

NYHEDSBREV



Danske Havne mener

Sommerferien skal give energi til et travlt efterår for Danske Havne. For der kommer til at ske meget, ikke mindst politisk.

Først og fremmest ser vi frem til Infrastrukturplanen, som regeringen fremlægger til september. Danske Havne vil forsøge at få nogle meget konkrete projekter med i planen, og vi er glade for den støtte, de trafikpolitiske ordførere allerede har givet til en "havnepakke". Danske Havne har afleveret mange gennemarbejdede bidrag til både Infrastrukturkommissionen og til arbejdet med Infrastrukturplan 2025. I august og september vil Danske Havne formidle viden om havnes betydning for global samhandel og for lokal og regional erhvervsudvikling ved 4 regionale møder. Blandt andet inviteres alle Folketingets politikere til fire regionale møder, hvor også pressen og havnebestyrelser indbydes.

Regeringen vil også fremlægge en strategi for godstransport. Det skal være en strategi, der ser transport af gods i helheder. Sammenhæng og smidige skift mellem transportformerne, intermodalitet, er endnu ikke et konkret indsatsområde i dansk transportpolitik. Det vil Danske Havne arbejde for det bliver.

I den forbindelse er Transportministerens prioritering af Godstransportens Tænketank opmuntrende. Det udvikler sammenhængen mellem transportformerne, og det hjælper til at nedbryde

fordomme og barrierer mellem transport på skib, fly, tog og bil.

Modulvogntogene begynder 1. oktober at rulle ud på vejene. 19 havnebyer har fået tilbud om at være med i forsøget, og havnene gør sig klar til at modtage de lange lastbiler. Men først skal trafiksikkerheden bringes i orden. Danske Havne lægger stor vægt på, at så mange havne som overhovedet muligt kan modtage modulvogntog fra 1. oktober i år.

Endelig en mere intern begivenhed. Danske Havne afholder generalforsamling og havnekonference den 17. og 18. november i år. Danske Havne har nået de mål vi satte i 2004, og nye og mere ambitiøse mål skal besluttet. Havnekonferencen skal på forskellig måde vise betydningen af moderne havne for samfundsudviklingen.

Vi får nok at se til, og jeg ønsker alle en god og varm sommer og en masse energiopladning.

*Uffe Steiner Jensen,
Formand for Danske Havne*

Infrastrukturplan og havnepakke

Transportministeriet arbejder på højtryk på den statslige investeringsplan for infrastruktur. Planen forventes forelagt Folketinget til september eller oktober. Det blev senest meddelt af Transportminister Carina Christensen den 20. juni.

Danske Havne har fået mange positive tilkendegivelser om investeringer, som binder havne bedre sammen med baglandets infrastruktur. Der arbejdes på at få indført en såkaldt "havnepakke" i investeringsplanen. En sådan pakke vil rumme en række vej- og baneprojekter, som er direkte havnerelaterede. Dertil arbejdes der for en række projekter, som nok kan være af stor betydning for havne, men hvis primære formål er fx. bytrafik eller anden regional og international trafik.

Danske Havnes bestyrelse har besluttet, at der skal udarbejdes en meget konkret liste til brug for en havnepakke. I skrivende stund er den sidste hånd ved at blive lagt på en sådan liste, så den vil først blive videreformidlet i næste nyhedsbrev, når den er endelig godkendt.

For at fremme politisk opbakning til havnepakken vil Danske Havne afholde fire regionale topmøder med deltagelse af havne, folketingspolitikere, eksperter, presse m.m. Det er vigtigt at vise, at hvis der landspolitisk satses på havne og på baglandsinfrastruktur, så giver det arbejdspladser, vækst og forbedrede trafikale forhold lokalt. De regionale møder ventes afholdt i Århus den 28/8, i Aalborg den 2/9, i Køge den 4/9 og i Esbjerg den 8/9.

Temadag om kommunikation

Danske Havne inviterer ledelse og kommunikationsmedarbejdere i havnene til en temadag om kommunikation torsdag den 21. august 2008 i København. Det bliver en spændende dag. Der vil være oplæg af blandt andre David Trads, Berlingske Tidende, chefredaktør Søren Knudsen, Lolland-Falster Folketidende og journalist Tom Petersen.

Dagen bliver bundet sammen, så der bliver god mulighed for at opøve nye kompetencer. Der vil være diskussioner om, hvordan den gode dialog opstår og holdes ved lige. Og ikke mindst vil der være fokus på, hvordan vi selv kan søge at påvirke omtalen.

