til, at arealerne overgår fra transport- og erhvervsrelaterede<sup>5</sup> formål til andre byfunktioner.

Parallelt med denne analyse har Tetraplan for Transportministeriet gennemført en analyse af arealudviklingen på 12 danske havne. Fokus i denne analyse har været på de udviklingstendenser og -behov, der er for havnene som transportknudepunkter, og på samspillet mellem havnenes aktører (kommune, havneledelsen og havnevirksomheder) i den henseende<sup>6</sup>.

På baggrund af analyserne har Erhvervs- og Byggestyrelsen, Transportministeriet og By- og Landskabsstyrelsen vurderet om de regelsæt, der har betydning for havnenes arealudvikling, er tilstrækkelige til at regulere potentielle konflikter og til at varetage de overordnede nationale interesser i anvendelsen af havnenes arealer.

### 4.1 Udbuddet af arealer

Et af de afgørende kriterier for, at havnen kan udvikles, er, at de fysiske rammer – bl.a. andet i form af arealer – er til stede.

<sup>4</sup> NIRAS' analyse 'Havne i bølgegang' kan hentes på [www.trm.dk/publikationer](http://www.trm.dk/publikationer) eller [www.blst.dk/publikationer](http://www.blst.dk/publikationer)

<sup>5</sup> Her menes erhvervsvirksomheder, der udfører havnerelateret aktiviteter/aktiviteter, der forudsætter en beliggenhed på havnen og som typisk ikke er forenlig med miljøfølsomme byfunktioner.

<sup>6</sup> Tetraplans analyse 'Undersøgelse af konflikter i relation til havnenes transportcenterrolle i 12 havne' kan hentes på [www.trm.dk/publikationer](http://www.trm.dk/publikationer) eller [www.blst.dk/publikationer](http://www.blst.dk/publikationer)

Som det fremgår af tabellen nedenfor, tegner der sig et billede af, at havnene i overvejende grad har udvidet havnearealerne.

Tabel 4.1.

| <i>'Hvordan har de samlede omdannelser indenfor de sidste 20 år ændret på det areal, som havnen ejer?' (n = 30)</i> |         |
|---|---------|
| Udvidelse af det samlede omfang   | 33 pct. |
| Fastholdelse af det samlede omfang  | 40 pct. |
| Reduktion af det samlede omfang   | 20 pct. |

Kilde: Niras, Havne i bølgegang. Spørgsmålet er stillet til de 52 største havne. Tallene er baseret på svar fra 30 af disse havne.

Når havnearealerne udvides, er det primært med havnerelaterede aktiviteter for øje. 41 pct.<sup>7</sup> af havnene har således lagt flere arealer ud til trafik- og havneformål de seneste 20 år, mens 54 pct. af havnene har udlagt nye arealer til virksomheder inden for transport og logistik.

Kun 4 og 11 procent svarer, at arealerne til henholdsvis boliger og liberale erhverv er øget i perioden. Det understreger, at fokus i havnene i altovervejende grad har været på havnens transport- og erhvervsfunktioner.

Det illustreres af havnenes udviklingsplaner, at der tænkes langsigtet og ekspansivt i relation til arealudviklingen. Godt 70 pct. af havnene forventer således at øge arealerne til havnerelaterede formål de kommende 12 år<sup>8</sup>, mens godt kun 2 pct. forventer det modsatte. Der forventes en samlet stigning på godt 8.000.000 m<sup>2</sup> til havnerelaterede formål, mens der omvendt kun regnes med en reduktion på godt 50.000 m<sup>2</sup>. Til sammenligning svarer den forventede stigning til det samlede areal af fire af Danmarks største havne.<sup>9</sup>

Baseret på forventningerne i de største danske havne er der således tale om forventninger til en markant nettotilførsel af arealer på de danske havne.

Dertil kommer, at stigningen i godstransporten forventes at være størst i de godstyper, som f.eks. ro-ro og containere, der kræver mindre plads på havnen. Udover en netto forøgelse af tilgængelige arealer, er der således også et effektiviseringspotentiale i forhold til, hvor meget gods der kan håndteres pr. arealenhed på havnen.

<sup>7</sup> Procenterne i dette afsnit angiver andelen af de besvarelser, som er modtaget i en spørgeskemaundersøgelse fra projektet *Havne i bølgegang*

