

Integreret kystzoneforvaltning

Vurdering af praksis i kystzoneforvaltningen i Danmark

Delrapport 3

Udført for Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen af Vibeke Nellemann, Forskningscentret for Skov & Landskab og Sten Sverdrup-Jensen, Institut for Fiskeriforvaltning & Kystsamfundsudvikling

Forord

Med det formål at belyse forholdene omkring integreret kystzoneforvaltning har Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingens 4. kontor, gennemført tre delopgaver for henholdsvis at vurdere de internationale erfaringer med integreret kystzoneforvaltning og afdække, hvilke forhold i det danske reguleringssystem og i praksis inden for fysisk planlægning og forvaltning, der hæmmer eller fremmer integreret kystzoneforvaltning i Danmark.

Disse projekter er afrapporteret i følgende delrapporter:

"Internationale erfaringer med integreret kystzoneforvaltning"

"Eksisterende regulering af det danske kystområde"

"Vurdering af praksis i kystzoneforvaltningen i Danmark".

Nærværende rapport, "Vurdering af praksis i kystzoneforvaltningen i Danmark", er udarbejdet i 1997-98 i samarbejde mellem Forskningscentret for Skov & Landskab v. Vibeke Nellemann og Institut for Fiskeriforvaltning & Kystsamfundsudvikling v. Sten Sverdrup-Jensen.

Vurderingen af praksis er baseret på en undersøgelse af udvalgte cases inden for kystzoneforvaltning i en række danske amter, kommuner og havne. Tak til repræsentanter for forvaltningerne i Nordjyllands, Fyns og Viborg Amter, Aalborg, Hanstholm, Hirtshals, Sejlflod og Skive Kommuner, Hanstholm, Hirtshals og Skive Havn, Statshavneadministrationen, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri samt Miljø- og Energiministeriet (Skov- og Naturstyrelsen og Landsplanafdelingen). De har deltaget i

interviews, fremskaffet sagsmateriale samt kommenteret på de udarbejdede resuméer af case-forløb. Uden deres beredvillighed havde undersøgelsen ikke kunnet gennemføres.

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

1.1. Baggrund og definition

1.2. Formål og metode

2. Integration mellem land- og vandområder

3. Sektorintegration

4. Integration mellem myndighedsniveauer samt borgerinddragelse

5. Integration gennem virkemidler

6. Resumé og hovedkonklusioner

6.1. Omfang af integration og anvendte integrationsprocedurer

6.2. Hvordan hæmmes eller fremmes en integreret kystzoneforvaltning?

Bilag 1. Interviewliste

Bilag 2. Litteraturliste

Bilag 3. Resumé af case-studier

1. Indledning

1.1. Baggrund og definition

Danmark har en mangeårig tradition for regulering og planlægning af kystzonen. Dette forhold er en del af baggrunden for de danske kystlandskabers forholdsvis velbevarede natur og kulturværdier.

De danske kystlandskaber er enestående i international sammenhæng i kraft af deres store variation og udstrækning og deres særlige naturindhold i form af unikke levesteder for truede dyre- og plantearter. Kystzonen rummer mange værdifulde kulturmiljøer i form af købstæder, havne og fiskerlejer, der vidner om den særlige danske kystkultur, som har stærke bånd til vore nabolandes kystsamfund.

En lang række interesser gør sig gældende i kystzonen. Den overvejende andel af befolkningen er i dag bosat i de kystnære områder, og størstedelen af vore sommerhuse og øvrige ferie-/fritidsanlæg er beliggende her. Der foregår en intensiv landbrugsmæssig drift af store dele af de kystnære landområder. De kystnære farvande og grænsefladen mellem land og vand er grundlag for fiskeri og havdambrug, søtransport og havneaktiviteter.

Kystzonen er i disse år, nok mere end nogen anden del af vores samfund, udsat for pres og forandringsprocesser. Heriblandt kan nævnes urbanisering, rekreativ udnyttelse og turisme, store natur- og miljøproblemer, kysterhvervenes retræte, ændrede funktionskrav til havnene med deraf følgende investeringsbehov samt energipolitisk baserede statslige målsætninger om omlægning af godstrafik fra land til vand.

De mange interesser og det store aktuelle forandringspotentiale i de kystnære områder gør det påkrævet at fremme mulighederne for en helhedsorienteret, integreret planlægning og forvaltning af kystzonen.

På internationalt plan deltager Danmark i et samarbejde omkring regulering og forvaltning af kystzonen, hvor der bl.a. sættes fokus på integreret kystzoneforvaltning. I Landsplanredegørelsen "Danmark og Europæisk Planpolitik" udsendt i 1997 har den danske regering bl.a. understreget behovet for at koordinere de mange interesser, der er knyttet til de danske kyster, samt på behovet for at medvirke til en europæisk kyststrategi.

Med det formål at belyse forholdene omkring integreret kystzoneforvaltning har Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingens 4. kontor iværksat tre delopgaver for henholdsvis at vurdere de internationale erfaringer med integreret kystzoneforvaltning, og for at afdække hvilke forhold i det danske reguleringssystem og i praksis inden for fysisk planlægning og forvaltning, der hæmmer eller fremmer integreret kystzoneforvaltning i Danmark.

Begrebet "integreret kystzoneforvaltning" anvendes i denne opgave i betydningen: Bæredygtig anvendelse af kystzonen med henblik på såvel økonomisk ressourceudnyttelse som beskyttelse af natur- og kulturarven og den økologiske balance. Kystzonen omfatter i denne sammenhæng både de kystnære land- og vandområder.

En integreret kystzoneforvaltning nødvendiggør såvel institutionelle som lovgivningsmæssige instrumenter, der kan sikre en helhedsorienteret koordinering af kystzonens mange sektorinteresser og af de involverede parter, private såvel som offentlige.

1.2. Formål og metode

Formålet med denne delrapport er at vurdere praksis i den danske kystzoneforvaltning og

at belyse graden af integration i forhold til en række integrationsaspekter, herunder at afdække tiltag i den administrative praksis, der henholdsvis hæmmer eller fremmer en integreret kystzoneforvaltning. Dette omfatter primært en belysning af, i hvor høj grad forvaltningen af planloven, herunder dennes kystbestemmelser, foregår i sammenhæng med forvaltningen af andre love, regulativer mv., der regulerer aktiviteterne i kystzonen.

Vurderingen fokuserer på en række integrationsaspekter, nemlig integrationen mellem land- og vandområder, integrationen på tværs af sektorinteresserne inden for benyttelse og beskyttelse, erhverv og rekreative interesser mv., integration i samspillet mellem stat, amt, kommune og borgere samt integrationen gennem virkemidler i forvaltningen.

Problemstillingerne omkring en integreret kystzoneforvaltning er undersøgt med udgangspunkt i planlægning og administration inden for temaerne by- og havneudvikling, infrastruktur, turisme og ferie/fritid samt havbaserede aktiviteter.

Vurderingen tager udgangspunkt i den forvaltning af kystzonen, som praktiseres i Nordjyllands Amt og Viborg Amt. Forvaltningsproblemstillingerne i disse to amter anses som repræsentative og dermed relevante for den øvrige del af Danmark. Fokus rettes især mod kystzoneproblematikker i og omkring Limfjorden samt på Vestkysten, hvorfra en række cases vedrørende planlægning, realisering og administration danner baggrund for vurderingen. Herudover indgår to tværamtslige case-studier vedrørende henholdsvis Limfjordsområdet og det syddanske øhav, der repræsenterer en særlig relevant problemstilling i relation til kystzoneforvaltning.

Case-studierne har således haft til formål at beskrive, systematisere og vurdere praksis i den danske kystzoneforvaltning og eventuelle problemer i forhold til rækken af integrationsaspekter. For at gøre vurderingsmaterialet bredest muligt er det ved udvælgelsen af cases tilstræbt at finde meget forskelligartede sager, som hver for sig har indholdsmæssige elementer, der kan bidrage til analyse af samtlige eller flest mulige af de nævnte integrationsaspekter. Mens det således har været målet at maksimere forskellighederne og dermed datamaterialets bredde, er der ikke tilstræbt nogen form for repræsentativitet i statistisk forstand.

De 8 udvalgte cases, som er beskrevet nærmere i bilag 3.1 til 3.9, er:

I Viborg Amt:

- Modernisering af trafikhavnen i Skive
- Udvidelse af erhvervsarealet ved Hanstholm havn
- Ændring af miljøtilstanden i Hjarbæk Fjord (Virksunddæmningen)

I Nordjyllands Amt:

- Anlæg ved Aalborg østhavn til produktion af tunnel- og broelementer til Øresundsforbindelsen

- Udstillings-, forlystelses- og feriecenter ved Bouet i Limfjorden
- Ferie- og fritidsfaciliteter ved Egense Skanse
- Deponering af klapmaterialer/råstoffer ved Hirtshals havn

Tværamtsligt:

- Myndighedssamarbejdet om fiskeriet i Limfjorden
- "Det Syddanske Øhav", udvikling af natur, miljø og turisme.

De to tværamtslige cases vedrører bredt aktivitetsorienteret forvaltning, mens de øvrige seks overvejende er orienterede mod anlægsorienteret forvaltning.

Undersøgelsen af forvaltningspraksis har omfattet tre faser, herunder for hver case indsamling og analyse af sagsmateriale, overblik over relevant lovgrundlag³ samt interviews med repræsentanter fra de involverede parter i form af kommunale, amtslige og statslige forvaltninger og havneforvaltninger, se interviewliste bilag 1. På baggrund af disse undersøgelser er der for hver case udarbejdet et resumé af sagsforløb mv., der er godkendt af de interviewede parter, se bilag 3.

Hovedparten af de behandlede cases rummer komplekse forvaltningsproblemstillinger. Det har ikke været formålet inden for rammerne af denne opgave at foretage en udtømmende og dokumenteret analyse af forvaltningseksemplernes enkeltfaktorer og deres samspil.

De efterfølgende kapitler 2-5 rummer en ekspertvurdering af praksis inden for den danske kystzoneforvaltning på baggrund af ovennævnte case-undersøgelser. Hvert kapitel indeholder en vurdering af praksis i forhold til et af de opstillede integrationsaspekter, diskuteret og belyst ved gennemgang af de forskellige case-studier.

Vurderingen resumeres og sammenfattes i kapitel 6 ved optrækning af hovedkonklusioner vedrørende omfanget af integration og de anvendte integrationsprocedurer samt påpejning af forhold i det danske reguleringssystem og praksis, der henholdsvis hæmmer eller fremmer integreret kystzoneforvaltning.

Vurderingen af praksis i kystzoneforvaltningen beskæftiger sig med problemstillinger, der bl.a. udspringer af et meget bredt og sammensat lovmæssigt grundlag. Det har ikke været muligt kun med udgangspunkt i denne delopgave at give bud på konkrete, nye integrationsfremmende løsninger. En realistisk vurdering af sådanne tiltag til fremme af en integreret kystzoneforvaltning bør inddrage såvel juridiske som forvaltningsmæssige tilgange. Der bør foretages en sammenstilling af erfaringerne fra denne analyse såvel som erfaringerne fra delanalyserne af den eksisterende regulering og de internationale erfaringer.

2. Integration mellem land- og vandområder

Danmark adskiller sig fra de fleste andre kystlande ved det markante forvaltningsmæssige skel, som er sat i strandlinien. Hvor kystzonen i mange lande er defineret både på sø- og landterritoriet, og forvaltningskompetencen hos regionale og lokale myndigheder omfatter ressourcer og aktiviteter både søværts og landværts kystlinien, er situationen i Danmark, at forvaltningen af ressourcer og aktiviteter på det kystnære søterritorium varetages af en række sektormyndigheder (Trafikministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Erhvervsministeriet, Miljø- og Energiministeriet m.fl.), mens forvaltningen på det kystnære landterritorium primært er lagt i hænderne på amter og kommuner. Forvaltningen på søterritoriet sker hovedsagelig på grundlag af snævert afgrænsede sektorlove (f.eks. fiskerilovgivning), mens forvaltningen på landterritoriet i al væsentlighed sker på grundlag af bredt definerede rammelove (planloven, miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven m.fl.), som i høj grad virker på tværs af sektorer.

Når kystzonen både søværts og landværts kystlinien er integreret forvaltningsmæssigt i mange lande, er forklaringen, at det ofte er i overgangen mellem land og vand, at en række særlige kystzoneproblematikker, ofte med store samfundsmæssige implikationer, forekommer - problematikker som bedst håndteres ved arealmæssigt tværgående forvaltningsstrukturer.

I vurderingen af integrationen mellem land- og vandområder i den danske kystzoneforvaltningspraksis er anlagt følgende kriterier:

1. Om forvaltningssystemet "registrerer" de muligheder og problemer, der skabes i overgangszonen mellem land og vand, og reagerer herpå.
2. Om forvaltningssystemet reagerer hensigtsmæssigt i relation til at udnytte mulighederne/skabe løsninger på problemerne.
3. Om løsningerne er integrerende i forhold til andre problemstillinger i kystzonen og afbalancerede i forhold til overordnede samfundshensyn.

Mulighederne i land-vand integrationen er klart registreret af forvaltningsmyndighederne bag projekt *Det Syddanske Øhav* (bilag 3.1), som er et eksempelprojekt til opfølgning af Landsplanredegørelsen "Danmark på vej mod år 2018". Projektet gennemføres i et samarbejde mellem Fyns Amt, Storstrøms Amt, Øhavskommunerne, Miljø- og Energiministeriet, Erhvervsministeriet og diverse lokale organisationer, foreninger mv. og har som sigte at udvikle det syddanske øhav (både land- og vandområder) til et fritids- og turismeområde af international karakter, således at lokale beskæftigelsesmuligheder kan forbedres, og natur-, miljø- og kulturkvaliteter fastholdes.

Hensigtsmæssigheden i myndighedernes reaktion på udfordringen er kommet til udtryk dels gennem etableringen af det nævnte tværinstitutionelle samarbejde, dels gennem udpegningen af strategiske indsatsfelter. Disse omfatter bl.a. "blå turisme" med maritime og landbaserede natur- og kulturoplevelser og attraktive havnemiljøer, styrkelse af områdets traditionelle erhverv gennem miljøvenlig specialisering samt sikring og

styrkelse af områdets natur- og kulturgrundlag. Den handlingsorienterede realisering af strategierne er på forskellig måde påbegyndt med initiativer fra forvaltningsmyndigheder, organisationer og borgere. Projektets turistpolitiske og rekreative strategier er indarbejdet i begge de deltagende amters forslag til Regionplan 97 og tilstræbt afvejet i forhold til øvrige regionale udviklingsønsker og -hensyn.

Trods øhavs-projektets helhedsorienterede strategier for en integreret forvaltning af land- og vandområderne, illustrerer projektet alligevel, hvor lidt udviklet land-vand integrationen er i den danske kystzoneforvaltning, idet projektet på myndighedsniveau kun omfatter de sektorer, hvor kommunerne og amterne har det primære forvaltningsansvar. Landbrugs-, fiskeri- og transportsektorerne er kun inddraget på interessegruppe- og borgerniveau, mens forvaltningsmyndighederne for disse - for projektets succes vigtige - sektorer ikke indgår som samarbejdsparter i projektet.

Myndighedssamarbejdet om udarbejdelse af en *fiskeriforvaltningsplan for Limfjorden* (bilag 3.2) repræsenterer den modsatte situation. Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, som har forvaltningskompetencen for fiskebestandene i danske farvande, samarbejder her med Miljø- og Energiministeriet (Skov- og Naturstyrelsen) og de tre Limfjordsamter (Nordjylland, Viborg og Ringkøbing). I dette samarbejde, som har rod i de fiskeriundersøgelser, som siden 1980ernes start er blevet gennemført i Limfjordskomiteens regi, er fokus udelukkende sat på fiskerisektoren, og der tilstræbes ingen integration eller koordination med andre sektorer. I betragtning af den meget betydelige andel af Limfjordens samlede fiskeriaktiviteter, som udgøres af det rekreative fiskeri (sports- og fritidsfiskeriet), hvad angår antallet af interessenter og bredden i fiskeriinteresserne, synes det at være oplagt at inddrage bl.a. turisme- og friluftssektoren i samarbejdet.

En sammenkædning af fiskeriforvaltningen med andre elementer af naturressourceforvaltningen i og omkring Limfjorden, og en tæt koordinering med forvaltningen på turismeområdet og det rekreative område i øvrigt, ville sandsynligvis føre til en forvaltningsplan, som i højere grad var afstemt med andre hensyn vedrørende fjordområdets benyttelse, herunder hensynet til opretholdelsen af beskæftigelsen og bevarelsen af natur- og kulturværdier og infrastruktur i kystsamfundene, jvf. formålet med projekt Det Syddanske Øhav.

