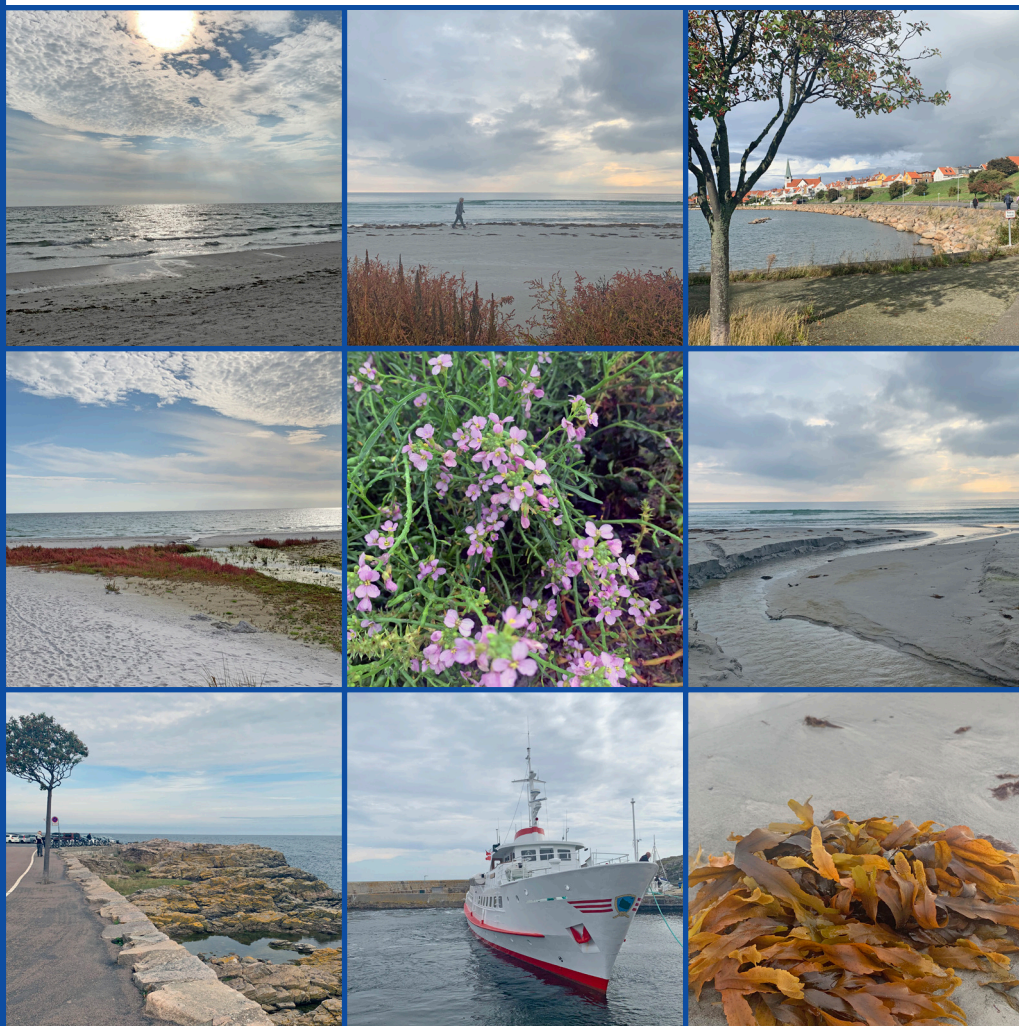


MARINE SPATIAL PLANNING INSTRUMENTS FOR SUSTAINABLE MARINE GOVERNANCE

SEAPLANSPACE

COUNTRY MANUAL – DANMARK



SEAPLANSPACE Country Manual – Danmark

December 2021

Redigeret af:	Lise Schrøder (Aalborg University) Karin Topsø Larsen (Centre for Regional and Tourism Research)
Forside og sats:	Edyta Wojciechowska-Jadczak
Foto (forside, side 3, 21, 44):	Dorota Pyć

Indholdet af denne manual er udelukkende forfatterens ansvar og kan på ingen måde tages som udtryk for synspunkter fra Den Europæiske Union, dens forvaltningsmyndighed eller fællessekretariatet for det grænseoverskridende samarbejdsprogram for Sydbaltikum 2014–2020.

Bidrag:

Denne udgivelse samt det vidensarbejde der er dens forudsætning, er blevet medfinansieret fra følgende kilder: Den Europæiske Fond for Regionaludvikling – Interreg South Baltic Program (kontrakt nr. STHB.04.01.00-22-0111/17-00) samt Aalborg Universitet og Center for regional- og turismeforskning.

MARINE SPATIAL PLANNING INSTRUMENTS FOR SUSTAINABLE MARINE GOVERNANCE

SEAPLANSPACE

COUNTRY MANUAL – DANMARK

2021

INDHOLD

1.	HAVPLANLÆGNING I DANMARK	3
1.1.	INTRODUKTION	3
1.2.	JURIDISKE OG ORGANISATORISKE RAMMER FOR DEN DANSKE HAVPLANPROCES	3
1.3.	INDHOLDET I DEN DANSKE HAVPLAN	9
1.4.	PLANLÆGNING I KYSTZONEN	18
1.5.	DEN DIGITALE JURIDISK BINDEDE DANSKE HAVPLAN	21
1.6.	OPSAMLING	22
2.	MENNESKELIGE OG ØKONOMISKE AKTIVITETER I DET SYDLIGE ØSTERSØOMRÅDE MED FOKUS PÅ DANMARK	23
2.1.	INTRODUKTION TIL MENNESKELIGE OG ØKONOMISKE AKTIVITETER I MSP	23
2.2.	ØSTERSØENS DEMOGRAFI	24
2.3.	DANSKE KYSTKOMMUNER GRÆNSEDE OP TIL ØSTERSØEN	24
2.4.	DEN BLÅ ØKONOMI I DEN SYDLIGE ØSTERSØ	42
2.5.	CENTRALE MARITIME SEKTORER I DEN SYDLIGE ØSTERSØ OG DERES SOCIOØKONOMISKE MULIGHEDER OG UDFORDRINGER	42
2.6.	DEN BLÅ ØKONOMI I DANMARK – UDFORDRINGER OG MULIGHEDER	45
3.	ØKONOMISKE SEKTORER MED MSP-INTERESSER – DANSKE EKSEMPLER	46
3.1.	INTRODUKTION	46
3.2.	RØNNE HAVN OG BORNHOLMS DELTAGELSE I HAVVINDINDUSTRIEN	46
3.3.	KYSTTURISME OG HAVPLANLÆGNING: BORNHOLM	48
3.4.	HAVPLANLÆGNING OG TURISME PÅ BORNHOLM: ET CASESTUDIE	50
3.5.	BETINGELSERNE FOR TURISME I DEN DANSKE HAVPLAN – EKSEMPLIFICERET VED BORNHOLM	54



KAPITEL 1. HAVPLANLÆGNING I DANMARK

1. HAVPLANLÆGNING I DANMARK

(LISE SCHRØDER,
KARIN TOPSØ LARSEN)

1.1. INTRODUKTION

Danmark er beliggende i den sydvestlige del af Østersøen, hvor de danske stræder og Øresund giver adgang til Kattegat og Nordsøen. Sammenholdt med et relativt lille landareal på 42.933 km², har Danmark et forholdsvis stort søterritorium på ialt 105.000 km².

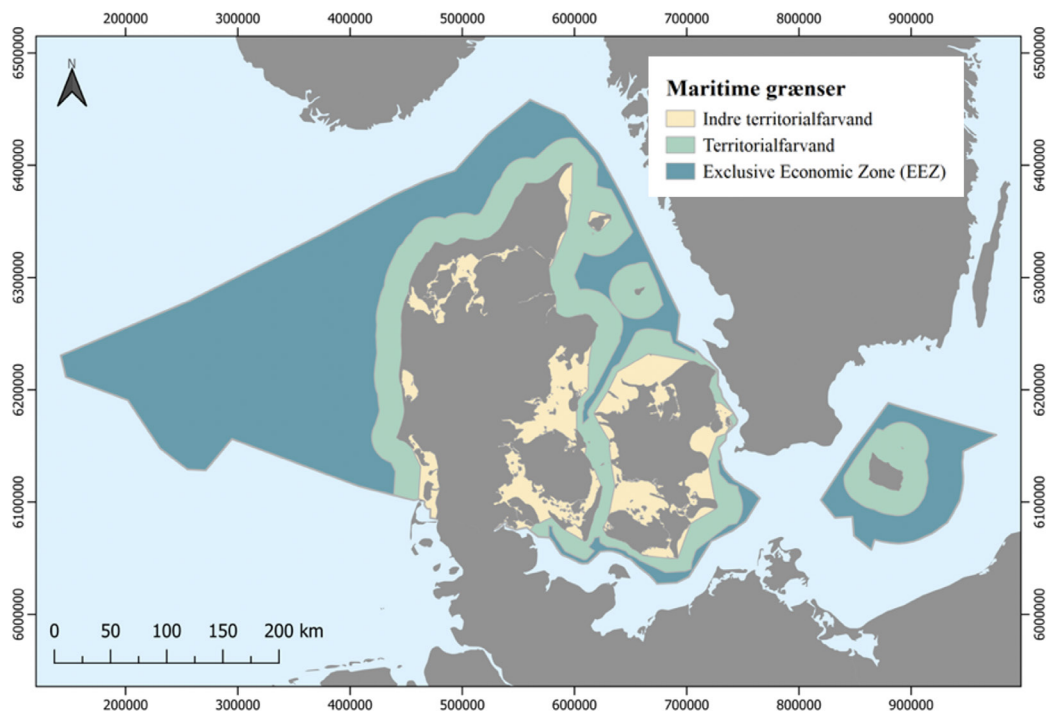
I henhold til Geodatastyrelsens seneste opmåling udgør den samlede danske kystlinie i alt 8750 km (Kystdirektoratet, 2015). 78 danske øer er beboede og fra ethvert sted i landet er der mindre end 52 km til havet. I alt består landet af mere end 400 øer samt halvøen Jylland, der forbinder Danmark med Nordtyskland, og som definerer Østersøens vestlige grænse.

Danmark har gennem historien været en søfartsnation med tæt tilknytning til havet, og fortsat udgør fiskeri og skibsfart vigtige erhvervssektorer. I kraft af et forholdsvis stort søterritorium i Nordsøen er olie- og gasudvinding blevet en vigtig sektor gennem det seneste halve århundrede. Tilsvarende har vindenergi gennem

årtier udviklet sig til at være en betydningsfuld industri og de senere år har denne sektor ekspanderet voldsomt offshore. Danmark har en lang tradition for fysisk planlægning, som også indbefatter et stærkt fokus på vurderinger af projekters virkninger på miljøet. Havplanlægning som en helhedsorienteret og integreret proces har til gengæld en bemærkelsesværdigt kort historie i landet, i og med at Danmark i foråret 2021 som et af de sidste lande i den Europæiske Union sendte sin havplan i høring. I de følgende kapitler vil det blive beskrevet, hvordan havplanlægning (ofte omtalt som MSP efter den engelske titel "Maritime Spatial Planning") implementeres i den danske kontekst. De nationale og internationale juridiske rammer for den danske havplan præsenteres sammen med nogle af de centrale termer og koncepter indenfor feltet.

1.2. JURIDISKE OG ORGANISATORISKE RAMMER FOR DEN DANSKE HAVPLANPROCES

Den danske havplan dækker det danske søterritorium (105.000 km² i alt), som indbefatter indre farvande (3500 km²), territorialfarvandet (40 000 km²) og den eksklusive økonomiske zone (61.500 km²) – se figur 1.



Figur 1: Maritime administrative grænser dækkende det danske Danish søterritorium inklusiv indre farvande, territorialfarvandet og den eksklusive økonomiske zone (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.2.1. TERMINOLOGI

Lov om maritim fysisk planlægning (LBK nr 400 af 06/04/2020) indbefatter en definition af de centrale termer og koncepter, som benyttes i havplanlægningen:

- *Havområde*: Søterritoriet og de eksklusive økonomiske zoner, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet og lov om eksklusive økonomiske zoner.
- *Havregion*: Nordsøen (herunder Kattegat) og Østersøen.
- *Havplanlægning*: En proces, hvorved de relevante myndigheder analyserer og organiserer menneskelige aktiviteter på havarealer for at nå økonomiske, økologiske og sociale mål.
- *Havplan*: Regler med tilhørende kortbilag fastsat af erhvervs- og vækstministeren, som bestemmer den fysiske og tidsmæssige fordeling af aktiviteter og anvendelse af det maritime rum i de danske havområder.

1.2.2. FORMÅL OG PRINCIPPER I HAVPLANLÆGNINGEN

Havplanlægning eller maritim fysisk planlægning er et mangefacetteret begreb, der kan karakteriseres som myndigheders organisering og planlægning af den menneskelige aktivitet på havet ud fra forskellige økonomiske, sociale, og miljømæssige interesser (jf. terminologi). Arbejde på tværs af grænser og sektorer vægtes for at sikre at menneskelig aktivitet foregår på en effektiv og bæredygtig måde (Europa-Kommissionen). De seneste årtier har den menneskelige anvendelse af havet ændret sig, og der er kommet et stort fokus på vækstpotentialet i den blå økonomi i en stadig mere omfattende udnyttelse af havets ressourcer. Aktiviteter på havet foregår ikke på afgrænsede arealer, men på tværs af nationale territorier. Der er derfor et behov for en helhedsorienteret, transnational og bæredygtig planlægning af den menneskelige aktivitet, som påvirker det marine miljø og dets økosystemer.

I 2014 offentliggjorde Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union et direktiv (2014) om maritime fysisk planlægning, som fungerer som fælles lovramme for havplanlægning i Europa. I direktivet beskrives det, at det vigtigste formål med havplanlægning er at fremme en bæredygtig udvikling på havet, og "kortlægge udnyttelsen af det maritime rum til forskellige former

for anvendelse af havene samt forvalte anvendelsen af havarealet og identificere konflikter på havarealer" (Europa-Parlamentet og Rådet, 2014).

I henhold til EU-direktivet om maritime fysisk planlægning, og som det også fremgår af redegørelsen vedrørende den danske havplan (Søfartstyrelsen, 2021-b), skal havplanlægning baseres på en gennemgående økosystembaseret tilgang, og udover dette har en række andre EU-direktiver betydning for havmiljøet – herunder havstrategidirektivet¹, vandrammedirektivet², habitatdirektivet³, fuglebeskyttelsesdirektivet⁴ samt den fælles fiskeripolitik⁵.

Hertil kommer internationale konventioner som biodiversitetskonventionen (CBD), og de underliggende natur- og miljøhensyn, FN's bæredygtigheds mål, ikke mindst nummer 14 vedrørende liv under vandet, samt diverse forpligtelser med hensyn til at sikre et godt marint miljø i henhold til Helsinki-konventionen (HELCOM⁶) og Oslo-Pariskonventionen (OSPAR⁷) konventionen.

1.2.3. Internationale organisatoriske rammer

Mange aktiviteter på havet foregår ikke på afgrænsede arealer, men udfolder sig på tværs af nationale havterritorier. Globalt sætter havretskonventionen rammerne for de enkelte lande, ligesom der er internationale regler for havarealer udenfor national råderet rammer. På regionalt plan arbejdes der på tværs af landegrænserne i de enkelte havbassiner, og her er Østersøregionen langt fremme. Centrale konventioner og samarbejdsfora vil kort blive introduceret i det følgende.

Havretskonventionen

De Forenede Nationers (FN) havretskonvention er en international konvention der indeholder retningslinjer for og forordninger omkring søfart, miljø og nationers anvendelse og administration af havene og deres ressourcer. Havretskonventionen blev vedtaget i 1982 og trådte i kraft i 1994 og "beskæftiger sig med stort set alt hvad der har med havet at gøre, herunder fiskeri, skibsfart, miljøbeskyttelse og havenes juridiske grænser" (Globalis, 2015). Selvom meget af havretskonventionen er en nedfældning af sædvaner, er der også nye aspekter som for eksempel staters pligt til, at beskytte havmiljøet og undgå forurening. I alt har 168 lande underskrevet

havretskonventionen inklusiv alle EU-lande, som blev ratificeret af Danmark i 2004 (Udenrigsministeriet, 2005).

Havarealer udenfor national råderet

Der er områder af havet hvor ingen stater har national råderet, disse er henholdsvis det åbne hav og havbunden under det åbne hav. Det åbne hav er de dele af havet der ikke er omfattet af nationale havterritorier, og der er derved frihed til blandet andet fiskeri og sejlads for alle stater, der følgelig skal samarbejde om dets beskyttelse (Udenrigsministeriet, 1969). The Area (området), er havbunden udenfor national jurisdiktion, hvilket vil sige under det åbne hav (UNEP WCMC, 2019). Området samt dets (havbundens) ressourcer er af FN blevet erklæret som 'menneskehedens fælles arv' (Dahl, 1978/1982).

EU-kommissionen

Flere EU-institutioner er involveret i maritime anliggender, hvor EU-kommissionen er den mest centrale. Indenfor det maritime område beskæftiger EU-kommissionen sig især med fiskeripolitikker og blåvækst, og arbejder ud fra fire centrale mål:

- beskyttelse af havmiljøet og samtidig opretholdelse af Europas konkurrenceevne
- gennemførelse af en ny fælles fiskeripolitik
- udnyttelse af de europæiske haves potentiale for at skabe bæredygtige job, der bevarer naturressourcerne
- fastsættelse af regler for forvaltning og styring af verdenshavene sammen med de globale partnere

(Europa-Kommissionen)

Det er GD MARE der står for at udføre EU-kommissionen maritime og fiskeripolitikker, især med hensyn til at sikre at udnyttelse af havets ressourcer foregår på en bæredygtig måde, og generelt fremme bæredygtig havplanlægning og blåøkonomi på internationalt plan (Europa-Kommissionen).

Nordisk Ministerråd

Det Nordiske Ministerråd startede formelt op i 1971 med en vision om at "Norden skal blive verdens mest bæredygtige og integrerede region" (Nordregio). Samarbejdet mellem de nordiske lande er både økonomisk, politisk og kulturelt forankret, og det Nordiske Ministerråd fungerer som det officielle samarbejdsorgan for de nordiske lande, og omfatter Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige samt Færøerne, Grønland og Åland (Langedal et al., 2020: 14).

I 2017 blev der gennem Nordisk Ministerråd etableret projektet Clean Nordic Oceans. Projektet havde fokus på at generere viden og skabe opmærksomhed på især lyst- og erhvervsfiskeris forureningskonsekvenser for verdenshavene. Mere konkret var der et fokus på metoder til genbrug og reduktion af affald i de nordiske lande. Norge var leder af projektet, hvor også Danmark og Sverige var med i ledelsesgruppen (Langedal et al., 2020: 5).

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger

³ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

⁴ Rådets direktiv nr. 79/409 af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer

⁵ Den Europæiske Unions Tidende, L 354, 28. december 2013

⁶ HELCOM: <https://helcom.fi>

⁷ OSPAR: <https://www.ospar.org>

HELCOM

HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission – Helsinki Commission) blev dannet i 1974, med en vision om, at sikre et fremtidigt sundt og bæredygtigt miljø i Østersøen. Kommissionen foretager statusrapporter og -analyser af Østersøens miljøtilstand, og støtter et bredt spektrum af økonomiske og sociale bæredygtige aktiviteter i regionen (HELCOM). HELCOM er det styrende organ i et af de største internationale konventioner i Østersøen, Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, hvis mål er, at reducere forurening og beskytte miljøet i Østersøen (HELCOM).

VASAB

VASAB (Vision and Strategies around the Baltic Sea) blev dannet i 1992. VASAB er et mellemstatsligt multilateralt samarbejde med fokus på fysisk planlægning og udvikling, og som udgøres af regionale og nationale embedsfolk og ministre fra 10 lande i Østersøregionen (VASAB). I 2009 indførtes strategien VASAB LTP (VASAB Long - Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region), en strategi der "highlights the current territorial development trends and challenges, and presents a territorial cohesion perspective for the Baltic Sea Region in the year 2030" (VASAB). Strategien skal være med til at belyse fremtrædende udfordringer på tværs af grænser i Østersøregionen, og bidrage til hvordan disse kan håndteres (VASAB⁸).

EUSBSR

EUSBSR (EU Strategy for the Baltic Sea Region) blev godkendt af Det Europæiske Råd i 2009 og er den første makro-regionale strategi i Europa, mellem EU-kommisionen og EU-medlemslande; Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Litauen, Polen, Letland, Estland (EUSBSR). Strategien har til formål, at styrke samarbejde på tværs af grænser i Østersøregionen, specielt ud fra tre overordnet målsætninger: (i) beskytte havet, (ii) forbinde regionen og (iii) øge velstanden (EUSBSR⁹).

1.2.4. DEN ØKOSYSTEMBASEREDE TILGANG

En bæredygtig tilgang er vigtig for miljøet og livet i havet. Den menneskelige indflydelse på det naturlige systemer er stor og nået til et punkt hvor det kan have betydning for nogle af disse systemers funktioner. I det følgende introduceres den økosystembaseret tilgang til havplanlægning og tilgangen til de bæredygtighedsvurderinger, som landene skal gennemføre, som led i implementeringen af havplanerne.

En økosystembaseret tilgang bliver oprindeligt beskrevet i Convention of Biological Diversity (CBD) fra 1998. Her defineres det som en strategi for en integreret forvaltning

af land, vand og levende ressourcer, som understøtter en afbalanceret beskyttelse og bæredygtig benyttelse (United Nations, 1992) (Schmidtbauer Crona, 2017: 6). Det beskrives i forlængelse af denne definition af Schmidtbauer Crona; for at sikre, at økosystemerne kan regenerere sig selv, er målet for denne tilgang, at den menneskelige brug ikke overstiger økosystemets kapacitet (2017: 7). I CDB bliver den maritime del af en økosystembaseret tilgang præsenteret under emnet Marine and Coastal biodiversity. Her betones det, at for at kunne træffe de rigtige valg omkring det marine økosystem, er det vigtigt at forstå havmiljøets styrker og sårbarheder (Nilsson, 2021). En økosystembaseret tilgang varierer dog fra land til land og derfor skal den begrebslige og metodiske tilgang forstås ud fra den enkelte kontekst.

En økosystembaseret tilgang er et bredt anvendt begreb, der dækker over den miljømæssige håndtering på land og i vand. Mere konkret er det en strategi for håndteringen af naturressourcer som kan ses i opposition til den tidligere sektionsbaseret planlægning, til en mere holistisk tilgang, hvor menneskelige aktiviteter ses som en del af økosystemet (Nilsson, 2020). I forhold til tidligere måder at anskue mennesker og natur i en økologisk optik, bliver de menneskelige- og naturlige systemer i en økosystembaseret tilgang set som en integreret del af hinanden. Det centrale mål for denne tilgang er at fremme en bæredygtig udnyttelse af økosystemerne, og at udnyttelsesgraden bliver defineret af økosystemets kapacitet (Nilsson, 2020: 86).

Der er kun få praktiske institutionelle retningslinjer og kun begrænset viden at trække på, når det handler om, hvordan en økosystembaseret tilgang skal implementeres i havplanlægning (Nilsson, 2020: 90). I 2010 blev der etableret en fælles arbejdsgruppe i regi af HELCOM og VASAB (jf. Institutioners rolle og funktioner i havplanlægning), som i forlængelse af nogle principper omkring økosystembaseret tilgang udviklet af HELCOM, har udstukket en række retningslinjer for implementering af en økosystembaseret tilgang til havplanlægning i Østersøregionen (Nilsson, 2020: 90; se HELCOM, 2016 for retningslinjerne).

1.2.5. AKTØRER OG INTERESSETER I HAVPLANLÆGNING

Havplanlægning er et planlægningsområde, der berører mange forskellige sektorer og vidensområder, hvorfor samarbejde mellem regionale, nationale og globale myndigheder betones. Også i EU-direktivet (2014) understreges vigtigheden af at inddrage berørte aktører, offentligheden og interessenter i maritim fysisk planlægning. Det bliver således fremhævet, at for at fremme en bæredygtig udvikling, er det vigtigt at de mange aktører, som er involveret i MSP, samt offentligheden i det hele taget, konsulteres i god tid (Rudow, 2021). Ydermere betones det, at inddragelsen af berørte aktører og myndigheder skal finde sted tidligt i planlægningsprocessen

⁸ VASAB: <https://vasab.org/>

⁹ EUSBSR: <https://www.balticsea-region-strategy.eu/>

(Europa-Parlamentet og Rådet, 2014: 142). Regler vedrørende deltagelse bestemmes af det enkelte medlemsland, dog skal de overordnede rammer følge EU-lovgivningen (Rudow, 2020: 99). I Rudow (2020) præsenteres en række fordele og risici ved stakeholder-involvering (se s. 101-102). Det er generelt forventet, at de positive effekter vægter tungere end de negative. Det kan dog være nyttigt at fortage en risikoanalyse af deltagelsen og gerne tidligt i processen, for bedre at kunne forstå og håndtere disse risici.

Tre signifikante pointer ved offentlig deltagelse i MSP af Morf et al. (2019) bliver præsenteret i Rudow (2020):

- 1) mobilisering og samling af en bred vifte af viden;
- 2) skabe et forum til at adressere værdiforskelle;
- 3) styrke MSP-processen og give beslutninger overordnet legitimitet (2020: 101-102).

En lang række positive effekter kan forventes ved offentlig deltagelse, men hvilke, og hvordan de udfolder sig, vil afhænge af den enkelte kontekst.

Den lovgivningsmæssige ramme for den danske havplanproces

Den første version af lov om maritim fysisk planlægning trådte i kraft i sommeren 2016¹⁰, hvor Danmark som et af den sidste lande implementerede MSP-direktivet i dansk lovgivning. Loven er siden blevet justeret i 2018¹¹ og 2020¹² og "... fastlægger rammerne for gennemførelsen af en planlægning af de danske havområder", og har som mål, at planlægning af aktiviteter på havet skal baseres på langsigtede helhedsorienterede afvejninger af benyttelses- og beskyttelseshensyn, samt sikre, at anvendelse af havets ressourcer foregår på et bæredygtigt grundlag. Loven har endvidere til hensigt at fremme økonomisk vækst.

I henhold til formålsparagraffen i lov om maritime fysisk planlægning skal den danske havplanlægning:

- 1) fremme økonomisk vækst, udvikling af havarealer og udnyttelse af havressourcer på et bæredygtigt grundlag,
- 2) bidrage til at opnå de mål for havplanlægningen, der er fastsat i denne lov,
- 3) tage hensyn til samspillet mellem land og hav og
- 4) styrke det grænseoverskridende samarbejde i overensstemmelse med bestemmelserne i FN's havretskonvention af 1982.

Loven omfatter danske havområder, men ikke aktiviteter, der alene tjener forsvarsformål eller den nationale sikkerhed, og kystfarvande, for så vidt angår anvendelsesformer omfattet af retningslinjer fastsat i kommunalplaner, i henhold til lov om planlægning (§ 11 a, stk. 1, nr. 20).

I henhold til § 5 skal Erhvervsministeren ved gennemførelse af havplanlægningen tage hensyn til økonomiske, sociale og miljømæssige forhold samt sikkerhedsaspekter for at støtte en bæredygtig udvikling og vækst i den maritime sektor under anvendelse af en økosystembaseret tilgang og for at fremme sameksistensen af forskellige relevante aktiviteter og anvendelser.

Videre gælder i henhold til Stk. 2. at havplanlægningen med henblik på at nå målene i stk. 1 skal tage sigte på at bidrage til en bæredygtig udvikling af

- 1) energisektoren til søs,
- 2) søtransport,
- 3) transportinfrastruktur,
- 4) fiskeri og akvakultur,
- 5) indvinding af råstoffer på havet og
- 6) bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøet, herunder modstandsdygtighed over for konsekvenserne af klimaforandringerne.

Endvidere gælder i medfør af Stk. 3. at havplanlægningen med henblik på at nå målene i stk. 1 endvidere kan tage sigte på at bidrage til fremme af bæredygtig turisme, rekreative aktiviteter, friluftsliv m.v. og i medfør af Stk. 4. at havplanlægningen derudover med henblik på at understøtte samspillet mellem land og hav kan tage sigte på at bidrage til arealudvikling af væsentlig samfundsmæssig betydning, der forudsætter inddæmning eller opfyldning på søterritoriet til andre formål end kystbeskyttelse.

Dette lagde grunden til den danske havplanproces, som med Søfartsstyrelsen i spidsen for arbejdet, har ledt frem til, at den første version af havplanen kunne sendes i høring i marts 2021 (Søfartsstyrelsen, 2021-a).

1.2.6. ADMINISTRATION AF KYSTZONEN

I Danmark har staten råderet over de danske farvande, mens kommuners ansvarsområde stopper dermed ved kystlinjen. Dermed adskiller vi os markant fra et par af vores nærmeste nabolande, idet svenske kommuneplaner dækker hele territorialfarvandet (Boverket, 2019), ligesom det er tilfældet på det regionale niveau i Tyskland, hvor de tyske länder udgør planmyndigheden.

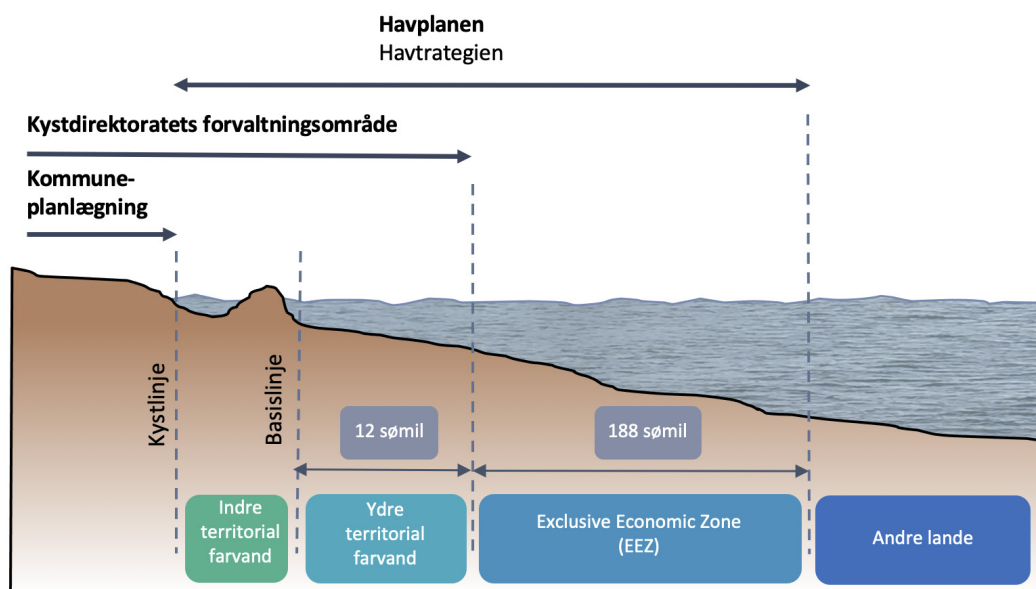
Som hovedregel forvalter og planlægger kommunerne således for landarealerne, mens staten forvalter og planlægger på hele søterritoriet – jævnfør havstrategien og havplanen. Dog overlapper kommunernes domæne på nogle punkter Kystdirektoratets ansvarsområder, hvilket blandt andet gælder kystbeskyttelse jævnfør kystbeskyttelsesloven (se figur 2).

