

Miljøministeriet
Naturstyrelsen - Vandplaner og Havmiljø
Haralds gade 53
2100 København Ø
Sendt til mails: nst@nst.dk, lsh@kyst.dk, HansErik.Cutoi-Toft@kyst.dk og
jbn@trm.dk

16. april 2013

Høring af udkast til direktiv om marin fysisk planlægning og integreret kystzoneforvaltning

Danske Havne har modtaget EU udkast til rammerne for marin fysisk planlægning (MFP) og integreret kystzoneforvaltning (ICZM) i høring.

Danske Havne er tilfredse med at fysisk planlægning skal **fremme udviklingen af søtransport og tilvejebringe effektive og rentable skibsruter i hele Europa, herunder adgang til havne og transportsikkerhed**. Det udtrykte mål i artikel 5, b.

Konkret har danske havne brug for, at der i strategi og planlægning tages højde for:

1. Planlagte og fremtidige havneudvidelser – Udvidelser der ikke kan præciseres pga. skift og ændringer i markedsefterspørgsel
2. Naturudpegelser, der spiller sammen med eksisterende aktiviteter og ikke spænder ben for udvikling
3. Fremtidssikrede sejlruiter
4. Fortsat mulighed for at vedligeholde og udvide infrastruktur til søs
5. Oprensning, uddybning og bortskaffelse af oprensningsmateriale.
6. Eksisterende og nye klappladser. Adgang til nye håndteringsmetoder – forlandsopbygning etc.
7. Virksomheder på havnene med udledningsbehov. Aktivitetsområder og konsekvensområder i forhold til vandkvalitetskrav
8. Adgang til krævet biomonitorering mv. ved havne og til søs
9. Ønske om én indgang på trods af mange myndigheder

Ledsagedokumentet med et resumé af konsekvensanalysen opsummerer de primære problemer med modstridende pladskrav og ineffektiv udnyttelse af havarealer. **Erhvervshavne er en central aktør** i direktivudkastet. Havne er afhængige af effektiv **infrastruktur** til skibsfart og færgedrift i form af optimale **sejlruter** og adgang til landets havne. Ligeledes er fiskerihavne afhængige af at kunne tiltrække **fiskerilandinger** for at understøtte industrien med råvarer. **Offshore** muligheder som vindenergi og borefelter er afhængige af nem tilgang til service i havne. Havne modtager også store mængder **søral** og er i stigende omfang involveret i **maritim turisme**.

Danske Havne bakker op omkring, at der sikres bedre sammenhæng mellem de forskellige politikområder og anbefaler, at der arbejdes for en ”**one point of contact**” løsning på tværs af de danske ministerier. En national indsats for at koordinere maritime aktiviteter vil understøtte den danske forvaltning af hav- og kystområder.

I forhold til en konkret løsningsmodel anbefaler Danske Havne **vejledning og udvikling af bedste praksis** grundet spændvidden i den brede vifte af omfattede EU-politikker. Vejledning vil være den mest fleksible løsning i forhold til nationale og geografiske forskelle.

I forhold til de kommende tiltag for at udvide det Indre Marked til også at omfatte maritim handel og transport tjener konsekvensanalysens **økonomiske virkninger** som grundlag for det maritime vækstpotentiale:

1. Lavere transaktionsomkostninger for maritime virksomheder i kraft af hurtigere og mere strømlinet beslutningstagning og øget gennemsigthed
2. Øget sikkerhed og forudsigelighed for private investeringer, herunder øget sikkerhed, når det gælder finansiering til offshore-investeringer

På baggrund af en europæisk strategi for blå vækst og en dansk vækststrategi for Det Blå Danmark vurderer Danske Havne, at der er et klart behov – og merværdi i – at fortsætte arbejdet hen imod en fælles tilgang til MFP på EU-plan med en tilhørende national strategi.

Med venlig hilsen

Bjarne Løf Henriksen

Erhvervspolitisk konsulent, Danske Havne