Ved *Egense Skanse* (bilag 3.3), ved indsejlingen til Limfjorden, er der konkrete planer om at tilvejebringe opholdsfaciliteter i tilknytning til den eksisterende lystbådehavn efter et ferie- og fritidskoncept, som bevidst satser på integrationen af de mangfoldige oplevelsesmuligheder, der er der, hvor land og vand mødes. Konceptet omfatter således både badning, småbåds-sejlads, lystfiskeri, (cykel)ture i vådområder, færgesejlads, kystbybesøg m.m. Planerne opfylder planlovens krav om, at ferie- og fritidsanlæg i kystzonen skal lokaliseres efter sammenhængende turistpolitiske overvejelser. Det er derimod ikke klarlagt, om de vil være i overensstemmelse med den oven for omtalte kommende fiskeriforvaltningsplan, hvad det rekreative fiskerielement angår.

Mulighederne og problemerne forbundet med forvaltningsmæssige reguleringstiltag i overgangszonen mellem land og vand, er bedre end i nogen anden case illustreret i *Hjarbæk Fjord*-sagen (bilag 3.4). Denne sag drejer sig om regulering dels af fjordens

vandstand, dels af dens miljøtilstand fra saltvands- til ferskvandsmiljø og senere til brakvandsmiljø og beslutning om genskabelse af saltvandsmiljø.

I denne sag er det tydeligt, at forvaltningssystemet registrerer de muligheder, infrastrukturelle som erhvervsmæssige, der eksisterer i overgangszonen mellem land- og vandområder, og de problemer, som mulighederne realiserer, og agerer herpå. Sagen opstod i forbindelse med planlægningen af en vejforbindelse mellem Skive og Hobro over Virksund og drejer sig om, at man ved at lave vejforbindelsen som en dæmning fik mulighed for både en betydelig forøgelse af landbrugsarealerne, der grænser til Hjarbæk Fjord (ved sænkning af vandstanden), og en forbedring af deres anvendelighed til jordbrugsformål (ved fjordens overgang til ferskvandstilstand). Ændringen af miljøtilstanden havde betydelige, men forudsete, negative konsekvenser for fiskeriet m.m. i Hjarbæk Fjord, men også betydelige, og uforudsete, negative konsekvenser for fjordområdets rekreative anvendelighed. Det sidstnævnte forhold har i væsentlig grad været bestemmende for beslutningerne, truffet 25 år efter dæmningens opførelse, om i første omgang at skabe brakvandstilstand i fjorden gennem en permanent åbning af Virksunddæmningens sluseporte og senere, når en generel forbedring af Limfjordens miljøtilstand retfærdiggør den betydelige udgift, som er forbundet hermed, at retablere "Limfjordstilstand" i Hjarbæk Fjord.

Det kan ud fra forskellige (erhvervs-, miljø- m.m.) politiske synspunkter diskuteres, om forvaltningssystemet i Hjarbæk Fjord-sagen har reageret hensigtsmæssigt i forhold til de muligheder, som sagen, der med vekslende intensitet har været på den forvaltningspolitiske dagsorden hos Viborg Amt i over 40 år, har indebåret. Ligeledes kan det diskuteres, i hvilken grad de skiftende løsninger har været integrerende i forhold til andre kystzoneproblemstillinger og afbalancerede i forhold til overordnede samfundshensyn. Det er i alle tilfælde en realitet, at der under næsten hele sagsforløbet har der været et meget stort folkeligt engagement i sagen og ligeledes et betydeligt myndighedsengagement på alle niveauer. Mulighederne og problemerne i sagen og forvaltningssystemets skiftende reaktion herpå har således været genstand for en betydelig opmærksomhed og debat.

Moderniseringen af Skive trafikhavn (bilag 3.5) repræsenterer en anden indfaldsvinkel på land-vand integrationen, idet den sætter fokus på transportpolitiske aspekter. Sagen drejer sig om, at Skive Kommune i 1990'ernes begyndelse investerede 31 mio. kr. i trafikhavnens modernisering på et beslutningsgrundlag, som ikke inddrog overordnede (regionale eller nationale) trafik- og transportpolitiske målsætninger og planlægning for koordinering og prioritering af sø- og landtransport i Danmark og i landsdelen. Skive Kommune har i dag en moderne trafikhavn og en betydelig lånegæld at afdrage, med hård konkurrence fra de øvrige regionale trafikhavne i den vestlige del af Limfjorden, en afsides beliggenhed i forhold til den nationale gennemsejlingsrende gennem Limfjorden og deraf følgende omkostninger for havnen til uddybning og åbenholdelse af sejltrenden ned gennem Skive Fjord mv.

I relation til spørgsmålet om, hvorvidt forvaltningssystemet registrerer muligheder og problemer i overgangszonen mellem land og vand, kan man konstatere, at Skive Kommune, tilskyndet af havnens vedligeholdelses- og brugstilstand og af brugernes uforpligtende tilkendegivelser om fremtidig havneanvendelse og kraftigt stigende

godsmængder, registrerer sagens erhvervspolitiske muligheder og agerer på dem. Omvendt synes man ikke i samme omfang lokalt at have registreret sagens transportpolitiske problemer i regional og national sammenhæng og søgt afklaring herpå, f.eks. ved på et tidligt tidspunkt at gå i dialog med amtslige og andre myndigheder om sagen. Den kontakt, som Skive Kommune og Havn har haft i sagen med Trafikministeriet (vedr. moderniseringstilladelse) og Indenrigsministeriet (vedr. kommunal lånegaranti), har således på intet tidspunkt berørt sagens transportpolitiske aspekter.

Sagen om et *udstillings-, forlystelses- og feriecenter ved Bouet* (bilag 3.6) og sagen om et *anlæg ved Aalborg Østhavn til konstruktion af bro- og tunnelelementer til Øresundsforbindelsen* (bilag 3.7) har lighedspunkter med hensyn til land-vand integrationsaspektet, idet de land- og vandbaserede aktiviteter i begge sager er uadskillelige elementer. Begge sager forudsætter i øvrigt, at der sker et betydeligt opfyld på søterritoriet. Ligeledes er det karakteristisk for begge sager, at de er foranledigede af, at lokale myndigheder ser nogle erhvervs- og beskæftigelsesmæssigt vægtige muligheder opstå i overgangszonen mellem land og vand og reagerer herpå med markant politisk opbakning både på kommunalt og amtsligt niveau. I ingen af sagerne var der væsentlige problemer relateret til land-vand integrationsaspektet, og ingen af sagerne nåede ud over planlægningsstadiet, inklusive VVM.

Sagen om *udvidelse af erhvervsarealet på Hanstholm havn* (bilag 3.8) har kun indirekte et land-vand integrationsaspekt, for så vidt som der er tale om et areal i kystnærhedszonen, som kommunen og havnen ønskede inddraget til formål, som kan henføres til den nærværende liggende fiskeri- og trafikhavn. I sagsbehandlingen har Viborg Amt taget udgangspunkt i planlovens restriktive kystzonebestemmelser, ifølge hvilke erhvervsbyggeri i kystnærhedszonen skal være funktionelt begrundet i en særlig land-vand relation, således som det f.eks. er tilfældet i fiskerimæssig sammenhæng. Amtet har derfor stået stejlt på, at lokalplanen klart skulle tilkendegive den eksklusive anvendelse af arealet til havneformål. Overordnet kan dette krav om et restriktivt anvendelsesformål ses som en langsigtet amtslig "økonomiseren" med de arealer, som er reserveret til havneformål i Hanstholm.

Sagen om *deponering af klapmateriale ved Hirtshals havn* (bilag 3.9) tager også sit udgangspunkt i land-vand relationen, idet sagen dels handler om fremskaffelse af en oplagringsplads i kystnærhedszonen for sand fra den tilbagevendende uddybning af indsejlingen til Hirtshals havn, dels handler om etablering af en tørreplads for forurenede slam fra oprensning af havnebassinene.

Det sand, som hidtil er blevet klappet, dvs. deponeret, på søterritoriet øst for havnen, har vist sig anvendeligt til bundfyld bl.a. ved vejbyggeri som supplement til eller erstatning for råstoffer (sand og grus) udvundet på landterritoriet. Denne anvendelse af sandet fik særlig aktualitet i forbindelse med det betydelige behov for materiale til motorvejsbyggerierne i Vendsyssel kombineret med den relative råstofknaphed i området. For havneslammets vedkommende er der tale om en plads til midlertidig deponering for tørring og eventuel anden efterbehandling før transport til permanent depot ved Frederikshavn.

Forvaltningssystemets registrering og erkendelse af den råstoføkonomisering, som der i denne sag var mulighed for ved at se samlet på land- og vandsiden, er dobbelttydig, idet

flere interesser kom til at spille mod hinanden.

I udkastene til klapvejledning har Skov- og Naturstyrelsen som råstofmyndighed lige siden 1989 peget på den samfundsmæssige nytte ved at anvende klapmaterialer som råstof ved bygge- og anlægsarbejder, hvor dette er teknisk muligt og økonomisk forsvarligt. Den påpegede samfundsnytte har konkret foranlediget Vejdirektoratet til, i forbindelse med motorvejsbyggerierne i Vendsyssel, at ville acceptere en merpris, såfremt udførende entreprenører anvender "klapsand", hvilket vurderes som et integrationsfremmende reaktionsmønster.

Udnyttelsen af klapsandet krævede imidlertid, at Skov- og Naturstyrelsen ville stille et statsejet kystareal på 3,7 ha beliggende opad havnen til rådighed som lager for det opgravede sand. Det var styrelsen ikke umiddelbart villig til. Sagen trak i langdrag og endte med, at der ikke blev mulighed for at anvende klapsandet i forbindelse med byggeriet af 1. etape af Hirtshalsmotorvejen. Skov- og Naturstyrelsenrepræsenterer i denne sag to interesser, som viser sig at være modsatrettede, nemlig ønsket om på den ene side at genanvende råstoffer og ønsket om på den anden side at beskytte et offentligt kystareal mod at blive anvendt til et ikke rekreativt formål (jvf. kapitel 4).

I forbindelse med 2. etape af motorvejsbyggeriet i Vendsyssel har sagen om anvendelse af "klapsand" som bundmateriale fået fornyet aktualitet. På Vejdirektoratets foranledning er der taget initiativ til en genoptagelse af det brede myndighedssamarbejde fra 1993 om eventuel tilvejebringelse/oplagring af søsand.

Med hensyn til depotet for havneslam har længerevarende uenighed mellem Statshavneadministrationen og Hirtshals Kommune om både placeringen, anvendelsen og senest nødvendigheden af depotet ført til, at man i havnerådsregi har igangsat en ekstern konsulentudredning. Selvom havnens funktionelle anvendelighed endnu ikke er reduceret, har behovet for oprensning af havnebassinerne angiveligt været meget stort meget længe.

Genanvendelse af råstoffer indgår også - om end i et andet størrelsesforhold - som et element i sagen om *ferie- og fritidsfaciliteter ved Egense Skanse* (bilag 3.3). Det der planlagte projekt omfatter bl.a. en kunstig badestrand, som til dels etableres ved opfyld på søterritoriet med sand udgravet ved forventet udvidelse af Egense lystbådehavn.

3. Sektorintegration

Det forvaltningsmæssige skel, som i Danmark er sat i strandlinien, mellem de overvejende landværts orienterede kompetencer, som amterne og kommunerne har i henhold til planloven, miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven og anden generel lovgivning, og de overvejende søværts orienterede kompetencer, som diverse sektormyndigheder har i henhold til specifik sektorlovgivning, afspejler sig også i karakteren og omfanget af den sektorintegration, som i praksis finder sted i den danske kystzoneforvaltning.

De kriterier, som er lagt til grund for vurderingen af sektorintegrationen, er:

1. Hvorledes forvaltningsmyndighederne varetager den i lovgivningen foreskrevne integration af sektorinteresser, hvor denne forekommer.
2. Omfanget og karakteren af frivilligt samarbejde mellem forvaltningsmyndigheder vedrørende integration af sektorinteresser i kystzonen.
3. Hvorledes sektorinteresserne afbalanceres, om disciplinintegration finder sted, og om helhedsorienterede løsninger opnås.

Sektorintegration er foreskrevet i *planloven* gennem "virke for" bestemmelser, som betyder, at amtsråd og kommunalbestyrelser er forpligtede til at virke for en gennemførelse af regionplanernes retningslinier for de forskellige sektorer, og for kommunalbestyrelsernes vedkommende tillige kommuneplanernes retningslinier. Sektorintegrationen sikres imidlertid herved kun for de kompetenceområder, som besiddes af amter og kommuner (region-, kommune- og lokalplaner, VVM, landzonetilladelser og tilsyn). I *sektorlovgivningen* har integrationskravet i stigende grad vundet indpas gennem indarbejdelse af krav om miljøhensyn i lovgivningen og ved krav om myndighedssamarbejde. Krav om *miljøkonsekvensvurdering (VVM)*, som indebærer inddragelse af alle relevante interesser og aspekter, findes såvel i planloven som i sektorlovgivningen vedrørende bl.a. større landanlæg på havnene, anlæg på søterritoriet, råstofindvinding på havet og i undergrunden, klappning på søterritoriet og senest hurtigfærgesejlads.

Blandt de cases, som indgår i nærværende undersøgelse, er det kun et fåtal, hvor der er et lovmæssigt krav om sektorintegration, udover hvor planlovens generelle bestemmelser finder anvendelse. I de to cases, hvor der er lavet VVM, er det i begge tilfælde (anlæg på *Aalborg Østhavn*) til fremstilling af bro- og tunnelelementer til Øresundsforbindelsen og *udstillings-, forlystelses- og feriecenter ved Bouet*) sket på Trafikministeriets foranledning, idet der bl.a. har været tale om anlægsarbejder på søterritoriet. I ingen af tilfældene har der været modstridende sektorinteresser af væsentlig betydning, men det bør dog nævnes, at i det førstnævnte tilfælde er landbrugsinteresser (arealafgivelse) og i det sidstnævnte tilfælde fiskeriinteresser (tab af studeplads for fiskeredskaber) blevet underkendt af henholdsvis Nordjyllands Amtsråd og Aalborg Byråd ud fra en vurdering af de involverede samfundsinteresser. Andre sektorinteresser, bl.a. skibstrafikinteressen, blev der taget hensyn til ved den endelige udformning af de to projekter.

I sagen om *deponering af klapmaterialer/råstoffer ved Hirtshals havn* er der tale om et til dels frivilligt, men også til dels modvilligt, samarbejde mellem en række forvaltningsmyndigheder (Hirtshals Havn, Hirtshals Kommune, Nordjyllands Amt, Skov- og Naturstyrelsen (Nordjyllands Skovdistrikt og Råstofkontoret) og Vejdirektoratet) om at finde en for alle parter acceptabel løsning på to af hinanden uafhængige materialelagringsproblemer. Afbalanceringen af de mange involverede sektorinteresser i forbindelse med at finde egnede løsninger har været en vanskelig proces, hvor der undervejs synes at være opstået nye problemer, i takt med at eksisterende er blevet ryddet af vejen. De nye problemer er dels foranlediget af, at der til en løsningsmulighed (fremlagt som lokalplanforslag) er kommet indsigelser om lugtgener fra to virksomheder på havnen, som Hirtshals Kommune ikke har ønsket at underkende, dels af at

Statshavneadministrationen vedvarende har ønsket at sammenkæde løsningerne på de to oplagringsproblemer. Da spørgsmålet om sandleverancer til motorvejsbyggeriets 2. etape igen er aktuelt og behovet for havneoprensning akut, arbejdes der p.t. intenst på at finde acceptable løsninger. Sagen har i høj grad i hele forløbet været domineret af tekniske og natur- og miljømæssige overvejelser, mens økonomiske og organisationsmæssige overvejelser har manglet. Det er således fortsat uafklaret, om det er økonomisk rentabelt at ilandføre og lagre det opgravede sandmateriale, og hvem der i givet fald skal stå med den ikke ubetydelige erhvervmæssige risiko, som er forbundet hermed. Det er bemærkelsesværdigt, at Trafikministeriet som overordnet havne- og vejmyndighed ikke synes at have forholdt sig til dette spørgsmål.

Myndighedssamarbejdet om *fiskeriforvaltningsplanen for Limfjorden* såvel som projekt *Det Syddanske Øhav* er begge frivillige samarbejdsinitiativer mellem statslige sektormyndigheder og amter og i sidstnævnte tilfælde også kommuner m.fl.

