

HAVNE I BØLGEANG

EN UNDERSØGELSE AF DANSKE
HAVNES UDVIKLING OG OMDANNELSE

OKTOBER 2009

INDHOLD

Indledning	1
Fase 1 - Tendenser i danske havnes udvikling og omdannelse	2
Undersøgelsen	4
Fase 2 - Fysisk planlægning i 11 danske havne	8
Esbjerg Havn	10
Fredericia Havn	12
Helsingør Havn	14
Hundested Havn	16
Køge Havn	18
Nakskov Havn	20
Odense Havn	22
Skagen Havn	26
Vejle Havn	28
Aalborg Havn	30
Århus Havn	34
Fase 3 - Analyse af konflikter og udfordringer i 4 havne	38
Anbefalinger	43

KOLOFON

Denne undersøgelse er udarbejdet af NIRAS Konsulenterne for By- og Landskabsstyrelsen i maj-juni 2009.



INDLEDNING

Denne undersøgelse er udarbejdet af NIRAS Konsulenterne for By- og Landskabsstyrelsen i maj-juni 2009. Konklusioner og anbefalinger i rapporten er alene NIRAS Konsulenternes.

Formålet med undersøgelsen har været at skabe et nationalt overblik over den aktuelle arealanvendelse på havnene, herunder om der generelt er tale om et skifte fra, at havnen benyttes til erhvervsmæssige formål til at den benyttes til andre byformål.

Ligeledes har undersøgelsen haft til formål at skabe et indblik i, hvorvidt kommunerne generelt arbejder med langsigtede planer om at omdanne havnene til bymæssig bebyggelse.

Herudover har undersøgelsen haft til formål at identificere og beskrive mulige interessemønstre på danske havnearealer opstået i forbindelse med havneomdannelser.

Endelig har undersøgelsen haft til formål at pege på behov for statslige initiativer på området.

Undersøgelsen er opdelt i tre faser:

1. En spørgeskemaundersøgelse udsendt til de 52 største havne, samt til de kommunale planmyndigheder i de kommuner, hvor havnene er beliggende.
2. En screening af den fysiske planlægning på 11 repræsentative havne.
3. En detaljeret analyse af processen omkring havneomdannelse i 4 repræsentative havne.

SAMMENFATNING

Undersøgelsen har givet et nyt og hidtil ukendt indblik i omfanget af omdannelsen på de danske havne, både hvad angår de fysiske forandringer i havnene, men også hvilke interessekonflikter, der er opstået i forbindelse med omdannelsen. I det følgende refereres til nogle af hovedkonklusionerne fra undersøgelsen.

I disse år oplever vi anden generation af havneomdannelser. I anden generation af omdannelser, som typisk er repræsenteret ved havne som Køge, Odense og Århus, sættes der fortsat på en særdeles aktiv erhvervshavn med en støt eller voldsomt stigende godsomsætning. Flere af disse havne har planlagt store udvidelser gennem opfyldning til nyt havneareal, samtidig med at der frasælges areal til omdannelse.

Undersøgelsen har vist at ca. 1/3 af de undersøgte havne og kommuner har haft væsentlige frasalg af arealer i forbindelse med omdannelse indenfor de sidste 20 år. Undersøgelsen har ligeledes vist at 1/3 af kommuner og havne har planer om omdannelse indenfor de kommende 4 år.

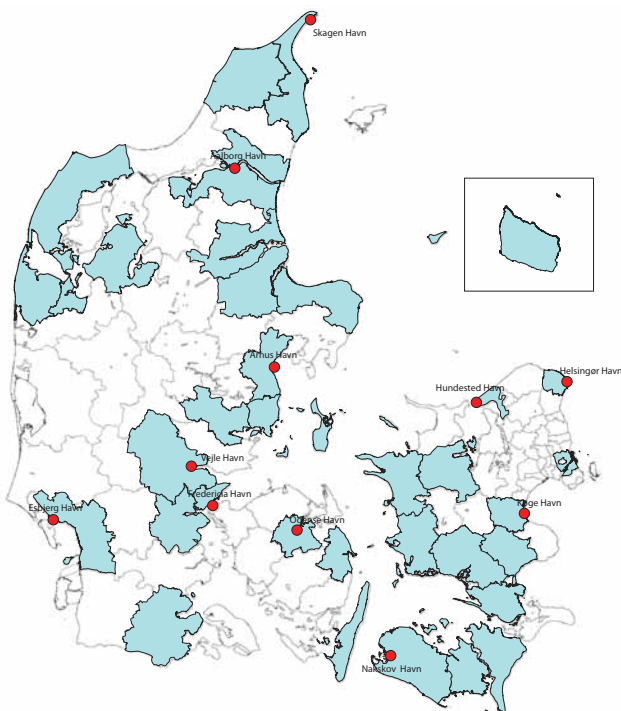
Der er dog intet, der tyder på, at omdannelsen betyder, at havnearealet bliver mindre. Tværtimod tyder alt på, at havnearealet vil vokse i de kommende år i takt med at godsomsætningen stiger.

Undersøgelsen viser endvidere, at havnens omdannelsesmuligheder i høj grad er afhængig af de konkrete arealmæssige og fysiske forhold omkring havnen. Hvis havnen kan udvide på arealer, der ikke pålægger omgivelserne miljøgener, er det muligt at anvise nye arealer til miljøbelastende virksomheder, og dermed påbegynde en omdannelse af de gamle arealer.

I forhold til omdannelsesprocessen oplyser 2/3 af havnene (63%) og 3/4 af kommuner (75%), at de har oplevet større eller mindre konflikter og interessemønstre i forbindelse med omdannelse af havnearealer.

Undersøgelserne tyder på, at havne der ikke har mulighed for at udvide på arealer, der ligger langt fra bymidten, har større risiko for at skabe konflikter med de eksisterende virksomheder, end havne med store udvidelsesmuligheder.

Afslutningsvis stilles der en række forslag til, hvordan staten kan sikre en klarere forvaltning af de nationale interesser på de danske havne.



FASE 1

TENDENSER I DANSKE HAVNES UDVIKLING OG OMDANNELSE

INDLEDNING

Undersøgelsen i fase 1 er udført som en spørgeskemaundersøgelse i maj 2009. Der er sendt et spørgeskema til 52 havnechefer i havne med en større godsomsætning end 100.000 tons om året og 37 planchefer i de kommuner, hvor havnene ligger. Svarprocenten for havnecheferne var 73%, mens svarprocenten for plancheferne var 84%. Der var udarbejdet to forskellige sæt spørgsmål til planchefer og havnechefer, men nogle af spørgsmålene blev stillet til begge grupper.

Formålet med undersøgelsen har været at afdække hovedtendenserne i danske havnes udvikling, herunder specielt omfanget af omdannelsen, interessenter i havnens udvikling, udviklingsmuligheder for havnen, interessekonflikter omkring havnens planlægning samt hvilke planer, der er udarbejdet for havnen.

Der blev stillet i alt 29 spørgsmål til havnecheferne som fordelte sig inden for følgende emner:

- Havnens udvikling, størrelse og nuværende arealanvendelse
- Virksomheder på havnen
- Omdannelse af havnen

Interesser i havnens arealer, udviklingsmuligheder for havnen og evt. interessekonflikter.

Der blev stillet i alt 20 spørgsmål til plancheferne.

- Den ene del af spørgeskemaet omhandlede den enkelte havn i kommunen, og spørgsmålene blev stillet det antal gange, der var havne i kommunen.
- Den anden del omhandlede mere generelle interesser i havnens arealer, udviklingsmuligheder for havnen og evt. interessekonflikter.

De samlede svar samt metodebeskrivelse er medtaget i bilag 1.

KONKLUSIONER

Spørgeskemaundersøgelsen har givet et blandet billede af udvikling og omdannelse i de danske havne. Nedenfor er spørgeskemaundersøgelsens hovedresultater gennemgået.

Omdannelse af havnen

På trods af at diskussionen om omdannelse af danske havne har fyldt en del i medierne, oplyser ca. 2/3 af havnene og kommunerne, at der ikke er planer om omdannelse i fremtiden. Det kan være et udtryk for, at omdannelsens omfang i disse havne er fastlagt på nuværende tidspunkt, og at der i 2/3 af havnene ikke er planer om yderligere omdannelse.

70% af havnene oplyser at de har planer om at udvide havnens arealer til havneformål, mens kun 5 % af havnene oplyser at de har planer om at reducere havnens arealer til havneformål.

Næsten 4/5 af kommunerne oplyser, at planlovens regler om udpegning af byomdannelsesområder i kommuneplanen ikke bliver brugt. Dette er ligeledes højt og ikke helt i overensstemmelse med resultaterne fra undersøgelsen i fase 2.

ca. 2/3 af de spurgte havne har ikke foretaget væsentlige frasalg inden for de sidste 20 år. Næsten alle havne oplyser at frasalg af havnearealer ikke sker for at finansiere opfyldninger.

Virksomheder der er flyttet fra havnen

Omkring 1/4 af havnene (27%) oplyser, at der er virksomheder, der er flyttet som følge af omdannelser på havnen inden for de sidste 20 år. Kommunerne har en væsentligt lavere vurdering af, hvor mange virksomheder det drejer sig om (14%). Mere end halvdelen af havnene (70%) og kommunerne (64%) oplyser, at der ikke er virksomheder, der er flyttet som følge af omdannelser.

Både havne og kommuner vurderer, at de kommunale miljøkrav ikke har været en væsentlig årsag til at virksomhederne, er flyttet.

Arealanvendelse nu og i fremtiden

Havnene mener, at havnen selv og transportvirksomhederne i løbet af de sidste 20 år har øget deres arealer, hvorimod arealforbruget til bl.a. boliger, liberalt erhverv og rekreative funktioner er uændret. Det må formodes, at det primært er de opfyldninger, der er sket i danske havne i de sidste 20 år, der er brugt til at forøge arealet til de traditionelle havneerhverv.

70% af havnene og 90% af kommunerne mener, at der er stigende interesse for at etablere sig på havnene.

Der er dog ikke enighed om hvilke funktioner, man forventer vil etablere sig på havnen.

Havnene mener overvejende, at det er de traditionelle havneerhverv, som krananlæg, transport, lager og logistik virksomheder, virksomheder i tilknytning til havnen, som f.eks. skibsværft og smedevirksomhed samt miljøtunge virksomheder med oplag af olie og kemikalier, der vil etablere sig på havnen.

Kommunerne er enige i, at de traditionelle havneerhverv er interesseret i at ligge på havnen, men mener også at der er stor interesse for at etablere boliger og liberalt erhverv.

Tallene afspejler en langt større forventning til omdannelse af havnearealerne blandt kommunerne end blandt havnene. Det kan formentlig forklares med, at kommunerne er mere i dialog med potentielle investorer udefra, end havnen er.

Forskellige interessegruppers interesse i havnens udvikling

Både havne og kommuner mener, at det primært er havnen, kommunen og virksomhederne på havnen, der påvirker havnens udvikling. Kommunerne mener også, at ejendomsudviklere og lokale foreninger er med til at påvirke udviklingen, hvor havnene har vurderet, at det er de rekreative og almene interesser der også præger udviklingen.

Konflikter mellem forskellige interessegrupper

I forhold til omdannelsesprocessen oplyser 2/3 af havnene (63%) og 3/4 af kommuner (75%), at de har oplevet større eller mindre konflikter og interesse modsætninger i forbindelse med omdannelse af havnearealer.

Tallene er overraskende store og afspejler de store arealmæssige interesser, der er bundet til de bynære havnearealer.

Hvis man ser nærmere på hvilke parter, der indgår i konflikterne viser undersøgelsen, at havnene mener, at der primært er tale om konflikter mellem:

- Kommunen og virksomheder på havnen, og i nogen grad mellem:
- Havnen og rekreative interesser på havnen
- Havnen og kommunen
- Kommune og lokale foreninger

Kommunen mener, at der primært er tale om konflikter mellem:

- Kommune og lokale foreninger og i nogen grad mellem:
- Havnen og rekreative interesser på havnen
- Kommune og virksomheder på havnen
- Kommune og større virksomheder uden for havnen
- Indbyrdes mellem virksomheder på havnen
- Større virksomheder med interesse i havnens udvikling og rekreative interesser på havnen

Undersøgelsen

Nedenfor er de vigtigste resultater fra spørgeskemaundersøgelsen vist. Samtlige svar fremgår af bilag 1.

Er der planlagt frasalg og heraf følgende omdannelser af havnearealerne i perioden 2009-13?

	Havneledelse	Planchefer
Ja	30%	30%
Nej	70%	70%
I alt	100%	100%
	(n=30)	(n=30)

Er der planlagt frasalg og heraf følgende omdannelser af havnearealerne efter 2013?

	Havneledelse	Planchefer
Ja	20%	34%
Nej	80%	66%
I alt	100%	100%
	(n=30)	(n=29)

Hvor mange væsentlige frasalg af havnens arealer til nye formål er der foretaget inden for de seneste 20 år? Med "væsentlige" menes frasalg, som omfatter mere end 5 % af havnearealet

Antal væsentlige frasalg	Havneledelse
1	16%
2	10%
3	3%
4	3%
5	0%
6	3%
Ingen væsentlige frasalg indenfor de sidste 20 år.	65%
I alt	100%
	(n = 31)

Hvordan har de samlede omdannelser indenfor de sidste 20 år ændret på det areal som havnen ejer?

	Havneledelse
Reduktion af det samlede areal	20%
Fastholdelse af det samlede areal	40%
Udvidelse af det samlede areal	33%
Ved ikke	7%
I alt	100%

Hvor stor en del af havnens nuværende areal vurderer du har ændret arealanvendelse inden for de sidste 20 år (ca. angivelse)?

%-vis ændring af havnens nuværende areal	Havneledelse
0- 25 %	90%
26-50 %	10%
51-75 %	0%
> 75 %	0%
I alt	100%
	(n=30)

Har opfyldninger til havneformål været finansieret af frasalg af havnearealet?

	Havneledelse
Ja, i stort omfang	3%
Ja, i noget omfang	3%
Nej, slet ikke	87%
Ved ikke	7%
I alt	100%
	(n = 30)

Er der for [havnenavn] udarbejdet en samlet plan eller strategi for den påtænkte omdannelse af arealer udlagt til havneformål eller tilsvarende formål i kommuneplanen?

	Planchef
Ja	80%
Nej	20%
Ved ikke	0%
I alt	100%
	(n=10)

Er planlovens regler om udpegning af byomdannelsesområder i kommuneplanen taget i anvendelse (jf. Planlovens §11b nr. 5)?

	Planchef
Ja	14%
Nej	79%
Ved ikke	7%
I alt	100%
	(n=29)

Har I udarbejdet eller planlægger I at udarbejde en samlet plan for alle kommunens havne?

	Planchef
Ja, den er udarbejdet	40%
Ja, den planlægger vi at udarbejde	20%
Nej	40%
I alt	100%
	(n=5)

Hvordan vurderer du, at arealanvendelsen af de arealer, havnen ejer, har ændret sig inden for de sidste 20 år? (sæt ét kryds i hver linie)

	Havneledelse				
	Arealet er reduceret	Arealet er uændret	Arealet er forøget	Ved ikke	I alt
Trafik- og havneformål, herunder havnens egne arealer (n = 29)	21%	31%	41%	7%	100%
Virksomheder inden for transport, logistik, lager o. lign. (n = 28)	18%	14%	54%	14%	100%
Produktions- og servicevirksomheder, eksempelvis fiskeoliefabrik, skibsproviantering, skibsværft og smed (n = 27)	19%	37%	22%	22%	100%
Miljøtunge virksomheder, eksempelvis kraft – og stålvalseværker og virksomheder med oplag af olie og kemikalier (n = 28)	11%	57%	11%	21%	100%
Libertalt erhverv, eksempelvis kontorerhverv (n = 27)	0%	56%	11%	33%	100%
Detailhandel (n = 27)	15%	41%	11%	33%	100%
Boliger (n = 25)	0%	60%	4%	36%	100%
Rekreative funktioner, eksempelvis lystbådehavn og offentlige friarealer (n = 28)	11%	46%	18%	25%	100%
Kultur, offentlige institutioner o. lign (n = 25)	0%	48%	20%	32%	100%
Anden arealanvendelse, angiv venligst: (n = 23)	4%	43%	0%	52%	100%

Arbejdes der med planer om at udvide arealerne til havneformål på havnen?

