



Danske Havne mener

Infrastrukturkommissionen skal i oktober 2007 afgive sin betænkning om transportmæssige udfordringer og behov for infrastruktur i Danmark frem mod 2030. Danske Havne er med i arbejdet, og vi har en vision for dansk infrastruktur: Opbygning af et netværk af transportcentre med havne som naturlige og effektive knudepunkter kan aflaste det overordnede vejnet, sikre fremkommelighed for gods, når mængden øges og begrænse behovet for nye udbygninger af veje og broer.

Godsmængderne ventes at blive fordoblet inden 2020. Allerede i dag er vejene overfyldte og kan snart ikke rumme mere. Udbygning af vejnettet kan ikke løse problemerne alene. Derfor skal mere gods ud at sejle. 75 % af Danmarks udenrigshandel går allerede i dag via havnene. Havnene bliver derfor de naturlige omdrejningspunkter for godstransporten også i fremtiden.

Havnene investerer i disse år enorme summer i at udbygge kajer, bassiner, kraner og andre faciliteter til at klare fremtidens transportbehov. Mange store virksomheder vælger at lægge produktionsanlæg og logistikcentre på havnene. Det understreger havnenes betydning som transportcentre, hvor godset ikke blot omlastes, men i mange tilfælde også bearbejdes og tilføres værditilvækst.

For at havnene kan klare de kommende udfordringer, er det helt nødvendigt, at infrastrukturen i baglandet følger med. Investeringer i veje, tunneller og jernbane til havnene er nødvendige for at godsstrømmene også kan flyde effektivt i fremtidens Danmark. Det kræver politisk vilje at binde transporterne effektivt sammen ved at målrette investeringerne.

Danske Havne har en løsning på de transportmæssige udfordringer, det danske samfund står overfor. Vi opfordrer Infrastrukturkommissionen og politikerne til at gribe den.

Uffe Steiner Jensen, bestyrelsesformand

Havnens betydning for oplandets erhvervsudvikling

Danske Havnes projekt: Havnens betydning for oplandets erhvervsudvikling er kommet rigtig godt fra start. De tre forsøgshavne: Kalundborg, Nakskov og Odense er alle blevet positivt omtalt i TV, radio, landsdækkende og lokale aviser og i næsten samtlige fagblade.

Budskabet er enkelt: Tal for beskæftigede og millioner kr. for værdien af samarbejdet mellem virksomheder og havn.

Dertil kommer, at havnebestyrelse og de, der skal planlægge den lokale og regionale erhvervsudvikling, får stor indsigt i hvilke typer virksomheder, man med særlig fordel kan knytte til området, og hvor der er muligheder, der endnu ikke er fuldt udnyttede.

Efter præsentationen af projektet på havnekonferencen i Frederikshavn har 14 havne meldt interesse i at få deres havns betydning undersøgt, og flere er meget velkomne.

Danske Havne og Syddansk Universitet holder informationsmøde for de interesserede medlemshavne og deres konsulenter den 13. april kl. 12

– 15 hos Danske Havne. På mødet gennemgås analysemodellen, særlige forhold vedrørende dataindsamling, og hvilke overvejelser man kan gøre sig på baggrund af analysen. Det anbefales at have kontakt til konsulent med regional-økonomisk indsigt.

Interesserede medlemshavne kan tilmelde sig til Danske Havne, Birthe Iwasow, bgi@danskehavne.dk.

Arbejdet med Infrastrukturkommissionen

Regeringen har nedsat en Infrastrukturkommission bestående af 21 repræsentanter for interesseorganisationer, virksomheder og universiteter. Danske Havnes direktør, Hans Berthelsen er medlem af Infrastrukturkommissionen. En følgegruppe på otte havnedirektører bakker Hans Berthelsen op i dette arbejde.