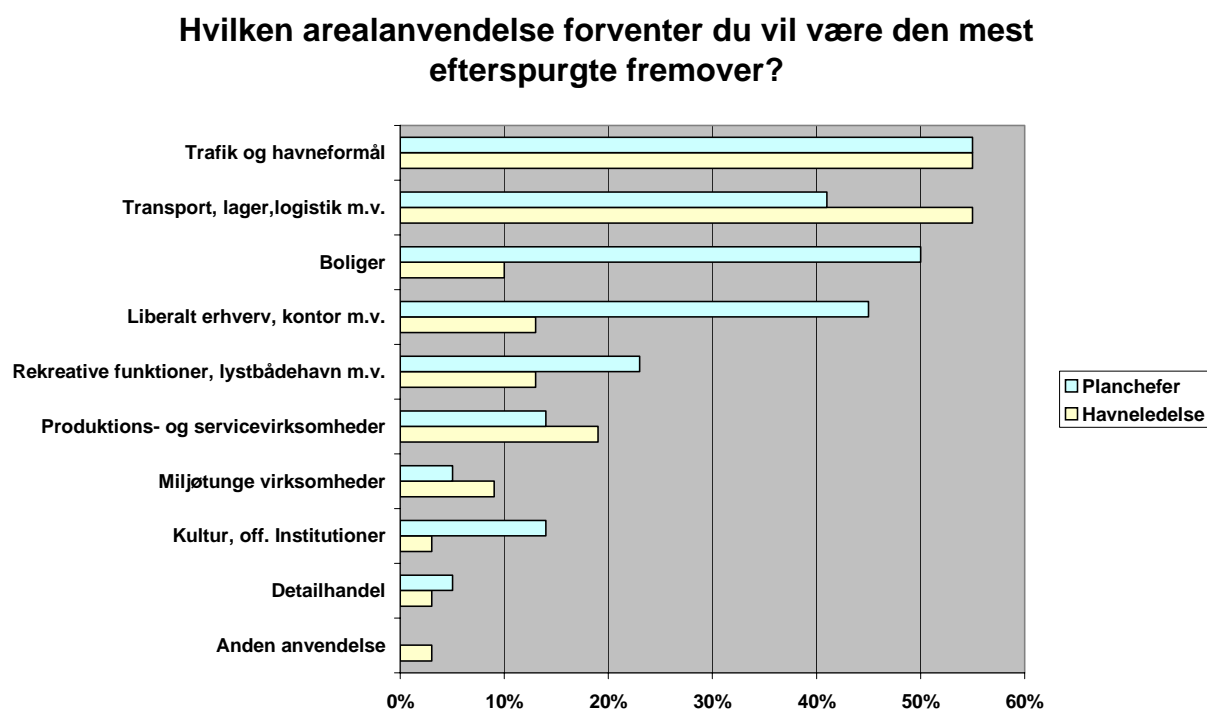
<sup>8</sup> Der er valgt en tidshorisont på 12 år, da perioden er identisk med planlægningshorisonten i den kommunale planlægning.

<sup>9</sup> Esbjerg, Århus, Kalundborg og Fredericia havne.

## 4.2 Anvendelsen af arealer

Havnearealerne forventes også fremover at være eftertragtede – og til flere formål. Som det fremgår af nedenstående figur, forventes efterspørgslen efter havnearealerne til trafik- og havneformål at være størst, men alt efter om det er havneledelsen eller kommunen (planchefen), der svarer, viser der sig en mere differentieret opfattelse af efterspørgslen.

Figur 4.2.



Som ovenstående figur viser, er der i havneledelsen en opfattelse af, at den fremtidige efterspørgsel efter arealerne primært vil knytte sig til de traditionelle havnefunktioner, mens der i kommunerne omvendt forventes en stor efterspørgsel efter havnearealer til andre formål som f.eks. til boliger og liberale erhverv.

Forskellen i vurderingen kan bero på, at kommunen, som ejer af havnen, typisk vil være den part, som eksterne interessenter vil henvende sig til først, såfremt de ønsker at erhverve arealerne til andre end havnerelaterede formål.

Analyserne peger på, at der i flere kommuner arbejdes med planer for en såkaldt '2. generation' af havneudvikling, hvor udviklingen af havnen som en konkurrencedygtig transport- og erhvervshavn sker sideløbende med, at andre dele af havnen udvikles til bymæssige formål.

Vurderingen i analyserne er, at der i flertallet af de danske havnebyer er plads til en udvikling af alle tre funktioner. I flere havne ses der således en tendens

til, at nye havnearealer udlægges væk fra byens centrum, hvilket frigør arealerne til byudvikling tæt på byens centrum og sikrer adskillelse mellem havnen og den øvrige by. Denne udvikling kan være meget hensigtsmæssig, idet den kan bidrage til at flytte den tunge lastbilstrafik til og fra havnene fra den indre by og ud af byens yderområder og indfaldsvejene. Udviklingen i Aalborg Havn, hvor erhvervshavnen med tiden er blevet flyttet ud øst for byen, er et godt eksempel herpå.

Såfremt det af kommunens vurderes hensigtsmæssigt og realistisk at kombinere transportcenter- og erhvervsfunktionerne med en byudvikling på havnen, er der dog fortsat en stor planlægningsmæssig udfordring i at sikre en hensigtsmæssig adskillelse mellem den aktive erhvervsaktive havn og de nye beboere.

Det skal hertil bemærkes, at analyserne viser, at man i kommunerne – til trods for interessen for havnens arealer til nye/andre formål – generelt synes at være bevidste om havnens erhvervs-mæssige betydning for kommunen. I 80 pct. af de kommuner, der har svaret på dette spørgsmål, tilkendegiver man således, at der arbejdes med en samlet plan/strategi for udviklingen af havnen til havnerelaterede formål.

#### ***4.3 Hvor og hvorfor er der konflikter***

Flertallet af havnene har oplevet lokale konflikter, når brugen af arealerne om-disponeres og lejemaal opsiges eller ikke forlænges. Det er i sig selv ikke så overraskende, idet der ofte er knyttet store investeringer og interesser til brugen af arealerne.

Men overordnet tegner analyserne et billede af, at havnene generelt udvikles uden konflikter, der forhindrer en hensigtsmæssig udvikling af erhvervshavnen.

