

Ud over havnene i søkøbstæderne og Københavns havn, som i mange år var landets centrale havn, har staten anlagt og drevet visse trafikhavne. Dette gælder f. eks. Esbjerg, som af staten blev bygget af hensyn til landbrugseksporten til England, og Frederikshavn og Helsingør statshavne, som tjener som vigtige færgeoverfartssteder.

Ud over de her nævnte havne findes der en række private havne af stor trafikal betydning samt en del mindre broanlæg.

Der foregår en betydelig anlægsaktivitet i en række af havnene, og den årlige investering i ny anlæg er i øjeblikket af størrelsesorden 100 mill. kr.

Igennem mange år og helt frem til den 1. verdenskrig indtog Københavns havn en meget dominerende position blandt trafikhavnene. Ca. 50 pct. af den samlede godsomsætning formidledes over Københavns havn, og her fandt en betydelig omladning sted fra større til mindre skibe v. v. til og fra danske provinshavne.

Københavns havn betragtedes som landets centrale havn, og den særlige lovgivning om Københavns havn, jfr. lov nr. 109 af 29. april 1913 som ændret ved lov nr. 78 af 29. marts 1924, må bl. a. ses i lyset heraf.

I denne omsætningsfordeling havnene imellem skete der efter 1. verdenskrig en radikal forskydning, som medførte, at Københavns havns relative andel af den samlede godsomsætning faldt år for år. Selv om Københavns havn i dag stadig er den største havn efter godsomsætning, udgør dens andel nu kun 20 pct. af den samlede omsætning. Skibstransportformen med omladning i Københavns havn faldt lidt efter lidt væk, og udviklingen af provinsens handel og industri gav anledning til direkte skibsforbindelser til og fra de pågældende byer med deraf følgende udbygninger af havnene. Gennem de seneste år har bygningen af havne ved olieraffinaderierne i Kalundborg og i Stigsnæs bidraget til at udjævne stigningstakten for så vidt angår olieimporten over Københavns havn.

Tilkomsten gennem dette århundrede af en række industrivirksomheder med eget havneanlæg til anvendelse for virksomhedens egen drift har endvidere medført endnu en forskydning i det gængse havnetransportbillede. Ca. 40 pct. af den samlede godsomsætning over danske havne formidles over de private havneanlæg. Denne udvikling, som har været mest markant i de sidste 15-20 år, skyldes i første række tilkomsten af olieraffinaderier med eget havneanlæg samt anlæg af visse elværkshavne.

Havnene i de hidtidige købstæder og statshavnene formidler således ca. 40 pct. af den samlede

søværts godsomsætning. Heraf falder en meget væsentlig del på enkelte havne. Således udgør omsætningen på Århus, Ålborg, Esbjerg og Fredericia ca. halvdelen af disse 40 pct.

4. Den indenlandske skibsfart har ikke igennem adskillige år kunnet konkurrere med landtransportmidlerne. Udviklingen af landtransportmidlerne og koncentrationen af varer søværts på større skibe har derfor medført, at enkelte søkøbstæder i visse tilfælde har opgivet at drive trafikhavn og ombygget havnen til en havn alene med rekreative formål. En vis udvikling videre i denne retning kan forventes for enkelte andre søkøbstadshavne i landet.

På den anden side er der – efter dansk erhvervslivs udtalelser herom på grund af høringer foretaget af havnelovskommissionens sekretariat – grund til at antage, at den største del af søkøbstadshavnene i en overskuelig fremtid vil være efterspurgt til transport af visse varegrupper såsom korn, foderstoffer, gødning, olie, sten, grus m. m. Denne efterspørgsel kan dog i almindelighed ikke antages at give anledning til kapacitetsudvidelse i de pågældende havne, men alene opretholdelse af de eksisterende vanddybder, kajlængder og arealområder med fornødne moderniseringer af kranudstyr og andre ekspeditionsfaciliteter.

Kapacitetsudvidelser må foruden i Københavns havn forventes fortrinsvis at finde sted i de meget store søkøbstadshavne, i første række Århus, Ålborg og Esbjerg, men også for enkelte andre havne må den almindelige udvikling antages at stille krav til kapacitetsforøgelser og moderniseringer.

5. Ministeriet for offentlige arbejders forvaltningsbeføjelser på trafikhavnsområdet findes i § 69 i lov nr. 223 af 31. maj 1968 om kommunernes styrelse for så vidt angår havnene i de hidtidige købstæder, for Københavns havns vedkommende i den særlige for Københavns havn gældende lovgivning, jfr. lov nr. 109 af 29. april 1913 som ændret ved lov nr. 78 af 29. marts 1924, for statshavnenes vedkommende i kraft af statens ejerforhold, og for så vidt angår privathavnene statens højhedsret på søterritoriet, i kraft af hvilken de nærmere vilkår for tilladelse til etablering og drift af sådanne anlæg er stillet. Herudover eksisterer der særlig lovgivning for så vidt angår udfærdigelse af ordensreglementer for havnene, jfr. lov nr. 7 af 30. januar 1875.

Forvaltningsbeføjelserne i relation til havnene i de hidtidige købstæder grunder i store træk på samme lovgivning helt tilbage til købstadskommunalloven af 1868.