



og i helheder, når vi skal udstikke rammerne for fremtidens danske infrastruktur og godstransport.

Uffe Steiner Jensen, formand

Leder:

Samspil, netværk, helhed

Med Infrastrukturkommissionens betænkning har vi nu fået et meget vigtigt redskab til at skabe fremtidens danske infrastruktur. En af de vigtigste principper er nemlig at tænke infrastrukturen i helheder og netværk, hvor forskellige korridorer og transportformer kan supplere og aflaste hinanden. Transporten vokser – og godstransporten med den relativt største andel. Prognoser spår om fordoblinger af godsmængderne. Med en sådan vækst vil der blive mere end rigeligt til alle transportbrancher. Det er derfor ikke et spørgsmål om enten-eller, men om både-og. Vi skal udnytte de forskellige styrker og sikre et optimalt samspil mellem transportformerne. Som havne kan vi for eksempel ikke undvære lastbilerne. Det er derfor ikke et spørgsmål om at overflytte vejgods til søtransport. Meget gods kommer ikke ud at sejle. Og det skal det heller ikke – særligt over kortere afstande. Men det gods og de lastbiler, der kører langt, kan med fordel sejles. Derved spares knappe ressourcer som energi, chaufførtimer og plads på motorvejene. Og derved vinder både vognmænd, havne, rederier og i sidste ende trafikanter og transportkøbere. For slet ikke at tale om CO₂-udslippet.

Det skal være Danske Havnes opfordring til transportbranchen, organisationer, politikere og embedsmænd: Lad os tænke i samspil, i netværk

Finanslov 2008 - Modulvogntog

Forsøgsordningen med modulvogntog i Danmark går ind i sin sidste fase. Den politiske proces har været lang, men lige fra starten har der været stor politisk opbakning til at udvide forsøgsordningen til så mange havne som muligt. Det er der stadig. Der er et overvejende politisk flertal for at få alle med. Lige nu er det sikkert, at de ti havne i trafikforliget kommer med. De otte havne, som efterfølgende har ønsket at komme med i ordningen, har også opbakning stort set hele vejen rundt i det politiske system, men midlerne hertil på dette års finanslov er endnu ikke afsat. Vi kender først resultatet onsdag den 6. februar 2008, når finansloven bliver præsenteret. På baggrund af de mange positive politiske tilkendegivelser ser vi positivt frem til det.



Kilde: Krone

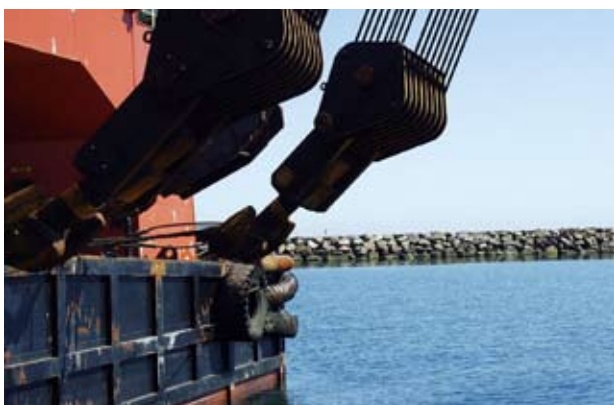
TØF holdt Godskonference

Transportminister Carina Christensen præsenterede de fire hovedelementer i sin strategi for Godstransport, som hun forventer at fremlægge til efteråret. Det vil ske næsten samtidig med Infrastrukturplanen, og det er tilsigtet. ”De hænger tæt sammen”, sagde Carina Christensen.

De fire hovedelementer er meget vigtige for havne:

1. En velfungerende infrastruktur med gode hovedforbindelser til og fra udlandet
2. Gode rammevilkår for fortsat effektivisering af alle transportformerne
3. Udvikling af effektive godsknudepunkter og et godt samspil mellem transportformerne
4. Effektiv indsats i forhold til Godstransportens miljøpåvirkning og CO2 udledninger

Transportministeriet har allerede udsendt strategier for lufthavne og havne, og i februar måned offentliggøres strategi for vejgodstransport. Infrastrukturkommissionens betænkning blev præsenteret af Erik Østergaard, DTL og dagen bød i øvrigt på mange spændende indlæg, som kan ses på TØFs hjemmeside www.toef.dk under konferencer. Formand Uffe Steiner Jensen, Danske Havne, talte om Europæisk Godsstrategi.