Arbejdes der med planer om at reducere arealerne til havneformål på havnen?

	Havne der arbejder med planer om <u>udvidelse af havneareal</u>	Havne uden planer om hverken reducere eller udvidelse af havneareal	Havne der arbejder med planer om <u>reducere af havneareal</u>
Andel af samtlige 37 havne i undersøgelsen	70 %	24 %	5 %
Totalt areal for hhv. udvidelse og reducere af havneareal i hektar	935,85 ha.	-	5 ha.*
Gennemsnitligt areal for hhv. udvidelse og reducere af havneareal i hektar	35,99 ha.	-	5 ha.*
Udvidelsens og reducerings gennemsnitlige procentvise andel af nuværende havneareal	38 %	-	75 %
Total antal havne	26	9	2

* Note: Der er kun en havn, som angiver hvor meget, de vil reducere havnearealet med.

Virksomheder, der er flyttet fra havnen

Er der virksomheder der er flyttet fra området som følge af omdannelser inden for de sidste 20 år?

	Havneledelse	Planchefer
Ja	27%	14%
Nej	70%	64%
Ved ikke	3%	22%
I alt	100%	100%
	(n=30)	(n=28)

Hvad var baggrunden for flytningen?

	Havneledelse
Virksomhedens lejekontrakt var udløbet	11%
Virksomhedens lejekontrakt blev opsagt før tid	22%
Anden baggrund, angiv venligst	56%
	(n=9)

Er der virksomheder der er flyttet fra området som følge af kommunale miljøkrav af hensyn til den omkringliggende by inden for de sidste 20 år?

	Havneledelse	Planchefer
Ja	7%	4%
Nej	70%	57%
Ved ikke	17%	39%
Ikke relevant, da havnen ikke ligger i tilknytning til en omkringliggende by	7%	-
I alt	100%	100%
	(n=30)	(n=28)

Interesse for at etablere sig på havnen

Har du oplevet eller forventer du at opleve en stigende interesse (både i forhold til havnerelateret erhverv og andre formål) for at etablere sig på havnens arealer?

	Havneledelse	Planchefer
Ja	70%	91%
Nej	20%	0%
Ved ikke	10%	9%
I alt	100%	100%
	(n=30)	(n=22)

Arealanvendelse nu og i fremtiden

Hvilken arealanvendelse har hidtil været den mest efterspurgte?

	Havneledelse	Planchefer
Trafik- og havneformål, herunder havnens egne arealer	55%	59%
Virksomheder inden for transport, logistik, lager o. lign.	48%	55%
Produktions- og servicevirksomheder, f.eks. fiskeoliefabrik, skibsproviantering, skibsværft og smed	23%	23%
Miljøtunge virksomheder, f.eks. kraft – og stålvalseværker og virksomheder med oplag af olie og kemikalier	19%	9%
Liberalt erhverv, f.eks. kontorhverv	10%	27%
Detailhandel	10%	0%
Boliger	13%	32%
Rekreative funktioner, f.eks. lystbådehavn og offentlige friarealer	16%	27%
Kultur, offentlige institutioner o. lign	3%	14%
Anden arealanvendelse, angiv venligst	6%	5%
	(n=31)	(n=22)

Hvilken arealanvendelse forventer du vil være den mest efterspurgte fremover?

	Havneledelse	Planchefer
Trafik- og havneformål, herunder havnens egne arealer	55%	55%
Virksomheder inden for transport, logistik, lager o. lign.	55%	41%
Produktions- og servicevirksomheder, f.eks. fiskeoliefabrik, skibsproviantering, skibsværft og smed	19%	14%
Miljøtunge virksomheder, f.eks. kraft – og stålvalseværker og virksomheder med oplag af olie og kemikalier	19%	5%
Liberalt erhverv, f.eks. kontorhverv	13%	45%
Detailhandel	3%	5%
Boliger	10%	50%
Rekreative funktioner, f.eks. lystbådehavn og offentlige friarealer	13%	23%
Kultur, offentlige institutioner o. lign	3%	14%
Anden arealanvendelse, angiv venligst	3%	0%
	(n=31)	(n=22)

Forskellige interessegruppers interesse i havnens udvikling

Hvilke interessegrupper oplever du i øjeblikket forsøger at påvirke havnens udvikling mest?

	Havneledelse	Planchefer
Havnen selv	68%	57%
Kommunen	42%	76%
Ejendomsudviklere / 'developere'	6%	29%
Virksomheder på havnen	45%	29%
Større virksomheder udenfor havnen, men med interesse i havnens udvikling	6%	14%
Rekreative / almene interesser (formuleret f. eks. af politikere og organisationer)	26%	10%
Lokale foreninger (sejlkлуб, erhvervsforening o.lign.)	6%	19%
Anden interessegruppe(r)	6%	10%
	(n= 31)	(n=21)

Konflikter mellem forskellige interessegrupper

Har du oplevet konflikter mellem forskellige interessegrupper i forbindelse med anvendelsen af havnens arealer?

	Havneledelse	Planchefer
Ja	63%	75%
Nej	37%	25%
I alt	100%	100%
	(n=30)	(n=20)

Hvilke konflikter mellem forskellige interessegrupper har været de mest fremtrædende, i forbindelse med anvendelsen af havnens arealer?

	Havneledelse	Planchefer
Mellem kommune og virksomheder på havnen	45%	18%
Mellem havnen og kommunen	25%	0%
Mellem havnen og virksomheder uden for havnen	0%	6%
Mellem havnen og developere	20%	6%
Mellem havnen og rekreative interesser på havnen	30%	24%
Mellem kommune og developere	20%	6%
Mellem kommune og lokale foreninger	25%	47%
Mellem developere og rekreative interesser på havnen	5%	0%
Indbyrdes mellem virksomheder på havnen	5%	18%
Mellem virksomheder på havnen og virksomheder uden for havnen	10%	6%
Mellem større virksomheder med interesse i havnens udvikling og rekreative interesser på havnen	15%	18%
Mellem havnen og virksomheder på havnen	0%	0%
Mellem havnen og lokale foreninger	0%	0%
Mellem kommune og større virksomheder uden for havnen	0%	18%
Mellem kommune og rekreative interesser på havnen	0%	0%
Mellem developere og virksomheder på havnen	5%	6%
Mellem developere og virksomheder uden for havnen	0%	6%
Mellem developere og lokale foreninger	5%	0%
Mellem virksomheder på havnen og rekreative interesser på havnen	10%	0%
Mellem virksomheder på havnen og lokale foreninger	5%	6%
	(n=20)	(n=17)

FASE 2

FYSISK PLANLÆGNING I 11 DANSKE HAVNE

INDLEDNING

Fase 2 har bestået af en screening af plangrundlaget for danske havne, dvs. hvilke fysiske planer, der er udarbejdet for danske havne. Til det formål er der udvalgt 11 danske havne, der tilsammen repræsenterer bredden af problematikker, som er aktuelle i de danske havne, der stadig har en væsentlig godsomsætning. Herudover har det været et mål, at de udvalgte havne skulle være jævnt fordelt over hele landet og repræsenterer forskellige ejerformer.

Metodisk er undersøgelsen udarbejdet som en desk research, med oplysninger der primært er hentet fra kommunernes hjemmesider og indeholder således ikke planer udarbejdet af havnene. Undersøgelsen er udarbejdet i juni 2009 og med forbehold for kommunernes aktuelle opdatering af hjemmesiderne, er planernes status således fra dette tidspunkt. I nogle af konklusionerne sammenholdes screeningen med spørgeskemaundersøgelsen.

På kortene er angivet dels det samlede havneareal og dels det omdannede areal. Da der ikke er nogen præcis definition af et havneareal, er der i hvert enkelt tilfælde taget stilling til, hvad der kan betegnes som nuværende eller tidligere havneareal. Det viste havneareal er således i de fleste tilfælde større eller langt større, end det areal der ved screeningens udarbejdelse var ejet af havnen. Også tidligere – nu frasolgte arealer – er medtaget. Hertil kommer at planlagte havneudvidelser – f.eks. i form af opfyldning – også er medtaget.

Det viste omdannede areal er defineret ud fra, hvad der er beskrevet som byomdannelsesområder i den gældende kommuneplan eller det forslag til kommuneplan, der er politisk behandlet. En del af disse byomdannede arealer er tillige omfattet af lokalplaner, hvilket dog ikke er vist på kortet.

KONKLUSIONER

I denne sammenfatning er der fokuseret på en række emner, der går på tværs af de undersøgte havne.

Anden generation af havneomdannelse

De undersøgte havne repræsenterer anden generation af havneomdannelse.

I første generation af havneomdannelse var der ofte tale om en totalomdannelse fra havneformål til primært boligformål. Det er sådan omdannelserne er foregået i f.eks. Nyborg, Holbæk og Frederikssund.

I anden generation af havneomdannelse satser havnene både på at bevare en konkurrencedygtig erhvervs- og trafikhavn samt at omdanne en del af havnen til et levende byområde.

I anden generation af havneomdannelse, som typisk er repræsenteret af havne som Køge, Odense og Århus, satses der fortsat på en særdeles aktiv erhvervshavn med en støt eller voldsomt stigende godsomsætning. Flere af disse havne har planlagt store udvidelser gennem opfyldning til nyt havneareal.

I enkelte havne er der slet ikke taget initiativer til omdannelse. Det drejer sig om havnene i Nakskov og i Esbjerg.

Plantyper

I langt de fleste af de havne, hvor der er påtænkt havneomdannelse, er omdannelsen igangsat ud fra en overordnet planlægning. Det kan f.eks. være gennem udarbejdelsen af en masterplan som i Hundested, en byomdannelsesplan som i Odense eller en helhedsplan som i Vejle.

I en række havne har man valgt at udskrive en konkurrence, der har haft til formål at konkretisere, hvordan byomdannelsen kan komme til at se ud. Det har de f.eks. tænkt sig at gøre i Fredericia og i Køge.

Generelt indeholder kommuneplanerne strategiske mål for, hvordan havnene skal udvikle sig. I de fleste af de undersøgte havne satses der både på en aktiv erhvervshavn og et nyt levende byområde. I enkelte havne er der dog alene tale om en fortsat havnedrift. I disse havne (Esbjerg Havn og Nakskov Havn) er udviklingen på havnen kun styret af lokalplaner.

Generelt kan man konkludere, at omdannelserne af dele af havnene er resultatet af en bevidst strategisk planlægning udtrykt i kommuneplanerne, og som i nogle byer er konkretiseret gennem masterplaner, byomdannelsesplaner eller helhedsplaner.

Byomdannelsesområder

Med en ændring af planloven i 2003 er det blevet muligt at påbegynde byomdannelse af støjbelastede områder, og at benytte en overgangsordning med lempede støjbestemmelser for de tilbageblevne virksomheder.

I 8 af de undersøgte havne har kommunen i kommuneplanen udlagt områder til byomdannelse. Det betyder bl.a., at kommunen kan indgå aftale med virksomhederne i området om, at støjbelastningen gradvist skal reduceres gennem en 8 årig periode.

Kommunernes anvendelse af bestemmelsen tyder på, at det er et vigtigt værktøj i forbindelse med planlægning for byomdannelsesområder.

Flytning eller indkapsling

Der er stor forskel på, hvordan havnene er geografisk lokaliseret. I publikationen "Industrisamfundets havne" fra Kulturarvsstyrelsen, er der skitseret 6 forskellige havnetyper: åhavn, kanalhavn, norhavn, fjordhavn, sundhavn og kysthavn.

I en række af kysthavnene, som f.eks. Århus Havn, Køge Havn og Hundested Havn er der rige muligheder for at udvide havnen længere ud i havet. Mens det er betydeligt sværere at udvide havne, der ligger for enden af en fjord eller ved et sund, som f.eks. Vejle Havn og Fredericia Havn. I disse havne kan der være en risiko for, at virksomhederne ikke kan flyttes til nye arealer, men bliver indkapslet af områder udlagt til miljøfølsom anvendelse.

Størrelsen af det omdannede areal

Der er stor forskel på størrelsen af det areal, som de undersøgte havne har omdannet eller har planer om at omdanne. Blandt de havne, hvor omdannelsen udgør et meget stort areal ift. havnens størrelse kan nævnes Helsingør, Aalborg og Odense, mens havne som Skagen og Hundested kun har udlagt relativt små arealer til omdannelse.

Blandt de havne, der har planer for omdannelse af en stor del af havnens areal, er der både havne der satses på boligudbygning og blandet erhvervsudbygning eller en blanding af alle byfunktioner.

Hvis man sammenholder spørgeskemaundersøgelsen fra fase 1 med det omdannede areals størrelse, som beskrevet i fase 2, er der ikke noget der tyder på, at der er flere konflikter i havne med et stort byomdannet areal,

end i havne med et lille byomdannet areal. Generelt har både planchefer og havnechefer givet udtryk for, at der er mange konflikter i havnene, hvad enten omdannelsen har været omfattende eller ej.

Anvendelsen af de omdannede arealer

I de undersøgte havne fordeler anvendelsen sig med 5 havne, der har en overvægt af erhvervs- og kulturbyggeri og 4 havne, der har en overvægt af boligbyggeri. Hertil kommer 2 havne, som ikke har gennemgået nogen omdannelse af betydning; Nakskov og Esbjerg.

Undersøgelsen tyder ikke overraskende på, at der er flest konflikter i de havne, som udlægger nye arealer med overvægt af boligbebyggelse. Det skal dog understreges, at det for en række af havnene kan være svært at fastlægge den fremtidige hovedanvendelse af bebyggelsen, idet arealanvendelsen ofte blot fastlægges til blandet byformål eller lignende. Den endelige arealanvendelse er derfor ofte defineret af markedet, og ikke af planerne. Den manglende fastlæggelse af arealanvendelsen skaber ikke nødvendigvis sikkerhed for de eksisterende virksomheder. Hvis der er overvejende interesse for opførelse af boligbyggeri, kan virksomhederne blive tvunget ud af området.

Antallet af havne med konflikter

I langt den overvejende del af de undersøgte havne, har både havnechefer og planchefer oplevet konflikter i forbindelse med byomdannelsen. Konflikterne har dog vidt forskellig karakter. I nogle havne er konflikterne mellem kommunen og havnebestyrelsen, mens den i andre havne er mellem havnebestyrelsen/kommunen og de eksisterende virksomheder.

Som nævnt ovenfor er der flest konflikter i de havne, hvor der er en overvægt af omdannede arealer, der skal anvendes til boligbebyggelse.

De havne, der ifølge havnecheferne og plancheferne ikke har oplevet konflikter er karakteriseret ved en meget lille andel nybyggeri, f.eks. fordi planlægningen endnu ikke er påbegyndt.



Havnetype efter beliggenhed

- 1) Åhavn
- 2) Kanalhavn
- 3) Norhavn
- 4) Fjordhavn
- 5) Flodhavn / Sundhavn
- 6) Kysthavn

(af Gitte Haastrup for Kulturarvsstyrelsen trykt i publikationen Industrisamfundets havne 1840-1970)

FAKTA

Havnens størrelse: 400 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 4.138 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 500

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 7.000

Generelt om havnen

Esbjerg Havn er anlagt i 1871 som en dokhavn. Havnen er en kysthavn og har siden anlæggelsen udviklet sig til en af landets største havne. Esbjerg havn er Danmarks off-shore base med over 7000 arbejdspladser.