Se program for dette medlemsarrangement [her](#).

Fredericia Havn lever stadig

Fredericia Havn lever og har det godt.

Det er ellers ikke det indtryk man får ved at lytte til de seneste 14 dages debat. Fredericia Værft udtrykker skuffelse og mistillid over havnens beslutning om at opsigse lejeaftalen med værftet. Desuden har Danske Havnevirksomheder/DI søgt at rejse sagen politisk med henvisning til konflikt mellem boliger og erhverv i Vejle og Aabenraa. Foreningen ønsker indgreb fra staten, så de kommunale ejere af havnene ikke kan anvende havne til boligformål.

Danske Havne er netop ved at lægge sidste hånd på en rapport om havnenes fremtidsplaner. Den viser omfattende investeringer og arealudvidelser på 25 % inden 2015.

Men hvorfor har havnen opsagt lejemålet med en sund og havnerelateret virksomhed ?

Bestyrelsesformand Arne Tirsgaard, ADP, hvor også Fredericia Havn indgår, siger: ”ADP har i 2000 udarbejdet en masterplan for Fredericia Havn. Det er i masterplanen gjort helt klart, at ophører kemikalievirksomheden Kemira, vil dens areal og skibsværftets areal overgå til boligbebyggelse og rekreative formål. I lighed med nogle andre havne ønsker man i Fredericia at tiltrække mindre miljøbelastende virksomheder, som samtidig skaber en stor værditilvækst”.



Kilde: Odense Havn

Videre siger Arne Tirsgaard, at ”Fredericia Havn og ADP er i rigtig flot udvikling. Nordsøolien vil stadig skulle udskibes fra Fredericia, og havnen har mange henvendelser fra virksomheder, som gerne vil ind på havnens arealer. For at skabe plads har ADP også indgået aftale med Banestyrelsen om at overtage de havnenære dele af DSBs arealer. Desuden bygges endnu en spunsvej, så de store skibe får bedre faciliteter.”

”Fredericia vil stadig være en af landets største havne, og er med olien stadig Danmarks største havn,” slutter Arne Tirsgaard.

Havnene vokser og investerer

2007 blev et rigtigt godt år for den danske havnesektor. Det viser Danmarks Statistiks endelige tal for godsomsætningen på de danske havne i 2007. Samlet set håndterede havnene i 2007 ikke mindre end 110 mio. tons gods. En fremgang på næsten 2 mio. tons fra 2006.

2007-tallet dækker over en nedgang i råolieudskibningen på 1 mio. tons. Så den reelle fremgang for de øvrige godstyper har været tættere på 3 mio. tons. Omsætningen af kul har været nogenlunde uændret, så væksten er sket på den klassiske erhvervshavn. Fremgangen er særlig markant for tørlaster, som korn, foderstoffer, sten, sand, kalk og cement, samt på træ, stål og containergods. Mange af Danske Havnes medlemmer har da også kunnet fremvise to cifrede vækstrater i godsomsætningen og rekordomsætning i kroner.



Kilde: Grenaa Havn A/S

For udover godshåndteringen er antallet af færgepassagerer i 2007 samlet set vokset med en halv million. Desuden er krydstogtskibe, offshore og råstofindvinding fra havbunden nogle af de nye forretningsområder, som er i stærk vækst, og som har givet havnene flere ben at stå på.

Det gode økonomiske resultat og en stærk tro på fremtiden viser sig også i nye investeringer. 1,3 mia. blev investeret i 2007. De 22 største havne planlægger at investere ca. 9 mia. kr. frem til 2015. Når der bygges ud i vandet giver det en netto arealudvidelse på i alt 25 % for disse 22 største havne. Det er samlet set et areal på 5 mio. m² – eller 700 fodboldbaner.

Havnene gør sig altså klar til at modtage de stigende godsmængder i fremtiden.

Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Danske Havne, udtalte til Børsen d. 20. juni. »Fra regeringens side har man sagt, at der ikke bliver afsat ekstra midler til infrastruktur før 2015, men det kan vi ikke vente på. Ministeren er nødt til at finde nogle flere penge, for branchen er allerede i gang med at investere i at løse fremtidens godsproblemer. (...) Det gode ved havne er, at de kan udvides ud i vandet, hvilket man har gjort i hundredvis af år. Det fortsætter vi med.«

Deponering af sediment

Så kom der endelig et forslag til ny deponeringsbekendtgørelse. Den skaber grundlaget for at vurdere, om de danske affaldsdepoter kan fortsætte efter 1. juli 2009 og fastsætter nogle bestemmelser for, hvordan nye depoter kan etableres.

