

*Svar:*

Landshavneplanen skal angive den samlede struktur på trafikhavnsområdet over et længere åremål og indeholde rammerne for eventuelle udbygninger af havneanlæggene.

Udviklingen inden for de enkelte havne må forventes at blive af vidt forskellig art. Enkelte havne må påregnes at vise fremgang, således at der vil blive stillet krav til udbygning af disse, andre må skønnes at ville stagnere og alene kræve investeringer til bevarelse af anlæggene i deres nuværende omfang, og andre igen vil vise tilbagegang og eventuelt helt ophøre med at eksistere som trafikhavne.

For de enkelte havne, som skal indgå i planen, må der opstilles rammeplaner. Detaljeringsgraden af disse må fastlægges. Der må endvidere opstilles et skøn over havnenes forventede trafikale udvikling. På basis heraf udarbejdes den enkelte havns rammeplan, hvilket må ske i overensstemmelse med regionsplanlægningen.

Når de enkelte havneplaner foreligger udarbejdet, indsendes disse til landshavnerådet, som foretager en bedømmelse for landet som helhed og i koordination med landsplansmyndigheder foretager den endelige fastlæggelse af landshavneplanen.

Planen forudsættes revideret fra tid til anden i lyset af udviklingen.

*Spørgsmål 30:*

*Ad § 12.*

Udvalget udbeder sig en nærmere definition af „formål, der særlig tjener havnens interesser“.

*Svar:*

Bestemmelsen i forslaget § 12, stk. 3, er overført fra den gældende regel i kommunestyrelovens § 69. Til støtte for det skøn, som ministeriet udøver vedrørende begrebet „formål, der særlig tjener havnens interesser“, har der gennem tiden udviklet sig en praksis med hensyn til, om vedkommende udgift retteligt burde afholdes af kommunens midler eller af havnens.

Bortset fra direkte havneopgaver tillades havnens midler ifølge praksis anvendt til mere indirekte havneformål, såsom f. eks. velfærdsforanstaltninger til søfolk, tilskud til brandvæsen og lignende.

Det kan endvidere oplyses, at ministeriet

på baggrund af, at det er erhvervslivet som gennem betaling af skibs- og vareafgifter og lejeafgifter giver havnen dens indtægter, har stillet krav om, at en trafikhavns indtægter ikke anvendes til rekreative formål, men alene til dækning af erhvervslivets behov for ekspedition over havnen. Udgifter til anlæg af nye lystbådehavne og udbygning af eksisterende lystbådehavne inden for trafikhavnenes områder må derfor ikke afholdes af havnens midler, men skal finansieres af vedkommende kommune.

*Spørgsmål 31:*

*Ad § 14.*

Udvalget udbeder sig oplysning om størrelsen af de beløb, der forventes at være til rådighed til udlån med angivelse af långivere.

*Svar:*

Det gældende system med ensartede takster har haft den virkning, at der i perioder i enkelte havne har været opsamlet midler, som der ikke er begrundet anvendelse for i forbindelse med havnenes drifts- eller anlægsvirksomhed. Som det mest udtalte eksempel kan nævnes Fredericia havn. Det er ikke muligt på forhånd at give oplysning om størrelsen af de midler, som efter lovens ikrafttræden vil være til rådighed til udlån. Udlåningsmulighederne vil skifte fra periode til periode og blandt andet afhænge af takstniveauet, trafiktilgangen m. m.

*Spørgsmål 32:*

*Ad § 14.*

Udvalget udbeder sig en opregning af de områder, hvor lovforslaget giver de kommunale havne større selvstændighed end den gældende lovgivning.

*Svar:*

Efter de gældende regler må nyanlæg i de kommunale trafikhavne ikke påbegyndes, før godkendelse fra ministeren for offentlige arbejder foreligger. Dette gælder ligeledes for vedligeholdelsesarbejder, medmindre udgiften kan afholdes af årets løbende indtægter. Det er foreslået i lovforslagets § 9, at kun større nyanlæg og hovedstandsættelsesarbejder skal være omfattet af godkendelsespligten, jfr. nærmere herom i besvarelsen af spørgsmål 15. Den ligeledes foreslåede ord-