

Større landanlæg i forbindelse med havne, der kan besjles og anløbes af skibe på over 1.350 tons, er omfattet af planlovens regler om vurdering af større anlægs virkning på miljøet (VVM), jf. Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 847 af 30. september 1994 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning (samlebekendtgørelse) § 3, stk. 1, og bilag 1, nr. 8. Bekendtgørelsen er under revision som følge af direktiv 91/11/EF af 3. marts 1997 om ændring af direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

Nyanlæg af en havn og større havneudvidelser kræver lokalplan. Lokalplanen må ikke stride mod regionplanlægningen, og anlægget kan derfor også kræve en ændring af regionplanen ved et regionplantillæg. Er der tale om større landanlæg, der er omfattet af VVM-reglerne, jf. ovenfor, foretages miljøkonsekvensvurderingen af landanlægget i forbindelse med behandlingen af forslaget til et regionplantillæg. Ved planprocedureerne efter reglerne i planloven vil borgerne blive orienteret om påtænkte projekter og få lejlighed til at fremsætte indsigelser og ændringsforslag til planforslagene.

I dag kræves af trafikhavnepolitiske årsager »særlig grund« til anlæg af nye havne, jf. den gældende lovs § 3, stk. 1. I de almindelige bemærkninger til lov nr. 316 af 16. maj 1990 om trafikhavne m.v. fremgår det, at havnepolitikken før lovens ikrafttræden sigtede mod at give de offentligt styrede havne en lovmæssig beskyttelse både mod indbyrdes konkurrence og mod konkurrence fra nyttilkomne havne. Med loven af 16. maj 1990 ønskede man at bane vej for en øget konkurrence de offentligt styrede havne imellem, men ønskede fortsat at fastholde beskyttelsen mod konkurrence fra tilkomne havne.

Gældende praksis er på denne baggrund, at såfremt eksisterende offentligt styrede havne skønnes at have kapacitet i form af fornøden infrastruktur m.v., herunder vanddybde, til at håndtere almindelig godsomsætning, gives afslag på ansøgning om anlæg af ny havn, idet der ikke anses at være en særlig grund hertil.

Dette lovforslag går et skridt længere ved også at ophæve den lovmæssige beskyttelse mod konkurrence fra nyttilkomne havne. Dette sker dels ved ikke længere at kræve »særlig grund« til at anlægge ny havn, dels ved at give havne, hvis anvendelsesområde er begrænset, mulighed for at udvide deres anvendelsesområde, jf. § 21, stk. 2-4, mod at havnen får modtagepligt, jf. § 5.

Det bemærkes, at den foreslåede udeladelse af kravet om »særlig grund« i forbindelse med anlæg af ny

havn ikke vil få virkning fra lovens ikrafttræden den 1. januar 2000, men først den 1. januar 2002, jf. § 19, stk. 4. I denne overgangsperiode vil hidtil gældende praksis blive videreført. Dette skyldes et ønske om at give de offentligt styrede havne en vis frist til at indstille sig på, at den hidtidige konkurrencemæssige beskyttelse af de offentligt styrede havnes infrastruktur bortfalder.

En bygherre, der ønsker at anlægge en helt ny havn, skønnes at skulle have et meget favorabelt forretningsgrundlag og et stort kapitalindskud for at kunne realisere sine planer. Derimod vil en eksisterende privat havn uden større økonomiske omkostninger kunne udvide sine aktiviteter og dermed påføre de eksisterende offentligt styrede havne konkurrence. På den baggrund skønnes det hensigtsmæssigt med en forholdsvis lang overgangsperiode (indtil 2004), før der åbnes for adgang til udvidelse af anvendelsesområde for eksisterende private havne, jf. bemærkningerne til § 21, mens kravet om »særlig grund« i henseende til nyanlæg kan bortfalde i 2002.

Såfremt der i forbindelse med udvidet anvendelse af en eksisterende privat havn bliver tale om nyanlæg eller en ændring af bestående anlæg, som efter en konkret vurdering forventes at medføre en væsentlig påvirkning af miljøet, vil der være krav om en miljøkonsekvensvurdering (VVM) efter Trafikministeriets eller Miljø- og Energiministeriets bestemmelser.

Det påhviler som hidtil bygherren også at sikre finansiering af eventuelt tilstødende infrastruktur. Praksis i dag er den, at det i forbindelse med tilladelser kan præciseres, at udgifter til f.eks. etablering af en ansøgt tilslutning til motorvej vil være staten uvedkommende. Denne praksis vil blive videreført.

Formålet med bestemmelsen er at øge dynamikken, hvilket bl.a. kan opnås ved at give brugerne flere muligheder i forbindelse med deres valg af havn.

Eventuel overkapacitet hindres ved almindelige markedsmekanismer, idet en bygherre næppe vil kunne få finansieret en kostbar havneinfrastruktur samt eventuel tilstødende infrastruktur, hvis der ikke kan sandsynliggøres et klart behov herfor.

Der vil endvidere som hidtil kunne meddeles påbud om istandsættelse eller fjernelse af havneværker, jf. § 4.

Der sker ingen ændring i Trafikministeriets indflydelse på den planmæssige koordinering af havne i forhold til veje, baner, lufthavne m.v. Denne indflydelse vil som i dag blive udøvet via ministeriets afgivelse af bemærkninger til regionplaner, lokalplaner m.v.