Limfjordssamarbejdet tilstræber som før nævnt ikke sektorintegration i kystzonen i nogen videre forstand. Samarbejdet tager sigte på at få etableret en forvaltningsplan for erhvervsfiskeriet og det rekreative fiskeri (fritids- og sportsfiskeriet), som er afbalanceret i forhold til natur- og miljøbeskyttelsesinteresser i fjorden, men der tilstræbes ikke gennem samarbejdet nogen integration mellem planlægning og forvaltning af fiskeriet og andre vigtige sektorer i fjordmiljøet f.eks. turisme, skibstransport, råstofudvinding, landbrug m.m. Samarbejdet er overvejende biologisk fokuseret, hvilket kommer til udtryk i, at det er amternes miljøafdelinger, som deltager i samarbejdet, mens erhvervs- og planafdelingerne ikke er inddraget. Tilsvarende er Miljø- og Energiministeriet repræsenteret i samarbejdet ved Skov- og Naturstyrelsens naturforvaltningskontor. Det skal dog nævnes, at det udredningsarbejde vedrørende Limfjordsfiskeriet, som er lavet i myndighedssamarbejdets regi, også har omfattet samfundsvidenskabelige aspekter. Disse aspekter vejer imidlertid ikke tungt i det debatoplæg om en fiskeriforvaltningsplan, som blev sendt til høring hos erhvervs- og interesseorganisationer, fjordkommuner m.fl. i efteråret 1997.

Da initiativet til at lave udkast til en fiskeriforvaltningsplan for Limfjorden efter aftale blandt myndighedssamarbejdets parter ligger hos amterne, er der stadig god mulighed for at sikre, at fiskeriforvaltningsplanen integreres med andre sektorplaner i fjordområdet, herunder som før nævnt planerne for turisme/ferie/fritid på den nordjyske østkyst i Hals - Egense området.

Myndighedssamarbejdet omkring projekt *Det Syddanske Øhav* integrerer en række sektorinteresser, som falder under amternes og kommunernes forvaltningskompetence, hvorimod specifikke erhvervssektorinteresser (f.eks. landbrug og fiskeri) ikke er repræsenteret i samarbejdet på myndighedsplan. Især den manglende inddragelse af landbrugets belastning af vandmiljøets tilstand og dermed bl.a. de turistmæssige muligheder i DSØ-området opleves som en svaghed i forhold til projektets bæredygtighedsmål. I fagdisciplinmæssig forstand er dette samarbejde betydeligt bredere funderet end Limfjords-samarbejdet, hvilket kommer til udtryk dels ved, at både amternes miljø-, natur-, plan- og erhvervsfolk er repræsenteret i samarbejdet, dels ved at Miljø- og Energiministeriet i samarbejdet er repræsenteret af både Landsplanafdelingen og Skov- og Naturstyrelsen. Den kommende opfølgning af projektet vil vise, hvorvidt samarbejdet

omkring bæredygtighedsstrategierne vil gøre det muligt i realiseringsfasen at sikre natur- og miljøinitiativer, der ikke kan reguleres eller igangsættes gennem den fysiske planlægning.

I *Hjarbæk Fjord*-sagen har der oprindeligt ikke været tale om en integration og afbalancering af sektorinteresser, men snarere om et valg mellem sektorer, nemlig landbrug, fiskeri og transport. Dette afstedkom fra sagens start i 1950'erne betydelige interessekonflikter ikke kun på lokalt niveau, men også mellem myndigheder, primært Landbrugsministeriet og Fiskeriministeriet. Det var således regeringen, som i 1960 på anmodning fra Viborg amtsråd måtte træffe beslutningen om bygning af en dæmning frem for en bro over Virksund. Regeringsbeslutningen var angiveligt "landøkonomisk" (dvs. landbrugsøkonomisk) begrundet og afspejlede en klar sektorprioritering. Sektorinteressekonflikten kom fortsat til udtryk gennem vedvarende uenighed om sluseregulativets udformning, efter at dæmningen var bygget.

Den betydelige vandkvalitetsforringelse, som skete i Hjarbæk Fjord i årene efter dæmningsens ibrugtagning, og de betydelige miljøgener (myggeplage m.m.), som fulgte med, gav anledning både til en meget heftig "miljødebat" med stor folkelig deltagelse, og til etablering af et myndigheds- og interessentsamarbejde om fastlæggelse af målsætning og vandkvalitetskrav til Hjarbæk Fjord og fastlæggelse af en procedure for målsætningens realisering. I dette samarbejde deltog miljø-, landbrugs- og fiskeriministerierne, ministeriet for offentlige arbejder, Viborg, Nordjyllands og Århus Amter, Viborg, Skive og Møldrup Kommuner, diverse landøkonomiske foreninger, Virksund og Omegns Fiskeriforening samt diverse andre interessentorganisationer bl.a. Danmarks Naturfredningsforening.

På baggrund af et omfattende undersøgelses- og udredningsarbejde om både miljømæssige, erhvervsøkonomiske og juridiske forhold, som blev iværksat i samarbejdsregi, nåede Viborg Amt i 1983 frem til en beslutning om at løse de mest påtrængende miljøgener bl.a. ved udsætning af fisk, men i øvrigt at bevare fjordens ferskvandsstatus. Da det ikke viste sig muligt at nå den fastsatte basismålsætning for vandkvaliteten, er beslutningen senere (1987) blevet omgjort, og det er nu målsætningen, at saltvandsstatus skal genetableres. Den vedvarende folkelige debat m.m. om fjordmiljøet har givetvis bidraget til denne beslutning, som i høj grad kan ansues som en afbalancering af sektorinteresser.

I sagen om *udvidelse af erhvervsarealet ved Hanstholm havn* har integrationen af erhvervsinteressen med de kystlandskabelige interesser og den kulturhistoriske interesse, der på lokaliteten knytter sig til 2. verdenskrigs "Atlantvold", været vanskelig, idet den har drejet sig om fastlæggelse af bestemmelser for arealets konkrete benyttelse. Selvom der er tilvejebragt en godkendt lokalplan for området, opnåedes der ikke gennem myndighedssamarbejdet en forståelsesmæssig afbalancering af sektorinteresserne mellem parterne. Den lokale politiske prioritering har i planlægningsforløbet medført en kraftig vægtning for erhvervsinteressen frem for et sektorintegrerende helhedshensyn samt opfyldelse af planlovens intentioner om beskyttelse af kystlandskabet. Sagen stiller spørgsmål ved hensigtsmæssigheden ved, at byzonen alle steder er undtaget fra den amtsligt forvaltede kystnærhedszone, især i tilfælde, hvor små kommuner er i et dilemma

mellem lokale arbejdspladsinteresser og nationale/regionale naturbeskyttelsesinteresser.

4. Integration mellem myndighedsniveauer samt borger-inddragelse

De fleste udenlandske studier af integreret kystzoneforvaltning viser en udvikling fra en statslig, centralt styret forvaltning mod en vertikalt integreret forvaltning, hvor ansvaret er delt mellem nationale, regionale og lokale myndigheder samt en udvikling, hvor borgerne i stigende grad inddrages både i planlægning, gennemførelse, overvågning og evaluering af forvaltningstiltag.

I den danske sammenhæng har denne udvikling været en realitet gennem mere end 25 år, for så vidt angår den del af kystzoneforvaltningen, som hører hjemme under planloven. Denne lov foreskriver en omfattende decentralisering og forvaltningsintegration mellem myndigheder på statsligt, amtsligt og kommunalt niveau, både når det drejer sig om areal- og aktivitetsplanlægning og i forbindelse med behandlingen af konkrete benyttelses- eller beskyttelsessager. Loven foreskriver ligeledes detaljeret, hvorledes offentligheden skal inddrages som høringsparter i planlægnings- og miljøkonsekvensvurderingssager. Hovedparten af den sektorlovgivning, som er relevant i kystzonesammenhæng, rummer ikke tilsvarende bestemmelser om decentralisering af forvaltningskompetencen og forudgående inddragelse af offentligheden/de berørte borgere i beslutningsprocessen, f.eks. gennem offentliggørelse og høring.

Nærværende vurdering af myndighedsintegrationen i den danske kystzoneforvaltningspraksis er baseret på analyser af følgende forhold i de udvalgte cases:

1. om relevante myndigheder på alle niveauer er involveret i forvaltningen, og om offentligheden er inddraget på en hensigtsmæssig måde,
2. om samarbejdsrelationerne mellem parterne er professionelle,
3. om synspunkter og indstillinger bliver afstemt internt hos myndigheder, som har ansvar for flere forvaltningsområder.

Casen om *udstillings-, forlystelses- og feriecentret ved Bouet* har efterlevet bestemmelserne i planloven, idet sagen har involveret og integreret de myndigheder og forvaltningsniveauer, som loven foreskriver. Aalborg Kommune har lavet lokalplan og kommuneplantillæg og i forbindelse hermed sørget for offentlig høring. Nordjyllands Amt har lavet VVM og regionplantillæg med offentlighedsfase, og relevante myndigheder (Trafikministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, Vejdirektoratet, Aalborg Havnevæsen) og interesseorganisationer (Danmarks Naturfredningsforening m.fl.) er blevet hørt i sagen. Indsigelserne er i vidt omfang taget til følge, og hvor der har været uenighed, har miljøministeren truffet afgørelse. Samarbejdsrelationerne mellem alle involverede parter vurderes som ubetinget professionelle. Det er opfattelsen, at den politiske interesse i sagen både på kommunalt og amtsligt plan og sagens store mediebevågenhed har været fremmede for integrationsprocessen.

Det samme gælder for sagen vedrørende anlæg på *Aalborg Østhavn* til konstruktion af bro- og tunnelelementer til Øresundsforbindelsen, som også har fulgt planlovens forskrifter. Også i denne sag vurderes samarbejdsrelationerne mellem de involverede myndigheder at have været absolut professionelle. Dette gælder også samarbejdet med Aalborg Havnevæsen. Offentlighedsinteressen har efter sagens natur været meget beskeden. Også i denne sag er det opfattelsen, at den betydelige kommunale og amtskommunale politikerinteresse i sagen har været fremmede for integrationsprocessen. Der er på samme tidspunkt udarbejdet planer inklusive VVM og regionplantillæg for samme anlæg andre steder i Danmark. Det må i den forbindelse undre, at det alene har været overladt til en entreprenør at afgøre hvilken lokalitet blandt et antal mulige, VVM-vurderede lokaliteter rundt omkring i Danmark og i Sverige, som skulle foretrakkes for den endelige placering af anlægget. Dette forekommer ikke at være i fuld overensstemmelse med VVM-institutionens hensigt vedrørende prioritering af fysiske anlægs lokalisering.

Casen vedrørende *Skive trafikhavn* følger også planlovsforskrifterne inklusive høring af brugerne. I denne sag vurderes det imidlertid, at forskrifterne og visse af de valgte forvaltningsprocedurer ikke har været ideelle. For det første blev Viborg Amt ikke på et tidligt tidspunkt inviteret til en drøftelse af sagens regionale trafikpolitiske implikationer. Og de i sagen involverede ministerier (Trafikministeriet og Indenrigsministeriet) forholdt sig alene til sagens formalia og gav de fornødne godkendelser. Denne holdning kan formentlig ses i sammenhæng med Landshavnerådets nedlæggelse og den politiske beslutning om at lade markedskræfterne råde, for så vidt angår havneplanlægningen i Danmark.

Omvendt forholder det sig med sagen om ferie- og fritidsfaciliteter ved *Egense Skanse*, hvor Sejlflod Kommune indledte en dialog med Nordjyllands Amt om sine planer, mens de endnu var på idestadiet, for at sikre, at de passede ind i amtets turistspolitiske overvejelser. Dette skabte grundlaget for et samarbejde mellem parterne om denne sag og har bl.a. medført, at amtet i Regionplan 1997 signalerer vilje til at lave det for projektets realisering nødvendige regionplantillæg, når planerne er endeligt afklarede. Skov- og Naturstyrelsen kunne med fordel for sagen have været inddraget på dette tidlige stadie også.

I sagen om *erhvervsarealet ved Hanstholm havn* følges planlovsforskrifterne også, men sagen vidner om, at kommunen i vid udstrækning lader havnemyndighederne føre an i planlægningen, hvorved erhvervshensyn har tendens til at få forrang for natur- og miljøhensyn. Dette afspejlede sig såvel i form af meget vide anvendelsesbestemmelser som i form af bestemmelser for den fremtidige bebyggelses udformning, som kun i ringe omfang tog hensyn til den kystlandskabelige helhed og for den visuelle sammenhæng mellem havet og havskrænten. En sådan lokal samarbejdskonstellation tvinger både amt og statslige planmyndigheder til i særlig grad at markere hensynet til kystbeskyttelsen.

Myndighedssamarbejdet om en *fiskeriforvaltningsplan for Limfjorden* har kun inddraget Fiskeriministeriet, Skov- og Naturstyrelsen og de tre Limfjordsamter, mens andre interessenter, som f.eks. Limfjordskommunerne og fiskeriets erhvervs- og interesseorganisationer, ikke er med. Disse parter er til gengæld høringsparter i sagen, og interessen i lokalsamfundet for at deltage i mødearrangementer og ytre sig i debatten har

været overordentlig stor. Samarbejdet har i øvrigt båret præg af, at man har betrådt nye veje, og at de statslige myndigheder og amterne i lang tid har stået noget usikre over for hinanden i denne sag. Der har således gennem meget lang tid været uenighed mellem parterne om muslingeskrabningens betydning for fjordens dyre- og planteliv. Dette er hovedårsagen til, at samarbejdet ikke har kunnet følge den tidsplan, som har været lagt. Samarbejdet har imidlertid medført øget integration mellem forvaltningsniveauerne, og det forhold, at udarbejdelsen af forslag til forvaltningsplan er lagt i hænderne på amterne, er en indikation om, at denne integration vil forstærkes i fremtiden.

I projekt *Det Syddanske Øhav* er der fra starten foregået et meget omfattende samarbejde, i høj grad på frivillig basis, mellem niveauer omfattende staten, alle involverede amter og kommuner samt lokale erhvervs- og interesseorganisationer, som gennem deltagelse i konferencer og nedsatte temaarbejdsgrupper har været inddraget i den strategiske planlægning. Denne inddragelse af offentligheden har bl.a. resulteret i et hensigtsmæssigt samarbejde mellem myndighederne og borgernetværk, virksomheder og enkeltpersoner i realiseringen af projektinitiativerne. Samarbejdsrelationerne mellem parterne vurderes som professionelle og som medvirkende til at integrere en lang række hensyn inden for farvandsområdet.

Casen vedrørende *deponering af klapmaterialer ved Hirtshals havn* er eksempel på et vanskeligt samarbejde mellem myndigheder med forvaltningskompetence i kystzonen. Mangel på afklaring internt med hensyn til holdningen udadtil kan besværliggøre myndighedssamarbejder. Eksempelvis var Skov- og Naturstyrelsens, trods styrelsens erklærede interesse som råstofmyndighed for at fremme genbrug af tiloversblevne sømaterialer, som arealforvalter meget tilbageholdende med at stille et areal til rådighed for det nødvendiggjorte sanddepot. Heller ikke Trafikministeriet, som er sektormyndighed for såvel statshavne som motorveje, har udvirket en inddragelse af miljøvinklen i denne deponeringssag. Sammenkædning af forvaltningsproblemstillinger kan ligeledes gøre det vanskeligt at finde løsninger. Eksempelvis har det for Statshavneadministrationen været særligt væsentligt at få løst problemet om deponering af slam fra Hirtshals havn, hvorfor man i sagsforløbet vedvarende har ønsket at sammenkæde dette med sagen om deponering af opgravede sandmaterialer med henblik på genanvendelse i motorvejsbyggeri. Dette har gjort det vanskeligt at finde en løsning på sagerne hver for sig. Den af Vejdirektoratet tilbudte merpris for søsand har tilsyneladende ikke gjort det attraktivt for Statshavneadministrationen at etablere sig som råstofleverandør. Det er således uafklaret, hvem der kan og vil tage den økonomiske risiko forbundet med at ilandbringe, lagre og levere søsand.

5. Integration gennem virkemidler

Integrationen i kystzoneforvaltningen kan fremmes gennem de konkrete virkemidler som benyttes i forvaltningen. Blandt de vigtigste virkemidler er fysisk planlægning, miljøkonsekvensvurdering, offentlighedsfase, høring og samarbejde. I mange tilfælde er virkemidlernes anvendelse foreskrevet i lovgivningen, jvf. f.eks. planlovens offentlighedsbestemmelser, men det er også muligt at anvende virkemidlerne i forvaltningen på mere frivillig basis. En række nye lovbestemmelser og

reguleringsinstrumenter tager klart sigte på at tilvejebringe virkemidler, som er fremmede for afbalanceringen og koordineringen af forskellige kystzoneinteresser i forvaltningen. Dette gælder planlovens kystzonebestemmelser fra 1994 og nye miljøbestemmelser og krav om myndighedssamarbejde i diverse sektorlove. Dette er nærmere beskrevet i Delrapport 2, hvor der bl.a. påpeges følgende integrationsfremmende foranstaltninger:

Fysisk planlægning som virkemiddel er først og fremmest foreskrevet i planloven. Den fysiske planlægning har i praksis svært ved at slå igennem over for de sektorområder, som ikke hører under miljøministerens ressortområder. Dette gælder ikke mindst for vandbaserede aktiviteter, der som regel ikke er omfattet af den fysiske planlægning.