Danske havne har ventet med spænding på lovgivningen, der skal sikre, at havnenes kystnære sedimentdepoter kan fortsætte og etableres som hidtil. Både myndigheder, havne og miljøeksperter er nemlig enige om, at de såkaldte spulefelter, er den mest hensigtsmæssige måde at placere sedimentet på, når det skal på land. Derfor kom Miljøstyrelsen også allerede sidste sommer med en vejledning, som regulerede etablering og drift af spulefelter. Lovgrundlaget manglede dog den gang, og vejledningen blev trukket tilbage. Men nu er bekendtgørelsen her snart.

Bekendtgørelsen åbner mulighed for, at der kan gives nogle vilkår for kystnære depoter, så de ikke skal etableres med membran og perkolatopsamling. Men det er meget vanskeligt ud af bekendtgørelsen at vurdere, om spulefelterne kan fortsætte. Der skal en masse vurderinger og beregninger til, hvilket forekommer besynderligt, da sediment er gennemanalyseret, når det lægges på spulefelt. Det står i modsætning til det affald, der lægges på losseplads, hvor man først kan se dets karakter efterfølgende.

Det er afgørende, at sediment anerkendes som affaldstype, og at det ikke skal være en del af de affaldstyper Miljøstyrelsen har defineret. Det skal der derfor tages højde for i den nye vejledning,

som Miljøstyrelsen vil udarbejde for sedimentdepoter. Vejledningen er afgørende, så der sikres en ensartet og rimelig vurdering af de eksisterende felter, så vi kan bruge den restkapacitet, der er. Krav til nye sedimentdepoter skal også leve op til ønskerne om, at der skal findes afbalancerede løsninger, der tager højde for såvel miljø som økonomi.

Se Danske Havnes høringssvar [her](#)

Sediment i EU

Noget sediment er affald, men noget er ikke. Sådan blev det kompromis, som Europa-Parlamentet og EU's ministerråd indgik om såvel affaldsrammedirektivet som vandrammedirektivets miljøkvalitetsmål (datterdirektivet). Begge dele er relevant for den fremtidige håndtering af oprenset sediment fra sejlrender og havnenes bassiner.

Der har i tidligere nyhedsbreve været skrevet om den lange proces, men nu foreligger der altså en endelig aftale. Affaldsrammedirektivets ordlyd er blevet, at "ikke-farligt sediment, der flyttes inden for overfladevand med henblik på forvaltning af vand og vandveje eller for at forhindre oversvømmelse eller afbøde virkningerne af oversvømmelse og tørke eller landindvinding" er undtaget fra definitionen af affald. Og hvad betyder så det? Det er ESPO, Danske Havne og flere parter i gang med at undersøge til bunds. Formodentlig vil indpumpet sand og sediment til brug i havneudvidelser være undtaget fra direktivet og dermed fra deponeringsbekendtgørelsen. Helt sikkert er det, at klappet sediment ikke længere er at betragte som affald. De danske regler for klappning gælder dog fortsat, og vil næppe skulle ændres som følge af direktivet.

Datterdirektivet er en meget kompleks størrelse, og det vil føre for vidt at gennemgå detaljerne nøjere her. Blot skal nævnes, at kompromiset nævner, at historisk forurening ikke bør defineres som miljømæssigt tab. Dette er særligt vigtigt for oprensning af sediment, som kan indeholde forurenende stoffer, der jo ikke tilføres vandmiljøet ved oprensningen. Desværre lykkedes det ikke at få undtaget skibsfart, oprensning og lignende aktiviteter direkte i direktivet. Betydningen heraf er stadig usikker, da vandrammedirektivet endnu ikke er fuldt gennemført.

Når de sidste formaliteter er overstået vil direktiverne træde i kraft. Medlemsstaterne har så ca. to år til at gennemføre lovændringerne. Her må forudses endnu en kamp for havnenes sag.

ESPO har konkluderet, at resultaterne er tilfredsstillende for den europæiske havnesektor. Danske Havne mener, at selv om det måske ikke er det bedste resultat, så er det dog acceptabelt. Ministerrådet har under hele processen været hårdnakket modstander af havnenes sag. En stor tak skal imidlertid lyde til havnenes støtter i Europa-Parlamentet; de danske medlemmer Anne E. Jensen og Niels Busk fra Venstre, samt Dan Jørgensen og Ole Christensen fra Socialdemokraterne. Uden deres hjælp havde vi end ikke opnået et kompromis.