Kilde: Grenaa Havn

Danske Havne besøgte Folketingets trafikordførere i januar

I forbindelse med offentliggørelsen af Infrastrukturkommissionens betænkning den 10. januar 2008 har Danske Havne været på besøgsrunde hos de fleste af folketingets trafikordførere, ikke mindst også for at byde de nyvalgte folketingsmedlemmer af trafikudvalget velkommen og præsentere vores havne og deres betydning.

Danske Havne oplever stor imødekommenhed for vores synspunkter hos alle partier over en bred kam. Havnes rolle i forbindelse med planlægningen og den politiske prioritering af dansk infrastruktur er stor. Partierne bekræfter, at havne er en væsentlig medspiller i forhold til målsætningerne om større samspil mellem transportformerne, indførsel af modulvogntog til havne i

Danmark, trængsels- og mobilitetsproblemerne på det danske vejnet og i forbindelse med realiseringen af at begrænse CO2-udslippet i Danmark.

Danmarks Porte som Infrastrukturkommissionens 4. vision er nu for alvor på den politiske dagsorden. Nu afventer Danske Havne spændt regeringens investeringsplan, som specifikt går ind og prioriterer investeringerne i dansk infrastruktur. De politiske drøftelser, som skal danne grundlag for investeringsplanen går i gang her i foråret. Danske Havne er ikke i tvivl om, at der er stor velvilje overfor sagen i den kommende proces.

Så kom Infrastrukturkommissionens betænkning

Infrastrukturkommissionen offentliggjorde den 10. januar sin længe ventede betænkning. Den giver en række konkrete anbefalinger, herunder som en af de vigtigste indsatsområder, at forbedre adgangen til Danmarks Porte – dvs. havne, lufthavne og andre knudepunkter. Kommissionens anbefalinger er udelukkende vejledende. Det er de folkevalgte politikere, som beslutter, hvilke projekter, der skal føres ud i livet. Det sker i en national infrastrukturplan, som Folketinget og regeringen skal behandle i efteråret 2008. Sideløbende hermed udarbejdes der en national plan for transportens miljø- og klimapåvirkninger. Endelig er en national strategi for godstransport under udarbejdelse.

Danske Havne ser med stor interesse frem til planerne, og glæder sig desuden over, at havne er placeret helt i front i Infrastrukturkommissionens anbefalinger. For bedre at udnytte havnenes rolle som et netværk af transportcentre langs den blå motorvej skal landets og havets motorveje bindes bedre sammen. Derfor er der behov for investeringer i infrastruktur til og fra havnene. Bedre baglandsinfrastruktur er ifølge Infrastrukturkommissionen afgørende for, at Danmark kan høste fordelene af den globale udvikling, af transittrafik og af et effektivt samspil mellem transportformerne. Danske Havne håber, at dette bliver væsentlige dele af de statslige planer.

Læs mere på www.infrastrukturkommissionen.dk og på www.danskehavne.dk

Rekruttering til havne

Det er attraktivt og udfordrende at arbejde i eller på havnen. Det ved de, der allerede er her, men kendskabet til hvad der foregår på havnene er mere begrænset, når vi ikke selv kender nogle, der har deres daglige gang på havnen.

Generelt er sektoren i den gunstige situation, at der ikke er de store problemer med at få nye medarbejdere til de landbaserede maritime erhverv. Men vi vil jo gerne have de rigtige medarbejdere. Og situationen kan hurtigt ændre sig, når der er kamp om de unge. Derfor vil havnesektoren gerne være på forkant og gøre opmærksom på de gode muligheder, der er.

Det er vigtigt at gøre opmærksom på, at der er mange og mange spændende arbejdspladser på havnen eller i de virksomheder, som er beliggende på havne. Sammen er vi forudsætningen for en effektiv afvikling af søtransporten.

Danske Havne er derfor i samarbejde med Danmarks Skibsmæglerforening og Danske Havnevirksomheder ved at forberede en kampagne, der skal gøre opmærksom på mulighederne i havnesektoren. Ved at udbrede kendskabet til aktiviteterne og arbejdsfunktionerne er det håbet, at vi kan fastholde de dygtige medarbejdere, der allerede er i sektoren, og at vi kan tiltrække nye medarbejdere.

