



## Danske Havne mener

### Styrk Godstænk tanken

Regeringen er på vej med en Infrastrukturkommission. Transportminister Flemming Hansen overvejer i disse dage, hvem der skal have plads i kommissionen, og hvilke opgaver kommissionen skal løse.

Set fra Danske Havne bør kommissionens vigtigste opgave være at se transportformerne bil, bane og skib i en helhed. Ændres betingelserne for en transportform, bør konsekvenser for de andre transportformer være klare. Så må kommissionens anbefalinger følges af en politisk prioritering.

Danske Havne vil gøre, hvad vi kan for at rette kommissionens blik mod havne som naturlige omlastningssteder af gods mellem bil, bane og skib. Der er plads på havnene og kompetencer og vilje til at udvikle intermodalitet. Fremtidens transportkunder efterspørger en ydelse, ikke en transportform. Intermodalitet skal sikre kunderne valgfrihed og alternative transportmuligheder.

Det er især gode vej- og baneforbindelser til havne, som Infrastrukturkommissionen bør interessere sig for, men også kommunikation og

logistik. Vi skal være på vagt over for de stærke sektorinteresser. Luftfart fik sin strategi i november 2005. Erhvervsministeriet udviklede Det Danske Maritime Cluster, en strategi, der skal gøre dansk søfart til verdens førende. Landevejstransporten får sin strategi i begyndelsen af 2007.

Danske Havne kan frygte, at de meget stærke interesser, der knytter sig til hver af transportformerne, vej, bane, skib og fly, igen vil føre til løsninger og prioriteringer, der mere afspejler magtfordeling end optimale transportløsninger for passagerer og gods.

Transportministerens ”Godstænk tanken” kan blive vigtig i dette arbejde. Den blev nedsat i 2005 med det formål at inddrage transportorganisationer og transportkøbere i arbejdet med en fælles strategi for godstransport.

Det bør overvejes at ændre lidt i tænketankens arbejdsmåde. I dag repræsenterer medlemmerne primært deres egne medlemmer. Det er i sig selv en styrke at have disse interesser i en tæt dialog. Men måske kunne en kommission eller en arbejdsgruppe, der repræsenterer Regeringen (den økonomiske ansvarlige) fremlægge analyser og beslutningsoplæg til tænketanken. Dermed vil man sikre større tyngde i koordineringen, og de enkelte sektorområder vil blive mere bevidste om helheden.

Flere har udtrykt skuffelse over Godstænk tankens hidtidige arbejde og dens noget begrænsede opgave. Danske Havne finder det dog vigtigt at bakke op om tænketanken og sikre, at de forskellige initiativer og strategier på området bliver drøftet, så muligheder og problemer i de forskellige sektorinitiativer bliver vendt.

*Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen*

## Ny rapport om trængselsproblemer underbygger behov for modulvogntog til havne

Vejdirektoratet har netop offentliggjort sin årlige rapport "Statsvejnettet - oversigt over tilstand og udvikling". Rapporten giver et overblik over tilstande og trafikale forhold på statsvejnettet og sætter bl.a. fokus på trafikudviklingen og fremkommelighedsforholdene på statsvejnettet.

Rapporten viser en klar tendens til, at trafikken vokser stærkest på det overordnede vejnet. Trafikken på motorvejsnettet steg med 3,6 % fra 2004 til 2005, mens trafikken på landsplan voksede med ca. 1 %. De største trafikmængder er at finde på indfaldsvejene i Hovedstadsområdet, hvor Køge Bugt Motorvejen med ca. 110.000 køretøjer pr. døgn er landets mest trafikerede vejstrækning.