Danske Havnes mål med indsatsen i kommissionen er, at godstransport bliver et centralt emne i kommissionens rapport. I dag vokser godstransporten nemlig meget hurtigere end persontransporten. Alle analyser vurderer, at denne tendens vil fortsætte på grund af virksomhedsudflytninger, nedbrydning af handelsbarrierer samt voksende forbrug og kapacitet.

Indtil videre har de første møder i kommissionen desværre været meget fokuserede på passagertransport samt jernbane- og motorvejsnettet.

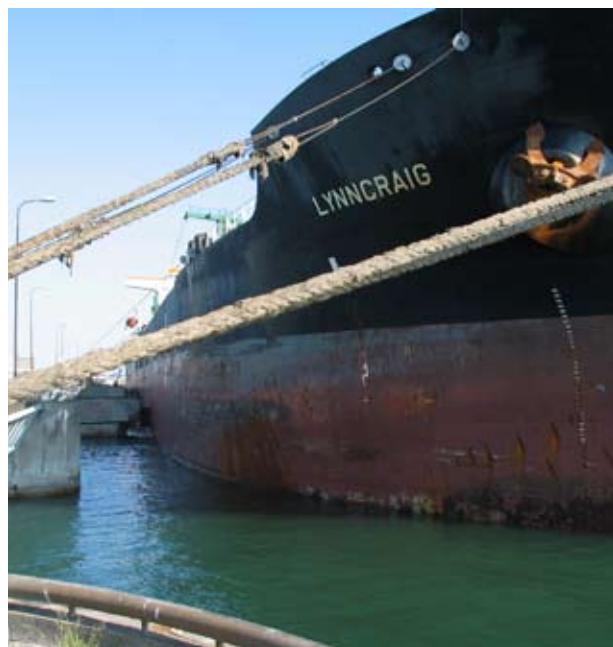
Danske Havne arbejder derfor på at få godstransport og ideen om et net af transportcentre på dagsordenen. Maj-mødet i kommissionen kommer forhåbentlig for en stor dels vedkommende til at handle om dette. Det bliver Danske Havnes anbefaling, at havnene bliver placeret som rygraden i et fremtidigt net af transportcentre.

Danske Havne har givet kommissionens sekretariat tilsagn om at levere udredning og dokumentation for, at et netværk af transportcentre med udgangspunkt i havne, på afgørende måde kan aflaste det overordnede vejnet. Dette dokumentationsarbejde er i fuld gang. Tre konsulentfirmaer har fået den opgave at udarbejde udredninger om transportcentre, om logistikkædens opbygning og udvikling, om fremtidens transportsystem samt

om den infrastruktur, der vil være nødvendig for at gøre havnene til et netværk af transportcentre. Udredningerne forventes at ligge klar allerede medio april.

Men der vil blive behov for at fortsætte arbejdet lang tid endnu. Infrastrukturkommissionens rapport i oktober 2007 skal behandles politisk, og Folketinget skal formentlig inden for et eller to år tage stilling til en egentlig infrastrukturplan med finansiering og nødvendige lovtiltag.

Arbejdet i Infrastrukturkommissionen kan følges på www.infrastrukturkommissionen.dk samt i dagsordener og referater fra møder i bestyrelsen og Sekretariatsudvalget på medlemsområdet på Danske Havnes hjemmeside www.danskehavne.dk



Kilde: CMP A/B

Dansk løsning for sedimenthåndtering?

Danske Havne har hele tiden presset på for, at der kommer en sammenhængende og landsdækkende løsning for sedimenthåndtering. Det har vi endnu ikke fået, men der er skridt i den rigtige retning: En klapvejledning kom i oktober 2005, og Miljøstyrelsen har netop sendt et udkast til vejledning for spulefelterne i høring med høringsfrist den 25. april.