Præmissen for, at havnene kan udvikles i en positiv retning, vurderes i analyserne at være en kontinuerlig og bred dialog mellem interessenterne. Dialogen om havnens udvikling skal tage udgangspunkt i både havnens transportcenter-såvel som erhvervsområdefunktioner herunder havnevirksomhedernes vurdering af de fremtidige behov.

I flere havne er der således gode eksempler på, at en mere systematiseret dialog mellem havnens interessenter – herunder også kommunen – om såvel fremtidsplaner som forhold, der påvirker den daglige drift af havnen, kan forebygge interessekonflikter. Dels giver dialogen især kommunen nyttig viden om havnevirksomhedernes behov, dels sikrer dialogen, at der hos havnen og havnevirksomhederne ikke opstår misforståelser om kommunens visioner og intentioner om havnearealerne.

Det modsatte er tilfældet de steder, hvor dialogen ikke har fundet sted. Her vidner analyserne om, at eksempelvis kommunale udmeldinger om visioner for



havnearealernes udvikling, der ikke har været drøftet i nødvendigt omfang med havnens interessenter, kan skabe grobund for konflikter, der udvikler sig i en sådan retning, at samarbejdet mellem interessenterne reelt ophører.

Når konflikterne opstår, opstår de ifølge analyserne primært i følgende forhold:

- Konflikter mellem havnen som arealejer og havnevirksomhederne
- Konflikter som følge af byomdannelse af arealer på eller omkring haven

#### *4.3.1 Konflikter mellem havnen som arealejer og virksomhederne på havnen*

Flere havnevirksomheder har investeret i store produktionsanlæg, som reelt afskrives over længere perioder end lejeperioden. I de tilfælde, hvor lejekontrakten ikke fornyes efter en endt lejeperiode, kan det derfor være en økonomisk udfordring for virksomheden, såfremt anlæggene skal flyttes og opføres på nye arealer.

Analyserne viser, at der som hovedregel findes en pragmatisk løsning på sådanne situationer. En mulighed er at aftale en økonomisk kompensation mellem parterne, således at havnevirksomheden holdes skadesfri, hvis lejekontrakten opsiges før tid.

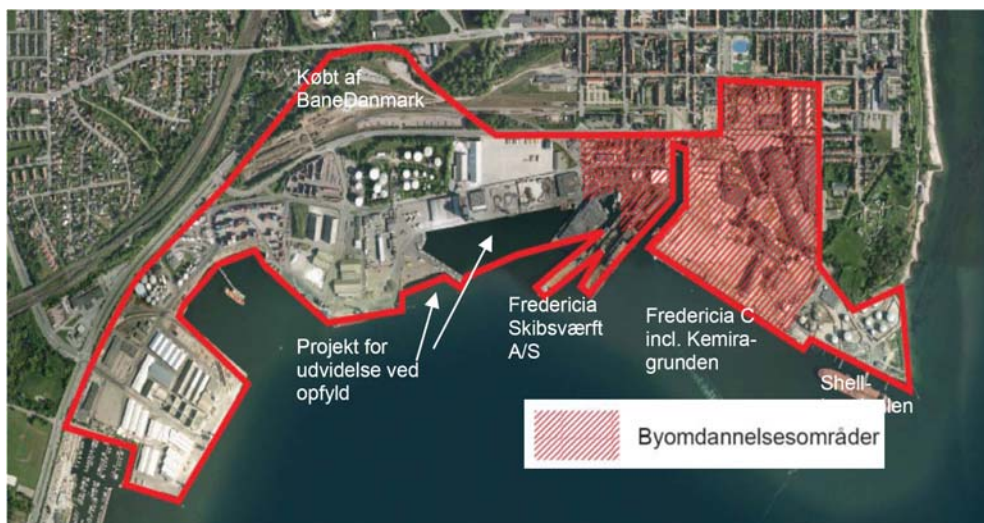
Virksomhederne peger i den henseende på, at der kan være behov for at præcisere forhold i den standardlejekontrakt, der typisk anvendes mellem udlejer (havnen) og lejer (havnevirksomheden) med henblik på bl.a. at præcisere forhold omkring lejekontraktens ophør.

## Fredericia havn

Fredericia havn ligger langs Lillebælt og rummer en række forskellige havneaktiviteter spændende fra Shell-terminalen til Ro/Ro-terminalen i syd ved siden af lystbådehavnen.

Shell-terminalen ved Fredericia havn spiller central rolle for Danmarks olieforsyning. Shell-terminalen er via en rørledning forbundet med Shells raffinaderi i Fredericia, der igen er forbundet med rørledningen fra de danske oliefelter i Nordsøen.

Fredericia Kommune fremlagde i foråret 2009 et forslag til kommuneplan 2009-2021, der giver mulighed for byudviklingsprojektet "Fredericia C", der bl.a. omfatter "Kemira-grunden", der ligger mellem Fredericia Skibsværft A/S og Shell-terminalen.



Miljøcentret gjorde indsigelse mod at kommunen i forslaget til Kommuneplan 2009 op-hævede Shell-terminalens hidtidige status i Vejle Amts regionsplan 2005, som er-hvervsområde for virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Kommuneplanen er efterfølgende blevet vedtaget uden denne ændring, så Shell-terminalen forsat er erhvervsområde for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, hvilket indebærer, at der inden for en afstand på 500 meter omkring området ikke må planlægges for boliger m.v. før det er godtgjort, at der ikke vil være miljømæssige problemer forbundet med det.