I den kommunale planlægning indgår i henhold til Planloven udarbejdelse af retningslinier for arealanvendelsen i kystvande, hvilket kan indbefatte retningslinjer for vandkvalitet, fritidsformål, anlæg af badestrande, trafikrestriktioner med videre.

¹⁰ LOV nr 615 af 08/06/2016

¹¹ LOV nr 1714 af 27/12/2018

¹² LBK nr 400 af 06/04/2020

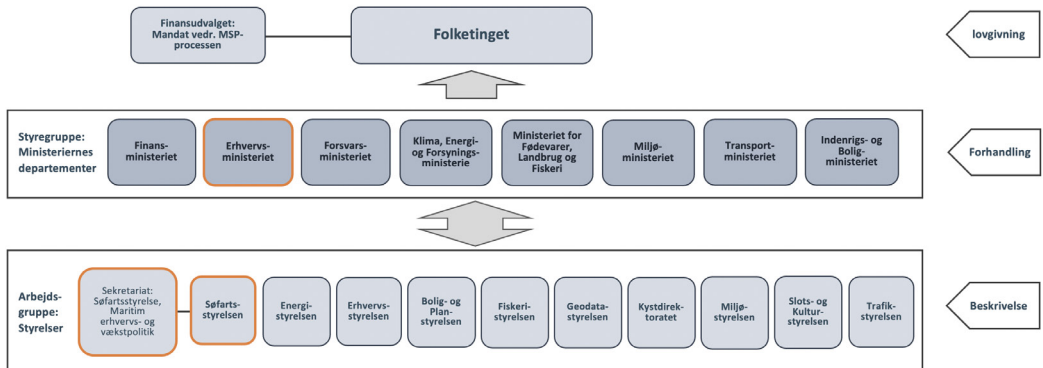


Figur 2: Kommuneplanerne møder havplanen i kystlinjen – dog overlapper nogle af Kystdirektoratets ansvarsområder herunder kystbeskyttelse (Baseret på Søfartsstyrelsen, 2021-b)

1.2.7. ORGANISERINGEN AF DEN DANSKE HAVPLANPROCES

Som det understreges af Søfartsstyrelsen, der har haft ansvaret for at koordinere havplanprocessen i Danmark, er der mange interesser i spil i forbindelse med afvejning og planlægning af aktiviteter på (Søfartsstyrelsen, 2021-a). Som det er illustreret i figur 3, er arbejdet omkring havplanen blevet koordineret af Havplansekretariatet, som ligger i Søfartsstyrelsen, der hører under Erhvervsministeriet. Alle ministerier og styrelser med interesser af relevans for planlægning på søterritoriet har indgået i et tæt samarbejde og deltaget i arbejdet med at kortlægge og afveje interesser og udarbejde det endelige planforslag - herunder:

- Erhvervsministeriet,
- Finansministeriet,
- Forsvarsministeriet,
- Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet,
- Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri,
- Miljøministeriet,
- Transportministeriet,
- Indenrigs- og Boligministeriet,
- Energistyrelsen,
- Erhvervsstyrelsen,
- Bolig- og Planstyrelsen,
- Fiskeristyrelsen,
- Geodatastyrelsen,
- Kystdirektoratet,
- Miljøstyrelsen,
- Slots- og Kulturstyrelsen samt
- Trafikstyrelsen.



Figur 3: Organiseringen af den danske havplanproces. 1) Alle nationale styrelser med interesser på søterritoriet har været med i arbejdsgruppen, der har beskrevet deres respektive sektorinteresser. 2) En styregruppe bestående af alle relevante ministerier har indgået i forhandlinger og endelige afvejninger. 3) Folketinget gennemfører lovgivningen (Kilde: Søfartsstyrelsen, 2021-b).

1.3. INDHOLDET I DEN DANSKE HAVPLAN

Søfartsstyrelsen sendte den første danske havplan i et halvt års offentlig høring den 31. marts 2021. Havplanen tager afsæt i lov om maritim fysisk planlægning, og det overordnede formål om, at den danske havplanlægning skal bidrage til en bæredygtig udvikling af: energisektoren til søs, søtransport, transportinfrastruktur, fiskeri og akvakultur, indvinding af råstoffer på havet samt bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøet, herunder modstandsdygtighed over for konsekvenserne af klimaforandringerne. Endvidere indgår der tiltag i forhold arealudvikling af væsentlig samfundsmæssig betydning, som forudsætter inddæmning eller opfyldning på søterritoriet til andre formål end kystbeskyttelse. I et vist omfang indbefattes også hensyn med henblik på fremme af bæredygtig turisme, rekreative aktiviteter, friluftsliv med videre (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

Ligesom i mange andre lande flytter en række nye aktiviteter i disse år ud på havet, så selvom Danmark har et relativt stort søterritorium, er der stigende krav til både benyttelsen og beskyttelsen af havområder. Den overordnede havplan illustrerer nationale politikker med hensyn til den fremtidige prioritering og fordeling af arealer til hovedparten af aktiviteterne på det danske søterritorium.

Statslige og kommunale myndigheder har i henhold til §14 i lov om maritim fysisk planlægning en forpligtelse til at sikre, at vedtagne planer ikke er i strid med havplanen. Om en tilladelse kan udstedes eller en plan for en bestemt anvendelse vedtages i et område i henhold til havplanen, vil fortsat afhænge af den generelle sektorlovgivning.

I det følgende skitseres havplanens hovedprincipper – zoneopdelingen og udpegnen af områder til de forskellige aktiviteter, som der planlægges for.

1.3.1. ZONEOPDELINGEN I HAVPLANEN

Indtil den danske havplanproces startede, fandtes der ingen sammenfattende plan for det danske søterritorium. Det gennemgående princip for den fremtidige arealanvendelse er baseret på en zoneopdeling, hvor havområdet opdeles i fire forskellige typer af zoner. Disse zoner kan overlappe, hvis samlokalisering og multibel anvendelse er mulig (Søfartsstyrelsen, 2021-b):

1. Udviklingszoner
 - Vedvarende energi og energioer
 - Efterforskning og indvinding af olie/gas
 - CO₂-lagring
 - Nye transportinfrastrukturprojekter
 - Akvakultur, herunder skaldyrproduktion og havbrug
 - Råstofindvinding
2. Natur- og miljøbeskyttelsesområder
 - Havstrategiområder
 - Natura 2000-områder
 - Fredede områder/Natur- og vildtreservater
3. Særlige anvendelseszoner
 - Sejladskorridorer
 - Beskyttelsesforanstaltninger for luftfart
 - Kabelkorridorer for vedvarende energi
 - Landindvinding
 - Rørledninger
4. Generelle anvendelseszoner
 - De generelle anvendelseszoner omfatter alle de områder i havplanen, der ikke er udlagt til andre formål.

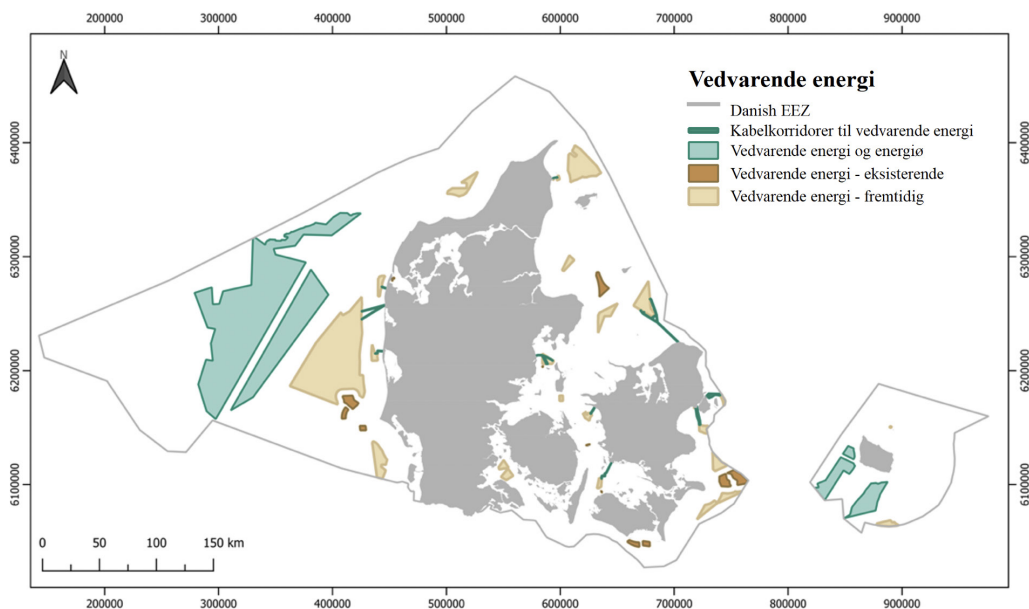
Udover de anvendelser og aktiviteter, som indgår i de ovennævnte fire zonetyper, vil fiskeri, sejlads, rekreativ anvendelse og turisme kunne foregå i alle zoner, med mindre det er i modstrid med anden lovgivning, opførelsen af faste anlæg eller anden regulering, som begrænser anvendelsen (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

I det følgende præsenteres kortfattet de specifikke sektorer, som er indbefattet af havplanen, mens der for mere udførlige beskrivelser henvises til den redegørelsestekst, som følger med havplanen (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

1.3.2. VEDVARENDE ENERGI

Danmark er et foregangsland, når det handler om vedvarende energi, som det understreges i Europakommissionens strategi for vedvarende energi på havet. Med henblik på at leve op til regeringens målsætninger vedrørende grøn omstilling og udbygning af grønne teknologier på havet sikrer havplanen plads til store nye havvindmølleparker og energiøer, som også skal bidrage til, at Danmark kan efterleve Paris-aftalen om reduktion af drivhusgasser og understøtte ønsket om grønne danske arbejdspladser.

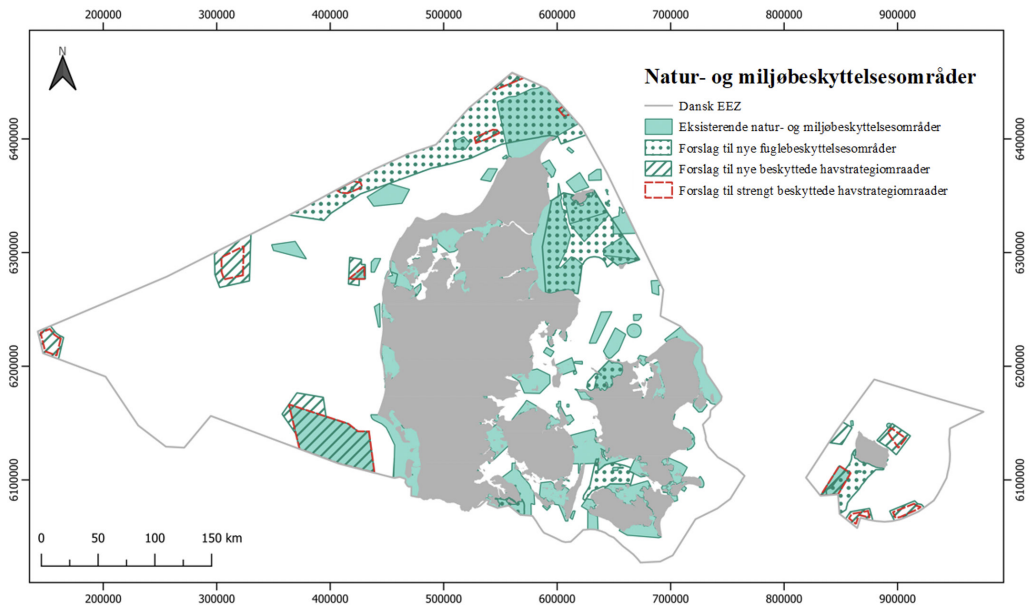
Havplanen sætter den overordnede ramme for en fremtidssikret udvikling af den vedvarende energiforsyning på søteritoriet, hvilket indbefatter sikring af tilstrækkelig plads til nye havvindmølleanlæg og energiøer såvel som den øgede efterspørgsel fra transportsektoren, industrien og samfundet som sådan – se figur 4 (Søfartsstyrelsen, 2021-b).



Figur 4: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Vedvarende energi (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.3. NATUR- OG MILJØBESKYTTESOMRÅDER

Med hensyn til Natur- og miljøbeskyttelsesområder indbefatter havplanen eksisterende natur- og miljøbeskyttelsesområder, herunder Natura2000-områder og fredet natur, og forslag til nye fuglebeskyttelsesområder samt nye beskyttede havstrategiområder inklusiv strengt beskyttede havstrategiområder – se figur 5. Med henblik på at følge op på forpligtelserne i havstrategidirektivet og dermed bidrage til at bevare levesteder for havets planter og dyr samt genoprette biodiversiteten i Danmarks havområder, har regeringen parallelt med høringen af havplanen sendt et forslag om 13 nye beskyttede områder på havet i høring. Det gælder for 12 af områderne, at der vil være streng beskyttelse. Regeringen har endvidere som opfølgning på direktivforpligtelser sendt en bekendtgørelse om udpegning af nye fuglebeskyttelsesområder i høring med det formål at beskytte fuglenes levesteder. Med udpegningen af de nye naturbeskyttede områder stiger andelen af danske beskyttede havområder fra at udgøre ca. 19 pct. til at udgøre ca. 30 pct. af Danmarks havareal (Søfartsstyrelsen, 2021-b).



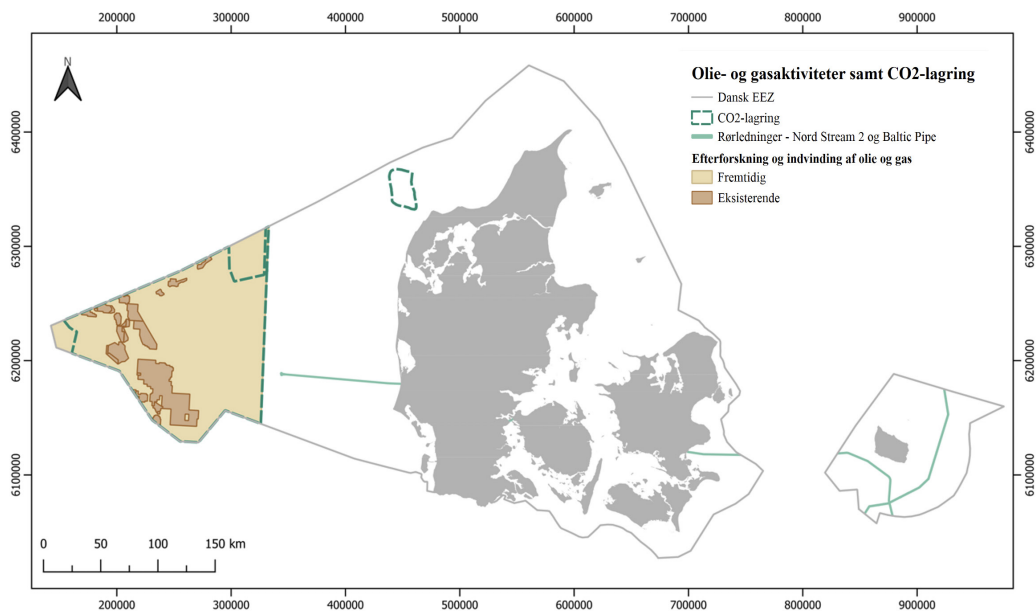
Figur 5: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Natur- og miljøbeskyttelsesområder (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.4. OLIE- OG GASAKTIVITETER SAMT CO2-LAGRING

Indtil 2050 vil der fortsat være mulighed for udvinding af olie- og gas i Danmark, og olie- og gasfelterne i den vestligste del af det danske søterritorium i Nordsøen, vil indtil da være udpeget til formålet – se figur 6.

Det politiske forlig fra december 2020 om fremtiden for olie- og gasindvinding i Nordsøen, betyder at alle fremtidige udbudsrunder aflyses. I overensstemmelse med FN's klimapanel og som led i opfyldelsen af Paris-aftalen og målene om reduktion af CO₂-udledningen til atmosfæren har regeringen sammen med et bredt flertal i Folketinget endvidere vedtaget, at der skal skabes rammerne for fangst, transport og lagring af CO₂ i Danmark. Hovedparten af de nuværende olie- og gasområder samt et nyt område er af den grund blevet udpeget til lagring af CO₂ med henblik på at understøtte Danmarks grønne omstilling og bane vejen mod målet om 70% reduktion af CO₂-udledningen.

For at sikre, at der ikke lægges hindringer i vejen for etablering af rørledningsanlæg på tværs af Østersøen, er der udlagt areal til de to fremtidige transitørledninger, Nord Stream 2 og Baltic Pipe (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

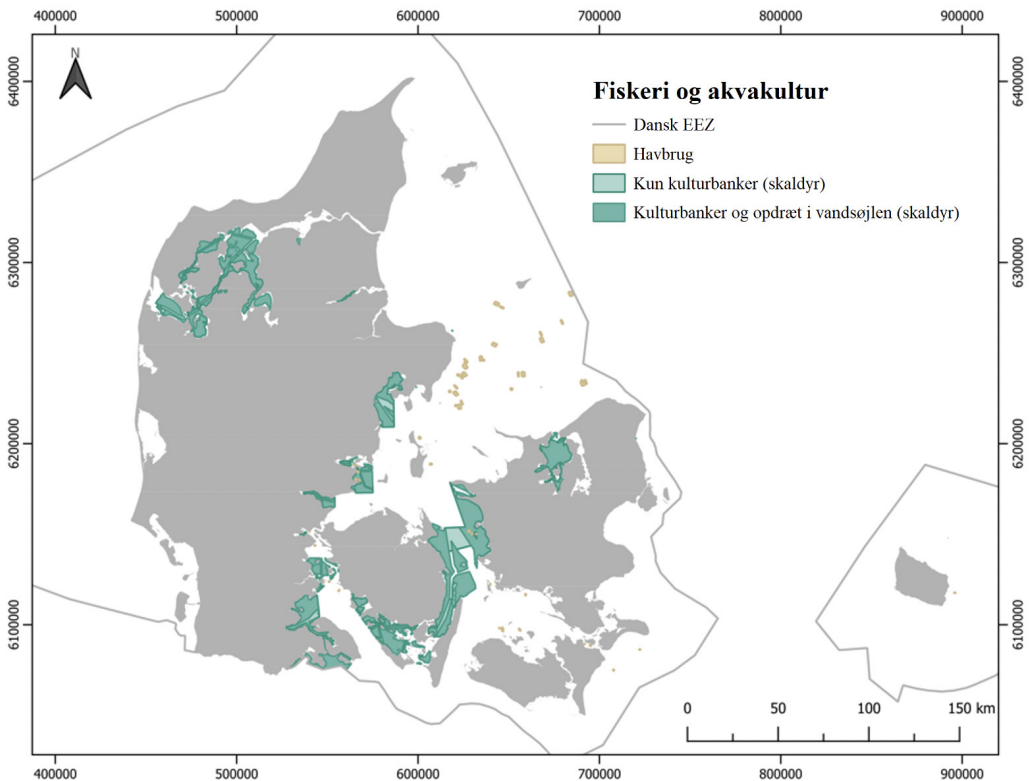


Figur 6: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Olie- og gasaktiviteter samt CO₂-lagring (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.5. Fiskeri og akvakultur

Den danske fiskerisektor spiller en vigtig rolle for mulighederne for arbejdspladser i kystområder såvel som for forsyningen med sunde fødevarer i det hele taget og har historisk set været et betydelig erhverv i landet (Søfartsstyrelsen, 2021-b). Havplanen tillader fiskeri som hidtil i henhold til gældende regler, om end der kommer restriktioner i visse områder som følge af anden lovgivning herunder i forbindelse med beskyttede områder. Som det påpeges i forbindelse med havplanen, ønsker regeringen at understøtte skånsomme fangstmetoder. For at sikre en bæredygtig udvikling i den danske akvakultursektor skal fiskefarme i stort omfang placeres i miljøvenlige fiskefarme på land. Havplanen udpeger kun områder, hvor der allerede er havbrug eller ansøgninger under behandling om etablering af havbrug.

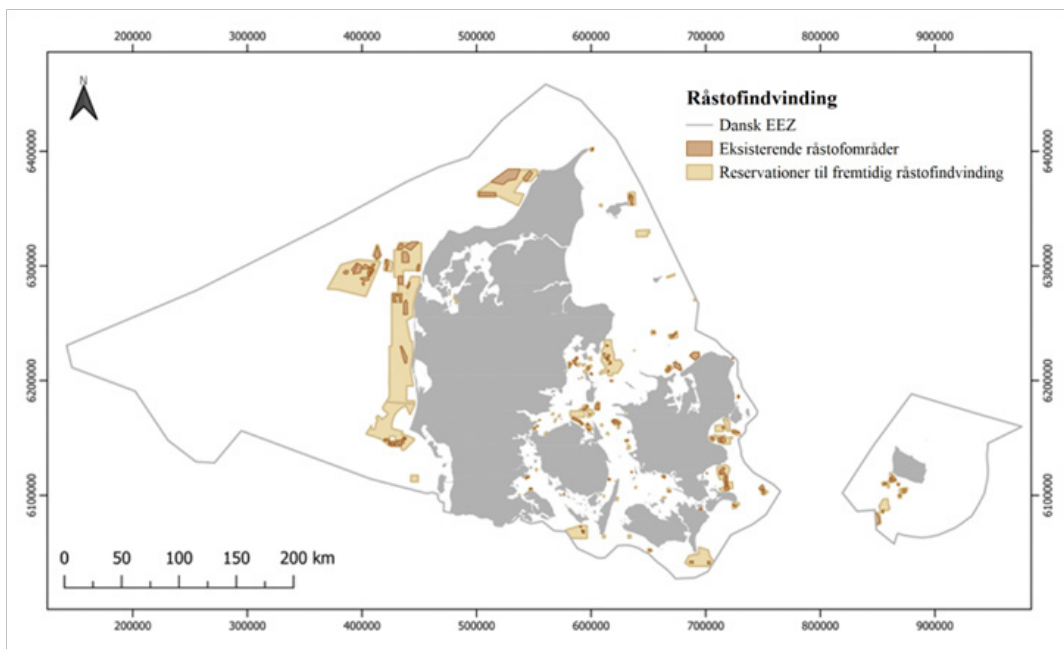
Muslingeproduktion omfatter muslinge- og østerskulturbanker, omplanningsbanker samt opdræt af muslinger og østers i vandsøjlen – see figure 7. Tangproduktion er en relativ ny aktivitet i Danmark, som der ikke er udlagt områder til i havplanen, hvilket betyder, at det som udgangspunkt kan foregå på hele havarealet (på nær sejladskorridorer) men er underlagt begrænsninger i henhold til anden lovgivning eller udlæg til andre formål (Søfartsstyrelsen, 2021-b).



Figur 7: Den danske havplan på www.havplan.dk: Fiskeri og akvakultur (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.6. RÅSTOFINDVINDING

Råstofindvinding på havet er et supplement til indvindingen på land, hvilket gør, at Danmark i udstrakt grad er selvforsynende med sand, grus og sten. For at sikre, at Danmark også fremover har adgang til de nødvendige ressourcer til bygge- og anlægsprojekter, er der udpeget områder til indvinding af sand og grus, fyldsand med videre. Disse udpegninger omfatter både de allerede eksisterende råstofområder og reservationer til fremtidig råstofudvinding – se figur 8. Det understreges i redegørelsen, at der er lagt vægt på, at øvrige sektorer skal påvirkes mindst muligt og på geografiske overvejelser med hensyn til at minimere transport (Søfartsstyrelsen, 2021-b).



Figur 8: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Råstofindvinding (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.7. TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Med henblik på at sikre en velfungerende transportinfrastruktur på tværs af havet inklusiv forbindelser mellem landdelene og til vore nabolande, Europa og resten af verden, har regeringen i havplanen lagt vægt på, at den danske transportinfrastruktur fortsat kan vedligeholdes og udbygges i takt med fremtidige behov. Udpegningen af arealer omfatter infrastrukturprojekter, som enten er sat igang (eks. i kraft af en anlægslov), hvor der er igangsat forundersøgelser, afsat penge til en forundersøgelse, eller der foreligger anden politisk beslutning om projektet.

Havplanens arealudlæg til kommende broer og tunneller skal sikre muligheden for fremtidig realisering, men de kan ikke tages som udtryk for, om de pågældende projekter kan forventes realiseret. Endvidere udlægges arealer til mulige fremtidige kompensationsafgravninger ved Storebæltsbroen med henblik på at sikre, at Østersøens hydrografiske forhold forbliver uforandret i hele Storebæltsbroens levetid.

Endelig er der udlagt arealer i forbindelse med nuværende offentlige flyvepladser med henblik på sikring af adgang, sikkerhed og kapacitet idag og i fremtiden – se figur 9 (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

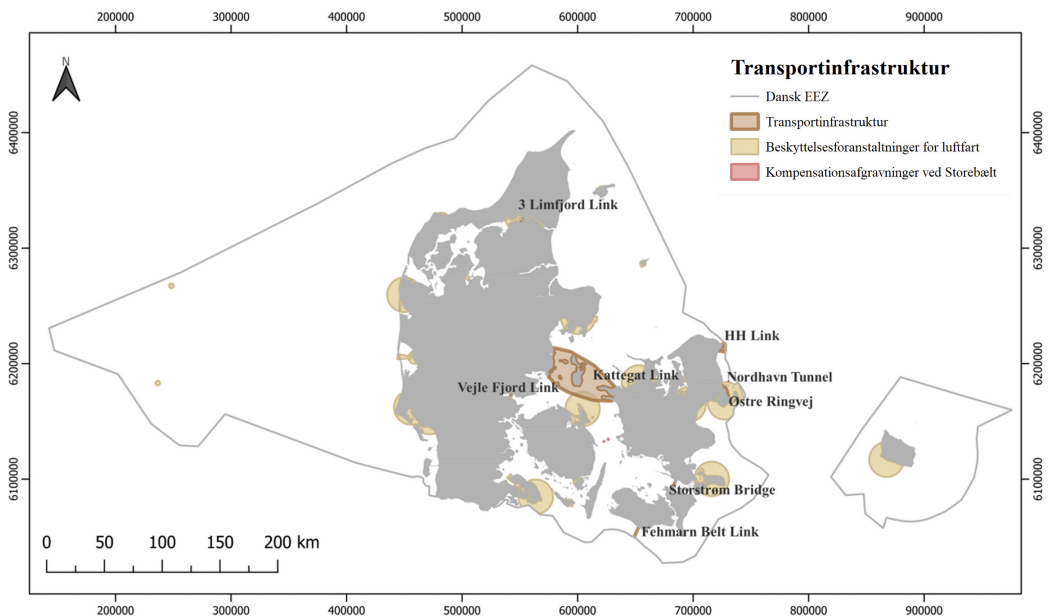
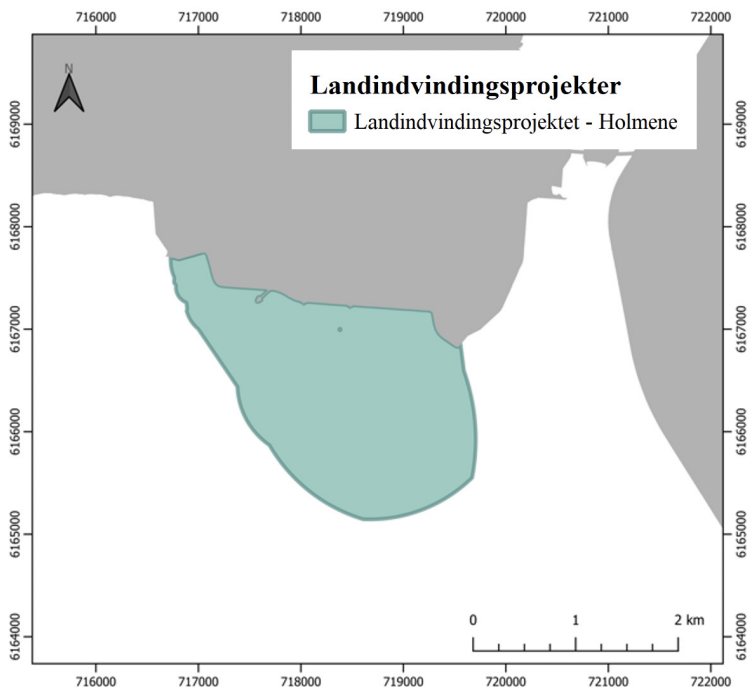


Figure 9: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Transportinfrastruktur (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.8. LANDINDVINDINGSPROJEKTER

Havplanen kan friholde arealer fra anden anvendelse i forbindelse med planer om landindvindingsprojekt af væsentlig samfundsmæssig betydning. På den baggrund er et areal til Hvidovre Kommunes landindvindingsprojekt om op til 9 nye holme i forlængelse af det nuværende Avedøre Holme udlagt – se figur 10. Et sådant udlæg "...begrænser ikke mulighederne for at foretage landindvinding andre steder på havet, såfremt det ikke strider imod havplanens øvrige udlæg" (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

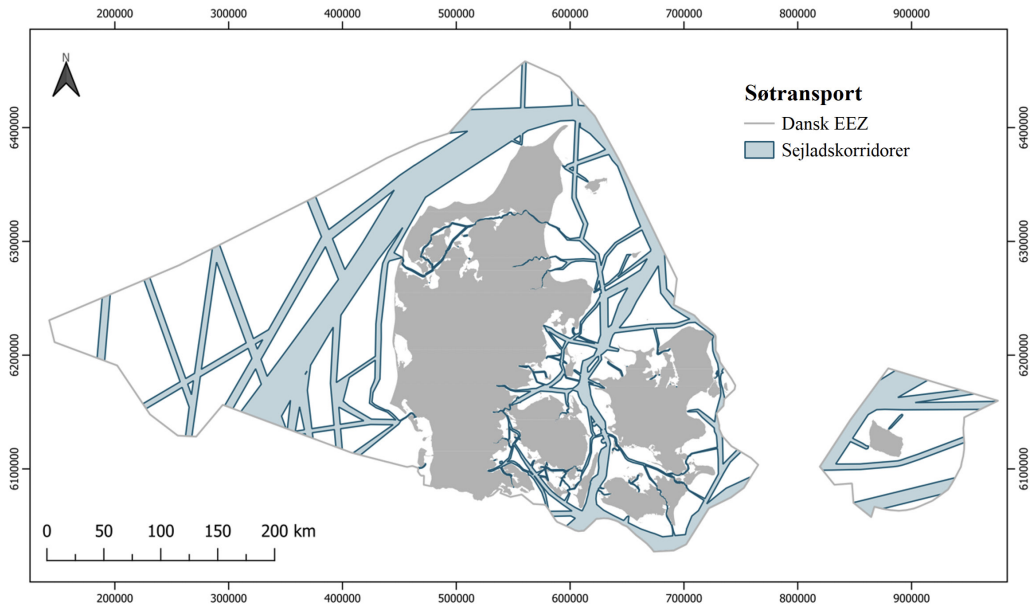


Figur 10: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Landindvindingsprojekt Holmene (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.9. SØTRANSPORT

Danmark er blandt verdens ledende søfartsnationer og 60.000 kommercielle skibe passerer årligt gennem Store Bælt og Øresund på ruten mellem Østersøen og Nordsøen via Kattegat.