Kilde: Fotograf Jan Kofod Winther - Thyborøn

Væksten i trafikken skaber stigende fremkommelighedsproblemer. På ca. 10 % af det nuværende statsvejnet er der tæt trafik eller kø i myldretiden. Problemerne er mest udtalte i Hovedstaden, hvor trafikbelastningen på en række motorvejsstrækninger ligger meget tæt på eller over vejens kapacitetsgrænse med daglige kødannelser og forsinkelser for trafikanterne til følge. Middelhastigheden i morgenmyldretiden er på en række motorvejsstrækninger faldet markant, og myldretidsperioderne breder sig over stadig større tidsrum. Der kan endvidere konstateres begyndende fremkommelighedsproblemer på motorvejene i

Trekantsområdet, på Vestfyn og mellem Vejle og Århus.

Det går godt med væksten i det danske samfund, men den har også sine negative sider. Det kan vi ved selvsyn se på vejnettet. Nu er der så også kommet tal på bordet til at underbygge den gængse oplevelse af dansk trafik anno 2006. Køgepunktet for dansk infrastruktur er ved at toppe med velstands- og velfærdstab som følge.

Havne i Danmark er oplagte til at klare en del af problemerne. De er parate til at aftage en del af de stigende godsmængder, som i dag fylder op på vejnettet. Det samme er modulvogntogene (Jumbo lastbiler), som på færre enheder kan aftage en meget større mængde gods på én og samme tid, hvis de med andre ord tillades i Danmark. Det vil aflaste vejnettet og ikke mindst sikre, at Danmark fortsat vil være et af verdens mest mobile samfund. Når Infrastrukturkommissionen i den kommende tid skal til at analysere udfordringer og løsningsmuligheder, så må det ikke blive ved det snævre statslige fokus; jernbaner og motorveje. Investeringer hertil er kun en del af løsningen. Havne og Jumbolastbiler til havne er en anden del.

## Kampagne for modulvogntog til havne

Modulvogntog, eller Jumbo lastbiler, bliver meget snart en realitet på det overordnede vejnet. Under forhandlingerne om Finanslov 2007 er man enedes om at afsætte 70-100 mio. kr. til ændringer på motorveje og forbindelsesveje til visse havne.

Danske Havne arbejder på at få havne med i forsøgsordningen med modulvogntog i Danmark, og har i de kommende uger møder med de politiske partiers trafikpolitiske ordførere.

Flere havne har kontaktet de lokale folketingsmedlemmer og de lokale aviser, og mange har indsendt oplysninger om adgangsvejene og de ændringer, der kræves, før Jumbo lastbiler får tilladelse til at køre til havnene.

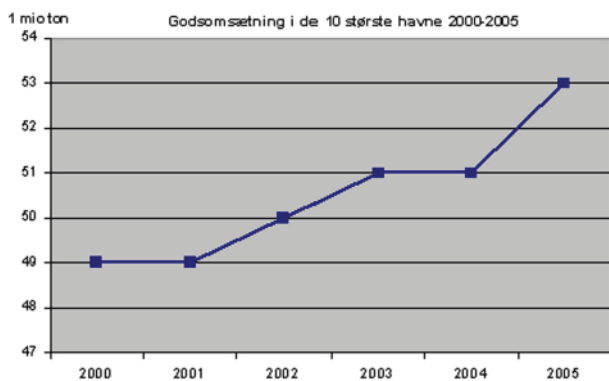
Danske Havnes kampagne om modulvogntog eller jumbo lastbiler til havne handler i meget høj grad om at gøre opmærksom på, at havne er

et meget væsentligt led i en løsningsmodel af de trafikale trængselsproblemer, som i dagens Danmark koster årligt mindst 12 mia. kr.

## Det går rigtig godt

Det går rigtig godt i de danske erhvervshavne. Og det går endnu bedre i de store havne. Der er masse af aktivitet, og godset bliver ekspederet i stadig større mængder. For alle havne under et er godsomsætningen fra 2000 til 2005 steget med 3,3%, så der i 2005 blev ekspederet 100 millioner tons gods over danske havne.

Ser vi på de 10 største offentlige erhvervshavne, er godsomsætningen steget med 8,8%, så alene de 10 største af disse havne håndterer 53 millioner tons gods – altså over halvdelen.



