



Havne i forandring

Havnepolitisk redegørelse 2008

Havne i forandring

Havnepolitisk Redegørelse 2008

© Danske Havne 2008

Grafisk tilrettelæggelse: Kommuneforlaget A/S

Tryk: Frederiksberg Bogtrykkeri A/S

Trykt med vegetabiliske farver på 130 g Arctic Silk FSC

Fotos:

CMP – omslag

Nakskov Havn – side 1 og 19

Esbjerg Havn – Side 2, 3, 16, 17, 25, 26 og 30

Randers Havn – Side 5

Kalundborg Havn – side 6, 12, 14, 18 og 28

Aalborg Havn A/S – Side 7

Rønne Havn A/S – Side 8

Køge Havn – Side 10

Århus Havn – Side 11, 22 og 27

Odense Havn – 13 og 15

Skagen Havn – Side 20

Thyborøn Havn – Side 21

Svendborg Havn – Side 23

Grenaa Havn A/S – Side 24

Fotograf Ole Bo Jensen – portrætfoto side 30, 31 og 32

Danske Havne

Weidekampsgade 10

2300 København S

Tlf: 3370 3137

E-mail: danskehavne@danskehavne.dk

www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-7848-946-3

Indhold 2008



- 2 Havne i forandring
- 4 Havnen i byen
- 7 Portene til Danmark
- 12 Miljøforhold
- 16 Havnen er forretning
- 18 Åben havn?
- 20 Fiskerihavne i forandring
- 22 EU
- 24 Siden sidst
- 28 Om Danske Havne
- 30 Danske Havnes bestyrelse og sekretariat



Havne i forandring



Havne er en del af helheden. Af et effektivt transportsystem. Af den moderne by. Af landskabet. Havne tilpasser sig kundernes og samfundets udvikling og behov. Havne er i forandring.

Det er derfor tilfredsstillende, at havne har fået en mere central placering i debatten. I Infrastrukturkommissionens arbejde. I EU's politik. I politikernes bevågenhed. I befolkningens bevidsthed.

Men vi har meget, vi skal gøre op med. Vi ved nemlig godt, hvad I tænker om os. Vi ved, at der hersker forudfattede meninger og fordomme. Vi kender og genkender dem selv.

Derfor har Danske Havne de senere år taget en lang række initiativer til at gøre op med billedet af den gamle, døende havn. Vi er i fuld gang med at vise, hvem vi er, hvad vi kan, og hvad vi vil.

Investeringer i trafik og transport skal ses i sammenhæng – med hinanden, men også i forhold til den erhvervsmæssige og geografiske udvikling, samfundet ønsker. Danske Havne har derfor gennemført en lang række analyser, der viser havnens betydning for regionen. Og den er overraskende stor. Der er mange arbejdspladser og stor økonomisk aktivitet, der er afhængig af, at der ligger en havn netop dér.

Allerede nu er der trængsel på vejene. Og i fremtiden bliver det kun til endnu længere køer og endnu mere trængsel. Derfor er det velkomment, at Infrastrukturkommissionen har sat en inspirerende diskussion i gang. En diskussion af, hvordan visi-

onerne for en bedre infrastruktur kan blive virkelighed. Kommissionens vision om vigtigheden af velfungerende porte til udlandet placerer havne meget centralt i fremtidens transport og logistik.

Danske Havne deltog meget aktivt i Infrastrukturkommissionens arbejde. Her fik vi mulighed for at vise, hvordan havne er porte til og fra Danmark. Uden effektiv godstransport falder grundlaget for vækst og globalisering bort.

Nu skal politikerne finde midlerne til at udvikle og placere dansk infrastruktur i toppen af verdens-eliten.

Hver havn har sin berettigelse. Havnene er transportcentre, nogle for få arter af varer, andre for mange. De specialiseres i stadig højere grad. Tilsammen udgør de et netværk af transportcentre.

Det er meget vigtigt, at de store havne vokser og når kritisk masse for flest mulig godstyper. Så bliver videre distribution med skib til mindre havne mere rentabel. De mindre havne kan derfor blive afgørende for en ny og mere decentral distribution af varer. Det er netop denne funktionelle sammenhæng mellem havnene, der gør, at havne som et netværk af transportcentre kan aflaste det overordnede transportnet. De muligheder skal vi blive meget bedre til at udnytte. Det kræver, at vi er parate til forandring. Derfor tænker vi nyt – i transport- og logistikmønstre, i samspillet mellem transportformerne og i nye investeringer.



Der er brug for erhvervshavnene. Man ser mange steder, at havnene afvikler utidssvarende og mindre brugte arealer for at udvikle andre og mere moderne – ofte ved at bygge ud i vandet. De største havne har planlagt udvidelser på mere end 5 millioner kvadratmeter (1000 tønder land) frem til 2015. Der investeres på livet løs i moderne kraner og udstyr. Godsmængderne stiger og stiger. Passager- og krydstogtfart udvikles. Havnene afvikler ikke – de udvikler og forandrer.

Regeringsgrundlaget fra november 2007 fastsætter, at der skal udarbejdes en handlingsplan for fremtidens godstransport. Målet er at sikre, at Danmark fastholder og udvikler sin position som et af de bedste lande i verden til effektiv distribution. Samtidig skal der ske en reduktion af miljø- og klimapåvirkning. Det er en stor udfordring at have

stærkt stigende transport og samtidig nedsætte udslippene. Men det er en rigtig ambition.

Derfor arbejder danske havne også hele tiden på at forbedre miljøet – til lands og på vandet. Og vi søger at komme med nye forslag til logistikløsninger, så transportkædens samlede påvirkning af miljøet mindskes.

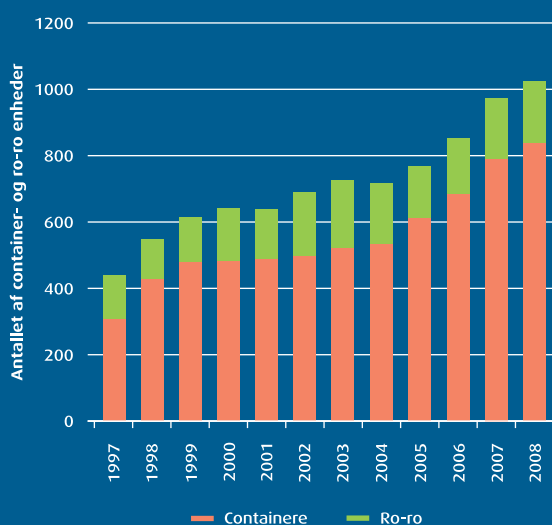
Vi ved godt, at vi stadig er på vej. Men der er vilje, evne og forandring i de danske havne. 🇩🇪

Redaktionen er afsluttet den. 9. oktober

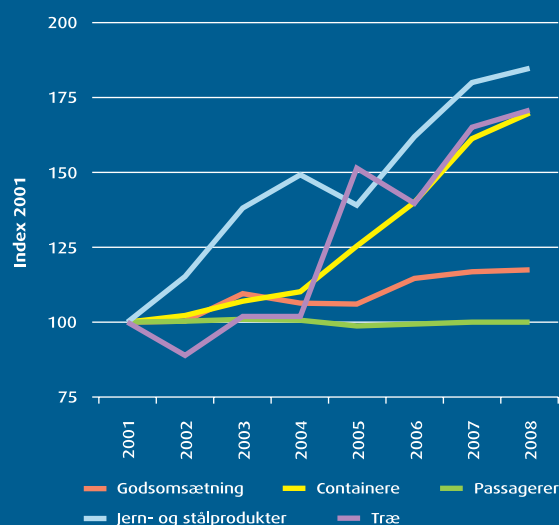

Uffe Steiner Jensen
Formand


Hans Berthelsen
Direktør

75% af udenrigshandlen kommer gennem havnene



Kilde: Danmarks Statistik / 2008 Danske Havne skøn



Kilde: Danmarks Statistik / 2008 Danske Havne skøn

Havnen i byen

Havn og by er to sider af samme sag. Mange byer er opstået i tilknytning til en havn eller omvendt. Det betyder også, at havn og by har udviklet sig sammen. De er afhængige af hinanden. De er vokset ind i og ud af hinanden. Netop fordi havnene har været centrum for mange byers udvikling, ligger de også i dag ofte i selve bykernen. Det er godt for fremtidens omfattende distribution.

Det er i byen, mange mennesker bor. Og med 75% af Danmarks udenrigshandel gennem havnene er det her, mulighederne er bedst for at konsolidere og organisere den fremtidige distribution. Men det giver også anledning til megen diskussion. For havnen er en erhvervsvirksomhed. Havne er forretning, og havne er industri. Men det er ikke altid kendt og anerkendt.