DHI har for Miljøstyrelsen udarbejdet en analyse om udsivning fra spulefelterne. Rapporten er en

del af grundlaget for den nye vejledning, hvor man via laboratorieforsøg har søgt at klarlægge, om der er udsivning fra spulefelterne. Svaret er, at der ingen udsivning er fra de eksisterende spulefelter. Danske Havne har været repræsenteret i følgegruppen og har lagt vægt på, at der i de havne, hvor man har monitoreret i flere år, ikke har været konstateret udsivning af miljøfremmede stoffer fra sedimentet udenfor felterne. DHI's rapport ventes snarest offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Danske Havne fastholder fortsat, at det er en fuldt ud forsvarlig håndtering af sediment at placere det på miljøgodkendte spulefelter. Det bekræftes også af DHI's rapport, der eksempelvis påviser, at udsivningen gennem digerene i Aalborg varer 19.000 år, mens halveringstiden



Kilde: Nakskov Havn

for TBT er 5 år. Derfor er der ingen udsivning af miljøfremmede stoffer. Ydermere er TBT et stof under udfasning. Danske Havne vil derfor også fastholde miljøminister Connie Hedegaard på de 5 løfter, som hun gav til havnene i maj sidste år, om at spulefelterne stort set forventes at kunne fortsætte uændret.

Et mål fra Danske Havne har været, at vejledningen om håndtering af sediment på spulefelter bliver så klar, at den er umiddelbar anvendelig for de ansøgende havne, kommuner og miljøcentre. Det er afgørende, at der ikke opstår en situation, hvor der skal gennemføres omfattende risikoana-

lyser og foretages sagsbehandling baseret på skøn i hvert enkelt tilfælde. Og samtidig skal overskriften over det hele naturligvis være, at der ikke skal indføres krav, hvor der ikke er en påviselig miljømæssig gevinst at hente.

Danske Havne vil naturligvis afgive høringsvar, som vil blive offentliggjort på hjemmesiden ultimo april.

EU er også optaget af sedimenthåndtering

Som omtalt i et tidligere nummer af Danske Havnes nyhedsbrev har Europa-Parlamentet vedtaget et ændringsforslag om, at ikke-farligt sediment undtages fra deponeringsdirektivets anvendelsesområde. Konsekvensen vil være, at det ikke kræves, at sediment skal placeres på lossepladser. Det ville være en løsning på det, som vores kolleger rundt om i Europa opfatter som det "danske problem", fordi de ikke bliver mødt med tilsvarende krav fra deres nationale myndigheder.

Den danske regering arbejder ikke for denne løsning i EU's Ministerråd, men derimod for en tysk løsning, hvor man vil tillade, at sediment graves op og langsomt frigives og føres med strømmen ud i havet, en løsning som særligt anvendes i tyske og hollandske floder, hvor strømmen er stærk. Det er ikke en løsning, som kan anvendes i Danmark på grund af strømforholdene, og hertil kommer, at klapvejledningens krav til indhold af miljøfremmede stoffer i sedimentet vil udelukke, at det sediment, der ellers vil komme på spulefelt, bliver håndteret som i vore nabolande. Den danske regerings støtte til det tyske forslag bør derfor gentænkes.

Danske Havne arbejder tæt sammen med ESPO om dette spørgsmål. Se mere på http://www.espo.be/Active_Policy_Issues/Dredging_and_sediment_management.aspx#Review_of_the_Waste_Directive

Der er brug for lods til danske havne

Det kan få alvorlige konsekvenser for danske havne, hvis der ikke findes en tilfredsstillende løsning på tilbudet af lodsservice til skibe, der søger dansk havn. En konflikt mellem staten og

lodserne kan være nært forestående, og vi opfordrer parterne til at finde en løsning.

Mange skibe er underlagt lodspligt, og med den nye lodslovgivning er kravene skærpet, så flere skibe må forudses at skulle tage lods ombord, når de skal i havn.

Målet med den nye lodslov er at sikre effektiv og gerne billigere lods ved at konkurrenceudsætte lodsninger til og fra havn. Men måske er det modsatte ved at ske. Den 14. marts 2007 stoppede lodsene i Nexø. En meget medvirkende årsag er de ændrede lodsregler, hvor forsikring og afgifter af forskellig art på 100.000 kr. gør det urentabelt for mindre lodserier. Lignende overvejelser gøres andre steder, hvor der er begrænset aktivitet.

