

Danske Havne

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Telefon 3370 3137
Telefax 3370 3071
Giro nr. 200 30 31

Ref JKS
jks@danskehavne.dk
Dir 3370 3530

www.danskehavne.dk

16. december 2008

HØRINGSSVAR

Høring af marine habitatområder.

Danske Havne hilser den øgede beskyttelse af havmiljøet, som de foreslåede habitatområder repræsenterer, velkommen. Det er et godt og vigtigt mål at passe bedst muligt på det maritime miljø og den diversitet og de ressourcer, havet indeholder.

Derfor må det også sikres, at de udpegede områder ikke er i unødigt konflikt med menneskelige maritime aktiviteter.

Imidlertid indbefatter visse forslag til udpegninger af marine habitatområder og disses grænsedragninger endog meget store potentialer for konflikt med nuværende og planlagte havne- og søfartsaktiviteter.

En havn og det trafikerede sejløb, som fører ind til havnen, er et område med høj menneskelig aktivitet og deraf følgende påvirkning af det nære marine miljø. Samtidig med at havne og skibe overholder de gældende regler, udføres en yderst væsentlig samfundsmæssig opgave, idet transport er grundlaget for vores moderne økonomi. 75 % af Danmarks udenrigshandel, målt i tons, går gennem de danske havne. Søfart er den godstransportform, der udleder mindst CO₂ pr. transporteret ton gods, og afhjælper desuden trængselsproblemer og nedslidning af det overbelastede vejnet.

Derfor har samfundet også væsentlige interesser i at opretholde en effektiv havnesektor og søtransport. Dette trues imidlertid af visse af de udpegede habitatområder og deres grænsedragninger. Ikke af habitatområderne i sig selv, men på grund af de virkninger og usikkerheder, en udpegning som habitatområde har for planlægning, på grund af de øgede krav om og udgifter til screeninger, dokumentation, VVM, høringer, m.m., og på grund af retstilstandens relative usikkerhed. (Jf. fx den store diskussion om habitatdirektivets Artikel 6.3 og 6.4.)



Selv om områderne endnu ikke er udpeget, mærkes konsekvenserne allerede - se fx Kalundborg Havns VVM-hvidbog, s. 38-39 ([link](#))

Normalt defineres en havns grænse som værende til og med ”havnens dækkende værker” jf. havnelovens kapitel 2 - altså de moler, som afgrænser havnen.

Men visse havne særligt i den østlige del af landet har ingen dækkende værker. Dette gælder bl.a. Nyborg og havneklyngen ved Kalundborg (den kommunale havn, Statoils oliehavn og Asnæsværkets havn).

I sådanne tilfælde defineres havnens grænse ud fra bestemte koordinater. Det kaldes ”det til havnen hørende søområde.” Disse områder kan ses på www.dendanskehavnelods.dk

Danske Havne må konstatere, at de foreslåede marine habitatområder i flere tilfælde går ind over havnegrænsen - endda helt ind til havnekajen.

Det gælder for eksempel i Nyborg Havn, hvor det foreslåede habitatområde dækker stort set hele Avernakketerminalens søområde – og endda går ind over oliepien. Det foreslåede habitatområde går også ind over Lindholm-terminalens havnegrænse og helt ind til kajen.

I Asnæsværkets havn ved Kalundborg går grænsen for habitatområdet ind over kølevandskanalen og til kanten af kulpieren.

Strandby Havn i Nordjylland, Korsør Havn, og de to færgenhavne på Als, Mommark og Fynshav, bliver fuldstændigt omkranset af habitatområderne.

I Hirtshals Havn går grænsen for habitatområdet ind over havnens dækkende værker bl.a. de to indspulingsbassiner. Moler og indspulingsbassiner er imidlertid inddæmmede områder til placering af oprenset sediment, hvor der hverken findes marsvin eller bevaringsværdige sandbanker.

Allerede i juni 2008 gjorde Danske Havne mundtligt ministeriets departement opmærksom på, at der ville opstå store problemer, hvis de nye marine habitatområder blev udpeget helt ind i (og til) danske havne.

Danske Havne blev lovet, at dette ville blive udbedret, inden forslaget kom i høring. Danske Havne antager derfor, at der er sket en fejl eller kommunikationsbrist i forbindelse med de nævnte udpegninger.