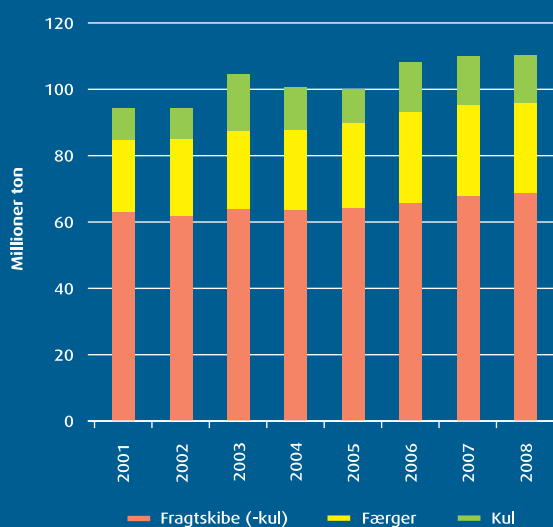
Danske Havnes medlemmer er i forandring og skal finde deres plads i transportkæderne. Alle havne har stor lokal betydning for erhvervsudvikling, beskæftigelse, byudvikling og rekreative udfoldelser. Nogle vil forblive lokale havne, mens andre udvikler sig som regionale eller nationale transportcentre med internationale forbindelser. Havne dør ikke. De udvikler og forandrer sig.

Havnen som dynamo for erhvervslivet

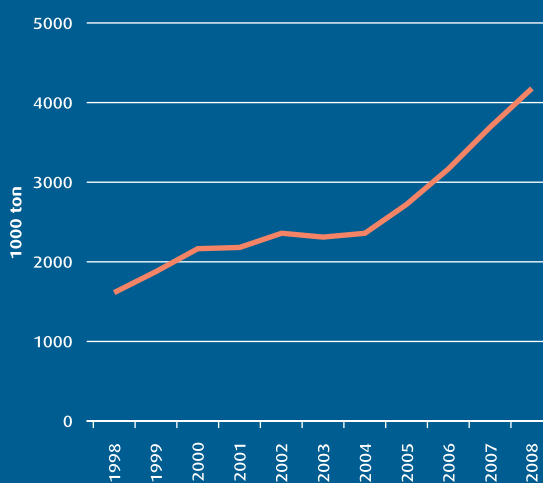
Vi har længe vidst, at havnen har betydning for kommunen og erhvervslivet. Nu kan vi også dokumentere hvor stor betydning. Danske Havne har fået udviklet en metode til at måle "Havnens betydning for oplandets erhvervsudvikling". Metoden er udarbejdet for Danske Havne af Syddansk Universitet og Erasmus Universitetet i Rotterdam. Indtil videre har 25 danske havne gennemført analysen.

Analysen viser i tre tal betydningen af samarbejde mellem havn og virksomheder med tilknytning til havnen. Der måles på beskæftigelse, aktiviteterens værditilvækst og den lokale skatteindtægt skabt af aktiviteterne.

De 22 største danske havne har et samlet areal på 21 millioner kvadratmeter. Der er planlagt udvidelser til 26 millioner kvadratmeter i 2015. Det svarer til en udvidelse på 700 fodboldbaner. De skabes hovedsageligt ved at bygge ud i vandet.



Kilde: Danmarks Statistik / 2008 Danske Havne skøn



Kilde: Danmarks Statistik / 2008 Danske Havne skøn

De regionale vækstfora og kommunernes erhvervsmedarbejdere kan også få hjælp i deres bestræbelser på at identificere de erhvervmæssige vækstområder. De kan se, hvorfor havnen skal prioriteres som erhvervsområde, og hvilke brancher der skal værnes om og udvikles i området. Havne specialiserer sig, og her kan oplandsanalysen være et af værktøjerne både for havnen selv og i forhold til politiske beslutningstagere.

Arealudnyttelse

Der er jævnligt debat om brug af havnearealerne. Skal de forblive havn eller skal de have andre formål? Det må afhænge af den konkrete situation. Markedsmæssigt, planmæssigt og økonomisk. Men man skal tænke sig godt om. Er havnearealerne én gang omdannet til andre formål, er det vanskeligt at komme tilbage til den erhvervmæssige havnedrift.

Og havnene har unikke udvidelsesmuligheder. De kan nemlig udvide ud i vandet. Men det er dyrt. Pengene vil ofte komme fra salg af havnens mere utidssvarende arealer. Dermed er der mulighed for, at der kan blive plads til både en moderne er-

hvervshavn og spændende udnyttelse af de bynære arealer. Det kræver, at alle er parate til forandringer.

Samspelet og nærheden er vigtig. Bygningskultur Danmark undersøgte i 2007 den danske befolknings holdning til omdannelse af havneområder. Ikke overraskende ønsker størstedelen af befolkningen at bevare noget liv og erhvervmæssig aktivitet på de bynære havnearealer. Men vi skal gøre op med fordommene. Moderne havnedrift er ikke romantisk, men effektiv erhvervsvirksomhed der er klar til at betjene skibene og virksomhederne hele døgnet. Havnevirksomhedernes aktiviteter og behov skifter også. Dem skal havne også imødekomme. Det kræver langtidsplanlægning. Det skal vi blive bedre til at fortælle, så der ikke opstår skuffede forventninger, når man skal til at leve sammen.

Planloven er blevet ændret, så det er blevet nemmere for kommunerne at byudvikle f.eks. ældre havneområder. Danske Havne lægger vægt på, at byudvikling skal være et led i en helhedsvurdering, hvor der tages højde for havnens nuværende og fremtidige behov og muligheder. Intet er uforanderligt. Det må alle leve med, men det skal naturligvis ske på fornuftige vilkår. ⚓







Portene til Danmark

Globalisering, økonomisk vækst, øget international samhandel, ændring i befolkningsmønstre, øget mobilitet og nye teknologiske muligheder. Alt sammen sætter det nye ønsker og krav til transportsektoren. Målsætningen er at fastholde og udvikle den danske position som et af de lande i verden, der har det bedste logistiksystem.

Havne og lufthavne er de porte, vi kommer ind ad og går ud af for at deltage i det internationale liv. Det er forudsætningen for globalisering og vækst, at adgangsforholdene fungerer. Danmarks konkurrenceevne afhænger blandt andet af, at det er nemt for gods og varer at komme ind og ud af Danmark.

Infrastrukturkommissionen fik et godt tilbud

Den opgave, regeringen gav Infrastrukturkommissionen i november 2006, var stor og vigtig: Analysér de fremtidige behov for infrastruktur på transportområdet, og kom med et forslag til, hvordan vi skal håndtere de langsigtede udfordringer.

De danske havne har kvitteret for pladsen i Infrastrukturkommissionen med et godt tilbud. Havnene laver allerede meget. Men vi kan lave endnu mere. Det er billigt, og det virker: Havnene kan effektivt bidrage til at aflaste det overfyldte vejnet. Vi kan skaffe pladsen til at modtage, behandle og distribuere store godsmængder. Vi kan være med til at forbedre transportsektorens samlede CO₂-udslip. Men staten skal bidrage med gode og sikre vej- og baneforbindelser til og fra havne.

Det budskab tog Infrastrukturkommissionen til sig. Kommissionen kom med seks fokusområder til prioritering for de kommende års statslige investe-

ringer. Et af dem er, at Danmarks porte skal indgå som en central del af et effektivt transportnetværk.

Infrastrukturkommissionen fremhæver, at effektiv transport af gods fremmes gennem et effektivt samspil mellem transportformerne. Det skal ske gennem udvikling af forbindelserne til de vigtigste knudepunkter, dvs. effektive vej- og baneforbindelser til de vigtigste havne, lufthavne, transportcentre og terminaler. En af kommissionens øvrige anbefalinger er, at der skal ses på sø- og banetransportens muligheder for at aflaste vejnettet. Det gøres effektivt ved at sikre adgangsforholdene til havnene.

Danske Havnes vision

Danske Havne har en vision for Danmarks infrastruktur: Havne udgør et netværk af transportcentre, der kan aflaste det overordnede transportnet. Mere gods skal transporteres ad søvejen. Og det er muligt, hvis der satses på et netværk af godsknudepunkter med havnene som ryggrad. Vores vision falder helt i tråd med Infrastrukturkommissionens anbefalinger.

Motorvejsnettet "Det store H" er en essentiel del af den danske infrastruktur. Men vi kan ikke blot udvide og bygge nye motorveje og broer. Der skal findes supplement.

Frem for alt skal trafikplanlæggere erkende, at persontransport og godstransport udvikler sig meget forskelligt. Med import af dagligdagens varer og eksport af vores produktion er der behov for forsyningslinjer til Europas store, internationale godsknudepunkter.