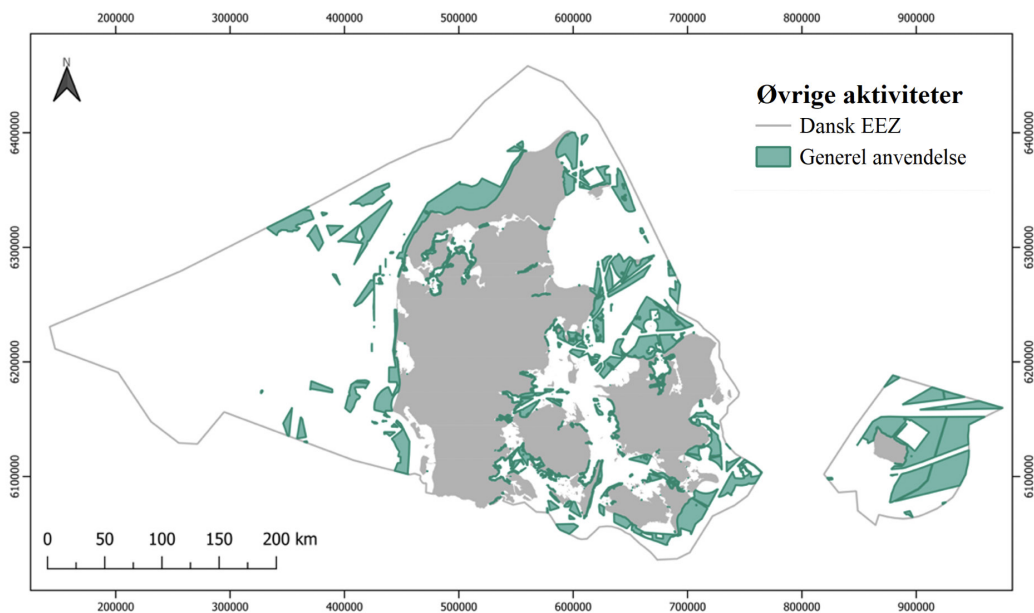
Som hidtil er der fri sejlads i Danmark, men for at lede skibstrafikken den mest direkte vej gennem de danske farvande, af hensyn til både sikkerhed og brændstofforbrug, er de mest benyttede ruter udlagt som sejladskorridorer. Endvidere indbefatter havplanen korridorer til nationale færgeruter og forbindelser til nabolande – se figur 11 (Søfartsstyrelsen, 2021-b).



Figur 11: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Sejladskorridorer (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.3.10. ØVRIGE AKTIVITETER

Det understreges i Søfartsstyrelsens redegørelse vedrørende havplanen, at det er en vigtig prioritet fra regeringens side, at havplanen skal understøtte, at de danske havområder i stort omfang fortsat kan anvendes til turisme og rekreative aktiviteter. Dette kommer til udtryk ved i vid udstrækning at friholde større kystnære havområder fra at blive udlagt til nye, større anlæg, som vil kunne påvirke rekreative aktiviteter negativt. Med det formål er der udlagt en generel anvendelseszone, der omfatter alle de havområder i havplanen, som ikke er udlagt til specifikke formål – se figur 12. Alle områder, der er udpeget til general anvendelse, kan benyttes som hidtil, indtil faciliteter er anlagt eller aktiviteter, som begrænser hidtidig anvendelse er startet (Søfartsstyrelsen, 2021-b).



Figur 12: Den danske havplan på (www.havplan.dk) – Øvrige aktiviteter (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.4. PLANLÆGNING I KYSTZONEN

Havplanen dækker alle dele af det danske søterritorium indtil kystlinien, hvor kommuneplanerne starter. Undervejs i den danske høringsproces, som sluttede den 30. september 2021, stod det klart på et møde målrettet kommunerne, at det var nødvendigt at få tydeliggjort, hvordan de forskellige plankompetencer og lovgivning hænger sammen på tværs af kystzonen, hvor der er en tæt kobling mellem kystdirektoratets opgaver og jurisdiktion i henhold til kystbeskyttelseslovgivningen og kommunernes planlægning i henhold til planloven. I et vejledningsdokument udarbejdet af Søfartsstyrelsen i samarbejde med Bolig- og Planstyrelsen, blev det efterfølgende uddybet, hvordan havplanen spiller sammen med den kommunale planlægning og procedurer vedrørende ansøgninger omfattende søterritoriet. I takt med fremtidige revisioner af havplanen vil denne vejledning blive opdateret (Søfartsstyrelsen, 2021-c). Den følgende beskrivelse af sammenhængen mellem havplanen og den kommunale planlægning er baseret på havplannens redegørelsesdel suppleret med den uddybende

vejledning, som Søfartsstyrelsen sendte til kommunernes Landsforening i august 2021 (Søfartsstyrelsen, 2021-b)(Søfartsstyrelsen, 2021-c).

1.4.1. SAMMENHÆNGEN MELLEM HAVPLANEN OG DEN KOMMUNALE PLANLÆGNING

I sammenhænge, hvor kommuner har bemyndigelse til at planlægge på søterritoriet, må denne planlægning ikke være i strid med havplanen jvnfør §14 i lov om maritim fysisk planlægning (LBK nr 400 af 06/04/2020). Eksisterende kommuneplaner og lokalplaner vil ikke blive påvirket af havplanen, mens kommuneplaner og lokalplaner med ikrafttræden efter 31. marts 2021 skal være i overensstemmelse med havplanen. Havplanen såvel som fremtidige ændringer til planen er gældende straks de er offentliggjort. Offentlige myndigheder har ikke ret til at udstede tilladelser, som ikke er i overensstemmelse med den gældende havplan, publicerede planforslag eller forslag til ændringer til en eksisterende plan.

Med hensyn til kommuneplanlægning på søterritoriet i henhold til planlovens §11a (1), no. 20 (LBK nr. 1157 af 01/07/2020), kan kommuner udstikke retningslinjer for brugen af kystvande inklusiv retningslinjer for vandkvalitet, fritidsfaciliteter, anlæg af badestrande, restriktioner vedr. trafik et cetera. I henhold til lov om maritim fysisk planlægning, §5(3), kan havplanlægningen endvidere tage sigte på at bidrage til fremme af bæredygtig turisme, rekreative aktiviteter, friluftsliv m.v.

Som det er blevet understreget af Søfartsstyrelsen i forbindelse med en række høringsmøder rundt omkring i landet, kan kommunale aktiviteter i henhold til planloven foregå som før med få undtagelser. Allokeringen af arealer til udviklingszoner betyder, at tilladelser stadig kan udstedes og planlægning vedrørende arealanvendelse fortsat kan foregå indenfor zoner til andre formål, så længe den planlagte brug ikke er i strid med det formål, zonen er udlagt til. Dog vil tilladelse kun kunne blive givet efter konsultation med den ansvarlige minister. Retningslinjerne i en kommuneplan må ikke være i konflikt med havplanen jævnfør §11 i planloven (LBK nr. 1157 af 01/07/2020), mens lokalplaner, som overlapper havplanen, ikke må være i konflikt med havplanen.

1.4.2. PLANLOVEN

Lov om planlægning (LBK nr. 1157 af 01/07/2020) sætter den juridiske ramme for fysisk planlægning på land i Danmark. Dog er der få undtagelser relateret til planlægning på søterritoriet.

Planlægning for anvendelsen af kystvande.

I henhold til planloven skal en kommuneplan indeholde retningslinjer for arealanvendelsen i områder med kystvande. Dette indbefatter eksempelvis rekreative formål som badning, sejlad og fiskeri. Derimod kan kommuneplanen ikke definere rammer for indholdet af lokalplaner eller foretage juridisk bindende reguleringer vedrørende brugen af kystvande.

Planlægning på vandområder indenfor eller i tilknytning til en havns dækkende værker i et byomdannelsesområde.

I henhold til planloven kan en kommune bestemme anvendelsen såvel som udformning af anlæg på vandområder, så længe det er i et byomdannelsesområde indenfor eller i tilknytning til en havns dækkende værker.

Dette betyder, at kommunalbestyrelsen i kommuneplanen kan udstikke rammer for indholdet i lokalplaner såvel som indarbejde juridisk bindende bestemmelser vedrørende:

1. Arealanvendelsen i vandområder i et byudviklingsområde, hvilket kan indbefatte strandfaciliteter, badning, andre rekreative anvendelser eller udlæg til husbåde.
2. Udformning af anlæg i et byomdannelsesområde indenfor eller i tilknytning til en havns dækkende værker – såsom dræning og etablering af

fortøjningspladser, eller placering af fartøjer med andre formål end sejlad eller dræning (eks. husbåde)

Planlægning af bebyggelse og faciliteter i kystzonen.

I henhold til planloven, skal kommuneplaner indeholde retningslinjer for arealanvendelsen i kystzonen. Kystzonen skal friholdes for bygninger og faciliteter medmindre disse er afhængige af beliggenhed tæt ved kysten eller udpeget som særligt udviklingsområde¹³ (LBK nr. 1157 af 01/07/2020).

Med hensyn til planlægning i kystzonen, med undtagelse af trafikhavneanlæg og andre infrastrukturanlæg, vil det ikke være muligt at planlægge bebyggelse og faciliteter på land, hvis det forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse. Denne bestemmelse vedrører ikke kystbeskyttelsesforanstaltninger i relation til eksisterende bebyggelse og faciliteter.

Planlægning af kystsikring i henhold til klimaændringer.

Når der planlægges for byudvikling, særlige tekniske anlæg, ændret anvendelse et cetera, skal kommunalbestyrelsen i henhold til planloven fastsætte rammer i kommuneplanen og bestemmelser i lokalplanen med henblik på at sikre afværgeforanstaltninger i områder med fare for oversvømmelser. En afværgeforanstaltning kunne være et kystbeskyttelsesanlæg, som er placeret både på land og på vand (LBK nr. 1157 af 01/07/2020).

Kommuneplanens redegørelsesdel.

Kommuneplanen skal ledsages af en redegørelse som forklarer forudsætningerne for planen, og herunder forhold vedrørende beskyttede områder i relation til anden lovgivning, arealanvendelse i henhold til sektorlovgivning såvel som plan- og bygge Lovgivning.

Kommuneplanlægning må ikke være i modstrid med havplanen.

Kommuneplaner såvel som lokalplaner må ikke stride imod den gældende havplan eller mod planforslag eller ændringer til en eksisterende plan, der er i høring (LBK nr. 400 af 01/07/2020).

¹³ Termen udviklingsområder blev introduceret i forbindelse med en revision af planloven, hvilket gjorde det muligt for erhvervsministeren at udpege såkaldte udviklingsområder, som kommunalbestyrelser kan ansøge om at få adgang til at planlægge i. Disse udviklingsområder må ikke omfatte arealer med særlige natur-, miljø- og landskabsinteresser. Dette tiltag bliver i en rapport fra Erhvervsstyrelsen beskrevet som "en ny mulighed for landets kommunalbestyrelser til at fremme vækst og udvikling og styrke jobpotentialet blandt andet inden for kyst- og naturturisme", hvilket knytter sig til, at de enkelte kommuner får nemmere adgang til at igangsætte projekter og byudvikling i kystnærhedszonen (Erhvervsstyrelsen, 2019). I anden ansøgningsrunde i 2019, ansøgte 22 danske kommuner – blandt dem, Holbæk, Faxe, Vordingborg og Lolland fra det sydlige Østersøområde (Bolig- og Planstyrelsen, 2021).

1.4.3. RELATIONEN MELLEM HAVPLANEN OG TILLADELSER PÅ SØTERRITORIET

Kystdirektoratet udsteder tilladelser til konstruktioner og aktiviteter på søterritoriet i henhold til §16a i Kystbeskyttelsesloven (LBK nr 705 af 29/05/2020). Derudover udsteder Kystdirektoratet tilladelser til kystbeskyttelse, hvor staten er bygherre jævnfør §3(5) samt til bypass og nyttiggørelse af sedimenter jævnfør §16b.

Kommunerne kan i enkelte tilfælde give tilladelser til anlæg og aktiviteter på havet. Dette gælder nogle typer af bade- og badebroer, jf. bekendtgørelse om bade- og badebroer, samt til kystbeskyttelse, hvor staten ikke er bygherre.

I forbindelse med meddelelse af tilladelser på søterritoriet er myndigheden forpligtet til at sikre sig, at der ikke udstedes tilladelser, som er i strid med havplanen. Myndigheden skal derfor forud for, at der meddeles tilladelse til et anlæg eller en aktivitet på søterritoriet tjekke på havplan.dk, hvad området er udlagt til - og om der er en pligt til at gå i dialog med en ressortminister, med henblik på at afklare, om det vil være i overensstemmelse med havplanen at meddele tilladelse.

Hvis ressortministeriet vurderer, at tilladelsen ikke er foreneligt med arealudlægget i havplanen, vil det være i strid med havplanloven at meddele tilladelse.

1.4.4. LOV OM KYSTBESKYTTELSE

Kystbeskyttelsesloven (LBK nr 705 af 29/05/2020) omfatter tilladelser til kystbeskyttelsesforanstaltninger og tilladelser vedrørende faciliteter og aktiviteter på det danske søterritorium. Havplanen ændrer ikke ved eksisterende fordeling af beføjelser mellem offentlige myndigheder, og havplanen vil ikke erstatte tilladelser relateret til anden lovgivning.

Tilladelser til faciliteter på søterritoriet:

Statens højhedsret på det danske søterritorium er indarbejdet i kystbeskyttelseslovens §16a, på hvilket grundlag Kystdirektoratet udsteder tilladelser vedrørende faste eller fastforankrede anlæg og aktiviteter, der ikke er reguleret af anden lovgivning eller andre myndigheder.

- "anlæg" omfatter alle faste eller forankrede etableringer/genstande – herunder lystbådehavne, tanganlæg, stenrev, tømmerflåder, fortøjningsanlæg, telekabler, rørledninger, havnebade, bådlift m.m.
- "aktiviteter" omfatter bl.a. uddybning, opfyldning, gravning og langtidsopankring. Kystdirektoratet skal endvidere give tilladelse til fartøjer/både der placeres på søterritoriet, men som skal anvendes til andet end sejlads – f.eks. som husbåde.

Yderligere detaljer vedrørende forskellige former for faciliteter kan findes i de officielle anvisninger fra Kystdirektoratet (2015).

Tilladelser i henhold til Kystbeskyttelseslovens §16a er uafhængig af kommunal planlægning, omend Kystdirektoratet altid vil konsultere de berørte kommuner, når ansøgninger behandles.

Tilladelser til bypass og udnyttelse af sedimenter:

På søterritoriet såvel som på strande og andre kystområder på land uden vegetation, er det i henhold til Kystbeskyttelseslovens §16b muligt at få tilladelse til

1. Bypass – videreførelse af sediment nedstrøms på kysten, som er ophobet som følge af et fast anlæg, en sejlrende, et havnebassin el.lign.
2. Nyttiggørelse – anvendelse til andre formål end bypass, f.eks. opfyldning eller fodring på kyststrækninger, der ligger uden for et eventuelt område til bypass.

Miljøministeriet vil vurdere om sedimentet, som ønskes drænet, er fri for giftstoffer eller er til fare for miljøet.

Tilladelser til bade- og badebroer:

Siden 2007, har kommunerne haft bemyndigelse til at udstede tilladelser til simple bade- og badebroer, hvor vandet frit kan flyde igennem og udenfor kommercielle havne og marinaer.

I henhold til §2 i Bekendtgørelse om bade- og badebroer (BEK nr 232 af 12/03/2007), behandler

- kommunalbestyrelsen ansøgninger om bade- og badebroer med de undtagelser, der følger af stk. 2 og 3. Hvis broerne udføres af andre materialer end træ, eller hvis broerne kan anvendes til andet formål end badning og fortøjning af både, skal det pågældende miljøcenter under Miljøministeriet høres om ansøgningen.
- kystdirektoratet ansøgninger om anbringelse af bade- eller badebroer, der udføres som en mole eller tilsvarende konstruktion, der hindrer fri vandgennemstrømning langs kysten.

Hvis konstruktionen består af større broer med et terrasselignende opholdsareal, et uforholdsmæssigt stort brohoved, eller en bro med indretninger som bænke, lys etc. skal kystdirektoratet give tilladelse i henhold til kystbeskyttelseslovens §16a.

Tilladelser til kystbeskyttelse:

I henhold til Kystbeskyttelsesloven må kystbeskyttelse kun finde sted, hvis der er givet tilladelse. Kommunen har bemyndigelse til at udstede tilladelser kystbeskyttelse

såvel til sikring af private ejendomme som i forbindelse med kommunale projekter omfattende længere kyststrækninger. Hvis det drejer sig om et projekt, hvor staten er bygherre, har miljøministeren bemyndigelse til at give tilladelsen. Kystbeskyttelsesprojekter kan foregå på land eller på søterritoriet eller som en kombination af begge. Eksempler kunne være sandfodring, skråningsbeskyttelse, høfter, bølgebrydere eller diger.

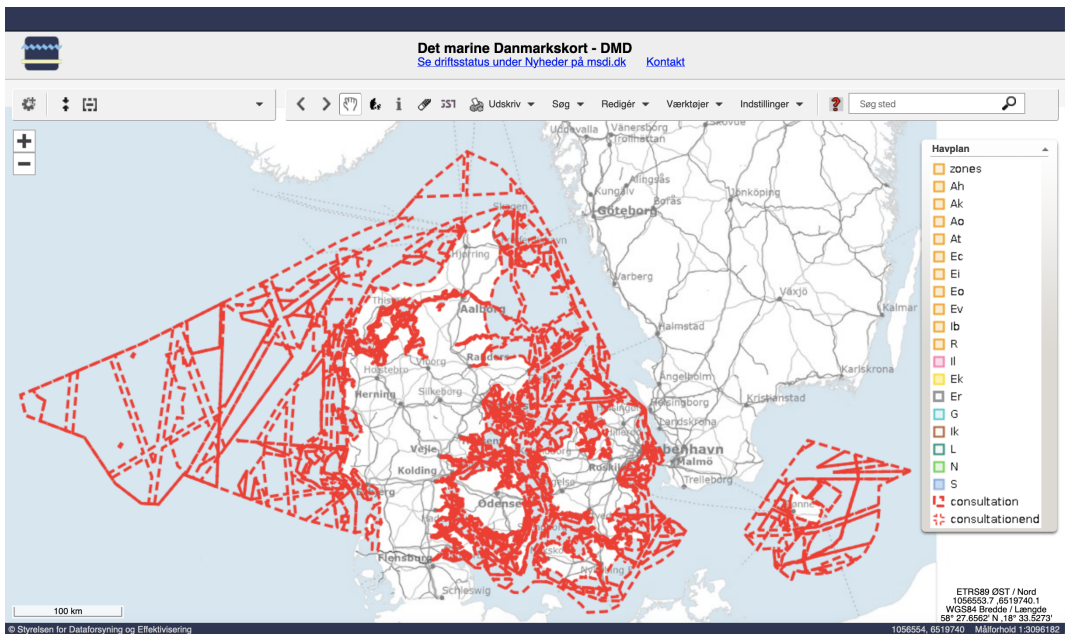
1.5. DEN DIGITALE JURIDISK BINDEDE DANSKE HAVPLAN

Havplanlægning er afhængig af adgang til data, og i det følgende gives en kort introduktion til den danske geografiske infrastruktur og den digitale havplan.

1.5.1. GEOGRAFISK INFRASTRUKTUR FOR SØTERRITORIET

En geografisk datainfrastruktur (SDI) understøtter deling af data mellem brugere indenfor organisationer og på tværs af landegrænser. I EU udgjorde INSPIRE-direktivet,

som trådte i kraft i 2007, et første meget vigtigt skridt på vejen mod en paneuropæisk geografisk datainfrastruktur (Hansen et al. 2017). I forhold til søterritoriet bruges på engelsk termen Marine Spatial Data Infrastructure (MSDI) og i 2015, påbegyndte Geodatastyrelsen i samarbejde med ti andre danske styrelser opbygningen af en dansk geografisk infrastruktur med henblik på udveksling og deling af geodata af betydning for det marine miljø og aktiviteter på søterritoriet (Geodatastyrelsen, 2015). Denne service, Det Marine Danmarkskort, www.msdi.dk, giver et fælles administrationsgrundlag for de forskellige styrelser, ressortområder og aktiviteter, således at brugen af havet og dets ressourcer kan koordineres og optimeres og samtidigt sikre den nødvendige afvejning mellem benyttelsesinteresser og beskyttelse af det marine miljø. Den geografiske infrastruktur i form af det marine danmarkskort er således en vigtig grundsten i implementeringen af havplandirektivet i den danske planmæssige kontekst, hvor det at kunne præsentere en fuldt ud digital havplan har været en vigtig præmis (se figur 13).



Figur 13: Den offentligt tilgængelige del af den danske MSDI "Det marine danmarkskort" på www.msdi.dk: Her ses en visning af zonerne i havplanen, som de er defineret under høringsprocessen (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

1.5.2. DEN DIGITALE HAVPLAN

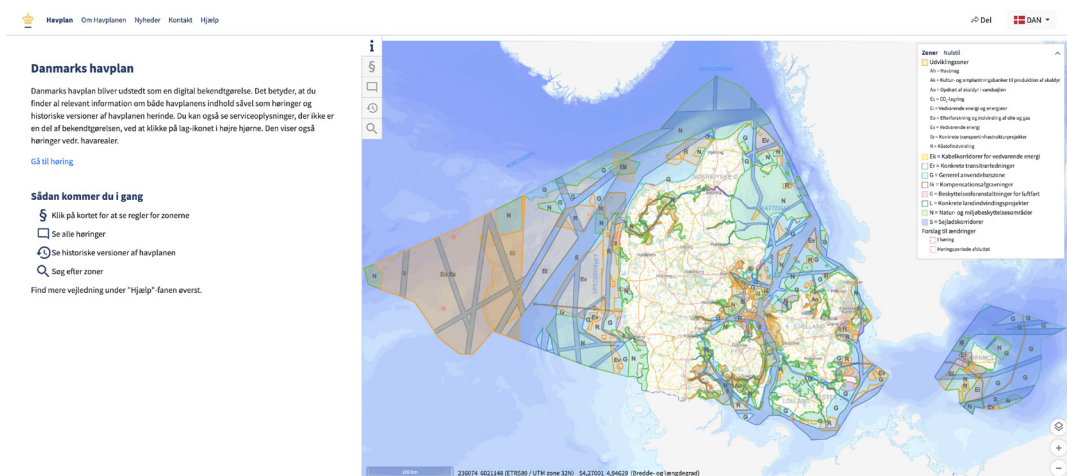
Havplanen er udformet som en digital plan, der samtidigt udgør landets første digitale juridisk bindende plan. Det digitale format har til formål at gøre det overskueligt for borgere, virksomheder og myndigheder at finde ud, hvilke områder der er udlagt til hvilke formål, og hvad retsvirkningen af de pågældende udlæg er.

En digital plan gør det muligt at koble andre informationslag på, så man via havplanen kan få et uddybende billede af værdier som kulturarv, eller aktiviteter som friluftsliv, som der findes data om, men som ikke findes i selve planen.

Tilsvarende kan det være information om forsvarsformål, ligesom man direkte kan få vist andre digitale planer, og derved se, hvordan planerne for søterritoriet spiller sammen med kommuneplaner og lokalplaner på land.

Statslige og kommunale myndigheder har i henhold til §14 i lov om maritim fysisk planlægning en forpligtelse til at sikre, at vedtagne planer ikke er i strid med havplanen. Om en tilladelse kan udstedes eller en plan for en bestemt anvendelse vedtages i et område i henhold til havplanen, vil fortsat afhænge af den generelle sektorlovgivning. Det digitale format muliggør, at lokalplaner og kommuneplanrammer kan vises som service-information, hvilket supplerer havplanen, således at kommuner og borgere det samme sted kan finde lokalplaner og rammer for kommuneplanlægning i kystzonen (Søfartssturelsen, 2021-b).

Udviklingen af den digitale havplan er delvist foregået i regi af projektet Pan Baltic Scope, støttet af den Europæiske Hav- og Fiskerifond, og er et godt eksempel på, hvordan en digital infrastruktur kan opbygges med henblik på at understøtte en retlig geografi som grundlag for etableringen af en fuldt digital bekendtgørelse. Som led i dokumentationen af den tekniske løsning har Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering (SDFE) beskrevet en række aspekter vedrørende baggrundskort, historik, interoperabilitet og lagring, som gør, at de danske udviklingserfaringer vil kunne danne baggrund for en eventuel implementering i andre lande. I medfør af justeringen af havplanloven i 2020, bliver havplanen ikke kundgjort i Lovtidende men kun på den digitale portal www.havplan.dk – se figur 14. Konsultationer vedrørende havplanen og tillæg til havplanen vil ligeledes kun blive kundgjort digitalt via såvel www.havplan.dk som høringsportalen www.hoeringsportalen.dk.



Figur 14: Interface til den digitale og juridisk bindende danske havplan på www.havplan.dk (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

The maritime spatial plan allows local development plans and municipal plan frameworks to be displayed as service information for the maritime spatial plan, so that one can navigate the plans that a municipality may have adopted for a given coastal area. This allows municipalities and citizens to view coastal local development plans and municipal plan frameworks in one place (The Danish Maritime Authority, 2021-b).

1.6. OPSAMLING

Havplanlægning er et meget nyt element i den danske planmæssige kontekst, og ikke mindst når det handler om kystzonen, hvor havplanen møder kommuneplanerne i kystlinien, fremstod det tydeligvis ikke helt klart for kommunerne, hvordan samspillet skal fungere. Med hensyn til at opfylde behovet for en integreret planlægning i kystzonen, vil der tilsvarende fortsat være en udfordring.

Inddragelsen af kommunerne i havplanprocessen har hidtil været meget begrænset, men det understreges fra Søfartsstyrelsens side, at kommunale aktiviteter kan fortsætte stort set som hidtil og med ganske få ændringer i forhold til planlovgivningen. Udlægning af arealer til udviklingszoner, udstedelse af tilladelser og gennemførelse af arealplanlægning kan fortsat foregå indenfor zoner udlagt til andre formål, hvis de ikke er i strid med havplanen. Den fuldt ud digitale bindende havplan giver udover nem adgang til information, endvidere en stor grad af fleksibilitet i forhold til muligheden for løbende justeringer og ændringer af havplanen.

KAPITEL 2. MENNESKELIGE OG ØKONOMISKE AKTIVITETER I DET SYDLIGE ØSTERSØOMRÅDE MED FOKUS PÅ DANMARK

2. MENNESKELIGE OG ØKONOMISKE AKTIVITETER I DET SYDLIGE ØSTERSØOMRÅDE MED FOKUS PÅ DANMARK (KARIN TOPSØ LARSEN, LISE SCHRØDER)

2.1. INTRODUKTION TIL MENNESKELIGE OG ØKONOMISKE AKTIVITETER I MSP

Det primære formål med udarbejdelsen af en havplan er at sikre at alle aktiviteter i og omkring havet koordineres på en måde, der fremmer bæredygtig udvikling og udnyttelse af havressourcerne. Havplanen skal fungere som et værktøj til at sikre en flerdimensionel og sektor-overskridende kortlægning og planlægning af alle de menneskelige aktiviteter der tilsammen påvirker havets kapacitet til fortsat at fungere som økosystem og som ressourcegrundlag for de selv samme aktiviteter. Et stort antal mennesker, der bor rundt om og i oplandene til Østersøen er direkte (ernæringsmæssigt) og indirekte (økonomisk) afhængige af Østersøens evne til at levere disse ressourcer.

Østersøens mangfoldige økosystemer er i dag under pres fra alvorlige miljømæssige udfordringer, der forringer

systemernes evne til at fungere optimalt og dermed deres evne til at reproducere sig selv bæredygtigt. En stor andel af Østersøens miljømæssige udfordringer er menneskeskabte, hvilket vil sige at de er skabt af menneskers overbrug og ikke bæredygtige udnyttelse af forskellige naturressourcer samt menneskers udledninger af forskellige forurenende elementer (Taminskas & Povilanskas, 2021). Havplanlægning (MSP) er hverken et redskab til at vurdere eller dæmpe effekterne af disse miljømæssige udfordringer, men havplanlægning bygger alligevel på en forståelse af, at al menneskelig brug af marine ressourcer skal ske bæredygtigt, hvilket betyder at en økosystembaseret tilgang er et integreret element i MSP som koncept. De mennesker og økonomier, der benytter sig af og er afhængige af de kvaliteter, værdier, og ressourcer som Østersøen er leveringsdygtig i, må være interesserede i at disse ressourcer fortsat kan blive genereret og dermed udnyttet.