Kilde: Frederiksbavn Havn A/S

Ændring af lov om færgefart

Folketinget har for nylig vedtaget en række ændringer i loven om færgefart.

Der er nu fastsat en minimumsgrænse på 300.000 passagerer årligt før der er pligt til at foretage udbud af de samfundsbegrundede færgeruter. Desuden får den enkelte kommune større frihed til at vurdere, hvordan færgebetjeningen bedst kan tilrettelægges.

På de færgeruter, hvor der i dag ydes offentlig betaling, bliver det muligt at tildele eneret eller opstille særlige betingelser, så en konkurrerende færgefart f.eks. ikke sætter ind i højsæsonen med mange rejsende og 'skummer fløden'.

Desuden vil kommunerne fremover i enkelte tilfælde have mulighed for selv at varetage færge-driften i såkaldt egenproduktion. Det kan blive en mulighed, hvis det viser sig vanskeligt at tiltrække kvalificerede bud på den kommunale færgefart.

Loven gælder også de statsligt støttede overfarter, der varetages af Trafikstyrelsen, det vil sige vedr. Bornholm (Rønne-Ystad og Rønne-Køge), Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg.

Ophugning af spøgelseskibe lader vente på sig

De danske fiskerihavne må formentlig væbne sig med tålmodighed, før spøgelseskibene helt forsvinder.



Kilde: Thyborøn Havn

Selvom EU-kommissær Joe Borg over for fødevarerministeren bekræfter, at de danske fiskere kan lade deres skibe ophugge under de gældende regler i havdageordningen for 2008, råder Danmarks Fiskeriforening fiskerierhvervet til at lade skibene ligge lidt endnu, fordi det endnu ikke er sikkert, om fiskerne kan bevare sine rettigheder i 2009 og 2010.

Konsekvensen er, at ca. 150 tidligere fiskefartøjer nu ligger ubrugte hen i havnene og spærrer for andre aktiviteter. Bådene skal være sejlklaare. Særlig for de store fiskerihavne giver havdagebådene, eller spøgelseskibene, mange problemer ved at fylde op og meget arbejde ved storm og højvande med fortøjninger.

Det forventes, at EU kommer med et nyt udspil om havdagesystemet, hvor udgangspunktet bliver indsatsen i årene 2005-2007. Her kan Danmark risikere at blive straffet for at have reduceret kapaciteten væsentligt fra 2006-2007, måske allerede fra 2005.

Flere arbejdspladser og mere liv i de mindre havne

Direktoratet for FødevarerErhverv ser frem til at modtage ansøgninger fra de 15 Lokale Aktionsgrupper for Landdistrikter og Fiskeri (LAG), hvoraf 5 aktionsgrupper hører under fiskeriprogrammet. LAGene har i alt fået tildelt 37 mio. kr. gennem Den Europæiske Fiskeri Fonds program til udvikling af fiskeriområder.

LAG Fyn (Kerteminde) samt Sydsjælland og øerne (Næstved, Vordingborg, Guldborgsund og Lolland) er bare nogle af de fiskeriaktionsgrupper som kan komme i betragtning som Fiskeri-LAG. Kravet er blot, at der sker en landing af fisk til en værdi over 216.731,- kr. pr. år. Kriterierne for at få støtte er blandt andet, at fiskeriområdet skal være et mindre fiskerisamfund eller et sted, hvor der har været en nedgang i fiskeriet eller hvor der er en lav befolkningstæthed.

Første skridt er godkendelsen af den udviklingsstrategi, som den lokale aktionsgruppe har tænkt sig at satse på. Og her lyder det fra flere områder, at det handler om bosætning og levevilkår, udvikling af virksomheder, turisme, natur og miljø.

Sejlads i Arktis

I takt med den globale opvarmning er det blevet et tema i den maritime verden, om der kan etableres kommerciel skibsfart mellem Europa og Asien gennem Arktis. Mulighederne er at gå nord om Rusland (Nordøstpassagen) eller Canada (Nordvestpassagen). Emnet blev diskuteret på en konference på FN's Maritime Universitet i Malmø i begyndelsen af juni, hvor Danske Havne deltog. Her beredte russere og canadiere med praktisk kendskab til de isfyldte farvande om de barske vilkår for søfart i de arktiske egne. Det viser sig, at det faktisk slet ikke er nogen umiddelbar fordel for skibsfarten, at isen smelter.