Det er det samlede transportnet for godstransport og persontransport, der skal effektiviseres. Ingen enkeltstående transportform kan løse den kæmpeopgave, det er at klare den forventede, voldsomme stigning i mængderne af gods og omfanget af transport. Der er derfor brug for et effektivt samspil mellem transportformerne. For godstransport kan det gøres ved at udnytte det enkelte led i kæden bedre. Det lyder enkelt, men det kan være svært. Vi skal gøre op med tradition og fordomme. Vi skal styrke organiseringen og samarbejdet. Vi



Danmark har i alt ca. 140 erhvervs-havne

I 2030 kan mellem 9 og 14% af trafikken blive udsat for kritisk kødannelse. I dag er det kun 0,5%, men det betyder allerede nu et tab på ca. 0,5% af BNP (Kilde: Danmarks Transportforskning)



skal udvikle ny teknologi. Vi skal finde nye måder at distribuere og konsolidere godset på. Men vi er rigtig godt hjulpet.

Havnene ligger allerede der, hvor der er brug for dem. De ligger der, hvor de store godsmængder skal distribueres og forbruges. Og de ligger lige ud til vandet, hvor der er plads nok. Søfarten har en kapacitet, som kan udnyttes bedre og lettere end de øvrige transportformer. Derfor skal vi have mere gods ud at sejle.

Krydstogtgæster lægger over 1 mia. kroner i Danmark. København alene har 500.000 gæster om året

Havne er transportcentre

Det er vigtigt, at vi tænker i godsstrømme og ikke i isolerede transportformer. Havnen er af natur knudepunkt for transportformerne. Her mødes skibe, biler, bane. Gods og passagerer skifter fra det ene

til det andet. Noget skal videre på samme måde, som det kom. Andet skal skifte transportmiddel. Og atter andet skal der ske en oplagring og/eller forarbejdning af.

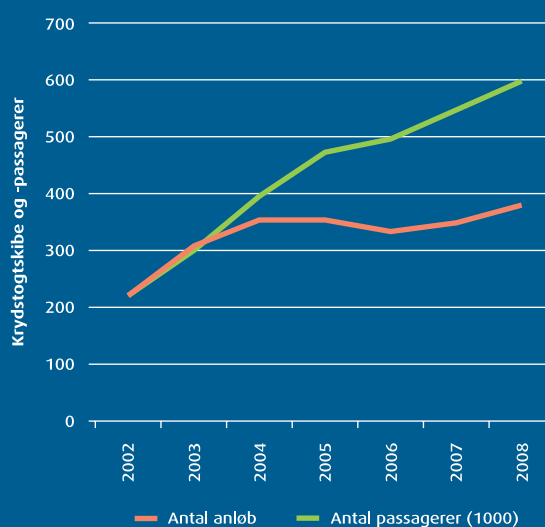
Transportcentre kan være traditionelle vejtransportcentre, der ligger ud til en motorvej. Det kan være kombiterminaler. Det kan være havne. Men fælles for de transportcentre, der indgår i nettet af centre, er, at de skal virke på fair og gennemsigtige markedsvilkår. Derfor bør de statslige investeringer i infrastruktur og øvrige offentlige investeringer koncentrerer om gode og sikre adgangsveje for de transportformer, der er relevante, ud fra de ønsker, som markedet, erhvervet og samfundet har.

I vores nabolande har man arbejdet med et netværk af transportcentre som en løsning for





Kilde: Danmarks Statistik / 2010 Danske Havne skøn



Kilde: Danmarks Statistik / 2008 Danske Havne skøn

fremtidens infrastruktur. Her har staten imidlertid udpeget, hvilke havne der skal sættes på. I Danmark skal vi også have et netværk af transportcentre, der understøttes af gode forbindelser til den øvrige infrastruktur. Men det skal være markedet, der bestemmer, hvor aktiviteterne primært sker. Godstrømmene skal flyde frit og hensigtsmæssigt.

Transportcentret i havnen kan løse flere opgaver. Ud over håndteringen af gods og passagerer udbygges tilbuddene til f.eks. lastbilchauffører. Med de nye regler om køre-hviletid skal chauffører tage flere og længere hvil. Derfor er der behov for flere rasteplasser, der bedre sikrer chauffører og gods mod overfald og tyveri. Flere færgehavne udvikler sig med sikre rasteplasser og bidrager dermed til at dække det behov, som først og fremmest MEP Anne E. Jensen fik Europa-Kommissionen til at få øje på.

Investeringsplan for fremtiden

Der er optimisme og tro på fremtiden i danske havne. Der er stigende godsmængder, og prognoserne er gode. Havnene forventer samlet at investere for mere end 10 milliarder kroner frem til 2015. Det vil give en nettoudvidelse af arealerne på mere end 5 millioner kvadratmeter. Det stiller naturligvis krav om, at infrastrukturen til søs i form af sejlrender og på land i form af veje og jernbaner følger med. Det

Danske havne er i IMDs, "World Competitiveness Yearbook", placeret som det andet bedste havneland i verden. Kun Hong Kong er bedre. På World Economic Forums konkurrenceindeks er de danske havne nr. 6. Det er en flot international bedømmelse af den danske havnesektor, som vi udvikler yderligere.

er en opgave for samfundet. Og det kan betale sig at løfte den.

COWI har beregnet, at det kan betale sig for staten at foretage investeringer i tilkørselsveje og -baner til havne, hvis det betyder, at investeringer i motorveje og broer kan udskydes med blot et år. Det kan blive endnu mere fordelagtigt. Der kan spares meget på omkostningerne i form af mindre forurening, uheld, støj, slitage m.m., hvis mere gods kommer ud at sejle. Faktisk kan de sparede omkostninger næsten alene finansiere investeringerne i infrastruktur til havnene.

Og der er behov for investeringer. Forskellige rapporter og udredninger forudsiger en fordobling af godsmængderne i 2030. Andre siger en 75% stigning i 2025. Danske Havne kunne ultimo august



2008 offentliggøre en rapport, der bekræfter, at de største danske havne har samme vurdering.

60 millioner ton gods. Syv millioner passagerer. To millioner containere. Så meget mere forventes at skulle gennem havnene i 2025. Samtidig er der forventninger om, at antallet af lastbiler, der kører til og fra havnene, vil stige kraftigt. Godset skal naturligvis fra producent til forbruger – og ikke kun i sikker havn.

20% af det nationale transportarbejde udføres af skib

Derfor er der brug for investeringer i baglandsinfrastrukturen. Som noget helt unikt kan Danske Havne som organisation fremlægge et forslag til en konkret investeringsplan. Konkurrerende havne har

Danske havne håndterer mere end 110 millioner ton gods om året. 1 million ton svarer i praksis til ca. 60.000 fyldte lastbiler.

arbejdet sig frem til et forslag, der er samfundsøkonomisk meget fornuftigt. Og det er oven i købet beskedne ønsker.

Der er tale om 15 vejprojekter og fem baneprojekter til i alt 16 af de største danske havne. Den samlede pris for projekterne er på ca. 2,7 milliarder kr. I forhold til andre infrastrukturprojekter beskedne beløb. Og gevinsten kan altså hentes ved at udskyde andre projekter, fordi presset på veje og broer ikke bliver så voldsomt.

Danske Havnes forslag til investeringer i baglandsinfrastruktur til havne er givet til transportministeren og til Folketinget. Det er vores håb, at det bliver medtaget som en særlig havnepakke, når Folketinget skal vedtage investeringsplanen og virkeliggøre Infrastrukturkommissionens anbefalinger.

Modulvogntog – de lange lastbiler

Hvis modulvogntog, de lange lastbiler, kommer til at stå for en betydelig del af vejtransporten, fremmer det effektiviteten og begrænser vejtransportens emissioner. Danske Havne er parat til at støtte denne udvikling.

Det indledende forsøg omfattede alene kørsel på motorveje. Det kunne føre til flytning af gods-transport fra sø og havne til landevej. Derfor var det helt afgørende for Danske Havne, at havne blev en del af forsøgene.

Det har Folketinget forstået. I april 2008 blev der endelig sat navn på de strækninger og knudepunkter, forsøget omfatter. Alle 19 havne, der har ønsket at komme med i forsøget, er kommet med.

Folketinget har også afsat midler til at finansiere de tilpasninger i vejnettet, der er nødvendige for, at modulvogntogene kan komme til og fra havnene. Først 85 millioner kroner og senere yderligere 60 millioner kroner. Forsøget forventes at starte sidst i 2008. ⚓





MSC JILHAN
PANAMA
NO 8502710



Miljøforhold

Regeringens mål er at sænke transportsektorens CO₂-udslip med 25% i 2030 sammenlignet med 1988. Det er en kæmpe udfordring, fordi transporten og trafikken stiger og stiger stærkt. Men vi har nogle muligheder.

Teknologien og bedre samspil mellem transportformerne kan komme os til hjælp. Transportkøberne skal være parate til forandringer. De skal også tænke i klimavenlige løsninger. Tilsammen kan vi blive bedre til at styre logistikken og sørge for, at transportmidler er fyldt med gods og passagerer.