Kommuneplan – Hovedstruktur 2006-2018

Havnen ses som en af byggestenene i byen og havnefunktionen skal derfor styrkes, så en betjening af Esbjerg såvel som landsdelen kan fastholdes og forstærkes. Esbjerg skal fremstå som en aktiv og attraktiv havneby. Byrådet ønsker at gøre havnen mere attraktiv for søtransport. Samtidig ønskes der også en etablering af en jernbaneforbindelse til godsterminalen på Esbjerg Havn. Byrådet vil arbejde på, at der udarbejdes en fælles planlægning af områderne omkring havnegrænsen med det formål at skabe en sammenhæng mellem bymidten og det historiske miljø ved Dokhavnen.

Kommuneplan – Rammedel 2006-2018

Esbjerg Kommune fastsætter med rammerne i kommuneplanen, at havnen skal sikres vide muligheder for erhvervsbebyggelse og anvendelse til havnerelevante formål. Det er målet, at der langs havnegrænsen kan udlægges karréer til serviceområder med bl.a. kontorvirksomheder. På havnen skal der udlægges et havnecenter til center- og erhvervsformål uden boliger. Et område i søterritoriet vil kunne opfyldes og realiseres til havneerhverv.

Planstrategien 2010-2022

Byrådet sætter med planstrategien fokus på Esbjerg Havn som erhvervshavn.

Esbjerg Havn skal fortsat udnyttes som forbindelse til omverdenen gennem sin attraktive placering som porten mod vest og erhvervshavnen skal fortsat være en af byens styrker. Det ses i denne sammenhæng som vigtigt, at der sker en udbygning af havnen i forhold til internationale relationer.

Havnens funktion som base for off-shoreaktiviteter i Nordsøen og som import- og eksporthavn skal sikres gode muligheder. Byrådet vil derfor bl.a. arbejde for bedre infrastruktur til havnen med etablering af en motorvejsforbindelse.

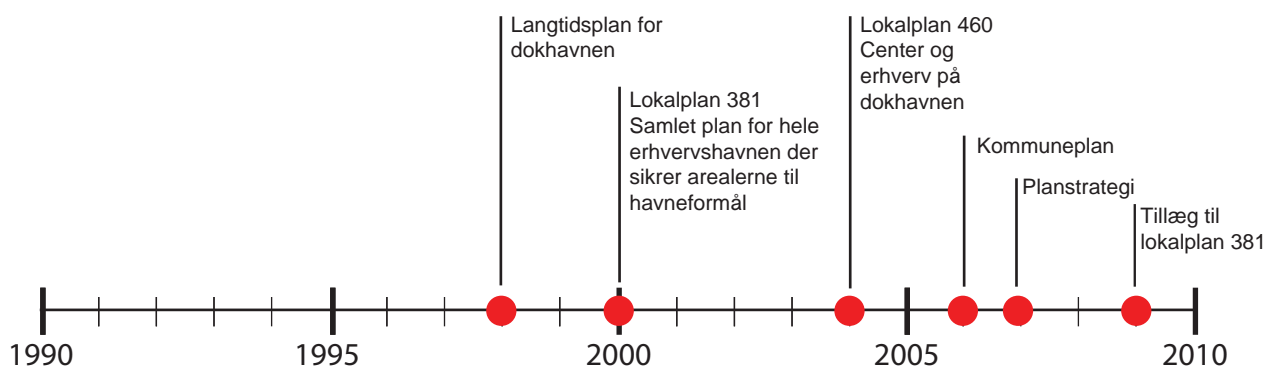
Andre planer

Langtidsplan for dokhavnen, 1998

Der har esbjerg havn fået udarbejdet en masterplan i 2004 for udvidelse af den sydlige del af havnen, som lægger op til, at havnen kan udvides med op til 130 ha.

Sammenfatning

I Esbjerg styres havnens udvikling af Lokalplan 381 fra 2000, der omhandler hele havnen. Havnen i Esbjerg er en stor erhvervshavn, hvor der ikke er foretaget nogen omdannelse og der ligger ingen planer for omdannelse. Der er primært fokus på videreudvikling af erhvervshavnen, herunder forbedring af til- og frakørselsforhold (jernbane i kommuneplan og motorvej i planstrategien).



LOKALPLANER

Der er udarbejdet to lokalplaner og et lokalplantillæg for havnen i Esbjerg. Den ene lokalplan omhandler størstedelen af havnen og udlægger den til erhvervs- havn til havnerelaterede erhverv.

Lokalplan 381, 2000

Lokalplanen dækker hele erhvervshavnen og sikrer, at området udlægges til havneformål såsom: Trafikhavn, fiskerihavn, kraftværker, industri, håndværk m.m.

Lokalplan 460, 2004

Lokalplanen dækker et center- og erhvervsområde på Dokhavnen. Området kan anvendes til erhverv uden krav om havnerelation. Der må dog ikke etableres boliger i området.

Tillæg til lokalplan 381, 2009

Tillægget sikrer at bassin 4 i den nordlige del af havnen kan opfyldes.



Generelt om havnen

Fredericia er regionens største havn og ligger placeret tæt på motorvejskrydset mellem den nord-sydgående E45 og den øst-vestgående E20. Havnen er desuden placeret tæt på Danmarks internationale jernbaneknudepunkt i Taulov. Havnen ligger i tilknytning til bymidten og kan karakteriseres som en sundhavn. Havnen fungerer både som trafikhavn, oliehavn og som erhvervshavn.

Planstrategi for Trekantsområdet 2007

Planstrategien for Trekantsområdet omhandler 2 aspekter i forhold til havnens udvikling. Det ene aspekt er en målsætning om at skabe oplevelser på havnefronten samt at fortætte byen på de nedlagte erhvervsområder. Det andet aspekt omhandler ønsket om at gøre havnen mere trafikalt konkurrencedygtig, ved at prioritere udbygningen af infrastrukturen, så en større del af godstrafikken kan ske ved jernbane- eller skibstrafik.

Forslag til Fredericia Kommuneplan 2009-2021 - Hovedstruktur

Hovedstrukturen for Fredericia Kommune bygger videre på målsætningen fra planstrategien for Trekantsområdet. Byrådet har således to hovedformål i forhold til havnen: Havnen skal udgøre et væsentligt element i byudviklingen og skal desuden byde på oplevelser for byens borgere. Sammenhæng mellem Fæstningsbyen og havnefronten er ved at blive planlagt og vil blive indarbejdet i kommuneplanen i et senere tillæg.

Samtidig skal den erhvervsmæssige udnyttelse af Lillebælt sikres ved, at havnen stadig skal være en effektiv erhvervshavn, og at det skal være muligt at udbygge havnerelaterede virksomheder.

Fredericia Kommune vil i den forbindelse arbejde for en ny direkte forbindelse mellem havnen og Taulov transportcenter – og derved styrke godstransporten med skib og tog.

Forslag til Fredericia Kommuneplan 2009-2021 - Rammer

Kommunen har foretaget en zonerings i kommuneplanens rammebestemmelser på 500 m, så de havnearealer, der ligger tættest på byområderne anvendes til de mindst miljøbelastende virksomheder. Skibsværftets lejeaftale er opsagt og byrådet ønsker det bynære område anvendt til byformål.

FAKTA

Havnens størrelse: 75 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 16.108 (1.000 T)

Ejerforhold: Helt eller delvist kommunalt ejet A/S

Antal virksomheder på havnen: 30

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 1.000

Flere centrale områder på havnefronten er udpeget til byomdannelsesområder og skal anvendes til byformål med blandede byfunktioner herunder boliger, kultur og grønne områder. Da områderne er udpeget til byomdannelsesområder, har kommunen mulighed for at fravige støjgrænserne i en periode på op til 8 år. Herefter skal virksomhederne overholde miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Andre områder er udpeget til erhvervsformål, klasse 4-6. Her er den maksimale bygningshøjde henholdsvis 16 m og 35 m.

Andre planer

Der er ved at blive udarbejdet et konkurrenceprogram, der skal danne grundlag for en konkurrence om de centrale områder i Fredericia. De centrale havneområder nævnes som vigtige arealer i en vision om at skabe en sammenhængende by, der knytter by og havn tættere sammen.

Det er kommunens vision, at Fredericia bymidte skal udgøre den katalysator, der kan gøre trekantsområdet til centrum for videns- og oplevelseserhverv.

Desuden har havnen fået udarbejdet en masterplan for havnens udvikling frem til år 2040.

Sammenfatning

Der ligger ingen samlet plan for havnen, men der er en konkurrence på vej, der bl.a. omhandler Fredericia bymidte og bymidtens sammenhæng til havnen. Man vil senere indarbejde konkurrencens resultater i planen gennem et kommuneplantillæg.

To områder er udpeget til byomdannelsesområder i kommuneplanens rammer. Et andet område er allerede lokalplanlagt. De planlagt omdannede områder på havnen skal anvendes til blandet bolig, kultur og rekreative formål.

LOKALPLANER

Der er udarbejdet 7 lokalplaner for forskellige områder på havnen. Det drejer sig primært om områder, der er udlagt til havne- og erhvervsformål.

Lokalplan 26 fra 1979 fastlægger områdets anvendelse til havneformål

Lokalplan 68 fra 1985 fastlægger områdets anvendelse til havneformål

Lokalplan 164 fra 1999 er en temalokalplan om udformningen af facader og skilte.

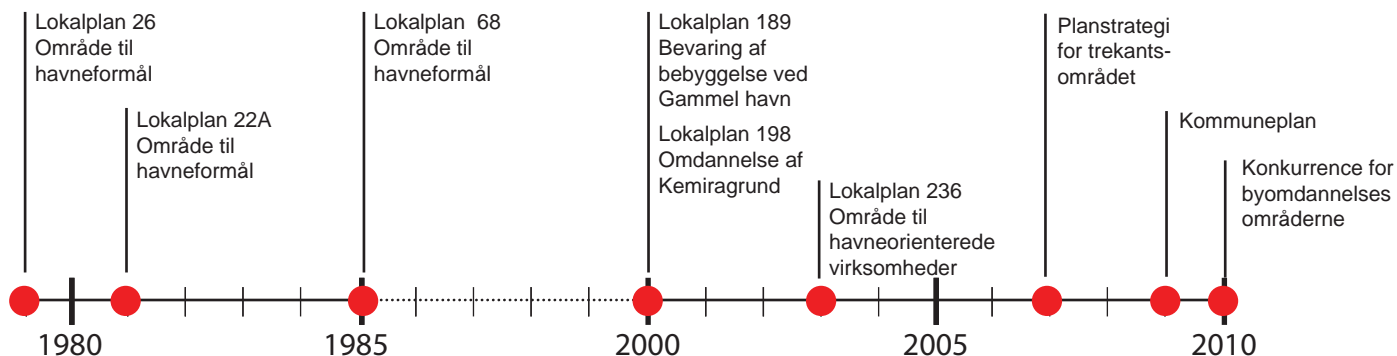
Lokalplan 189 fra 2000 fastlægger, at en bebyggelse ved Gammel havn skal bevares. Området må primært

anvendes til erhvervsformål med tilknytning til havnen.

Lokalplan 198 fra 2000 fastlægger omdannelsen af Kemira-grunden fra et område med kontor- og laboratoriebygninger til et område med byfunktioner, herunder bl.a. kulturelle formål.

Lokalplan 236 fra 2003 fastlægger et område til erhvervsformål, primært havneorienterede virksomheder klasse 3-6.

Lokalplan 22A fra 1981 fastlægger områdets anvendelse til havneformål.



HELSINGØR HAVN

Generelt om havnen

Helsingør havn stammer tilbage fra 1764-67. Havnen i Helsingør har siden udviklet sig og er blevet til to havne - henholdsvis: Helsingør Havn, der indtil nu har været en trafik og færgehavn, med værftet for jernskibs- og maskinbyggeri som en af hovedfunktionerne og Helsingør Nordhavn, der er en kommunal lystbådehavn med ca. 1000 pladser. Havnene ligger på hver sin side af Kronborg tæt på bymidten. Havnen kan betegnes som henholdsvis norhavn og kysthavn. En byomdannelse ved værftsområdet er gået i gang.

Planstrategi 2008-2019

Kommunen har i planstrategien fokus på at skabe sammenhæng mellem havneområdet og bymidten. Byrådet ønsker at tilføre byen nye funktioner, som samtidig rummer historien om byen som værfts- og søfartsby. Byrådet ønsker at udvide Nordhavnen og at anvendelsen fastlægges til havnerelateret formål eller rekreativt formål.

Hovedstrukturen 2009-2021

Flere områder på havnen kommer i de kommende år til at gennemgå en markant forvandling til et nyt kulturområde omkring Kronborg og det nedlagte skibsværft. Byen skal åbnes mod vandet og havnen skal moderniseres og gøres offentligt tilgængelig.

Samtidig skal der dog tages hensyn til havnens infrastruktur anlæg.

Rammerne 2009-2020

Der er forskellige rammer for henholdsvis havnen og lystbådehavnen i Helsingør.

Rammerne for lokalplanlægningen af havnen skal sikre, at anvendelsen af området fastlægges til offentlige, rekreative formål og havneformål. Rammerne for lystbådehavnen skal sikre, at området anvendes til havneformål og at der kun opføres bebyggelse til havnerelaterede virksomheder. Her er bebyggelsesprocenten maks. 25 og etagehøjden må ikke overstige 1.

Andre planer

Der er udarbejdet et forslag til en helhedsplan for Helsingør Nordhavn i 2008, der omhandler en række scenarier for lystbådehavnen udvikling, hvor visionen er, at der

FAKTA

Havnens størrelse: Uoplyst

Havnens godsomsætning i 2006: 4.442 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 3

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 100

skal skabes mere liv på havnen vha. af en udbygning af havnen.

Sammenfatning

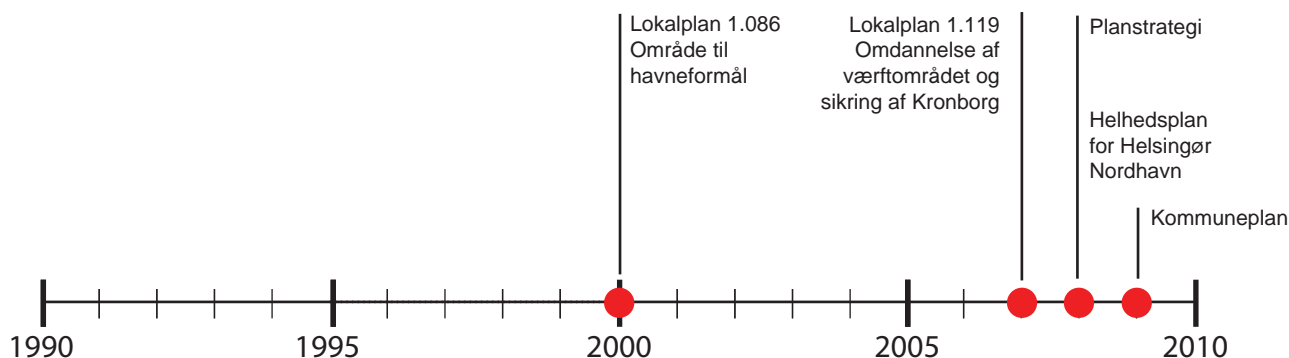
Udviklingen af områderne til omdannelse er styret af to lokalplaner, der udlægger områderne til rekreative og kulturelle formål. Byomdannelsesområderne i Helsingør Havn er ret store set i forhold til havnens samlede udstrækning.

LOKALPLANER

Der er udarbejdet 2 lokalplaner for havnen i Helsingør, og i begge lokalplaner er der udlagt areal til rekreativt formål. Lokalplanernes hovedformål er dog forskellige. Den ene lokalplan udlægger et område primært til havneformål, mens de to andre lokalplaner skal skabe rammerne for offentlige og publikumsorienterede funktioner omkring Kronborg. I det sidstnævnte område skaber lokalplanen mulighed for omdannelse.

L1.086, 2000: Lokalplanens formål er at sikre, at området anvendes til havneformål, så der ikke åbnes mulighed for bebyggelse til andre formål.

L1.119, 2007: Formålet er at skabe rum omkring Kronborg og samtidig mulighed for at omdanne det gamle værftsområde til kulturelle og turistmæssige formål.