Miljøkonsekvensvurdering, VVM, indebærer i princippet inddragelse af alle de i en sag involverede interesser. I realiteten er VVM et element, som skal sikre et bedre politisk beslutningsgrundlag. De fleste projekter/anlæg, der har væsentlig indvirkning på kystzonen, er i dag omfattet af krav om VVM. Undtagelserne fra denne regel er lystbådehavne, vindmølleparker og visse infrastrukturprojekter, herunder kystbeskyttelsesforanstaltninger. Planlovens VVM-krav retter sig mod nærmere angivne projekter, og VVM redegørelsen skal i visse tilfælde være forudgående for projektplanlægningen og koordineret med miljøbeskyttelseslovens godkendelsesordning. Der er også lovkrav om miljøkonsekvensvurdering for vandbaserede aktiviteter uden for planlovens virkeområde, f.eks. ved råstofindvinding og klappning på søterritoriet og i forbindelse med hurtig-færgeruter.

Myndighedshøring er i mange tilfælde foreskrevet i lovgivningen eller er en del af forvaltningspraksis. Inden for kystzonelovgivningen har Skov- og Naturstyrelsen og Kystinspektoratet høringsroller vedr. naturbeskyttelsesaspekter m.m. og kystsikring. Også amterne er høringsmyndighed i visse sammenhænge. Høring er i nogle tilfælde en del af proceduren for miljøkonsekvensvurdering og vil normalt omfatte alle berørte myndigheder og organisationer.

Høring af offentligheden er som nævnt ovenfor foreskrevet i planloven, som også specificerer procedurerne herfor. Tilsvarende detaljerede bestemmelser findes ikke i anden kystzonerelevant lovgivning.

De nævnte formelle virkemidler skal imidlertid ikke overskygge det integrationsfremmende element, som udgøres af diverse uformelle samarbejdsfora og høringsprocedurer i den danske forvaltningskultur.

I vurderingen af integration gennem virkemidler i den danske kystzoneforvaltning er anlagt følgende kriterier:

1. Om andre virkemidler end de i lovgivningen foreskrevne har været bragt i anvendelse, og om de har været integrationsfremmende,

Om anvendelsen af visse lovbestemte virkemidler har vist sig særligt fremmende for integration i kystzoneforvaltningen.

I myndighedssamarbejdet om en *fiskeriforvaltningsplan for Limfjorden* er virkemidlet frivilligt samarbejde mellem myndigheder blevet praktiseret. Det er de involverede parter samstemmende opfattelse, at interessefællesskabet, frivilligheden i arrangementet og fraværet af tidspres er faktorer, som har bidraget afgørende til at gøre samarbejdet konstruktivt og resultatgivende, til trods for at man på en række områder har haft modstridende problemopfattelser. Det er parternes forventning, at man i det etablerede samarbejdsforum vil nå til enighed om en forvaltningsplan. I dette forum besluttede man, inspireret både af Fødevareministeriets erfaring med rådgivningsfora og amternes erfaring med offentlighedsinddragelse i planlægningen, at foranstalte en omfattende "interessenthøring" forud for udarbejdelsen af et planforslag. Høringen omfattede både lokale myndigheder, erhvervs- og interesseorganisationer m.fl. Høringen er fulgt op med en fortsat dialog med væsentlige interessenter, som giver inspiration til forvaltningsplanens udformning. De involverede myndigheder har alle givet udtryk for, at samarbejdsmodellen med fordel kan kopieres andetsteds, hvor der er behov for en fiskeriforvaltningsplan i danske kystnære områder.

Frivilligt myndighedssamarbejde kendetegner også projektet *Det Syddanske Øhav*. Det er her parternes opfattelse, at samarbejdet mellem mange parter medvirker til at sikre, at udviklingsperspektivet og helheden i projektet i rum og indhold fastholdes, og at det ikke atomiseres i en lang række isolerede, sektorspecifikke projekter. Det har imidlertid været påpeget, at de statslige myndigheders deltagelse i samarbejdet med fordel kunne være mere engageret. Også i dette samarbejde har man benyttet myndighedshøring og offentlig høring som virkemidler, hidtil i form af tre store pressedækkede konferencer med deltagelse af repræsentanter for interesseorganisationer, foreninger, erhverv, øboere, myndigheder m.fl. samt gennemførelse af rundbordssamtaler og opfølgende arbejde i temagrupper med disse parter.

Frivilligt myndighedssamarbejde i kystzonesammenhæng er ikke en foreteelse af nyere dato. Allerede i 1981 etableredes på Viborg Amts foranledning et bredt samarbejde mellem statslige myndigheder, berørte amter og kommuner og involverede erhvervs- og interesseorganisationer om at finde frem til en langsigtet målsætning for *Hjarbæk Fjord*. Dette frivillige samarbejde, suppleret med brug af offentlig høring som virkemiddel, førte frem til, at Viborg Amtsråd i 1987 traf beslutning om, at der skulle genetableres saltvandsmiljø i fjorden.

Sagen om *deponering af klapmaterialer fra Hirtshals havn* viser, at frivilligt myndighedssamarbejde ikke altid skaber integration i kystzoneforvaltningen.

Miljøkonsekvensvurdering synes kun at blive anvendt som virkemiddel, hvor det eksplicit er foreskrevet i lovgivningen. Dette hænger formentlig sammen med, at virkemidlet er forholdsvis dyrt og tidskrævende at anvende. Der er imidlertid i case-materialet eksempler på, at der mere eller mindre frivilligt er lavet partielle konsekvensvurderinger. For eksempel viste en konsekvensvurdering af anlæggelse af en mindre badestrand som en del af et ferie- og fritidsanlæg i et EF-fuglebeskyttelsesområde ved *Egense Skanse*, at indvirkningen på fuglelivet og strømforholdene i de omkringliggende lavvandsområder var helt ubetydelig og dermed ingen hindring udgjorde.

Fysisk planlægning som virkemiddel synes ud fra de analyserede cases at virke mere

integrerende, jo tidligere i planprocessen andre myndigheder, interessenter og offentligheden involveres. Også her viser casen vedrørende ferie- og fritidsanlægget ved *Egense Skanse*, at involveringen af regionplanmyndighederne såvel som lokale interesseorganisationer i planerne allerede på ide-stadiet har medført, at der er en meget velvillig og konstruktiv atmosfære omkring dette, i relation til kystzone-planlægningsbestemmelserne, ikke helt nemme projekt.

Der kan ikke på baggrund af de analyserede cases drages entydige konklusioner om, hvorvidt nogen af de lovbefalede virkemidler i særlig grad fremmer integration i kystzoneforvaltningen. Effektiviteten af virkemidlerne synes i høj grad at være bestemt af den enkelte sags karakter. Generelt vurderes planlægning og myndighedshøring (jo før jo bedre) og offentlig høring at være integrationsfremmende virkemidler, hvilket er i overensstemmelse med udenlandske erfaringer. Case-materialet rummer imidlertid også eksempler, hvor høring af offentligheden ingen betydning har haft. Således modtog Nordjyllands Amt ingen tilkendegivelser, da man i lovbefalet fuld offentlighed forberedte VVM i forbindelse med anlægget *ved Aalborg Østhavn til produktion af elementer til den faste forbindelse over Øresund*.

6. Resumé og hovedkonklusioner

Som nævnt i indledningen er det formålet med denne delopgave at vurdere, hvorvidt den nuværende forvaltning af den danske kystzone integrerer de mange ressourcer og interesser, der gør sig gældende her, samt at pege på forhold i reguleringssystem og praksis, der henholdsvis hæmmer eller fremmer integreret kystzoneforvaltning.

Vurderingen tager udgangspunkt i en række udvalgte cases, der belyser praksis inden for planlægning og forvaltning af kystzonen, samt den gennemgang af den eksisterende regulering af det danske kystområde, der er tilvejebragt i Delrapport 2.

Der fokuseres på 4 integrationsaspekter: Integration mellem land- og vandområder, integration mellem sektorinteresser, integration mellem de forskellige myndighedsniveauer og med borgerne samt integrationen gennem virkemidler inden for reguleringssystemet og de anvendte forvaltningsprocedurer.

6.1. Omfang af integration og anvendte integrationsprocedurer

Integrationen mellem land- og vandområder

De analyserede cases fra forvaltningspraksis viser kun få eksempler på god integration mellem land- og vandområder.

Den ringe land-vand integration vurderes at have baggrund i det forvaltningsmæssige skel, som i medfør af det danske reguleringssystem er sat i strandlinien. Hvor kystzonen i mange lande medtager en bræmme på begge sider af kystlinien, og kompetencen hos regionale og lokale myndigheder omfatter ressourcer og aktiviteter både på kystzonens sø- og landterritorium, er situationen i Danmark, at forvaltningen af ressourcer og aktiviteter

på det kystnære søterritorium varetages af en række sektormyndigheder, på grundlag af snævert afgrænsede sektorlove, mens forvaltningen på landterritoriet primært er underlagt amter og kommuner, på grundlag af bredt definerede rammelove, som i høj grad tilstræber integration på tværs af sektorer.

Analysen af forvaltningseksemplerne viser, at den manglende integration på tværs af kystlinien af lovgivning, planlægning og ressourceforvaltning i visse tilfælde giver sig udslag i situationer, som strider mod de overordnede målsætninger og strategier for kystzonen og kan være uhensigtsmæssige i forhold til helhedsorienterede samfundshensyn.

Sektorintegration

Karakteren og omfanget af den sektorintegration, som i praksis finder sted i den danske kystzoneforvaltning, afspejler ligeledes det forvaltningsmæssige skel, der er sat i kystlinien, mellem de overvejende landværts orienterede kompetencer, som amterne og kommunerne har i henhold til planloven og miljø- og naturbeskyttelseslovene, og de overvejende søværts orienterede kompetencer, som diverse sektormyndigheder har i henhold til specifik sektorlovgivning.

Sektorintegration er foreskrevet i planloven gennem "virke for"-bestemmelser. Integrationen omfatter imidlertid kun de kompetenceområder, som besiddes af amter og kommuner (region-, kommune- og lokalplaner, VVM, landzonetilladelser og tilsyn). I sektorlovgivningen har integrationskrav i stigende grad vundet indpas gennem indarbejdelse af krav om miljøhensyn og ved krav om myndighedssamarbejde. Krav om miljøkonsekvensvurdering, som indebærer inddragelse af relevante interesser og aspekter, findes såvel i planloven som i dele af sektorlovgivningen.

En række sektorer er ikke underlagt krav om integration af særlige beskytteshensyn for kystzonen. Således kan der f.eks. ikke fra forvaltningsmyndighedernes side stilles specifikke, geografisk differentierede, krav til landbrugssektorens ressourceforvaltning i kystlandet med henblik på opfyldelse af kvalitetsmålsætninger for de kystnære farvande.

På grund af den manglende integration land-vand er det også karakteristisk, at fiskeri, søtransport, råstofudvinding på søterritoriet mv. som hovedregel ikke er integreret i den øvrige forvaltning af kystzonen.

At der i lokalsamfundene er et ønske om større indflydelse på erhvervsaktiviteten og udnyttelsen af kystnære ressourcer, fremgår af den øgede interesse for erhvervspolitikområdet i amter og kommuner. Dette hænger sammen med, at det er lokalsamfundene, som i stort omfang må bære de sociale omkostninger, der følger af erhvervssektor-politikker, som f.eks. fiskeripolitik, som lokalsamfundene ingen indflydelse har haft på.

Kun i et fåtal af de analyserede cases er der et lovmæssigt krav om sektorintegration, ud over hvor planlovens generelle bestemmelser finder anvendelse. I flere af eksemplerne er der dog etableret frivillige samarbejder mellem en række forvaltningsmyndigheder om at

finde en afbalanceret løsning på diverse udviklingsmuligheder, problemer og sektorkonflikter.

Hovedparten af de undersøgte eksempler vidner om en mangelfuld sektorintegration i forhold til de nationale målsætninger for kystzonens ressourcer og aktiviteter, samt til funktionelle sammenhænge på tværs af kystlinien. Dette vurderes først og fremmest at være afstedkommet af begrænsninger i planlovens kompetence i forhold til søterritoriet og en række sektorområder og dermed de formelle muligheder for amter og kommuner til at foretage en sektorintegrerende planlægning og forvaltning. Men også manglende sektor- og disciplinintegration internt hos en forvaltningsmyndighed vil kunne afstedkomme ikke-helhedsorienterede sagsforløb og løsninger.

Endvidere er det gennem analysen af praksis konstateret, at planlovens undtagelse af de kystnære dele af byzone fra den i øvrigt amtsligt forvaltede kystnærhedszone og de dertil knyttede overordnede kystpolitiske strategier i visse tilfælde kan være hæmmende for en helhedsorienteret, sektorintegreret forvaltningspraksis.

Myndigheds- og borgersamarbejder på frivillig basis omfattende såvel strategilægning, fysisk planlægning og handlingsorienterede forvaltning, viser de positive muligheder, som en integreret kystzoneforvaltning indebærer.

Integration mellem myndighedsniveauer og borgerinddragelse

Danmark har en mangeårig tradition for en vertikalt integreret forvaltning af kystzonen, med en omfattende decentralisering og forvaltningsintegration mellem myndigheder på statsligt, amtsligt og kommunalt niveau. Dette gælder både når det drejer sig om areal- og aktivitetsplanlægning og i forbindelse med behandlingen af konkrete benyttelses- eller beskyttelsessager. Der er ligeledes tradition for inddragelse af offentligheden som høringspart i planlægnings- og miljøvurderingssager.

Dette er imidlertid primært tilfældet, for så vidt angår den del af kystzoneforvaltningen, som hører hjemme under planloven.

Hovedparten af den sektorlovgivning, som er relevant i kystzonesammenhæng, rummer ikke tilsvarende bestemmelser om decentralisering af forvaltningskompetencen og forudgående inddragelse af offentligheden og de berørte borgere i beslutningsprocessen, f.eks. gennem offentliggørelse og høring.

Mange af case-studierne viser en forvaltningspraksis, som involverer og integrerer de myndigheder og forvaltningsniveauer, som planloven foreskriver. Inddragelse af offentligheden og interesseorganisationerne er ligeledes foregået i overensstemmelse med loven. Det er indtrykket, at politisk interesse i en sag både på kommunalt og regionalt plan samt en stor mediebevågenhed ofte er fremmede for integrationsprocessen.

Flere af de analyserede cases har dog haft et sagsforløb og et udfald der, på trods af efterlevelse af planlovsforskrifterne inklusive høring af brugere og offentligheden, er

uhensigtsmæssige i forhold til ønskerne om en integration af ressourcer og aktiviteter i kystzonen. Her synes en bedre integration af disse elementer at kunne være opnået gennem overordnede kystpolitiske strategier og en helhedsorienteret fysisk planlægning omfattende både land- og søterritoriet.

Analysen af de anvendte forvaltningsprocedurer viser iøvrigt gennem såvel positive som mindre succesrige eksempler, at det kan være hensigtsmæssigt i samarbejdet mellem forskellige myndigheder, at én sektormyndighed tillægges det overordnede ansvar for, at kystzoneforvaltningen bliver sektorintegreret.

Integration gennem virkemidler

Kystzonelovgivningen er spredt ud over en lang række forskellige reguleringssystemer, hvilket indbærer en opsplitning af kompetencerne på en række forskellige myndigheder - og dermed risiko for en utilstrækkelig integration i kystzoneforvaltningen. En række nye love og reguleringsinstrumenter udtrykker imidlertid på forskellig vis en integrering af de forskellige kystzoneinteresser. Dette er nærmere beskrevet i Delrapport 2.

Til de forskellige reguleringssystemer inden for kystzonelovgivningen er der knyttet forskellige virkemidler eller instrumenter, der i større eller mindre grad fremmer integrationsaspektet, f.eks. planlægnings- og koordineringskrav, høringsprocedurer, krav om inddragelse af offentligheden og krav om miljøkonsekvensvurderinger. Ud over de forskellige reguleringssystemer og deres samspil spiller valget af de ovennævnte virkemidler en stor rolle for integrationsmulighederne og for realiseringen af disse i praksis.

Fysisk planlægning som virkemiddel er først og fremmest foreskrevet i planloven. Fysisk planlægning har en integrationsfremmende virkning, men har i praksis svært ved at slå igennem over for de sektorområder, som ikke hører under miljø- og energiministerens ressortområder. Dette gælder ikke mindst for vandbaserede aktiviteter, der som regel ikke er omfattet af den fysiske planlægning. På baggrund af de undersøgte forvaltningseksempler vurderes planlægningsprocessen generelt at tilgodese integrationen af ressourcer og aktiviteter i kystzonen.