Havne og skibsfart er afhængig af de internationale regler og konjunkturer. Derfor nytter det ikke, at der laves ensidige danske regler. Men man kan fra dansk side godt påvirke dem. Selvfølgelig skal der arbejdes for yderligere reduktioner i branchens miljømæssige påvirkninger.

Havet æder kysterne

Nogle steder nedbryder havet kyster og anlæg. Det sidste århundrede er vandstanden steget med 16 cm. Eksperter forudsiger en yderligere stigning på mindst 40 cm de næste hundrede år.

Den stigende vandstand skaber dog ikke lige store problemer ved alle kyster. Danmark vipper. Det betyder, at det forudses at gå hårdest ud over den jyske vestkyst, mens Østsjælland f.eks. hæves.

Havnene beskytter mod havet. Det har sidegevinst for skibe og for de bagvedliggende byer og områder. Men det stiller store krav til konstruktioner og anlæg, til havnens økonomi samt til forsikrings- og erstatningsmuligheder, når det går galt.

Ud over havneanlæg vil der også være sund fornuft i at søge at sikre, at mest mulig sediment forbliver i havmiljøet, så det ikke drænes yderligere. Derfor bør vi tænke mere i at udvikle metoder for opbygning af forlande og lavvandede områder til gavn for landskab og fugleliv. Med de eksisterende regler er mulighederne i dag begrænsede, men det er et område, der bør udvikles for at sikre en fornuftig helhedsløsning.

Vandveje skal vedligeholdes

Danske havne skal fra tid til anden renses op i havnebassiner og sejløb. Strømforhold, blæst, sejlads og aktivitet får havbunden til at flytte sig. Og når den flytter sig til sejlrender og havnebassiner, bliver

Energiforbruget ved transport af en container med skib er reduceret med 70% i forhold til for 30 år siden.



Skibe udleder i gennemsnit 14 gram CO₂ for hvert ton gods, der transporteres en kilometer. Tog udleder 23 gram og lastbiler 123 gram. (Kilde: Det Europæiske Miljøagentur)

vanddybden mindre. Det er uhensigtsmæssigt og farligt for skibstrafikken. Ud over vedligeholdelse af vanddybde er havnene også nogle gange nødt til at uddybe for at sikre adgangen for de stadig større skibe. Anlæg og vedligehold af vandvejene er til gavn for alle skibe, der færdes i området. Det sker på havnens initiativ og for havnens regning.

Det er store mængder sediment, vi taler om. Cirka 3 millioner kubikmeter havbundssediment, der hvert år omplaceres fortrinsvis på havbunden. Det kaldes klappning. Metoden er langt at foretrække, fordi sedimentet forbliver i havmiljøet. Der er skrappe regler for, hvad og hvor der må klappes.

Derfor er det afgørende, at der er fokus på kilderne. Forbruget af skibsmaling, der indeholder skadelige stoffer, må nedsættes yderligere. Nogle stoffer er under udfasning, hvilket også ses i miljøet. Men mere kan gøres. Der er også fokus på de udledningstilladelser, der gives til havnens virksomheder, til kommunale regnvandsoverløb etc. Havnene gør et stort arbejde i kildesporing. For det er havnene, der får problemet, når man skal finde ud af, hvordan sedimentet skal håndteres.

Og problemer er der. Særlig når sedimentet ikke kan tillades klappet. Problemet er primært administrativt og regeldikret.

Traditionelt er sedimentet blevet anbragt på kystnære sedimentdepoter, ofte kaldet spulefelter, hvor der ingen grundvandsinteresser er. Spulefelterne er afgrænset med diger. Undersøgelser har dokumenteret, at der sker en nedbrydning af sedimentet. Udsivningen tilbage til havet er forsvindende lille. Vandet fra spulefeltet er renere end havvandet udenfor. Alligevel må der ikke udledes pga. krav til vandkvaliteten.

Men vandkvalitetskravene er langt fra det eneste problem. Felterne er administrativt blevet omfattet



af reglerne om affaldsdepoter. På grund af en EU-definition og en meget strikt dansk fortolkning. Der stilles derfor urimelige krav til konstruktionen af spulefelter. Krav, som medfører en mangedobling af omkostningerne. Og miljøgevinsten kan vi ikke få øje på.

Der arbejdes på syvende år på at finde en løsning. Og imens venter havnene uden mulighed for at planlægge, hvordan de i fremtiden skal skaffe sig af med det opgravede sediment, og uden at kende de økonomiske konsekvenser. Sediment lægger sig nemlig hele tiden uhensigtsmæssigt for skibstrafikken, og dermed for havnens levebrød. Sådan vil det også være i fremtiden, og derfor er der brug for et sammenhængende og fornuftigt regelsæt, som behandler sediment som det, det er: Havbundsmaterialer, der er mindre forurenet end den kompost, der lægges i villahaver, eller det slam, der bruges på dyrkbar landbrugsjord. Derfor skal der findes et miljømæssigt og økonomisk sammenhængende regelsæt.

Kystnære spulefelter er en god form for sedimenthåndtering



Vandkvalitet med realistiske mål

Målene for den fremtidige vandkvalitet er også ambitiøse. EU's vandrammedirektiv lægger rammerne for, at der er god økologisk kvalitet for alt vand senest i 2027. I første omgang skal der udarbejdes vandplaner i 2009. Her udpeges de forskellige vandområder. Samtidig tager man også højde for, at der er forskelle i udgangspunktet.

Det har betydning, fordi der samtidig skal lægges en plan for, hvor hurtigt man skal nå målet. Hvis det i dag er et utilgængeligt naturområde, er mulighederne for at opnå en tilstand, hvor dyr og planter er upåvirkede af menneskeskabte aktiviteter bedre, end hvis det er en aktiv erhvervshavn.

Derfor har Danske Havne i de indledende høringer understreget behovet for, at havne udlægges som områder, hvor det må tage lidt længere tid at nå målene. Og det er ikke lang tid, vi taler om. Fristen kan maksimalt udskydes til 2027. Men det er afgørende, at planerne bliver realistiske. At de anerkender de menneskeskabte anlæg og aktiviteter. At de bygger på bæredygtighed, det være sig miljømæssigt, økonomisk eller socialt. Det gælder både i forhold til havnens anlæg, skibsfart, fiskeri og rekreativt brug.

Luftkvalitet

Brændstof i transportmidler indebærer emissioner, der påvirker miljøet. Derfor er der naturligvis også fokus på, hvordan luftforureningen kan begrænses mest muligt. Det gælder inden for den enkelte transportform men også ved, at man i videst muligt omfang forsøger at benytte den mest miljøvenlige transportform til en given opgave. Skibsfart er et godt og energieffektivt bud. Godt nok bruger det enkelte skib store mængder brændstof. Men det transporterer også store mængder gods. Så udledningen pr. transporteret ton gods vil ofte være den laveste af alle transportformer.

I 2006 blev kravet til det maksimale svovlindhold i brændselsolien, der bruges i Østersøen, nedsat fra den globale grænseværdi på 4,5% til 1,5%. I 2007 trådte samme regler i kraft for Nordsøen. Og der planlægges yderligere nedsættelse af grænseværdierne. IMO vedtager yderligere reduktioner,

De danske erhvervshavne står selv for udbygning og vedligeholdelse af en vigtig men for de fleste usynlig del af den danske infrastruktur. Danske havne renses årligt 3 millioner kubikmeter sediment op fra bassiner og sejløb. Oprensning er en vigtig forudsætning for fremkommelighed og udvikling. Derfor skal der findes fornuftige løsninger.

så grænsen i blandt andet Nordsøen og Østersøen kommer ned på 1% i 2010 og helt ned på 0,1% i 2015. Det er vigtigt, at der arbejdes målrettet på internationale løsninger.

Der arbejdes på diverse forslag om, at skibe i havn bør have strøm fra land for at nedsætte emissionerne. Men det er fortsat teknisk og økonomisk problematisk. Der er ingen internationale standarder, så store anlæg vil ikke kunne benyttes af alle.

Vejtransporten kæmper også med at begrænse luftforureningen fra bilerne. Ved hjælp af ny teknologi og hastig udskiftning af vognparken arbejdes der målrettet. Det forsøges at udvikle og udnytte en bedre styring af trafikken og bedre planlægning af transporterne. Europa-Kommissionen har i december 2007 stillet forslag om en ny EURO VI-norm. Den skal bidrage yderligere til reduktion af udslip fra lastbiler med fokus på partikler. Mange af de nye tiltag vil der både være væsentlige miljømæssige og økonomiske gevinster ved.