Alternativet er det statslige lodsvæsen, der har forsyningspligt. Derfor skal man stille lods til rådighed for de skibe, der anmoder om det. I den forbindelse er det bekymrende, hvis det statslige lodsvæsen ikke er i stand til at stille lods til rådighed i bestemte farvande/havne. Det er Danske Havnes håb, at der findes en løsning på uoverensstemmelserne mellem Danske Lodser og deres arbejdsgivere, hvor lodserne ifølge medierne har deponeret deres opsigelser, sådan at der den 1. juni kun vil være et meget begrænset antal lodser klar til at lodse, hvis parterne ikke når overens inden da.

Bestyrelsen har nedsat udvalg og arbejdsgrupper

Danske Havnes nyvalgte bestyrelse trak for alvor i arbejdstøjet den 28. marts 2007, hvor det første egentlige bestyrelsesmøde afholdtes.

Bestyrelsen nedsatte efter forslag fra formanden en række interne udvalg, hvoraf flere er nye i forhold til den hidtidige organisationsform. Alle udvalg er rådgivende for bestyrelse og sekretariat. Blandt de gamle kendinge er Sekretariatsudvalg, Fiskerihavnsudvalg og Havnemiljøudvalget, mens der som noget nyt er oprettet et Nautisk udvalg, et Udvalg for administration og personale, en International arbejdsgruppe som koordinerer arbejdet igennem ESPO og endelig en Udviklings- og dokumentationsgruppe. Det tidligere Kursus- og Konference udvalg er nedlagt, og det

er tanken, at de nye udvalg hver især bidrager til tilrettelæggelse af temadage og konferencer.

Da udvalgsarbejdet er en af hovedhjørnestene i Danske Havnes arbejde med at skabe netværk mellem havnenes ansatte, er der ved sammensætningen lagt vægt på, at flest mulig havne er repræsenteret, at der sikres geografisk og størrelsesmæssig spredning samt at sikre bredde i videngrundlag og erfaringer. Udover et begrænset antal årlige møder i udvalgene vil udvalgene også blive inddraget i det generelle arbejde via skriftlige høringer.

Sammensætning, formål og mødeplaner vil kunne ses på Danske Havnes hjemmeside, når udvalgenes medlemmer er orienteret.



Kilde: Helsingør Havn

Terrorsikring af havne

Havnene er i fuld gang med at kortlægge sårbarhed og lave sikringsplaner, så fristen for at have en godkendt sikringsplan for havnen 1. juli 2007 overholdes.

For de fleste havne er der tale om mindre tilpasninger, da de første sikringsplaner fra 2004 blev grundigt udført. Kystdirektoratet følger udviklingen og er optimistiske.

STOP OLIEN....! – før den breder sig

Mange havne har været inddraget i Søværnets Operative Kommando (SOK's) kampagne med at søge at hverve miljøvogtere, så særligt fritidssejlere har været med til at holde øje med,

om der sker udslip i danske farvande. Havnene har omdelt brochuremateriale og orienteret om kampagnen, som SOK har sat i gang for at bidrage til at sikre, at dansk farvand er rent farvand.

SOK følger fra uge 18 kampagnen op med en 2007 kampagne, hvor der også vil blive udsendt supplerende materiale til brug for skibsfarten og til hvervning af nye havmiljøvogtere.

Læs mere på www.sok.dk

Mindre forurening fra skibe i Østersøen

Og SOK's og andres tiltag virker. Forureningen fra skibe i Østersøen er blevet mindre. Det rapporterer HELCOM - Helsinki-Kommissionen for beskyttelse af miljøet i Østersøen. Sidste år rapporteredes 224 flyobservationer af olieudslip mod 454 i 1998 og hele 763 i 1989. Det sker på trods af, at den samlede skibsfart i Østersøen er steget voldsomt i de seneste år.