Miljøkonsekvensvurderinger - eller VVM - er et integrationsfremmende instrument, der indeholder horisontale og vertikale integrationsaspekter, dvs. såvel integration mellem land og vand og mellem forskellige forvaltningsniveauer og borgerne. På baggrund af de analyserede cases kan det konkluderes, at i de sager, der er omfattet af planlovens VVM-krav, er der sket inddragelse af de berørte myndigheder samt af offentligheden i selve planlægningsprocessen. På baggrund af det lille antal cases (to), hvor miljøkonsekvensvurderings-proceduren er blevet gennemført, er det ikke muligt generelt at vurdere VVM-instrumentets betydning for integrationsaspekterne.

Høring af alle berørte myndigheder og organisationer i de undersøgte cases fra praksis er enten afstedkommet af lovmæssige krav herom, bl.a. i forbindelse med VVM, eller er foregået som frivillige initiativer, bl.a. ved samarbejde mellem flere amter, kommuner og

sektorministerier og ved nedsættelse af ad hoc-udvalg (rådgivende udvalg). Erfaringerne fra analysen af praksis peger på, at de forskellige høringsprocesser har haft en integrationsfremmende virkning, jo tidligere i processen desto mere.

Inddragelse af offentligheden er tillagt stor betydning i den internationale debat om integreret kystzoneforvaltning. Inddragelse af offentligheden er foreskrevet i planloven, og offentligheden har da også været behørigt inddraget i alle de undersøgte cases inden for planlovens domæne. Erfaringerne fra de analyserede forvaltningseksempler viser, at kystzonesager har stor offentlig bevågenhed, og at berørte lodsejere, brugere og borgere generelt deltager engageret i den forudgående debat og selve planlægningsprocessen omkring nye anlæg og aktiviteter, såvel i forbindelse med VVM-sager som i de store naturforvaltningssager. Det er spørgsmålet, om den samme interesse generelt vil vise sig at være gældende for tematiserede regionplanemner såsom kystzoneplanlægning samt evt. strategiske miljøvurderinger af sådan planlægning. Der i case-materialet flere eksempler på, at inddragelse af offentligheden gennem lovforskrevet høring eller frivillige tematiske samarbejder fremmer en integreret kystzoneforvaltning.

Frivillige samarbejder i flere af de analyserede cases henholdsvis mellem myndigheder og mellem myndigheder og borgere omfattende strategilægning, fysisk planlægning og handlingsorienteret forvaltning, viser de positive muligheder, som en integreret kystzoneforvaltning indebærer.

6.2. Hvordan hæmmes eller fremmes en integreret kystzoneforvaltning?

De undersøgte eksempler på praksis i den danske kystzoneforvaltning viser, at nogle af de anvendte regler, procedurer og konkrete tiltag eller mangel på sådanne har været hæmmende for en integreret kystzoneforvaltning, herunder især inden for land-vand integration og sektorintegration.

Hæmmende for en integreret forvaltning af den danske kystzone på tværs af kystlinien og de forskellige sektorer og myndighedsniveauer vurderes først og fremmest at være en række faktorer, der har baggrund i et komplekst samspil mellem de mange forskellige lovsystemer, der tilsammen udgør den danske kystzonelovgivning.

Som de væsentligste barrierer i reguleringssystemet er følgende observeret i analysen af eksemplerne og det involverede lovgrundlag:

- opsplittede lovkompetencer og myndighedskompetencer på tværs af kystlinien og mellem kystnærhedszonen og de kystnære byområder;
- i visse sektorlove mangel på krav om miljøhensyn samt om sektor- og myndighedskoordinering.

Disse lovmæssigt betingede faktorer afstedkommer en forvaltningspraksis, hvor især flg. forhold vurderes at være hæmmende for en integreret og helhedsorienteret

kystzoneudvikling i overensstemmelse med nationale, regionale og lokale mål:

- mangel på helhedsorienterede (regionale) kystpolitiske strategier omfattende både land- og søterritoriets ressourcer og aktiviteter;
- mangel på sammenfattende fysisk planlægning på tværs af kystlinien (dvs. også for vandbaserede anlæg og aktiviteter);
- delvis manglende integration af regionale kystpolitiske strategier og planlægning for kystzonens landområder i forvaltningen af den kystnære del af byzone;
- mangel på inddragelse i fysisk planlægning og forvaltning af kystzonen af vigtige erhvervssektorinteresser uden for miljø- og energiministeriets ressortområde;
- mangel på inddragelse af miljøhensyn og mangel på myndighedssamarbejde i administrationen af visse sektorlove, bl.a. med henblik på sikring af beskyttelsesinteresser "på den anden side af kystlinien".

Fremmende for en integreret kystzoneforvaltning i Danmark vurderes først og fremmest at være anvendelsen i den praktiske forvaltning af en række særlige virkemidler og procedurer, lovbefalede eller frivillige, i form af fysisk planlægning, myndighedshøringer og høring af offentligheden samt frivillige samarbejder mellem myndigheder indbyrdes og mellem myndigheder og borgere.

På baggrund af de observerede hæmmende og fremmende faktorer for en integreret kystzoneforvaltning, såvel lovgivningsmæssigt som forvaltningsmæssigt, kan en række mulige nye integrationsfremmende initiativer overvejes. Det er imidlertid ikke muligt kun på baggrund af undersøgelsen af praksis at vurdere sådanne initiativers reelle chancer, formelt som politisk, for at fremme integrationsaspekterne, herunder hvorledes de vil kunne integreres indbyrdes.

At kunne pege på de nødvendige tiltag for at fremme en integreret kystzoneforvaltning nødvendiggør en sammenstilling af erfaringerne gjort i forbindelse med nærværende vurdering af praksis i den danske kystzoneforvaltning og erfaringerne fra delanalyserne af henholdsvis den eksisterende regulering af det danske kystområde og de internationale erfaringer med integreret kystzoneforvaltning.

Bilag 1. Interviewliste

Aalborg Kommune: Lars Teglgaard (arkitekt) og Eva Møller Sørensen (arkitekt).

Fyns Amt: Christian Tønnesen (kontorleder) og Karin Skovhus (sektionsleder).

Hanstholm Havn: Christian Christiansen (havnechef).

Hanstholm Kommune: Mogens B. Leth (arkitekt).

Hirtshals Havn: Erik Sondrup (havnechef).

Hirtshals Kommune: Jens August Borg (ingeniør).

Landsplanafdelingen: Frank Marcher (fuldmægtig).

Nordjyllands Amt: Anna Studsholdt (landskabschef), Jens Christian Krogh (konst. afd.leder), Jan Eriksen (arkitekt), Susy Lauesen (konst. miljøchef), Peter Blanner (biolog) og Gustav Rasmussen (biolog).

Sejlfjord Kommune: Anne Lise Fruelund (arkitekt).

Skive Havn: Viggo Engell Staberg (havnechef).

Skive Kommune: Jens Eskildsen (arkitekt), Hans Ebbe Nielsen (afdelingsleder) og Arne Post (arkitekt).

Statshavneadministrationen, Frederikshavn: Hans Kjær (vicedirektør).

Viborg Amt: Finn Larsen (civilingeniør), Karsten Bay Christensen (afdelingsingeniør), Else Marie Platz (cand.scient.) og Ole Olesen (cand.mag.).

Skov- og Naturstyrelsen: Ole Norden Andersen, Kirsten Fl. Hansen og Ole Jappe.

Skov- og Naturstyrelsen, Nordjyllands Statsskovdistrikt: Frede Jensen (skovrider).

Aalborg Havn: Svend Christensen (havnedirektør) og Jørgen G. Frandsen (afd.chef).

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri: Birgit Bolgann (kontorchef).

Bilag 2. Litteraturliste

Anker, Helle Tegner: Integreret Kystzoneforvaltning - Delrapport 2 - Eksisterende regulering af det danske kystområde. Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen, 1998

Bondesen, Erling, (editor): The Danish Coastal Zone Management and Agenda 21. Seminar at Department of Environment, Technology and Social Studies, Roskilde University, June 14.1996, Landskabsøkologiske skrifter nr. 4. Roskilde Universitet. Juli

1996.

Det Syddanske Øhav: Projektbeskrivelse. Miljøministeriet, Ministeriet for Kommunikation og Turisme, Storstrøms Amt, Fyns Amt og Vestsjællands Amt. 25. oktober 1993.

Det Syddanske Øhav: Kortlægningsrapport. Fyns Amt, Storstrøms Amt og Vestsjællands Amt

Det Syddanske Øhav: Udviklingsperspektiv for Det Syddanske Øhav. Styregruppen for Eksempelprojekt nr. 10. Natur, miljø og turisme i Det Syddanske Øhav. 1995.

Det Syddanske Øhav. Arbejdsgrupperapporter: Blå Guide, Attraktive Havnemiljøer, "Grønne Øer" vest for Storebælt, "Grønne øer" øst for Storebælt, Krydstogtsejlad med historiske fartøjer, "Naturturisme" og Ø-safari vest for Storebælt, Natur & Naturturisme øst for Storebælt. 1995.

Det Syddanske Øhav: Referat af konferencen om "Det Syddanske Øhav", Christiansminde, Svendborg, den 2. november 1994. Sekretariatet. December 1994.

Det Syddanske Øhav: Referat af DSØ-konference den 3. november 1995. Fyns Amt, Natur- og Vandmiljøafdelingen. 13. december 1995.

Det Syddanske Øhav: Statusbrev juni 1997 for Det Syddanske Øhav. Fyns Amt og Storstrøms Amt. Juni 1997.

Fyns Amt: Forslag til Regionplan 1997-2009. Maj 1997.

Hansen, Kirsten Monrad: Kampen om Limfjorden - Livsformer, miljøværdier og reguleringsformer. DFU-rapport nr. 7-96.

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Miljø- og Energiministeriet, v. Skov- og Naturstyrelsen, Nordjyllands Amt, Ringkjøbing Amt og Viborg Amt: Limfjorden til debat. Debatoplæg om fremtidens fiskeri i Limfjorden. September 1997.

Nordjyllands Amt: Forslag til Regionplan 1997, Bind 1: Mål og strategier. Bind 2: Retningslinier og redegørelse. Temahæfte, Kystplanlægning. Marts 1997.

Prieur, Michel, Centre de Recherches Interdisciplinaires en Droit de L'Environnement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme, France: Proposal for a Model Law on Sustainable Management of Coastal Zones. Version 3 - Draft. Council of Europe, 1 Oktober 1997.

Roth, Eva og Christensen, T.: Socioøkonomiske undersøgelser af fiskeriet i Limfjorden, SUC, Fiskeriøkonomisk Institut. 1996.

Sverdrup-Jensen, Sten Pedersen og Jesper Duer: Integreret kystzoneforvaltning - Delrapport 1 - Internationale erfaringer med integreret kystzoneforvaltning. Miljø- og

Energiministeriet, Landsplanafdelingen, 1998

Viborg Amt, Miljø og Teknik: Regionplanlægning. Debatoplæg om Kystzonen. Oktober 1997.

Viborg Amtskommune: Vand- og miljøvæsenets rapport nr. 53. Hjarbæk Fjord Undersøgelser 1986-87. Samlet redegørelse 1986. November 1986

Viborg Amtskommune: Hjarbæk Fjord, Undersøgelse, 1981-82, Rapport nr. 1, Planforslag. 1982.

Viborg Amtskommune: Hjarbæk Fjord, Undersøgelse, 1981-82, Rapport nr. 1, Planforslag, Bilag. 1982.

Viborg Amtsråd: Regionplan 1997-2009 for Viborg Amt. April 1997.

Bilag 3. Resumé af case-studier

3.1 Det Syddanske Øhav, udvikling af natur, miljø og turisme

3.2 Myndighedssamarbejdet om fiskeriet i Limfjorden

3.3 Ferie- og fritidscenter ved Egense Skanse, Sejlflod Kommune

3.4 Hjarbæk Fjord - Virksunddæmningen

3.5 Skive Trafikhavn

3.6 Udstillings-, forlystelses- og feriecenter ved Bouet, Aalborg Kommune

3.7 Anlæg ved Aalborg Østhavn til produktion af elementer til Øresundsforbindelsen

3.8 Udvidelse af erhvervsarealet ved Hanstholm Havn

3.9 Deponering af klapmateriale fra Hirtshals Havn

Bilag 3.1

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Det Syddanske Øhav, udvikling af natur, miljø og turisme

1. Caseindhold

Samarbejdsprojekt mellem amter, kommuner, staten, interesseorganisationer, erhvervsliv og repræsentanter for beboere på småøerne om tilvejebringelse af en fælles strategi og realisering af konkrete handlinger for en bæredygtig udvikling af natur, miljø, kultur og turisme i farvandsområdet Det Syddanske Øhav.

2. Sagsforløb

Projektet Det Syddanske Øhav blev igangsat som ét af 11 eksempelprojekter til opfølgning på Miljøministeriets Landsplanredegørelse "Danmark på vej mod år 2018". I 1993 valgtes det geografiske område omfattende Smålandsfarvandet, det sydfynske øhav og farvandet syd for Storebæltsforbindelsen til gennemførelse af et eksempelprojekt om udvikling af natur, miljø og turisme i et større farvandsområde.

Projektområdet omfatter såvel farvandsområdet og dets mange små øer som de kystnære landområder af de tilgrænsende større øer Fyn, Sjælland, Lolland, Falster og Møn.

Samarbejdsprojektets sigte er meget omfattende såvel horisontalt som vertikalt. Det har således fra starten været visionen at sikre et bredt samarbejde på niveauer lige fra borgerinvolvering i de lokale samfund til koordinering af forskellige faglige sektorer på især amtsligt, men også på kommunalt og statsligt niveau.

Samtidig er projektet et forsøg på en strategisk planlægning, hvor teori, udviklingsperspektiv, strategi, handlingsforslag og konkrete projekter sammenkædes.

Målet med projektet har været at udvikle det syddanske øhav på en bæredygtig måde til et fritids-/turismeområde af international karakter, med udgangspunkt i områdets særlige kvaliteter inden for natur, miljø og kultur, så de lokale beskæftigelses- og indtjeningsmuligheder forbedres samtidig med at kvaliteterne fastholdes og udbygges.

Det overordnede ansvar for projektsamarbejdet har været placeret hos en styregruppe bestående af en politisk repræsentant for hhv. Fyns, Storstrøms og Vestsjællands Amt, tre politiske repræsentanter for kommunerne i området samt to repræsentanter fra de berørte ministerier (senest Miljø- og Energiministeriet v. Landsplanafdelingen samt Erhvervsministeriet). Formandsskab og sekretariatsfunktion har skiftet mellem Storstrøms og Fyns Amt. Den daglige styring og koordination af projektet har ligget under en koordinationsgruppe af embedsmænd fra de samme parter samt Skov- og Naturstyrelsen.

2. Sagsforløb (fortsat)

Projektet har bestået af 4 faser: (1) Kortlægningsfase, (2) Udarbejdelse af fælles

udviklingsperspektiv for området, (3) Forslag til konkrete handlinger til fremme og illustration af udviklingsperspektivet, (4) Opfølgning af udviklingsstrategien og realisering af projekter. Projektet befinder sig nu i sin 4. fase.

Der har været afholdt tre større konferencer med deltagelse af repræsentanter for de involverede offentlige myndigheder og interesseorganisationer/-foreninger, turisterhvervet og havnene samt de små øers beboere, landmænd og andre brugere.

Udviklingsperspektiv for det syddanske øhav blev opsamlet i en rapport udgivet i 1995, med bud på fælles målsætning for udviklingen af natur, miljø og turisme, fastlæggelse af indsatsfelter og beskrivelse af en række handlingsforslag til illustration og fremme af udviklingsperspektivet. De strategiske indsatsfelter blev formuleret som: Udvikling af en tematurisme omkring både maritime og landbaserede natur- og kulturoplevelser, styrkelse af områdets traditionelle erhverv gennem specialisering i en miljøvenlig retning, styrkelse/sikring af områdets naturgrundlag, miljø og kulturhistoriske værdier samt styrkelse af kulturen i lokalsamfundene.

En række arbejdsgrupper har været nedsat omkring temaerne: (1) Udarbejdelse af en "Blå guide" for hele farvandsområdet (DSØ-området), (2) Udvikling af attraktive havnemiljøer, (3) Naturen og naturturismen omkring øhavet, (4) Grønne øer som bidrag til øsamfundets udvikling. De to førstnævnte arbejdsgrupper blev etableret som fælles grupper for hele DSØ-området, de to andre som separate arbejdsgrupper hhv. vest og øst for Storebælt. Grupperne afsluttede deres arbejde i 1995 med udgivelse af rapporter over indsatsområderne.

