



### **Søvejen er indtil videre billigere end en bro**

De danske havne har givet Infrastrukturkommissionen et godt tilbud. Det er billigt, og det virker: Vi kan aflaste det overfyldte vejnet. Der er masser af plads til transport på vandet, og i havnene skaffer vi plads til at modtage, behandle og distribuere de store godsmængder.

Vi er glade for, at Infrastrukturkommissionen ser ud til at tage budskabet til sig. For det bør være en statslig opgave at sikre gode og trafiksikre vej- og baneforbindelser mellem havne og det overordnede transportsystem. For kun 1,5 milliard kr. kan de store og virkelig dyre brobyggerier udskydes, og det er der god samfundsøkonomi i. Miljøet får også store fordele.

Der synes nærmest at være udbrudt ”hellig krig” om broer, og særlig en bro over Kattegat vækker debat. I Danske Havne ser vi ret afslappet på sagen: Bro eller ej vil der være behov for forbedrede veje til Kalundborg, Odden og Århus. Dem bør vi forbedre hurtigt, og ind til en Kattegatbro måtte vise sig nødvendig, kan vi forbedre Øst-Vest trafikken med flere færgeafgange. Færgedrift med måske 20 min. interval over Kattegat vil være effektivt, hurtigt og væsentligt billigere end en bro.

*Uffe Steiner Jensen*  
Formand

### **Infrastrukturkommissionen**

Infrastrukturkommissionens (IK) overordnede visioner er ved at være på plads, og blev præsenteret for offentligheden på midtvejskonferencen den 22. august. Der er tale om seks overordnede sætninger: Ringene skal sluttes i Hovedstaden, Samlet transportplan for Østjylland, Danmark skal hænge sammen – regional opkobling til hovednettet, Forbedret adgang til Danmarks porte, Ny teknologi til bedre udnyttelse af korridorerne, samt Infrastruktur og Miljø skal gå hånd i hånd. De seks visioner skal udfyldes af nogle mere konkrete målsætninger og anbefalinger. Nogle af disse diskuteredes på mødet i IK den 29. august, men det er endnu for tidligt at sige noget om det konkrete indhold.

Havne har dog fået en fremtrædende plads i visionen om adgangen til Danmarks porte. Dermed kan det forventes, at baglandsinfrastruktur til havnene vil blive en central anbefaling fra IK for denne vision. Danske Havne arbejder for at sikre dette og derudover at placere havne, søfart, godstransport, intermodalitet og transportcentre/knudepunkter i IK's øvrige materiale, målsætninger og anbefalinger.

IK's endelige rapport forventes at foreligge den 31. oktober - med mindre et folketingsvalg udskyder processen.

Følg med på [www.infrastrukturkommissionen.dk](http://www.infrastrukturkommissionen.dk)

### **Finanslovsforslaget for 2008: Modulvogntog og Havne**

Danske Havne glæder sig over, at der er afsat 85 mio. kr. til ændringer af veje i forbindelse med det kommende forsøg med modulvogntog på Finansloven for 2008. Danske Havne er ikke i tvivl om, at modulvogntogene vil være lidt af en revolution i forhold til trafikmønstret i Danmark fremover.

Desværre nævner finanslovsforslaget for 2008 ikke et ord om yderligere midler til forsøgsordningen med modulvogntog. Danske Havne håber og tror stadig på, at forsøget udvides med alle de havne, som er interesserede i at komme med i forsøget. Det vil alt andet lige betyde, at dansk infrastruktur for alvor vil kunne generere de nødvendige erfaringer i de næste 3 år. Det kræver dog øgede bevillinger.

Efterårets rapport fra Infrastrukturkommissionen vil højst sandsynligt byde på en række anbefalinger i forhold til forbedringer af dansk infrastruktur, herunder effektivisering af diverse transportformer og større samspil mellem bil, bane og sø.