HUNDESTED HAVN

Generelt om havnen

Hundested Havn er anlagt i 1897 og kan karakteriseres som kysthavn. Havnen ligger tæt på bymidten og fungerer i dag både som færgehavn, lystbådehavn, fiskerihavn og trafikhavn. Desuden har havnen flere centerrelaterede funktioner såsom restauranter og butikker, der besøges af havnens mange gæstesejlere og turister.

Kommuneplan 2004-2016 – Hovedstruktur

Byrådet ønsker at skabe nye udviklingsmuligheder for det nordlige havneområde samt for forholdet mellem by og havn. Der ligger et ønske om at skabe rammer for en byomdannelse af det nordlige havneområde i tæt samarbejde med Hundested Havn.

Etableringen af Søtransportcenteret i det sydlige havneområde har skabt muligheden for en byomdannelse af det nordlige havneområde og det ses som en forudsætning for byomdannelsen, at der sker en udbygning af det sydlige havneområde (opfyldning) og en afvikling af den nordlige del af havnen som trafikhavn.

Havneområdet ses som et aktiv i forhold til Hundesteds centerstruktur og ses som en vigtig brik for at tilføre centerområdet større attraktionsværdig.

Kommuneplan 2004-2016 – Rammer

Rammerne for havneområderne omhandler: eksisterende havneområder, byomdannelsesområder, et nyt havneområde samt områder til rekreative formål.

Anvendelsen skifter således nogle steder fra havneformål til bolig- og centerformål.

I et område giver rammerne mulighed for opfyldning i søterritoriet, hvor erhvervshavnen kan udvides.

Den maksimale bebyggelsesprocent for områderne er 50 %. Her må højst bygges i to etager.

Plan- og agenda 21 strategi 2007-2019

Planstrategien bygger videre på kommuneplanens ønsker om omdannelse.

Samlet er målet i planstrategien at byomdanne og samtidig fastholde erhvervs- og havneaktiviteter på havnen. Desuden ønskes en bedre forbindelse fra havnen til bymidten.

Byrådet er positiv over for Hundested Havns ønsker om at omdanne den nordlige del af havnen til boliger, men ønsker samtidig, en forsat levende og aktiv erhvervshavn. Det er derfor målsætningen, at boliger og butikker skal kunne fungere sammen med erhvervshavnen og at havnen skal kunne fungere som regionalt søtransportcenter.

Dette betyder bl.a., at byen forsat skal kunne tåle støj fra erhvervshavnen og tung trafik gennem byen. Byudviklingen vil dog kunne sætte begrænsninger for hvilke aktiviteter der ligger på erhvervshavnen.

Et andet mål for havnen er, at byggeriet på havnen skal samtænkes med udviklingen af bymidten.

Kommuneplanens målsætninger konkretiseres gennem:

- Kommuneplanens rammer for udviklingen på Hundested Havn og bymidte
- Analyser i forbindelse med udarbejdelse af masterplanen og
- Udarbejdelse af masterplan for Hundested Havn

Regionplantillæg

I forbindelse med at Hundested Havn blev udnævnt til regionalt søtransportcenter blev der udarbejdet et regionplantillæg til regionplan 1997 med tilhørende VVM-redegørelse for Hundested Havn.

Miljørapport for udvidelse af Hundested Havn

Miljørapporten tager udgangspunkt i den VVM redegørelse, der er lavet for udvidelsen af Hundested Havn i 2000. Rapporten beskriver bl.a. konsekvenserne for støj og trafik samt for forskellige landskabelige og naturmæssige forhold i forbindelse med en udvidelse af Hundested Havn. Rapporten konkluderer bl.a., at der vil blive en stigning i trafik med en udvidelse af havnen og at det vil betyde en lille stigning i støjniveau.

Andre planer

Udover planerne med retsvirkning er der udarbejdet en masterplan for Hundested Havn i september 2008.

Byrådet i Halsnæs Kommune har fået udarbejdet planen i forbindelse med, at Hundested Havn I/S ønsker at omdanne dele af havnen fra havneformål til andre formål.

Formålet med masterplanen er dels at gennemføre en samlet overordnet planlægning af havnen og sammenhængen med bymidten, så byen får stor glæde af de rekreative værdier, og dels at byens virksomheder, borgere og foreninger inddrages i planlægningen.

Sammenfatning

I Hundested styrer en overordnet masterplan udviklingen af havnen. Det er en relativt begrænset del af havnen der er omdannet og omdannelsen omhandler en transformation fra havnerelaterede formål til boligformål.

FAKTA

Havnens størrelse: 25 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 278 (1.000 T)

Ejerforhold: Privatretslig organiseret havn

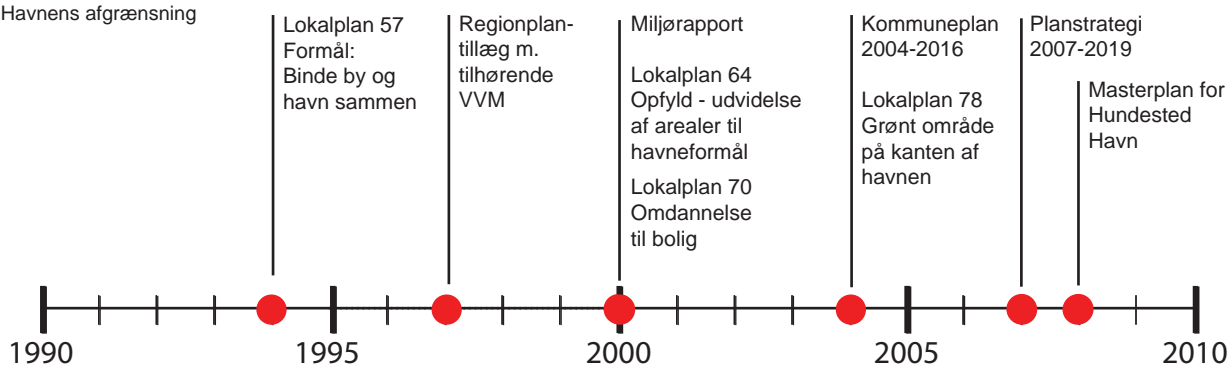
Antal virksomheder på havnen: 50

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 250



 Byomdannelsesområder

 Havnens afgrænsning



LOKALPLANER

Der er udarbejdet og vedtaget 5 lokalplaner for Hundested havn, som alle omhandler omdannelse af havnens områder. Det er både omdannelse fra havneformål til andre formål såsom boligområde, områder med centerfunktioner og omdannelse, der omhandler opfyldning med det formål at skabe flere arealer til havneformål.

Vedtagne lokalplaner for havnen:

Lokalplan 57 har til formål at skabe en overgang mellem den gamle by og havnen. Området kan anvendes af erhvervsvirksomheder og butikker, der har tilknytning til havnen samt til bådoplæg for mindre både.

Lokalplan 64 åbner mulighed for en udvidelse af havneområdet på ca. 7,0 ha. (opfyldning i søterritoriet). Området skal anvendes til havneformål.

Lokalplan 70 skaber mulighed for opførelse af boliger og nedrivning af eksisterende fabriksanlæg. Området indgår i strategiplanen for udvikling af centerområdet med henblik på etablering af en ny bydel i tilknytning til det centrale byområde i Hundested.

Lokalplan nr. 78 for et grønt område mellem godshavnen og byen beskriver hvordan området skal overgå fra overskudsområde til rekreativt grønt område. Formålet er at fastlægge de planmæssige rammer for, hvordan området skal tilføres rekreative kvaliteter.

Lokalplan nr. 89 for en del af midtermolen på Hundested Havn. Lokalplanen har til formål at skabe et nyt levende område, som spiller sammen med den øvrige havn og bymidten. Området kan anvendes til havneformål og erhvervsformål i form af produktion, udstilling cafédrift m.m.

Generelt om havnen

Køge Havn ligger i tilknytning til bymidten og kan betegnes som en kysthavn. Den er mere end 200 år gammel og dermed en af landets ældste. Havnen hører organisatorisk sammen med Skandinavisk Transport Center ved sydmotorvejen, og har en særlig god placering i forhold til Østersøen og Baltikum. Godstrafikken har været stærkt stigende de senere år og der forberedes i øjeblikket en udvidelse af havnearealerne på ca. 40 ha. i forbindelse med opfyldning af jorddepotet mod øst i Køge Bugt. Køge Havn er yderligere blevet styrket med en færgeforbindelse til Rønne inden for de sidste par år.

Kommuneplanstrategi 2008

Køge kommune vil med Planstrategi 2008 sikre, at flere områder på havnen udvikles og gøres til aktiver for byen. Bl.a. skal Søndre Havn gøres attraktiv som ny bydel med kulturelle aktiviteter og rekreative formål. Herudover skal Køge Marina og Nordstranden udvikles i sammenhæng med de øvrige havneområder og skabe et centrum for kommunens sejl- og vandsport samt større koncerter og arrangementer.

Kommuneplan 2009-2021 - Hovedstruktur

Kommuneplanens hovedstrukturen omhandler to perspektiver for havnens udvikling: det ene er - Køge Havn - der ønskes udviklet som et internationalt forbindelsesled til Østersølandene og det andet er byudviklingen ved Søndre Havn, der skal berige byen med et nyt levende bykvarter.

Med hovedstrukturen ønskes der således en sikring af gode trafikforbindelser til, fra og imellem transportcentret og havnen. Byrådet ønsker endvidere at udvikle området omkring Søndre Havn og Køge Station i sammenhæng med den gamle bymidte. Det forventes, at der kan placeres ca. 1500 boliger på havnen. I forbindelse med omdannelsen har Køge Kommune etableret partnerselskabet Køge Kyst, der består af Køge Kommune og Realdania Arealudvikling A/S og hver især ejer 50 % af byomdannelsesområdet.

Byudviklingen skal indledes med en idékonkurrence og skal resultere i en samlet udviklingsplan for hele området. Køge Kyst projektet ønsker bl.a. at udnytte kultur som en væsentlig drivkraft for byomdannelsen.

Kommuneplan 2009-2021 - Rammerne

I rammerne for lokalplanlægningen er store dele af havnen udlagt som erhvervsområde til forskellige typer erhverv f.eks.: havneformål såsom virksomheder indenfor fremstillings, transport- og oplagsvirksomhed samt engroshandel, tung industri samt erhverv inden for kontor og service. Desuden er et område udlagt til rekreativt

FAKTA

Havnens størrelse: 32 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 1.243 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 40

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 350

grønt område. Flere områder er udlagt til centerområder, der skal fungere som en del af bymidten med detailhandel og service erhverv m.m. og samtidig skal have havne-relaterede funktioner.

Søndre Havn er udlagt som byomdannelsesområde til blandede byfunktioner herunder bl.a. boliger, detailhandel, service og kulturelle formål.

Bebyggelsesprocenten ligger på 50-70 % og der må maksimalt bygges 2,5 etager på de fleste områder.

Andre planer

Byrådet har i 2008 vedtaget en kulturplan for Søndre Havn og stationsområdet. I den forbindelse er der afsat en pulje på 30 mio., der bl.a. skal videreudvikle og understøtte kulturelle initiativer.

Herudover er der udarbejdet en visionsplan for Søndre Havn i 2007.

Sammenfatning

Udviklingen af Køge Havn er primært styret gennem kommuneplanlægningen. Havnen har desuden udarbejdet planer for opfyldning og udvikling af havnen, mens kommunen har lavet en visionsplan for udviklingen af Søndre Havn, der primært fastlægger anvendelsen til boligformål. Der vil blive udskrevet en konkurrence i fremtiden om byudviklingen i Søndre Havn. På nuværende tidspunkt er det kun et relativt lille område der er omdannet.

LOKALPLANER

Der er ca. 10 gældende lokalplaner for havnearealerne i Køge. Flere af lokalplanerne har til formål at skabe rammerne for en omdannelse fra havneformål til byudvikling. Andre af lokalplanerne skal skabe mulighed for en forsat anvendelse af arealerne til erhvervsformål og i Lokalplan 3.44 er formålet at muliggøre en etablering af et depot for forurenede jord, så erhvervshavnen kan udbygges på de opfyldte arealer.

3.01, 1978

Overførsel fra landzone til byzone.

3.16, 1984

Fritidsområde ved Søndre Strand. Lokalplanen skal sikre, at området kan anvendes til forskellige mindre søsportsformål.

3.30, 1991

Forsat havnedrift.

3.36, 2000

Omdannelse af havneområde til byudviklingsområde og samtidig havne- og erhvervsformål.

3.38, 2001

Fastlægger områdets anvendelse til erhvervsformål, større industri- og værkstedsvirksomhed, oplag.

3.45, 2005

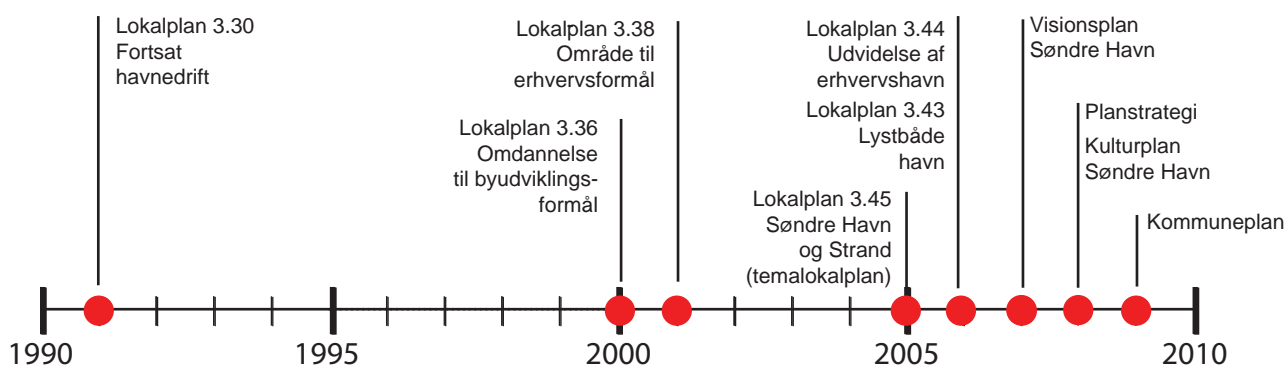
(Temalokalplan) Køge Søndre Havn og Strand – sikre at området kan videreudvikles i forbindelse med Køge bykerne til kulturelle formål m.m.

3.43, 2006

Lystbådehavn.

3.44, 2006

Formål at muliggøre etablering af et depot for forurenede jord, at muliggøre en udbygning af erhvervshavnen med moleanlæg og at sikre at disse områder overføres til byzone. Lokalplanen skal sikre at havnen forsat kan drives som erhvervshavn.



FAKTA

Havnens størrelse: 12,4 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 436 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 10

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 50

Generelt om havnen

Nakskov Havn er en trafikhavn og ligger som en fjordhavn i bunden af Nakskov Fjord. Havnen ligger i tilknytning til bymidten og har stor betydning for kommunens og regionens økonomiske udvikling, arbejdspladser og vækstmuligheder. Vækst og beskæftigelse er således primært skabt i forbindelse med Nakskov Sukkerfabrik og Vestas Vindmølleproduktion.

Kommuneplan – hovedstruktur, 1998-2009 Nakskov Kommune

Kommuneplanens målsætning for havnen i Nakskov er, at den skal udnyttes aktivt til gavn for erhvervslivet. Samtidig er målsætningen, at havnen skal udnyttes til rekreative formål for såvel borgere i byen som turister.

Planen for havnen er, at der på længere sigt skal anlægges en ny kaj ved værftsarealet. Inderhavnen langs Havnegade skal fremmes til turistformål.

Kommuneplan – rammer , 1998-2009 Nakskov Kommune

Rammerne for kommuneplanen udlægger primært områderne på havnen til havne- og erhvervsformål samt offentlige formål.

Bebyggelsesprocenterne på havnen varierer mellem 40-80 % og byggehøjden ligger mellem 9 og 24 m.

