



## Danske Havne mener

### Nye penge til Infrastrukturplan

Transportminister Carina Christensen rejser i disse uger landet rundt og hører synspunkter på behov for mere vej, bane og især mere kollektiv trafik. Havne deltager også i disse møder.

Ministerens initiativ er meget prisværdig. Men det virker ikke motiverende når ministeren alle steder siger, at pengene til Infrastrukturplanen er brugt for de næste mange år. Først efter 2015 er der penge til nye projekter.

Danske Havne finder det helt afgørende for udvikling af trafikken, at der findes nye, ekstra penge hvis de store dokumenterede udfordringer skal løses – trængsel, ventetider, ulykker for at nævne det værste. Dertil kommer udfordringen med at udvikle dansk infrastruktur, så den også i 2015 og 2020 er i top. Det økonomiske grundlag for kvalitet i fremtidens transportsystemer skal skabes allerede i de kommende års finanslove.

Danske Havne har påvist, at mere gods over danske havne og investeringer i veje og jernbaneforbindelser til havne kan aflaste det overordnede vej- og banenet med 5-10 %. Det er nok til, at der er afgørende mindre trængsel på vejnettet. For 2-3 milliarder kan vi nå rigtig langt.

Men hvor skal de nye penge komme fra ?

- Havne og virksomheder på havnene sørger selv for investeringer på havnearealerne.

- Kommunerne vil bidrage, hvor den lokale kørsel på vejene er stor.
- Staten skal sikre sammenhæng i den overordnede infrastruktur.
- EU støtter projektforslag, der fremmer mere søtransport.

Infrastrukturkommissionen peger netop på Danmarks Porte til udlandet, som en meget vigtig prioritering. Porte er først og fremmest havne, og Danske Havne søger tilslutning til en særskilt Havnepakke i Regeringens Infrastrukturplan, som fremlægges til efteråret.

Det er derfor helt afgørende, at Regering og Folketing finder nye penge frem og indleder dialog med de andre parter, der skal finansiere infrastruktur til havnene.

*Uffe Steiner Jensen,  
formand for Danske Havne*

### Godstænk tankens arbejdsgrupper

I regi af Godstænk tanken har transportministeren nedsat en række arbejdsgrupper, som skal give input til den kommende godsstrategi. Strategien forventes sidst på året. Danske Havne er repræsenteret i alle fire grupper, som omhandler hhv. Effektivitet & Samspil, Jernbaner & Kombiterminaler, Reduktion af Administrative Byrder og Reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip.

De første møder har været afholdt, og processen tegner lovende. Det er godt, at ministeriet på denne måde inddrager erhvervet. Så håber vi selvfølgelig, at de mange ord også bliver omsat i handling, når godsstrategien udkommer.

### Ny britisk analyse af transport og CO<sub>2</sub>

En ny analyse viser, at transportsektorens udslip af CO<sub>2</sub> kan nedbringes med 12 % ved at satse mere på intermodal transport via sø og bane.

Dette vil være muligt, siger rapporten, hvis der foretages investeringer i infrastruktur, som fremmer sø- og banetransport.

Rapporten foreslår bl.a. at udvikle 50 mindre havne som feederhavne til nogle få større knudepunkter. Det betyder dog, at der skal bedre veje og baner i havnenes bagland. Vejgodstransporten anslås dermed at kunne nedbringes med over 20 % inden for et årti.

Analysen er fra et britisk forsikrings- og konsulentfirma, Royal & SunAlliance, og fokuserer alene på indenrigstransport i UK.

## Havne sparer energi og CO2

Havnenes eget forbrug af energi og deraf følgende CO2-belastning er begrænset i forhold til transport med bil, tog og skib. Alligevel gør havnene meget for at begrænse energiforbruget. Det viser en rundspørge, som Danske Havne har foretaget blandt medlemshavnene.

Havnene har svaret på, hvad de gør for at begrænse energiforbruget, og hvilke ideer de ellers har til at begrænse energiforbruget. Sekretariatet arbejder i øjeblikket på at samle eksemplerne i et katalog.

Foreløbig kan nævnes følgende initiativer: Der samarbejdes med energikonsulenter, som stilles gratis til rådighed af elselskaberne. Der installeres timere, automatiske slukfunktioner, lysdæmpere, solceller, bedre isolering og meget andet. Der investeres i nye energirigtige køretøjer og kraner. Medarbejderne kommer på kursus i at køre energimæssigt korrekt (Eco-driving). Og der er planer om flere steder at opstille vindmøller på havnens arealer.

Danske Havne er glade for, at foreningens medlemmer på denne måde gør sit til at spare energi og CO2.

