

**Ekstraordinært nyhedsbrev 2008:****Danske Havnes Havnekonference  
– Havne i forandring**

Jeg vil naturligvis benytte lejligheden til at sige tak for sidst til de mange, der deltog i Danske Havnes generalforsamling og havnekonference mandag og tirsdag. Næsten 200 engagerede deltagere, der taler om havneudvikling i to dage. Det lover godt for de danske havnes udvikling.

Vi udsender dette ekstraordinære nyhedsbrev, fordi vi gerne vil dele nogle af indtrykkene også med nogle af jer, der ikke havde mulighed for at være med.

Og havnene er i fokus. Vi har mange gode diskussioner. Vi er enige om mange ting. Og vi er også uenige. Men der er en fælles og væsentlig klangbund. Vi er helt enige om, at der er brug for havne.

Ikke mindst vil jeg naturligvis takke ministeren for hans deltagelse – og hans interesse for at udvikle havnene.

Nu skal vi følge op på de mange ideer og ønsker. Det vil vi gøre allerede i dag torsdag den 20. no-

vember, hvor Danske Havne har foretræde for Folketingets Trafikudvalg. Her vil vi fortælle, hvorfor det er så vigtigt med veje og jernbaner til havne. Hvorfor det er så vigtigt at kunne komme til og fra havne.

Derfor skal havne have midler til infrastrukturen, når udvalget med de 7 ministre i løbet af december kommer med et forslag til de statslige investeringer til infrastrukturen.

*Uffe Steiner Jensen  
Formand Danske Havne*

**Fuld opbakning til Danske Havne**

Havne, miljø og klima indtog en central plads i formandens beretning på Danske Havnes generalforsamling. Havnene sætter fokus på de klimavenlige transporter. Men formanden efterlyste regler, der har en fornuftig miljømæssig begrundelse. Stive regler må ikke hindre en fornuftig drift. Det gælder ikke mindst regler om oprensning.

Formanden kom naturligvis også ind på, at der er optimisme i havnene. Der er vilje til udvikling og investeringer. Havnene kan løfte en større del af de danske transportopgaver. Men regering og Folketing skal også hjælpe til med at sikre den nødvendige infrastruktur. Vi skal sektoropdelingen til livs. Der skal helhed i transporterne. Havneloven skal tilpasses udviklingen.



Og ikke nok med det. Der var også et ønske til, at kommunerne kommer i arbejdstøjet. Der er store muligheder i havnene til gavn for lokalsamfundene. Formanden inviterede til yderligere samarbejde. Den vej kan der skabes vækst og arbejdspladser. Men det kræver prioritering. Derfor opfordrede formanden kommunerne til at værne om deres havne.

Generalforsamlingen gav fuld opbakning til Danske Havnes prioriteringer. Foreningen har nået nogle mål og har sat kurs mod nye mål.

Generalforsamling holdes hvert andet år. Der var ikke valg til Danske Havnes bestyrelse denne gang. Bestyrelsen fortsætter med Uffe Steiner Jensen i formandssædet.

Se den skriftlige beretning Havnepolitisk redegørelse 2008 og formandens mundtlige beretning på Danske Havnes [webside](#) under hhv. publikationer og afholdte arrangementer.

Vil du have Havnepolitisk Redegørelse i en trykt udgave, så skriv til [bgi@danskehavne.dk](mailto:bgi@danskehavne.dk)

## Havne i forandring

Danske Havne holdt havnekonference under temaet ”Havne i forandring”. Du kan se programmet [her](#). Samtlige indlæg kommer på Danske Havnes hjemmeside under arrangementer. Så er der yderligere stof til selvstudie.

Der blev lagt hårdt ud.

Lars Høgsberg fra Bøgetorp rejste spørgsmålet: Hvad kommer der efter 7 fede år? Underfor-



stået, at det er gået rigtig godt for havnene de sidste 7 år. Nu er det tid til at forberede sig på den øgede konkurrence og prispres. Den enkelte havn skal have en vision. Den skal se i et bredere perspektiv. Hvad ønsker havnen for de næste 5-10 år for sin egen udvikling? Og så skal havnene tænke i rå konkurrencekraft. Udfordringer som pres på arealerne, manglende konsolidering og behovet for at få større indflydelse på værdikæden skal tackles.