Ny rapport om skibes miljøbelastning

Flere medier bragte for nylig historier om, at skibsfart skulle belaste klimaet mere end hidtil antaget. Historien stammer fra en ny rapport fra Danmarks Miljøundersøgelser (DMU).

Imidlertid viser DMUs nye beregninger, at national skibsfart har lavere udledning af CO₂ og partikler end hidtil antaget. De nye beregninger er foretaget efter den faktiske skibstrafik og giver et godt billede af virkeligheden. Danske Havne hilser disse nye tal velkommen.

Historien om skibes større klimabelastning blev båret af, at den internationale skibstrafik til og fra Danmark lægges til det nationale CO₂-regnskab. Det har man ikke gjort før. Men det kan man heller ikke bare gøre.

Beregningerne for den internationale skibstrafiks belastning af miljø og klima i Danmark er nemlig foretaget ud fra salget af brændstof i Danmark – ikke ud fra den faktiske skibstrafik.

Det er der en række problemer med:

- Mange skibe køber brændstof i Danmark uden at lægge til kaj i en dansk havn, fx i Storebælt ud for Kalundborg Havn.
- Hvorfor skal brændstof solgt i Danmark, selv når skibene lægger til kaj, tælle med til det danske regnskab, når meget af forbruget foregår ude i Atlanterhavet eller i andre landes farvande og havne?
- Udregningerne benytter absolutte tal for skibes emissioner. Men man må også se på hvor meget, der transporteres. Og der transporteres mere og mere med skib i Danmark. Hvis man forholder stigningerne i godsmængder med emissioner fra skibe, så bliver regnestykket et helt andet. Godsmængderne over danske havne er gået ca. 15% frem fra 2001 til 2006.

DMUs beregninger for den internationale skibstrafiks emissioner må derfor antages at være alt for høje.



Kilde: Helsingør Havn

Skibsfart forbliver en langt mere miljø- og klimavenlig transportform end andre. Fx udleder et containerskib 6-7 gange mindre CO₂, end hvis containerne blev kørt med lastbil ad motorvejen. Et tankskib er helt op til 15 gange mere CO₂-venligt end tankbiler. (Kilde: Det Europæiske Miljøagentur).

Selvfølger skal der også være mål for, at international skibstrafik reducerer sin miljøbelastning.

Men det kan ikke nytte noget, at man gør det på et løst grundlag. Der arbejdes på at lave internationale aftaler for skibstrafikkens emissioner. Det må kræve bedre beregninger end disse.

Danske Havne går gerne konstruktivt ind i arbejdet med at formulere og udarbejde bedre beregningsmodeller.

Spektrum laver tema om Den Blå Motorvej

I samarbejde med Danske Havne laver månedsmagasinet Spektrum i første halvår af 2008 en temaserie om Den Blå Motorvej. Idéen er at få havne, rederier, speditører, landbaserede transportører, interesseorganisationer, ingeniører og konsulenter til at være med i beskrivelsen og debatten om fremtidens danske infrastruktur og godstransport.

Hold øje med Spektrums og Danske Havnes forår 2008-projekt "Den blå motorvej - det er lige ud ad landevejen!"

Læs mere på www.spektrumgruppen.dk



Kilde: Kolding Havn

Vandkvalitet

Vandrammedirektivet skal gennemføres i Danmark. Et af midlerne er vandplanerne, som skal sikre en god økologisk tilstand for alt vand. I den forbindelse har Miljøministeriet haft en idéfase, hvor offentligheden har kunnet komme med forslag til, hvordan de statslige vandplaner skal udarbejdes og hvad der skal tages højde for.

Det kan få stor betydning for de danske havne, hvordan vandplanerne udformes. I vandplanerne udpeges de forskellige områder, og det bliver

grundlaget for at bedømme, om der er behov for at sætte ind med tiltag, der kan sikre den ønskede vandkvalitet. Tiltag kan både have betydning i forhold til begrænsninger men også afværgeh handlinger.

Vandplanerne skal være klar i 2009, og den nødvendige indsats skal være sat i gang inden 2012.