Dette kapitel giver et kort overblik over de økonomiske sektorer, der er afhængige af ressourcerne fra Østersøen, samt de mennesker, der er afhængige af disse økonomiske sektorer. Først gives en hurtig introduktion til den sydlige Østersøregions demografi, efterfulgt af en hurtig introduktion til de kystnære kommuner i Danmark, der grænser op til Østersøen. Den anden halvdel af kapitlet

fokuserer på den såkaldte 'Blå Økonomi', der dækker over en lang række økonomier og økonomiske sektorer, er er baserede på marine og maritime ressourcer. Igen starter overblikket med Østersøregionen som helhed, efterfulgt af en beskrivelse af de socioøkonomiske sektorer involveret i dansk maritim økonomi.

2.2. ØSTERSØENS DEMOGRAFI

Ni lande omgrænser Østersøen, mens yderligere fem lande er lokaliseret delvist indenfor oplandet, som har en befolkning på omkring 85 millioner. Østersøens opland er defineret som alle lande, der grænser op til Østersøkysten, men også de omkringliggende lande hvis floder og vandveje løber ud i Østersøen. Alle lande, der grænser op til Østersøen, med undtagelse af Rusland, er medlemmer af EU.

Østersøens kystregioner, defineret som regioner med kystlinje og hvor mere end 50% af befolkningen bor mindre end 50 km fra kysten, har en befolkning på mere end 9 millioner mennesker. Det antal er i fremgang, drevet af tilflytning, herunder fra de nordlige og østlige regioner, en bevægelse der er knyttet til en stigende urbanisering. I Polen ses en særlig demografisk vækst i havnebyerne Gdańsk og Szczecin-Świnoujście, mens de nordiske lande oplever en nedgang i befolkningstal i de rurale nordlige områder til fordel for en stigning i befolknings-tallet i de mere urbane sydlige regioner. Denne tendens er sammenfaldende med en tendens til mikro-urbanisering, hvilket vil sige bevægelsen indenfor rurale områder af folk mod mindre regionale centre (Burchaéz & Kalinowski, 2021).

Tabel 1: Befolkningen i de kystnære regioner i hvert land langs den sydlige Østersø

Land	Antal kystnære kommuner	Befolkning
Danmark	5	1 042 226
Tyskland	3	874 739
Litauen	3	556 884
Polen	10	4 493 006
Sverige	3	1 945 116
Total	24	8 911 970

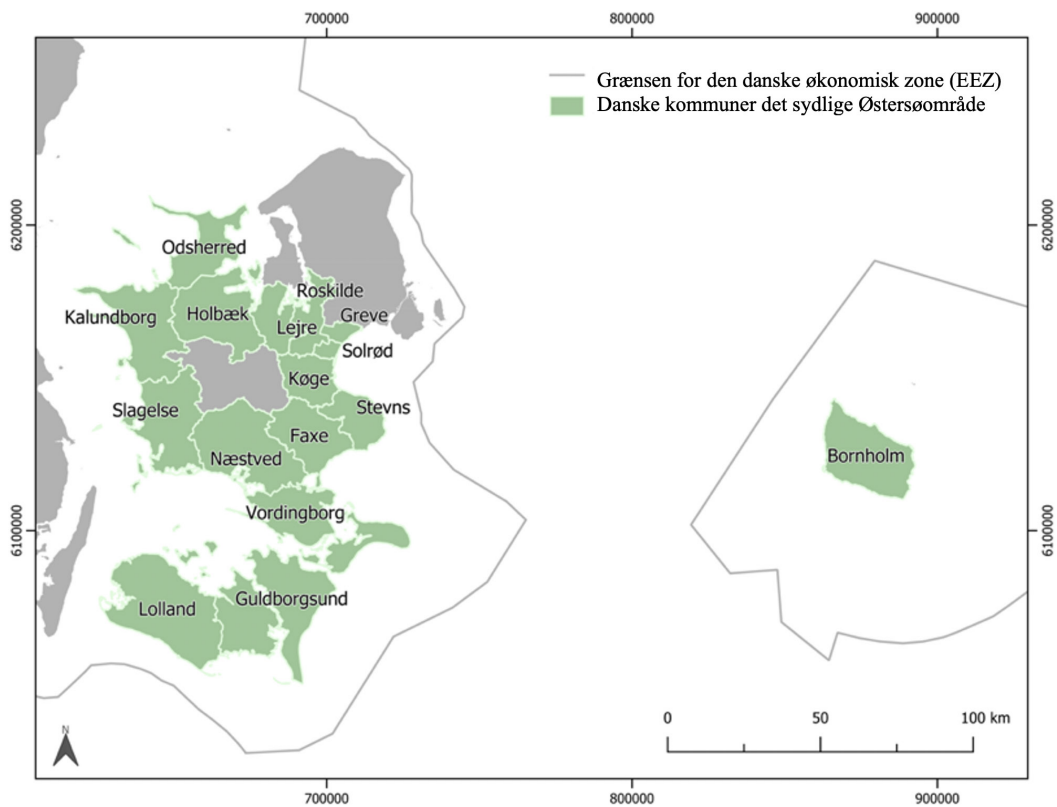
Opsummerende kan vi sige at 85 millioner menneskers levebrød og aktiviteter påvirker forholdene i Østersøen, mens 9 millioner menneskers levebrød og velvære for er mere eller mindre direkte afhængige af disse forhold, fordi de bor helt op ad Østersøen.

2.3. DANSKE KYSTKOMMUNER GRÆNSEDE OP TIL ØSTERSØEN

Danske kystkommuner er nogle af de mest centrale interessenter i den nye nationale havplanproces. Som nævnt ovenfor er der potentielt et planmæssigt dilemma i og med, at kommuneplanerne stopper ved kystlinien, samtidigt med at mange kommuner har aktiviteter og interesser på vandområder udenfor. I juni 2021 organiserede paraplyorganisationen for de 98 kommuner, Kommunernes Landsorganisation (KL), i relation til høringsprocessen vedrørende den danske havplan et webinar møntet på planlæggere i kommunale forvaltninger. Formålet med webinaret var at sætte fokus på koblingen mellem land- og søsiden i kystområderne set fra kommunernes perspektiv. Udover udfordringer vedrørende de juridiske aspekter, som blev opridset i kapitel 1, tydeliggjorde webinaret, at kommunerne i stort omfang var meget usikre vedrørende havplanens implikationer som sådan.

I den Danske del af det sydlige Østersøområde er der 16 kystkommuner: Bornholm, Greve, Solrød, Køge, Stevns, Faxe, Næstved, Vordingborg, Guldborgsund, Lolland, Slagelse, Kalundborg, Odsherred, Holbæk, Lejre og Roskilde. I det følgende afsnit præsenteres nogle af de havplan-interesser, som de danske kommuner i og omkring Østersøen har.

Typiske interesser for af kystkommerne udgøres af havneudvikling i relation til shippingaktiviteter og i særdeleshed udvikling af offshore-havvindindustrien; konstruktionen og ekspansionen vedrørende broforbindelsen over Femern Bælt via Lolland; udviklingen af specifikke forretningssektorer i kystområder som akvakultur og turisme; samt bekymringer knyttet til effekter af forurening herunder eutrofiering og klimaforandringer og betydningen for fremtidig livskvalitet i kystregionerne. Afsnittet indbefatter også en kortfattet oversigt over kommunernes aktive deltagelse stillingtagen til havplanens betydning for deres kommune baseret på indgivne svar i høringsprocessen (KL, 2021).



Figur 15: Seksten kystkommuner er lokaliseret i den sydlige del af Østersøen (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

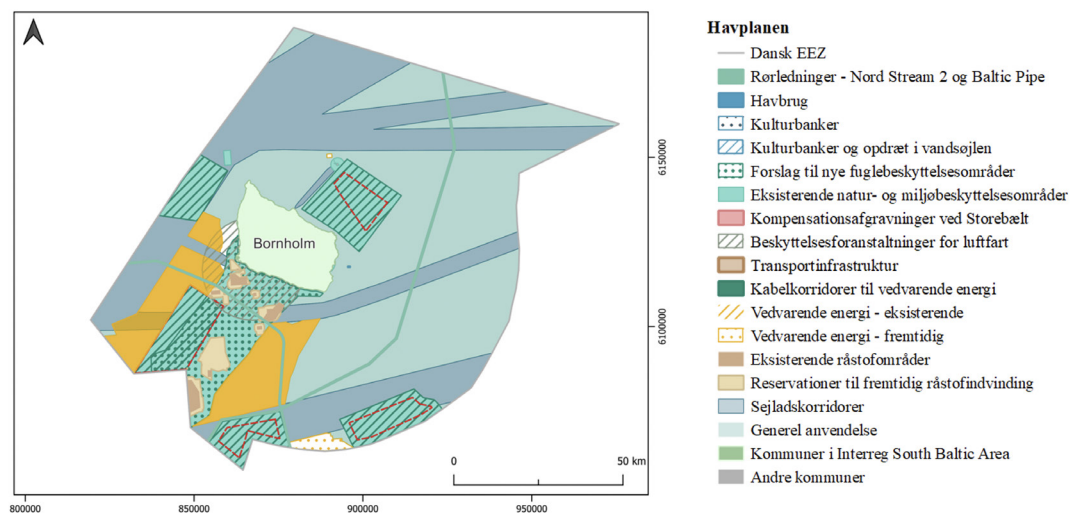
2.3.1. BORNHOLM

Bornholms Regionskommune, som dækker hele øen Bornholm Municipality, ligger øst for resten af Danmark i sin egen individuelle del af det danske søterritorium syd for Sverige, nordøst for Tyskland og nord for Polen.

Bornholms Regionskommune har et areal på 588.36 kvadratkilometer og har en befolkning på 39.606 personer (2021). Øen er unik i en dansk kontekst i kraft af sin geologi, idet øen bortset fra den sydlige kyst består af granit. Øen er rig på kulturarv som indbefatter det historiske fæstningsværk Hammershus og fortifikationen på Erholmen, som bevidner Bornholms strategiske betydning gennem tiden.

Bornholm har mange interesser i relation til havplanlægning. Som Danmarks østligste øst omgivet af Østersøen er kommunen på mange måder afhængig af havet både som ressourcebase og ud fra betragtninger i relation til miljø og bæredygtighed. De kommunale hjemmesider rummer ingen tilgængelig information om kommunens stillingtagen til havplanen og kommunens interesser, men et af Søfartsstyrelsens høringsmøder blev afholdt på Bornholm i juni 2021. Heraf fremgik det at Bornholm ikke mindst er interesseret i udviklingen af Bornholm som "energiø" og etableringen af eltekniske anlæg i relation til områdets havvindmølleparker, der skal bidrage til at sikre grøn forsyning som led i udfasningen af fossile energikilder herhjemme såvel som på europæisk plan. Dertil kommer interesser knyttet til udvikling af det lokale erhvervsliv herunder Rønne Havn, forbedring af betingelser for kommercielt fiskeri i Østersøen samt udvikling af bæredygtig kystturisme.

I manualens kapitel 3 indgår to cases fra Bornholm: Kystturisme og Rønne Havn.

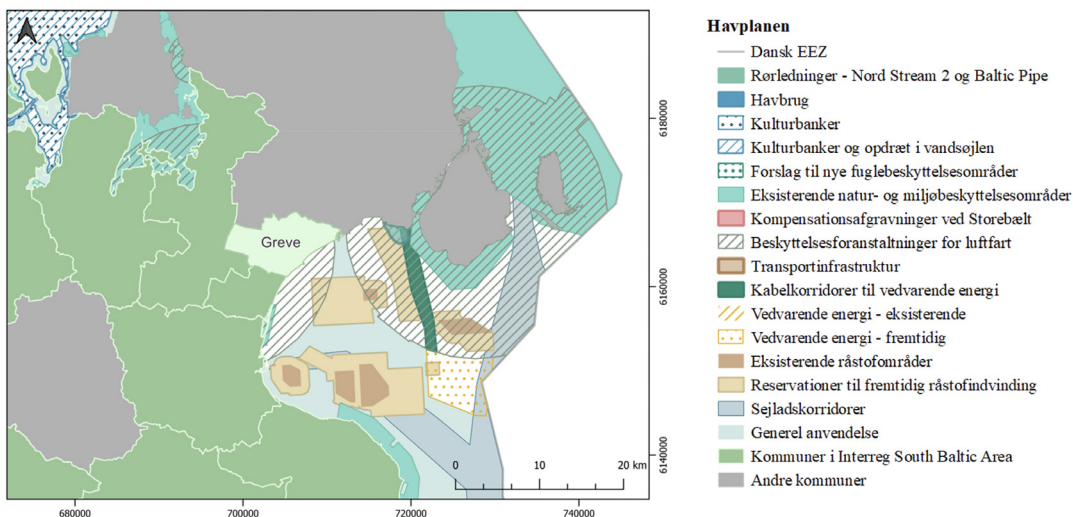


Figur 16: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Bornholm (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.2. GREVE

Greve kommune ligger 21 km sydvest for København på østkysten af Sjælland og kommunen dækker et areal på ca. 60 km² og har næsten 50.514 indbyggere (2021).

De kommunale hjemmesider rummer ingen tilgængelig information om kommunens stillingtagen til havplanen og kommunens interesser, men med sin beliggenhed ud til Køge Bugt med attraktive strande langs hele kystlinien har kommunen selvfølgelig som sine nabokommuner interesser i at tilgodesee turisme og rekreativ anvendelse. Historisk set har Køge Bugt været plaget af udledningen forurenede kloakvand og industrielt spildevand, ligesom kystbeskyttelse i området kræver en vedvarende indsats.

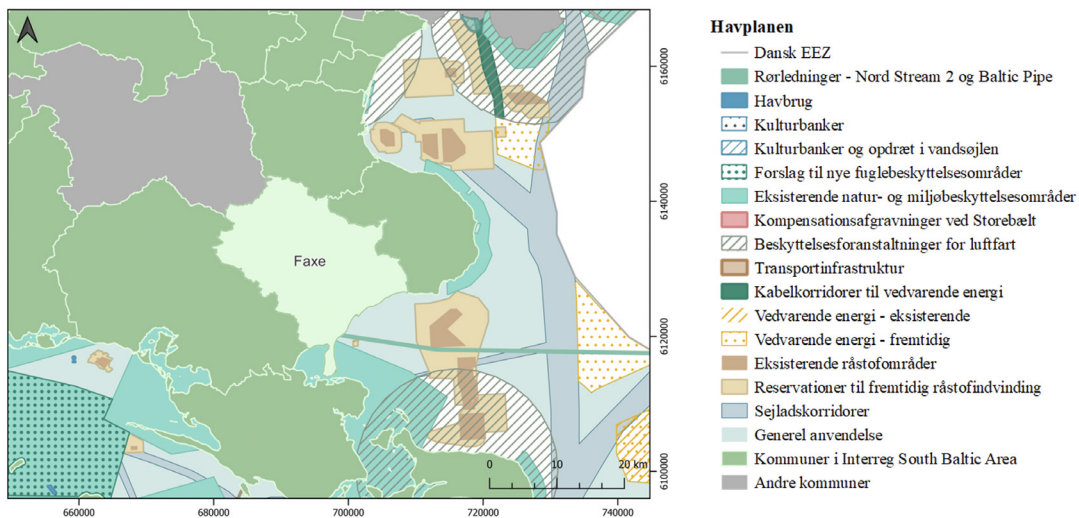


Figur 17: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Greve kommune [Datakilde: Miljøministeriet, 2021]

2.3.3. FAXE

Faxe kommune dækker et areal 406 km² og har en befolkning på næsten 36.713 (2021).

Heller ikke i Faxe kommune er der fundet nogen tilgængelig information vedrørende kommunens stillingtagen til havplanen.

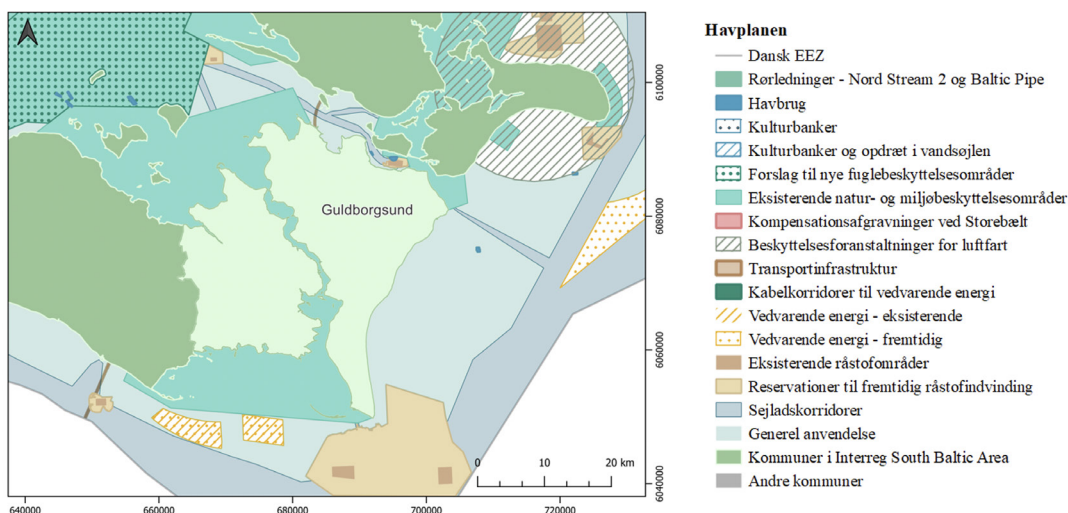


Figur 18: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Faxe kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.4. GULDBORGSUND

Guldborgsund kommune er lokaliseret på to øer, Lolland mod vest og Falster mod øst, som grænser op til Guldborgsund. Kommunen dækker et areal på 903.15 km² og har en befolkning på 60.328 (2021). Nykøbing Falster er kommunens hovedby og Danmarks sydligste punkt er beliggende på Gedser Odde.

Guldborgsund kommune har stort fokus på videreudvikling af produktionen af bæredygtigt havbaseret protein. En samlet kystlinie på 332 km har givet kommunen et afsæt for udviklingen af en erhvervssektor baseret på bæredygtig akvakultur (muslinger, tang og ålegræs) og kommunen indgår i den sammenhæng i strategiske internationale netværker via projekter med Submariner network og Blue platform såvel som med nationale forskningsinstitutioner (Aarhus Universitet, Teknologisk Institut og Dansk Akvakultur). Guldborgsund betragter sig selv som et teststed med henblik på udvikling af bæredygtig akvakultur i områder med lavt saltindhold sammenlignet med akvakulturlokaliteter andre steder i Østersøen og kommunen indgår derfor i samarbejder med Østersøpartnere andre steder, som kun har adgang til vandområder med lavt saltindhold. Derudover ser Guldborgsund kommune et potentiale i en god kobling mellem landbaseret produktion af fødevarer, som understøtter havbaseret fødevareproduktion med mindre udledning af næringsstoffer sammenlignet med traditionel landbrugsproduktion (Guldborgsund kommune, 2021).

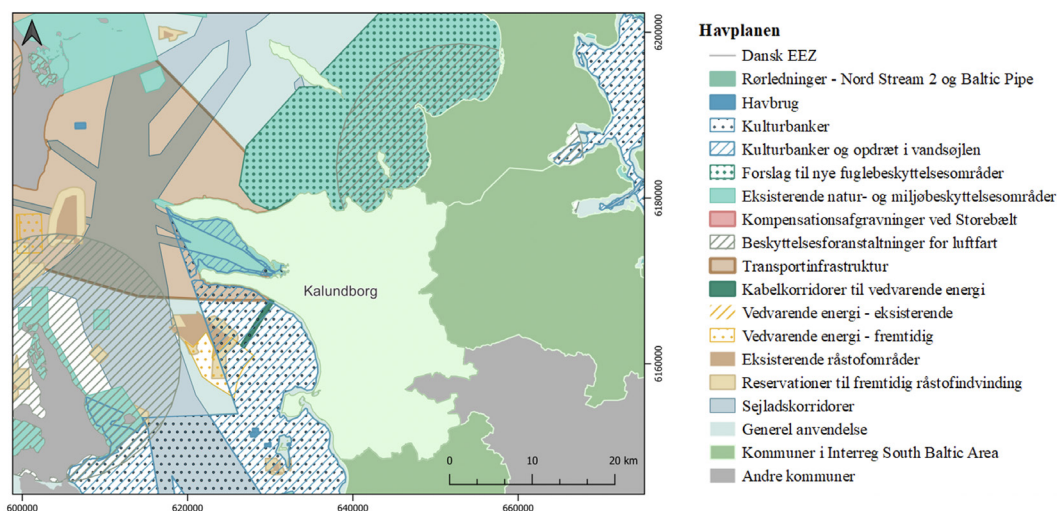


Figur 19: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Guldborgsund kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.5. KALUNDBORG

Kalundborg Kommune har navn efter hovedbyen Kalundborg og har et areal på 604,4 km² og et indbyggertal på 48.487 (2021). Kalundborg kommune har udgjort rammen for en politisk aktion for et rent miljø organiseret af Dansk Naturfredningsforening i Havnsø i august 2021. Under overskriften "Vi vil ha' en Ren Neksø Bugt!" blev der inviteret til "Hop-i-Havet"-aktion i Havnsø som led i et landsdækkende initiativ iværksat af Dansk Naturfredningsforening med henblik på at vække opmærksomhed omkring den danske havplan og dens indgangsvinkel til forvaltningen af havmiljøet de kommende ti år. Foreningen har rejst kritik af regeringens udpegning af beskyttede naturområder på søterritoriet, som kun dækker 4,1 %, hvor EUs biodiversitets strategi anbefaler, at hvert land udpeget mindst 10%¹⁴.

Af andre interesser kan nævnes, at Kommunen har aktier i Kalundborg Havn, som er en af Danmarks største havne (Kalundborg Havn, 2021), og kommunen har indsendt et høringssvar, som udtrykker bekymring vedrørende mulig lokalisering af havvindmølleparker i området.



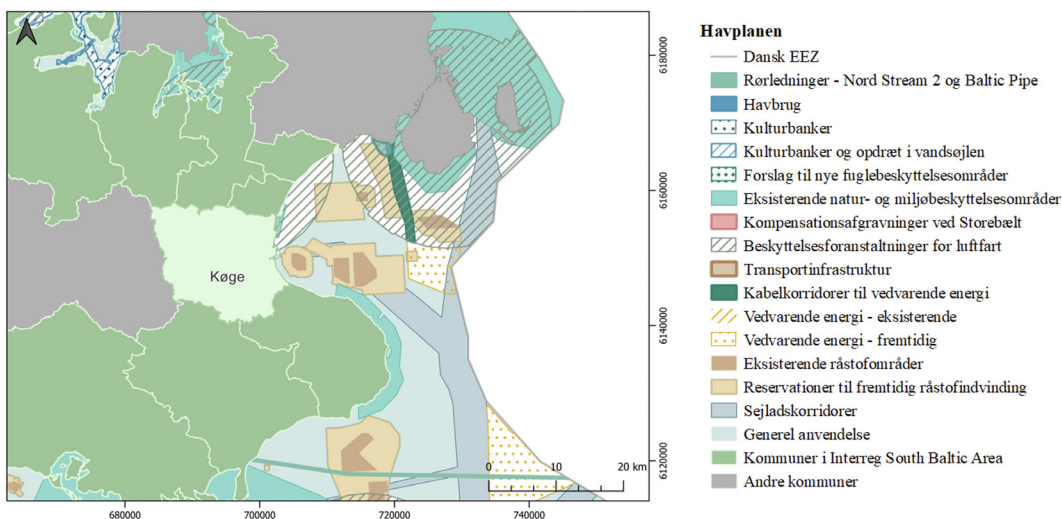
Figur 20: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Kalundborg kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

¹⁴ <https://tv-kalundborg.dk/Havnsøe-hopper-i-havet-for-en-ren-Neksøebugt>
<https://www.sn.dk/kalundborg-kommune/havnsøe-hopper-i-havet-for-en-ren-neksøebugt/>

2.3.6. KØGE

Køge kommune er beliggende på østkysten af Sjælland Municipality ca. 40 km sydvest for København, dækker et areal på 255 km² og har et indbyggertal på 61.475 (2021).

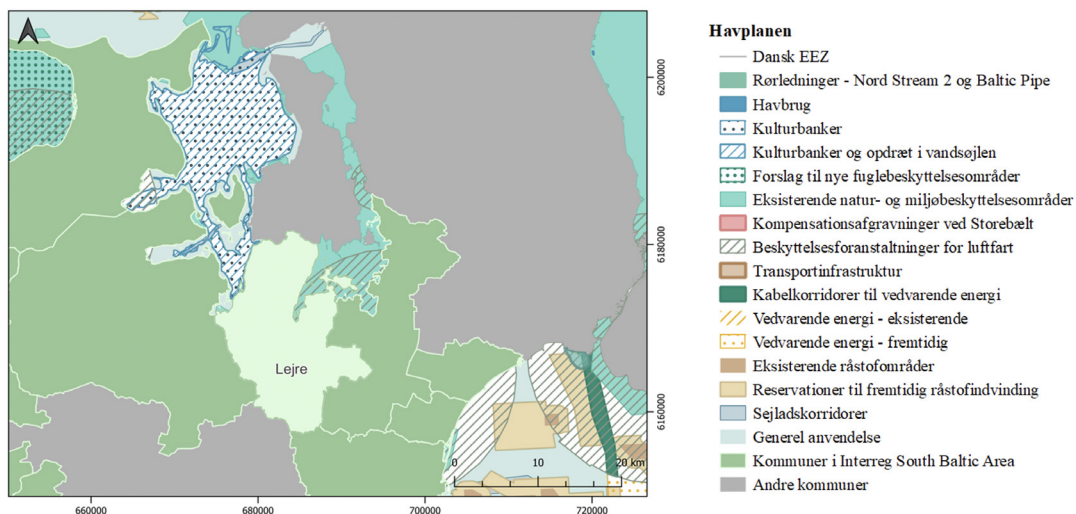
Køge kommune er en af de få kommuner, som har gennemført en politisk proces i relation til havplanen, og kommunen har indgivet et høringssvar. Kommunen bifalder, at havplanforslaget allokerer areal til vedvarende havvindenergi i Køge Bugt, mens kommunen udtrykker bekymring for potentiel indvinding af grus langs kysten og den øgede risiko for erosion langs kysten og deraf afledte effekter på flora og fauna. Derudover foreslå kommunen, at der etableres kunstige rev og flere områder med henblik på miljøbeskyttelse (Havplan.dk).



Figur 21: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Køge kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.7. LEJRE

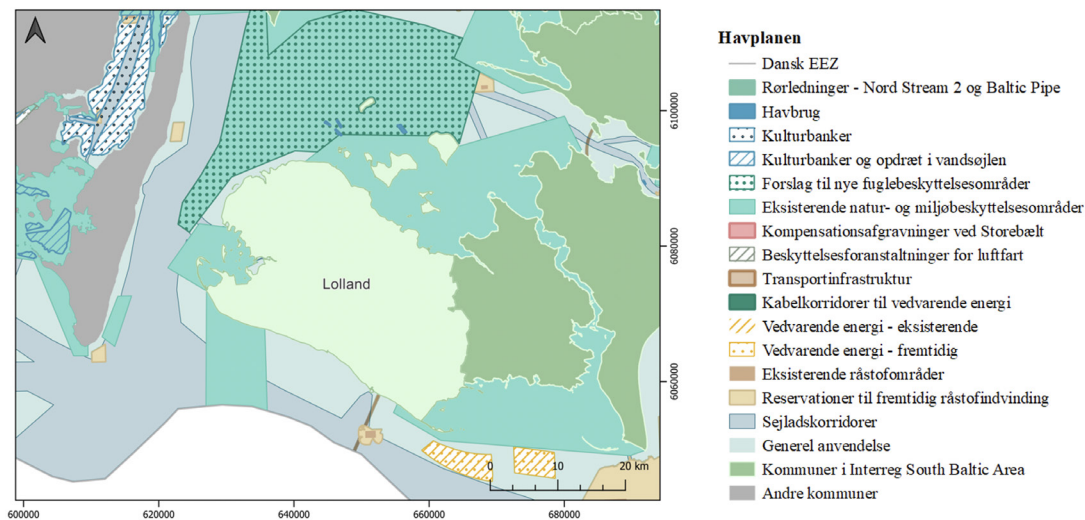
Lejre kommune er beliggende midt på Sjælland, dækker et areal på ca. 240 km² og har en befolkning på 28.173 (2021). Kommunen grænser mod nord op til store områder med beskyttet natur i Roskilde Fjord, men der er ikke nogen information tilgængelig på hjemmesiden vedrørende havplanprocessen, ligesom kommunen ikke har indgivet høringssvar.