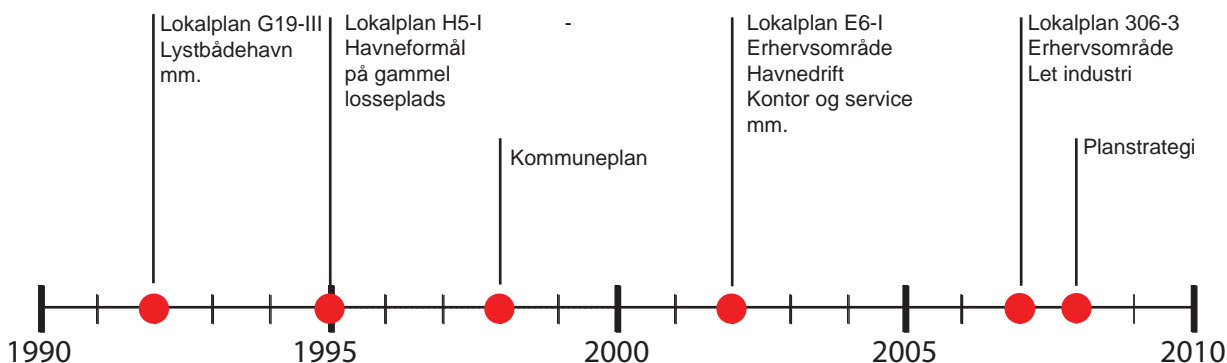
Debatoplæg til Planstrategi for Lolland Kommune, 2008

I debatoplægget til planstrategien for Lolland Kommune, der ligger forud for den egentlige kommuneplan 2009, beskrives målsætningen for havnen i Nakskov. Byrådet ønsker, at uddybe Nakskov Havn og sejlrenden og ønsker desuden at opfylde dokken, så det opfyldte areal kan indgå som industriareal.

Samtidig ser byrådet, at havnen generelt har stor betydning for turisme på Lolland og ønsker, at sammenhængen til vandet gøres til et aktiv for byen. Lolland Kommune ønsker i den sammenhæng at lave et forslag til temakommuneplan for kyster, havne og turistudbygning.

Sammenfatning

Havneområdet er lokalplanlagt og skal forsætte som industriområde. Der er således ikke tale om en byomdannelse. Efter værftets lukning er der dog kommet nye virksomheder på havnen.



LOKALPLANER

Partiel Byplanvedtægt nr. 12 – delområde 5 og 6, 1978
Byplanvedtægten skal sikre, at delområderne kan anvendes til boligformål og må ikke anvendes til erhvervsvirksomhed.

Lokalplan H4-I, 1981

Lokalplanen sikrer, at området anvendes til offentlige formål (varmecentral med oplagsfaciliteter).

Lokalplan H1, 1987

Lokalplan for havneareal på Sydkajen, der sikrer, at området kun anvendes til havneformål i form af f.eks. industri-, værksted og handelsvirksomheder med tilknytning til havnen.

Lokalplan G19 – III

Lokalplanen udlægger området til rekreative og offent-

lige formål bl.a. lystbådehavn, marina samt campingplads, bypark m.m.

Lokalplan H5-I, 1995

Område til erhvervs- og havneformål på den tidligere losseplads.

Lokalplan E6-I, 2002

Lokalplanen sikrer, at området anvendes til fremstillings- og lagervirksomhed der har tilknytning til havnedrift samt kontor og serviceerhverv.

Lokalplan 306-3 og Kommuneplantillæg 360-2, 2007

Lokalplan for erhvervsområde, der sikrer, at området anvendes til erhvervsområde til lettere industri, maksimalt miljøklasse 4 og at der fastlægges et område til parkeringsareal.



FAKTA

Havnens størrelse: 400 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 2.289 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 90

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 1.500

Generelt om havnen

Odense Havn er historisk set en kanalhavn og består af en indre og en ydre havn af forskellig karakter. I den ydre del af havnen vil Odense Havn intensivere udviklingen af et egentligt transportcenter. Den indre del af havnen skal udvikles til byformål i takt med, at de nuværende virksomheder flytter ud.

Byomdannelse af den indre havn er i gang. Havnepladsen, de nye havnepromenader samt 170 boliger er allerede opført.

Odense har desuden deltaget i Waterfront Communities Project i 2004-2007 under EU's Interreg North Sea Programme, der havde som formål at give de 9 europæiske byer mulighed for at udveksle erfaringer og sætte fokus på kvalitet i forbindelse med havneomdannelse og udvikle nye planlægningsinitiativer.

En del af Odense Havn ligger ved Lindøværftet i Munkebo.

Planstrategi 2008

Med planstrategien for Odense Kommune er der fokus på havnen i ønsket om at skabe blandede bymiljøer og mangfoldighed i byomdannelsesområderne. Kommunen ønsker mere liv, leg og læring ind i bymidten og på

havnen. Havnen ses bl.a. som et sted, der kan tiltrække kreative virksomheder og iværksættere.

Forslag til kommuneplan 2009-2021

- Hovedstruktur

Med forslag til Kommuneplan 2009-2021 for Odense Kommune er det målet at fastholde og fremme den ydre del af Odense Havn som regional godstrafikhavn, mens den inderste del gradvist omdannes til et nyt byområde.



Målet for byomdannelsesprojekterne bygger videre på ønskerne fra planstrategien – og er således at skabe et rigt og varieret område med en blanding af boliger, let erhverv, offentlig service, butikker, caféer m.m. Der forventes at blive etableret ca. 2500 nye boliger inden for de næste 10-20 år, dvs. op imod 250.000m² boligetageareal. Der er endvidere et ønske om, at de ældre produktionsvirksomheder ved havnen skal sikres muligheder for forsat produktion, i det de kan tilpasses byens øvrige aktiviteter uden at påføre omgivelserne gener.

Forslag til kommuneplan 2009-2021

- Rammer

Rammerne for havneområderne omhandler de eksisterende havneområder i den ydre havn og byomdannelsesområderne i den indre havn. Den ydre havn er således udlagt til havneformål, hvor den indre havn er udlagt til service, kontor, bolig- samt rekreative formål. Rammerne opsætter to etaper for planlægningen af den indre havn, der gør, at nogle af områderne omdannes senere end andre. Nogle steder betyder etapeinddelingen, at mere miljøfølsomme funktioner, såsom boliger etableres

Odense Havn ligger langs Odense Kanal samt ved Munkebo.

-  Byomdannelsesområder
-  Havnens afgrænsning



senere såfremt en undersøgelse af de miljømæssige forhold taler herfor.

Andre planer

Der er udarbejdet flere planer uden retsvirkning i forbindelse med planlægningen af den indre del af Odense Havn. Herunder:

En strategiplan for Odense Havn fra 2000. Planen blev udarbejdet for at opstille en langsigtet strategi for havnearealernes anvendelse samt en nærmere afklaring på Odense Havns fremtidige styreform. Med strategiplanen fremlægges desuden etapeplanen for udviklingen af havnen.

Byomdannelsesplanen for den indre havn fra 2003 lægger vægt på havnen som et sted til gavn for hele Odense og som skal styrke byen som oplevelses- og vidensby.

Kvarterplan By og Havn fra 2008 er en plan for udvikling af en sammenhængende by med bylivet i fokus og bymidten og havnen som vigtige elementer.

Odense har desuden deltaget i projektet "Waterfront Communities Project" og har udarbejdet "The Cool Sea – Bridging activities", 2007. Med udgangspunkt i erfaringerne fra omdannelsen af den indre havn i Odense beskrives et eksempel på, hvordan man kan arbejde med

langsigtet planlægning i forbindelse med omdannelse af havnefronter.

Sammenfatning

Der er udarbejdet en byomdannelsesplan i 2003 for hele den inderste del af havnen og en stor del af havnen er allerede omdannet. Anvendelsen skifter til at være overvejende boligområder.

Områderne er udpeget som byomdannelsesområder i rammerne for kommuneplanen

LOKALPLANER

Udviklingen af havnen er gået stærkt og der er vedtaget en række lokalplaner som muliggør en vidtgående omdannelse af havnearealerne til en blanding af kontorer, kreative erhverv, boliger, restauranter og butikker. Odense Kommune har bl.a. anlagt Havnepladsen som byens største plads, der nu danner ramme om en række af byens arrangementer.

Lokalplan 1-606, 2003

Lokalplan for en del af Odense Havn. Området kan anvendes til blandede by- og boligfunktioner. Erhverv kan etableres, hvis det ikke er til gene for omgivelserne.

Lokalplan 1-653 2006

Bolig- og serviceområde ved Finlandgade på Odense Havn.

Lokalplan 1-635, 2007

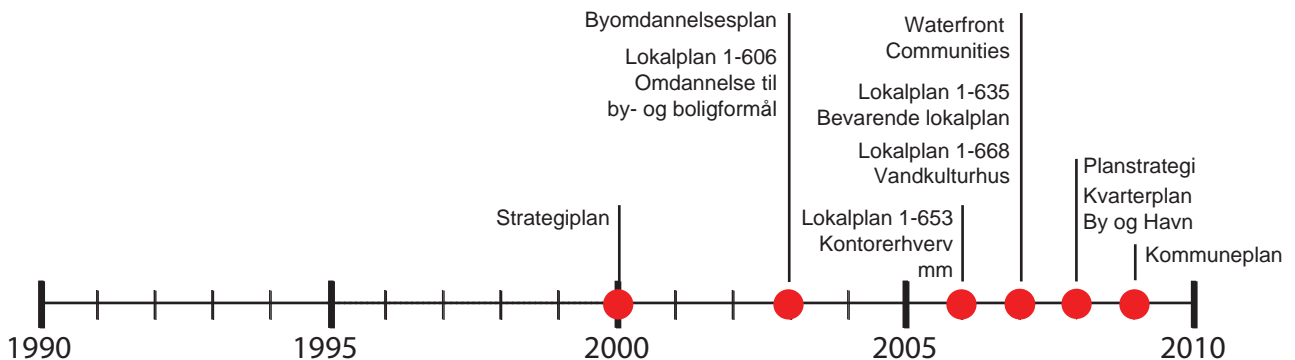
Kontor- og serviceområde ved Sverigesgade.

Lokalplan 1-668 2007

Byens Ø, etape 1 – Vandkulturhus.

Lokalplan forslag 1-677

Bolig- og erhverv ved Tværkajen på Odense Havn.



FAKTA

Havnens størrelse: 65 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 266 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 75

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 2.340

Generelt om havnen

Skagen Havn ligger som kysthavn i tilknytning til bymidten. Der er foretaget en stor udvidelse af havnens areal mod vest til erhvervshavn primært til havnerelaterede formål. Havnen har samtidig stor værdi som turistattraktion for byen.

Planstrategien 2008

I planstrategien, som i Frederikshavn Kommune kaldes for udviklingsstrategien er der ikke beskrevet nogen mål eller ønsker for havnen i Skagen.

Kommuneplan Frederikshavn 2009-2020

- Hovedstruktur

Havnen i Skagen er i kommuneplanen udpeget som en erhvervshavn med regional betydning og skal sikres nødvendige udviklingsmuligheder. Der skal endvidere sikres god afstand til bymæssige og rekreative funktioner. Samtidig har byrådet som mål, at havneområderne skal indgå i udviklingen af oplevelsesøkonomien og peger her på fritidshavnene som vigtige for at tiltrække turister.

Kommuneplan Frederikshavn 2009-2020

- Rammer

Kommuneplanen udlægger havnen til henholdsvis havnerelaterede og oplevelsesorienterede formål. Den centrale del af havnen er delt op i to, der udlægger det

ene område, tættest på byen mod nord til byfunktioner og det andet området mod syd til havne- og oplevelsesrelaterede formål. En del af det sydlige område ligger inden for en radius af 500 m til det eksisterende værft og det kræves, at nyetablerede virksomheder skal være forenelige med dette.

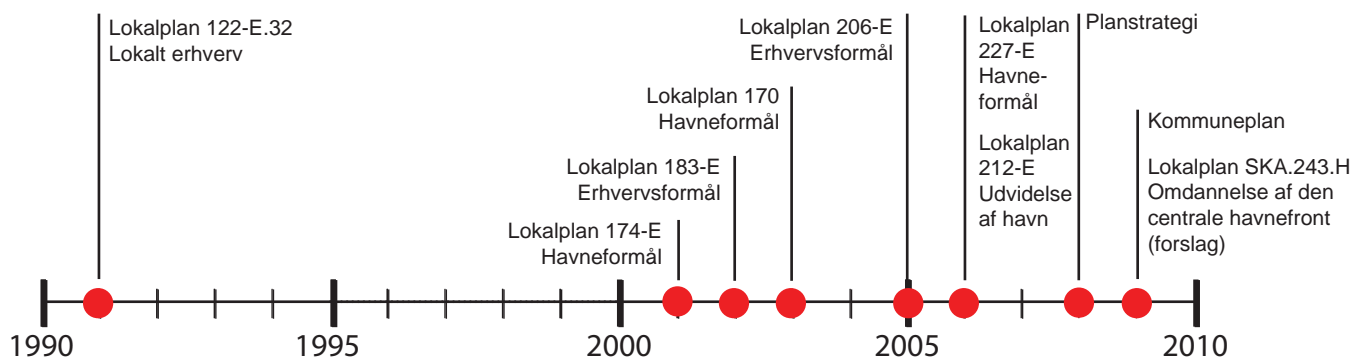
Andre områder på havnen er udlagt til lettere industri- og transportvirksomhed med tilknytning til havnen, heraf er tre områder, nye arealer man opfylder i søterritoriet.

Andre planer

Der har været fremsat ønske om at udarbejde en lokalplan med en strategi for, hvad fremtiden for havnefronten i Skagen skulle være. Der har i den forbindelse været inviteret til offentlig debat og borgermøde omkring arealanvendelsen på havnen (november 2008).

Sammenfatning

Der ligger ikke nogen planer for omdannelse af havnen i Skagen, men lokalplanen fra 2009 for de centrale områder på havnen lægger op til, at området kan anvendes til flere og andre formål end erhvervshavn. Området udlægges således til blandede byfunktioner, med hovedvægten på service og oplevelsesorienterede formål.



LOKALPLANER

Der er udarbejdet 10 lokalplaner for havnen, hvoraf det kun er den ene og den nyeste, der blander anvendelsen, så det er muligt at etablere andet end erhverv og havnerelaterede virksomheder på havnen. Lokalplanen for de centrale dele af havnen udlægger således området til delområder med forskellige anvendelsesbestemmelser, der bl.a. omhandler byfunktioner.

Lokalplan 33-E9, 1980

Lokalplan der sikrer, at området kan anvendes til havneformål såsom auktionshal m.m.

Lokalplan 61-E, 1987

Lokalplanen skal sikre, at området anvendes til havnerelateret erhverv.

Lokalplan 122-E.32, 1991

Lokalplanen sikrer, at området kun anvendes til lokalt erhverv.

Lokalplan 170, 2003

Lokalplan skal sikre, at området kan anvendes til havne- og fiskeriformål samt offentlige formål der har forbindelse med havnen.

Lokalplan 174-E, 2001

Lokalplanen skal sikre, at området anvendes til havnerelateret erhverv.

Lokalplan 183-E, 2002

Lokalplan der sikrer, at området kan anvendes til erhvervsformål.

Lokalplan 206-E, 2005

Lokalplan for værftsområdet der sikrer, at området kan anvendes til erhvervsformål.

Lokalplan 212-E, 2006

Lokalplanen omhandler en udvidelse af Skagens Havn til erhvervsformål.

Lokalplan 227-E, 2006

Lokalplan skal sikre, at området kan anvendes til havne- og fiskeriformål samt offentlige formål, der har forbindelse med havnen.

Forslag til Lokalplan SKA.243.H, 2009

Forslag til lokalplan for den centrale del af Skagen Havn der skal sikre, at området fastholdes som erhvervshavn og at området herudover kan anvendes til byformål såsom: boliger, butikksformål, serviceformål m.m.