Det er et erklæret politisk mål fra såvel EU som den danske stat, at mere gods skal gå ad søvejen i stedet for ad landevejen. Dette mål hænger sammen med de CO2-besparelser og aflastning af vejnettet, som søfarten realiserer.

For at dette mål kan nås, må havne sikres muligheder for at kunne udvide deres areal og sikre skibenes adgang til havnen. Førstnævnte sker typisk ved at bygge ud i vandet. Sidstnævnte sker gennem uddybning og oprensning af havnebassiner og sejløb på havbunden.

Hvad angår udvidelser af havneområder, så er de enkelte havnes fremtidsplaner typisk nedfældet i en masterplan, som tegner den planlagte udvikling i en længere årrække ud i fremtiden. Havnens virksomheder, rederier, m.fl., som ofte er meget kapitaltunge erhverv, og som derfor har en meget lang investeringshorisont, benytter disse masterplaner til at disponere deres investeringer.

Masterplanerne indgår også i den kommunale planlægning og erhvervspolitik. Det rammer derfor mange andre end havnen, hvis udpegninger af habitatområder underløber allerede vedtagne masterplaner og kommuneplaner.

Både Kalundborg Havn, Nyborg Havn og Hirtshals Havn, har planlagt markante udvidelser over de kommende år. Sønderborg Kommune har diskuteret muligheden for at effektivisere færgedriften ved at samle de to færgehavne på Als til én havn, men dette kræver i så fald udvidelser.

Kalundborg Havn har allerede foretaget VVM-undersøgelse af den havneudvidelse, der er planlagt vest for Asnæsværket, og som vil komme til at ligge i det foreslåede habitatområde. Masterplanen er vedtaget i 2006, og er By- og Landskabsstyrelsen bekendt, idet der er indgivet høringssvar til VVM-undersøgelsen (8. september 2008, j.nr. BLS-155-00031). ([Link](#) til Masterplan og oversigtskort – nederst. [Link](#) til VVM-hvidbog over havneudvidelse.)

I Nyborg vil flere af grænserne for de foreslåede habitatområder komme til at ligge inde over eksisterende udbygnings- og uddybningsplaner – se fx side 9 og 15 i Associated Danish Ports A/S' masterplan for Nyborg Havn ([Link](#) til masterplan)

I Hirtshals Havn vil den foreslåede udpegning af habitatområde komme til fx at ramme det planlagte Servicecenter Øst og ny godsterminal samt de længere udviklingsperspektiver – se Hirtshals Havns Masterplan 2030-2, side 19 hhv. side 24-25 hhv. side 36-39. ([Link](#) til masterplan)

Disse masterplaner er som sagt allerede debatterede og afvejede lokalt samt vedtagne. Det er derfor ikke rimeligt, at udpegningen af habitatområderne går ind over disse havneudvidelsesområder.

Danske Havne skal derfor bede om, at følgende områder skæres bort fra de udpegede habitatområder:

- Den sydøstligste del af det foreslåede habitatområde i Kalundborg Fjord,
- den inderste del af Nyborg Fjord,
- det umiddelbare område uden for Hirtshals Havn samt dennes sejløb,
- det umiddelbare område uden for Mommark og Fynshav færgehavne,
- det umiddelbare område uden for Korsør Havn,
- det umiddelbare område uden for Strandby Havn samt dennes sejløb.

Når en havn foretager en udvidelse, rykker havnegrænsen naturligt også længere ud – med eller uden dækkende værker. Den nærmere afgrænsning er selvfølgelig ikke fastlagt endnu.

Danske Havne foreslår derfor konkret, at habitatområderne rykkes ud til en afstand på ca. 1000 meter fra de nævnte havnes kommende kajer eller dækkende værker jf. masterplanerne. Dette vil sikre både udvidelsesmuligheder for havnen, oprensning af havnebassiner samt manøvremlighed for store skibe, uden at dette kommer til at foregå i et habitatområde.

Der henvises til løsningen for Esbjerg Havn, hvor der er etableret en bufferzone mellem havnen og habitatområdet, ligesom sejløbet heller ikke er en del af habitatområdet.

Det forventes naturligvis ikke, at mindre indskrænkninger af de foreslåede habitatområder vil påvirke de krav, der er stillet om afværgeforanstaltninger for marsvin under anlægsarbejdet med den ny Kalundborg vesthavn, eller i forbindelse med øvrige havneudvidelser. Det er selvklart, at der ved en havneudvidelse, må tages de nødvendige hensyn til det marine miljø.