Figur 22: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Lejre kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.8. LOLLAND

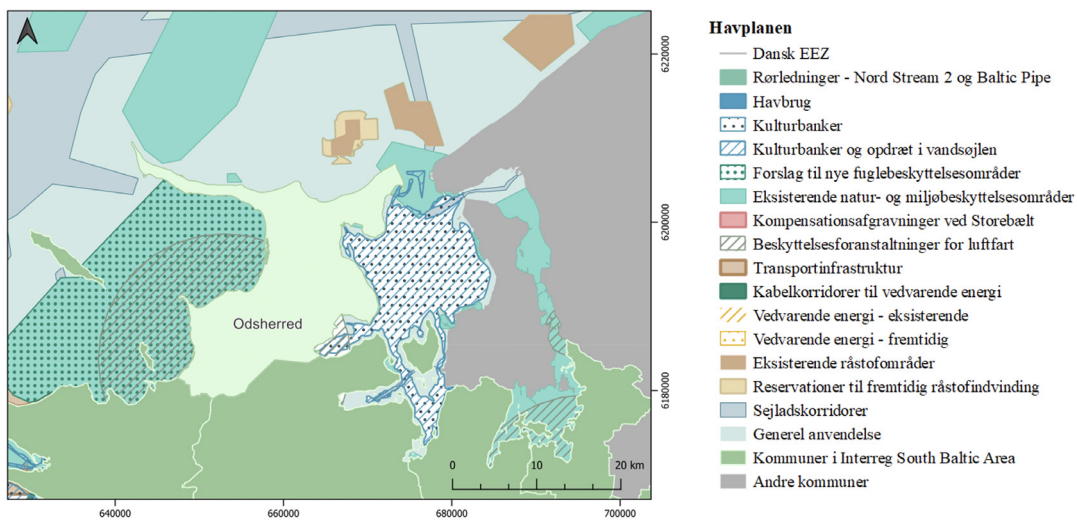
Lolland kommune er beliggende på det sydvestlige Sjælland, dækker et område på 892,9 km² og har et indbyggertal på 40.539 (2021). Overordnet gælder for kommunerne på øerne omkring Sjælland – Lolland, Falster og kommunerne på småøerne Møn, Bogø, Masnedø etc. – oplever en den igangværende udvikling af forbindelsen til Tyskland via Femern Bælt som et meget betydningsfuldt erhvervs- og områdeudviklingsperspektiv men også en kobling mellem land og hav, som vil ændre regionens karakter for bestandigt (Altinget, 2016)(Lolland kommune, 2019)



Figur 23: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Lolland kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.9. ODSHERRED

Odsherred kommune er beliggende på det nordvestlige Sjælland, dækker et område på 356,6 km² og har et indbyggertal på 32.923 (2021). Der er ikke nogen information tilgængelig på Odsherreds kommunes hjemmeside vedrørende havplanprocessen, ligesom kommunen ikke har indgivet høringssvar. Dog kan det anføres, at Odsherred er en udkantskommune, som er meget afhængig af kystturisme med mange sommerhuse og deltidsbenyttede boliger beliggende indenfor kystnærhedszonen. Dermed er god vandkvalitet og rene strande selvsagt af stor interesse, som det også kommer til udtryk hos andre kommuner i området – jævnfør Kalundborg kommune og miljøaspekterne i Sejerøbugten.

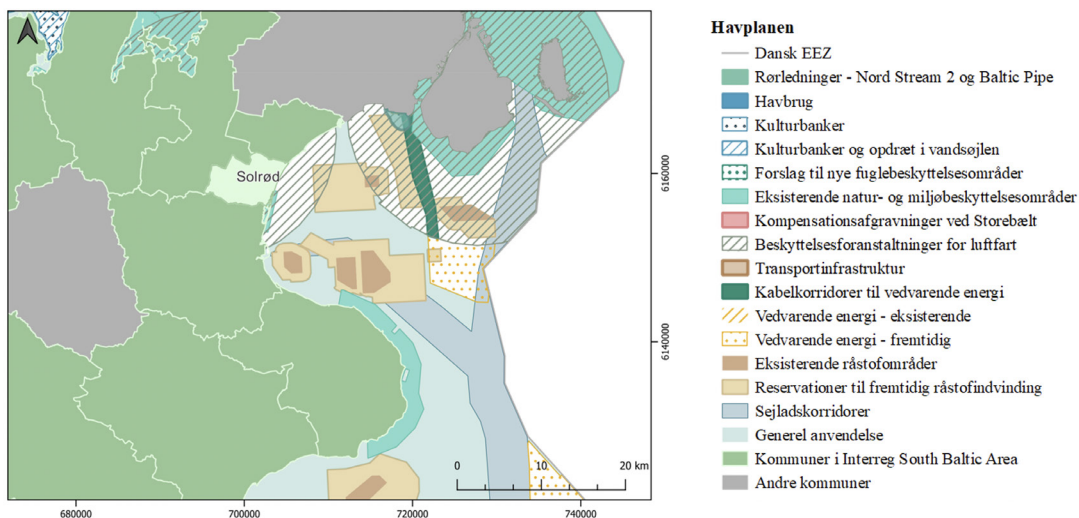


Figur 24: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Odsherred kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.10. SOLRØD

Solrød kommune på Sjællands østkyst dækker et areal på 40 km² og har et indbyggertal på 23.441 (2021). Kommunen er populær på grund af sine rekreative værdier form af badestrande og sommerhusområder langs Køge Bugt.

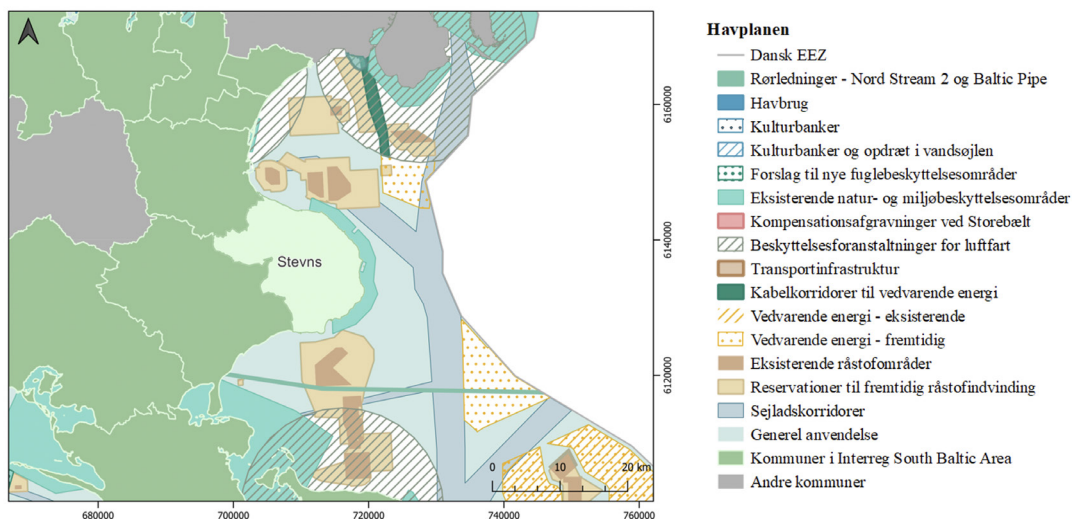
Der er ikke nogen information tilgængelig på Odsherreds kommunes hjemmeside vedrørende havplanprocessen, ligesom kommunen ikke har indgivet høringssvar, men Solrød kommune har ligesom andre kommuner langs Køge Bugt en stor interesse i udvikling af kystbeskyttelse på grund af faren for oversvømmelse, hvilket forstærkes som følge af klimaforandringerne. Køge Bugt er identificeret som én ud af ti områder i Danmark, hvor der er størst fare for oversvømmelser som følge af klimaforandringer og deraf afledte ekstreme vejrhændelser, og i 2020 godkendte Solrød kommune den seneste af en række kystbeskyttelsesplaner (Solrød kommune, 2021).



Figur 25: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Solrød kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.11. STEVNS

Der er ikke nogen information tilgængelig på Stevns kommunes hjemmeside vedrørende havplanprocessen, ligesom kommunen ikke har indgivet høringssvar. Dog kan de anføres, at Stevns kommune dækker det meste af halvøen Stevns, som er kendt for dens hvide kalkklinter, som er temmeligt sjældne i Danmark. I 2014 blev Stevns Klint listet som UNESCO verdensarv i Europa, og det meste af kystlinien er udpeget som allerede beskyttet natur i havplanen. Derudover kan det nævnes, at kommunen har interesser i udviklingen af havvindmølleparken "Aflandshage Vindmøllepark" (Stevns kommune, 2021).



Figur 26: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Stevns kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

Stevns kommune er beliggende på sydøstkysten af Sjælland, dækker et areal på 250 kvadratkilometer og har et indbyggertal på 22.782 (2019).

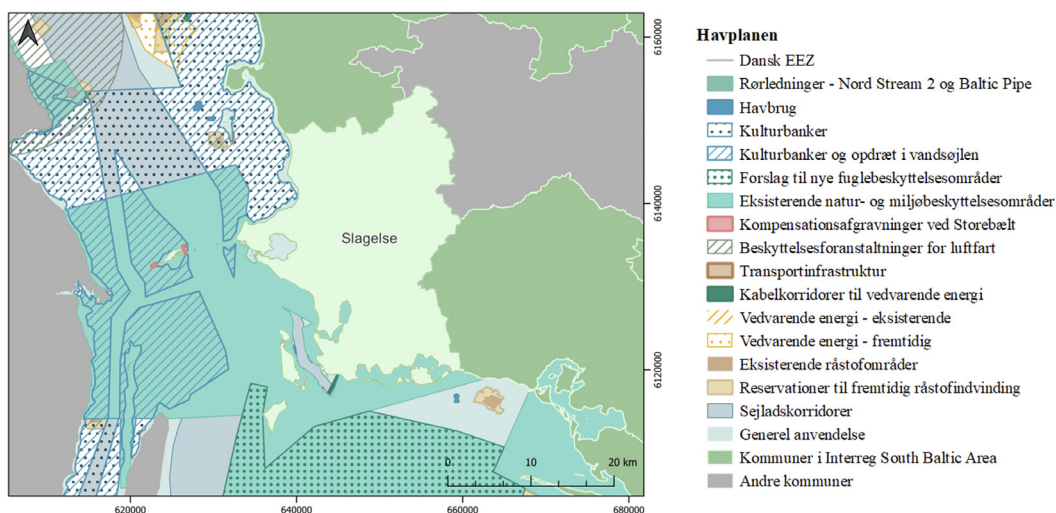


Figur 27. Rekreative erhvervsmuligheder – café og ferieboliger i Rødvig Havn i Stevn kommune (Foto: Lise Schrøder)

2.3.12. SLAGELSE

Slagelse kommune er beliggende på vestkysten af Sjælland og kommunen dækker et areal på 570,1 km² og har en befolkning på 79.122 (2021). Kommunen har en række tilgrænsende farvande og Storebælt, Musholm Bugt, Agersø Sund, Skælskør Fjord, Skælskør Nor og Smålandsfarvandet og kommunen har gennemført en lokal politisk proces og indgivet høringssvar vedrørende havplanen.

Kommunen udtrykker tilfredshed med en række interesser, som tilgodeses af havplanen: Sejlkorridorer, Natura 2000 og andre naturbeskyttelsesområder, udpegninger af områder til råstofudvinding og akvakultur, større områder til havvind, og mulighederne for udvikling turismeaktiviteter, som der ikke er sat begrænsninger på. Kommunalbestyrelsen påpeger dog, at der savnes en miljøvurdering herunder en vurdering af effekterne af fiskeriet, råstofudvinding samt effekten af den fortsatte udledning af næringsstoffer, ligesom havplanen ikke indeholder planer for tiltag vedrørende miljøbeskyttelse i henhold til FN's verdensmål eller andre miljøregulativer og vandhandleplaner (Havplan.dk).



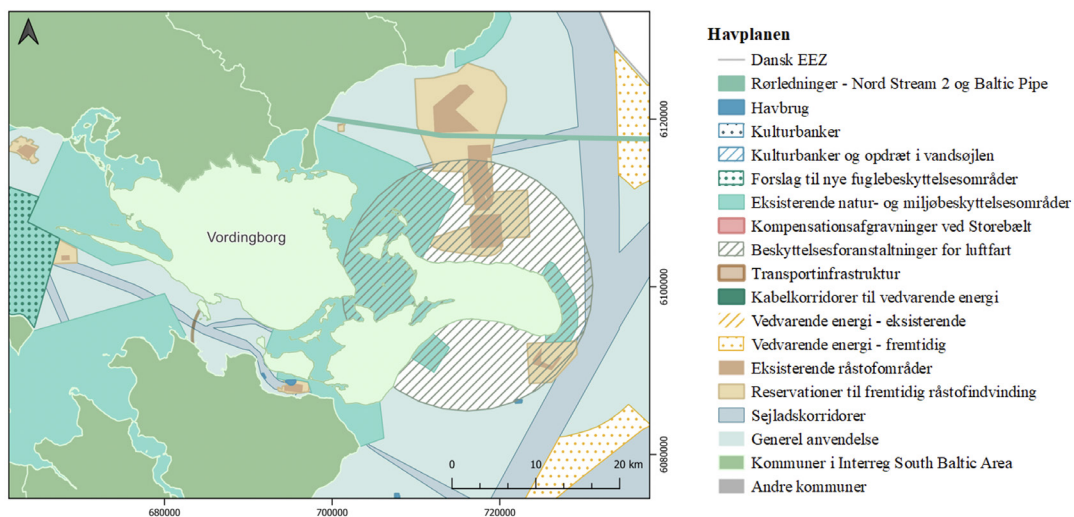
Figur 28: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Slagelse kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.13. VORDINGBORG

Omtrent 135 km vest Bornholm, tværs over Østersøen, ligger Vordingborg kommune som den østligste af kommunerne på Sjællands kyst. Vordingborg kommune dækker et areal på ca. 621 km² og har et indbyggertal 45.541 (2020). Broen over Masnedsund forbinder Vordingborg by med Masnedø og Storstrømsbroen forbinder Masnedø med nabokommunen Guldborgsund. Farøbroerne forbinder de to kommuner fra Bakkebølle Strand via Farø til Falster. Bogø ligger også i Vordingborg kommune.

I Vordingborg Kommune har der i perioden 2015-19 været en omfattende udvikling af havnen blandt andet med henblik på at understøtte Vejdirektoratets anlægs- og servicearbejder i forbindelse med den nye Storstrømsbro. Den cirka fire kilometer lange bro skal forbinde Sjælland med Falster via Masnedø og vil blive Danmarks tredielængste bro efter Øresundbroen og Storebæltsbroen. Vordingborg kommune er involveret i et EU-projekt, DUAL Ports, som handler om bæredygtig havnedrift og -vedligehold, og har fokus på genbrug af materialer i forbindelse med havneudvidelsen og udvikling af havnebelysning baseret på vedvarende energikilder (Vordingborg kommune, 2021).

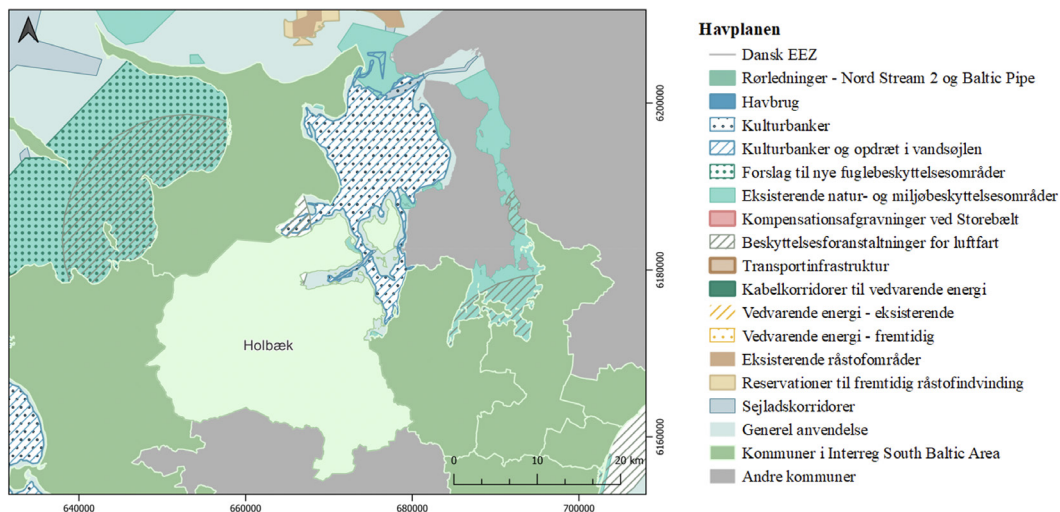
Vordingborg kommune har indgivet et høringssvar, hvori der udtrykkes bekymring vedrørende den potentielle grusudvinding langs kysten ikke mindst langs Møns Klint (Havplan.dk).



Figur 29: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Vordingborg kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.14. HOLBÆK

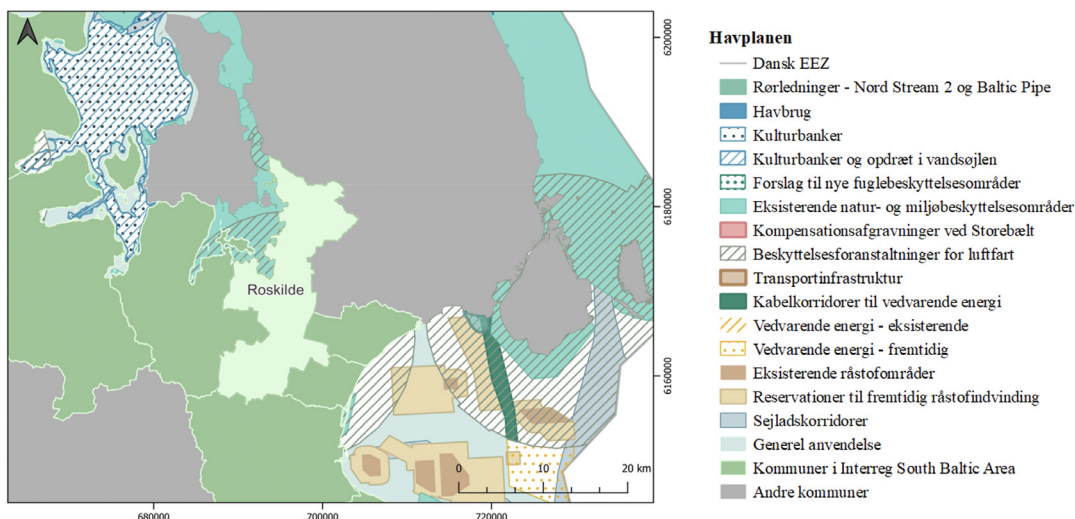
Holbæk kommune er beliggende på Sjælland 60 km fra København og grænser op mod vestkysten af Roskilde fjord. Kommunen dækker et areal på ca. 578 km² og har et indbyggertal på 71.913 (2021). Den største by Holbæk, hvis historie kan dateres tilbage til 1236.



Figur 30: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Holbæk kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.15. ROSKILDE

Roskilde kommune er beliggende på Sjælland 30 km vest for København. Den største by er Roskilde, og kommunen dækker et areal på 212 km² og har et indbyggertal på 88.889 (2021). Mod nordvest ligger Roskilde Fjord, hvor et stort naturbeskyttelsesområde er udpeget.



Figur 31: Den første version af den danske havplan, som det ser ud i kystområdet ud for Roskilde kommune (Datakilde: Miljøministeriet, 2021)

2.3.16. HØRINGSVAR FRA KOMMUNERNES LANDSFORENING

Kommunernes Landsforening (KL) har indgivet et omfattende høringsvar, hvori der rejses kritik af, at kommunerne ikke har været inddraget mere i processen omkring havplanen. Endvidere pointeres det, at det har medført stor usikkerhed i mange kommuner, at havplanen er kommet i høring og dermed er bindende for kommunerne i samme periode, som kommuneplanerne behandles, ligesom det påpeges, at det er afgørende, at de kommunale planer og havplanen tænkes som et sammenhængende og ligeværdigt plangrundlag (Kommunernes Landsforening, 2021-b).

KL påpeger i høringsvaret, at det bør uddybes og præciseres, hvordan og hvornår planlægning kan være i modstrid med havplanen, så det fremgår tydeligt for de offentlige myndigheder – eksempelvis vedr. klimatilpasningsprojekter. KL anfører forskellige kritikpunkter herunder i relation til målsætningen om at fremme bæredygtig turisme, rekreative aktiviteter, friluftsliv mv., hvor KL anfører, at det er et problem, at der ikke i loven stilles krav om hensyn til f.eks. sammenhængen med det omkringliggende landskab, klimatilpasningsprojekter eller lignende. På den baggrund opfordrer KL til, at det sikres, at der med havplanen som en del af administrationsgrundlaget kan planlægges med flere hensyn til samfundsøkonomi, erhvervsaktivitet og rekreative muligheder, så f.eks. turisme og rekreative muligheder på havet inddrages. Med afsæt i de erklærede mål i havplanloven, om at sikre sammenhængen mellem land og hav, kritiserer KL det manglende fokus på de visuelle sammenhænge i kystområderne, hvor vandfladerne på søterritoriet har afgørende betydning for oplevelsen af kystlandskaberne, der i vid udstrækning kan være udpeget som bevaringsværdige landskaber i kommuneplanerne. KL foreslå, at der etableres en kystnærhedszone også på vandsiden, for at dæmme op for problematikken (Kommunernes Landsforening, 2021-b).

Med hensyn til den digitale havplanportal pointeres det fra KL's side, at der mangler sammenhæng mellem landdata og havdata, at der er behov for at få skabt et robust digitalt fundament gennem en sammenhængende dataforsyning, da det er for besværligt for brugerne at få et overblik over gældende retlige geodata, som indgår i den nuværende løsning (Kommunernes Landsforening, 2021-b).

2.4. DEN BLÅ ØKONOMI I DEN SYDLIGE ØSTERSØ

Den blå økonomi omfatter økonomiske aktiviteter med tilknytning til oceanerne, havene, og/eller de kystnære områder. Det indbefatter industrier og fremstillingssektorer såvel som arbejdere i kystnære og maritime områder involveret i det marine miljø, i erhverv som shipping, fiskeri, og energiproduktion, såvel som havne, skibsværfter, landbaseret akvakultur, algeproduktion, og kystturisme. Denne definition benyttes af EU (Europa-Kommissionen, 2020). Andre, som f.eks. Center for Blå Økonomi, argumenterer for at den blå økonomi omfatter tre relaterede men internt distinkte betydninger: (1) det overordnede bidrag fra havene til økonomier; (2) behovet for at adressere havenes miljømæssige og økologiske bæredygtighed, og (3) havøkonomi som en mulighed for vækst i både udviklede og udviklingslande (Rousseau, 2020). I dette afsnit vil vi definere og benytte begrebet i betydningen havøkonomi som en mulighed for vækst i Østersøområdet, men anskuer havets miljømæssige og økologiske bæredygtighed ikke alene som en forudsætning for en fortsat udvikling, men også som et mål i sig selv.

Traditionelle maritime sektorer og innovative marine aktiviteter udgør de centrale bestanddele af økonomierne i de kystnære områder af den sydlige Østersø. Mennesker har benyttet Østersøen igennem meget lang tid, særligt som transportvej og til fremskaffelse af føde. I dag benyttes Østersøens vandet, dets overflade, havbund og kystnære område til en lang række varierede og intensive menneskelige aktiviteter. Disse inkluderer maritim transport og fiskeri såvel som akvakultur, udnyttelse af olie og gas, offshore vindenergi, kabler og rørledning, og endelig en lang række rekreative aktiviteter, som blandt andet inkluderer kyst- og krydstogtturisme, bådsejllads, og lystfiskeri.

Foruden disse mere traditionelle sektorer er en række innovative sektorer under udvikling indenfor blå økonomi og blå energi, f.eks. offshore vindenergi, havenergi (bølge og tidevand), blå bioøkonomi og bioteknologi, marine mineraler, havvandsafsaltning, og maritimt forsvar. Disse sektorer skaber potentiale for vækst og jobs, særligt indenfor vedvarende energi. Offshore vind har eksempelvis set en eksponentiel vækst, som har afstedkommet en tilsvarende stigning i antallet af jobs indenfor dette felt i EU's kystnære kommuner (Burchaéz & Kalinowski, 2021). Den stigende interesse for marine ressourcer og ekspansion af maritime industrier skaber beskæftigelse og økonomisk vækst. Energi og sikring af fødevarer er de primære prioriteter. "Blå Vækst" er derfor blevet identificeret som et lovende område for økonomisk udvikling på europæisk lovgivningsniveau.

I 2014 stemte Europa-Kommission en agenda for Bæredygtig Blå Vækst i Østersøregionen igennem, et

indsatsområde der fokuserer på udviklingen af potentialet for maritim økonomi i og omkring Østersøen. Indsatsområdet blev i 2016 efterfulgt af en dialogproces omhandlende hvilke områder den implementerende del af Blå Vækst skulle fokusere på (Schultz-Zehden et al, 2017). I det følgende vil de primære økonomiske aktiviteter indenfor blå økonomi i Østersøområdet blive uddybet.

2.5. CENTRALE MARITIME SEKTORER I DEN SYDLIGE ØSTERSØ OG DERES SOCIOØKONOMISKE MULIGHEDER OG UDFORDRINGER

Fiskeriaktiviteter

Fiskeriindustrien repræsenterer den mest traditionelle økonomiske sektor i Østersøregionen, hvor erhvervet har lange og betydningsfulde traditioner. Så tidligt som i middelalderen var fiskeri én af de vigtigste økonomiske og sociale aktiviteter, ikke mindst grundet indflydelsen fra Hansestæderne. Nutidens fiskere kan kun drømme om sådanne tider. Fiskerisektoren, såvel som de mennesker hvis levebrød og livsstil afhænger af den, er nu under hårdt pres både miljømæssigt, økonomisk, og socialt.

De vigtigste arter der fiskes efter i kommercielt fiskeri er torsk, sild, og brisling, som til sammen udgør omkring 95% af den samlede fangst. Men for mange af Østersøens vigtigste kommercielle fiskebestande er situationen nu kritisk. Værst står det til blandt torskebestandene i den østlige del af Østersøen, som er tæt på at kollapse (ICES, 2019).

Økonomisk truer drastiske reduktioner af fangstkvoter flere virksomheders eksistens. Fangstkvoterne for Østersøen i 2021, aftalt mellem EU's fiskeriministre, har været strammere end frygtet fra fiskeriindustriens side med yderligere beskæringer i forhold til torsk og sild, som udgør de økonomisk vigtigste fiskearter i Østersøen (Klinkhardt, 2021).

Mange fiskerivirksomheder i Østersøen er nu tæt på at kollapse. En hel økonomisk sektor er stærkt udfordret og med den også en lang række relaterede industrier, fra vodbindere til bådebyggere og virksomheder engageret i rygning, bearbejdning og servering af fisk. Lystfiskeriturisme er også under pres fordi kvoterne for den maksimale fangst på lystfiskerområdet nu er begrænset til fem torsk per dag.

Mindre fiskerivirksomheder er nu kollektivt på sammenbruddets rand, hvilket har enorme økonomiske og sociale konsekvenser for beboerne i mange kystnære områder omkring Østersøen. Siden starten af 1980'erne er antallet af kuttere i de fleste Østersøstater faldet drastisk. Mange fuldtidsfiskere er nu i færd med at skifte til deltidsfiskeri eller at opgive erhvervet fuldstændigt.

Systemet til kontrol af markedsbaseret fiskeri bliver både kritiseret for ikke at sænke fiskekvoterne nok og for samtidig at ødelægge levebrødet for fiskere og fiskeribaserede småsamfund. Grundet fiskerisystemets kvoter kan kommende generationer af fiskere se frem til stadig højere økonomiske barrierer for at starte som selvstændig erhvervsfisker (Høst og Christiansen, 2018).

Akvakultur

Akvakultur er den kontrollerede produktion af vandlevende organismer, enten til havs, i flodmundinger eller inde i landet. Som økonomisk aktivitet står akvakultur i dag for halvdelen af al marin-baseret fødevareproduktion på globalt plan, og sektoren har haft en hastig økonomisk vækst i løbet af de seneste årtier. Mange Østersølande såsom Danmark, Tyskland, og Polen har længe haft en betydelig akvakultur inde i landet, særligt med produktion af regnbueørred, men også med andre arter, såsom almindelig karpe. Der er 332 steder med akvakultur i Østersøen. Mængdemæssigt, består næsten 90% af produktionen til menneskelig indtagelse i Østersøen af regnbueørred (Eurofish, 2015).

Det er meget vanskeligt at vurdere de socioøkonomiske udfordringer indenfor akvakultur i Østersøen grundet mangel på statistik og viden. Baseret på Eurostat, har Coalition Clean Baltic (CCB) vurderet, at omkring 138.000 tons blev produceret årligt i Østersøen i perioden 2009-2016. Dette bør ses i lyset af den samlede produktion indenfor EU på 1,2 millioner tons og Norges produktion af 1,3 millioner tons per år. Antallet af ansatte i sektoren er relativt lavt, omkring 3000-3200 personer i hele Østersøregionen (Coalition Clean Baltic, 2021)

Kommerciel, havbaseret akvakultur af tang i regionen er i øjeblikket begrænset til Danmark og Tyskland. Ligesom langs andre kolde tempererede kyster i Europa, består produktionen primært af tang-arten *Saccharina latissima*, der normalt er ret hurtigt voksende. Men arten når grænsen for sin udbredelse i Østersøens saltgradient omkring Bornholm (Møller Nielsen et al. 2016). Mens kommerciel tangproduktion endnu er meget begrænset, er et antal pilotprojekter blevet igangsat for at udvikle tanglandbrug i området. Det lave saltindhold i de indre dele af Østersøen ses stadig som en stor begrænsning for tanglandbrug (Blidberg og Gröndahl, 2012).

Havvindmølleparker

Vindenergi og andre havbaserede former for vedvarende energi som f.eks. bølgekraft, er en del af løsningen på udfasning af fossile brændstoffer som kul, olie, og gas-baserede energiformer til fordel for mere bæredygtige former for energiproduktion, en transition der foregår på globalt plan. Verdens første havvindmøllepark, Vindeby, blev opført af Danmark i 1991 i den vestlige del af Østersøen. Det er dog primært indenfor de seneste ti år

at havvindmølleenergi i Østersøen for alvor er i vækst. Danmark og Sverige var de første lande der udviklede havvindmølleparker i regionen i løbet af 1990'erne, men siden 2011 er Tyskland begyndt at etablere sig selv som et stort foregangsland for havvindenergi i regionen. 95% er den eksisterende kapacitet er lokaliseret i den sydvestlige del af Østersøregionen i tysk, dansk, og svensk farvand. Der er desuden flere planlagte projekter i Polen, såvel som i Finland, Danmark, Sverige, og Tyskland.

På trods af den hurtige udvikling af havvindmøllebaseret energi bliver hoveddelen af den genererede vindenergi dog fortsat produceret på land. Eksempelvis blev der i EU i 2016 installeret 10.923 MW på land sammenlignet med kun 1.567 MW til havs. Denne balance er dog ved at tippe til fordel for hav vind efterhånden som effektiviteten af denne form for vindenergi forbedres (Tonderski & Jedrzejewska, 2013).