## Affaldsdirektiv og sediment

Europa-Parlamentets miljøudvalg vedtog i maj som ventet at undtage ikke-farligt sediment fra det kommende affaldsdirektiv. Danske Havne har fået stor opbakning fra de danske medlemmer af Europa-Parlamentet, både fra Social-

demokraterne og Venstre. Nu ligger Ministerrådet og Parlamentet i intense forhandlinger om teksten. Man forsøger at lande en aftale, som det samlede Parlament kan vedtage i juni, og som efterfølgende kan godkendes på et møde i Ministerrådet. Dermed synes der at kunne anes en ende på den lange behandling af det omfattende direktiv. Imidlertid har Danske Havne desværre fået efterretninger om, at Ministerrådet ikke vil acceptere Parlamentets forslag om at undtage ikke-farligt sediment. Der arbejdes derfor på at få parterne til at acceptere et kompromis, som stadig undtager sediment, der pumpes op i spulefelter. I skrivende stund vides det ikke, hvordan udfaldet bliver.



Kilde: Hundested Havn

## Kan vi klappe nu?

Nej, ikke i hænderne i alle tilfælde. Der er nemlig stadig ikke et funktionsdygtigt regelsæt for, hvordan havnene kan vedligeholde havnebassiner og sejlrender.

Oprensning og uddybning er nødvendigt for at sikre adgangsforholdene. Ellers sander de til, og vanddybden formindskes. Det optagne materiale placeres på andre steder på havbunden, heraf udtrykket at klappe efter den pram man bruger. Hvis det ikke kan klappes, skal det bringes på land, og så hersker der helt uafklarede regler.

By- og Landskabsstyrelsen har netop haft et udkast til revideret klapvejledning i høring. Vejledningen retter sig mod miljøcentrenes sagsbehandlere og havne, der søger om klaptilladelse. Centrene kan stille en række krav til analyser

samt vilkår i forbindelse med optagning, transport og klappning. Og der lægge nu op til, at der kan komme endnu flere. Sediment er noget af det mest gennemanalyserede materiale og generelt meget lidt belastet. Vi ser heldigvis også et fald i indholdet af f.eks. tungmetaller i takt med, at der kommer mere og mere styr på udløderne fra land og fra skibsfarten. Det skal naturligvis afspejle sig i, at materialet forbliver i havmiljøet, hvor det hører hjemme.

Det er vigtigt, at myndighederne bruger den viden, der allerede er og ikke stiller krav til havnene om at analysere og overvåge helt ud over det rimelige grænser. Revisionen betyder også, at bagatelgrænsen fjernes. Det betød, at en mindre mængde sediment med et lettere forhøjet indhold af kobber eller TBT også kunne klappes. Den mulighed har primært betydning for mindre havne og lystbådehavne, og derfor kan de i fremtiden forudse, at deres materiale skal på land. Det vil gøre sedimenthåndteringen meget dyrere.



Kilde: Randers Havn

Danske Havnes hørings svar kan ses på [Danske Havnes hjemmeside](#). Danske Havne følger udviklingen i de krav, der stilles.

Hvis sediment ikke kan klappes, skal det på land. Det er vigtigt, at de danske myndigheder meget snart finder en fornuftig håndtering, så havnene kan fortsætte med at anvende de anlagte kystnære depoter og ikke skal fylde landets lossepladser op med havbund. Det har Europa-Parlamentet forstået, jv. andetsteds i Nyhedsbrevet.

Allerhelst havde Danske Havne set et samlet regelsæt for håndtering af sediment, hvad enten det skal klappes eller i spulefelt. Alternativet er, at de forskellige dele af regelsættet må hænge fornuftigt sammen, både af hensyn til miljøet og havnenes økonomi.

## Den Blå Motorvej en succes

Månedssbladet Spektrum har, i samarbejde med bl.a. Danske Havne, i foråret kørt en temarække om Den Blå Motorvej. Temaet har været en så stor succes, at bladet har valgt at fortsætte endnu et halvår. Den Blå Motorvej fortsætter dermed frem til den statslige investeringsplan om infrastruktur er vedtaget. Danske Havne er glade for, at temaet og samarbejdet således kan fortsætte.

## Job på havnen

Danske havne vil gerne vise havnenes mangfoldighed og de mange spændende jobmuligheder. Det gør vi sammen med Danmarks Skibsmæglerforening og Danske Havnevirksomheder i en rekrutteringskampagne. Kampagnen er koncentreret om en annoncekampagne i de regionale medier, en informationsfolder og en hjemmeside.

Der har netop været en intensiv annoncering i regionale dagblade de to foregående uger. Herudover har der været omtale af kampagnen i medierne. De mange ungdomsvejledere har modtaget materiale om jobmulighederne. Her har vi modtaget positiv respons fra vejledere, der ikke var opmærksomme på, at der var så mange forskellige jobs i havnene, og at der var jobs på mange uddannelsesniveauer. Derfor er det håbet at dette startskud vil blive fulgt op af øget interesse for at finde ud af, hvad der sker i og på havnene.