Fredericia Skibsværft A/S ligger på en grund, der er ejet af Fredericia Havn (ADP A/S). Lejekontrakten er fra ADP's side blevet opsagt med virkning fra 2017. Fredericia Skibsværft A/S har derfor indgået en ny kontrakt med A.P. Møller-Mærsk om overflytning af alle aktiviteter til et område ved Lindøværftet i Odense. Overflytningen sker i 2011 og 2012.

Fredericia Havn har erhvervet et areal fra BaneDanmark til udvidelse af havnearealet, desuden er der projekter om udvidelser i form af opfyld af havnebassiner. Arealerne ligger længere fra eksisterende boligområder end værftsarealet, som ønskes byomdannet. Projekterne for opfyldning og udvidelse af havnearealet er indeholdt i den eksisterende kommuneplan.

Transportministeriet og Miljøministeriet vil sikre de overordnede hensyn til energiforsyningen i forbindelse med høring af kommunale planer om byudvikling.

### 4.3.2 Konflikter som følge af byomdannelse

De såkaldte 2. generationsomdannelse – hvor kommunen søger at udvikle havnene som både transportcenter, erhvervsområder og byområde samtidigt – rummer særlige udfordringer, når konflikter mellem erhverv og eksempelvis boligområder skal forebygges.

Udmeldinger fra kommunen, der beskriver en større omdannelse af havnearealerne, kan generere usikkerhed hos især havnevirksomhederne, hvis der ikke har været en forudgående dialog, som præciserer kommunes ambitioner og planer for havnen

Byudviklingen på tidligere havnearealer – og planlægningen på de omkringliggende byområder – vil af havnen og dens virksomheder bl.a. kunne give usikkerhed omkring de miljøkrav, de kan forventes at skulle leve op til på sigt – fx ved udvidelser af virksomheder. Derfor er havnevirksomhederne særlig opmærksomme på udmeldinger fra kommunen om potentielle omdisponeringer.

I havne, hvor geografien af forskellige årsager begrænser havnearealet eller hvor mulighederne for flytning af virksomheder inden for området er begrænset, er der behov for en særlig opmærksomhed på at sikre en gennemskuelig planlægning, så potentielle konflikter også på lang sigt undgås.

Det helt overordnede middel til at undgå konflikter er således, at kommunens planer for by- og havneområdernes udvikling prioriterer erhvervshavnens udvikling, samt at planerne er gennemskuelige, så virksomhederne kan foretage langsigtede investeringer. Det forudsætter at planerne er udarbejdet på et grundlag, som de berørte virksomheder har været med til at tilvejebringe<sup>10</sup>.

Det er samtidigt særdeles vigtigt, at der i planlægningen tages højde for, at omdannelsen af havnearealer til andre byfunktioner er irreversibel. Det vil være praktisk talt umuligt at genskabe havnevirksomhed på omdannede arealer. Afvejningen af de forskellige interesser i havnearealer skal derfor ses i et tidsperspektiv, der rækker langt ud i fremtiden.

### 4.3.3 Forebyggelse af konflikter

Risikoen for at usikkerhed udvikler sig til konflikter reduceres som nævnt betydeligt, når planlægningen foregår i en løbende dialog mellem havnen, havnens brugere og kommunen om nye idéer og planer for havnens udvikling.

Analyserne bekræfter i den henseende, at de oven for beskrevne typer af konflikter kan løses lokalt mellem parterne, ikke mindst fordi der i analyserne vurderes at være tilstrækkeligt med areal til transportcenterfunktionerne, erhvervsområde og nye byområde.

---

<sup>10</sup> jf. vejledning om byomdannelse nr. 3/2003 afsnit 2.2.1 og 2.2.2

Der kan derfor findes løsninger, som sikrer en balanceret fordeling af arealerne, så både byens og havnens udvikling tilgodeses.

På flere havne er de potentielle konflikter med succes forsøgt forebygget ved at indarbejde en klar adskillelse mellem by og havn i lokalplanerne som f.eks. ved at placere mindre miljøfølsomme funktioner, som f.eks. lagerbygninger eller kontorbygninger, mellem boliger og erhvervshavn. En sådan "bufferzone" dæmper de emissioner, som f.eks. støj fra virksomhederne, der kan være til gene for de nye beboere.

## Århus havn

Århus havn håndterer hovedparten af godstransporten til og fra Danmark med containere. Desuden er der en olieterminal, en betydelig stykgodsomsætning med tilknytning til bl.a. vindmølleeksporten, færgedrift samt håndtering af foderstoffer og anden havnerelateret virksomhed. Enkelte virksomheder er omfattet af risikoreglerne med baggrund i Seveso direktivet. Samtidig er der ønsker om byudvikling, der kobler byen tættere til havnen.



Det åbner for en række potentielle miljøkonflikter i planlægningen, som i Masterplanen for havnen er søgt løst ved, at nogle af de bynære arealer omdannes, mens havnearealerne udbygges andre steder, så udviklingen af byen og havnen adskilles.

Miljøcenter Århus gjorde i første omgang indsigelse mod kommunens planer om at bygge et højhus tæt på havnen (Lighthouse) på grund af støj fra containerterminalerne på havnen og lavfrekvent støj fra hurtigfærgerne.