Per Olav Brett fra Ulstein Group fulgte op og opfordrede havnene til at bruge recessionen til at effektivisere. Danske havne er ikke de transportcentre, som vi fremhæver. Havne er arealejere, der kun tænker på at tjene penge. Derfor opfordrede Brett havnene til at fokusere på driften. Havnene skal udnyttes meget bedre. Havne og havnevirksomheder skal tage sig sammen. Og så er der også behov for politiske løsninger, hvis der skal flyttes gods fra vej til sø.

Konferencen var sådan indledt med budskabet: Havnene skal være meget mere effektive.

## By og havn

Selvom havnen er vigtig, så skal den også forholde sig til byen. Christian Haugk fra Kolding gjorde det klart, at det ikke er nok, at havnene kan forklare sig faktisk og historisk. Alle skal se fornuften og rimeligheden i havnen. Ellers er der ingen forståelse for beliggenheden og den trafik, der skal til og fra. De modsatrettede interesser skal være en mulighed og ikke en mulig interessekonflikt. Det er også havnens ansvar, at der skal

være plads til både by og havn. Og ikke hverken eller.

Og lastbilerne er kommet for at blive. Michael Svane, direktør i DI transport var ikke i tvivl. Lastbilerne går ikke i minus. Der bliver bare mindre vækst. Der bliver brug for alle transportformer. Derfor skal transportformerne også i fællesskab løse de udfordringer som by og havn samspillet giver. Michael Svane fremhævede havnene i Århus, Esbjerg, Grenaa, København, Hirtshals og Nakskov, fordi disse havne formår at skabe en linje i det de gør. Der er en god sammenhæng.

Michael Svane takkede Danske Havne for et stærkt og konstruktivt samarbejde.

### **En by ved vandet eller havneby?**

Og udfordringer er der nok af. By- og Landskabsstyrelsens direktør Niels Christensen så hensigtsmæssige byomdannelser af gamle havnearealer som en af de helt centrale udfordringer. Der er flere indbyggede konflikter. Mellem erhverv og den øvrige by. Mellem risikovirksomheder og det omkringliggende erhverv og boliger. Mellem havnevirksomheder og anden udnyttelse. Men det er kommunerne, der ved planlægning skal forsøge at forene og udnytte mulighederne.

Den udfordring tog borgmester i Frederikshavn, Erik Sørensen, op. Vil vi have en by ved vandet eller en havneby? Det første kan være fint. Men hvis man vil have en erhvervshavn, er den uden boliger. Derfor er en planmæssig og politisk afklaring nødvendig.



Borgmester Erik Flyvholm fra Lemvig understregede havnenes erhvervsmæssige betydning. I Thyborøn er det legalt, at der lugter af fisk. Det gør der, fordi havn og by ligger tæt på hinanden. Og byen vil have erhverv, aktivitet og arbejdspladser.

Fra flere af de kommunale deltagere blev der givet udtryk for, at der ikke er behov for nye eller andre regler eller planlægningsværktøjer. Kommunerne kan løfte opgaven. Det tror kommunerne også, at de er de bedste til.

### **Lars Barfoed: Havne skal udvikles**

Ministeren takkede Danske Havne for indspil til Infrastrukturkommissionens arbejde. Ministeren kvitterede for havnenes forslag til en havnepakke. Havnene skaber værditilvækst. Derfor er det vigtigt, at havnene udvikles.



Der er ikke penge nok til at opfylde alle ønsker til den fremtidige danske infrastruktur. Men ministeren gav tilsagn om, at der vil blive tænkt på havnene og havnepakken. Et bedre samspil mellem transportformerne optager ministeren. Modulvogntog til havne er et godt eksempel på, at havnene arbejder aktivt for at binde transportformerne sammen.

Ministeren understregede også, at aktive erhvervshavne er af national interesse. Derfor er det afgørende at sikre havne som erhvervsvirksomhed. Havnevirksomheder skal fortsat kunne udvikle sig på havneområderne. Ministeren har derfor lagt op til et serviceeftersyn af den brug,

der er af havnearealerne. Overvejelserne kan nok indgå i godsstrategien.