Det Syddanske Øhav videreføres nu med en samarbejdsaftale mellem Fyns og Storstrøms Amter, kommunerne og staten (Miljø- og Energiministeriet og Erhvervsministeriet). Vestsjællands Amt har derimod trukket sig ud af det formelle samarbejde. Der holdes et årligt møde i den politiske styringsgruppe og mindst to årlige møder i koordinationsgruppen, hvor også de regionale turistudviklingsselskaber deltager. Sekretariatsfunktionen skifter hvert år mellem de to amter (p.t. Fyns Amt), idet der udarbejdes årlige statusberetninger.

Det er besluttet, at projektet skal følges af en løbende bæredygtighedsvurdering på baggrund af indikatorer for natur, vandmiljø og turisme. Det er tanken, at der skal tilknyttes et bredt ekspertpanel i en opsamling og vurdering af projektrealisering og reel udvikling inden for det syddanske øhav.

En række af startprojekterne skitseret af arbejdsgrupperne er nu under realisering, i et samarbejde mellem amter, kommuner og staten samt lokale netværk, foreninger og enkeltpersoner. Mange af de konkrete handlingsorienterede projekter for delområder planlægges og gennemføres individuelt i de to amter på baggrund af det fælles udviklingsperspektiv og bæredygtighedsprincipperne for at lette sagsgangen, bevare den lokale identitet og inspirere indbyrdes.

2. Sagsforløb (fortsat)

Midler til realisering af turistrelaterede projekter er kommet til gennem nyoprettede regionale turistudviklingselskaber. Visse af projekterne er gennemført under Erhvervsministeriets netværksordning. Amterne er gået ind i finansiering af en række af naturprojekterne. Således har Fyns Amt samtidig med vedtagelsen af udviklingsperspektivet øget bevillingen til et grønt anlægsbudget med 1 mill. kr. på årsplan. Midlerne anvendes blandt andet til investeringer i nye besøgslokaliteter i naturen og til naturforbedringer, for blandt andet at øge den turistmæssige bæreevne. Der er opnået midler fra flere puljer til realisering af en række af projekterne. Skov- og Naturstyrelsen har bevilget naturforvaltningsmidler til opkøb, naturgenopretning mv. af flere kystlokaliteter.

Planlægningsmæssigt er udviklingsperspektivet for DSØ fulgt op ved indarbejdelse i regionplanlægningen for de to amter.

I Fyns Amts forslag til Regionplan 97 er DSØ-perspektivet indarbejdet i den turistpolitiske strategi. Det er lagt til grund for de overordnede mål samt for mange konkrete afvejninger mellem udbygningsønsker og de overordnede målsætninger om en bæredygtig udvikling. Der stilles således bl.a. betingelser om, at nyanlæg eller udbygning af turistfaciliteter sker på baggrund af helhedsplaner for de relevante delområder. Her vil behovet for gennemførelse af natur- og miljøinitiativer som baggrund for turistaktiviteterne blive fastlagt, initiativer hvoraf en del ikke kan reguleres eller igangsættes gennem den fysiske planlægning.

I Storstrøms Amts forslag til regionplan 97 indgår DSØ-perspektivet både i de overordnede regionalpolitiske målsætninger og i de administrative retningslinier, især hvad angår turistpolitik og arealer for ferie- og friluftslivet. Et vurderingsskema til en såkaldt DSØ-vurdering af større turismeprojekter indgår i regionplanforslaget.

Der er i amterne og projektets styregruppe ønsker om udvidelse af samarbejdet omkring DSØ-udviklingsperspektivet og realisering af dettes handlingsforslag ved inddragelse af tilgrænsende regioner og i en større sammenhæng hele Østersøområdet. Ansøgninger til EU's program for integreret kystplanlægning, Interreg 2A og 2C-programmerne er initiativer i denne retning. Der foregår allerede i Storstrøms Amt samarbejde med Mecklenburg-Vorpommern, og Fyns Amt deltager i et samarbejde med den nordtyske Kern-region.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Ministeriet for Miljø- og Energi/Landsplanafdelingen i henhold til lov om planlægning.

Ministeriet for Miljø- og Energi/Skov- og Naturstyrelsen i henhold til lov om naturbeskyttelse.

Erhvervsministeriet, netværksordninger finansieret via finansloven.

Fyns, Storstrøms, Vestsjællands amter samt øhavs-kommunerne i henhold til lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse.

Bilag 3.2

KYSTZONEFORVALTNINGSPRAKSIS I DANMARK

Case: Myndighedssamarbejdet om fiskeriet i Limfjorden

1. Caseindhold

Samarbejde mellem Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri (Departementet), Ministeriet for Miljø og Energi (Skov- og Naturstyrelsen) og de tre Limfjordsamter (Nordjylland, Ringkøbing og Viborg) om tilvejebringelse af en forvaltningsplan for fiskeriet i Limfjorden.

2. Sagsforløb

Myndighedssamarbejdet om fiskeriet i Limfjorden ligger i forlængelse af det samarbejde, der har været gennem 1980'erne mellem de 3 Limfjordsamter omkring overvågning af fjordens vandmiljø og etablering af en recipientkvalitetsplan for fjorden.

Samarbejdet om forbedring af Limfjordens vandmiljø har bl.a. taget sigte på en genopretning af fjordens fiske- og skaldyrbestande. I 1980-82 gennemførte amterne i samarbejde med Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser (i dag Danmarks Fiskeri Undersøgelser, DFU) en stor fiske- og fiskeriundersøgelse, og siden da har parterne gennemført et årligt fiskemoniteringsprogram samt en række specialundersøgelser af de aspekter af fiskeriet, som er vurderet at være af betydning for miljøforholdene i fjorden.

Mod slutningen af 1980'erne påkaldte det øgede blåmuslingfiskeri i fjorden og dets mulige negative miljøkonsekvenser sig betydelig offentlig opmærksomhed. Det daværende Fiskeriministerium besluttede derfor at gennemføre et stop for dette fiskeri i visse områder i en begrænset tidsperiode og igangsætte et forsøg med genudlægning af undermålsmuslinger. I 1988 arrangerede Ministeriet i samarbejde med Limfjordsamterne en konference, hvis formål Fiskeriministeren i åbningstalen beskrev således: "Alle berørte parter skal bidrage konstruktivt til debatten, således at vi opnår det bedste grundlag for de fremtidige beslutninger om forvaltning af Limfjordsområdet".

I fortsættelse af konferencen og efter konsultation af Dansk Fiskeriforening, Danmarks Sportsfiskerforbund og Jysk Fritidsfiskerforbund om behovet for en fiskeriplan for Limfjorden lod amterne i 1990 et konsulentfirma udarbejde et ideoplæg til en fiskeriplan for fjorden. Ideoplægget blev udgangspunkt for drøftelser mellem Fiskeriministeriet (Departementet), Miljøministeriet (Skov- og Naturstyrelsen) og Limfjordsamterne om et myndighedssamarbejde vedr. fiskeriet i Limfjorden.

2. Sagsforløb (fortsat)

Myndighedssamarbejdet etableredes reelt i 1991 med nedsættelse af en arbejdsgruppe, som under Fiskeriministeriets formandsskab skulle lave en statusredegørelse om fiskeriet i Limfjorden og udpege de områder, hvor der var behov for supplerende viden. Statusredegørelsen forelå ultimo 1992 og gav anledning til en yderligere formalisering af myndighedssamarbejdet og igangsættelse af en række undersøgelser vedrørende en række fiskearter, bundfaunaen i fjorden og fjordfiskeriernes samfundsøkonomiske betydning. Samtidig besluttedes en tidsplan for samarbejdet, som i henhold til kommissoriet skulle føre frem til en fiskeriforvaltningsplan for Limfjorden. Grundlaget for udarbejdelsen af denne plan skulle foreligge 1. april 1995.

I forbindelse med gennemførelsen af de nævnte undersøgelser indtrådte en række forsinkelser, ligesom også drøftelserne parterne imellem om processen frem mod udarbejdelsen af forvaltningsplanen tog en del tid. I september 1997 var samarbejdsparterne imidlertid i stand til at udsende et debatoplæg "Limfjorden til debat", som dels opsummerer den foreliggende viden om fjordens miljøtilstand, fiskebestandenes tilstand og fiskeriets aktuelle status, dels præsenterer en række vigtige spørgsmål, som forvaltningsplanen skal forholde sig til.

Debatoplægget er sendt til høring hos alle interesserede parter, herunder myndigheder, erhvervsorganisationer, interesseorganisationer (bl.a. sports- og fritidsfiskerforeninger) m.fl. med høringsfrist ultimo november 1997. I henhold til tidsplanen skal forvaltningsplanen foreligge klar til iværksættelse per 1. oktober 1998. Det er i januar 1998 aftalt, at amterne laver forslag til forvaltningsplan.

Myndighedssamarbejdet koordineres af en Styringsgruppe med 1 repræsentant for hver af de 5 parter. Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, MFLF, varetager formandsskabet. Limfjordsamterne (p.t. Nordjyllands Amt) varetager sekretariatsopgaven. Styregruppen kan nedsætte arbejdsgrupper til gennemførelse af specifikke opgaver.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri er i henhold til lov om saltvandsfiskeri forvaltningsmyndighed for vilde fiskebestande i Limfjorden. Ligeledes er fødevarerministeriet i henhold til lov om ferskvandsfiskeri forvaltningsmyndighed for

vilde fiskebestande i de åer og søer, som har tilløb til Limfjorden.

Ministeriet for Miljø og Energi (Skov- og Naturstyrelsen) er i henhold til lov om naturbeskyttelse forvaltningsmyndighed vedr. arts- og arealfredninger, naturgenopretning og udsætninger i kystzonen og på søterritoriet. Ligeledes er SNS forvaltningsmyndighed i henhold til lov om jagt og vildtforvaltning.

Amterne (og kommunerne) er i henhold til lov om miljøbeskyttelse forvaltningsmyndighed vedr. spildevandsudledning samt fiskeopdræt i dam- og havbrug. I henhold til lov om havmiljø giver amterne klappingstilladelser (bortset fra i særlige områder). I henhold til lov om planlægning skal amterne i regionplanen fastsætte retningslinier for kvaliteten og anvendelsen af vandløb, søer og kystvande. Dette indebærer tilsyn med recipientkvaliteten målt ved kemisk sammensætning samt tilstanden af flora og fauna på fjordbunden og i og på vandet.

4. Bemærkninger

Der har hos interesseorganisationer m.fl. været meget stor interesse for at afgive (koordinerede) høringssvar. Svarene udtrykker stor interesse for medforvaltning set fra brugerside.

Bilag 3.3

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Ferie- og fritidscenter ved Egense skanse, Sejlflod Kommune

1. Caseindhold

Planlægning af ferie- og fritidsfaciliteter i tilknytning til Egense lystbådehavn omfattende badestrand med publikumsfaciliteter samt hyttebebyggelse.

2. Sagsforløb

Efter forudgående drøftelse af ideoplæg med Nordjyllands Amt offentliggjorde Sejlflod Kommune i oktober 1996 et lokalplanforslag samt kommuneplantillæg for et område ved Egense skanse. Forslaget omfatter: 1) etablering af 17.000m² kunstig badestrand ved opfyld i EF-fuglebeskyttelsesområde syd for eksisterende lystbådehavn, 2)

hyttebebyggelse (hyttehotel) på ø i udvidet havnebassin, 3) parkeringsplads med toiletfaciliteter samt 4) vartegnprojekt i form af kæmpesolur med 100m² udstillingsbygning. Opfyld på søterritoriet til badestrand sker med sand udgravet fra havnebassin.

Under offentlighedsfasen mødte lokalplanforslaget stor opbakning i lokalsamfundet og fra interesseorganisationer, herunder Danmarks Naturfredningsforening.

Nordjyllands Amt gjorde indsigelse mod lokalplanen, idet hyttehotel er i strid med regionplanens krav om hotellokalisering i tilknytning til byer. Endvidere mangler lokalplanen visualisering af solursprojektet og redegørelse for støjforhold. Amtet udtrykker samtidig villighed til at lave regionplantillæg, som muliggør etableringen af hyttehotel.

Skov- og Naturstyrelsen gjorde indsigelse mod hyttehotel og solursprojekt søværts strandbeskyttelseslinien, strandetablering ved opfyld på søterritoriet, udformning af badestrand og P-plads samt manglende redegørelse for konsekvenser for fuglebeskyttelsesområde. SNS udtrykker samtidig meget stor velvilje over for en drøftelse af projektmulighederne i området.

Efter møde i februar 1997 mellem kommunen, NJA og SNS meddeler SNS, at man på nærmere specificerede vilkår og/eller efter nærmere drøftelse vil kunne acceptere en hyttehotelbebyggelse (på et areal bag strandbeskyttelseslinien), et solursprojekt (uden udstillingsbygning), en badestrand etableret ved opfyld samt en P-plads med publikumsfaciliteter. NJA foreslår, at hotelproblematikken tages op i den nye regionplan, og at lokalplanen i første omgang begrænses til badestrandsanlægget. Kommunen finder imidlertid vilkårene uhensigtsmæssige og inviterer miljøministeren til at besigtige området. Ministeren beder Landsplanafdelingen se på sagen. Dette foranlediger et nyt møde i august 1997 mellem kommunen, NJA, SNS og Landsplanafd. på lokaliteten. Efter mødet justerer SNS visse af de tidligere fremførte acceptvilkår.

2. Sagsforløb (fortsat)

Efter mødet har kommunen udarbejdet et feriekoncept for området, hvor hytteleje ved badestrand integreres med bådleje (sejl/motor), fiskelicens, cykelleje m.m., således at oplevelsesmulighederne i overgangszonen mellem land og vand kombineres. Konceptets forretningsmæssige bæredygtighed vurderes p.t. af professionelle turoperatører. Kommunen håber i 1998 at kunne udarbejde en revideret (ramme)lokalplan for området, som ikke vil møde indsigelser.

En konsekvensvurdering udarbejdet i juni 1997 vedrørende fuglebeskyttelsesområdet konkluderer, at fugleinteresserne ikke påvirkes negativt, og at strømningsforhold i omgivende lavvandede områder kun påvirkes i ubetydeligt omfang.

NJA nævner i Regionplan 1997 som indledning til retningslinier vedr. særlige ferie- og fritidsområder: "Mulighederne for at etablere et ferie- og fritidsområde ved Egense skanse

drøftes fortsat mellem kommunen, amtet og statslige myndigheder. Amtsrådet ser positivt på tankerne og er indstillet på at igangsætte tilvejebringelsen af det nødvendige regionplantillæg, når det bliver aktuelt."

SNS har ligeledes tilkendegivet interesse for fortsat medvirken ved udarbejdelse af en lokalplan/regionplantillæg, som muliggør, at intentionerne i projektet kan blive realiseret.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Skov- og Naturstyrelsen i henhold til lov om planlægning og lov om sommerhuse og camping m.m.

Landsplanafdelingen i henhold til lov om planlægning som national planmyndighed.

Nordjyllands Amt i henhold til lov om planlægning som regionplanmyndighed.

Sejlfjord Kommune i henhold til lov om planlægning som lokal planmyndighed.

Bilag 3.4

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Hjarbæk fjord og Virksunddæmningen

1. Caseindhold

Udformning af vejanlæg på en sådan måde, at Hjarbæk Fjord ændrer status fra åben saltvandsfjord (del af Limfjorden) til reguleret ferskvandssø og senere ureguleret brakvandssø. Herved indvindes betydelige engarealer til landbrugsformål, men samtidig ændres fiskerimulighederne, og der opstår miljøgener, som forringer områdets rekreative attraktion.

2. Sagsforløb

Skive og Hobro Kommuner og Viborg Amtsråd rettede i 1941 henvendelse til regeringen om en bro over Virksund, som ville reducere afstanden mellem Hobro og Skive med ca. 15 km. På gr. af krig stilledes projektet i bero, men i begyndelsen af 1950'erne aktualiseredes det igen, ikke mindst fordi landmænd ved Hjarbæk Fjord så en mulighed for, at vandstanden i fjorden kunne reguleres og store engarealer (ca. 1000 ha) sikres mod saltvandsoversvømmelse, hvis man anlagde en dæmning i stedet for en bro. Denne

løsning var attraktiv for det daværende Viborg Amt, idet medfinansiering via landvindingsloven fra 1953 ville billiggøre vejprojektet.

Planerne medførte kraftige protester fra en del af befolkningen omkring fjorden vedr. forringelse af områdets æstetiske kvaliteter, forringede levevilkår for fiskeyngel, tab af fiskerimuligheder og forringede forhold for skibsfarten.

I 1954 udarbejdedes et skitseprojekt til en dæmning og i 1957 gav Statens Landvindingsudvalg tilsagn om anlægstilskud. Fiskeriministeriet modsatte sig på fiskerierhvervets vegne dæmningsprojektet, som ville gøre Hjarbæk fjord til en ferskvandssø. Viborg amtsråd anmodede derfor landbrugsministeriet, fiskeriministeriet, ministeriet for offentlige arbejder og Statens landvindingsudvalg om at træffe afgørelsen om dæmning eller bro. I 1960 meddelte landbrugsministeriet, at regeringen foretrak dæmningsløsningen af landøkonomiske grunde. Virksunddæmningen blev herefter bygget i perioden 1963-66.