Indsigelsen har medført, at der er indført krav om støjdæmpning af boliger i lokalplanen og til planer om udflytning af færgerne. Desuden vil den kommunalt ejede havn sikre støjreduktion på havnens egne kraner.

Indsigelsen er derpå frafaldet under forudsætning af, at kommunen sikrer, at de støjrelaterede problemstillinger er løst inden ibrugtagning af de første bebyggelser på Nordhavnen.

Miljøcenter Århus er ved at udarbejde VVM og miljøgodkendelse for containerterminalen.

Miljøministeriet og Transportministeriet vil i forbindelse med høring af planer for byudvikling, sikre de overordnede interesser og understøtte, at der findes den rette balance mellem byomdannelsen og hensynet til at sikre plads til havnevirksomhedernes aktiviteter.

## 5. Statslige initiativer

Havnen har været grundlaget for udviklingen af bysamfundet rundt om havnen. I en globaliseret verden med stigende behov for import og eksport af varer og godstransporter til søs vil de danske havne fortsat spille en stor rolle for udviklingen af det danske samfund. Det er derfor væsentligt at sikre betingelserne for, at havnene kan fungere som effektive transportknudepunkter for de stigende gods- og varetransporter, og som moderne erhvervsområder med gode udviklingsmuligheder for de virksomheder, der er afhængige af at ligge på en havn til gavn for konkurrenceevnen og beskæftigelsen.

Undersøgelserne viser, at havnene arbejder med markante forøgelser af arealer til havnerelateret virksomhed i de kommende år. Der synes på den baggrund ikke at være baggrund for, at der ikke også fremover nationalt skulle være tilstrækkelige arealer til, at havnene kan udvikles som effektive transportknudepunkter og erhvervsområder.

Undersøgelserne vidner samtidigt om, at udviklingsprocesserne generelt kan styres lokalt, og at evt. konflikter i forbindelse med arealudviklingen som hovedregel kan løses af parterne inden for de nuværende rammer og regler uden statslig indblanding.

Regeringen finder på den baggrund, at rammerne for en hensigtsmæssig og effektiv udvikling af havnene og virksomhederne på havnene generelt er til stede i dag, og at det er fra dette altovervejende positive udgangspunkt, at nye tiltag skal udvikles og implementeres. Der skønnes således ikke at være problemer i forhold til arealanvendelsen på havnene inden for en kortere tidshorisont.

Det er fortsat regeringens opfattelse, at kommunerne er bedst til at varetage afvejningen af de forskellige interesser i arealanvendelsen på den enkelte havn. Men der vil være behov for at stille oplysninger til rådighed for kommunerne, der gør det muligt at inddrage overordnede hensyn til transport, forsyning og erhvervsudvikling i planlægningen. Især er det vigtigt at belyse betydningen af, at havnene kan udvikles som transportcentre med vækst i virksomheder og beskæftigelse – ikke mindst til gavn for de omgivende bysamfund. Der ligger en væsentlig opgave i at opsamle de gode eksempler på kommunal planlægning, der sikrer, at havnens udvikling kan gå hånd i hånd med fornyelse og udvikling af den omgivende by.

Det er vurderingen, at staten kan bidrage til at styrke havnenes udvikling ved at formidle viden om de rammevilkår og de statslige interesser, der har betydning for havnenes udvikling.

I det følgende beskrives de initiativer, som Transportministeriet og Miljøministeriet vil sætte i gang for at understøtte en helhedsorienteret planlægning, der fremmer en hensigtsmæssig udvikling af de danske erhvervshavne.

### **5.1 Statslige interesser i havneområder**

Det er en overordnet interesse at sikre de bedst mulige betingelser for den fortsatte udvikling af havnene som effektive transportknudepunkter og erhvervsområder med aktive, konkurrencedygtige virksomheder i samspil med udviklingen af byen i øvrigt.

Miljøministeriet og Transportministeriet vil i samarbejde sikre, at de overordnede statslige interesser med hensyn til havnearealer vurderes i forbindelse med forslag til ændringer i arealanvendelsen i kommunernes planlægning.

De statslige interesser i arealer til havne - og erhvervsformål kan sammenfattes i følgende anbefalinger:

1. Der skal på nationalt niveau være tilstrækkelige arealer til havneformål og til lokalisering af erhverv, der anvender søtransport. Det gælder fx havnearealer til opretholdelse af energiforsyningen, herunder forsyning med og fremstilling af biobrændsler, udskibning af olieprodukter, elværkernes havne og oplag mv. Endvidere skal de pågældende arealer udvikles og placeres, så de er placeret hensigtsmæssigt i forhold til den øvrige infrastruktur.
2. Planlægningen må ikke hindre udviklingsmuligheder for håndtering af godstyper, som er af national betydning for godstransporten eller erhvervslivets vækstbetingelser - fx containergods og vindmøller.
3. Der skal på nationalt niveau være arealer til at sikre overordnede trafik forbindelser og godsstrømme- fx RO/RO eller færgefart.
4. Der skal sikres en regional fordeling af havnearealer med faciliteter for losning og distribution af marine råstoffer.
5. Der skal på nationalt niveau være tilstrækkelig havnekapacitet til fiskerierhvervets behov.
6. Kommunerne bør ved planlægning af zoner og tilsvarende tiltag til forebyggelse af miljøkonflikter, forholde sig til det fremtidige udviklingsbehov for havnedrift og for havnevirksomheder.