I 2013 udarbejdede Tonderski & Jedrzejewska en analyse af hvilke udfordringer og muligheder havvindmølle sektoren i den sydlige Østersøregion stod overfor (Tonderski & Jedrzejewska, 2013). Studiet fandt, at nogle af de primære udfordringer knyttede sig til finansielle aspekter – vanskeligheder med at finde finansiell støtte til udvikling af en ny økonomisk sektor med behov for større investeringer i infrastruktur. Dertil er der en del tekniske udfordringer, der knytter sig til udvikling af teknologier relateret til konstruktion og vedligeholdelse til havs, hvilket kræver meget forskellige tekniske løsninger sammenlignet med landbaseret produktion af vindenergi. Relateret til dette er også et behov for at bygge og sikre adgangen til elektriske kabler og netværk for at transportere, opbevare, og distribuere den strøm der bliver genereret på elektricitetsstationer lokaliseret på havet, samt, igen, behovet for større finansielle investeringer i den dertilhørende infrastruktur.

Studiet pointerer også behovet for sikkerhedsforanstaltninger samt behovet for international havplanlægning for at sikre en integreret planlægning mellem havvindmølleparker og andre marine og maritime aktiviteter, herunder shippingruter. Endelig indikerede studiet et socioøkonomisk aspekt, nemlig behovet for at sikre veluddannet arbejdskraft til konstruktion, produktion, betjening, og opbevaring af vindenergi genereret til havs, som muligvis kommer til at udgøre en større udfordring i landene omkring den sydlige Østersø (Tonderski & Jedrzejewska, 2013).

Havbaseret olie og gas

Udvinding af olie og gas til havs er ikke aktiviteter, der finder sted i større skala i den sydlige del af Østersøen. Det er dog sandsynligt at omfanget af disse aktiviteter vil stige, da der er planer om at tage en række nye felter i den polske eksklusive økonomiske zone i brug (Burchaez & Kalinowski, 2021).

Havneindustri og shipping

Østersøen er et af de mest trafikerede farvande i verden, idet Østersøen står for op til 15% af verdens godstransport (Madjidian et al. 2013). Ifølge HELCOMs Automatic Identification System (AIS), der blev etableret i 2005 til overvågning af maritim trafik, befinder der sig omkring 2.000 skibe i Østersøområdet på ethvert givet tidspunkt, og hver måned bevæger omkring 3.500-5.000 skibe sig igennem Østersøen (Stankiewicz et al, 2010; Madjidian et al, 2013).

Shipping er én af Østersøens primære aktiviteter og en bestemmende faktor for udviklingen og handel i regionen. Shipping er derfor én af de vigtigste økonomiske sektorer i Østersøen. Der er omkring 400 havne i Østersøregionen, hvoraf 90 er af international vigtighed, men alle fungerer som et forbindelsesled mellem land og hav for kommerciel såvel som passagertrafik.

Østersøens shipping består af tre primære sektorer: færger (primært passagertransport med gods i form af lastbiler og biler); gods; og containershipping. I 2019 bestod de 45,5% af alle IMO-registrerede skibe i Østersøen af godstransport (svarende til 3.800 skibe), containershipping/tankere udgjorde 23,5% (svarende til 2.000 skibe) og passagerskibe udgjorde 5,2%, svarende til 445 fartøjer (Niemi et al, 2021).

I 2014 kontrollerede Østersølandene, herunder Rusland, ca. 7.000 skibe med en samlet last på omkring 1000 tons, hvilket repræsenterede 13% af verdensflåden og 35% af den EU-kontrollerede flåde. Der har været en tendens til et faldende antal skibe kombineret med en vækst i godsvægt, hvilket indikerer at størrelsen på skibene er under vækst (særligt for godstransport) (Stankiewicz et al, 2010; Parsmo et al, 2016).

De primære faktorer med indflydelse på udviklingen af shipping i Østersøen er globale økonomiske udviklingstendenser, lovgivning omhandlende fremtidens shipping, forandringer i den globale handel som f.eks. en omstrukturering af international handel, og forandringer i klima og miljø. Det er sandsynligt at shipping vil stige både på europæisk og globalt plan grundet en stigende befolkningstæthed, økonomisk vækst, og effekterne af en stigende globalisering. Det forventes desuden at et gradvist skifte fra landbaseret til havbaseret transport vil finde sted. Både land- og havbaseret transport forventes at blive dyrere. Endelig forventes det desuden at et højere antal samt en højere andel af store skibe vil blive sat i omløb for at sikre en mere effektiv og billigere transport. Større skibe med dybe køle repræsenterer én af de største udfordringer for ruter ind i Østersøen, for krydsningen af lavvandede områder og for udviklingen af havne (Matczak et al, 2018).

Kystnær turisme og rekreation

I 2016 omfattede Østersøregionens turismeindustri:

- 88 millioner internationale besøgende, en stigning på over 10% siden 2014
- 227 millioner overnatninger, en stigning på knap 9 % siden 2014
- Heraf bestod 54 millioner overnatninger af internationale gæster, hvilket svarer til 24% af alle overnatninger. Dette er en stigning på over 9 % siden 2014
- Direkte beskæftigelse til 640.000 personer, en stigning på 6.5% siden 2014.

Hvis Østersøregionen opfattes som en samlet makrodestination kommer hoveddelen af de internationale turister fra selve Østersøregionen (tyskere, polakker, danskere, svenskere, og litauere) (Jacobsen, 2018).

Der er stor variation i turismeindustrien mellem de sydlige Østersølande, men de oplever alle en vækst i antallet af ankomende turister og antallet af overnatninger.

Turismeindustrien langs den tyske Østersøkyst, hvilket inkluderer områderne Hamborg, Mecklenburg-Vorpommern og Slesvig-Holsten, karakteriseres af en relativt lav andel udenlandske besøgende (9,6%), men en relativt høj andel beskæftigede blandt den samlede arbejdsstyrke i den tyske Østersøkyst-region (5,4%). Beskæftigelsesmæssigt, udgør turismesektoren ca. 2% af den regionale beskæftigelse i de øvrige sydbaltiske lande. af indenfor turismesektoren,

Turismeindustrien i Litauen karakteriseres omvendt af en meget høj andel udenlandske turister (45,8%), hvor langt de fleste udenlandske turister kommer fra Hviderusland og Rusland. Der er dog ved at ske et skifte med et stigende antal turister fra Letland, Tyskland, og Polen. Turismeindustrien står for 1,8% af alle arbejdspladser i Litauen.

Turismeindustrien i Sverige er også stigende, og de udenlandske turister udgør 24,5% af alle overnatninger, mens turisme udgør 3,5% af de svenske arbejdspladser. De fleste internationale turister er fra Norge, Tyskland, Danmark, Storbritannien, og Holland.

Turismen stiger også langs den polske Østersøkyst i regionerne Północno-Zachodni og Północny, hvor 17,9% af overnatningerne var med udenlandske turister. Turismesektoren er ansvarlig for 2,1% af arbejdspladserne i Polens Østersøregioner. Langt hovedparten af de udenlandske turister stammer fra Tyskland, efterfulgt af Rusland, Sverige, Storbritannien, og Danmark, med stigende antal besøgende fra de tre sidstnævnte lande (Jacobsen, 2018).

Dansk kystturisme præsenteres i kapitel 3. Sammenlagt er kystturisme en stærk økonomisk sektor i hver af de sydlige Østersølande. Det er kendetegnende at antallet af turister er stigende og at turistproduktet, altså

overnatningsmuligheder og -former samt aktivitetsudbuddet, er under kraftig udvikling. Disse tendenser vil kræve yderligere plads og en øget intensiveret brug af disse områder. Det gælder både på land, langs kysten og i vandet – på lavt vand såvel som i dybere vand længere fra kysten.

2.6. DEN BLÅ ØKONOMI I DANMARK – UDFORDRINGER OG MULIGHEDER

Danmark er blandt verdens ledende maritime nationer og dets maritime økonomi, kaldet Blå Danmark, er én af landets stærkeste industrielle sektorer. Sektoren inkluderer rederier, værfter, udstyrsmagere, service og reparationsvirksomheder, skibsdesignere, shipping- og logistikvirksomheder, havne, offshore organisationer indenfor både olie, gas og vindenergi, maritime skrot- og genbrugsindustrier, maritime uddannelsesinstitutioner, handelsorganisationer osv.

Produktionen i Det Blå Danmark er i 2019 på 394 mia. kr. og bruttoværditilvæksten (BVT) på 104 mia. Det svarer til 9,7% af den totale produktion og 5,1% af BVT af den samlede økonomi. Hvis det indirekte bidrag medregnes, svarer det til 11,4 og 7,3%, respektivt.

Det Blå Danmarks eksport udgør 26 procent af Danmarks samlede eksport af varer og tjenesteydelser.

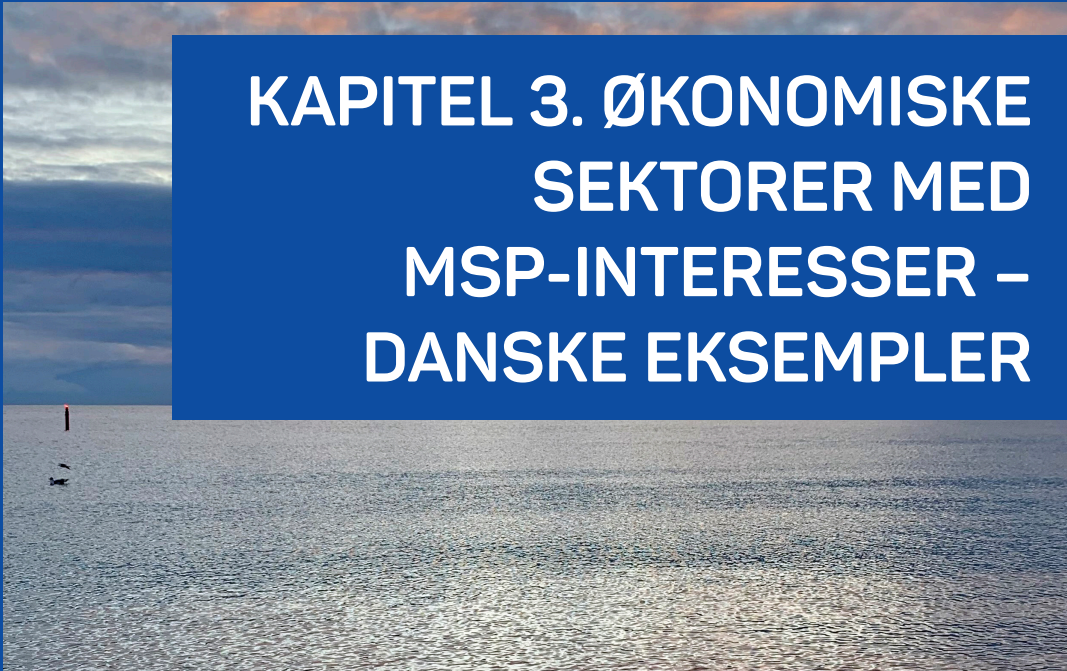
Den danske maritime sektor er konkurrencedygtig globalt set, både i forhold til teknologi, specialiserede produkter, og innovative løsninger (COWI, 2020).

Danmark har verdens femtestørste handelsflåde målt på antallet af skibe opereret af danske shippingfirmaer – efter Grækenland, Singapore, Kina, og Japan (Marcod, ingen dato).

Omkring 97.000 personer er direkte eller indirekte ansat indenfor det Blå Danmark, hvilket svarer til 3,4% af alle arbejdspladser i Danmark og inkluderer det indirekte bidrag fra efterspørgslen på varer og ydelser i andre danske sektorer. I 2019 stod Blå Danmark for den direkte ansættelse af 60.880 personer, hvilket svarer til 2,1% (direkte) og 3,4% (direkte og indirekte) af alle arbejdspladser i Danmark. Den samlede ansættelse hos virksomheder indenfor det Blå Danmark er dog faldet i perioden mellem 2009 og 2019, et fald i antallet af direkte ansatte på 12.087 personer (COWI, 2020).

Uddannelsesministeriet har udtrykt bekymring for manglen på uddannet arbejdskraft, der kan understøtte yderligere udvikling af den danske maritime sektor (Damvad analytics, 2019).

Som beskrevet i Kapitel 1, understreger den danske havplan vigtigheden af at forstå marint baserede ressourcer både som en kilde til økonomisk og social velstand, men også som en central del af den grønne transition gennem udvikling og ekspansion af grønne teknologier på havene. Konkret er der planer om etableringen af store havvindmøleparker og skabelsen af energiøer. Omvendt skal akvakultur, ifølge den danske havplan, begrænses til havs, og størstedelen af fremtidens akvakultur skal foregå på land (Søfartsstyrelsen, 2021).



KAPITEL 3. ØKONOMISKE SEKTORER MED MSP-INTERESSER – DANSKE EKSEMPLER

3. ØKONOMISKE SEKTORER MED MSP-INTERESSER – DANSKE EKSEMPLER

*(KARIN TOPSØ LARSEN,
LISE SCHRØDER)*

3.1. INTRODUKTION

Dette kapitel har fokus på specifikke økonomiske sektorer og deres interesser i den danske havplan. Formålet er, gennem brug af cases, at pege på en række aktuelle udviklingstendenser indenfor hver sektor og derigennem vise forskellige havplanlægnings elementer og dilemmaer. Det kan både dreje sig om interessekonflikter på tværs af forskellige økonomiske sektorer, såvel som divergerende pladskrav indenfor én økonomisk sektor. Kapitlet indeholder cases fra:

- Udvikling af industrihavnen Rønne Havn A/S og Bornholms ambitioner om en central placering i udvikling af havvindmølleindustrien i den sydøstlige Østersø
- Havplanlægningsperspektiver i relation til udvikling af kystturismen – case Bornholm

3.2. RØNNE HAVN OG BORNHOLMS DELTAGELSE I HAVVINDINDUSTRIEN

Rønne Havn er Danmarks østligst beliggende erhvervs-havn, drevet af aktieselskabet Rønne Havn A/S. En central del af havnens forretningsmodel er dets centrale placering i Østersøen, hvilket giver havnen rige muligheder for at levere en bred vifte af maritime serviceydelser, omfattende både færgetrafik, krydstogtskibe, gods-transport, og havvindenergi.

Rønne Havn A/S har tidligere været rent kommunalt ejet, men Bornholms Regionskommune har nu valgt at lade Rønne Havn A/S organisere sig som et aktieselskab, der fungerer og agerer på et kommercielt grundlag. Bornholms Regionskommune er majoritetsaktionær, og der er i dag et tæt samarbejde mellem havn og regionskommune.

Havnens aktionærer – som udover Bornholms Regionskommune inkluderer DI Bornholm og LO Bornholm – har i fællesskab udarbejdet en strategi, der stipulerer at Rønne Havn skal operere som en kommerciel havn for selv at kunne indtjene de nødvendige penge til en storstilet udvidelse af havnens infrastruktur (Rønne Havn A/S Masterplan, 2016). Foruden de 5 aktionærrepræsentanter består Rønne Havns bestyrelse af yderligere 5 uafhængige medlemmer med særlige kompetencer.

Som følge af de nye udvidelser af Rønne Havn, som afsluttedes i oktober 2019, er havnen nu blevet særdeles attraktiv for havvindproducent-markedet (Sylvest, 2020).

Rønne Havn A/S har fire centrale forretningsområder, hver med forskellige interesser i havplanen/ MSP.

3.2.1. FÆRGETRAFIK

Rønne Havn udgør Bornholms vigtigste trafikpunkt. Daglige færrer forbinder øen med Ystad i Sverige, Køge på Sjælland, og Sassnitz i Tyskland.

I forhold til havplanlægning er færgedrift interessant på flere punkter, herunder sejlrende-planlægning, der blandt andet skal tage hensyn til transportruter ud til havvindindustriområder, sikkerhed samt færgernes udledninger samt bølgeeffekter på marine dyr, planter og kyststrækninger.

3.2.2. KRYDSTOGTSKIBE

Krydstogtindustrien opfatter Bornholm som en vigtig turistattraktion, og Rønne Havn er ideelt placeret i relation til tidligere etablerede krydstogtruter i Østersøen.

COVID-19 pandemien har været særdeles ødelæggende for krydstogtindustrien, og Rønne Havn oplevede et højt antal afmeldinger i 2020-2021. I årene før pandemien oplevede Rønne Havn en stigning med næsten 50% i antallet af krydstogtpassagerer mellem 2018 og 2019. I 2018 blev Rønne Havn benyttet af 26 krydstogtskibe (med et samlet antal gæster på 12.500), et tal der i 2019 var steget til 42 krydstogtskibe med 19.000 gæster.

Rønne Havn A/S har gennemført et havneudvidelsesprojekt i 2019, som blandt andet har gjort havnen i stand til at tilbyde forbedret infrastruktur for de største krydstogtskibe når de anløber havnen. Siden sommeren 2019 har havnens nye 300-meter "multipurpose"-kaj gjort det muligt for skibe på op til 350 meter at anløbe Rønne Havn. Dette betyder en stigning i havnens kapacitet, ikke kun i forhold til antallet af skibe, men også i forhold til skibenes størrelse.

Gennem havneudvidelsen har mønstrene for typer af krydstogtskibe der anløber Rønne således ændret sig, hvilket påvirker både de større krydstogtskibes ruter gennem Østersøen såvel som tilgangen af og infrastrukturplanlægning for turister til Bornholm (Gyimothy, 2021).

3.2.3. GODS

Over 1 mio. tons gods passerer hvert år igennem Rønne Havn. Flydende godsvarer består primært af benzin og diesel til brug for bornholmske køretøjer, men omfatter også bunkering til brug for skibe der sejler til eller fra øen. Skibe på op til 120 meters længde kan bunkre ved

olie-pieren i havnen, hvor dybden er 7 meter. Større skibe kan bunkre ved hjælp af lastbiler eller ved brug af en 65 m3 bunkering pram ved havnen.

Det faste gods omfatter både import og eksport fra øen, og involverer mange forskellige typer af gods, inklusive korn og foderstoffer, sand, skærver og træflis. Rønne Havn har flere kajer med dybder på henholdsvis 7, 9 og 11 m hvorfra det faste gods kan lastes og losses, enten ved brug af en selv-losser eller med en af Rønne Havns kraner.

3.2.4. HAVVINDPRODUKTION

Østersøen har stort potentiale for havvindmølleparker, og Rønne Havn A/S er blevet valgt som monterings- og udskibningscenter for flere havprojekter. Siemens Gamesa og MHI Vestas har allerede valgt Rønne Havn A/S, i høj grad grundet havnens unikke infrastruktur.

Bornholm har infrastrukturen til at blive et transeuropæisk center for grøn energi for Østersø-regionen. I en nylig klimarapport (maj 2021) foreslog den danske regering at give Bornholm status som "Energio" ved at etablere og forbinde op til 2 GW havvindmølleparker med forbindelser til Sjælland og Polen op mod 2030.

Forslaget om at etablere en 2 GW havvindmøllepark tæt på Bornholm er også et tegn på en stigende politisk prioritering af Østersø-regionen efter mange års fokus på Nordsøen, hvilket har forrykket den nationale klima- og energiambition til også at inkludere de østligere dele af Danmark såvel som Østersø-regionerne.

3.2.5. BORNHOLM SOM ET CENTER FOR DEN GRØNNE ENERGIUDVIKLING I ØSTERSØEN

Ideen om at gøre Bornholm til en "Energio" blev først udarbejdet da det danske energiselskab Ørsted i november 2019 foreslog at placere en gigantisk havvindmøllepark ved siden af øen på det allerede undersøgte havområde, Rønne Banke. Samtidigt blev det foreslået at placere en transformerstation på øen som en logisk kabelforbindelse mellem Sverige, Danmark, Tyskland, og Polen. Denne forbindelse skal udvikle og styrke et gensidigt energi- og klimasamarbejde mellem de europæiske lande i det sydlige Østersøområde.

3.2.6. KOMMUNALT BASEREDE FÆRGEYDELSER & POWER-TIL-X

Den danske regering har også foreslået at promovere de nye Power-til-X-teknologier, i særdeleshed teknologier til transformation af grøn energi til grøn hydrogen der yderligere kan raffineres til fossilfrit brændstof således at havbaseret transport gøres mere bæredygtigt.

Rønne Havn har foreslået at de kommunalt baserede færgedydelser på Bornholm kunne være et godt sted at

starte som et case-studie for forsknings- og test faciliteter til yderligere udvikling og kvalifikation af PtX-teknologier (www.roennehavn.dk).

Dansk Shipping, Dansk Energi og Vind Danmark, der alle er sektor- og aktieindehavende organisationer indenfor maritim og energisektorerne, har bestilt en analyse af de socioøkonomiske effekter af havvindmølleindustrien for forskellige lokaliteter – herunder havene i Rønne og på Bornholm (Sylvest, 2020).

Rapporten konkluderede at selvom Bornholm har det laveste antal og andel af ansatte i havvindmølleindustrien sammenlignet med andre offentligt ejede havne i Danmark, ville en investering i havvindmøller stadig generere tusinder af arbejdspladser igennem havvindmøllernes brugstid, som er omkring 25 år. Hvor stor en andel af disse jobs, der ville komme Bornholm til gode, afhænger af kompetenceprofilen hos den lokale arbejdsstyrke (Vind Danmark, 2019; Sylvest, 2020). I øjeblikket er Bornholms kompetenceniveau tilstrækkeligt indenfor generelle shipping, maritime serviceydelser, og reparationskompetencer, men der er et begrænset kompetenceniveau indenfor de specifikke jobprofiler i havvindmølleindustrien.

I forbindelse med dette har de samme aktieindehavere vurderet at benævnelsen af Bornholm som "Grøn Energi" samt konstruktionen af de planlagte havvindmølleparker og etableringen af en energi-transformer station på Bornholm med forbindelser til Polen, Tyskland, og Sverige ville kræve 27.617 fuldtidsansatte igennem havvindmølleparkens 25-årige forventede levetid. Hvor stor en andel af disse jobs der eventuelt vil komme Bornholm til gode vil, igen, afhænge af hvilke firmaer der vinder kontrakterne og deres ansættelsesmetoder/ profiler. Det forventes at installationen af Kriegers Flak vil kræve 129 arbejdere (Sylvest, 2020).

3.2.7. MSP OG BORNHOLMS STRATEGISKE PLANNER INDENFOR HAVVINDENERGI-SEKTOREN

Som det ses, har den danske stat og Bornholms Regionskommune store ambitioner om at positionere Bornholm centralt i forhold til udvikling af den grønne energisektor i Østersøen. Hvert af de nye initiativer vil skabe behov for plads på havet, inklusive plads til selve installationerne, men også plads til servicetrafik mellem Bornholm og offshore installationerne, som vil komme til at krydse de travle shippingkorridorer syd for Bornholm. Planlægning af den fælles brug af dette havrum vil kræve yderligere internationalt samarbejde, hvilket vil teste havplanlægningens vigtige tvær-nationale funktion. Adskillige nationer må samarbejde, ikke kun i forhold til deres nuværende brug af maritime områder, men også i forhold til fælles strategisk planlægning af fremtidige udviklingsplaner, hvor adskillige nationale økonomiske

interesser omkring udvikling af grøn energiproduktion i den sydlige Østersø, er på spil.

Disse nye økonomiske aktiviteter vil dog ikke kun skabe behov for mere plads, de vil også intensivere brugen af allerede travle og pressede marine økosystemer. Omdannelsen af Rønne Havn til et center for grøn energi kan, paradoksalt, få store miljømæssige omkostninger der skal adresseres som et integreret aspekt af en international havplanlægningsproces. Hvordan vil en betydelig udvidelse af brugen af havvind til energiproduktion og skabelsen af en transformer for grøn energi "hub" på en energiø der skal forsyne flere lande med elektricitet og power-to-x-teknologier, indvirke på miljøet? Og hvordan kan vi kompensere miljøet for at sikre at en sådan økonomisk ekspansion (selvom den omhandler udfasningen af fossile brændstoffer) finder sted indenfor en økosystemsbaseret tilgang? Miljøhensyn må fortsat være et centralt aspekt af havplanlægning, hvis overgangen fra fossile brændstoffer til bæredygtig energi skal lykkes.

Fakta om Kriegers Flak

Kriegers Flak er placeret i Østersøen knap 50 km vest for Bornholm.

Anlægget består af 72 SWT-8.4-167 vindturbiner.

Hver af turbinerne er 230 meter høj og har et totalt output af energi på 604.8 MW.

Konstruktionen af vindmølleparken blev indledt i 2020. Anlægget vil, når det er færdigbygget, kunne levere strøm til ca. 600.000 danske husholdninger.

Fakta om Arcadis Ost 1

Installationen af Arcadis Ost 1 er planlagt til at løbe mellem juni 2022 og februar 2023.

Projektet vil bestå af 27 x V174-9.5 MW offshore vindturbiner med en samlet outputkapacitet på 257 MW.

Projektet er lokaliseret omkring 74 kilometer fra Bornholm.

Arcadis Ost 1 vil kunne forsyne 300.000 tyske husholdninger med ren strøm.

3.3. KYSTTURISME OG HAVPLANLÆGNING: BORNHOLM

Dette afsnit introducerer kystturismen i Danmark og diskuterer den rolle dansk havplanlægning samt EU's MSP-direktiv potentielt kan at spille for dansk turismeudvikling. Kapitlet består af tre overordnede dele. I første del findes en introduktion til den kyst- og havbaserede turisme i Danmark som en specifik (økonomisk) aktivitet. I anden del præsenteres aspekter af havplanlægning med relevans for turismeudvikling, særligt med fokus på

specifikke pladsbehov for forskellige kystnære og marine turismeformer. Afsnittet afsluttes med en beskrivelse af en dansk turismecase: den danske havplan og turismeudvikling på Bornholm.

3.3.1. HVORFOR ER MSP VIGTIGT I FORHOLD TIL KYSTTURISME I DANMARK?

Kystnær og havbaseret turisme udgør over en tredjedel af den maritime økonomi indenfor EU og er blevet identificeret som en sektor med særligt potentiale for understøttelse af bæredygtig vækst under EU's Blå Vækst Strategi (Europa-kommissionen, 2014).

Kystturisme er afhængig af god miljøkvalitet, inklusive både vandkvalitet og udseendet af den kystnære zone på landjorden og indenfor øjesyn af kysten. Kystturisme er også afhængig af en gennemtænkt plan for hvordan forskellige sektors brug af de samme arealer kan sam eksistere. Det gælder ikke kun i et rumligt perspektiv, men også i et tidsmæssigt, herunder sæsonafhængigt perspektiv. Endelig gælder det i relation til det samlede miljømæssige aftryk som den intensive brug af de kystnære områder giver – nu og ikke mindst, fremover.

Havplanlægning er derfor – eller kan potentielt udgøre – en vigtig komponent i turismesektorens vækst og bæredygtighed. Tilgangen i dette kapitel om havplanlægning og turismesektoren er derfor at fremme forståelsen af de muligheder udnyttelsen af MSP-processer i udviklingen af en mere bæredygtig kystturismesektor kan rumme. Med andre ord – og med en omskrivning af præsident Kennedys famøse udsagn som udgangspunkt: Ask not what tourism can do for Maritime Spatial Planning, but what Marine Spatial Planning can do for coastal and maritime tourism.

3.3.2. DEFINITIONER

Kystturisme består af en lang række forskellige aktiviteter, der inkluderer strand- og badeaktiviteter, motoriserede aktiviteter på vandet (f.eks. speedbåde), sejls, kajak, kano, lystfiskeri, undervandsaktiviteter som snorkling, dykning, både liv i havne, surfing, kulturarv i kystnære områder og undervandsområder, naturbaserede aktiviteter langs kysten, f.eks. fugleture, outdoor sportsgrene og vandring, overnatning langs kysten – og relateret til kystturisme – krydstogtturisme.

Hver aktivitet udnytter kystnære og marine områder på forskellige måder og på forskellige tidspunkter, hvilket afstedkommer forskellige pladmæssige behov og påvirkninger.

Det er karakteristisk for en del af disse eksempler, at aktiviteterne ikke blot udføres af turister, men også af fastboende og andre dag-besøgende som fritidsaktiviteter.

UNWTO (United Nations World Tourism Organization) definerer turisme som:

“...a social, cultural and economic phenomenon which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes” (UNWTO, REF)

Turisme kan, som en økonomisk aktivitet, opdeles i to typer:

- Kommerciel turisme, målt på antallet af betalte overnatninger.
- Ikke-kommerciel turisme, inklusive folk der rejser til deres egne sommerhuse eller rejser for at bo hos familie og/eller venner væk fra deres primære hjem.

Fritidsaktiviteter kan på den anden side defineres som ikke-arbejdsrelaterede aktiviteter udført af lokale beboere med henblik på fornøjelse, motion, afslapning, interaktion med naturen etc.

Der er derfor ingen klar distinktion mellem egentlig turisme og fritidsaktiviteter i forhold til pladsbrug, men der vil være en klar økonomisk forskel, eftersom der er stor forskel på turistens og fastboendes forbrug af forskellige fritidsaktiviteter, afhængig af om de er kommercielle produkter eller er af ikke-kommerciel karakter.

Det er vigtigt at gøre opmærksom på at ikke alle former for turisme centreret i de kystnære zoner – f.eks. udgør urban/byturisme og mødeturisme betydelige turismesektorer. Dette kapitel tager udgangspunkt i kystturisme, men ikke alle statistikker er i stand til at genkende denne distinktion.

3.3.3. KYSTTURISME I DANMARK

I Danmark er 78 ud af 98 administrative kommuner defineret som kystkommuner, hvilket betyder at kommunen delvist består af en kystzone, der strækker sig 3 km fra havet¹⁵.