Ny lovgivning har givet en række byer mulighed for at etablere miljøzoner. Den første danske miljøzone trådte i kraft 1. september 2008 i København og på Frederiksberg. Herefter ventes flere af de største danske byer at følge efter. Når zonerne udlægges, er det vigtigt at sikre, at der stadig er ruter, der fører til og fra havnen, så gods kan komme frem.

Danske Havne støtter princippet om at søge at begrænse udledningen ved kilden. Det er rigtigt og vigtigt at fokusere på effekten frem for at stille krav til metoderne. Det sidste kan let blive konkurrenceforvridende og vanskeligt at gennemføre. ⚓







Havnen er forretning

Havneloven er meget klar. Havne skal drives forretningsmæssigt. Havne er i konkurrence. Havne har kunder, der virker på rent kommercielle vilkår. Den verden er vi en del af.

Det betyder også, at havne ikke skal pålægges restriktioner eller opgaver, som man ikke ville pålægge private virksomheder. Havne kan organiseres forskelligt, så deres pligter og opgaver passer sammen. Når havnen er organiseret som en selvstyrehavn eller et kommunalt ejet aktieselskab, kan og bør den ikke handle som myndigheder. Den skal heller ikke tillægges sådanne opgaver, blot fordi det er praktisk, og man altid ved, hvor havnen er. Det kan kræve forandringer i traditionel tænkning og organisation.

Men det betyder ikke, at havnene ikke er ansvarlige. De er ansvarlige i forhold til økonomi, miljø og samfund og anerkender den position og de muligheder, de har for at gøre en indsats, der rækker ud over egne snævre interesser.

Havnes organisering

Havneloven lægger en række begrænsninger på havnenes virkefelt og samarbejds muligheder. Noget binder i tradition og usikkerhed. Men havnene har bevist, at de virker på forretningsmæssige vilkår. Samarbejdet med private virksomheder og havne her og i udlandet er øget betragteligt siden begyndelsen af dette årtusinde. Grundmodellerne i havneloven er gode og rigtige. Meget fungerer godt, noget kan gøres bedre.

Transportministeriets Havnestrategi fra juni 2007 lægger op til diskussion af visse justeringer af ram-

Søfartens andel af det nationale godstransportarbejde, altså det antal ton som bliver transporteret en kilometer, er steget fra 13% af det samlede nationale godstransportarbejde i 2000 til 19% i 2007. Den indenlandske sejlads er altså ikke død. Der er stadig plads til mere transport ad søvejen.



merne for dansk havnedrift. Danske Havne ser frem til, at der bliver taget hul på diskussionen om havnens fremtid også i dette regi.

Havne er i forandring. Derfor er det nødvendigt, at man er åben for at se på de rammer, der lægges for havnedriften. Nogle nye initiativer vil bedst kunne nyde fremme, hvis havnen kan indgå tættere samarbejder med rederier, med virksomheder og/eller med andre havne. Havnen kan være dynamo i at få nye initiativer i gang. Det må stive regler og grænser ikke hindre.

Mulighederne for samdrift og øget samarbejde skal undersøges og udbygges. I samme kommune, på tværs af kommunegrænser, landegrænser og faggrænser. Kommunalreformen øgede mulighederne for effektiviseringer og udnyttelse af stordriftsfordele inden for kommunen. Det har nogle havnekommuner benyttet sig af.

Men nye og forandrede krav stiller yderligere krav og ønsker til forandringerne i organisationen. Danske Havnes bestyrelse har derfor taget hul på en diskussion af, hvordan fremtidens havnedrift kan være organiseret. Der søges inspiration og læring fra andres erfaringer. I havne og andre erhverv. I Danmark og i udlandet:

- Danske Havnes medlem Copenhagen Malmö Port er et eksempel på et offentligt ejet aktieselskab, der er etableret på fuldt forretningsmæssige vilkår med beliggenhed i to lande. Havnen er et driftsselskab, der har til formål at drive havneforretningen.



- Norske havne har etableret et øget samarbejde mellem havne med forskelligt ejerskab inden for samme kommune. Det er sket gennem en opdeling i drifts- og anlægsopgaver og en delvis omorganisering i ejerskabet.
- Den danske elsektor har gennemgået en grundlæggende organisatorisk forandring i forbindelse med privatisering. Der er også inspiration at hente i valg af form, indhold og bagvedliggende overvejelser.

Danske Havnes bestyrelse fortsætter diskussionen af muligheder og ønsker for at kunne leve op til de krav, der stilles til havne i forandring.

Sikker sejlads og dyre isbrydere

Af hensyn til mennesker og miljø er det vigtigt, at vi undgår uheld og forurening af de danske farvande. En række danske havne er derfor udpeget til nødhavne. Det er en direkte konsekvens af de tankskibsforlis, der har været ud for Bretagnes og Nordspaniens kyster.

Der er stor fornuft i, at et skib i nød kan komme ind og få beskyttelse for vejr og vind, som ellers kan blive katastrofal for skibet. Og beredskabet kan lettere komme dem til undsætning. Derfor har ti danske havne også indvilliget i at blive udpeget til nødhavne.

Når havnene stiller deres anlæg til rådighed for at afværge en forureningsulykke, som kan få store samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekven-

ser, skal de holdes skadefri. Det må være staten, der i første omfang afholder alle direkte og indirekte omkostninger. Så kan den bagefter søge dem dækket hos skib og forsikring.

Danske Havne lægger også vægt på, at der er let og uhindret adgang til at få lods om bord. Det skal sikres, at det altid er muligt at få lods under rimelige vilkår og til rimelig betaling. I 2006 blev lodsninger til danske havne konkurrenceudsat. Forandringerne i lodsservicen har været store og omkostningstunge. Ordningen bør derfor evalueres for at se, om der ikke er mulighed for effektivisering.

Af hensyn til skibenes sikkerhed og gode adgangsforhold til havnene kan det med års mellemrum være nødvendigt, at der brydes is. Moderne skibe er større og stærkere end tidligere. Derfor kan de i mange tilfælde selv bryde is. Og i mange tilfælde bedre end de noget bedagede isbrydere. De seneste 11 år har isbryderne pga. de milde vintre ikke brudt is. Men modsat forholdene på land, hvor det er en del af den offentlige infrastruktur at renholde vejene, er det på vandet havne og skibe, der anløber dansk havn, der betaler for driften.

Det prioriteres at holde gennemsejlingsfarvandede isfrie. Isbryderne kommer derfor kun sjældent i de havne, der betaler driften. Det er klart utilfredsstillende. Danske Havne ønsker en hurtig analyse af mulige alternativer til den nuværende ordning. Mindst et af alternativerne skal omfatte en løsning, hvor staten betaler for isbrydning, som det offentlige betaler for snerydning på vejene. ⚓

Havnene investerer over 10 mia. kroner i infrastrukturen frem til 2015



Åben havn?

Alle ved, hvor havnen er. Og hvor havnen er, dominerer den bybilledet. Der er vand, lys og luft. Der er store kraner. Masser af aktivitet. Derfor vil rigtig mange også gerne ned på havnen. Ja, nogle mener endda, at alle har ret til at færdes frit på havneområderne. Holdningen er, at det jo er alles havn.

Og havnene vil gerne åbne sig mod byen og befolkningen. Vi vil gerne have besøg og interesse for det, vi laver. Vi vil meget gerne fortælle om os selv. Vi vil gerne holde åbent hus og andre aktiviteter, hvor borgerne inviteres.

Men havne er først og fremmest arbejdspladser. Det er virksomheder, der skal løse en opgave effektivt og lønsomt. Der er mange regler, der skal overholdes. Det kan være en farlig arbejdsplads, hvor besøgende kan udgøre en fare for sig selv og give et urimeligt arbejdsmiljø for de medarbejdere, der kører kraner og store maskiner og løfter mange, mange ton.

82 danske havne og havneterminaler er terror sikret og dermed godkendt til at modtage international skibsfart.

Job i havnen, ja tak

Fordomme om at arbejde i en havn er der nok af. Det er gammeldags. Det støver og støjer. Man skal ikke være for klog. Eller for flittig.

Ja, nogle gange støver og støjer det. Men danske havne er moderne og effektive. Det er de naturligvis, fordi der er dygtige, flittige og kompetente medarbejdere. Og stor arbejdsglæde og stolthed over, at vi yder en havneservice, der placerer danske havne helt i verdenstoppen.

Modsat andre brancher har havnene ikke svært ved at tiltrække arbejdskraft. Måske går det fra



mund til mund, at det er et godt sted at arbejde. For mange unge tænker ikke på et job på havnen, når de skal planlægge deres fremtid. Det gør uddannelsesvejlederne og familien heller ikke. Medmindre de altså kender nogle eller selv har gode erfaringer.