Varetagelsen af de statslige interesser i planlægningen sker i forbindelse med høring af kommunernes forslag til ændringer i anvendelsen af havnearealer.

Til brug for kommunernes planlægning udgiver Miljøministeriet hvert 4. år publikationen '*Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen.*' Oversigten indeholder ikke nye krav til den kommunale planlægning. Ovenstående vil derfor have karakter af anbefalinger, med mindre de i anden sammenhæng gøres til krav.

Principielt kan en styrkelse af de statslige interessers retsvirkning ske:

- ved ændring af planlovens krav til indholdet af kommune- og lokalplaner (Planlovens §11, §15)
- ved fastsættelse af regler for havneomdannelser i et landsplandirektiv (Planlovens §3)
- ved indsigelse mod konkrete planer (Planlovens §28, §29)
- i særlige tilfælde ved at miljøministeren overtager planlægningen (Planlovens §3)

Der er imidlertid på indeværende tidspunkt ikke konstateret væsentlige interessemodsatninger mellem stat og kommuner på de nævnte områder.

Miljøministeriet og Transportministeriet vil derfor i samarbejde med Kommunernes Landsforening drøfte, hvordan de statslige interesser bedst sikres i den kommunale planlægning.

## **5.2 God planpraksis**

God planlægning handler om at finde de rigtige løsninger i forhold til de konkrete lokale forhold. Derfor må den kommunale planlægning for byudvikling på og omkring havnen, nødvendigvis være forskellig fra kommune til kommune. Der findes ingen facitlister.

Miljøstyrelsens vejledning om byomdannelse<sup>11</sup> giver et godt overblik over de regler, processer og de hensyn, som indgår i planlægningen for havneomdannelser. Som supplement til denne vejledning vil By- og Landskabsstyrelsen og Transportministeriet udarbejde en samling eksempler på god planlægning for udvikling af erhvervshavne og for byomdannelse i tilknytning til aktive erhvervshavne.

## **5.3 Formidling af transportpolitiske hensyn til brug for den kommunale planlægning**

Hvis kommunernes planlægning skal understøtte overordnede trafikale og erhvervsmæssige interesser over en længere tidshorisont, er det hensigtsmæssigt, at viden om de væsentligste udfordringer og udviklingstendenser, som gør sig gældende på danske erhvervshavne på tværs af kommunegrænserne, er tilgængelig hos kommunerne.

Transportministeriet og Miljøministeriet vil på den baggrund udarbejde en redegørelse med oplysninger om relevante udviklingstræk på en række områder, der vurderes at have betydning for arealplanlægningen og udviklingen af havnene.

---

<sup>11</sup> *Ekstern støj i byomdannelsesområder* vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3 2003



Redegørelsen vil så vidt muligt også indeholde en opgørelse over arealudviklingen i havnene.

Den første redegørelse forventes offentliggjort i 2011. Redegørelsen vil herefter blive revideret med en kadence, der følger den 4-årige kommuneplanrevision.

Redegørelsens målgruppe vil være kommunerne, men igen vurderes både havnene og havnevirksomhederne at kunne drage nytte af redegørelsen.

Den første redegørelse vil blive præsenteret på en konference vedrørende rammerne for havnenes udvikling.

#### ***5.4 Konference om fremtidens havneudvikling.***

Der er behov for at styrke dialogen mellem havnevirksomheder, havne og kommuner om anvendelsen af arealerne på og omkring havnene – ikke mindst på lang sigt.

I den sammenhæng er der behov for at se nærmere på hvilke nye typer virksomheder, der placerer sig på havnen og på udviklingstendenser, der kan drive efterspørgslen efter havnearealer på sigt.

Transportministeriet og Miljøministeriet vil i 2010 følge redegørelsen op med en konference, som tegner billedet af fremtidens havnevirksomheder.

#### ***5.5 Projekt planlægning for fremtidens erhverv***

At placere "rette virksomhed på rette sted" har altid været en central opgave for planlægningen. Det sikrer, at virksomhederne får plads til at udvikle sig i positivt samspil med byens øvrige funktioner. Men betingelserne for dette samspil har ændret sig.

By- og Landskabsstyrelsen vil sammen relevante organisationer igangsætte en analyse, der skal give et overblik over kommunernes planlægning for erhverv og pege på muligheder for at sikre at også fremtidens lokaliseringsbehov - herunder transportinteresser - tilgodeses i planlægningen.

## 6. BILAG 1 – lovgivning

### ***Erhvervslejeloven***

Den nugældende erhvervslejelov trådte i kraft den 1. januar 2000. Lovens anvendelsesområde er defineret i § 1 som leje, herunder fremleje, af lokaler, der udelukkende er udlejet til andet end beboelse. Uden for anvendelsesområdet falder således eksempelvis leje af beboelseslokaler samt leje af grundareal.

Formålet med erhvervslejeloven er overordnet set at opnå et smidigt og velfungerende erhvervslejemarked. En af de væsentligste ændringer, som erhvervslejeloven har medført, er en mere fleksibel adgang for parterne til at kræve lejen reguleret til markedslejen<sup>12</sup>. På denne måde sikres behovet for, at lejevilkår løbende kan tilpasses udviklingen i markedslejen samtidig med, at lejeren har tryk om sin forbliven i de lejede lokaler.