Kilde: Aabenraa Havn

Samtidig måles forureningen af næringsstoffer fra skibe til at være "lille, men dog ikke ubetydelig". Skibsfarten står kun for 0,5% (156 tons) af den samlede havforurening af fosfor i Østersøen og for kvælstof ligger andelen på sølle 0,05% (469 tons). Den samlede forurening af Østersøen anses dog stadig for at være uholdbart

stor. Særligt udvaskningen af gødning er et problem, der skal gøres noget ved hurtigt.

EU-Kommissionen har i øvrigt den 21. marts 2007 truet Estland med sagsanlæg ved EF-domstolen, fordi landet ikke overholder EU-direktivet om havnefaciliteter til modtagelse af skiffsaffald.

Læs mere på <http://www.helcom.fi/> og på http://europa.eu/press_room/index_en.htm

Europæisk havnekonference i Valencia

Kommissionen har pålagt sig selv at få vedtaget en europæisk havnestrategi og – politik. Indledningen er seks workshops, hver med centrale emner til strategien og politikken. De seks workshops gennemføres i foråret 2007 og på ESPO's havnekonference i Algeciras, juni 2007, vil Kommissionen sammenfatte konferencerne med henblik på at præsentere en Grøn bog om havne i foråret 2008.

De store europæiske havne og virksomheder præger dialogen med Kommissionen, og Kommissionen efterlyser indspil fra flere og gerne mindre aktører og havne. Danske havne er mellemstore og små havne i europæisk målestok.

Forskel i interesser mellem de store havne og de mellemstore og mindre havne kan kort sammenfattes til, at de store har adgang til offentlig støtte, blandt andet til strategisk udvikling, infrastruktur og logistik på havnen. Desuden har de og de store terminaloperatører kritisk masse på alle varegrupper og transportformer. Deres styrke rækker også ind i det politiske, og de ønsker så lidt indblanding fra EU som muligt.

Derfor er der god grund til at støtte europæiske initiativer til at fremme konkurrencen i og mellem havne, og initiativer med at flytte gods fra vejtransport til søtransport. EU arbejder lige som Danske Havne for at placere havne som transportcentre, hvor gods udveksles mellem transportformerne (Co-Modality). Desuden søger Kommissionen at fremme opbygning af 5 sø-motorveje, hvor de store og mellemstore havne i netværket er placeret. Mindre havne og specialiserede havne skal i netværket føde de større havne.

Danske Havne arbejder på en beskrivelse af, hvorfor de mellemstore og små europæiske havne har behov for en europæisk regulering, som kan styrke havnes rolle som transportcentre i et europæisk netværk af transportcentre. Notatet skal også beskrive behovet for lige og fair konkurrencebetingelser mellem havne.

EU har fokus på de administrative byrder

Det nyligt overståede EU-topmøde blev mest omtalt for den banebrydende aftale om bindende mål for vedvarende energi og reduktion af CO₂-udslippet.

Men Det Europæiske Råd besluttede også, at virksomhedernes administrative byrder skal reduceres med en fjerdedel inden 2012. Danske Havne hilser denne beslutning meget velkommen. Det er nødvendigt med færre administrative byrder, også for havne, transport- og logistikvirksomheder, for at kunne klare sig i den hårde konkurrence – både globalt og regionalt. Danske Havne håber, at den danske regering også vil følge op på sin egen målsætning om at afskaffe unødvendigt administrativt ”bøvl”.



Danske Havnes priskonkurrence – next stop Aalborg

Danske Havnes priskonkurrence ”Havnen – forretning, liv og bæredygtighed”, hvor 100 unge mellem 15 og 20 år har bidraget med godt 50

værker til illustration af erhvervshavnen kommer efter at have været udstillet på Frederikshavn Bibliotek i marts til Aalborg Havn A/S. Såvel 2. og 3. pladsen i konkurrencen blev vundet af to grupper fra Aalborg, så der er stærkt lokalt islæt. Efter Aalborg rykker udstillingen videre til Faaborg.