Tidligere er skibsfart gennem Arktis foregået i konvojer bagved en eller flere isbrydere. Det har

været rasende dyrt, men det har været sikkert. For der har været tale om at bryde is, som var dannet over et enkelt eller få år. Nu smelter det enkelte års is langt hurtigere, og det medfører at flerårsisen, som er langt mere kompakt og hård, kan flyde mere rundt. Flerårsisen kan variere i størrelse – fra højhuse helt ned til små flager – men er hårdere end stål. Og den udgør en stor fare for skibe. Dertil kommer kraftige storme og lave temperaturer med risiko for overisning af skibene. Og man er langt fra hjælp og nødberedskab, hvis noget går galt.

Som den canadiske repræsentant sagde på konferencen: ”Kommerciel skibsfart er først og fremmest baseret på forudsigelighed. Arktis er et ekstremt uforudsigeligt sted.”

Hverken han eller russerne forventede derfor nogen større grad af kommerciel skibsfart gennem Arktis inden for de næste ti-femten år.



Kilde: Kalundborg Havn

Månedens citat:

”Venstre vil investere i en ”havnepakke”, der skal sikre bedre veje og baner frem til kajen ved en række udvalgte danske havne.”

- Punkt nr. 11 i Venstres politiske oplæg ”Mindre CO2 fra transport”, som blev offentliggjort for nylig.

Møder og konferencer juli-oktober 2008

- 1. juli: Møde om CO2, Færdselsstyrelsen, København
- 9.-11. juli: World Ports Climate Change Conference, Rotterdam
- 11. juli: ESPO Legal Advisory Committee, Rotterdam
- 14. august: Møde i arbejdsgruppe ”Effektivt godstransportsystem”, København
- 21. august: Danske Havnes Temadag om kommunikation, København
- 21.-22. august: Europas Maritime Udviklingscenter, Søfartsstyrelsen, Søfartens Arbejds miljøråd og Fiskeriets Arbejds miljøråds konference om Maritim sikkerhed, sundhed og miljø, Nyborg
- 23. august: ADP afholder Åben Havn, Fredericia
- 25.-26. august: Trafikdage på Aalborg Universitet, Aalborg
- 27. august: Møde om epidemilovgivning, Sundhedsstyrelsen, København
- 28. august: Danske Havnes regionale møde i Midtjylland, Århus Havn
- 2. september: Danske Havnes regionale møde i Nordjylland, Aalborg Havn
- 3. september: TØF Logistik- & Transportkonference, Padborg
- 4. september: Danske Havnes regionale møde på Sjælland, Køge Havn
- 4. september: Møde i Transportministeriets Godstænketank, København
- 8. september: Danske Havnes regionale møde i Syddanmark, Esbjerg Havn
- 9. september: Møde om alternative bundmalinger, Miljøstyrelsen, København
- 12. september: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, København
- 15. september: Møde i Transportministeriets Godstænketank, København
- 17. september: Møde i EU-specialudvalget for transport, København
- 18. september: ESPO Intermodal and Logistics Committee, Bruxelles
- 23. september: Møde i Overvågningsudvalget, København
- 23.-24. sep.: ESPO Economic Analysis and Statistics Committee, Bilbao

- 24. september: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 30. September: Møde i Vestkysthavnegruppen, Skagen
- 1. oktober: Møde i EU-specialudvalget for miljø, København
- 1.-2. oktober: Port Security Conference, Barcelona
- 2. oktober: ESPO Intermodal and Logistics Committee, Bruxelles
- 3. oktober: ESPO-workshop om retningslinjer for statsstøtte, Riga
- 8. oktober : Danske Havnes Havnemiljøudvalg, Thyborøn
- 8. oktober: ESPO Executive Committee, Bulgarien
- 9. oktober: Workshop om Jernbanegods – godstænk tank, København
- 14. oktober: ESPO Maritime Affairs and Security Committee, Brussels
- 16.-17. okt.: Baltic Ro-ro and Ferry Conference, Stockholm
- 22. oktober: ESPO Port Governance Committee, Bruxelles
- 23. oktober: Danske Havnes Nautiske udvalg, Århus
- 28. oktober: Møde i Miljøstyrelsen om alternative bundmalinger, København
- 29. oktober: Møde i Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg, Strandby
- 30. oktober: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, Thyborøn

Sommer i Danske Havne

Dette Nyhedsbrev 6+7/2008 dækker både juni og juli. Næste nummer udkommer ultimo august.

Sekretariatet holder ferielukket i perioden 14. juli – 27. juli incl. Ønsker man at komme i kontakt med Danske Havne, kan Sekretariatschef Tom Elmer Christensen kan træffes på mobil 2120 8889.

Alle ønskes en god sommer.