Men vi skal også i fremtiden kunne tiltrække de rigtige unge. Havnesektoren fik i forsommeren 2008 en chance for at gøre sig mere synlig. I samarbejde med Danmarks Skibsmæglerforening og Danske Havnevirksoheder gennemførte Danske Havne en oplysningskampagne, der havde til formål at gøre opmærksom på de mange spændende og udfordrende jobmuligheder i havnesektoren. Kampagnen var støttet af Den Danske Maritime Fond, som et led i en overordnet rekrutteringskampagne for Det Blå Danmark, som havne også er en del af.

Terrorsikring

Danske havne er omfattet af de internationale regler om terrrorsikring. Formålet er at bekæmpe terrorhandlinger ved brug af gods og skibe. Det har betydet en lang række krav og regler om øget overvågning og indhegning af havnearealer.

Mange oplever det som en lukning af den frie adgang til havnen. Men har man ikke den tilstrækkelige sikring, kan havnen ikke modtage skibe og

håndtere gods fra udlandet. Det er i alle havnes interesse, at man på verdensmarkedet ved, at det er trygt og sikkert at anløbe en dansk havn, og at danske havne lever op til reglerne. Det er dyrt, men nødvendig hvis havnen skal være åben for trafik.

Reglerne er kommet i flere omgange. Og de danske havne har været klar og levet op til kravene, fra de trådte i kraft. Det gjaldt også ved de seneste ændringer i juni 2007. Igen toppede Danmark den europæiske liste over lande, der først og mest præcist har gennemført EU's regler for terrrorsikring.

Danske havne gør en stor indsats for, at terrrorsikring bliver på et passende niveau. Der skal tages forholdsregler tilpasset risikoen og de lovgivningsmæssige krav. Derfor gør mange havne også en stor indsats for at give befolkningen adgang til havnearealerne, når der ikke er skib eller opgaver, der stiller saglige krav til en lukning. [↕](#)

Der er ca. 140 erhvervshavne og færgeløjer i Danmark. Der kommer gods, fisk og passagerer igennem havnene, som er en afgørende forbindelse til omverdenen.

Havnen har stor betydning for byens miljø, fordi den giver liv





Fiskerihavne i forandring

De danske fiskerihavnes fælles vision er, at de vil fastholde og udvikle Danmark som et af Europas førende fiskeeksportlande og styrke fiskerihavnens rolle lokalt.

Fiskerihavnene er dynamoer for at sikre kvalitet i fiskerierhvervet og erhvervsudviklingen i det, der kan kaldes de maritime landdistrikter. Og de vedkender sig deres rolle, som en forudsætning for, at området kan få liv og være interessant for befolkning og turister.

De danske fiskerihavne forandrer sig, og de har gode forudsætninger for at stå godt i konkurrencen.

Fiskerihavnens strategi

Danske Havne gennemførte i 2007 og 2008 en dialogproces om de danske fiskerihavnes rolle og overordnede strategi. Afsættet er det stærke fællesskab, der er mellem de større danske fiskerihavne. Selvom havnene er i indbyrdes konkurrence, er der et udtaalt ønske om at bidrage yderligere til at styrke gruppen af fiskerihavne i tæt dialog med fiskere, producenter, lokalsamfund og myndigheder.

Fiskerne bestemmer deres landingshavn ud fra en vurdering af, hvem der kan tilbyde de bedste priser og de mest attraktive landingsvilkår. Og det er

ligegyldigt, om havnen ligger i Norge, England, Holland eller Danmark. Det ved vi også fra den konkurrentanalyse, som Danske Havne var initiativtager til at få gennemført for få år siden. Derfor er udfordringen at finde ud af, hvordan man fastholder og styrker sin konkurrenceevne. Og de danske fiskerihavne har fat i noget. De har vundet markedsandele de seneste år. Men det er ikke kommet af sig selv.

Fiskerihavne er dynamoer og fungerer som netværksorganisation, der arbejder tæt sammen med mange parter i og omkring havnen. Derfor er der også to hovedopgaver:

- en infrastruktur- og transportopgave og
- en erhvervsudviklingsopgave.

Fiskerihavnene ønsker at fastholde og styrke de aktiviteter, der har relationer til fiskeriet. Foruden selve forarbejdningen også handel med fisk og de relaterede serviceerhverv. For at nå det, må den effektive værdikæde sikres. Det skal ske gennem øget samarbejde og udviklingsaktiviteter, for havnen har kun direkte indflydelse på en begrænset del af vejen fra hav til spisebord. Den anden del af opgaven skal ske ved, at fiskerihavnen i videre udstrækning udnytter sin position for udviklingen af maritime erhvervsklynger.

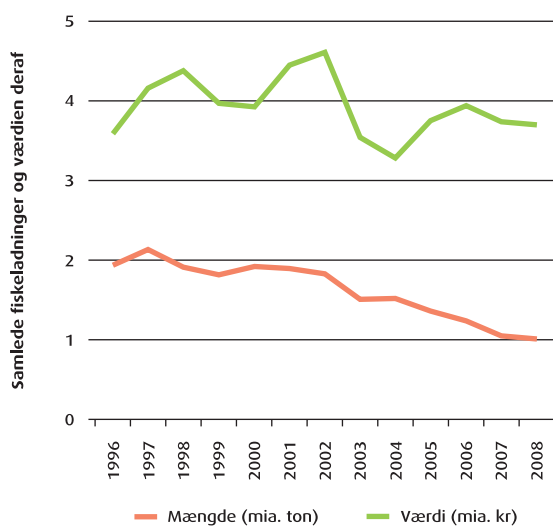
EU-støtte til fiskerihavne

Fødevarerministeriet administrerer EU's tilskud til udvikling af fiskerierhvervet. Danske fiskerihavne

Fiskerihavnene specialiserer sig indenfor de enkelte fiskearter



Fiskerihavnene er dynamoer i etableringen af den ubrudte kølekæde. Hurtig og sikker vej fra hav til bord sikrer en højere landingspris. Et af de seneste initiativer er muligheden for at deltage direkte i de europæiske internetauktioner hvor handlere overalt i Europa kan byde direkte på fersk fisk landet i Danmark. Det er en attraktiv mulighed og giver højere priser til fiskerne og havnene.



Kilde: FødevareErhverv / 2008 Danske Havne skøn

har nydt godt af midlerne. I perioden fra 2000 til 2007 er der udbetalt i alt 381 millioner kroner i tilskud til ca. 200 projekter i danske fiskerihavne under EU's fiskerihavnsordning. Havnene har yderligere investeret over 400 millioner kroner. I alt altså investeringer for mere end 800 millioner kroner i fiskerihavnene. Danske Havne forventer, at der i 2008 vil være 45-50 millioner kroner til rådighed for fiskerihavnene i støtteordningerne.

Tilskuddene er brugt til at sikre fiskens kvalitet. Dels ved at forbedre havnens anlæg, dels ved at øge kvaliteten i håndteringen. For landingsmængderne falder, mens specialiseringen stiger. Det

betyder, at havnene har investeret i bedre modtagefaciliteter, køle- og sorteringslæg mv. Alt for at øge fiskens kvalitet. Og målet er nået.

Danske Havne har fået udarbejdet en evaluering af investeringerne, som viser, at der sker en strukturforandring i fiskerihavnene, så havnene er mindre afhængige af volumen i fiskeriet ved at skabe en værditilvækst i fiskeriet. Selvom der er sket et fald i de landede mængder i perioden, kompenserer værdistigninger for faldet.

Og fiskerihavnsordningen har vist sig som et aktivt redskab til at styrke den regionale udvikling. Den har medvirket til at opretholde en dynamisk fiskerisektor. Det har stor betydning for beskæftigelsen. Der er nemlig ca. 11.000 direkte og indirekte arbejdspladser i erhvervsklyngerne omkring fiskerihavnene.

Også fremtidige støtteordninger for fiskerierhvervet har fokus på havnens centrale rolle for at sikre fiskens kvalitet og erhvervets konkurrenceevne.

Væk med spøgelsesskibene

Der er kamp om havets ressourcer. Derfor er fiskeriet et meget reguleret erhverv. Et af instrumenterne er komplicerede regler om havdage, hvor der tildeles rettigheder til fiskerbådene. Fangstmængderne står ikke mål med fartøjernes kapacitet.

Der hersker stor usikkerhed om disse regler. Og resultatet er, at der ligger ca. 150 fiskefartøjer sejlklare, men ubrugte, hen i de danske fiskerihavne. Af hensyn til havne og fiskere må der findes en løsning. Før forsvinder spøgelsesskibene nok ikke helt. ⚓



EU

I EU ligger mange store opgaver på spring. Den globale kamp for klimaforbedringer, meget store investeringer i den europæiske infrastruktur og miljøkrav om forbedring af vand- og luftkvalitet.

Havnene skal naturligvis følge EU's spilleregler. Derfor er det vigtigt, at EU har en veldefineret og fornuftig havne- og transportpolitik. Og vi er på vej.