Kilde: Danmarks Statistik

Og de gode takter fortsætter. Første halvår af 2006 steg med 8,9% i forhold til den godsomsætning alle havne under ét havde i 2005. Igen ligger de 10 største offentlige trafikhavne med en højere stigningstakt på aktiviteten, nemlig med hele 13,2%.

## Du kan også få et spændende arbejde i en havn

Alle ved, der er kamp om de små ungdomsårger. Alle er interesserede i at få de bedst kvalificerede medarbejdere, der er så vigtige for erhvervets fremtidige udvikling.

Det Blå Danmark kan her tilbyde noget ud over det sædvanlige, fordi det er en branche, der favner meget bredt og hvor medarbejderne kan bevæge sig fra den ene del af branchen over i andre dele.

Det Blå Danmark består af alle dele af det maritime erhverv: rederier, havne, skibsmæglere, værfter, uddannelsesinstitutioner etc. Danmarks Maritime Fond gav et tilskud til en fælles rekrutteringskampagne netop for at sætte fokus på de mange muligheder. Her er iværksat en række initiativer, der skal påkalde sig de unges interesse.

Se mere på [www.worldcareers.dk](http://www.worldcareers.dk)



Kilde: Kolding Havn

## Danske Havne & TØF Havnekonference 2006

Danske Havne og TØF's Havnekonference 2006 afholdes i år i Kolding på Hotel Koldingfjord. Havnekonferencen er torsdag den 9. november kl. 14:00 til fredag den 10. november kl. 13:30.

Dette års tema er ”Havnens værdi i den europæiske transportkæde”. Det er globaliseringen og idéerne om et stadig større fælles europæisk samarbejde, som skaber nye muligheder men også problemer. Den hurtige vækst i godstransporten igennem hele Europa fører til vækst og velstand, men sætter infrastruktur og trafik i almindelighed under stort pres.

Havne og søfart er vigtige elementer i løsningsmodeller på fremtidens udfordringer. På Havnekonferencen vil repræsentanter fra branchen, interesseorganisationer og det politiske niveau både i EU og Danmark komme med deres syn på havnens værdi i den europæiske transportkæde.

Konferencen bliver traditionen tro åbnet af transport- og energiminister Flemming Hansen og afsluttet med en plenumdebat med repræsentanter fra Folketingets Trafikudvalg.

For yderligere informationer findes programmet for konferencen på [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk) og [www.toef.dk](http://www.toef.dk). TØF's sekretariat er ansvarlige for den administrative del af konferencen, hvorfor tilmelding, hotelbooking m.v. kan ske via deres hjemmeside eller på tlf. 30 52 00 91.

## Køb af træ?

Havne køber træ – herunder særlig tropisk træ, som er særdeles velegnet til bolværker og havneanlæg. Foruden den velkendte holdbarhed er tropisk træ et smukt og traditionelt materiale, som er med til at give havnene deres særkende.



Kilde: Køge Havn

Der findes i dag en frivillig vejledning for offentlige indkøb af tropisk træ, som vejleder offentlige og halvoffentlige institutioner i, hvordan de sikrer sig, at træet er produceret lovligt og bæredygtigt. Det sker ad frivillighedens vej, og det er forsøgt at hjælpe indkøberne på vej i en uigennemsigtig og vanskelig verden. Det arbejde støtter Danske Havne fuldt ud, og der er gjort et stort arbejde for at udbrede kendskabet til vejledningen i havnene. Danske Havne er også repræsenteret i den følgegruppe, der er nedsat om emnet i Skov- og Naturstyrelsen.

Men Folketinget har pålagt miljøministeren at undersøge mulighederne for at gå videre, og ministeren har senest været i samråd den 20. september 2006 vedr. et forslag om forbud mod import og salg af illegalt træ. Der er tale om, at indkøbspolitikken skal udvides til al slags træ – også papirvarer etc.