De områder, der ønskes fjernet fra udpegelserne, dækker ikke større arealer, og vil derfor ikke få nogen nævneværdig indflydelse på den samlede arealmæssige målsætning for marine habitatområder. Ej heller har de nævnte områder nogen afgørende betydning for bestandene af marsvin, idet det af DMU-rapport 657 om marsvin i danske farvande fastslås, at koncentrationen af marsvin aftager i bl.a. den vestlige del af farvandet nord for Skagen-Hirtshals-aksen, i den inderste del af Kalundborg Fjord, samt i Nyborg Fjord. Det burde til erstatning være muligt at udpege andre marine habitatområder, som er mindre præget af menneskelig aktivitet.

Til gengæld vil udpegninger af de nævnte områder få en krøblende effekt på de pågældende erhvervshavne og lokalområders erhvervsliv, hvis områderne bliver udpeget.

Dette hænger nok så meget sammen med vedligeholdelsen af den væsentlige nationale infrastruktur, som ligger under vandet. Havnebassiner, og sejlløb skal med jævne mellemrum oprensnes for ikke at sande til og blive ubrugelige. Dette varetages som regel af havnen selv. Derfor er det af stor betydning for havne og søfart, at der kan foretages oprensning, og at der er klappladser – dvs. de steder på havbunden, hvor der deponeres oprenset sand og sediment fra sejlløb - inden for en rimelig afstand af, hvor der oprensnes. Flere eksisterende klappladser ligger imidlertid inden for de foreslåede habitatområder.

Da aktiviteter i form af oprensning, uddybning og klappning, der allerede foregår i dag, tydeligvis ikke forhindrer området i at blive udpeget som habitatområde, må det dermed også være et udtryk for, at aktiviteterne ikke forstyrrer dyrelivet væsentligt. Altså må oprensning og uddybning af sejlløb, samt klappning kunne fortsætte som hidtil – uden at havnene skal fremlægge langvarige og dyre miljøkonsekvensvurderinger eller lignende analyser.

Danske Havne vil gerne have By- og Landskabsstyrelsens bekræftelse af denne fortolkning på skrift.

Hvis der ikke kan gives en sådan, vil Danske Havne endnu en gang gerne gøre den skarpeste indsigelse over en udpegning af marine habitatområder, hvor eksisterende klappladser og sejlløb med hyppig oprensning måtte befinde sig inden for disse. Dette gælder særligt for Hirtshals Havn og Strandby Havn.

Endvidere skal Danske Havne gøre opmærksom på, at flere af de ovenfor nævnte havnerelevante områder er udpeget som nødrområder for skibe med behov for assistance. Det vil sige, at Søværnets Operative Kommando skal henvise skibe i nød til disse områder med henblik på at undgå eller begrænse en miljømæssig katastrofe, fx ved forlis af olietankere. Det drejer sig specifikt om områderne Kalundborg Fjord og Havn, Lindholm-terminalen ved Nyborg, Hirtshals Havn og Ålbæk Bugt ved Strandby Havn.

Det virker mærkværdigt, at områder udpeges både til marine habitatområder og til nødrområder for skibe med henblik på at begrænse potentielle miljøkatastrofer. Risikoen for en forurening af disse områder må jo unægtelig forventes at være større, når de er udpeget som nødrområder.

By- og Landskabsstyrelsen er også ansvarlig for udarbejdelsen af loven og bekendtgørelsen, som udpeger de pågældende nødhavne og –områder. Det bør derfor være muligt at sikre større sammenhæng i de statslige planer.

Det er også et politisk mål, at en stadig større del af Danmarks forsyning af råstoffer til byggesektoren skal komme fra havbunden.

Regulering af råstofindvinding ligger også inden for By- og Landskabsstyrelsens ressort. Danske Havne skal derfor også på dette område bede om, at der er sikret en tilstrækkelig koordinering med udpegelsen af marine habitatområder, således at såvel eksisterende tilladelser til råstofindvinding som det overordnede politiske mål ikke rammes af udpegning af marine habitatområder. Der skal sikres mulighed for fortsat opsugning og landing af sømaterialer.

Hvis der er behov for det, kommer Danske Havne gerne til et møde med By- og Landskabsstyrelsen for at uddybe vores synspunkter og indvendinger.

Venlig hilsen

Jakob Svane
Danske Havne