Ny europæisk havnepolitik

EU lancerede i oktober 2007 et oplæg til formulering af en samlet politik for brug af havområderne. Det er et godt og ambitiøst skridt i retning af helhedstænkning.

Politikken er ikke udmøntet, men der er gode tanker. Danske Havne er blandt andet enige i behovet for

- at tage initiativer til at forbedre integrationen mellem havn og by
- at lave nogle retningslinjer for, hvordan EU's miljølovgivning skal fortolkes i forhold til havne
- at udarbejde regler for statsstøtte til havne
- at undersøge, hvordan skibes emissioner i havne kan nedbringes

- at skabe et fælles europæisk farvand med ens regler for lodsning, told, veterinærkontrol og især forenklet dokumenthåndtering.

Danske Havne har gennem vores europæiske havneorganisation ESPO i løbet af 2008 deltaget i flere høringer, hvor havnene har haft mulighed for at komme med deres forslag og ønsker til, hvordan en fremtidig havnepolitik skal udformes.

I europæisk sammenhæng er danske havne ganske små. Men de danske havne er effektive og bygger f.eks. ikke på offentlige investeringer og støtte.

Danske Havne er medlem af den europæiske havneorganisation, ESPO, European Sea Ports Organisation. ESPO har eksisteret i 15 år i november 2008. Danske Havne har været medlem i alle år og deltager aktivt i bestyrelse, eksekutiv komite og udvalg. Se mere på www.espo.be



Og ikke mindst er danske havne forandringsevillige. De danske havne er i opbygning og organisering mere moderne end de fleste af konkurrenterne. Havnene er selvstændige virksomheder, der skal klare sig inden for deres egne økonomiske rammer. Offentlig støtte må alene anvendes til baglandsinfrastrukturen.

Det princip har EU også lagt op til. Og de går videre i deres oplæg og vil tillade offentlig støtte til anlæg og drift af den del af infrastrukturen, som flere rederier og transportører kan benytte. Det kan f.eks. være kaj anlæg, tilkørselsveje, oprensning af sediment i bassiner og sejlrender, isbrydning, farvandsafmærkning etc.

Derfor er det så vigtigt, at vi får nogle fælles spilleregler. F.eks. at havnesektoren skal kunne klare sig uden direkte statstilskud. Konkurrencen skal naturligvis være gennemskuelig og fair. Det ligger der fortsat en stor opgave i at sikre.

EU's støtteprogrammer

EU har en række støtteprogrammer, som skal komme den europæiske infrastruktur til gode. Det gælder ruterne for de store transportstrømme både til vands og til lands. Det gælder f.eks. støtte til modernisering af fiskerihavne.

Det er Danske Havnes ønske, at EU's forskellige støtteprogrammer så vidt muligt anvendes i forbindelse med etablering af infrastruktur til havnenes bagland og til at udvikle og styrke samspillet mellem de forskellige transportformer samt modernisering af fiskens vej fra hav til bord.

Der er siden 2003 givet 381 millioner kr. i støtte til de danske fiskerihavne under EU's støtteprogrammer. Der er givet støtte til baglandsinfrastruktur i Århus og til udvikling af intermodale faciliteter i København. Alt sammen projekter, der styrker effektiviteten og samspillet mellem aktørerne i de danske havne.

Sedimenthåndtering

Alt, hvad man vil skille sig af med, er i EU-terminologien affald. Det har fået som konsekvens, at sediment, som danske havne renses op fra bassiner og sejlløb, definatorisk er blevet til affald. Og det har



vidtrækkende konsekvenser, fordi det betyder, at sediment skal behandles efter særlige danske regler, der tager udgangspunkt i deponering af blandet affald fra erhverv og husholdninger.

Det stiller så igen en lang række krav til anlæggelsen og driften, som er beregnet på en helt anden opgave end at placere havbundssediment på kystnære depoter. Omkostningerne vil langt overstige havnenes økonomiske formåen. Den miljømæssige gevinst er ikke til at få øje på. Det er nemlig regler, der er lavet for at løse en helt anden opgave, hvor der tænkes i traditionelle affaldsbaner.

De danske EU parlamentarikere har kæmpet en brav kamp for at overbevise deres kolleger i parlamentet og de danske politikere og miljøministre om, at ikke-farligt sediment ikke er affald. Det lykkedes at overbevise EU, men ministeren stemte imod.

Enden på det er blevet, at noget sediment er affald, mens andet ikke er. Det skal vi nu i fællesskab finde ud af, hvordan man administrerer i Danmark, så danske havne ikke får meget strengere krav end deres europæiske kolleger ene og alene på grund af den danske administration af affaldsordninger.

Uden de danske parlamentarikers store indsats var det aldrig lykkedes at nå så langt for at finde et bæredygtigt kompromis. ⚓

"Ports are the crown jewels of our European transport system" Jacques Barrot, EU's transportkommissær



Siden sidst

Februar 2007

- Danske Havne holder generalforsamling i Frederikshavn. Der vælges ny bestyrelse. Borgmester Uffe Steiner Jensen, Fredericia, genvælges som formand. Havnekonferencen "Havnen – forretning, liv og bæredygtighed" fokuserer på havnes betydning for det regionale erhvervsliv. Det bliver slået fast, at havne er transportcentre.
- Lov om forsøg med modulvogntog vedtages.
- Europa-Parlamentet vedtager efter oplæg fra Danske Havne at undtage ikke-farligt sediment fra affaldsrammedirektivet. Vejen kan banes for en fornuftig håndtering.
- Danske Havne holder oplæg for Godstænketanken om fastholdelse, udvikling og rekruttering af medarbejdere.

Marts 2007

- Danske Havnes bestyrelse nedsætter udvalg og arbejdsgrupper for de næste tre år.
- Danske Havnes projekt med at belyse havnes betydning for oplandets erhvervsudvikling kommer godt fra start. Pilothavnene får bred presse-dækning. 14 havne melder deres interesse i at få foretaget samme analyse.
- DHI udarbejder en analyse for Miljøstyrelsen, der viser, at der ikke er udsivning fra de eksisterende spulefelter. Den danske regering går imod Europa-Parlamentets forslag om, at ikke-farligt sediment ikke er affald. Det er uforståeligt for Danske Havne.

April 2007

- Danske Havne opgør til brug for Infrastrukturkommissionen havnenes investeringer. Siden 2001 er der investeret 5,4 milliarder kroner. Der er allerede nu planlagt yderligere investeringer på over 8 milliarder kroner i den nærmeste fremtid.
- Miljøstyrelsen udsender et udkast til regler for havnenes brug af spulefelter. Vejledningen træder aldrig i kraft, selvom den er et skridt i den rigtige retning.
- International Association of Ports and Harbors afholder sin biannuelle konference. Særlig tanker om den globale økonomiske udvikling og betydningen for havne påkalder sig interesse.

Maj 2007

- Hans Berthelsen fremlægger Danske Havnes rapport "Havnes mulighed for at aflaste veje ved investeringer til og fra havne" på Infrastrukturkommissionens møde.

Juni 2007

- Danske Havne leverer endnu en analyse til Infrastrukturkommissionen. Denne gang rapporten, der belyser havnenes rolle som transportcentre. Havne er et netværk af transportcentre, hvor de mindre havne understøtter de større havne, der har internationale godsruiter.



Juli 2007

- Igen topper Danmark den europæiske liste over lande, der først og mest omfattende har gennemført EU-reglerne for terrrorsikring. De danske havne er på plads og godkendt den 1. juli.
- Transport- og Energiministeriet udsender en "Dansk havnestrategi 2025". Den lægger blandt andet op til en undersøgelse af, om havneloven giver tilstrækkelig gode betingelser for fremtidens havnedrift. Danske Havne holder pressemøde med deltagelse af flere fremtrædende trafikpolitikere.

August 2007

- Finanslovsforslaget afsætter 85 millioner kroner til at tilrette tilkørselsveje til forsøget med modulvogn tog. Ti havne omfattes af forsøget.
- Danske Havne starter et udviklings- og læringsprojekt for fiskerihavnschefer. Projektet løber over ni måneder.

September 2007

- Jakob Axel Nielsen afløser Flemming Hansen som transport- og energiminister.
- Landskatterettens afgørelse i en sag om havneskattepligt skaber usikkerhed om skatteforholdene for aktieselskabshavne. Hermed sættes alle tanker om omdannelse til A/S på standby i havnene. Sagen er anket.

Oktober 2007

- Europa-Kommissionen lancerer en ny, samlet godsstrategi, der blandt andet indeholder en havnepolitik. Danske Havne støtter strategien og ser frem til, at den udmøntes i praksis.

November 2007

- Danske Havne og TØF holder konference om "Havne i den danske infrastruktur". Betydningen af samarbejde inden for transportsektoren bliver understreget. Konferencen har et særligt transportpolitisk valgmøde som optakt til folketingsvalget få dage senere.
- Carina Christensen tiltræder som ny transportminister.