Selvfølgelig er ulovlig tømmerhugst og relateret handel uacceptabelt. Men ved et forbud må man

sikre sig, at vi rent faktisk ved hvilket tømmer, der er lovligt og bæredygtigt. Problemet er, at certificeringen langt fra er entydig – hvilke certifikater kan man acceptere, og hvordan kan efterspørgslen overhovedet efterkommes? Hvordan kan indkøberen sikre sig? Der lægges nemlig op til, at indkøberen skal bevise, at det er lovligt træ – en bevisbyrde, det er nærmest umuligt at løfte.

Danmark er meget langt fremme i bestræbelserne på at sikre sig, at træet er lovligt, men det skal ske indenfor mulighedernes ramme. Derfor er det også tilfredsstillende, at miljøministeren har opfordret til, at grundlaget for en skærpet indkøbspolitik afklares ordentligt, førend der tages stilling til, hvordan noget sådan kan gennemføres. For havnetømmer er der meget begrænsede muligheder for ved certifikater at sikre sig lovlighed og gerne også bæredygtighed. En række certifikater med FSC i spidsen er allerede godkendt, flere kommer til. Lovlighed med OLB-mærkning, som oftest benyttes for azobé, forventes snarligt nærmere vurderet.

Læs om arbejdet på <http://www.skovognatur.dk/Nyheder/LovligtTrae.htm> og på Folketingets hjemmeside beslutningsforslag B17 [www.ft.dk](http://www.ft.dk)

## Sømotorveje i Østersøen

EU's projekter om sømotorveje skal forbinde de store landbaserede færdselsårer med vandvejene, så effektiviteten af det europæiske transportsystem øges både internt i EU og i forhold til resten af verden. Målet er at udbygge eksisterende linier eller etablere nye forbindelser. Hovedvægten er lagt på godstransport.

Østersølandene samarbejder om udviklingen af sømotorveje og opfordrer konsortier, som mindst består af havne og transportudbydere, til at foreslå projekter vedrørende sømotorveje i Østersøområdet. Der kan opnås en vis medfinansiering fra EU til de projekter, der udvælges.

De havne, der kan komme i betragtning, skal have en årlig godsomsætning på mindst 1,5 millioner tons eller mere end 200.000 passagerer. Herudover er det et krav, at ansøgninger skal afleveres i fællesskab af parter, der er baseret i mindst to forskellige medlemslande og de skal omhandle infrastruktur og faciliteter i mindst én

medlemsstat. Der kan være tale om blandt andet havneinfrastruktur og den bagvedliggende infrastruktur, der effektivt forbinder land og sø, men der kan også være tale om tiltag, der kan lette den samlede transport f.eks. i form af systemer til at lette administrative arbejdsgange eller sikkerhedsprocedurer.

Søfartsstyrelsen og Transport- og Energiministeriet har offentliggjort EU's udbud for sømotorveje i Østersøområdet i perioden 2007-2013. De danske myndigheder skal foretage en pre-evaluering af de danske projekter, der ønsker at komme i betragtning. Fristen for indlevering af projektforslag er den 8. januar 2007.

Se mere på Søfartsstyrelsens hjemmeside [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk) eller på Transport- og Energiministeriets [www.trm.dk](http://www.trm.dk), hvorfra hele meddelelsen kan downloades.

## Konkurrence i danske havne om Grønlandstrafikken

Aalborg Havn skal fortsat være basishavn for grønlandstrafikken. Der er netop indgået en ny femårig aftale om trafikken mellem Danmark og Grønland. Henholdsvis Århus Havn og Esbjerg Havn var også med i konkurrencen, men et enigt Landstyre besluttede at fortsætte samarbejdet med Aalborg Havn, som man har været meget tilfredse med hidtil.