Kilde: Esbjerg Havn

Danske Havne sidder med i Infrastrukturkommissionen og vil arbejde stærkt på, at anbefalingerne følges op med afsatte midler på finansloven. Der er ingen tvivl om, at dansk infrastrukturens problemer med manglende fremkommelighed og uhensigtsmæssig transportplanlægning ikke bliver løst fra den ene dag til den anden. En fast ramme med midler til udvikling og innovation på det infrastrukturelle område bør være fast på finansloven fremover.

### **Modulvogntog i danske havne**

Rapporten "Modulvogntog - Foreløbig vurdering af vej- og trafiktekniske forhold" blev offentliggjort i august 2007. Rapporten beskriver gene-

relle vurderinger af vej- og trafikforhold ved kørsel med modulvogntog på danske veje, men nævner ingen specifikke havne. Rapporten indgår som grundlag for tilpasning af vejnettet, som bliver berørt i forbindelse med forsøgsordningen med modulvogntog i Danmark.

Danske Havne er i løbende kontakt med Vejdirektoratet, som oplyser, at man stort set er færdige med besøgsrunderne i havnene (både dem, der er med i trafikforliget, og dem, som ønsker at komme med). De nødvendige bevillinger skal afklares i forhandlingerne om Finanslov 2008, som beskrevet ovenfor. Derefter går arbejdet med projektering og ændring af vejforholdene til modulvogntog i gang primo januar 2008.

Det forventes, at der vil være en færdig rapport om havnene udenfor trafikforliget i oktober 2007. Derefter skal rapporten behandles i Trafikudvalget. Danske Havne vil i den kommende periode følge op på forhandlingerne med en besøgsrunde på Christiansborg.

### **Havnens betydning for erhvervsudvikling og beskæftigelse – Randers, Vejle, Horsens og Kolding Havn**

Danske Havnes analyseredskab til vurdering af havnes regionaløkonomiske virkninger bliver brugt flittigt rundt omkring i havnene. Nakskov, Kalundborg og Odense Havn har allerede fået foretaget undersøgelser efter metoden, som er udviklet af Syddansk Universitet. Andre er i fuld gang. Nu har yderligere fire havne: Randers, Horsens, Vejle og Kolding Havn fået kortlagt deres betydning for erhvervsudvikling og beskæftigelse i lokalområdet.

Den tværgående konklusion af analysen af de fire havne viser, at de alle har en væsentlig betydning for lokalområdet – og det til trods for, at havnene ikke ligner hinanden som sådan. Hver havn sit karakteristika.

Randers Havn er en typisk bulk havn, hvorimod Horsens Havn mere hænger tæt sammen med byen og dens detailhandel. Vejle og Kolding Havn har i kraft af deres centrale beliggenhed store godsmængder med alle transportformer, som har stor betydning for virksomhederne i Trekantsområdet. Kolding Havn ligger med god

adgang til både jernbane og motorvej og har en betydelig mængde skibstransport ind over kaj. Ved hjælp af Danske Havnes analyseredskab kan der konstateres betydelige afledte aktiviteter af de 4 havnes drift. De indirekte afledte aktiviteter ligger på mellem 50 til 100 procent af aktiviteterne på havnen.

Undersøgelsen viser blandt andet, at der er 579 ansatte direkte beskæftiget i den maritime klynge i Randers Havn, hvilket leder til yderligere 573 personer i afledte erhverv. Der skabes i alt 1179 jobs i Randers Havn og omegn med tæt tilknytning til havnen og dens ydelser.

Horsens Havn ligger tæt sammen med byens virksomheder. De ikke-maritime virksomheder fører til en direkte beskæftigelse på 710 personer, hvilket fører til afledte jobs på 336 personer. Der er 500 personer beskæftiget i den maritime klynge i Horsens Havn, hvilket samlet set giver 1.829 jobs.

Kolding Havns centrale beliggenhed i et trafikalt knudepunkt som Trekantsområdet betyder, at havnen håndterer store godsmængder både fra søvejen, jernbanen og per lastbil. Totalt set skaber Kolding Havn 3.600 jobs. Heraf udspringer 75 procent af arbejdspladserne fra virksomheder, som er afhængige af havnens ydelser.