Ministeren lovede også havnene, at der vil blive arbejdet med at mindske det administrative bøv. Godstænketanken har opgaven. Ministeren er opmærksom på de mange gode forslag til forenklinger, der er fra erhvervet.

Se mere på Transportministeriets [webside](#) om emnerne. Danske Havne deltager meget aktivt i arbejdsgruppen. Der er udarbejdet et større baggrundsmateriale af Transportministeriet, Skibsmæglerforeningen, Danske Havnevirksoheder og Danske Havne om de havnerelaterede administrative forenklingforslag.

## Vinder af Initiativpris

Vinderen er: Grenaa Havn. Sådan lød det, da transportminister Lars Barfoed afslørede vinderen af Danske Havnes Initiativpris 2008.



Transportministeren motiverede valget af Grenaa med ordene: ”Grenaa Havn gør det mange taler om: Flytter gods fra vej til sø. Havnen har været udfarende og opsøgende i at finde nye transportløsninger.”

Der er kommet flere kunder på havnen. Havnen bidrager positivt til at mindske trængslen på det danske motorvejsnet. Der sker en reduktion af CO<sub>2</sub> påvirkningen fra transporten.

Du kan se mere [her](#)

## Havnens organisering

Havnen er ejet af kommunen, hvor den ligger. Havneloven bestemmer, hvad havnen må lave. Men behøver det også være sådan i fremtiden? Hvis havne skal udvikle sig, skal lovgivningen måske også udvikles. Måske skal ejerskabet også udvikles?

Elsektoren har prøvet det. Derfor var der stor opmærksomhed om den workshop, hvor koncerndirektør Niels Bergh-Hansen fra DONG Energy fortalte om elsektorens erfaring. Hvis havnene selv er aktive og taler sammen f.eks. gennem Danske Havne, kan de også få større indflydelse på fremtiden.

Salg af forsyningsvirksomhed giver indtægter til kommunerne. Jakob Fink fra Handelsbanken fortalte om erfaringer med salg og privatiseringer. Og selvom det danske marked ikke er så stort, kan der helt sikkert være interesse fra investorerne. Og muligheder for yderligere kommercialisering af driften.

## Får vi miljømæssig value for money?

Havne og miljø er to sider af samme sag. Havnene yder en indsats, men det er ikke altid lige nemt eller logisk eller muligt at navigere rundt i reglerne. Der skal være miljøgevinster ved havnenes arbejde og brug af penge.

Danske Havne samarbejder med Danmarks Naturfredningsforening. Afdelingsleder Michael Leth Jess fra Danmarks Naturfredningsforening var inviteret. Der er opmærksomhed mod havnenes grundvilkår med en beliggenhed ved og i vandet og midt i byen. Det betyder en række aktuelle problemer, som Naturfredningsforeningen efterlyser en løsning på .

Havnedirektør Carsten Aa fra Odense Havn talte om, om vi får miljøvaluta for pengene. Myndighederne stiller en række krav til Odense Havn. På baggrund af en række konkrete eksempler er svaret, at vi ikke får valuta for pengene. Oprensning fra sejlrenden i Odense Kanal har kostet 12 mio. kroner mere end normalt på grund af indsigelser og krav. Men det giver ikke bedre miljø. Konklusionen er, at der i langt højere grad end i dag bør være sammenhæng mellem omkostning og effekt, når der stilles krav fra myndigheder.

Debatten førte til en invitation til at se på, om der er mulighed for yderligere samarbejde mellem de to foreninger.

## Havne i investeringsplanen

Direktør Arne Buhl Petersen, Grøntmij/Carl Bro, professor Oli G. Madsen, DTU og formand for Danske Havne, Uffe Steiner Jensen, lagde op til den politiske diskussion. Fælles for oplæggene var, at der er brug for en større sammenhæng mellem transportformerne. Og så skal man huske, at hvis man ikke selv træffer nogle beslutninger, så gør andre det. Det haster med nogle politiske beslutninger, der kan knytte landets og havets motorveje sammen.