## Vestkysthavnemøde

Fiskerihavnene på Vestkysten mødtes den 28. september i Hvide Sande til det årlige møde med bestyrelsesmedlemmer og administrative ledere. På årsmødet drøftede man den afsluttede analyse af konkurrencesituationen blandt fiskerihavne rundt om Nordsøen og Østersøen. Desuden var EU-støtteprogrammet FIUF imødeset med spænding efter Overvågningsudvalgets møde den 20. september. Årsmødet blev oplyst, at der på mødet i Overvågningsudvalget blev drøftet fordeling af ubrugte midler. Derudover drøftede man situationen nu, hvor betingelserne for at opnå tilskud til udviklingsprojekter er gunstige, hvorfor alle fiskerihavne, der planlægger udviklings- og vedligeholdelsesprojekter med fordel skal indsende deres ansøgninger snarest muligt.

Næste år holdes årsmødet for Vestkysthavnegruppen den 6. september 2007 i Hanstholm Havn. Dagen efter er Hanstholm Havn vært ved en konference om fiskeri.

## Behovsanalyse af kursusønsker samt antal medarbejdere i havnene

Danske Havne samt Kursus- og Konferenceudvalget har behov for jævnlige undersøgelser af havnens behov for kurser, konferencer og temadage.

Derfor iværksatte sekretariatet den 14. september 2006 en behovsanalyse af havnens kursusønsker og antal medarbejdere i havnen.

Sekretariatet kan se på de indkomne besvarelser, at der er rigtig mange forslag til væsentlige og interessante emner, som sekretariatet kan arbejde videre med.

Kursus- og Konferenceudvalget holder møde i Esbjerg den 4. oktober, hvor anbefalingerne fra behovsanalysen vil blive drøftet. Udvalgets anbefalinger vil herefter blive forelagt for henholdsvis Fiskerihavnsudvalget den 24. oktober og Sekretariatsudvalget den 25. oktober 2006.



Kilde: Næstved Havn

### Vidste du, at..

88% af alt gods gennem danske havne i 2. kvartal var gods i nærskibsfart. 31% af godset var gods mellem danske havne.

## Møder og konferencer oktober 2006 – november 2007

3. oktober : ESPO Marine Committee, Bruxelles
- 2.-4. oktober: ISWA Kongres og Konference (affald og genanvendelse)
4. oktober: Møde i Kursus- og Konferenceudvalget, Esbjerg
5. oktober: Møde i Danmarks Statistik om fragtskibes anløb på danske havne, København
24. oktober: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
25. oktober: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 25.-28. oktober: ITMAPS-konference, Antwerpen
25. oktober: Møde i Sekretariatsudvalget, København
26. oktober: Møde i ERFA-gruppe ØST, Nakskov Havn
- 9.-10. nov.: Danske Havne og TØF, Havne- og Transportkonference, Kolding
15. november: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
22. november: ESPO generalforsamling, Bruxelles
28. november: Møde i Isbrydningsrådet, København
5. december: Møde i Havnemiljøudvalget, Svendborg
12. december: ESPO Executive Committee, Bruxelles
1. februar: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
1. februar: Møde i Sekretariatsudvalget, København
16. februar: Årsmøde i Vestlige Limfjordshavne, Lemvig
26. februar: Møde i Danske Havnes bestyrelse, Frederikshavn
- 27.-28. februar: Generalforsamling og Havnekonference, Frederikshavn
28. februar: Konstituerende møde i Danske Havnes bestyrelse, Frederikshavn
28. marts: Bestyrelsesseminar i Danske Havnes bestyrelse
27. april-4. maj: IAPH konference i Houston, Texas
23. maj: Møde i Sekretariatsudvalget, København
30. maj: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
31. maj-1. juni: ESPO konference i Algeciras
7. – 8. juni: BPO Generalforsamling
20. juni: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
4. september: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
5. september: Møde i Sekretariatsudvalget, København
11. – 12. sep.: Danske Havne og TØF: Havne- og Transportkonference, Kolding
20. september: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
13. november: Møde i Fiskerihavnsudvalget, København
14. november: Møde i Sekretariatsudvalget, København
29. november: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København