Yderligere informationer om analysen for de 4 havne kan fås hos den enkelte havn.

## **Danske Havne på Trafikdage i Ålborg**

Den 27.-28. august afholdtes den årlige trafik-konference i Aalborg med op mod 250 deltagere. Danske Havne var repræsenteret med vice-kontorchef Nete Herskind og konsulent Jakob Svane. Sidstnævnte deltog som oplægsholder i workshopen om fremtidens godstransport-systemer. Her fremførte han Danske Havnes vision om, at mere gods kan gå ad søvejen, hvis der i højere grad satses på havnene som gods-knudepunkter i et netværk af transportcentre. Dermed kan vejene aflastes, miljøpåvirkningerne mindskes, og transportsystemet effektiviseres.

Som dokumentation benyttede Jakob de to rapporter fra konsulentfirmaerne COWI og Bøgetorp, som Danske Havne har fået udarbej-

det til Infrastrukturkommissionen. Desuden fremhævede han, at væksten i godsmængderne er en stor mulighed for søtransporten, da store mængder er en forudsætning for rentabel skibsfart. Og mængderne vokser kraftigt. De fleste analyser spår en fordobling over de næste 20 år. Men enhedsgodset (containere og løstrailere) vil opleve en endnu stærkere udvikling – sandsynligvis en fem-seks-dobling frem mod 2025. Se Jakob Svanes oplæg på [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk) Konferencen var interessant og Danske Havne ser frem til også at deltage på konferencerne i de kommende år.



## **Havnechefer på skolebænken**

Danske Havne har modtaget støtte (FIUF) til et udviklings- og læringsprojekt for fiskerihavnschefer. I løbet af det næste halve år kan alle cheferne i medlemskredsens fiskerihavne deltage i et lederkursus.

Fokus i kurset er strategi, markedsføring, innovation, netværk og bestyrelsesbetjening. Indholdet skal styrke cheferne i forhold til de stigende krav, der stilles til fiskerihavne og til lederrollen.

Kurset er en opfølgning på projektet ”Analyse af danske fiskerihavnes internationale konkurrenter”, som Danske Havne gennemførte i 2005/6. Konsulent på projekterne er Gemba Innovation, der har tilknyttet undervisere med stor kompetence i erhvervsudvikling.

Danske Havne vil lære af kursisternes erfaringer for at se, om kurset også med fordel kan tilbydes chefer for trafikhavne.

## Støtte til fiskerihavne

I løbet af juli og august modtog flere havne tilsgagn om betydelige beløb til udvikling af fiskeritaktiviteter (FIUF-ordningen). Typisk til renovering af kaj anlæg og til forbedret opbevaring af frisk fisk. Kvalitet prioriteres meget højt.

Næsten som en føljeton er det nye program for udvikling af fiskeri (EFF) blevet udsat, nu til 1. januar 2008. Måske åbner det mulighed for, at ubrugte midler overføres til havneprojekter. Så der er stadig god grund til at indsende velegnede projekter, som kan afsluttes i løbet af 2008.

Lidt overraskende har fødevareminister Hans Christian Schmidt besluttet at reservere 15 mio. kr. af den nye udviklingsordnings midler til mindre fiskerihavne og landingspladser. Ved mindre forstås havne af størrelse op til og med Hvide Sande. Der kan endnu ikke søges på ordningen.



Kilde: Frederikshavn Havn

## Udbud om sømotorveje i Nordsøområdet

I juli måned offentliggjorde landene rundt om Nordsøen (Sverige, Norge, UK, Belgien, Holland, Tyskland og Danmark) en udbudsrunde om sømotorveje i Nordsøen. Projekterne skal udvikle infrastruktur og faciliteter, så nærskibsfart kan blive bedre integreret i transport- og logistikketten. Hvert projekt skal bestå af ansøgere fra flere lande og både af havne og transportudbydere.