Danske Havne har fået fremstillet en plakat af vinderværket, som er malet af Mads Ring på 18 år. Plakaten kan rekvireres hos Danske Havne.

Læs mere på <http://www.danskehavne.dk/Nyheder/Pressemeddelelser/Vindere%20af%20priskonkurrence.aspx>

EU sender Marco Polo II-projekter i udbud

Den 27. marts offentliggjorde EU-Kommissionen den første udbudsrunde i Marco Polo II-programmet.

Marco Polo II støtter arbejdet med at fremme innovation og miljøforbedringer i godstransporten. Der er afsat 3 milliarder kroner over de næste syv år, heraf 427 millioner i 2007. Projekter skal være grænseoverskridende og ligge inden for en eller flere af fem kategorier; modalskift fra vej til bane eller sø, fjernelse af flaskehalse, fælles læringsprojekter, sømotorveje og mindskelse af trafik gennem logistik.

Læs mere på Kommissionens Generaldirektorats hjemmeside: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm

Medlemsmøde om EU-støtteordninger

EU vedtog sidste år sin nye budgetramme for 2007-2013. Budgettet rummer mange milliarder i særlige programmer til støtte af projekter, og flere af programmerne har stor interesse for havne.

Struktur- og regionalfonde støtter den lokale erhvervsudvikling og samarbejde på tværs af grænser. De ny TransEuropæiske Net (TEN) rummer støtte til at oprette sømotorveje. Marco Polo II-programmet beskrives nærmere i artiklen ovenfor.

Hidtil har danske havne kun i begrænset omfang fået del i EU-midlerne, og derfor arrangerer Danske Havne en temadag den 17. april 2006 i København, hvor der vil være oplysninger om de forskellige muligheder for at søge EU-støtte, om ansøgningsfrister, procedurer, fremgangsmåder osv. Målet er, at komme over den første forhindring, så man kan komme i gang med at søge EU-støtte til de mange gode ideer, der findes i havnene.

Se det foreløbige program etc. på danske havnes hjemmeside: www.danskehavne.dk



Kilde: Aalborg Havn

Kursus: Havnen i dag – havnen i morgen

Et kursus om generelle havneforhold for havnernes ansatte. Vi kalder det ”Havnen i dag – havnen i morgen” og der er tale om et introduktionskursus, men også et kursus, der kan genopfriske medarbejdernes viden om havnens virksomhed.

Kurset er rettet mod samtlige medarbejdere i havnen og skal give deltagerne en grundlæggende viden om havne, de væsentligste operationelle og administrative forhold ved havnedrift og give et indtryk af havnens udvikling. Herudover er det et mål, at deltagerne skaber kontakt til ansatte i andre havne.

Der er stadige ledige pladser på kurset, der afholdes den 9. og 10. maj i Køge. Se program og foreløbig deltagerliste på www.danskehavne.dk

Temadag for mindre og mellemstore havne

Danske Havne planlægger en temadag for særlig de mindre og mellemstore havne. De planlagte emner er administrative spørgsmål, terrorsikring og mest af alt erfaringsudveksling. Tidspunktet var planlagt til maj 2007, men af praktiske grunde må temadagen rykkes til september.

Møder og konferencer april - juni 2007

- 13. april: Temadag om oplandsanalysen, København
- 17. april: Temadag om EU-støtteordninger, København
- 27. april-4. maj: IAPH-konference i Houston, Texas
- 9. – 10. maj: Introduktions- og efteruddannelseskursus for ansatte i havne, Køge
- 15. maj: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 16. maj: Møde i Infrastrukturkommissionen, København
- 23. maj: Møde i Sekretariatsudvalget, København
- 29. maj: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
- 31. maj-1. juni: ESPO General Assembly og konference ”A port policy for all seasons”, Algeciras
- 18. juni: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 20. juni: Møde i Infrastrukturkommissionen
- 5. – 8. juli: Cutty Sark Tall Ships Race, Århus