Efter anlægsarbejdets påbegyndelse anmodede fiskeriministeriet om, at mindst en af afvandingsssluserne måtte blive holdt åben. Dette gav anledning til en disput om, hvorvidt sluseregulativet kun skulle tjene landøkonomiske formål. Dette ønskede Viborg Amtsråd ikke af både besejlingsmæssige og æstetiske årsager (undgåelse af ekstrem lavvande). En nedsat arbejdsgruppe, hvori de forskellige sektorinteresser (landbrug, fiskeri) var repræsenteret kunne ikke nå til enighed, og amtsrådet vedtog derfor et foreløbigt regulativ, som har været anvendt frem til 1991.

En af Hjarbæk Fiskeriforening anlagt erstatningssag mod Viborg Amtsråd blev forligt i 1975 uden erstatning (idet fiskernes tab ikke kunne dokumenteres).

2. Sagsforløb (fortsat)

Igennem 1970'erne udviklede miljøforholdene i Hjarbæk Fjord sig ugunstigt i forhold til fiskeriinteresserne og de rekreative interesser. Limfjordsundersøgelsen 1973-75 viste, at fjorden var et af de områder i Limfjorden, som var hårdest ramt af for rigelig tilførsel af næringssalte (eutrofiering). Den dårlige vandkvalitet gav sig bl.a. udtryk i insektplage (dansemyg) og dårlige levevilkår for ferskvandsfisk. I årene 1978-80 var der en heftig lokal debat om nødvendigheden af at ændre fjordens miljøtilstand til fordel for dens rekreative værdi og de fiskerimæssige interesser. Debatten kulminerede med aflevering af 10.000 protestunderskrifter til Viborg Amtsråd. Miljøproblemerne og protesterne foranledigede i 1981 Viborg Amtsråd til at invitere Landbrugsministeriet, Fiskeriministeriet, Miljøministeriet, Ministeriet for Offentlige Arbejder, Århus Amtsråd, Nordjyllands amtsråd, Viborg byråd, Skive byråd, Møldrup kommunalbestyrelse, diverse landøkonomiske foreninger, Virksund og omegns fiskeriforening, samt rekreative og lokale interesser til et samarbejde om fastlæggelse af:

1) Målsætning og vandkvalitetskrav til Hjarbæk fjord (ferskvands- contra saltvandstilstand).

- 2) Det retlige grundlag for dæmningens etablering og sluseregulativets udformning.
- 3) Myndighedsbehandlingen, som skal finde sted for at en given målsætning kan gennemføres.

Der nedsattes en styringsgruppe for samarbejdet med deltagelse af de ovenfor nævnte myndigheder og organisationer samt 3 projektgrupper vedrørende: (a) undersøgelser og modelberegninger, (b) fiskeriøkologiske og fiskerimæssige forhold, og (c) jura og økonomi. I dette regi gennemførtes i 1981-82 et omfattende undersøgelses- og udredningsarbejde, som mandede ud i 3 forslag:

- 1) Ferskvandstilstanden bevares.
- 2) Slusedriften ændres således, at der opnås brakvandstilstand.
- 3) Sluseåbningen øges, så der opnås samme saltholdighed som før dæmningens etablering.

Efter offentlige møder og høring af interessenterne besluttede Viborg Amtsråd i maj 1983 at fastholde ferskvandstilstanden. Det besluttes at udsætte ål og helt i fjorden, sidstnævnte som led i bekæmpelse af myggeplagen (sammen med en slusetætning).

Et forslag til folketingsbeslutning om genetablering af den tidligere saltvandstilstand bortfaldt i 1984 som følge af stemmelighed.

I 1983/84 udarbejdedes en recipientkvalitetsplan for Hjarbæk Fjord, som fik tilslutning fra Århus, Nordjyllands og Viborg amter. (Miljøministeriet tilslutter sig "i princippet", men afventer regionplantillægget). I marts 1985 vedtages regionplantillægget med Hjarbæk fjord som en ferskvandssø med basismålsætning.

2. Sagsforløb (fortsat)

I maj 85 afleverede "Hjarbæk Fjord Komiteen" 1000 underskrifter med ønske om saltvandsstatus. I januar 1986 beslutter Viborg Amtsråd, at der skal laves undersøgelser af den igangværende udvikling i fjorden bl.a. med sigte på en evt. senere ændring til saltvandstilstand.

I 1987 besluttede Viborg Amtsråd, at målsætningen skal være en genetablering af fjordens saltvandsstatus. Drøftelser med staten om et økonomisk medengagement til en større dæmningsændring forbliver resultatløs. I april 1991 bliver sluseportene åbnet, og miljøovervågningen intensiveret. Landbrugserhvervet kræver erstatning både for tab af areal og tab af afgrøde. Erstatningssagen kører p.t. (1997) i Landsretten. Viborg Amt har foreløbig udbetalt 8 mio. kr. i arealerstatning.

Status ultimo 1997: Den senest ønskede miljøtilstand er ikke etableret, men myggeplagen er væk. Vegetationen er ikke genskabt, idet bunden er død i størsteparten af fjorden på gr.

af manglende ilttilførsel, og der er stor algeproduktion i overfladen. Fuglelivet i området er reduceret. Der er foreløbig ikke afsat midler i Viborg Amts budget til at ombygge slusen og etablere fuld saltvandsstatus.

I Regionplan 1997-2009 for Viborg Amt er Hjarbæk fjord omfattet af den skærpede kvalitetsmålsætning for søer og kystvande.

Vandmiljøplan 2 kan muligvis bidrage til at skabe den langsigtede løsning.

3. Involverede myndigheder/lovgrundlag

Landbrugsministeriet i henhold til landbrugslovgivningen og landvindingsloven vedr. landbrugsinteressen.

Fiskeriministeriet i henhold til saltvandsfiskeriloven og ferskvandsfiskeriloven vedr. erhvervs- og sportsfiskeriinteressen.

Ministeriet for offentlige arbejder i henhold til landvindingsloven.

Miljø- og Energiministeriet i henhold til planloven.

Viborg Amt i henhold til planloven og som miljømyndighed og vejmyndighed.

Øvrige Limfjordsamter som miljømyndigheder i Limfjordsområdet.

Bilag 3.5

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Skive trafikhavn (Lokalplan nr. 101. Kommuneplantillæg 8)

1. Caseindhold

Modernisering af havnen i 1993/94 for i alt 31 mio. kr. Sagen omfatter 5 delprojekter: opfyldning af nordhavnsbassin til fremskaffelse af 30.000 m² nyt erhvervs-/havneareal, etablering af ny 220 m udvendig kaj (med bolværk 5 m længere ude i fjorden), kystsikring ved ny kaj, uddybning til 4,5 m ved ny kaj samt oprensning af sejlrende og

sydhavnsbassin.

Miljøbelastet oprenset materiale fra sejlrende og havnebassin anvendes til opfyld i nordhavnsbassin. Ubelastet materiale fra uddybning klappes på søterritoriet (ved Glyngøre).

2. Sagsforløb

I april 1990 fremsender havneudvalget forslag til Skive byråd om udvidelse/ombygning af Skive Nordhavn. I en fornyet henvendelse i juni 1991 er forslaget yderligere konkretiseret og begrundet i stigende godsmængder 1986-90 og en forventning om en 4-dobling over 10 år baseret på brugerskøn (se bemærkning under pkt. 4).

I juli 1991 ansøger Skive Kommune Indenrigsministeriet om forhåndstilsagn om dispensation til optagelse af lån med kommunegaranti til havnebyggeri.

I oktober 1991 rejser Skive Kommune sagen over for Trafikministeriet i et uformelt møde, som følges op med fremsendelse af projektbeskrivelse.

I marts 1992 indstiller Havneudvalget til byrådet, at projektet realiseres. Vedtaget i maj 1992.

I oktober 1992 vedtages lokalplanforslag for havnen af Skive byråd. (Offentlighedsfase udløber 4/1-93). Lokalplanforslag tilsendt Viborg Amt.

I november 92 fremsendes formel ansøgning om ombygningstilladelse fra Skive Kommune til Trafikministeriet med lokalplanforslag. Samtidig fremsendelse af ansøgning til Viborg Amt om brug af oprensingsmateriale til opfyld i nordhavnsbassin samt klapping på søterritoriet. Tilladelse fra Trafikministeriet til opfyldning af Nordhavnsbassin umiddelbart givet. Efterfølgende gives tilladelse til realisering af øvrige delprojekter. Indsigelse fra Viborg Amt vedr. anvendelse af forurenede grunde i lokalplanområdet og vedr. beskyttelseslinien ved Krabesholm voldgrave samt fra Planstyrelsen vedr. bygningshøjder på havnearealet taget til følge.

I marts 1993 godkendes lokalplanen af Skive byråd og moderniseringsarbejdet igangsættes. I 1994 afsluttes ombygningen af Skive Trafikhavn.

2. Sagsforløb (fortsat)

Skive kommune: Kommuneplan 1996-2008 nævner, at der arbejdes på at styrke havnens position som transportcenter for det midtjyske område.

I Regionplan 1997-2006 for Viborg Amt anføres, at kapaciteten i Limfjordshavnene bør

udnyttes bedre, og at besejlingsforholdene i fjorden bør forbedres.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Trafikministeriet har givet tilladelse til ombygning og til lånoptagelse i henhold til lov om trafikhavne.

Kystinspektoratet (Trafikmin.) har godkendt ombygningens kystbeskyttelseskomponent i henhold til lov om kystbeskyttelse.

Indenrigsministeriet har givet tilladelse til lånoptagelse med kommunegaranti til havneombygningsformål (dispensation fra Indenrigsministeriets lånebekendtgørelse nr. 496).

Miljøministeriet (Planstyrelsen) har gjort indsigelser mod lokalplanforslaget i henhold til lov om planlægning.

Farvandsdirektoratet har i henhold til lov om skibsfartens betryggelse godkendt de ændrede besejlingsforhold.

Viborg Amt har som miljømyndighed i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet givet tilladelse til deponering af oprenset materiale som opfyld og til klappning af udgravet materiale.

Skive Kommune har som lokal planmyndighed udarbejdet og vedtaget lokalplan og kommuneplantillæg i henhold til lov om planlægning og har som ejer af havnen stillet lånegaranti.

4. Bemærkninger

Opfyld af nordhavnsbassin sker inden for havnens dækkende værker og kræver ingen teknisk godkendelse fra Trafikmin. (Trafikhavneloven §3).

De anførte brugerskøn vedr. godsmængder har vist sig urealistiske, idet bl.a. en af de store havnebrugere er ophørt med at anvende havnen.

KYSTZONEFORVALTNINGSPRAKSIS I DANMARK

Case: Udstillings-, forlystelses- og feriecenter ved Bouet, Aalborg Kommune.
(Lokalplan 12-027, Regionplantillæg nr. 16 (med VVM-redegørelse))

1. Caseindhold

Planlægning for et 35 ha aktivitets- og udstillingsprojekt, SCAN FLORA, efter hollandsk forbillede, med forskelligartede land/vand fritidsaktiviteter og forlystelser for børn og voksne. Planlagt arealtilvejebringelse bl.a. ved inddæmning/opfyldning af 20 ha vandareal i Limfjorden. Projektet blev ikke realiseret. Efterfølgende etablering af vandscooterbane på vandarealet.

2. Sagsforløb

Aalborg Byråd vedtog i oktober 1989 et lokalplanforslag for et byzoneareal mellem motorvejen og Limfjorden ved Bouet, som ønskes anvendt til SCAN FLORA projektet.

I høringsfasen indkom indsigelser fra:

1. Trafikministeriet (5/1-90) om, at anlæg af saltvandsholdige kanaler og søer kræver ministeriets godkendelse, samt at opfyldningens afstrømningsmæssige og kysthydrauliske konsekvenser skal undersøges. Indsigelsen tages til følge.
2. Skov- og Naturstyrelsen, SNS, (21/12-89) om at man forbeholder sig sin stillingtagen, indtil VVM tillæg foreligger. Dette foreligger i juni 90, og SNS gør herefter indsigelser mod a) opfyldningens omfang og konsekvenser, b) NJA's påtænkte dispensation fra strandbeskyttelseslinien og c) begrænsning af offentlighedens frie færdsel. Ved miljøministerens godkendelse af lokalplanforslaget i maj 91 accepteres a, mens SNS får medhold i b og c.
3. Nordjyllands Amt, NJA, (23/11 og 22/12 89) om manglende VVM regionplantillæg samt vurdering i forhold til naturfredningslovens bestemmelser om strandbyggelinie samt offentlighedens frie færdsel langs kysten. Det efterfølgende udarbejdede regionplantillæg (godkendt af miljøministeren 6/5-91) stiller en række krav til kommune- og lokalplanlægningen vedr. opfyldningens omfang, indhold og karakter, bygningshøjder, støjbelastning, belysning, evt. klapping, strandbyggelinie og offentlig færdsel. Alle krav efterfølgende indbygget i kommuneplantillæg og lokalplan.
4. Vejdir. (19/12-89) om nødvendig dispensation for anlæg af

parkeringspladser og stianlæg inden for motorvejens byggelinier.
Indsigelsen taget til følge.

Aalborg Havnevæsen (30/11-89) om indfatninger mod fjorden, så materiale ikke trænger ud i sejlrenden, og der ikke ophobes is om vinteren.
Endvidere om at fritidssejlads skal være uden gene for skibsfarten.
Indsigelserne taget til følge.

2. Sagsforløb (fortsat)

6. Danmark Naturfredningsforening, DN, om opfyldningen i Limfjorden.
DN truer med at anke sagen. Mange af de rejste spørgsmål er belyst ved Dansk Hydraulisk Instituts strømningsunder-søgelse m.m. Indsigelsen delvis taget til følge.

7. Dansk Ornitologisk Foren. om at opfyldningen er i et fourageområde for vandfugle og opvækstområde for fiskeyngel. Indsigelsen blev ikke taget til følge.

8. Private lodsejere og fiskere om støj, projektplacering i industriområde, tab af fiskerettigheder. Indsigelserne blev ikke taget til følge.

Lokalplanen blev vedtaget af Aalborg Byråd den 10/6-91. Projekt SCAN FLORA er aldrig realiseret, idet investor sprang fra.

Regionplantillæg med VVM-vurdering godkendt i Nordjyllands Amtsråd og Miljøministeriet.

Arealreservationen ophævet i regionplan for Nordjylland 1997-2006, idet NJA ønsker muligheden for opfyldning i Limfjorden fjernet.

NJA har siden 1992 søgt efter et egnet område til vandscootersejlads. SNS reviderede bekendtgørelse (1995) forbyder scootersejlads o. lign. uden for særlige mellem amterne, Søfarts-styrelsen og Fiskeriinspektionen aftalte områder. I 1996 udpegede NJA "opfyldningsområdet" ved Bouet som egnet område. Dette godkendtes af de nævnte myndigheder samt Farvandsvæsenet, Aalborg Havn, Politiet m.fl. En forsøgsordning i 1996 blev videreført i 1997 på et vandareal med færre støjgener 350 m længere mod sydvest.

Klager til SNS fra private personer vedrørende støj og tabte fiskerimuligheder afvist. SNS har i klageafgørelsen noteret sig ulemperne for fiskere, men finder ved interesseafvejning ikke at kunne tage klagerne til følge i forsøgsperioden.

Fra juni 1997 har området ikke kunnet anvendes i fuld udstrækning til vandscootersejlads, idet der er placeret fiskeredskaber (pæleruser) i området. Der er ingen lovhjemmel til at forbyde denne placering, hvilket har foranlediget NJA til at anmode SNS om

tilvejebringelse af et juridisk grundlag for problemets løsning.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Trafikministeriet i henhold til lov om havne vedr. opfyldning på søterritoriet samt saltvandsbaserede kanalanlæg.

Skov- og Naturstyrelsen i henhold til planloven og lov om naturfredning (vedr. offentlighedens frie færdsel langs kysten og strandbeskyttelseslinien).

Vejdirektoratet i henhold til lov om offentlige veje vedr. anlæg inden for motorvejens byggelinier.

Nordjyllands Amt i henhold til planloven, som planmyndighed og miljømyndighed (VVM-vurdering).

Aalborg Havnevæsen om hensyn til skibstrafikken og krav vedr. indfatninger mod fjorden.

Aalborg Kommune som lokal planmyndighed i henhold til lov om planlægning.

4. Bemærkninger

VVM-vurderingen den første i Nordjyllands Amt.

Bilag 3.7

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Anlæg ved Aalborg Østhavn til produktion af elementer til Øresundsforbindelsen (Regionplantillæg nr. 28)

1. Caseindhold

Planlægning af dok- og kajanlæg ved Aalborg Østhavn til produktion af sænketunnelementer, bropiller og brooverbygningsdele til brug ved bygning af den faste forbindelse over Øresund.