Generelt om havnen

Vejle Havn ligger for enden af Vejle Fjord og kan karakteriseres som en fjordhavn. Havnen har en god placering i Trekantsområdet i forhold til både land- og søtransport. Havnen ligger også centralt i forhold til bymidten anlagt på opfyldte arealer ud i fjorden. Havnens placering betyder, at der er meget få veje og forbindelser fra havnen til bymidten. Jernbanen skærer sig desuden ind mellem havnen og byen og skaber yderligere en barriere mellem de to områder.

Vejle Kommunestrategi 2009-2010

Byrådets mål for Vejle Havns fremtid er, at havnen skal styrke sin position som aktiv erhvervshavn med optimale forhold for havneorienterede virksomheder. Samtidig er det målet at omdanne nogle af havneområderne til byformål. Som forudsætning for omdannelsen skal de første etaper af idéoplægget til en helhedsplan gennemføres (udvikling af lystbådehavnen, udbygning af stiforbindelser samt nybyggeri i den nordlige del af havnen m.m.) og der skal med en havnerute sikres god sammenhæng mellem havn og by. Erhvervslivet på Vejle Havn skal samtidig sikres en fremtid som effektive og moderne transportvirksomheder med havnerelateret drift på dele af havnen.

Kommuneplan 2009-2021 for Trekantsområdet

I den fælles kommuneplan for trekantsområdet er målene for trafik og tekniske anlæg i Trekantsområdet beskrevet. Her pointeres det at Trekantsområdets centrale placering inden for transportområdet for gods skal fastholdes, og at der derfor fortsat skal sikres god tilgængelighed til havnene, ved udbygning af vej- og jernbanenettet. I den fælles kommuneplan ses havnene samtidig som et aktiv i forhold til bosætning og rekreative formål.

Vejle Kommuneplan 2009-2021 - Hovedstruktur

Vejle kommuneplan bygger videre på målene fra den fælles kommuneplan for Trekantsområdet.

Havnen i Vejle ligger som et erhvervsområde i Midtbyen og skal således fortsat have mulighed for at udvikle sig som erhvervshavn. Samtidig skal områderne omkring lystbådehavnen udvikles som en bydel med oplevelser for alle. Der skal skabes mulighed for etablering af boliger, erhverv, butikker og rekreative arealer. I kommuneplanen beskrives det bl.a., at det er målet at få udarbejdet en samlet plan for udvikling af havnen, Skyttehusbugten og lystbådehavnen. Det er endvidere målet at knytte byen og havnen bedre sammen.

Vejle kommuneplan 2009-2021 - Rammerne

Rammerne for anvendelserne af havnen beskriver, hvordan havneområderne deles op i erhverv med havnerela-

FAKTA

Havnens størrelse: 40 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 1.060 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 120

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 2.500

terede formål, erhverv til mere centerrelaterede formål og boligområder.

Store dele af havnen er udlagt til erhvervsformål. Herunder findes både havnerelaterede erhvervsformål, der har en driftsmæssig tilknytning til havnen og mere centerrelaterede erhverv i form af liberale erhverv, hoteller, restauranter, udvalgswarebutikker m.m. Flere af disse områder betegnes enten som klasse 2 eller 3 i forhold til Miljøstyrelsens vejledende klassificering. Højden for ny bebyggelse på havnen varierer meget fra område til område. I områderne, hvor der primært kan udlægges offentlige erhverv, må bygningshøjden ikke overstige 2 etager, hvor den for nogle af områderne tæt på bymidten ikke må overstige 60 m.

I forhold til omdannelse på havnen, beskriver rammerne hvordan nogle af områderne kan skifte status fra landzone til byzone og hvordan der i den forbindelse udlægges nogle områder til byudviklingsområder.

Andre planer

Helhedsplan for Vejle Havn, 2004

I samarbejde med en arkitekttegnestue blev der i 2004 udarbejdet et idéoplæg til en helhedsplan for Vejle Havn. Planen viser muligheder for udvikling og omdannelse af havnen, hvor samspil mellem havnerelaterede funktioner og nye ikke direkte havnerelaterede formål er i fokus. Løsninger på sammenhæng mellem by og havn er et gennemgående tema.

Masterplan og visionsoplæg for Vejle Lystbådehavn, 2009
Ønsket er, at man i dette område udvikler fremtidens maritime aktivitetscenter sammen med et nyt byområde.

Sammenfatning

Omdannelsen af Vejle Havn bygger på et idéoplæg til en helhedsplan for havnen fra 2004, der er indarbejdet i kommuneplanen 2009-2021. I forhold til arealanvendelsen omhandler omdannelsen primært et skift fra havnerelateret virksomhed til boliganvendelse. Der er en mindre del af havnen, der allerede er omdannet.

LOKALPLANER

Der er udarbejdet 6 lokalplaner for områderne på havnen i Vejle. De ældste omhandler havnen som erhvervshavn til havneformål, hvor de nyeste omhandler områder er udlagt til center- og boligformål.

Lokalplan 56, 1984

Lokalplan udarbejdet for de centrale dele af havnen. Her fastsættes at området skal anvendes til havneformål – herunder bl.a. industri og handelsvirksomheder samt offentlige formål. Lokalplanen fastsætter desuden, at området ikke må anvendes til virksomhed, som efter miljøbeskyttelseslovens kap. 9 kræver særlig beliggenhed.

Lokalplan 99, 1989

Lokalplanen skaber mulighed for opfyldning af et område på søterritoriet. Områdets fremtidige anvendelse fastlægges til erhverv.

Lokalplan 103, 1990

Lokalplanen fastsætter anvendelsen for området til havnerelateret erhverv.

Lokalplan 173, 2003



Lokalplanen fastlægger rammerne for anvendelse af området til centerformål, boligformål og offentlige formål. Området ligger mellem havnen og bymidten.

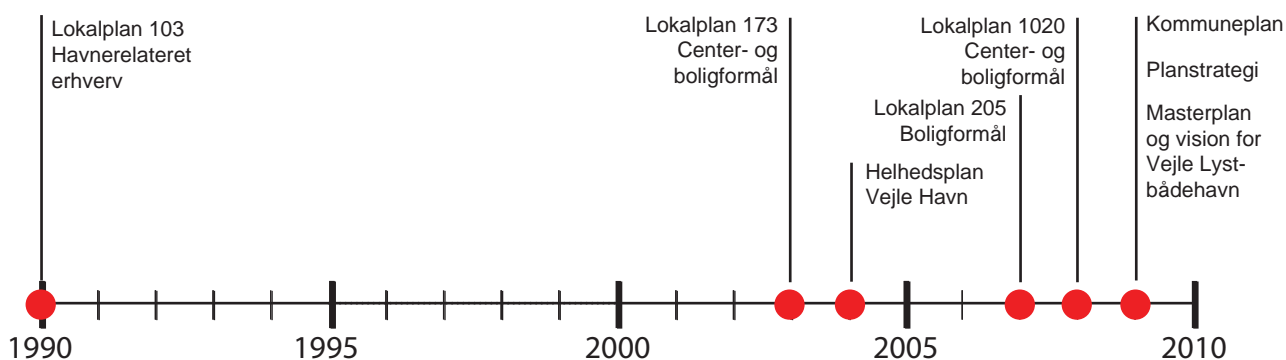
Lokalplan 205, 2007

Lokalplanen fastlægger disponeringen af området til primært boligbebyggelse og offentlig promenade (Bølgen).

Lokalplan 1020, 2008

Lokalplanens formål er at sikre, at området kan anvendes til centerformål som kontorer, klinikker, liberale erhverv, restauration, parkeringshus og lign., og til boligformål i form af etagebebyggelse (højhuse), og erhvervsvirksomhed.

-  Byomdannelsesområder
-  Havnens afgrænsning



FAKTA

Havnens størrelse: 260 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 3.126 (1.000 T)

Ejerforhold: Helt eller delvist kommunalt ejet A/S

Antal virksomheder på havnen: 50

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 1.500

Generelt om havnen

Aalborg Havn kan karakteriseres som en flodhavn og strækker sig langs Limfjorden - fra Aalborg bymidte til Aalborg Portland i øst. I den østlige del af havnen ligger erhvervshavnen og Nordjysk Transportcenter, der er centrum for godstransport med skib og jernbane. Desuden har Aalborg Havn arealer øst for Aalborg Portland - Grønlandshavnen.

Andre dele af havnen er midt i en byomdannelsesproces og Aalborg havnefront forventes færdigombygget i 2009. Kommunen har i den forbindelse deltaget i det internationale projekt: Waterfront Communities Project i 2004-2007 under EU's Interreg North Sea Programme, der havde som formål at give de 9 europæiske byer mulighed for at udveksle erfaringer og sætte fokus på kvalitet og udvikle nye planlægningsinitiativer i forbindelse med byomdannelsen.

Planstrategi 2007

Byrådet vil med omdannelsen af Aalborg havnefront udvide oplevelsesområdet med nye tilbud i maritime omgivelser, og skabe et område med enestående erhvervs-, bosætnings-, og oplevelsesmuligheder. Omdannelsen af havnefronten ses som en måde at styrke byens identitet som tidligere industriby på.

Samtidig vil byrådet sikre, at virksomheder med behov for godstransport skal kunne tilbydes lokalisering i tilknytning til Aalborg Havn. Byrådet vil endvidere arbejde aktivt for, at der bliver skabt mulighed for havneudvidelser indenfor dele af kystnærhedszonen.

Kommuneplanforslag 2009-2021

- Hovedstruktur

Erhvervsudviklingen skal sikres i Østhavnen, der ses som Nordjyllands knudepunkt for godshåndtering. Ved Østhavnen er det således målet at udbygge det eksisterende erhvervsområde, ligesom det her er muligt at placere virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Et andet vigtigt knudepunkt er midtbyen med havnefrontene, der har stor koncentration af service- og kulturtilbud samt rekreative arealer. Potentialet for byudvikling i midtbyen ligger primært i omdannelse af tidligere erhvervsområder, heriblandt havnefrontene. Det er et overordnet mål for omdannelsen at styrke og udvikle Aalborgs identitet som "Byen ved fjorden" – havnen skal synliggøres og forbindes med de bagvedliggende byområder. Der er i disse områder planlagt områder udlagt til videnserhverv.



Kommuneplanforslag 2009-2021

- Rammerne

I rammerne for Aalborg Kommune udlægges alle centralt placerede havneområder som højt prioriterede byomdannelsesområder. Områderne skal anvendes til bymæssige funktioner, såsom rekreative formål, kulturelle formål, videnserhverv samt boliger. Nogle områder er i den østlige del zoneret for at undgå miljøkonflikter ift. miljøbelastende virksomheder. Enkelte områder er udpeget som perspektivområder for byomdannelsen, hvor omdannelsen er rettet mod senere planperioder.

I Aalborg Øst udpeges områder på havnen til erhvervsformål, hvor der skal kunne placeres større industri, havnerelaterede erhverv samt industrivirksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Aalborg Havn har både arealer der strækker sig både øst og vest ud fra midtbyen samt en Grønlandshavnen, der ligger øst for byen.

-  Byomdannelsesområder
-  Havnens afgrænsning



Andre planer

Fjordkatalog, 1999

En plan for omdannelse og kvalitetsforbedring af havneområderne i Aalborg og Nørresunby. Processen var bredt rettet mod borgere, grundejere og erhvervslivet.

Workshop på havnen, 2007

Indsamling af idéer der kan gøre havnen til et aktivt sted i Aalborg. Fem arkitekthold havde udviklet fem forskellige planer for havnen, der udgjorde oplægget til workshoppen for borgerne.

Helhedsplan for havneområdet, 2004

Planen sammenknytter Aalborgs middelalderbydel og Limfjorden og foreslår en række rekreative byrum langs havnefronten.

Debathæfte om Østre Havn og Musikkens Hus, 2007

The Cool Sea, Design Quality + Public Realm, 2007

Projekt med baggrund i Waterfront Communities Project. Projektet redegør for en række pilotprojekter ved havnefronten i Aalborg og Nørresundby og er udarbejdet for at teste nye metoder og finde nye redskaber til planlægning af havnefronter.

Sammenfatning

Fjordkataloget fra 1999 har for Aalborg Havn udgjort den overordnede planlægning for omdannelse af havnen. Der er dog ikke foretaget nogen sammenhængende omdannelse af Aalborg Havn, hvilket hænger sammen med havnens langstrakte forløb. Anvendelsen er på de omdannede arealer skiftet fra havneformål til bolig-, erhvervs-, kultur- og uddannelsesformål. I kommuneplanforslag 2009-2021 er der udlagt områder til byomdannelse.

LOKALPLANER

Der er udarbejdet 11 lokalplaner for havnen i Aalborg. De ældste omhandler erhvervsområderne i øst og de nyeste omhandler omdannelsen af de centrale dele af havnen.

Lokalplan 08-018, 1984: Lokalplan for Østhavnen der sikrer, at området kun må anvendes til havneformål.

Lokalplan 08-027, 1987: Lokalplan for et havneområde udlagt til erhvervsområde.

Lokalplan 10-041, 1993: Lokalplan for erhvervsområde ved Gasværksvej. Lokalplanen sikrer, at området kun anvendes til erhvervsformål.

Lokalplan 08-046, 2000: Lokalplan for placering af 6 vindmøller.

Lokalplan 10-060: Lokalplan der sikrer, at området kan anvendes til reservecentral for fjernvarmeforsyningen.

Lokalplan 10-063, 2003: Lokalplan der sikrer, at området kan anvendes til større industri som f.eks. korn- og

foderstofvirksomhed.

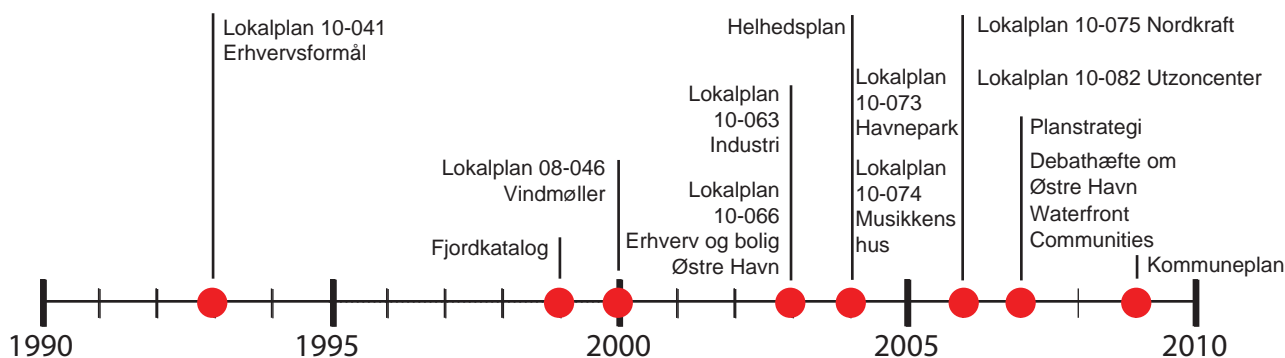
Lokalplan 10-066, 2003: Lokalplan for erhvervs- og boligområde ved Østre Havn der sikrer, at området kan omdannes til et nyt attraktivt byområde med blandede bymæssige funktioner herunder bl.a. boliger.

Lokalplan 10-073, 2004: Lokalplan for Jomfru Ane parken. Et område der skal anvendes til byfunktioner, rekreative formål m.m.

Lokalplan 10-074, 2004: Lokalplan for Musikkens Hus i Nordjylland og Aalborg Havnefront. Området skal primært anvendes til kulturelle formål og undervisning.

Lokalplan 10-075, 2006: Lokalplan for Nordkraft der sikrer, at Nordkraftbygningerne kan omdannes til center for kultur- og fritidsaktiviteter.

Lokalplan 10-082, 2006: Lokalplan for Utzonparken og slotspladsen der skal sikre, at området anvendes til rekreative funktioner og kulturelle formål. En del af området kan anvendes til boliger.