Center for Regional og Turismeforskning (CRT) har, i samarbejde med Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning (IGN) på Københavns Universitet, skabt en dansk kystturismemodel, som specifikt måler de socioøkonomiske effekter af turisme i tre-kilometerzonen langs de danske kyster. Modellen har beregnet, at de regionale og socioøkonomiske effekter af kystnær og maritim turisme er stærke langs hele Østersøkysten – både langs kystkommunerne i det sydlige Sjælland og på Bornholm. I disse kommuner er turisme en af de primære økonomiske bidragsydere til produktionsværdien såvel som for det lokale arbejdsmarked. De kystnære og havbaserede økonomiske aktiviteter inkluderer serviceforretninger, såsom udstyrsbutikker, hoteller, restauranter, udlejning af både etc. Alle turister, der engagerer

¹⁵ De fire kommuner med de fire største byer i Danmark (København, Aarhus, Aalborg, og Odense) er en undtagelse, da det kystnære område her defineres som en zone på 1 kilometer fra kystlinjen. Dette skyldes diverse specialiseringer i økonomiske aktiviteter og blandet brug af land i større urbane områder.

sig i kyst- og/eller havorienterede aktiviteter, defineres som kystturister. Ifølge denne definition er sommerhusturister (såfremt sommerhuset er lokaliseret i den kystnære zone), krydstogtturister, og turister med egen båd defineret som kystturister, eftersom deres primære formål er at befinde sig ved kysten eller engagere sig i aktiviteter på havet. I Danmark er 95% af sommerhuse lokaliseret mindre end 3 km fra havet.

Kystturisme i Danmark udgør 37% af de samlede turismeindtægter. I 2018 skabte kystturisme 22.766 fuldtidsjobs og genererede 9.972 millioner DKK til dansk økonomi. Dette betyder at kystturisme i Danmark står for omkring en tredjedel af alle turismeindtægter i landet, en andel der forventes at sige yderligere (Nielsen, Zhang & Javakhishvili-Larsen, 2019).

Der er tre primære planlægningsaspekter der relaterer sig til turisme som bør indgå i havplanlægnings -processer. Disse er:

- Behovet for inddragelse og aktivering af interessenter
- Beskyttelse af det marine miljø (både i kystzonen såvel som relateret til havet)
- Land-hav interaktion i planlægningen

I det nedenstående vil disse tre punkter blive uddybet.

3.3.4. INDDRAGELSE OG AKTIVERING AF INTERESSETER INDEFOR TURISME

Som i alle planlægningsprocesser er konsultation med relevante interessenter – og helst så tidligt som muligt – en vigtig komponent i at sikre at alle interessegrupper bliver hørt. Desuden sikrer inddragelsesaktiviteter, at der sker en afklaring af og gennemsigthed i arealbrug samt andre aktørers interesser. Formålet med sådanne processer er at identificere potentielle konfliktpunkter eller muligheder for intensiveret udnyttelse eller samlokalisering af aktiviteter, samt at karakterisere hver aktivitet, og at åbne op for identifikation af mulige kompromistiltag. Turismeinteressenter repræsenterer differentierede baggrunde og organiseringsformer (fra store shippingfirmaer til små fritidsorganisationer), og det kan være vanskeligt at forene disse på mere eller mindre lige vilkår.

Skriver Hansen (2019) har, baseret på empiriske studier af rekreative aktiviteter i kystzonen, argumenteret for at mange rekreative aktiviteter i de kystnære og marine områder ikke er kortlagte – ofte fordi disse aktiviteter ikke kræver byggede strukturer og er mobile i deres brugsmønstre såvel som berammet af sæson- og tidsmæssige brugsperioder. Men kortlægningen af disse aktiviteter er af central betydning for havplanlægningsprocesser (MSP).

Turismesektoren er meget forskelligartet, og de fleste aktiviteter er fragmenterede. Dette har vist sig at være en udfordring i udviklingen af MSP.

3.3.5. BESKYTTELSE AF DET MARINE MILJØ

Maritime aktiviteter er ofte blevet udviklet indenfor de enkelte sektorer med begrænsede overvejelser i forhold til andres brug af de samme arealer såvel som den kumulative effekt af alle aktiviteterne på det marine miljø. Dette har ført til faldende vandkvalitet og tabet af marin biodiversitet. En holistisk tilgang er derfor nødvendig.

Kyst- og havturisme er en økonomisk aktivitet men også en human aktivitet af høj kvalitet – og disse aktiviteter er dybt afhængige af beskyttelsen af det marine miljø, hvorfor de vil drage fordel af en mere integreret tilgang.

3.3.6. BEDRE INTEGRATION AF LAND-HAV

Det er nødvendigt at anskue den landbaserede og havbaserede planlægning i en sammenhæng med henblik på at planlægge kysten udviklingen på en bæredygtig og langsigtet facon, herunder at sikre udviklingen af den kystnære og maritime turisme og planlægge udvikling af kystnære infrastrukturer. Offshore infrastruktur påvirker også den kystnære zone, både miljømæssigt og æstetisk. Endelig er det væsentlig at erkende, at planlægning af kystlinjen – f.eks. opdeling af landområder i mere naturbaserede arealer, bosættelsesområder, kulturområder, og urbane områder, vil påvirke brugen af de havarealer der ligger i umiddelbar forlængelse af kysten ud fra disse landområder. Ligesom er udledninger fra land, herunder fra landbrugsområder og deres planlagte beliggenheder, af stor betydning for havets økosystemer og den havbaserede arealudnyttelse.

3.4. HAVPLANLÆGNING OG TURISME PÅ BORNHOLM: ET CASESTUDIE

I dette afsnit præsenteres havplanlægning i relation til turismesektoren og dets udviklingspotentiale på øen Bornholm. Formålet er at forstå potentialet i havplanlægning i en specifik geografisk kontekst, både i forhold til skabelsen af et mere bæredygtigt miljø samt til at støtte en mere bæredygtig turismeudvikling.

Bornholm er placeret i Østersøen, tæt på Sveriges sydlige kyst og øst for resten af Danmark. I Danmark kaldes øen ofte for Solskinsøen (grundet øens relativt mange soltimer set i forhold til resten af landet såvel som dens omdømme som en sommerferiedestination), men også Klippeøen grundet dets unikke geologiske og geografiske karakteristika i forhold til resten af landet. Øens størrelse er 588,36 km² med en befolkning på 39.570 indbyggere per 1.1.2021. Øen besøges af mere end 600.000 turister årligt.

Turismesektoren på Bornholm består af en lang række små- og mellemstørrelse virksomheder indenfor overnatning, restauranter, attraktioner, og en lang række andre ydelser. Destination Bornholm er virksomhedernes fælles udviklings- og markedsplatform, og organisationen

repræsenterer omkring 560 turismerelaterede virksomheder. Bornholms Regionskommune støtter Destination Bornholm og er desuden en signifikant aktør indenfor turismeområdet. Destination Bornholm har organiseret sektorens fælles turismestrategi for turismeudvikling på Bornholm i perioden 2020-2023 (Destination Bornholm, 2019).

I denne strategi beskrives Bornholm som "Nordens Saint Tropez", hvilket både referer til Bornholms status som én af Danmarks bedste kystturisme destinationer og til dets brede udvalg af sociale og kulturelle tilbud, hvoraf mange tiltrækker en mere eksklusiv turistgruppe interesseret i gastronomi, overnatning og andre shopping- og oplevelses-tilbud af højeste kvalitet. Ifølge strategien ligger Bornholms styrker på turismeområdet særligt i øens unikke natur sammenlignet med resten af Danmark, i kombination med dens stærke og distinkte kulturelle position særligt i kraft af Bornholms mange keramikere og malere samt øens titel som World Craft Region i 2017 af World Craft Council (WCC), hvilket er den største internationale organisation for kunsthåndværk og desuden anerkendt af UNESCO. Bornholm er også et varemærke indenfor outdoor aktiviteter, da øen desuden er kendt for sine mange rekreative og kystnære turisttilbud. Endelig har Bornholm en stærk kulinarisk position, da øen har været et af de første steder i Danmark til at udvikle en regional fødevarestrategi – knyttet til udvikling af det Nye Nordiske Køkken (Destination Bornholm, 2019).

Både antallet af turister og den økonomiske værdi af turismesektoren var i kraftig udvikling på Bornholm før Covid-19 pandemien.

Tabel 2: Gæster og turismeomsætning 2010-2018 på Bornholm

Indikator	2010	2017	2018
Antal gæster	528.000	624.000	
Turismeomsætning	253 millioner Euro	347 millioner Euro	354 millioner Euro
Udenlandske gæster			130 millioner Euro
Danske gæster			224 millioner Euro
Jobskabelse	2.000	3.000	

Kilde: Center for Regional og Turismeforskning (Den Regionale Model for Turisme, SAM-K/LINE®_RTSA)

Som det fremgår af Tabel 2 steg både antallet af gæster og de økonomiske indtægter fra turismesektoren på Bornholm kraftigt i perioden 2010-2018. Tabellen viser også at indenrigsturisme udgør omkring 2/3 af turisme på øen. Internationale turister kommer primært fra Tyskland, Sverige, Norge, Storbritannien, og USA.

Tabellen viser desuden at antallet af jobs genereret indenfor turismesektoren er steget fra 2.000 i 2010 til omkring 3.000 i 2017. Bornholms arbejdsmarked består samlet af ca. 20.000 beskæftigede, men mange af de ansatte har ikke fast bopæl på øen udenfor turistsæsonen, ligesom der ikke er tale om fuldtidsstillinger på årsbasis. Arbejdskraften inkluderer blandt andre unge personer, der er opvokset på øen, men er fraflyttet i forbindelse med studier. Disse unge kan vende tilbage til Bornholm i løbet af sommerferien, hvor de arbejder i turismesektoren.

Tabel 3: Overnatning 2018

Type af overnatning	Antal overnatninger, udenlandske turister	Antal overnatninger, danske turister
TOTAL	795.499	2.240.865
Hotel	83.893	175.947
Lejede sommerhuse	508.152	423.830
Camping	99.748	167.410
Lejede huse	17.346	8.555
Sejlbåde & skibe	24.160	9.872
Krydstogt	21.277	-
Privatejede sommerhuse	-	466.203
Feriecentre	-	98.507
Familie og venner	-	672.874

Kilde: Center for Regional og Turismeforskning (Den Regionale Model for Turisme, SAM-K/LINE®_RTSA)

Tabel 3 viser typer af overnatninger fordelt på udenlandske og danske turister på Bornholm. Foruden at vise forskellen mellem udenlandske og danske turister i forhold til valg af overnatning, viser tabellen desuden at de fleste former for overnatning er kystnære – bortset fra lejede huse og ophold hos familie og venner, som kan være placeret over hele øen, er næsten alle former for overnatning vist i tabellen lokaliseret tæt på havet. Eksempelvis er næsten alle sommerhuse på Bornholm lokaliseret mindre end 3 km fra havet.

3.4.1. STRATEGISKE MÅL FOR TURISME

Ifølge Bornholms turismestrategi 2020-2023 kunne Bornholms stærke varemærke, baseret på styrkerne præsenteret i forrige afsnit, nemt øge antallet af turister til øen i sommermånederne. Dette er dog hverken muligt eller ønskværdigt.

Både i forhold til adgangen til færger (fra Sverige, Danmark, Tyskland, og Polen) og i forhold til overnatning, er Bornholm allerede på fuld kapacitet i løbet af sommermånederne.

Bornholms turismestrategi ønsker i dag fortsat at skabe yderligere økonomisk vækst gennem en ekspansion af antallet af overnatninger med 5% årligt. Dette kan dog kun lade sig gøre ved at udvide turismesæsonen til at inkludere forår, efterår, og vinter.

Dette opfordrer til yderligere planlægning af brugen af kystnære zoner gennem hele året. De følgende tre typer af turisme, der efter planen alle skal udvides på Bornholm, er relevante i relation til havplanlægning og vil blive uddybet yderligere nedenfor. Disse tre er: outdoorturisme, klima- og miljøturisme, og krydstogtturisme.

3.4.2. OUTDOOR-TURISME

Outdoor-turisme defineres som rekreative aktiviteter i en kommerciel kontekst. Med andre ord: rekreative aktiviteter som forretninger kan profitere gennem.

Bornholms naturressourcer skaber unikke muligheder for udendørsaktiviteter, hvoraf mange er relateret til de kystnære zoner og marine områder.

Udendørsaktiviteter er ikke længere en nichehobby, men derimod en mainstream aktivitet for de fleste turister på jagt efter træning og social kontakt i naturlige omgivelser: "Naturen er dagens sportscenter"

I forhold til havplanlægning bør en turismestrategi med fokus på outdoorturisme hele året rundt planlægge en udvidet brug af de kystnære zoner såvel som en udvidet brug af de naturbaserede ressourcer og områder og hvordan disse vil blive påvirket af en udvidelse af arealanvendelsen – både i forhold til intensitet såvel som sæsonmæssigt. Samtidig er det også en turismeform, der er særligt afhængig af et sikkert og attraktivt miljø i de kystnære zoner og af en høj vandkvalitet.

3.4.3. KLIMA- OG MILJØTURISME

Dette aspekt af Bornholms turismestrategi er baseret på en forståelse af, at destinationer der ikke adresserer turisternes holdninger til miljømæssige og klimatiske udfordringer, klimaforandringer, og CO₂-udledninger, vil tabe besøgene.

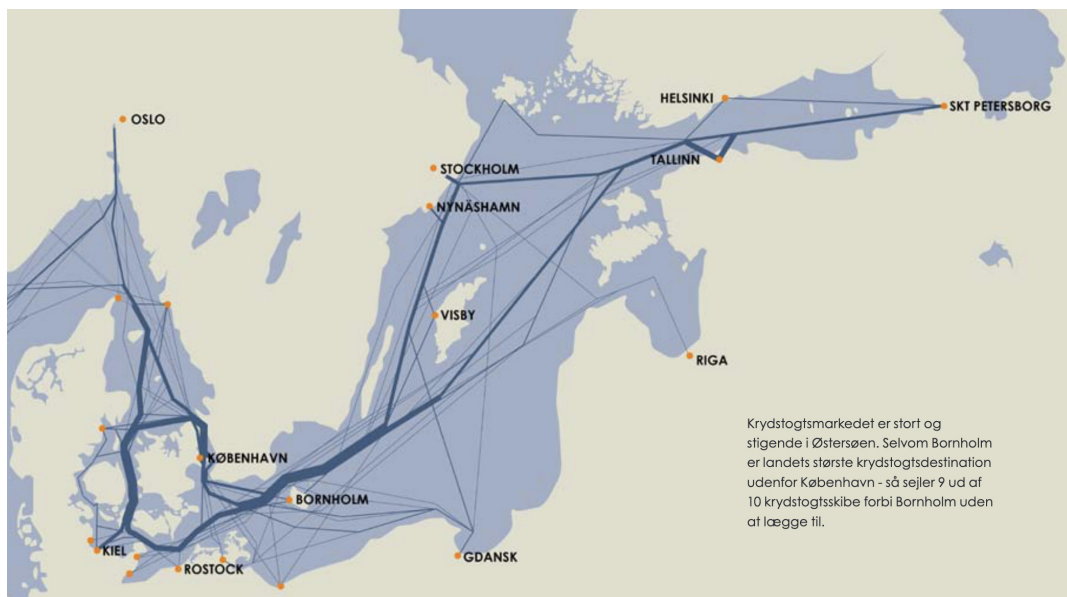
På Bornholm blev 'placebrandet' Bright Green Island udviklet for omkring 10 år siden. Bright Green Islands formål er at opbygge et narrativ om Bornholm som en bæredygtig ø, hvilket omfatter cirkulær økonomi og cirkulære energiformer, herunder bæredygtig affaldshåndtering. Indenfor dette narrativ, understøtter konstruktionen af havvindmølleparker visionen og vil styrke Bornholms position som en grøn energio. Selvom brandet ikke er slået så kraftigt igennem som det var hensigten, er en række turismeprodukter baseret på bæredygtig turisme, såvel som grøn gastronomi og energiture, blevet udviklet.

I forhold til havplanlægning, går bæredygtig og cirkulær klima- og miljøturisme hånd i hånd med en ambitiøs havplan, hvor bæredygtig brug af de kyst- og marinbaserede ressourcer er en forudsætning for en langsigtet, bæredygtig udvikling af sektoren.

3.4.4. KRYDSTOGTTURISME

Udviklingen af krydstogtturisme er en økonomisk aktivitet, der har været under udvikling igennem en periode på flere år og som nu er formelt organiseret i et lokalt samarbejdsfællesskab kendt som 'Cruise Network Bornholm'. I 2012 sejlede 9 ud af 10 krydstogtskibe rundt om Bornholm uden at anlægge lokale havne.

I samarbejde med udvidelsen af Rønne Havn blev en ny mole specielt indrettet til krydstogtskibe bygget, hvilket gør det muligt for krydstogtskibe at anløbe Rønne Havn direkte.



Figur 32: Gengivelse af grafisk kort, side 5. I: Bornholms bidrag til udvikling af Danmarks krydstogtturisme. Bornholms Regionskommune, 2012.

Gæster bruger i gennemsnit 65 Euro per person mens de befinder sig på Bornholm, hvilket svarer til hvad de bruger i København og Stockholm. Krydstogtturisme er derfor en attraktiv turismeform for lokale turismeaktører.

Interessenter indenfor turismesektoren er bekendt med krydstogtindustriens blakkede omdømme i forhold til miljø og klima, og arbejder derfor som en destination hen imod en mere bæredygtig form for krydstogtturisme, der overholder internationale standarder.



Figur 33: Krydstogtskib ankret op udenfor Christiansø (Foto: Lise Schrøder).

3.5. BETINGELSERNE FOR TURISME I DEN DANSKE HAVPLAN – EKSEMPLIFICERET VED BORNHOLM

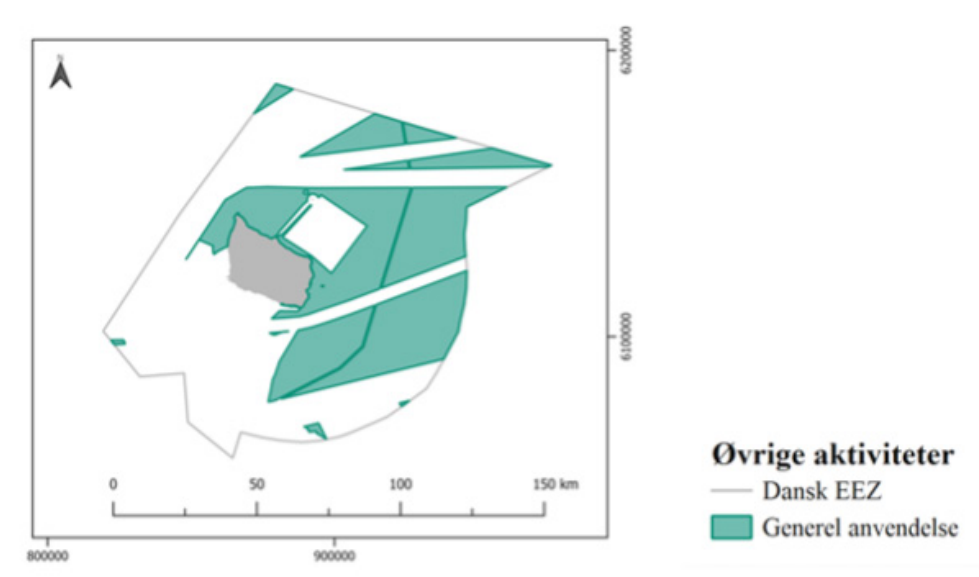
Den danske havplan givet særligt råderum til fire økonomiske aktiviteter – fiskeri, sejlads, rekreation og turisme. Disse aktiviteter, er der ikke udlagt særlige områder til, idet de kan foregå i alle zoner, "... medmindre anden lovgivning forhindrer det eller frem til der opføres faste anlæg, eller der indføres anden regulering, som begrænser anvendelsen" (Søfartsstyrelsen, 2021-b).

Som det er beskrevet af Søfartsstyrelsen i redegørelsen til havplanen, er turisme og rekreative aktiviteter vigtige for Danmarks vækst og skabelse af arbejdspladser, hvilket ikke mindst gør sig gældende i kystområder. Hertil knytter sig også den frie adgang til sejlads på stort set hele søterritoriet, hvor offentlighedens adgang kun begrænses af visse fredninger, militære områder med videre. Det understreges således fra søfartsstyrelsens side, at havet fortsat kan anvendes til turisme og rekreative aktiviteter, stort set som hidtil både i den generelle anvendelseszone og uden for denne, med mindre andet er angivet i anden lovgivning.

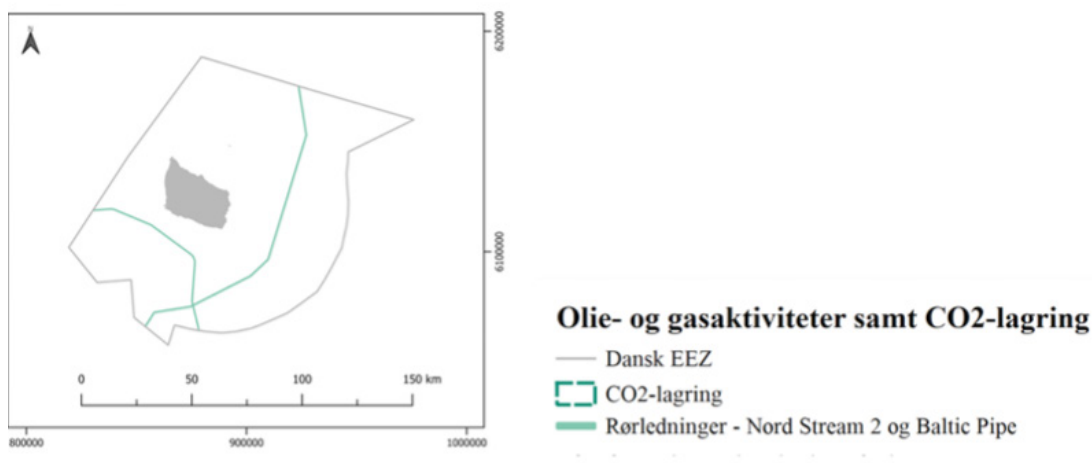
I figur 34 vises det område, der er udlagt som generel anvendelseszone i farvandet omkring Bornholm. De følgende kortillustrationer præsenterer kortfattet allokeringen af arealer til specifikke formål, som det fremgår af havplanen:

- Udviklingszoner til råstofvindning (figur 36), vedvarende energi (figur 37) og transportinfrastruktur (figur 39)
- Særlige anvendelseszoner i forbindelse med olie- og gas aktiviteter (figur 35), transportinfrastruktur (figur 39) og søtransport (figur 40).
- Natur- og Miljøbeskyttelsesområder (figur 38)

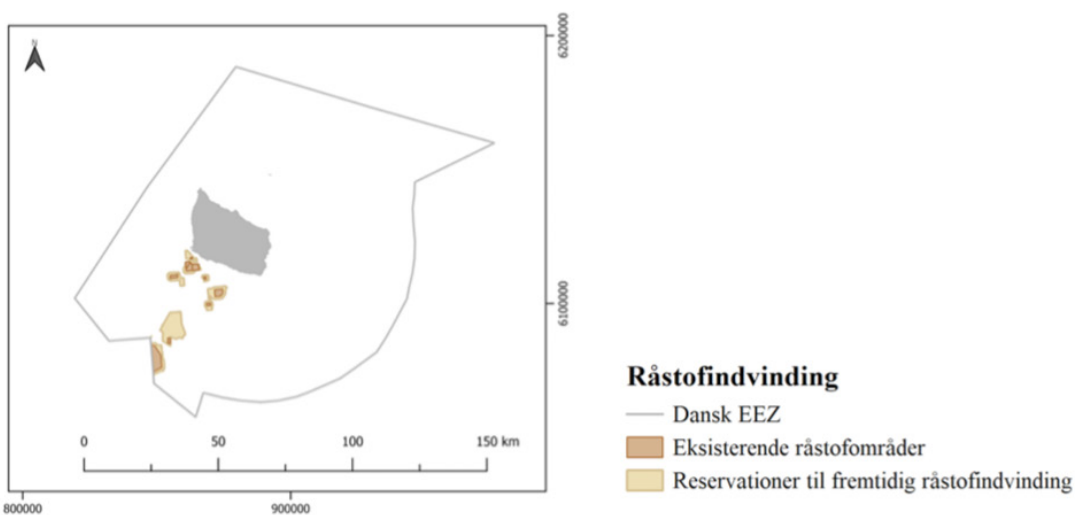
Bornholm ses som den grå ø i midten, mens den grå linje indikerer det danske søterritorium, idet den viser grænsen (EEZ) mod nabolandene.



Figur 34: Øvrige aktiviteter – den generelle anvendelseszoner, som den tager ud omkring Bornholm. De generelle anvendelseszoner omfatter alle de områder i havplanen, der ikke er udlagt til andre formål (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).



Figur 35: Olie- og gasaktiviteter samt CO2-lagring – i den danske økonomiske zone tæt på Bornholm er der udpeget særlige anvendelseszoner til de to rørledninger på tværs af Østersøen, Baltic Pipes og Nord Stream 2 (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).



Figur 36: Råstofindvinding – udpegning af udviklingszoner omfattende eksisterende råstofområder samt reservationer til fremtidig råstofindvinding (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).

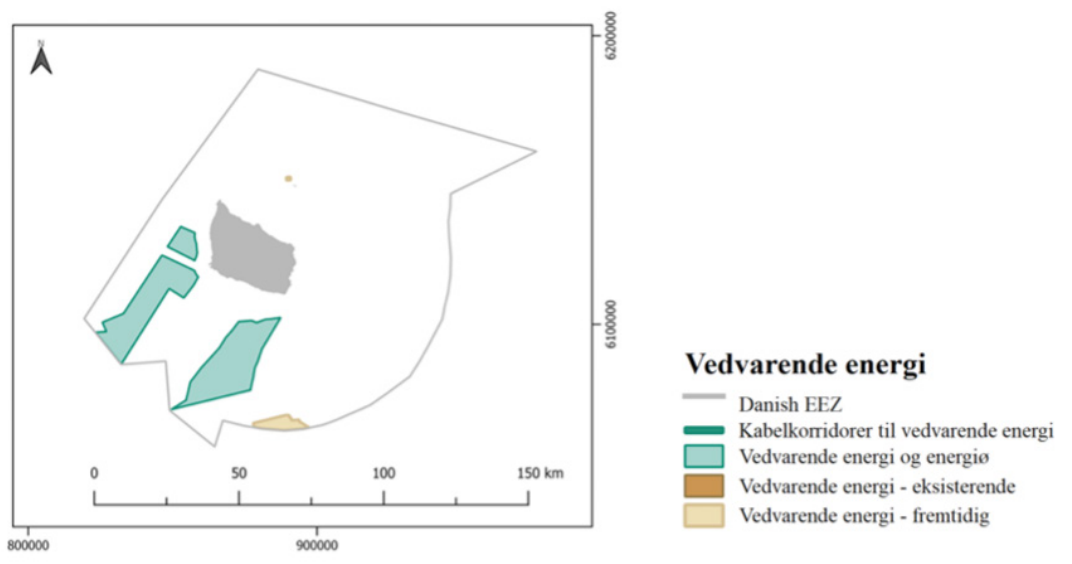
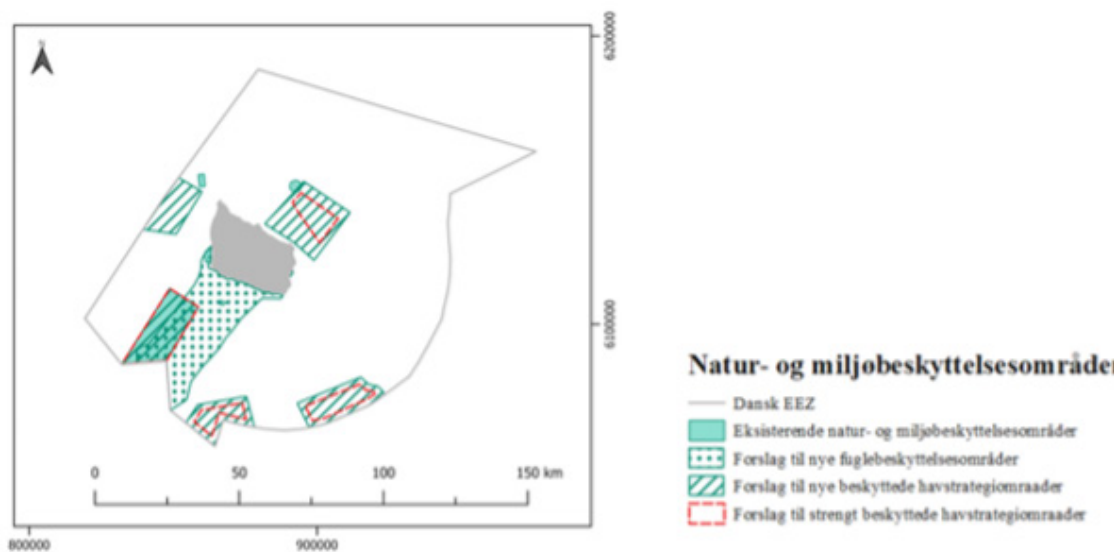
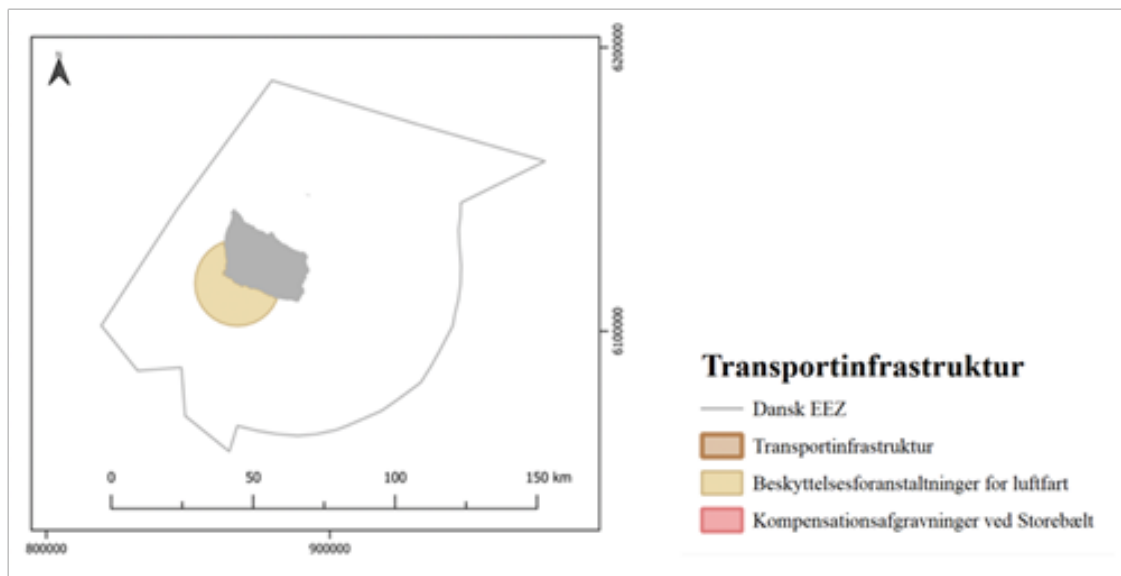


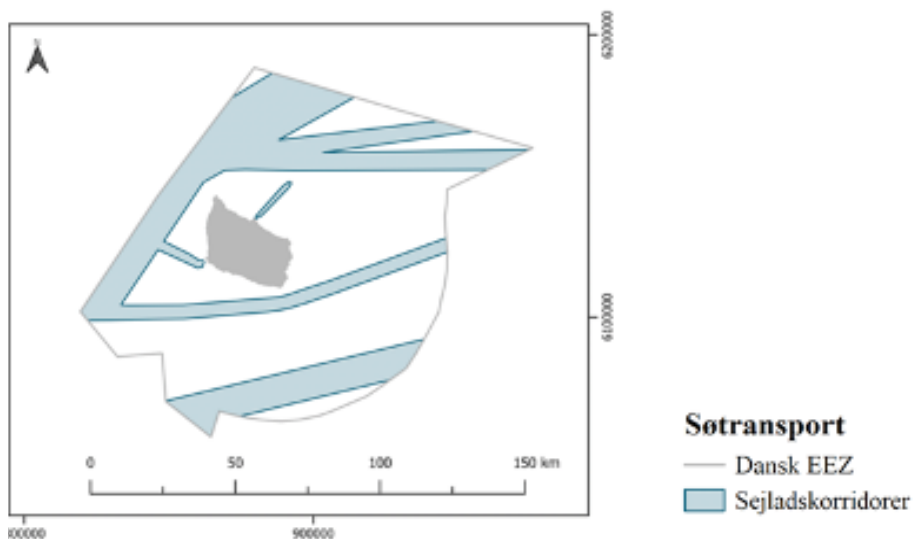
Figure 37: Vedvarende energi – omfattende områder sydvest for Bornholm er udpeget som udviklingszone med henblik på etablering af store havvindmølleanlæg og anden fremtidig vedvarende som led i visionen om at gøre Bornholm til en energio (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).