Anlægget kræver uddybning til 9,5 m vanddybde ud til sejlrenden i Limfjorden samt uddybning ved udrustningskaj. Endvidere udgravning af gytje ved spunsvægge og indpumpning af sand. I alt ca. 1,4 mio. m³ gytje til indpumpning på Vester Hassing enge og ved Rærup og 1,2 mio. m³ sand tilført udefra. Ca. 600.000 m³ opgravet blandet lerfyld fra tørdokke skal klappes ved Hals Barre.

2. Sagsforløb

I foråret 1994 rettede Øresundskonsortiet henvendelse til en række amter og kommuner i Danmark og Sverige om tilvejebringelse af egnede arealer til fremstilling af bro- og tunnelelementer. I Nordjylland udpegedes et areal ved Aalborg Østhavn som egnet, idet kravet til arealstørrelse (ca. 60 ha) og vanddybde (7-10 m) kunne opfyldes der. I arealet indgår ca. 25 ha opfyld på søterritoriet.

Da der er tale om et anlæg på søterritoriet, bestemte Trafikministeriet, at der skulle laves VVM-vurdering. Denne er indeholdt i Regionplantillæg nr. 28.

Planproceduren iværksattes af Aalborg Kommune i juni 1994. Forslag til regionplantillæg var færdigudarbejdet ultimo 1994 og offentlighedsfasen afsluttet medio februar 1995.

Placeringen af anlægget er i overensstemmelse med regionplanen vedrørende havneudbygning. En del af arealerne er omfattet af kommuneplanen og er delvis lokalplanlagt. Den øvrige del af arealerne er landbrugsjord. Opfyldningerne på søterritoriet er i overensstemmelse med regionplanretningslinie 3.6.7, idet anlægget har karakter af erhvervshavneanlæg. NJ Amtsråd har vurderet, at jordbrugsinteresserne skal vige for udviklingen af havnefaciliteterne i Østhavnen og de mange arbejdspladser, som Øresundsprojektet vil kunne give i en afgrænset periode. Kun arealer, som er nødvendige for anlægget, skal overføres til byzone. Arealerne kan efterfølgende kun anvendes til aktiviteter, som har et funktionelt behov for havnelokalisering (havnerelateret virksomhed).

Miljøministeriet nedlagde veto mod forslag til regionplantillæg begrundet i 1) afvejning af landbrugsmæssige interesser over for havneinteresser samt 2) forholdet til kystzonebestemmelserne (minimering af arealbehov og efterfølgende arealanvendelse til havneformål). Indsigelserne tages til følge i regionplantillægget.

2. Sagsforløb (fortsat)

Ultimo april 1996 bliver det klart, at det planlagte anlæg i Aalborg ikke vil blive benyttet, idet det vindende entreprenørkonsortium ønsker at gøre brug af anlæg i Københavns Nordhavn og i Landskrona.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Trafikministeriet i henhold til lov om havne vedr. havnebyggeri og opfyld på søterritoriet.

Miljøministeriet i henhold til lov om planlægning vedr. planlægning i kystnærhedszonen samt udvidelse af byzonen.

Landbrugsministeriet (via Miljøministeriet) i henhold til lov om landbrug, vedr. inddragelse af landbrugsjord.

Nordjyllands Amt i henhold til lov om planlægning som regionplanmyndighed og miljømyndighed vedr. udarbejdelse af regionplantillæg med VVM-vurdering.

Aalborg Kommune i henhold til lov om planlægning som lokal planmyndighed.

4. Bemærkninger

VVM-vurdering af et antal mulige anlægsplaceringer som ensidigt besluttes af entreprenøren forekommer ikke at være i overensstemmelse med VVM-institutionens hensigt.

Bilag 3.8

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Udvidelse af erhvervsarealet ved Hanstholm Havn (Lokalplan 1.28. Kommuneplan-tillæg nr. 9)

1. Caseindhold

Udvidelse af erhvervsarealet ved Hanstholm ved inddragelse af 9 ha stort klitareal ved Roshage øst for Hanstholm havn. Hovedparten af området ligger ved foden af den gamle kystskrænt, mens en mindre del ligger på skræntarealet. Arealet har siden 1969 været byzone, men har ikke tidligere været benyttet til havneformål.

2. Sagsforløb

Hanstholm Kommune udarbejdede i foråret 1995 i samarbejde med Hanstholm Havn (Statshavneadministrationen) et forslag til lokalplan for området, som er beliggende øst for Hanstholm havn mellem denne og fiskemøllefabrikken. Området er betegnet H5 på kortskitsen.

Hanstholm Kommune fremsendte i maj 1995 lokalplanforslaget til Miljø- og Energiministeriet (Skov- og Naturstyrelsen og Landsplanafdelingen), Viborg Amt og Danmarks Naturfredningsforening.

Skov- og Naturstyrelsen gjorde indsigelser mod lokalplanen i henhold til lov om planlægning. Indsigelserne går på: a) bebyggelse af skræntarealer uønsket på gr. af disses kulturhistoriske og landskabelige værdi (især befæstningsanlægget fra 2. verdenskrigs "Atlantvold"), b) bebyggelsehøjden er for stor og c) bebyggelsesprocenten er for stor. SNS henviser i øvrigt til planlovens par. 11, hvorefter kommunen skal vurdere bebyggelsesforhold, herunder bygningshøjder, med henblik på indpasning i den kystlandskabelige helhed.

Viborg Amt gjorde indsigelse i henhold til planlovens bestemmelser om planlægning i kystzonen samt regionplanens retningslinier (nr. 26 og 34) om etablering af bebyggelse og tekniske anlæg i det kystnære område og i umiddelbar tilknytning til særlige beskyttelsesinteresser. Indsigelsen vedrørte specielt bebyggelsens placering og udformning. Amtet ønsker præciseret i lokalplanen, at kun virksomhed, som er klart havneorienteret, har den nødvendige funktionelle begrundelse for placering i området. Endvidere indsigelse efter retn. lin. 18 vedr. evt. støj og lugtgener. Amtet efterlyser i øvrigt større detailleringsniveau og præcision i forslaget, som er det første, der er modtaget, efter at kystplanlægningsbestemmelserne i 1994 blev indføjet i planloven.

Indsigelserne havde opsættende virkning.

2. Sagsforløb (fortsat)

I november 1995 afholdtes teknikermøde med deltagelse fra Hanstholm Kommune, Skov- og Naturstyrelsen og Landsplanafdelingen. Kommunen anmodedes om at præcisere lokalplanens anvendelsesbestemmelser, visualisere anvendelsen og fastsætte differentierede bygningshøjder. Endvidere anmodedes kommunen om at vurdere påvirkningen af de kystnære dele af byzonen i kommuneplantillægget

I oktober 1996 afholdtes et nyt teknikermøde med deltagelse også fra Hanstholm Havn. Mødets tema var visualisering af arealanvendelsen og vurdering af mangler i forslag til kommuneplantillæg. Landsplanafdelingen er ikke i tvivl om, at eftersom området er beliggende i den kystnære del af byzonen, bør (skal) kommuneplantillægget indeholde en visualisering og vurdering af bebyggelsesforholdene. Mangel herpå kan påklages til Naturklagenævnet og medføre ugyldighed af lokalplanen. På mødet opnåedes enighed om, at planforslagene ændres på de ønskede punkter. Hanstholm Kommune besluttede at

løbe risikoen for klage over manglende offentliggørelse af visualisering/vurdering.

Lokalplanen rettedes efterfølgende, og i december 1996 accepterer Skov- og Naturstyrelsen den tilrettede plan. Viborg Amt fastholder indsigelsen vedrørende den manglende præcisering af anvendelsesbestemmelsen samt vedrørende bebyggelsens form. Indsigelserne accepteres af Hanstholm Kommune, idet den endelige lokalplan ændres i overensstemmelse hermed.

I oktober 1997 accepterer Viborg Amt den reviderede lokalplan.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Hanstholm Kommune som lokal- og kommuneplanmyndighed i henhold til planloven.

Viborg Amt som regionplanmyndighed i henhold til planloven.

Skov- og Naturstyrelsen som høringsmyndighed i henhold til planloven.

Trafikministeriet (Statshavneadministrationen, Hanstholm Havn) som arealejer og i øvrigt i henhold til lov om trafikhavne.

4. Bemærkninger

Skov- og Naturstyrelsens indsigelse mod lokalplanen begrundes primært i ønsket om at friholde skræntarealerne fra bebyggelse, og ikke mindst friholdelse af den store ildlederbunker på arealet for det tilfælde, at det skulle blive besluttet at lave et dokumentationscenter i Hanstholm vedr. Atlantvolden, samt at åbenholde det frie udsyn til havet fra det planlagte dokumentationscenter gennem reducerede bygningshøjder på erhvervsarealet. Planer om et dokumentationscenter var under overvejelse i 1995/96.

Bilag 3.9

KYSTZONEFORVALTNINGS PRAKSIS I DANMARK

Case: Deponering af klapmateriale fra Hirtshals Havn

1. Caseindhold

Sagen vedrører midlertidig opmagasinering af sandmateriale (klapmateriale), der til opgraves ved indsejlingen til Hirtshals Havn, til brug bl. a. som bundsikringsmateriale ved motorvejsbyggeri i Vendsyssel. Endvidere vedrører sagen anlæg af en tørreplads for havneslam.

2. Sagsforløb

I februar 1991 ansøger Statshavneadministrationen i Frederikshavn, SHAF, Nordjyllands Amt, NJA, om tilladelse til at lave et tørredepot for forurenede havneslam på Hirtshals Havn. Tørredepotet skal være beliggende på et areal, som ejes af hhv. Hirtshals Havn, Hirtshals Kommune og Skov- og Naturstyrelsen, SNS (Nordjyllands Statsskovdistrikt). Amtets svar er principielt positivt, men forudsætter, at SNS vil stille areal til rådighed, og Hirtshals Kommune vil lave lokalplan/ zonelovstilladelse.

I september 1992 ansøger SHAF SNS om erhvervelse af det nødvendige statsskovareal (37.000m²). SNS's svar udebliver.

I juni 1993 har NJA et møde med SHAF om brug af klapmateriale til bl.a. motorvejsbyggeri i Hirtshalsområdet. Udgangspunkt er det af SNS siden 1989 fremførte ønske om genanvendelse af klapmaterialer samt Miljøstyrelsens 3. udkast til klapvejledning. SHAF nævner muligheden for et klapmaterialedepot ved det planlagte slamspulefelt på Hirtshals Havn, som allerede er miljøgodkendt. SHAF rykker i juli 93 SNS for svar på 1992-henvendelsen og meddeler, at man til evt. sanddepot har brug for mere areal ved Hirtshals havn end det oprindeligt ønskede.

I november 93 afholdes møde om klapmaterialers anvendelse som bundsikring til motorvejs-byggeriet i Vendsyssel med deltagelse af Kystinspektoret, SNS, SHAF, NJA, Hirtshals Kommune, HK og Vejdirektoratet (Motorvejskontoret). På mødet omtaler Vejdirektoratet behovet for bundfyld til motorvejsbyggeriet Hjørring Syd-Bjergby. Klapmaterialet fra Hirtshals er anvendeligt til formålet. Udbudsmaterialet, som skal være klar i januar 94, vil åbne mulighed for, at tilbud (evt. med en merpris) kan indbefatte anvendelse af klapmateriale. Dette skaber et presserende behov for, at der bliver fundet et egnet areal til afvanding og oplag af klapmateriale i Hirtshals. SHAF meddeler på mødet, at man ekstraordinært skal have 300.000 m³ fjernet i forbindelse med moleflytning i Hirtshals i 1994/95. I samme forbindelse vil der blive en del tungmetalbelastet havneslam, som der endnu ikke er tilvejebragt spulefelt/depotplads for. Enighed mellem parterne om, at arealproblemet er det centrale problem.

2. Sagsforløb (fortsat)

Et opfølgende møde i december 1993 bragte ingen afklaring på arealproblemet.

I februar 1994 afholdes nyt møde mellem parterne. SNS er utilbøjelig til at frigive det ønskede areal, og alternativ lokalisering i samme område drøftes. Enighed om at SHAF,

Nordjyllands Statsskovdistrikt og HK skal lave revideret forslag om placering af de to depoter i området, hvorefter SNS vil tage endelig stilling til arealfrigivelse (på lejevilkår).

I løbet af 1994 udarbejder HK lokalplanforslag (158.1) for den reviderede placering. På grund af indsigelser fra nært placerede fiskeindustrier vedr. eventuelle lugtgener ønsker HK ikke at færdigbehandle forslaget.

I juli 1995 orienterer SHAF parterne om, at Hirtshals Havn ønsker at anvende et nyindvundet areal ved østhavnen til permanent tørrefelt og sanddepot. I september 1995 ophæver SNS forstrands-fredningen det pågældende sted. HK igangsætter lokalplanlægning og Trafikministeriet ansøges om tilladelse til opfyldning på søterritoriet.

I oktober 1995 foreligger lokalplanforslag (nr. 154.2), hvortil NJA gør indsigelser, bl.a. vedr. nødvendigheden af VVM redegørelse for deponeringsanlæg. I december 1995 påklager Danmarks Naturfredningsforening, DN, den manglende VVM redegørelse til Naturklagenævnet.

Da Hirtshals Havn meddeler HK, at man ønsker at etablere et deponi for forurenede havneslam i lokalplanområdet, vedtager Hirtshals Byråd i februar 1996 kun en del af lokalplanen (område I til slambehandlingsanlæg), mens den øvrige del (område II og III, depotområderne) skal afvente regionplantillæg og VVM-redegørelse. Herefter frafalder NJA sin indsigelse, og DN frafalder sin klage.

I december 1997 afholdes på Vejdirektoratets foranledning et møde med deltagelse af SHAF, SNS, NJA og HK om anvendelse af klapmaterialer som bundsikring ved det fortsatte motorvejsbyggeri i Vendsyssel. På mødet var der enighed om, at et areal øst for Hirtshals Havn, som er fremkommet ved materialetillæg til kysten, vil være egnet til indpumpning og tørring af sand fra havneindsejlingen. Med brev af 15. december 1997 har NJA anmodet HK om at igangsætte den nødvendige lokalplanlægning for det udpegede område. NJA afklarer med Trafikministeriet om VVM-vurdering er nødvendig.

3. Involverede parter/lovgrundlag

Trafikministeriet (departementet) som myndighed vedr. opfyldning på søterritoriet i henhold til statens højhedsret på søterritoriet. Endvidere som VVM-ansvarlig i forbindelse med anlægsarbejder i havne i henhold til VVM direktivet.

Statshavneadministrationen i Frederikshavn som havnemyndighed i Hirtshals med ansvar for opretholdelse af vanddybder i havneindsejlingen og i havnebassinerne og behandling/fjernelse af uddybningsmaterialer (sand og slam).

Skov- og Naturstyrelsen som forvalter af statsskovarealer og fredningsmyndighed (forstrandsarealer) i henhold til lov om skove og lov om naturbeskyttelse. Endvidere som myndighed i henhold til lov om råstoffer.

Vejdirektoratet som bygherremyndighed vedr. motorvejsbyggeri.

Nordjyllands Amt som regional planmyndighed, miljømyndighed, råstofmyndighed og vejbygger i henhold til lov om planlægning, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om naturbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer og lov om vejbyggeri.

Hirtshals Kommune som lokal planmyndighed i henhold til lov om planlægning og lokal miljømyndighed i henhold til lov om miljøbeskyttelse.

4. Bemærkninger

I slutningen af 1980'erne meddelte SNS ansøgere om klappingstilladelse, at oprensings- og uddybningsmaterialer i videst mulige omfang skal genanvendes (som råstof, ved kystsikring m.m.).

Ca. 100.000 m³ sand fra moleflytning i Hirtshals anvendt ved motorvejsbyggeriet Hjørring syd-Bjergby.

Uddybningsmaterialer fritaget fra råstofafgift (5 kr. m³). Evt. fritagelse for vareafgift til Hirtshals Havn (6 kr. m³).

Kolofon

Titel

Integreret kystzoneforvaltning

Vurdering af praksis i
kystzoneforvaltningen

i Danmark

Delrapport 3

Udført for

Miljø- og Energiministeriet,
Landsplanafdelingen af

Vibeke Nellemann,
Forskningscentret for Skov & Landskab og

Sten Sverdrup-Jensen,
Institut for Fiskeriforvaltning & Kystsamfundsudvikling

Omslagsillustration

Helle Frederiksen

Landsplanafdelingen

Papirkvalitet

80 g. Cyclus

100 % genbrugspapir

Kopi

Miljø- og Energiministeriet

Departementet

København

Oplag

150 eksemplarer 1. oplag

Materialet er udarbejdet

til internt brug

September 1998