Udbuddet er en del af EU's generelle politik om at oprette sømotorveje som en del af de trans-europæiske net (TEN's). Godsmængderne, som transporteres i containere og trailere, forøges hurtigt, og det ventes, at mængden vil stige yderligere - også i Nordsøområdet. Det er derfor EU's politik at udvikle nærskibsfarten for at aflaste det overordnede vejnet.

Midlerne i puljen stammer fra EU, men administreres af medlemslandene. Fristen for indlevering af projektforslag er den 15. oktober 2007 kl. 16.

Læs hele udbuddet (på engelsk) på Søfartsstyrelsens hjemmeside: [www.dma.dk](http://www.dma.dk) eller på Transport- og Energiministeriets hjemmeside: [www.trm.dk](http://www.trm.dk)

For yderligere oplysninger kontakt konsulent Jakob Svane, Danske Havne, på tlf. 33 70 35 30 eller Mogens Schrøder Bech, Søfartsstyrelsen på tlf.: 39 17 45 01 eller på e-mail: [mb@dma.dk](mailto:mb@dma.dk)

## Renere luft / Mindre svovl fra skibe

Skibsfart er i forvejen den reneste transportform og nu bliver den endnu renere. 11. august 2007 trådte den nye Nordsøkonvention om svovlledning nemlig i kraft. Det betyder, at alle skibe, der sejler i nordeuropæiske farvande og anløber havne i området, kun må anvende brændstof, der indeholder mindre end 1,5 % svovl. Kravene i Østersøen og Nordsøen bliver dermed identiske. Fra den 22. november gælder reglerne også for skibe i transit.

Danske Havne hilser nedsættelsen fra det maksimale indhold på 4,5 % svovl til 1,5 % velkomment. Det er et væsentligt bidrag til at reducere belastningen af svovl fra skibe i alle danske farvande. Vi kan dermed se frem til en endnu renere luft og en renere skibsfart.

## Tilladelsesforhold for køretøjer

En smidig godshåndtering er afgørende for søtransportens samlede konkurrencedygtighed. Danske Havne er derfor med i en fælleshenvendelse til Færdselsstyrelsen om problemer med tilladelsesforhold på havne og terminalområder. I henvendelsen udtrykkes ønske om en dialog med

Færdselsstyrelsen for at opnå klare og mere generelle tilladelsesforhold for de specialkøretøjer, der anvendes til håndtering af gods. Der er forskel mellem håndtering på havne- og terminalområder og en transport af gods på landevej. Disse forskelligheder bør afspejles i regelgrundlaget, så de store og ofte svært håndterlige godsmængder, der kommer gennem havne kan håndteres under klare og enkle regler. Fælleshenvendelsen er sendt af HTS på vegne af ITD, Danske Havnevirksomheder, Danske Havne, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening og Dansk Industri.

Henvendelsen kan blandt andet findes på [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk) ”DH mener”.

## Danske Havne og TØF Havnekonference 2007

Danske Havne og TØF er i gang med at tilrettelægge dette års Havnekonference 2007 under titlen ”Havne i infrastrukturen”.

Havnekonferencen planlægges at finde sted på Hotel Hvide Hus i Køge, onsdag den 7. november fra kl. 14.00 til torsdag den 8. november kl. 12.00.

Konferenceprogram vil blive sendt rundt, så snart programmet er fastlagt og de sidste oplægholdere har sagt ja til at komme. Indholdet i konferencen vil i en væsentlig grad lægge sig op ad anbefalingerne i Infrastrukturkommissionens rapport, som forventes at blive offentliggjort ultimo oktober 2007.