Se Danske Havnes [input til idéfasen](#)

Det fremtidige miljøansvar

Miljøstyrelsen har udsendt de reviderede lovforslag, der skal gennemføre EUs miljøansvarsdirektiv, i Danmark.

Miljøskader er ikke præcist defineret, men der skal åbenbart være tale om betydelige skader på f.eks. et levested for en beskyttet art eller for påvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Danske Havne går generelt ind for princippet om, at forureneren betaler. Men med den danske implementering bevæger vi os ud over grænserne for, hvornår en virksomhed bør kunne være ubetinget ansvarlig.

Hvis en virksomhed i dag har en aktivitet, som er fuldt lovlig, og hvor man overholder alle de vilkår, myndighederne har sat, kan man med det nye forslag gøres ubetinget ansvarlig for de skader, der kan udvikles. Og her opstår problemet. Det vil være helt urimeligt, hvis en havn kan gøres ansvarlig for en skade, der opstår 30 år senere, fordi grænseværdien enten er blevet sat ned, eller fordi man har opdaget et nyt stof, som eksperter og myndigheder i dag ikke kender eller tror er harmløst.

Det er også urimeligt, hvis en havn som bygherre kan gøres ansvarlig for skader, der sker som følge af, at man har anvendt tilladte materialer til f.eks. opfyldning. Herved mindskes mulighederne for genanvendelse af materialer markant, fordi ingen vil turde belave sig på produkterne.

Lovforslagene er ude i høring. Danske Havne vil opfordre til, at regelsættet ikke bliver overimplementeret i Danmark, men at man vil skele til de undtagelsesmuligheder, der er i EU-reglerne, sådan at havnene kan basere deres aktiviteter på de vilkår og betingelser, der gives af myndighederne.

Mindre TBT i havmiljøet

Der er nu konkrete resultater af 2003-forbuddet mod det farlige stof, TBT, i skibes bundmalning. Det skriver Fiskeritidende. Miljøstyrelsens målinger viser nu et faldende indhold af TBT i fisk og skaldyr, lige som der er konstateret færre misdannelser. Danske Havne glæder sig over denne udvikling. Det understreger, at kontrol med forureningskilden er den eneste farbare vej for at sikre et bedre havmiljø.

Nu skal Den Europæiske Fiskerifond i gang

Måned for måned gik i 2007, hvor den nye støtteordning til investeringer i fiskeri skulle træde i kraft. Men nu i februar 2008 sker det, så snart bekendtgørelsen er underskrevet.

5 nye bekendtgørelser har været i høring, og særlig bekendtgørelse om tilskud til investeringer i fiskerihavne og landingssteder har Danske Havnes interesse. De øvrige vedrører modernisering af fartøjer, yngre fiskere, akvakulturanlæg samt forarbejdning og afsætning af fisk m.v.

Bekendtgørelsen vedrørende fiskerihavne indfører nogle forenklinger, og Danske Havne har i sit høringssvar peget på behov for endnu flere forenklinger i procedurer og sagsbehandling. Særlig ønsker Danske Havne, at tildeling af investeringstilskud skal prioriteres efter, hvor stort bidraget er til de fiskeri- og værdikæder, der for tiden etableres inden for fiskeriet. Hvor ansøgningen fremmer værdikæder fra "hav til mav", hvor miljø og arbejdsmiljø styrkes, og hvor det organisatoriske samspil mellem parterne udvikles, skal ansøgningen helt op i prioriteringen.

Danske Havne har haft møde med Direktoratet for FødevarerErhverv og gennemgået bemærkningerne. Desværre viste det sig, at det, der lignede en ligestilling mellem offentligt ejede og private fiskerihavne, ikke skal læses sådan (§17).

Danske Havnes høringssvar og udkast til bekendtgørelse om Tilskud til fiskerihavne og landingspladser kan læses på Danske Havnes hjemmeside under høringssvar: www.danskehavne.dk.

Nyt Overvågningsudvalg

Administrationen af Den Europæiske Fiskerifond skal overvåges. Til det formål fortsætter Overvågningsudvalget, der før overvågede FIUF ordningen. Men besætningen vil måske blive fornyet, for alle berørte organisationer er blevet bedt om at indstille medlemmer.