Det særlige ved loven er, at den hovedsageligt er baseret på en aftale mellem de store erhvervslejer- og udlejerorganisationer. Denne aftale var karakteriseret ved, at de enkelte punkter var afstemt mellem parterne for at få de forskellige hensyn og interesser til at balancere. Erhvervslejeloven afspejler således en nøje afstemt balance mellem lejer på den ene side og udlejer på den anden side.

### ***Havneloven***

Havneloven gælder for havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk.

Overordnet er havnelovens sigte – udover at sikre modtagepligt samt varetagelsen af sikkerhedsforanstaltninger – at skabe incitament til en større forretningsmæssig orientering af havnene. Det sker ved at give havne flere rettigheder, jo længere de bevæger sig mod et privat ejerskab og uafhængighed af kommunen.

Et af de grundlæggende principper for havneloven er dog samtidigt, at kommunalt ejede havne ikke skal konkurrere på områder, hvor private aktører driver/kan drive forretning på markedsvilkår.

For så vidt angår arealudviklingen på havnene, indeholder havneloven ingen specifikke bestemmelser herfor.

I henhold til loven påhviler det dog både kommunalbestyrelsen og havnebestyrelsen at varetage den kommunale selvstyrehavns interesser. Tilsvarende skal bestyrelsen for en havn organiseret som et helt eller delvist kommunal ejet aktieselskab varetage havneselskabets interesse.

---

<sup>12</sup> Med markedslejen menes i denne sammenhæng den leje, som en kyndig udlejer på varslingstidspunktet ville aftale for det pågældende lejeforhold bl.a. under hensyntagen til lokalernes beliggenhed, anvendelse, størrelse m.v.

Heraf kan det eventuelt udledes, at bestyrelserne i kommunale selvstyrehavne eller havne organiseret som helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskaber, i et ikke nærmere defineret omfang er forpligtiget til at sikre, at rammebetingelserne for erhvervsrelateret havnevirksomhed er til stede i havnen.

Finder havnebestyrelsen, at det er i havnevirksomhedens/selskabets interesse, at arealerne på en erhvervshavn helt eller delvist overgår til andre formål, kan havnebestyrelsen sælge arealerne. Men som alle andre dispositioner kan et frasalg som udgangspunkt påklages til kommunalbestyrelsen og efterfølgende til Kystdirektoratet i henhold til havneloven.

Der er efter Kystdirektoratets oplysninger afgjort en enkelt klagesag omkring frasalg af arealer med henvisning til denne bestemmelse. Kystdirektoratet fandt i den aktuelle sag ikke, at havnen skulle have handlet i modstrid med havnens interesser.

Transportministeriet vil i 2010 gennemføre en evaluering af havneloven, hvor dette forhold vil indgå i arbejdet.

### ***Planloven***

Kommunerne har det primære ansvar for den fysiske planlægning og fastsætter rammerne for arealanvendelsen på og omkring havnen i kommune- og lokalplaner. Så længe kommunernes planlægning ikke strider mod planloven eller statslige interesser, er det op til kommunerne at sikre en afbalanceret udvikling på og omkring havnene.

### ***Omdannelse***

Hvis dele af havnens arealer omdannes til fx boliger, vil det kræve ændringer af den anvendelse, som er fastlagt i kommune- og lokalplaner. Inden en kommunalbestyrelse kan vedtage ændringer i planerne, skal der være gennemført en høring af borgere, virksomheder og relevante statslige myndigheder af mindst 8 ugers varighed.

Er et kommuneplanforslag i strid med de overordnede interesser har miljøministeren pligt til at komme med indsigelse mod forslaget. Denne pligt er delegeret til de tre miljøcentre i hhv. Odense, Århus og Roskilde. Miljøcentrenes indsigelse sker på statens vegne. Indsigelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ikke kan vedtage planen endeligt, før der er opnået enighed. En sektormyndighed har retten til at gøre indsigelse mod lokalplanforslag, der er i strid med de interesser, som myndigheden skal varetage. Kan kommunen og sektormyndigheden ikke nå til enighed, kan sagen indbringes for det relevante miljøcenter.

I kommuneplanerne kan støjbelastede arealer som hovedregel ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener i lokalplanlægningen. Det kan fx betyde, at et område, der ligger tæt på et erhvervsområde med støjende virksomheder, ikke kan udlægges til boli-

ger, medmindre der kan etableres en støjafskærmning. Omkostningerne til støjafskærmning kan ikke pålægges de støjende virksomheder.

Kommunerne kan anvende planlovens almindelige regler, når de ændrer anvendelsen af et område i kommuneplanen – fx. fra havneformål til boliger – under forudsætning at reglerne om støjbeskyttelse mv. kan overholdes.

Er der imidlertid tale om byomdannelse vil kommunen kunne anvende planlovens særlige regler herom. Fordelen ved at anvende de særlige byomdannelsesregler er, at det giver en række ekstra muligheder, som ellers ikke er til stede. Fx. kan der i en overgangsperiode ses bort fra støjkrav i boligområder, hvis der er sikkerhed for, at støjbelastningen er ophørt inden for en periode på ca. 8 år.