Kampagnen fokuserer på havnen og de virksomheder, der er i havnene. Der er mange spændende og udfordrende job i en dynamisk sektor, er det budskab, vi gerne vil formidle videre til de unge mennesker.

Kampagnen er støttet af Den Danske Maritime Fond

Se på [www.minhavn.dk](http://www.minhavn.dk) og få et indtryk af, hvordan havnene forsøger at gøre op med fordommene og åbne havnen for de unge.

## Europæisk havnekonference

Generalforsamlingen og havnekonferencen i den europæiske havneorganisation, ESPO, i Hamborg den 29.-30. maj viste stor opbakning til det europæiske havnesamarbejde. Ikke færre end 250 havnefolk, shippingfolk og andre interessenter var mødt op for at høre om og diskutere havnes rolle som "landlord" (udlejer), som myndighed, og som aktør i forhold til andre områder end den traditionelle havne-rolle. Det er værd at bemærke, at diskussionen om havnenes rolle, som foregår i Danmark, også er højaktuel blandt havnene i de øvrige europæiske lande. Hvilken model for udlejning af havnearealer er den mest optimale? Skal man adskille rollen som infrastrukturforvalter fra rollen som driftsselskab? Hvordan udvikler private erhvervshavne sig i forhold til offentligt ejede havne?



Kilde: Fotograf Thorbjørn Hansen

Konferencens mål var debat, og forskellene mellem vilkår for havnedrift i de europæiske lande er for stor til at klare svar kan gives, men debatten fortsætter. Danske Havne vil gøre sit til at fortsætte en konstruktiv debat i Danmark, såvel som på europæisk niveau.

Præsentationer fra konferencen kan ses på ESPOs hjemmeside: [www.espo.be](http://www.espo.be)

## Månedens Citater:

Danske Havne ønsker en "Havnepakke" indarbejdet i Infrastrukturplanen. Om det siger to politiske ordførere:

"Det skal være noget, der batter, for ellers ender vi bare med signalpolitik. Alt under 3-4 mia. kr. er ikke realistisk."

- Trafikordfører Kim Christiansen (DF), om en havnepakke, Børsen 8/5 2008.

"Et af Venstres ønsker til investeringsplanen er en havnepakke, der har til formål at forbedre adgangen til havnene og derved bane vejen for at mere gods transporteres med skib. Havnene er ikke alene vigtige transportcentre. De er Danmarks porte udadtil og udgør dermed en vigtig del af infrastrukturen. Ved at foretage målrettede investeringer i bedre veje og jernbanespor ned til kajkanten kan vi givetvis opnå fordele i form af mindre trængsel på vejnettet og mindre udledning af CO2."

- Trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen (V), i sit nyhedsbrev uge 19/2008.

### Vidste du, at ....

Der i 2007 var 422 tilfælde af mulige olieudslip i havene, mens der i 2006 var 476? Af dem formodes 165 udslip i 2007 at være fra skibsfarten, hvilket er et fald på fire procent. SOKs kampagne "Stop Olien" er en del af årsagen til den positive udvikling.

Kilde: Søværnets Operative Kommando

## Møder og konferencer juni-september 2008

- 2.-4. juni: Impacts of Climate Change on the Maritime Industry, conference, Malmø
- 3. juni: Møde i Regelforenklingskommissionen, København
- 4. juni: Danske Havnes Administrationsudvalg, Rønne
- 10. juni: Isbrydningsrådet, København

- 10. juni: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 17.-19. juni: Terminal Operations Conference 2008, Amsterdam
- 20. juni: Limfjordshavnenes Årsmøde, Skive
- 20. juni: Port Environment Seminar, British+Irish Ports, Cork
- 24.-26. juni: 11th International Conference of Cities and Ports, Stockholm
- 9.-11. juli: World Ports Climate Change Conference, Rotterdam
- 23. juli: ESPO-workshop om retningslinjer for statsstøtte, Riga
- 21.-22. august: Konference om Maritim sikkerhed, sundhed og miljø, Nyborg
- 23. august: Åben Havn, Fredericia
- 25.-26. august: Trafikdage på Aalborg Universitet, Aalborg
- 27. august: Møde i Sundhedsstyrelsen om epe dimilovgivning, København
- 3. september: TØF Logistik- & Transportkonference, Padborg
- 4. september: Møde i Transportministeriets Godtænk tank, København
- 12. september: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, København
- 18. september: ESPO Intermodal and Logistics Committee, Bruxelles
- 23.-24. sep.: ESPO Economic Analysis and Statistics Committee, Bilbao
- 30. september: Møde i Vestkysthavnegruppen, Skagen
- 24. september: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København