## Temadag for mindre og mellemstore havne

Danske Havne afholder temadag i Middelfart den 18. september 2007, hvor fokus særlig vil være rettet på emner, der optager de mindre og mellemstore havne. Der vil være en bred vifte af emner spændende fra industrisamfundets kulturarv repræsenteret ved blandt andet havnene over bestræbelserne på at øge befolkningens forståelse for havnene til mere havnespecifikke spørgsmål som terrorsikring, planlægning og miljøforhold. Både havnenes medarbejdere og bestyrelsesmedlemmer er velkommen. Tilmelding er stadig mulig, se program mv. på [www.danskehavne.dk](http://www.danskehavne.dk)

## Ny maritim nyhedsside på internettet

Den 20. august startede en ny dansk nyhedsside, [www.maritimedanmark.dk](http://www.maritimedanmark.dk). Siden bringer nyheder fra hele den maritime sektor; skibsfart, industri, service, offshore m.m., og der er også en selvstændig sektion til nyheder om havne. Fokus ligger på Danmark, men der er også blik for udlandet. Siden er gratis at benytte, da den finansieres af annoncer.

Der kan sendes nyheder til siden på redaktionen@maritimedanmark.dk

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



Kilde: Køge Havn

## Ny oversigt om dansk EU-politik

Transport- og Energiministeriet har den 27. august udsendt en længere rapport om dansk EU-politik inden for transport og energi. Havneområdet er omfattet af rapporten, men ikke skibsfart, da dette ligger i Erhvervsministeriets regi. Rapporten giver dog et godt overblik over, hvor EU befinder sig på transport- og energiområdet, samt hvilke synspunkter den danske regering generelt har på en række af de hovedområder, der behandles i ministerrådet.

Rapporten kan findes på: [www.trm.dk/sw614.asp](http://www.trm.dk/sw614.asp)

## Ny dansk skibskonstruktion

Det danske firma DKGroup har udviklet et system, Air Cavity System, der med en helt ny type skrog, får skibe til at sejle på små luftbobler. Derved kan energiforbruget nedsættes med op til 15 %. Hvis systemet sættes i produktion kan skibsfarten dermed lægge alen til sin status som den mindst CO2-udledende transportform.

Læs mere på [www.dkgroup.eu](http://www.dkgroup.eu)

## Månedens citat:

”Development of ports is in itself sustainable development”

Jean Trestour, Head of Port Policy, EU-Kommissionen. Sagt på ESPO's konference, Algeciras 30. maj, 2007.

## Møder og konferencer september – oktober

- 2.-3. september: Baltic Sea Containers 2007 – 2017, Århus
- 5. september: Møde i Danske Havnes Fiskerihavnsudvalg, Hanstholm
- 5. september: Møde i Danske Havnes Sekretariatsudvalg, København
- 6. september: Fiskerikonference, Hanstholm
- 6. september: Møde i Vestkysthavnegruppen, Hanstholm
- 6. – 7. sep.: Generalforsamling i BPO, Polen
- 10. september: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 12.-14. sep.: Women's International Shipping & Trading Association, WISTA, årlig konference, København
- 18. september: Temadag for mindre og mellemstore havne, Middelfart
- 19. september: Møde i Infrastrukturkommissionen, København
- 20. – 21. sep.: ESPO Statistisk Komité, Lissabon
- 20. september: Møde i Danske Havnes bestyrelse, København
- 26. september: ESPO's Transportkomité, Bruxelles
- 27.-28. sep.: Projekt Værditilvækst 07-13. Modul: Strategi og ledelse samt workshop, Læsø
- 1.-2. oktober: EU Transportministermøde, Bruxelles
- 2. oktober: ESPO Miljøkomité, Bruxelles
- 4.-5. oktober: Ports and Nature striking a new balance - Bryssel og Antwerpen
- 9.-10. oktober: ESPO Marine Komité, Bremen
- 9.-10. oktober: ESPO Ekspertgruppe om havnesikring, Bremen
- 10. oktober: Møde i Danske Havnes Havnemiljøudvalg
- 10. oktober: Møde i Infrastrukturkommissionen, København
- 19.-20. oktober: Baltic Ro-Ro and Ferry Conference 2007 - Szczecin (Polen)

- 24. oktober: ESPO Executive Committee, Bruxelles
- 24. oktober: Møde i Nautisk udvalg, Fredericia
- 25. oktober: Projekt Værditilvækst 07-13. Modul Markedsføring
- 30.-31. oktober: 4th Port and terminal technology conference, Antwerpen