De særlige byomdannelsesregler kan alene anvendes for erhvervs- og havneområder, der er under afvikling eller helt hørt op som erhvervsområder. Et byomdannelsesområde skal derfor afgrænses på en sådan måde, at det kun omfatter et område, hvor anvendelsen til miljøbelastende erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter i den langt overvejende del af området er ophørt eller under afvikling. Bestemmelserne er til for at sikre, at omdannelser ikke medfører konflikter med velfungerende virksomheder, som fortsat ønsker at udvikles i erhvervs- og havneområderne.

I et samspil mellem plan- og miljølovgivningen kan planlægningen være med til at forebygge, at der opstår fremtidige miljøkonflikter mellem anvendelsen af forskellige områder i byerne, fx mellem boligområder og områder til miljøtunge virksomheder. Der kan foretages en zonerings af erhvervsområder, der rummer miljøbelastende virksomheder. Det kan fx ske ved, at der fastsættes bestemmelser om, at der ikke kan placeres miljøtunge virksomheder i kanten af erhvervsområder, der grænser op til miljøfølsom anvendelse som fx boliger eller rekreative områder.

### *Kystnærhedszonen*

Når havnearealet udvides ved opfyldning, vil de nye arealer være landzone og er dermed omfattet af planlovens bestemmelser om planlægning i kystnærhedszonen.

I kystnærhedszonen må der kun inddrages nye arealer i byzone og planlægges for anlæg i landzone, hvis der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse.

Bestemmelserne indebærer, at der – bortset fra trafikhavneanlæg og andre overordnede infrastrukturanlæg – kun i ganske særlige tilfælde kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse.

Fritidsanlæg i kystnærhedszonen – som fx lystbådehavne – skal lokaliseres efter sammenhængende turistpolitiske overvejelser og placeres i forbindelse med eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelse.

### **Miljøbeskyttelsesloven**

Kommunalbestyrelsen har det overordnede ansvar for at miljølovens bestemmelser overholdes. Det er også kommunen, der er godkendelsesmyndighed for de fleste af de virksomheder (listevirksomheder), som skal have miljøgodkendelse, inden de anlægges, påbegyndes, udvides eller ændres. For nogle af de forurenende listevirksomheder er Miljøministeriet godkendelsesmyndighed.

Miljøgodkendelsen har vilkår, som fastlægger bindende grænser for den enkelte virksomheds forurening, herunder også støj. Gamle og uheldigt beliggende virksomheder kan have støjgrænser, der er mere lempelige end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Miljøgodkendelsens vilkår kan tages op til revision, når der er gået 8 år. Her vurderes det bl.a., om der er kommet nye metoder til at begrænse forureningen, eller om forholdene i øvrigt er ændret, siden godkendelsen blev meddelt. Afgørelser om miljøgodkendelse og om ændringer skal offentliggøres, og de kan indankes for Miljøklagenævnet.

For virksomheder, der ikke skal miljøgodkendes, kan kommunen gribe ind i tilfælde, hvor der forekommer væsentlig forurening, herunder væsentlige støjgener. Kommunen vurderer ud fra Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, om der er tale om væsentlig støjulempe, og inddrager desuden en vurdering af virksomhedens tekniske og økonomiske mulighed for at reducere støjen, inden den meddeler påbud om støjdæmpning. Påbud skal varsles over for virksomheden, og der er i de fleste tilfælde adgang til at anke et påbud til Miljøklagenævnet.

For at undgå og forebygge indgreb med påbud ol. overfor støjende virksomheder, rådgiver mange kommuner nye virksomheder, der ikke skal miljøgodkendes, om den mest hensigtsmæssige placering. Principperne om lokalisering af virksomheder er beskrevet i "Håndbog om miljø og planlægning – boliger og erhverv i byerne", som Miljøministeriet udgav i 2004.

Som tidligere nævnt indeholder planloven et forbud mod at planlægge for støjfølsom anvendelse, fx boliger i støjbelastede områder med mindre der etableres støjafskærmning.

Når der planlægges for ny og mere støjfølsom anvendelse på områderne omkring en virksomhed, vil det ikke i første omgang betyde skærpede støjkrav til virksomheden, når de etablerede afhjælpende foranstaltninger er tilstrækkelige. Men i forbindelse med udvidelse af eksisterende virksomhed eller etablering

af nye virksomheder i området, vil det være de mere restriktive vejledende støjgrænser, der lægges til grund ved vurdering af virksomhedens støjbelastning.

For virksomheder, der ikke tidligere har haft regulering af deres støjforhold, kan det være vanskeligt at fastlægge, hvor omfattende støjafskærmende foranstaltninger, der er nødvendige for at kunne udnytte naboområderne til mere støjfølsom anvendelse.

Omdannelser af naboområder kan derfor på sigt føre til begrænsninger i virksomhedernes udviklingsmuligheder, med mindre der i planen er taget så vidtgående hensyn til at beskytte den nye anvendelse mod støj, at der også er taget højde for fremtidige udvidelser mv.

Derfor er det væsentligt, at kommunerne indgår i en dialog med virksomhederne – og havnen generelt – tidligt i planlægningsfasen, så der i den kommunale planlægning kan tages højde for virksomhedernes udviklingsbehov.

Omvendt bør virksomhederne være opmærksomme på de planer, der bliver udarbejdet for deres naboområder, så virksomhedernes synspunkter kan indgå i planlægningsgrundlaget for ændret anvendelse af områderne. Det gælder især for virksomheder, der ikke er godkendelsespligtige, og som derfor ikke har fået undersøgt deres støjforhold.