Folketingsmedlemmerne Jens Chr. Lund (S), Kim Christiansen (DF) og Kristian Pihl Lorentzen (V) er enige om én ting: Havne er en vigtig del af infrastrukturen. Derfor skal der også findes fornuftige løsninger, når trafikken skal til og fra havn og ind igennem byerne. Der skal være en satsning på de blå motorveje.



Kristian Pihl Lorentzen indledte sit oplæg med at sige, at i alle de påtrængende samfundsspørgsmål er havne en del af løsningen. Han kunne støtte visionen om havne som transportcentre. Og efterlyste så i øvrigt mod både hos politikere og hos havne til at prioritere havnene og definere den enkelte havns rolle. Det er nødvendigt, når investeringerne skal prioriteres.

Og det er et stærkt signal, at hele 7 ministre diskuterer de fremtidige investeringer i infrastrukturen. Der skal ske noget, og det skal være sam-

menhængende. Et udspil forventes i løbet af et par uger. Kristian Pihl Lorentzen understregede også, at politikerne ikke vil udpege havne. Havnene må selv gøre klart, hvilket potentiale de har. Så vil politikerne gerne diskutere rammerne.

Jens Christian Lund understregede, at det ikke er ministeren, der skal bestemme, når der skal prioriteres. Socialdemokratiet er betænkelige ved centraliseringer og privatiseringer. Derfor skal havnene selv finde deres plads. Og Jens Christian Lund opfordrede havnene til at samarbejde, og tog i øvrigt afstand fra planer om, at Transportministeren skal træffe afgørelse hver gang et havneareal bruges til andet end erhverv.

Og så skal vi ikke glemme, at Danmark er et ørige. Derfor må vi også forstå, at der er brug for alle havne.

Kim Christiansen roste havnene for den oplysningsindsats, der er gjort. Det er lykkedes at få havnene på nethinden. Derfor vil Dansk Folkeparti også gerne bakke op om den realistiske og gode havnepakke, Danske Havne har fremlagt. Derfor er det også irriterende, at investeringsplanen er blevet udskudt. Kim Christiansen opfordrede dermed regeringen til at få fremlagt investeringsplanen i en fart. Samtidig opfordrede han havnene til at sikre sig lokal opbakning til mere aktivitet i havnen. Ellers risikerer vi, at bevilgede penge ikke kan bruges på grund af kommunal modstand.

## Kampen om kajen

Adm. direktør i CMP, Lars Karlsson, viste København-Malmøs potentiale. Havnen har



arbejdet behårdt på at fokusere og specialisere forretningen. Der er pres på arealerne, der kan anvendes til andre formål. Derfor skal havnene udnytte arealerne 100%. Kommunerne skal sørge for, at der er reelle udviklingsmuligheder også for havnedriften.

For hvem vil ikke gerne være nabo til en skrotvirksomhed? Som adm. direktør Anders Skibdal fra Stena Jern & Metal A/S spurgte.



De virksomheder der ligger på havnen udfører en række nødvendige og ønskelige opgaver. For beskæftigelsen, for miljøet og for samfundet. De ligger i havne, fordi de har brug for den beliggenhed. Derfor skal der værnes om havnene og havnevirksomhederne. Anders Skibdal tror ikke på den fredelige sameksistens. Det er nødvendigt, at der gives plads. At erhvervslivet også kan udvikle sig og fungere i havnene.

## Fortæl historierne

Havnene er i forandring og i fokus. Men det er ikke alle, der ved det. Derfor skal havnene blive bedre til at gøre opmærksomme på sig selv. Historierne skal fortælles. Sekretariatschef Tom Elmer Christensen sluttede konferencen med en opfordring til Danske Havnes medlemmer: Fortæl hvad I laver. Fortæl om jeres aktiviteter. Om jeres ideer. Om jeres planer. Så skal Danske Havne gerne hjælpe med at knytte historierne sammen til en national fortælling. En fortælling der skal bruges til at fremme havnenes ønsker politisk.



Følg i øvrigt med på Danske Havnes webside [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk)

Billederne i dette nyhedsbrev er taget af fotograf Niels Rosenvold.