FAKTA

Havnens størrelse: 260 ha

Havnens godsomsætning i 2006: 11.913 (1.000 T)

Ejerforhold: Kommunal selvstyrehavn

Antal virksomheder på havnen: 150

Antal arbejdspladser i alt (skøn): 3.000

Generelt om havnen

Århus Havn er anlagt i 1845 som en kysthavn nord for Århus Å's udløb. Inden for de sidste 10 år har havnen oplevet en stærk vækst i omsætning af containere og er blevet Danmarks største containerhavn. Der har i den forbindelse været behov for udbygning af havnen og en stor kapacitetsudvidelse af den nye containerterminal er netop afsluttet.

I forhold til transporten på land er planlægningen af en forbedret vejforbindelse til Århus Havn i gang og færgeterminalen for Molslinien forventes udflyttet til de nye havnearealer, når denne vejforbindelse er på plads. Planlægningen for omdannelsen af de bynære havnearealer er samtidig i gang i den nordlige del af havnen og realiseringen af de første etaper går i gang snart.

Planstrategi 2008 og agenda 21-redegørelse

I planstrategien for Århus Kommune beskrives flere mål for havnens fremtid. Boliger, videns- og oplevelsesrelaterede centre og virksomheder skal være en del af anvendelsesmulighederne for byomdannelsesområderne på havnen.

Planstrategi 2008 lægger desuden op til, at planlægge for en yderligere havneudbygning sydøst for den nye containerterminal. I denne sammenhæng ses en realisering af en bedre vejforbindelse som en vigtig forudsætning for den fortsatte erhvervsudvikling og udbygning på havnen. En ny udvidelse af havnen mod øst vil evt. komme til at rumme færgeaktiviteter og containeraktiviteter.

Kommuneplanen 2009 - Hovedstruktur

Forslag til Kommuneplan 2009 bygger videre på planstrategiens mål, der lægger op til havnens forskellige formål og blandede arealanvendelse.

Havnen indgår som en del af målsætningen for bymønstre- og byudviklingsprincipperne for de centrale dele af Århus. De bynære havnearealer skal udvikles som en moderne bydel med en mangfoldighed af byfunktioner, der understøtter city som hovedcenter og som samtidig er en nytænkning af boligområderne i midtbyen. Et andet mål er at sikre grundlaget for en moderne, effektiv og langtidssikret erhvervshavn gennem en udvidelse af havnen og dermed en realisering af den reviderede masterplan fra 1997 samt en udbygning med Byhavnsalternativet mod sydøst.

For at komme ønsket om en bedre trafikal forbindelse i møde, er der i kommuneplanen formuleret retningslinier for etablering af en tunnel under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej til østhavnen. Kommuneplanen indeholder endvidere retningslinier for havnebanen, der skal sikre, at støjen fra banen ikke overstiger de gældende normer.

Kommuneplanen 2009 – Rammer

Rammerne for havneområderne omhandler: byomdannelsesområderne, eksisterende havneområder samt de nye havneområder mod øst. Rammerne fastlægger, at der skal iværksættes en planlægning, så der kan integreres flere bymæssige funktioner på de havneområder, der skal byomdannes. Anvendelsen for de bynære havnearealer skifter således fra traditionelle havneformål til blandet bolig og erhvervsformål og mere centerrelaterede formål.

Udbygningen i øst skal tilgodese havnens hovedfunktioner: Containerterminalen, Multiterminalen og Oliehavnen. Anvendelsen af Multiterminalen forventes primært at være til stykgods og trafik med rullecontainere af og på



godsfærger. Arealet anvendes til lagerplads og trafikareal samt til pakhuse med tilhørende kontorfaciliteter. Byggehøjden varierer fra 3 ½ etage op til ca. 60 m.

VVM redegørelser og kommuneplantillæg

Der er udarbejdet 7 VVM-redegørelser og eller kommuneplantillæg i forbindelse med planlægningen af Århus Havn. De omhandler alle miljømæssige konsekvenser i forhold til udvikling eller omdannelse på havnen:

VVM redegørelse for udvidelse af Århus Havn 1996-98.

Forslag til regionplantillæg om udvidelse af Århus Havn 1997.

VVM for omlægning af jernbanesporet til erhvervshavnen, 2004. Redegørelsen udgjorde grundlaget for Århus Amts vurdering af, at en omlægning af Århus Havnebane burde fremmes, da havnebanen ville åbne mulighed for en forbedret togadgang til den nye containerterminal i Østhavnen.

VVM-redegørelse for Jysk Miljørens A/S 2006. Redegørelsen dannede bl.a. grundlag for en vurdering af om anlægget til behandling af bl.a. olieholdigt affald, overholdt Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Regionplantillæg 1997 med tilhørende VVM redegørelse handlede om udvidelse af havnen til transport/erhverv og til boligområde.

Kvalitetshåndbog for De bynære havneområder/ til Kommuneplantillæg nr. 58, 2001.

Håndbogen fastlægger rammerne for udviklingen og omdannelsen af området. Samtidig er den også et idé-katalog for arkitekter og investorer og skal altså supplere helhedsplanen for de bynære havnearealer ved på et mere kvalitativt plan at fastlægge indholdet i den fremtidige bydel.

Kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for en forbedret vejforbindelse til Århus Havn, 2008.

Andre planer

Udover planerne med retsvirkning er der udarbejdet en masterplan for de bynære havneområder i 1997. Planen er siden blevet fulgt op af en helhedsplan i 2003 samt en dispositionsplan for de nordlige områder i 2006. Desuden er der udarbejdet et forslag til en udbygning i sydøst for erhvervshavnen – Byhavnsalternativet. Planerne beskriver den fremtidige anvendelse af områderne og udgør rammerne for den videre planlægning af området i forskellige skala.

Sammenfatning

En masterplan fra 1997 har udgjort grundlaget for byomdannelsen. Desuden har kommunen med kommuneplanrammerne udpeget områder til byomdannelsesområder.

Det allerede omdannede område er begrænset i sin udstrækning set i forhold til havnens størrelse, men er isoleret set stort. Omdannelsen fastsætter stort set lige andele bolig og erhverv.

LOKALPLANER

Der er udarbejdet 16 lokalplaner for Århus Havn, hvor de fleste omhandler områder udlagt til erhvervsformål og havneformål. De nyeste lokalplaner omhandler den nordlige del af havnen på de bynære havneområder, hvor arealanvendelsen er blandet bolig og erhverv. Der er desuden udarbejdet lokalplaner, der muliggør en udvidelse af havnen mod øst til erhvervs- og havneformål.

Lokalplan 62 fra 1979 udlægger et område til havneformål.

Lokalplan 131 fra 1980 omfatter et område øst for basin 10 i Østhavnen. Området er udlagt til havneformål.

Lokalplan 211 fra 1986 omfatter Århus Havns færgeterminal. Området må primært anvendes til færgeterminal og i mindre omfang til havneformål.

Lokalplan 274 fra 1986 omfatter et nyt opfyldt område i Østhavnen udlagt til havneformål.

Lokalplan 281 fra 1986 omfatter et erhvervsområde, der er udlagt til havneformål.

Lokalplan 511 fra 1995, omfatter et erhvervsområde på Mellemarmen i Århus Havn. Området kan anvendes til erhvervs- og havneformål.

Lokalplan 568 fra 2003 omfatter et erhvervsområde på Mellemarmen i Århus Havn. Området kan anvendes til erhvervs- og havneformål.

Lokalplan 362 fra 1988 omfatter et erhvervsområde på Mellemarmen i Århus Havn. Området kan anvendes til erhvervs- og havneformål.

Lokalplan 568 fra 2001 omfatter et erhvervsområde ved Balticagade og Danziggade på Mellemarmen i Århus Havn.

Lokalplan 610 Erhvervsområde I og II, fra 2000 omfatter et område, der er en udvidelse af Østhavnen og er udlagt til erhvervsformål med containerhavnevirksomhed.

Lokalplan 685 fra 2004 omfatter et område der er udlagt til erhvervs- og havneformål.

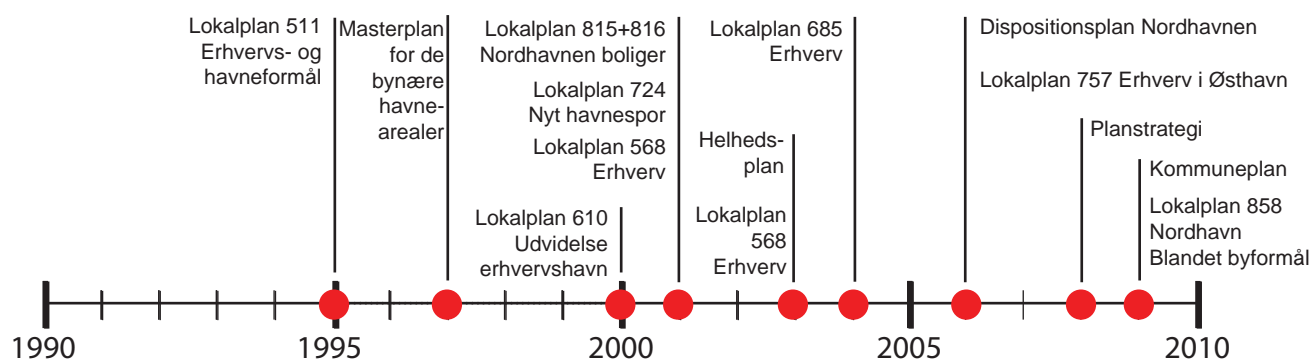
Lokalplan 724 fra 2001 fastlægger betingelserne for anlæggelse af en nyt havnespor fra Århus H til Østhavnen.

Lokalplan 757 fra 2006 omfatter et erhvervsområde på Østhavnen, der er en udvidelse af østhavnen. Området må anvendes til produktionsvirksomheder og også containerhavnsvirksomhed m.m.

Lokalplan 815 fra 2001 omfatter et blandet byområde på Nordhavnen.

Lokalplan 816 fra 2001 omfatter et blandet byområde på Nordhavnen.

Lokalplan 858 fra 2009 omfatter et blandet byområde på Nordhavnen.



FASE 3

ANALYSE AF KONFLIKTER OG UDFORDRINGER I 4 HAVNE

INDLEDNING

I fase 3 er udvalgt 4 havne, der repræsenterer havne med store interessekonflikter og havne med meget få interesse konflikter. De udvalgte havne repræsenterer samtidig forskellige måder at gribe omdannelse af på. Endelig har de fire havne en væsentlig fremgang i godsomsætningen.

Formålet med fase 3 har været at afdække processen omkring havneomdannelse i 4 forskellige havne. Der har i særlig grad været lagt vægt på at beskrive, hvordan havnens virksomheder har oplevet omdannelsen, herunder om der er virksomheder, der har følt sig presset til at flytte eller om der er virksomheder, der har set deres udvidelsesmuligheder forsvinde. Der har endvidere været fokuseret på, hvordan havnen har ageret i omdannelsesprocessen og hvordan kommunen har tacklet omdannelsesprocessen. Endelig har det været en del af opgaven at afdække, hvilke statslige initiativer i relation til planloven, der vil kunne lette omdannelsesprocessen for både havn, kommune og virksomheder.

Metodisk er undersøgelsen udarbejdet som en interviewundersøgelse, hvor havn, kommune og udvalgte virksomheder på havnen har deltaget. De fleste interview er foregået som gruppeinterview og en mindre del som telefoninterview. Undersøgelsen er udarbejdet i juni 2009.

Der er på baggrund af undersøgelserne i afsnit 1 og 2, udvalgt fire havne, der kan opfattes som karakteristiske arketyper for den udvikling, som de danske havne har været igennem.

De fire havne er Århus Havn, Odense Havn, Vejle Havn og Køge Havn.

4 HAVNES OMDANNELSE

Fælles for de fire havne er, at de alle har været – eller er – under omdannelse. Der er tale om anden generation af omdannelse, som har en dynamisk havn med en voksende omsætning. De fire havne har hver på sin måde været i gang med omdannelsen i en årrække.

Køge Havn

I Køge har man besluttet at igangsætte omdannelsen af Søndre Havn til byformål. Omdannelsen udgør en del af et samlet arealudviklingsprojekt, der udover Søndre Havn med ca. 15 ha også rummer stationsområdet og Collstrupgrunden, der tilsammen udgør yderligere 10 ha. Køge Havn har igennem de sidste 10 år stort set fordoblet sin omsætning målt i tons. Det har betydet at havnen og kommunen har besluttet at satse mere på havnen i fremtiden, bl.a. gennem meget ambitiøse planer om Nordhavnens udvidelse. Da Køge Havn er en kysthavn, er der rigelige muligheder for udvidelse af havnens areal ud i Køge Bugt, uden at der dermed opstår problemer i forhold til arealer med miljøfølsom anvendelse.

Byomdannelsen i Køge er således blevet aktuel efter beslutningen om at udvide havnens areal ved opfyldning med 40 ha. Selve opfyldningen bliver etableret som et jorddepot for forurenede jord, med Køge Kommune som ejer. Det nye havneareal skal bl.a. anvendes til at huse de virksomheder, som bliver flyttet fra det byomdannede areal i Søndre Havn.

Søndre Havn rummer i dag ca. 20 virksomheder, der alle skal rykke ud af området før omdannelsen kan igangsættes. Fra beslutningen om at igangsætte omdannelsen til de sidste virksomheder forventes at have forladt Søndre Havn påregnes der, at gå ca. 15. år.

I Søndre Havn skal der etableres en ny strandpark med en fremskudt strand. Det er tanken at opføre ca. 1500 boliger over 20-25 år – og det er forventningen, at virksomhederne er væk om 10 år. Det er tanken, at der er en periode, hvor både virksomheder og boliger skal kunne ligge på havnen.

Odense Havn

Odense Havns omsætning er vokset med 40 % de senere år. Det følger den nationale trend med flytning af gods fra vej til søtransport. I havnen er der upeget et byomdannelsesområde i den inderste del af havnen, mens erhvervshavnen er flyttet til den yderste del af havnen langs Odense Kanal.

En bufferzone, som havnen ejer og har udlagt, adskiller byomdannelsesområdet fra erhvervshavnen. I bufferzonen må der ikke placeres boliger, da det vil kunne på-

lægge erhvervsvirksomhederne skærpede miljøkrav. Der må heller ikke placeres miljøbelastende virksomheder, da det ligeledes vil kunne udløse skærpede miljøkrav. Bufferzonen giver havnen en sikkerhed for, at der ikke sker ændringer i områdets anvendelse, som havnen ikke er indforstået med.

For nogle år siden blev der igangsat en udvidelse af Odense Havn på Lindøværftets arealer. Udvidelsen på Lindøværftet er næsten fuldt udnyttet nu. I øjeblikket er man derfor i gang med at lave en plan for en tredobling af arealet, så området kan udvikles til et egentligt søtransportcenter. Odense Havn har således den samme geografiske fordel i forhold til udvidelser, som kysthavnene i Køge og Århus har.

Vejle Havn

Vejle Havn er en trafik- og industrihavn. Der bliver årligt omsat mere end 1 mio. tons gods. Havnens indtægter stammer dels fra indtægter i forbindelse med gods over kaj og dels fra lejeindtægter af havnens arealer. Havnen har en god økonomi og er et transportcenter med både intern og ekstern gods. Der sker en vis omladning af gods på havnens omladecentral.

Vejle Havn har ønsket at ændre sin virksomhed fra udlejning af arealer til havnevirksomhed. Derfor besluttede man at afhænde en række arealer til Vejle Kommune. Det drejede sig om i alt ca. 15 ha ud af havnens samlede areal på ca. 63 ha. Men med de opfyldninger man er i gang med, bliver der dobbelt så meget nyt areal, som man allerede har afhændet.

Det er tanken, at havnen skal kunne leve af at drive havn. Derfor ønsker havnen at rydde op i de virksomheder der er på havnen. Det er ikke hensigtsmæssigt med virksomheder, der ikke har havnetilknytning. Derfor vil havnen flytte de ikke havnerelaterede virksomheder ud i et erhvervsområde. Herudover ønsker man at flytte nogle af de havnerelaterede virksomheder, så man kan afhænde samlede arealer, der kan realiseres indenfor de planer som kommunen har for byomdannelse.