Figur 38: Natur- og miljøbeskyttelse – som det fremgår af havplanen er der i området omkring Bornholm både eksisterende natur- og miljøbeskyttelsesområder og forslag til et nyt stort fuglebeskyttelsesområde, fem nye beskyttede havstrategiområder samt forslag til fire strengt beskyttede områder. (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).



Figur 39: Transportinfrastruktur – en særlig anvendelseszone er udpeget omkring Rønne Lufthavn som beskyttelsesområde for luftfart for at sikre, at adgangen til lufthavnen ikke hindres af store konstruktioner som dermed vil være til fare for sikkerheden (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).



Figur 40: Søtransport – herunder de allokerede (og allerede eksisterende) sejlkorridorer indenfor den økonomiske zone omkring Bornholm. Fordi skibstrafikken i Østersøen er meget omfattende, er det vigtigt at udpege særlige anvendelseszoner i form af sejladskorridorer, ikke mindst i takt med, at der etableres havvindmølleparker i området (Datakilde: Miljøministeriet, 2021).

3.5.1. DANSK HAVPLANLÆGNING OG TURISME PÅ BORNHOLM

Både positive elementer og kritiske punkter kan fremhæves i forhold til dansk havplanlægning og Bornholms turisme som casestudie.

Visse aspekter i den danske havplan understøtter en bæredygtig udvikling af turismen på Bornholm. Det gælder:

- Den danske havplan adresserer de overordnede miljømæssige udfordringer og har fokus på bæredygtig energi
- Bornholm er planlagt til at være grøn energiø
- Der er planlagt og afsat areal til beskyttede marine områder nord for Bornholm
- Der er afsat arealer til beskyttede fugleområder
- Der er afsat arealer til kystturisme – særligt i forhold til kystnære og hav-baserede aktiviteter

Der er dog også en række problemer, der ikke er blevet adresseret i den danske havplan. Dels har en række miljøorganisationer, privatpersoner og forskningsmiljøer til flere danske universiteter, kritiseret Havplanen for ikke at have en økosystem-baseret tilgang til havplanlægning, ligesom den danske havplan ikke lever op til EU's politik om, at 10% af hav-territoriet skal afsættes til beskyttede områder. Endelig kritiserer en del interessenter havplanens manglende adressering af miljøproblemer grundet udledning af næringsstoffer i havet (www.havplan.dk). Yderligere forringelse af havmiljøet vil påvirke kystturismen negativt.

Men dertil kan man påpege, at havplanen desuden har forpasset en chance for at adressere visse turismespecifikke udviklingsmuligheder. Disse er:

1. Havplanlægningsprocessen har ikke været inkluderende, aktiverende eller inddragende. Det er kun i ekstremt begrænset omfang, at turismeaktører er blevet inddraget i processen. Havplanlægningen har derfor ikke givet mulighed for at diskutere turisme mellem interessenter og aktører (det er planlægningsprocessen der er vigtig, ikke kun havplan-resultatet)
2. Havplanlægningsprocessen har ikke inddraget en kortlægning af turisme og rekreative aktiviteter – Havplanen bygger dermed ikke på viden om behovet eller omfanget af arealbehov til turisme og rekreative aktiviteter

3. Effekterne af en mere intens og diversificeret turisme bliver ikke adresseret
4. Land-hav interaktion bliver ikke adresseret: kommunens planlægning langs kystlinjen respekteres, men inddrages ikke.

Planlægning er derfor blevet reduceret til en aktivitet med henblik på at reservere plads eller arealer til et antal definérbare aktiviteter i fremtiden, inkluderende udviklingen af Bornholm som en energi-ø. Men muligheden for at fokusere på planlægning som en proces er blevet overset.

Dette betyder ikke at denne tabte mulighed er permanent. Den danske havplan er stadig under udvikling og resultaterne af høringsperioden, der blev gennemført fra marts til september 2021, er ikke på plads, ligesom Folketinget endnu ikke har godkendt den endelige havplan.

Det er også værd at pointere, at havplanlægning også er en international proces og indførelse af havplaner i alle lande rundt om Østersøen (undtagen Kaliningrad) vil påvirke den danske havplan. Når alle EU-lande har adopteret deres nationale MSP vil det blive muligt at "sammenligne noter" og tage ved lære af hinanden i forhold til måden, hvorpå forskellige typer af aktiviteter eller aspekter (eksempelvis "kystturisme") håndteres i forskellige lande. Det behøver ikke at være den laveste fællesnævner der sætter baren for ambitionen i nationale havplaner. Det er også muligt at blive inspireret af havplaner med velfungerende planlægningsforslag og efterfølgende adoptere lignende plan-elementer i den danske havplan.



Fig. 41. Rønne Havn – livlig ombygningsaktivitet for at imødekomme behovet for nye faciliteter (Foto: Lise Schrøder)

REFERENCER

KAPITEL 1. HAVPLANLÆGNING I DANMARK

- Bolig- og Planstyrelsen (2021). Evaluering af planloven m.v. 2021. Redegørelsesbilag. Bolig- og Planstyrelsen. Findes på: https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/bilag_1_-_redegoerelse.pdf
- Dahl K. N. (1978/1982) Havret, Leksikon for det 21. århundrede. Findes på: <https://www.leksikon.org/art.php?m=1&n=1075>
- Danish Maritime Authority (2019): Legally binding digital maps - Recommendations for establishing an infrastructure for the digital publication of the geography of legal rules, the Danish Ministry of Industry, Business and Financial Affairs, Findes på: <https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/brochure-on-legally-binding-digital-maps.pdf>
- Erhvervsstyrelsen (2019) Forslag til Landsplandirektiv for udviklingsområder i kystnærhedszonen. Findes på: https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/forslag_til_lpd_udviklingsomraader_januar_2019.pdf
- Europa-Kommissionen (ukendt) Maritime anliggender og fiskeri. Findes på: https://ec.europa.eu/info/topics/maritime-affairs-and-fisheries_da
- Europa-parlamentet og Rådet (2014) DIREKTIV 2014/89/EU af 23. juli 2014 om rammerne for maritim fysisk planlægning. Findes på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN>
- EUSBSR (ukendt) About, Available at: <https://www.balticsea-region-strategy.eu/about/about>
- Geodatastyrelsen (2018): Planning and the sea (MSDI), finds på: <https://eng.gst.dk/danish-hydrographic-office/msdi/>
- Globalis (2015) Havretskonventionen, Globalis.dk. Findes på: <https://www.globalis.dk/view/content/3658/full/1/2246>
- Hansen, H. S., Reiter, I and Schroeder, L (2017). A System Architecture for a Transnational Data Infrastructure supporting the Governance of Marine Space. Springer Lecture Notes in Computer Science: Technology-enabled Innovation for Democracy, the Government and Governance, 2017
- Hartmann, J. P. (2014). Marine Spatial Infrastructure in the Baltic. International Hydrographic Review, 12, pp. 83-87.
- Kystdirektoratet (2015) Kystdirektoratets administrationsgrundlag for søterritoriet. Oceaner af værdier – et hav af muligheder. Miljøministeriet. Findes på: <https://kyst.dk/media/80398/administrationsgrundlagforsoeterritoriet.pdf>
- Langedal G, Aarbakke B, Larsen F, og Stadig C. (2020) CLEAN NORDIC OCEANS – et netværk til reduktion af havforurening og spøgelsesfiskeri, Nordisk Ministerråd
- Lov om Kystbeskyttelse (2020): LBK nr 705 af 29/05/2020, Retsinformation. Findes på: <https://www.retsinformation.dk/eli/Lta/2020/705>
- Lov om Maritim Fysisk Planlægning (2016): LOV nr 615 af 08/06/2016, Retsinformation. Findes på: <https://www.retsinformation.dk/eli/Lta/2016/615>
- Lov om Maritim Fysisk Planlægning (2020): LBK nr 400 af 06/04/2020, Retsinformation. Findes på: <https://www.retsinformation.dk/eli/Lta/2020/400>
- Lov om Planlægning (2020): LBK nr 1157 af 01/07/2020. Findes på: <https://www.retsinformation.dk/eli/Lta/2020/1157>
- Lov om ændring af lov om planlægning og lov om maritim fysisk planlægning (2018): LOV nr 1714 af 27/12/2018. Findes på: <https://www.retsinformation.dk/eli/Lta/2018/1714>
- Miljøstyrelsen (2020): Danmarks Havstrategi II - anden del – Overvågningsprogrammet. Miljø- og Fødevareministeriet. Findes på: https://mst.dk/media/225665/hsd_ii_anden_del_overvaagningsprogram_2020-26.pdf
- Nilsson, Henrik (2021): Ecosystem-based approach (EBA); : Pyc, D. & Stoll, F. (eds.): The SEAPLANSPEACE General Knowledge Manual, Marine Spatial Planning Instruments for Sustainable Marine Governance, pp. 49-54. Arche: Sopot, Poland, pp. 49-54.
- Nordregio (Nordisk Samarbejde) (ukendt) Om Nordisk Ministerråd. Findes på: <https://www.norden.org/da/information/om-nordisk-ministerrad>
- Søfartsstyrelsen (2021-a) Om havplanen. Findes på: <https://havplan.dk/da/om-havplanen>
- Søfartsstyrelsen (2021-b): Havplanredegørelse. Havplansekretariatet. Erhvervsministeriet. Findes på: <https://havplan.dk/portalcache/api/v1/file/da/4dfe73e6-2299-447e-9117-032ad8364f3a.pdf>
- Rudow, K. (2021) Stakeholder Participation in MSP – Best Practices; in: Pyc, D. & Stoll, F. (eds.): The SEAPLANSPEACE General Knowledge Manual, Marine Spatial Planning Instruments for Sustainable Marine Governance, pp. 55-64. Arche: Sopot, Poland.

- Schmidtbauer Crona et al (2017) The Ecosystem Approach in Maritime Spatial Planning, Baltic SCOPE, European Union.
- Søfartsstyrelsen (2021-c) Samspel mellem havplanen og kommunal planlægning eller tilladelser på søterritoriet, Erhvervsministeriet
- Udenrigsministeriet (1969) Bekendtgørelse af konvention af 29. april 1958 om det åbne hav (* 12) (* 13) (in Danish), Available at: <https://www.retsinformation.dk/eli/ltr/1969/51>
- Udenrigsministeriet (2005) Bekendtgørelse af De Forenede Nationers Havretskonvention af 10. december 1982 tillige med den dertil knyttede aftale af 28. juli 1994 om anvendelse af konventionens kapitel XI, Retsinformation (in Danish), Available at: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=23084>
- UNDINE II (ukendt) Østersøens opståen, BUND – Landsforbundet for Slesvig-Holsten (in Danish), available at: <http://www.undine-baltic.eu/da/leve-oestersoeen/udvikling-af-oestersoeen/>
- UNEP WCMC (2019) Area (UNCLOS), UN Environment Program World Conservation Monitoring Centre. Available at: <https://biodiversitya-z.org/content/area-unclos>
- VASAB (n.a.) VISION AND STRATEGIES AROUND THE BALTIC SEA. Available at: <https://vasab.org>
- KAPITEL 2. MENNESKELIGE OG ØKONOMISKE AKTIVITETER I DET SYDLIGE ØSTERSØMRÅDE MED FOKUS PÅ DANMARK**
- Altinget (2016): Lolland: Fælles udfordringer kræver fælles løsninger. 14. januar, 2016. Findes på: <https://www.altinget.dk/miljoe/artikel/henrik-hoeegh-faelles-udfordringer-kræver-faelles-loesninger>
- Blidberg, Eva; Grondahl, Frederik; Cahill, Bronwyn; Koreiviene, Judita; Anne, Olga; & Shabayeva, D. (2012): Macroalgae Harvesting and Cultivation. In: Schultz-Zehden A. and Matczak M (eds): SUBMARINER COMPENDIUM. An assessment of innovative and sustainable uses of Baltic marine resources. Maritime Institute in Gdańsk, pp. 49-76.
- Bornholms Regionskommune (2012): Bornholms bidrag til udvikling af Danmarks krydstogtturisme. Statslig infrastrukturinvestering 2013-2015. Bornholms Regionskommune, Tejn.
- BRK (n.a.) Udviklingsområder i kystnærhedszonen, Bornholms Regionskommune. Findes på: <https://bornholm.viewer.dkplan.niras.dk/plan/30#/12232>
- Burchaez, Martin & Kalinowski, Marcin (2021): Human, Economic and Social Activities in the South Baltic Region. Chapter 1.3 in: Pýc, Dorota & Stoll, Franziska (eds.) SEAPLANSPACE General Knowledge Manual, Marine Spatial planning instruments for sustainable marine governance. Wydawnictwo Arche, Sopot, Poland, pp. 28-38.
- Coalition Clean Baltic (2021): Working area: Fisheries and Aquaculture. Downloaded June 20, 2021. Findes på: <https://ccb.se/project/fisheries-and-aquaculture/>
- COWI (2020): Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark 2020. Søfartsstyrelsen.
- Damvad Analytics (2019): Det Blå Danmarks kompetencebehov. Styrelsen for forskning og uddannelse. København.
- Eurofish, Latvian Presidency of the Council of the European Commission & Latvian Ministry of Agriculture (2015): Fisheries and Agriculture around the Baltic Sea. Latvia, pp. 14-17.
- Europa Kommissionen (2020). The EU Blue Economy Report. 2020. Publications Office of the European Union. Luxembourg.
- Europa-Parlamentet og Rådet (2014) EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/89/EU af 23. juli 2014 om rammerne for maritim fysisk planlægning. Findes på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN>
- Guldborgsund Municipality (2021). A webinar on resources from the sea. Findes på: <https://www.bioguldborgsund.dk/artikel/havets-ressourcer-webinar-og-workshop-2021>
- Hartmann U. (2020) Flere krydstogtgæster i 2020 forlænger sæsonen i danske havne, Wonderful Copenhagen, tilgængelig via: <https://www.wonderfulcopenhagen.dk/wonderful-copenhagen/presse/flere-krydstogtgæster-i-2020-forlaenger-saesonen-i-danske-havne>
- Harvey K. (2012) AG-støtte til fire havneprojekter, SN.dk (Sjællandske nyheder). Findes på: <https://sn.dk/Stevns/LAG-stoette-til-fire-havneprojekter/artikel/186758>
- Hedetoft, Anders (2017): Fiskeriets udfordringer og muligheder på Bornholm. Notat. Center for Regional- og Turismeforskning.
- Hedetoft, Anders; Zhang, Jie & Enemark, Astrid (2014): Rønne Havn, potentiale vurdering. Analyse af forventede samfundsøkonomiske effekter af udviklingsinitiativer i tilknytning til Rønne havn. Notat, Center for regional- og turismeforskning.

- Hultman J., Säwe F., Salmi P., Manniche J., Holland E. B. og Høst J. (2018) Nordic fisheries at a crossroads, The Nordic Council of Ministers.
- Høst, Jesper & Christiansen, Jens (2018): Nordic fisheries in transition – future challenges to management and recruitment. TemaNord 2018:545. Nordic Council of Ministers
- ICES (2019): ICES Fisheries overviews: Baltic Sea Ecoregion. International council for the exploration of the sea. Version 2: 29 November 2019. ICES Advice 2019. Findes på: <https://doi.org/10.17895/ices.advice.5566>
- Jacobsen, Björn P., [ed] (2018): State of the Tourism Industry in the Baltic Sea Region. 2018 Edition. Baltic Sea Tourism Center. Stralsund.
- Klinkhardt, Manfred (2021): A small sea with big problems. Fishing in the Baltic Sea faces an uncertain future. In: EUROFISH Magazine, 1/2021, pp. 40-43.
- Kommunernes Landsforening (2021-a): webinar om Havplanen og Kommunerne, Kommunernes Landsforening. Findes på: <https://www.kl.dk/nyheder/center-for-klima-og-erhverv/teknik-og-miljoe/2021/maj/webinar-om-havplanen-og-kommunerne/>
- Kommunernes Landsforening (2021-b) KL's høringssvar til Havplanen, Kommunernes Landsforening. Findes på: <https://havplan.dk/portalcache/api/v1/consultation/response/file/?fileId=0f5795d4-150f-4828-8c43-c2eafa0b2404>
- Køge kommune (2021) Referat af møde i Klima- og Planudvalget. Den 02.09.2021. Findes på: <https://www.koerge.dk/byraad-udvalg/Dagsordener-og-referater/cd8a5b84-fa5e-4f18-b535-db7e30b33444/B30541CB-46EA-4EF8-9392-AB49B3E7A5C6.aspx?agendaId=f49d29a4-ca2d-4854-ab61-02b23e03b410#section166>
- LAG (2016) Lokal integreret udviklingsstrategi for LAG-Bornholm 2014-2020, Erhvervsstyrelsen. Findes på: <http://www.lag-bornholm.dk/-/media/Foundry/Sites/lag-bornholm/Files/udviklingsstrategi%20for%20den%20integrerede%20FLAG-Bornholm%20-%20maj%202016.ashx>
- Langedal G, Aarbakke B, Larsen F, og Stadig C. (2020) CLEAN NORDIC OCEANS – et netværk til reduktion af havforurening og spøgelsesfiskeri, Nordisk Ministerråd
- LivogLand (2021) Hav- og Fiskeriudviklingsprogrammet, Erhvervsstyrelsen. Findes på: <https://www.livogland.dk/lokale-aktionsgrupper/nye-programperiode-2014-2020/lovgrundlag/hav-fiskeriudviklingsprogrammet>
- Lolland kommune (2019): Femern Strategi. Vedtaget af Byrådet den 28. maj 2019. Findes på: file:///C:/Users/kl/AppData/Local/Temp/LollandKommune_FemernStrategi2019_print.pdf
- Lolland kommune (2019): Femern Strategi. Vedtaget af Byrådet den 28. maj 2019. Findes på: file:///C:/Users/kl/AppData/Local/Temp/LollandKommune_FemernStrategi2019_print.pdf
- Madjidian, J., S. Björk, A. Nilsson & T. Halén (2013). CLEANSHIP - final project report. CLEANSHIP Project Report.
- Marcod (Maritime center for operations), (ingen dato). Findes på: <https://www.marcod.dk/en/about-marcod/the-blue-denmark>. Downloaded 30.6.2021.
- Matczak et al (2018): QUO VADIS. Exploring the future of shipping in the Baltic Sea. Baltic LINES. Coherent Linear Infrastructures in Baltic Maritime Spatial Plans. Findes på: https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/08/20180730_FutureShippingQuoVadis.pdf
- Møller Nielsen, M., C. Paulino, Neiva, J., Krause-Jensen, Bruhn, A. & Serrao, E.A. (2016): Genetic diversity of *Saccharina latissimi* (Phaeophyceae) along a salinity gradient in the North Sea – Baltic Sea transition zone. J. Phycol. 52: 523-531.
- Niemelä, Waltheri; Nicolas, Florent; Helavuori, Markus, & Meski, Laura (2021): Shipping accidents in the Baltic Sea 2019. Baltic Marine Environment Protection Commission. Helsinki Commission – HELCOM, Finland
- Nordregio (Nordisk Samarbejde) (ukendt) Om Nordisk Ministerråd. Findes på: <https://www.norden.org/da/information/om-nordisk-ministerrad>
- Parsmo, R., B. Boteler, J. Troeltzsch, U. Kowalczyk, J. Piotrowicz, J.-P. Jalkanen, L. Johansson, V. Matthias & E. Ytreberg (2016). SHEBA - Sustainable Shipping and Environment of the Baltic Sea Region. SHEBA Project Report.
- Planinfo (2019): Udviklingsområder, Erhvervsstyrelsen. Findes på: <https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/udviklingsomraader>
- Port of Kalundborg (2021): <https://portofkalundborg.dk/en/>.
- Ravensbeck L., Thorsen B. J., Andersen P. & Strange N. (2014) Natur, økosystemtjenester og økonomi, Samfundsøkonomen, 2, 32-37
- Rousseau, Pierre (2020): What is the right definition for the Blue Economy? Findes på: <https://www.linkedin.com/pulse/what-right-definition-blue-economy-pierre-cg-rousseau>

REFERENCER

- Rudow, K. (2020) Stakeholder participation in MSP – Best practises, in: Pyć, Dorota & Stoll, Franziska (eds.). SEAPLANSACE General Knowledge Manual, Marine spatial planning instruments for sustainable marine governance. Wydawnictwo Arche, Sopot, Poland, pp. 16-38, Interreg South Baltic
- Schmidtbauer Crona et al (2017) The Ecosystem Approach in Maritime Spatial Planning, Baltic SCOPE, European Union.
- Schultz-Zehden, Angela; Cahill, Bronwyn; Bever, Carsten; Coornaert, Clara; Vollmann,
- Tommi; Ross, Antje (2017): Towards an implementation strategy for the sustainable blue growth agenda for the Baltic Sea region. Final report. The European Commission.
- Solrød Kommune (2021). Nyheder om kystbeskyttelse. Findes på: <https://www.solrod.dk/kommunen/nyheder/pressemeddelelser/2020/apr/kystsikring-nu-er-foerste-del-af-planen-godkendt>
- Stankiewicz, M., H. Backer & N. Vlasov (2010). Maritime Activities in the Baltic Sea - An integrated thematic assessment on maritime activities and response to pollution at sea in the Baltic Sea region. Baltic Sea Environment Proceedings.
- Stevns kommune (2021). Referat fra kommunalbestyrelsesmøde. Findes på: https://stevns.dk/sites/default/files/sbsys/Dagsordener/Oekonomiudvalget%282021%29/20-04-2021/Dagsorden%28ID1520%29/Bilag/bilag_6_baggrundsrapport_arealinteresser_0.pdf
- Søfartsstyrelsen (2021-b): Havplanreddegørelse. Havplansekretariatet. Erhvervsministeriet. Findes på: <https://havplan.dk/portalcache/api/v1/file/da/4dfe73e6-2299-447e-9117-032ad8364f3a.pdf>
- Søgaard S. og Thuesen A. A. (2017) LAG'ernes erhvervsudviklingstilgang og LAG-midlernes stimulerende af innovation og iværksætteri i landdistrikterne, Syddansk Universitet (SDU), Center for landdistriktsforskning
- Taminskas, Julius & Povilanskas, Ramunas (2021): South Baltic Maritime Geography. Chapter 1.1 + 1.2. in: Pyć, Dorota & Stoll, Franziska (eds.) SEAPLANSACE General Knowledge Manual, Marine Spatial planning instruments for sustainable marine governance. Wydawnictwo Arche, Sopot, Poland, pp. 16-27.
- Teknik og Miljø (2012) Bornholms bidrag til udvikling af Danmarks krydstogsturisme, Bornholms Regionskommune. Findes på: <https://www.brk.dk/Indflydelse-Politik/Planer/Documents/Krydstogt-indhold-tryk.pdf>
- Tonderski, A. & Jedrzejewska, A. (2013): South Baltic Sea Offshore Wind Energy in the South Baltic Region – challenges and opportunities. Findes på: https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/155566673/South_Baltic_OFFER.pdf
- UNDINE II (ukendt) Østersøens opståen, BUND – Landsforbundet for Slesvig-Holsten, Findes på: <http://www.undine-baltic.eu/da/leve-oestersoeen/udvikling-af-oestersoeen/>
- UNEP WCMC (2019) Area (UNCLOS), UN Environment Program World Conservation Monitoring Centre. Findes på: <https://biodiversitya-z.org/content/area-unclos>
- VASAB (ingen dato) Vision and strategies around the Baltic sea. Findes på: <https://vasab.org>
- Vordingborg Municipality: <https://www.vordingborg.dk/vordingborg-erhvervshavn/havneudvidelsen/>
- Vordingborg Municipality: <https://www.vordingborg.dk/kommunen/nyheder/nyhedsbrev/nyt-om-politik-uge-34/>
- ### KAPITEL 3. ØKONOMISKE SEKTORER MED MSP-INTERESSER – DANSKE EKSEMPLER
- Center for Regional- og Turismeforskning (2012): Kystturismen i Danmark. Hvide Sande & Nexø: Center for regional- og turismeforskning & Videnscenter for Kystturisme.
- Center for Regional- og Turismeforskning (n.d.): Den Regionale Model for Turisme, SAM-K/LINE®_RTSA (Turismemodellen). <https://crt.dk/sam-k-line/>
- Cruise trends & industry look 2019: Cruise Lines International Association, Inc. Download at [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).ashx)
- Destination Bornholm (2019): Strategi 2020-2023. Rønne. <https://bornholm.info/erhverv/wp-content/media/sites/3/2020/01/strategi-2020-2023.pdf>
- De Swart, Linette; van der Haar, Anna; Skousen, Bodil; Zonta, Diletta (2018): Technical Study: MSP as a tool to support Blue Growth. Sector Fiche: Coastal and Maritime tourism, endelig Version: 16.02.2018.
- Europa-kommisionen (2020). The EU Blue Economy Report. 2020. Publications Office of the European Union. Luxembourg.
- Freeman et al (2019): Our Energy, our future. How offshore wind will help Europe go carbon-neutral. Wind Europe.

- Gyimóthy, Szilvia (2020): "Ekstravagante livsnydere eller sparsommelig flok? Krydstogtturisters færden og forbrug på destination fra et bæredygtighedsperspektiv". Præsentation, Dansk SeaPlanSpace workshop, 23.11.2021, Nexø.
- Jacobsen, Björn P., editor (2018): State of the Tourism Industry in the Baltic Sea Region. 2018 Edition. Baltic Sea Tourism Centre. Stralsund University of Applied Sciences, Stralsund, Germany.
- Juhl, Peter (2020): "Krydstogtturisme. Erhverv og bæredygtighed". Præsentation, Dansk SeaPlanSpace workshop, 23.11.2021, Nexø.
- Kaae, B.C., Olafsson, A.S., og B.C. Draux, H. (2018) Blåt friluftsliv i Danmark. Frederiksberg: Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet. IGN Rapport.
- Kaae, B.C., Olafsson, A.S., og B.C. Draux, H. (2018) Blåt friluftsliv i Danmark. Frederiksberg: Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet. IGN Rapport.
- Lehtimäki et al (2020-a) Integrating cultural heritage into Maritime Spatial Planning in the BSR, final publication in the BalticRIM project. Available at: https://www.submariner-network.eu/images/BalticRIM/BalticRIM_final_publication_Dec2020-1_compressed.pdf
- Lehtimäki et al (2020-b) Integrating cultural heritage into Maritime Spatial Planning in the BSR – H Handbook of the Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management Project 2017-2020. Solutions for improving the integration of MCH into MSP. in the BalticRIM project. Available at: https://www.submariner-network.eu/images/BalticRIM/BalticRIM_handbook_Dec_2020-1.pdf
- Marcussen, Carl Henrik (2018): "Trends in tourists' travel patterns in the Baltic Sea Region". Presentation for Danish Transport Innovations Network. Rønne, 23.10.2018. Nexø, Center for Regional and Turismeforskning.
- Nielsen, A.M., Zhang, J. & Javakhishvili-Larsen, N. (2019): Regional Economic Effect of Coastal and Maritime Tourism in Denmark. Documentation of the Danish Coastal Tourism Model (DCTM). Frederiksberg: Center for Regional og Turismeforskning.
- Papageorgiou, M. (2016): Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning. Ocean & Coastal Management, 129, 44-48.
- Roenne Havn (no date): <https://roennehavn.dk/presse/2020/1/8/mhi-vestas-vaelger-roenne-havn-til-udskibningshavn-for-havvindmoeller>
- Skriver Hansen, Andreas (2020): "Den manglende brik i puslespillet – turismen og friluftslivet i havplanlægningen". Lecture presentation in Danish SeaPlanSpace workshop, 7.1.2020, Køge & Nexø.
- Sylvest, Thomas (2020): Socioeconomic impact study of offshore wind. Final technical report. QBIS for Danish Shipping, Wind Denmark & Danish Energy with support from the Danish Maritime Foundation.
- Søfartsstyrelsen (2021-b). Havplanen - Redegørelse <https://havplan.dk/portalcache/api/v1/file/da/4dfe73e6-2299-447e-9117-032ad8364f3a.pdf>
- UNWTO (no date): <https://www.unwto.org/tourism-development-products>, accessed 1.6.2021

