

Naturstyrelsen

22. juni 2015

Danske Havnes høringsvar: Vandplaner – Bekendtgørelse om miljømål, bilag 5

Søtransport er en miljø- og klimavenlig transportform. Søtransport har nogle positive miljømæssige effekter i forhold til støj, emissioner, trængsel etc., som skal vejes op mod den miljømæssige effekt på vandmiljøet.

Danske Havne har noteret sig, at Naturstyrelsen har udarbejdet en liste over påvirkninger, der kan have den største indvirkning på miljøtilstanden i Danmarks vandløb, søer, kystvande og grundvand, og som kan medvirke til, at nogle vandområder ikke kan opfylde vandrammedirektivets mål om god økologisk og god kemisk tilstand.

Under kystvande nævnes blandt andet ”frigivelse af ophobede næringsstoffer fra havbunden”. Vandrammeplanerne fokuserer næsten udelukkende på næringsstofbelastning. Sedimenthåndtering tilfører ikke næringsstoffer, men håndteringen kan bevirke, at mindre mængder af næringsstoffer i bundmaterialet midlertidigt kommer ud i vandfasen. Danske Havne vil gerne understrege, at sediment og sedimenthåndtering ikke er en kilde til forurening. Der flyttes blot rundt på materialerne. Bedre havmiljø kan kun opnås ved at bekæmpe forureningen ved kilden, ikke ved at begrænse sedimenthåndtering og klapning.

Den meget detaljerede regulering i vandplanerne giver ringe mulighed for fleksibilitet. Vandplanerne risikerer derfor at blive en statisk faktor i en foranderlig verden. Mange havne udvikler sig og udvider. Det kan betyde, at der fremover kommer større fysiske ændringer, der kan influere på miljøet i nærområdet til havnen. Det betyder også, at der skal være rum for oprensning og uddybning, ligesom der skal være fornuftige metoder til at flytte sedimentet også i form af klappladser og spulefelter.

Under kystvande nævnes også, at ”sejladsrelaterede aktiviteter, herunder oprensning af sejlrender, klappning og havneanlæg/-aktiviteter” er fysiske påvirkninger. Igen må miljøhensynene vejes op mod hinanden, så hensynet til



vandmiljøet samt hensyn til mulighederne for den søbårne gods- og passagertransport vejes op mod hinanden.

Havne og sejlrender er ikke natur, men menneskeskabte strukturer, der skal opfylde væsentlige samfundsøkonomiske behov. Derfor er de fysiske påvirkninger. 80 pct. af den danske udenrigshandel kommer gennem danske havne. Der er mere end 70.000 arbejdspladser i og ved havne. 35 mio. passagerer går årligt til og fra borde på en færge i dansk havn. Derfor er der tale om væsentlige samfundsøkonomiske og beskæftigelsesmæssige interesser fordelt langs de danske kyster.

Detailreguleringen i vandplanerne er overvældende. Danske Havne anerkender, at der er rettet faktuelle fejl og mangler, men skal opfordre til, at det også sker fremadrettet. Danske Havne har ikke haft mulighed for at gennemgå samtlige vandplaner og kan derfor ikke kommentere på hver enkelt havns behandling.

Danske Havne har noteret sig Miljømålslovens bilag 5, hvor der skal ske en registrering af aktivitetszoner ved havne, sejlrender og klappladser. Danske Havne er helt enig i, at der ved disse aktiviteter skal udpeges aktivitetszoner i de statslige vandplaner.

Danske Havne lægger vægt på, at det tilstræbes, at vandmiljøet til stadighed opnår en bedre miljømæssig tilstand. Men miljø og økonomi skal balanceres, så det sikres, at indsatsen ydes, hvor den giver mest mening. Derfor skal der også være plads til havneaktiviteter. Det er nødvendigt, at aktivitetszonerne har en placering, udstrækning og funktion, der giver mulighed for fortsat havnedrift og -udvikling.

Det er dog i vandplanerne meget uklart hvilke kriterier, der ligger til grund for udpegning af aktivitetszonerne og hvem, der er ansvarlig for, at de bliver udlagt. Naturstyrelsen skal registrere – men hvem er ansvarlig for at sikre, at der er noget at registrere – Naturstyrelsen, kommunen, havnen?

Selvom havne og kommuner m.fl. laver et stort arbejde i forbindelse med kildeopsporing med det formål at opspore og lukke/begrænse kilder til belastning af miljøet, kan der trods gode hensigter og en fornuftig indsats på området, findes forureningskilder, som det tager tid at få bugt med. Hertil kommer de påvirkninger, som havnen ikke selv har indflydelse på, f.eks. i form af tilladte udledninger og regnvandsoverløb.

Bekendtgørelsens bilag 5 taler om *afgrænsede* aktivitetszoner, *mindre del* af udstrækningen, påvirkningen skal vurderes at være *ubetydelig* for miljømålet. Der er altså flere usikkerhedsfaktorer og ikke en indikation af, hvor udbredt en aktivitetszone til forskellige aktiviteter skal være og hvilken betydning, det har, at der skal være plads til fortsat drift og udvikling.

Det skal der tages de nødvendige hensyn til i vandplanerne. En af måderne er at indarbejde aktivitets- og blandingszoner aktivt. Danske Havne deltog i 2010 i Naturstyrelsens arbejde med at få defineret, udlagt og koordineret sådanne aktivitetszoner. Tanken var da, at Naturstyrelsen snarest skulle præcisere rækkevidden af sådanne zoner, og at de skulle inddrages i vandplanerne. Aktivitetszoner er vigtige for havne, fordi der som følge af specifikke aktiviteter som f.eks. aktiviteter relateret til fuldt lovlige spildevandsudledninger og overløb, havne, klappladser, spulefelter og sejladsrelaterede aktiviteter kan ske en midlertidig påvirkning af miljøtilstanden.

Det er Danske Havnes håb og forventning, at arbejdet med udlæg af aktivitetszoner og blandingszoner afspejles klart i vandplanerne. Men der er også i forhold til Miljømålsbekendtgørelsens bilag 5 behov for, at det sikres, at der er enighed om rækkevidden og administrationen fremadrettet.

Danske Havne deltager meget gerne i en dialog om denne del.

Med venlig hilsen
Nete Herskind
Vicekontorchef

Danske Havne
Bredgade 23, 2.tv.
1260 København K
Tlf. +45 7211 8100
Direkte +45 7211 8104
Mobil +45 2360 6335
neh@danskehavne.dk
<http://danskehavne.dk>