Areallejerforeningen, der repræsenterer virksomhederne på havnen, har været uenig i salget af arealer til kommunen. Konflikten har bl.a. resulteret i at areallejerforeningen har påklaget salget af arealerne, da de ikke mener at havnen har hjemmel til at disponere på den måde.

Århus Havn

Byomdannelsen i Århus Havn er først blevet planlagt inden for de sidste par år. Byomdannelsen omfatter, som det fremgår af afsnit 2, primært de bynære havnearealer. De omdannede havnearealerne er således i vid udstrækning adskilt fra de øvrige havnearealer af eksisterende havnebassiner. Undtaget herfra er dog den sydlige del, som støder op til erhvervsområdet.

Byomdannelsen i Århus Havn omfatter et meget stort areal, der forventes at rumme boliger til i alt ca. 7.000 indbyggere og 14.000 arbejdspladser fordelt på 800.000m² etageareal. De arbejdspladser, der planlægges etableret på de bynære havnearealer er primært arbejdspladser indenfor service, kontor og anden administration.

De byomdannede havnearealer består for en stor del af miljøfølsom anvendelse. Dette understreges af spørgeskemaundersøgelsen, som har påpeget at der er mange konflikter omkring omdannelse i Århus.



● Interviewede virksomheder

Køge Havn



● Interviewede virksomheder

Vejle Havn

MILJØKONFLIKTER OG PLANUDFORDRINGER

Gennem interviewene er der fremkommet en række problemstillinger, som de undersøgte havne har håndteret på forskellige måder.

Flytning af virksomheder

I Køge mener havnen, at den store forståelse for havneomdannelsen fra virksomhedernes side, skyldes flere forhold.

For det første har man fra havnens side satset på dialog med de virksomheder, som man gerne ville have flyttet ud af området. Udsigten til at virksomhederne ikke ville kunne forrente deres investeringer med en placering i Sønder Havn, vurderes som en af grundene til, at de går med på at flytte.

For det andet har den lange periode, som dialogen om omdannelsen har forløbet over, sikret at virksomhederne har haft rigelig tid til at ændre deres disponeringer.

Havnetilknyttet erhverv

Vejle Havn er interesseret i at justere virksomheden, så en større del af indtægterne kommer fra traditionel havnedrift. Det indebærer, at de ikke-havnerelaterede virksomheder skal flytte fra området. Efter virksomhedernes opfattelse er både havnens og kommunens definition af havnerelaterede virksomheder meget snæver. Fra virksomhedernes side efterlyses en klar og forståelig definition af begrebet havnerelateret virksomhed.

For Vejle Havn er der et dilemma mellem ønsket om at få flyttet ikke-havnerelateret virksomheder ud af havnen på den ene side, og sikre indtægter fra ledige eller nyopfyldte arealer på den anden side. Havnen lader ikke arealer ligge brak i en forventning om, at de havnerelaterede virksomheder rykker ind på dem. Derfor bliver man fristet til at udleje dem til ikke-havnerelaterede erhverv.

Odense Havn har besluttet, at virksomheder, der ligger på havnearealer, skal have en havnetilknytning. Havnen er indstillet på at opsige lejeaftaler med virksomheder, som ikke har havnetilknytning.

Planens zonerings ift. miljøbelastende erhverv

Fra Køge Kommunes side er støjforholdene i forbindelse med en ændret anvendelse på Sønder Havn blevet grundigt undersøgt. Det har været en forudsætning, at de eksisterende virksomheder ikke blev pålagt krav om støjreduktion i forbindelse med den ændrede anvendelse. Derfor ønsker man at udlægge den nordlige del af Sønder Havn som bufferzone ift. virksomhederne i Nordhavnen.

Virksomhederne i Køge Havn har fuld tillid til, at kommunen vil holde fast i, at virksomhederne ikke må pålægges støjkrav, som konsekvens af byomdannelsen. Virksomhederne udtrykker således fuld tilfredshed med den planlægning, der foregår i forbindelse med omdannelsen af Sønder Havn.

Bufferzoner

I Vejle Havn frygter virksomhederne, at arealerne med miljøfølsom anvendelse rykker tættere på virksomhederne og dermed vil kunne pålægge virksomhederne strammere miljøkrav. Den fysiske planlægning har velkendte og veludviklede redskaber til zonerings af arealer, så miljøkonflikter mellem miljøbelastende virksomheder og miljøfølsomme områder undgås. Problemet skyldes nok i højere grad, at kommunale byomdannelsesønsker undertiden bliver prioriteret, frem for hensynet til erhvervs- virksomhedernes interesser for at kunne lokalisere sig på havnen.

Man kunne forestille sig at nedlæggelse af havneareal i de vigtigste havne i landet krævede en statslig tilladelse. Konkret kunne det overvejes at udarbejde et landsplandirektiv for de vigtigste havne i landet. Landsplandirektivet skulle fastlægge afgrænsningen af havnene og den overordnede anvendelse.

I Odense Havn har havnen af egen drift besluttet at etablere en bufferzone mellem de miljøbelastende virksomheder og de miljøfølsomme arealer i byomdannelsesområderne. Det er et udtryk for, at havnen har taget ansvaret for, at der ikke opstår miljøkonflikter.

Risikovirksomheder

i Århus Havn bliver mange af virksomhederne betragtet som risikovirksomheder, da de enten transporterer farligt gods eller håndterer stoffer omfattet af risikobekendtgørelsen. Fortolkningen på hvad farligt gods er, er efter virksomhedernes opfattelse meget forskellig fra havn til havn. Danmark har, i modsætning til mange andre lande, implementeret risikobekendtgørelsen (EU direktivet). Reglerne er efter virksomhedernes opfattelse generelt for stramme. Det betyder, at for meget gods bliver kørt på lastbil. Hertil kommer, at det kan være vanskeligt at afgøre, hvad der kan ligge indenfor risiko zonen.

Støjforhold på havnen

i Odense har der ikke været klager fra beboerne i de nye boligområder på havnen over aktiviteter på havnen. Det vurderes, at det enten skyldes, at aktiviteterne er meget begrænsede i de byomdannede områder eller at de nye beboere har accepteret at de bor på en havn.

Nogle af virksomhederne i Odense Havn, der ligger inden for byomdannelsesområdet fik 8 år til at opfylde de nye forøgede støjkrav, som var resultatet af den nye anvendelse. Virksomhederne opfattede det som en rimelig frist og har generelt været af den opfattelse at kommunikationen mellem kommune og virksomheder har været god.

I Århus Havn er støj et af de store temaer i forbindelse med planlægningen og omdannelse af havnen. Herudover er lugt også et forureningstema, der fylder en del i debatten. Flere af virksomhederne på havnen gav udtryk for at spørgsmålet om støj er landet fornuftigt.

Blandet bolig og erhvervsområde

I Søndre Havn i Køge er det tanken, at der i en periode skal være både boliger og erhverv. Fra kommunens og udviklingselskabet side er man indstillet på at udbygge Søndre Havn fra syd mod nord, således at den nordlige del, hvor virksomhederne er beliggende bliver udbygget sidst. Det vil forhindre, at de virksomheder, der bliver i området længst, vil blive pålagt større krav til f.eks. støjreduktion, end områdets status som byomdannelse-område muliggør.

Men både kommunen og udviklingselskabet er interesseret i, at arealerne mod nord midlertidigt kan udnyttes til andre formål, end blot erhverv. Det kunne f.eks. være kreative erhverv eller kulturelle formål. Der er dog lidt usikkerhed om, hvordan man skaber planlægningsmæssigt grundlag for denne midlertidige anvendelse.

Trafik

Med de planlagte store udvidelser af Køge Havn, vil trafikken til og fra havnen blive væsentligt forøget. Fra borgernes side er der udtrykt stor utilfredshed med den stigende trafikmængde til- og fra havnen. Fra havnens side ønsker man at løse det trafikale problem gennem etablering af skiltede tvangsruiter mellem motorvejen og havnen.

I Vejle er den trafikale betjening af havnen for dårlig. Det gælder både vejforbindelserne til og fra havnen og de tilkørsler, der er til det overordnede vejnet. Der er dog planer om at justere både antallet af vognbaner på det overordnede vejnet og forholdene omkring havnens tilkørsels forhold.

I Århus Havn er infrastrukturen et vigtigt konkurrenceparameter, som ikke er fulgt med udviklingen. Der er for meget kø ved Marselis Boulevard, hvilket både giver forsinkelser og skaber lokale miljøgener. Jernbaneforbindelsen er derimod glimrende.

Planernes robusthed (Århus)

I Århus er der fra virksomhedernes side konstant en usikkerhed om, hvorvidt kommunen vil ændre planlægningen, så naboarealer kan overgå til miljøfølsom anvendelse. Masterplanen fra 1996 er ikke nødvendigvis robust på sigt. Byrådets flertal kan hurtigt ændre sig. Mellemmarmen er f.eks. under pres for at få ændret anvendelsen. Specielt for risikovirksomhederne er det et problem, idet planmyndigheden er forpligtet til at friholde en afstandszone omkring disse virksomheder.

I Århus Havn er byomdannelsen planlagt efter havneudvidelsen, hvilket har gjort omdannelsen lettere. Der har været plads til at udvide havnen, uden at virksomhederne er kommet i klemme.



● Interviewede virksomheder

Odense Havn



● Interviewede virksomheder

Århus Havn

KONKLUSIONER - HVAD KAN MAN LÆRE AF DE UNDER-SØGTE HAVNE?

Analysen har vist i hvilke situationer der opstår konflikter i forbindelse med omdannelse og hvilke planlægningsmæssige udfordringer det giver.

Indkapsling eller havneudvidelse

Som nævnt tidligere har mange kysthavne muligheder for at udvide havnearealet ud i søterritoriet gennem opfyldning, som det f.eks. er sket i Køge og i Århus. Andre havne har mulighed for at udvide arealet på nogle naboarealer, som det f.eks. er sket i en kanalhavn som Odense, hvor havnen har udvidet langs kanalen. I alle tre tilfælde har de nye havnearealer ligget, så virksomhederne ikke har generet naboarealer med miljøfølsom anvendelse.

I Vejle har havnen derimod haft en geografisk placering, der gør det meget vanskeligt at udvide havnen. Den udvidelse der er mulighed for skaber samtidig ikke den fornødne sikkerhed for, at der ikke i fremtiden kan opstå konflikter ift. miljøfølsom anvendelse på naboarealerne. Resultatet i disse situationer er ofte, at virksomhederne bliver liggende på arealer, hvor de i løbet af få år bliver kapslet inde.

Undersøgelserne tyder således på, at havne der ikke har mulighed for at udvide på arealer, der ligger langt fra miljøfølsom anvendelse, og derfor i realiteten også langt fra bymidten, har større risiko for at skabe konflikter med de eksisterende virksomheder, end havne der ligger med store udvidelsesmuligheder.

Bufferzonerne er vigtige

I Vejle Havn, Køge Havn og Odense Havn er der etableret – eller tænkt etableret – bufferzoner mellem omdannelsesområderne og havnevirksomhederne. I Vejle og Køge tænkes det ind fra kommunes side i forbindelse med den fysiske planlægning. I Odense er det havnen som ejer, der har etableret bufferzonen, ved ikke at give

tilladelse til hverken boliger eller havnevirksomheder indenfor zonen.

Inden for bufferzonen kan man etablere liberale erhverv, kontorer, visse typer offentlige formål mm. Fælles for disse funktioner er, at de ikke er særlig miljøfølsomme og heller ikke er miljøbelastende og kan derfor være nabo til mange forskellige funktioner.

Det er herudover vigtigt at fastholde bufferzonen, da den er betingelsen for, at virksomhederne føler sig trygge inden for området og dermed oplever investeringssikkerhed.

Der skal bruges mange år til en omdannelsesproces

For de virksomheder, der ligger inden for de områder der påtænkes omdannet, er det meget vigtigt, at der går mange år fra de første ideer til en omdannelse præsenteres, til omdannelsen er gennemført.

Erfaringerne fra Køge viser, at 15 år er en passende periode for virksomhederne til at omstille sig. Noget tyder således også på, at den 8 års periode som planloven fastsætter, er for kort.

Dialog og atter dialog

Som i mange andre planlægningsprocesser er dialogen mellem havn, kommune og virksomheder meget vigtig. Både i Odense og i Køge har virksomhederne givet udtryk for, at dialogen har været god og at virksomhederne har følt sig velorienteret. I andre havne har der været en del konflikter.

Antallet af konflikter stiger med antallet af boliger i havnen

Hovedkonflikten i alle de undersøgte havne går mellem den miljøfølsomme anvendelse på havnen, i form af boligformål, og den miljøbelastende anvendelse på havnen, i form af de traditionelle havneerhverv.

Det er på den baggrund ikke overraskende, at antallet af konflikter stiger med antallet af boliger, der påtænkes etableret i de byomdannede områder. Erfaringerne viser klart, at jo færre boliger og jo længere afstand mellem boliger og havneerhverv – jo færre konflikter.

ANBEFALINGER

Gennem interviewene er der blevet efterlyst initiativer fra statens side på en række forskellige områder. Nedenfor er disse initiativer nævnt.

Klarere forvaltning af statslige interesser

Der har fra flere sider været efterlyst overordnede statslige initiativer i forhold til udviklingen i de danske havne. Fra statens side er der mange tangenter at spille på i forbindelse med sådan en overvågning.

- Udvikle værktøjer til en vurdering af overordnede statslige interesser i forbindelse med konkrete omdannelser. Værktøj skal kvalificerer vurderingen ud fra udvidelsesmuligheder, geografisk placering, godsomsætningens type og omfang samt andre relevante faktorer m.v. i den konkrete sag.
- Disse overordnede statslige interesser kan varetages i forbindelse med høringer af lokal- og kommuneplanlægningen i større danske havne.
- Man kan udarbejde en havneredegørelse, der redegør for udviklingen i arealanvendelsen i de større danske havne. En sådan redegørelse kunne f.eks. udarbejdes minimum hvert 4. år, svarende til kadencen for kommuneplanlægningen.
- I særlige tilfælde, hvor de nationale interesser i at bevare havnestrukturen er truet, kan miljøministeren benytte sig af sin call-in kompetence, og dermed sikre sig at planlægningen bliver i overensstemmelse med de nationale interesser.
- Endelig kan miljøministeren udarbejde et landsplandirektiv .

Vejledning om byomdannelse i havneområder

Generelt er der blevet efterlyst klarere beskrivelser af samspillet mellem forskellige lovområder, som bringes i anvendelse i forbindelse med byomdannelsesprojekter og herunder specielt, hvordan den kommunale planlægning kan håndtere de erhvervsområder, der ikke skal byomdannes.

Det foreslås på den baggrund at udarbejde en vejledning i byomdannelse, med det formål at klæde kommunerne bedre på til byomdannelsesopgaverne. Vejledningen skal særligt belyse følgende spørgsmål:

- Hvad gør man i de havneområder der ikke omdannes?
- Hvad forstår man ved virksomheder med havnetilknytning?
- Hvad kan der være i de områder, der ligger i nærheden af risikovirksomheder?
- Hvordan kan man placere midlertidige funktioner i et havneområde?
- Hvordan fastlægger man byomdannelsesområder i kommuneplanlægningen?

Udover at give svar på ovenstående spørgsmål, skal vejledning ansueliggøre, hvordan man kommer gennem processen uden at spolere processen gennem opslidende konflikter.

Der kunne endvidere laves en særlig vejledning for virksomheder og andre interessenter i, hvad man skal være opmærksom på og hvordan høringsmulighederne kan udnyttes i omdannelser.

Konference om havneomdannelse

Det foreslås, at miljøministeren og transportministeren afholder en konference om danske havnes fremtidige udvikling. Konferencen skal have til formål at afdække behovet for statslige initiativer til sikring af nationale interesser i den danske skibstrafik.