Danske Havne er medlem, og første møde i det nye udvalg er den 8. februar. Mødet indledes med en afvikling af det afsluttede FIUF program. Derefter skal forretningsorden og udvælgelses-kriterier drøftes. Mødet bliver meget afgørende for, hvor mange midler, der afsættes til fiskerihavne.



Kilde: Odense Havn

Innovation udfordrer gammel teknologi

Siden den første havn blev bygget er skibe blevet tøjret med trosser – hvad enten de har været af reb eller wire. Denne teknologi, der muligvis er den ældste i branchen, bliver nu udfordret. Et firma, baseret i New Zealand, har udviklet et system, der anvender vakuum til at fastholde skibe langs kajkanten. Det skulle efter sigende give et mere stabilt skib i havn og en mere sikker arbejdsplads.

Læs mere på www.cavotec.com

Statistik

– Vækst i nærsøtransport i Danmark

Nærsøtransporten i Danmark er vokset hurtigere end i vore nabolande. Det viser nye tal fra Eurostat, der sammenligner den internationale nærsøtransport i de forskellige EU-lande. Nærsøtransport ind og ud af Danmark målt i tons er vokset hvert år siden år 2000. I perioden 2000-

2006 voksede nærsøtransporten i Danmark med 3,9% om året i gennemsnit. Kun Spanien, Irland og Finland har i perioden haft højere samlet vækst end Danmark.

2006 – det senest opgjorte år – var bedre end gennemsnittet for nærsøtransporten i Danmark. Her voksede de internationale godsmængder med 4,5%.

Læs Eurostats analyse på www.ec.europa.eu/eurostat

Danske Havne og TØF Havnekonference 2008

Danske Havne og TØF afholder traditionen tro Havnekonference igen i år. Denne gang afholdes Havnekonference 2008 i foråret, på grund af Danske Havnes generalforsamling i efteråret, på Hotel Koldingfjord henholdsvis den 6. og 7. maj 2008 i Kolding.



Kilde: Randers Havn

Månedens citat(er)

”Infrastrukturkommissionen anbefaler (...) at der ses på sø- og banetransportens muligheder for at aflaste den vejbarne gods-transport, herunder gennem udvikling af forbindelserne til de vigtigste knudepunkter.” – Infrastrukturkommissionens betænkning, s. 298.

”Vi skal have stort fokus på havnene fremover. Når godsmængden stiger med 75 procent frem mod 2030 bliver vi nødt til at tænke søtransporten ind i vores infrastruktur.”

Transportminister Carina Christensen efter offentliggørelsen af Infrastrukturkommissionens betænkning, i Jyske Vestkysten, 11.01.08

Møder og konferencer februar-april 2008

- 5. februar: Møde i Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg, Stubbekøbing
- 5. februar: Projekt Værditilvækst 07-13. Bestyrelsesarbejde i dag og i fremtiden
- 6. februar: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, København
- 8. februar: Møde i Transportministerens Godstænk tank, København
- 8. februar: Møde i Overvågningsudvalget, København
- 25.-26. feb.: Llyods Nordic Shipping Conference, København
- 26. februar: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 26. februar: ESPO Sustainable Development Committee (tidl. Environment Committee), Amsterdam
- 26. februar: 2008 European Cruise Industry Conference, Bruxelles
- 27. februar: Heldagshøring om Infrastrukturkommissionen, Folketinget, København
- 27.-28. feb.: Green Port 2008, Amsterdam
- 29. februar: Noise Management in Ports Conference, Amsterdam
- 5.-6. marts: Baltic Container Conference, Gdansk
- 10. marts: ESPO Intermodal and Logistics Committee (tidl. Transport Committee), Strasbourg
- 11.marts: Danske Havnes Havnemiljøudvalg, Randers
- 11 marts: EFIP-ESPO-workshop om havne og logistik, Strasbourg
- 17. marts: Møde i Transportministerens Godstænk tank, København
- 19. marts: ESPO Executive Committee, Paris
- 1. april: Danske Havnes Nautiske Udvalg, København
- 7.-13. april: Maritim uge i Danmark
- 9. april: Maritim konference, København
- 11. april: ESPO Economic Analysis and Statistics Committee (tidl. Statistics Committee)
- 16. april: ESPO Marine Affairs and Security Committee (tidl. Marine Committee og Port Security Expoer Group), Antwerpen
- 29. april: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, København
- 30. april: Møde i Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg, København