December 2007

- Danske Havne markerer sine første 90 år ved et pressemøde i Fredericia.
- Danske Havnes Initiativpris uddeles for første gang. Den går til Kalundborg Havn.
- Der er gennemført analyser om havnens betydning for regionen for 25 havne.

Der findes mere end 30 forskellige, spændende jobtyper i havnen





Maritime hjælpe-tjenester fordyrer søtransport. Derfor skal de optimeres

Januar 2008

- Infrastrukturkommissionen kommer med sin betænkning. Blandt de seks indsatsområder er bedre adgang til Danmarks porte, dvs. havne og lufthavne. Danske Havne glæder sig over, at det er lykkedes at få havnene centralt placeret i anbefalingerne.
- Havnene lever og har det godt. Danmarks Statistik bidrager til at aflive myten om havnenes død. Havnene har stor godsfremgang, og kun et lille antal af Danmarks 140 havne er overgået til anden aktivitet i perioden 1990-2007. Senere viste det sig også, at havnene samlet set omsatte over 110 millioner ton gods i 2007.

Februar 2008

- Der bliver indgået ny trafikaftale. Danske Havne er meget tilfredse med, at der afsættes midler til samspillet mellem transportformerne, først og fremmest mellem havn og bane.
- Havnene får stor bevågenhed, da Folketingets Trafikudvalg afholder høring om Infrastrukturkommissionens betænkning.

Marts 2008

- Der afsættes yderligere 60 millioner kroner i Finansloven for 2008 til modulvognforsøget. Ni havne mere foreslås omfattet af forsøget.
- Reglerne om tilskud til investeringer i fiskerihavne træder i kraft. Danske Havne forventer ca. 50 millioner kroner i tilskud i 2008.
- Transportministeren udsender en vejgodsstrategi. Danske Havne er tilfredse. En effektiv vejgodstransport er vital for transportkæden.

April 2008

- Det lykkes at få 19 havne med i forsøg med modulvogn.

Maj 2008

- Danske Havne og TØF afholder konferencen "Godsstrømme i Europa". Konferencen understøtter Danske Havnes vision om at udnytte, at havne er et netværk af transportcentre.
- Transportministeren nedsætter tre arbejdsgrupper under Godstænkentanken. Danske Havne er repræsenteret i dem alle.
- Europa-Parlamentet vedtager også ved anden behandlingen af affaldsrammedirektivet at undtage ikke-farligt sediment fra affaldsdefinitionen.
- Danske Havne søsætter sammen med Danmarks Skibsmæglerforening og Danske Havnevirksomheder en oplysnings- og rekrutteringskampagne. Kampagnen er støttet af Den Danske Maritime Fond.
- Den europæiske havneorganisation ESPO får på generalforsamlingen stor opbakning til det europæiske havnesamarbejde.

Juni 2008

- Transportministeriet arbejder på højtryk for at komme med en investeringsplan for infrastruktur. Danske Havne giver input til planen med havnenes ønsker til investeringer i tilkørselsveje.
- Europa-Parlamentet og Ministerrådet indgår kompromis om sediment og affald. Noget sediment bliver defineret som affald og andet ikke. De danske europaparlamentarikere kæmpede havnenes sag bravt.

**Juli 2008**

- Sommerens store diskussionsemne bliver om samspillet mellem erhvervsaktiviteter og boliger på havnearealerne. Havnene er fulde af liv og aktivitet, og interessen for at være på havneområderne er enorm.

August 2008

- Danske Havne offentliggør sit bud på investeringsbehov i 16 større havnes bagland. Der er behov for statslige investeringer på 2,7 milliarder kroner. Transportminister og Trafikudvalg præsenteres for havnelisten og viser stor interesse og velvilje.
- Stigninger på 60 millioner ton, 7 millioner passagerer og 2 millioner containere. Prognoser udarbejdet af Danske Havne viser store stigninger frem til 2025. De danske havne investerer som aldrig før. 10 milliarder kroner er forventningerne frem til 2015. Det betyder også planlagte arealudvidelser på 5 millioner kvadratmeter.

September 2008

- Danske Havne afholder fire regionale topmøder og indleder dermed dialogen om havnenes tilbud og behov. Der er bred deltagelse af folketingspolitikere, havne, eksperter, shippingfolk, pressen etc. Der er stor interesse for havnenes budskaber.
- Lars Barfoed tiltræder som ny transportminister.
- Transportministerens Godstænk tank er i arbejdstøjet. Der fremlægges resultater fra nedsatte arbejdsgrupper om effektive godstransportsystemer, om regelforenkling og om samspillet mellem miljø og godstransport. Tænk tanken skal udarbejde en række anbefalinger til Folketingets videre overvejelse. Danske Havne er med i alle arbejdsgrupper.

Oktober 2008

- Danske Havne offentliggør to klimaoplæg, der skal bidrage til at synliggøre og inspirere havnenes arbejde med at mindske energiforbrug og CO₂-udslip
- Et regeringsudvalg med finansministeren i spidsen ventes at præsentere forslag til Investeringsplan for de statslige infrastrukturinvesteringer. [↕](#)

Vi har et idekatalog for at begrænse CO₂ fra havnenes egne aktiviteter





Om Danske Havne

Udvalg, temadage og konferencer danner netværk mellem havnenes medarbejdere

Danske Havne repræsenterer 98% af den totale godsomsætning gennem danske havne. Vi repræsenterer 95% af den fisk, der landes i danske havne. Ud over de danske offentligt ejede havne er havne organiseret i Foreningen af Danske Privathavne associerede medlemmer. Havne på Grønland og Færøerne er også organiseret gennem Danske Havne.

Der er størrelsesmæssige, beskæftigelsesmæssige og organisatoriske forskelle. Men fælles for alle er, at det er erhvervshavne. Bestyrelsen fremlægger derfor et idegrundlag for Danske Havnes generalforsamling baseret på, at Danske Havne skal samle, inspirere og tale for alle erhvervshavne.

Idegrundlag for Danske Havne:

Danske Havne skal samle, inspirere og tale for alle erhvervshavne.

De tre nøgleord – *samle*, *inspirere* og *tale for* – målsættes i Danske Havnes Vision for perioden frem til 2015.

Danske Havnes Vision 2015

Danske Havne skal *samle* alle havne:

- skabe rammer for vidensdeling og netværk
- opbygge og vedligeholde et dansk og internationalt netværk, som sikrer medlemmerne tidligt kendskab til alle væsentlige muligheder, forretningsmæssigt og politisk.

Danske Havne skal *inspirere* alle havne

- sikre havnenes muligheder og aktiviteter grundigt analyseret
- formidle viden og dokumentation, der kan styrke havnene forretningsmæssigt og politisk
- styrke udvikling i havne og havneklynger gennem egne projekter og formidling af ny international viden
- formidle viden om bæredygtige løsninger.

Danske Havne skal *tale for* alle havne

- være en fornyende og vedholdende kraft i transportpolitikken
- opnå afgørende politisk indflydelse nationalt og i EU
- brande havne som bæredygtige transportcentre hos transportkøbere og myndigheder
- arbejde strategisk med information og kommunikation. [↕](#)





Danske Havne har 79 medlemmer.
 Medlemshavnene er organiseret som:

- kommunale havne (26)
- kommunale selvstyrehavne (22)
- aktieselskaber (8)
- anden organisationform (23)





Danske Havnes bestyrelse 2007-2010 og sekretariat

Formandskab



Formand
Borgmester
Uffe Steiner Jensen
Fredericia
(Valgt af gruppe C-havnene)



Næstformand
Havnebestyrelsesformand
Iver Enevoldsen
Hvide Sande
(Valgt af gruppe B-havnene)



2. næstformand
Havneudvalgsmedlem
Jens Peder Hedevang
Skive
(Valgt af gruppe A-havnene)

Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe B-havnene



Havnebestyrelsesmedlem
Michael Rex
Næstved



Havnebestyrelsesmedlem
Ole Drost
Korsør

Bestyrelsesmedlemmer valgt af gruppe C-havnene



Borgmester
Henning G. Jensen
Aalborg



Havnebestyrelsesmedlem
Dan Madsen
Esbjerg



Havnebestyrelsesformand
Knud Størup
Hirtshals



Borgmester
Nicolai Wammen
Århus



Havnebestyrelsesformand
Peter Maskell
CMP AB



Havnebestyrelsesformand
Carl Ilsøe
Rønne

Bestyrelsesmedlemmer udpeget af KL



Havnebestyrelsesformand
Sten Drejø
Kalundborg



Borgmester
Erik Flyvholm
Thyborøn

Observatører i bestyrelsen



Udpeget af Foreningen af
danske Privathavne

Koncerndirektør
Niels Bergh-Hansen
DONG Energy

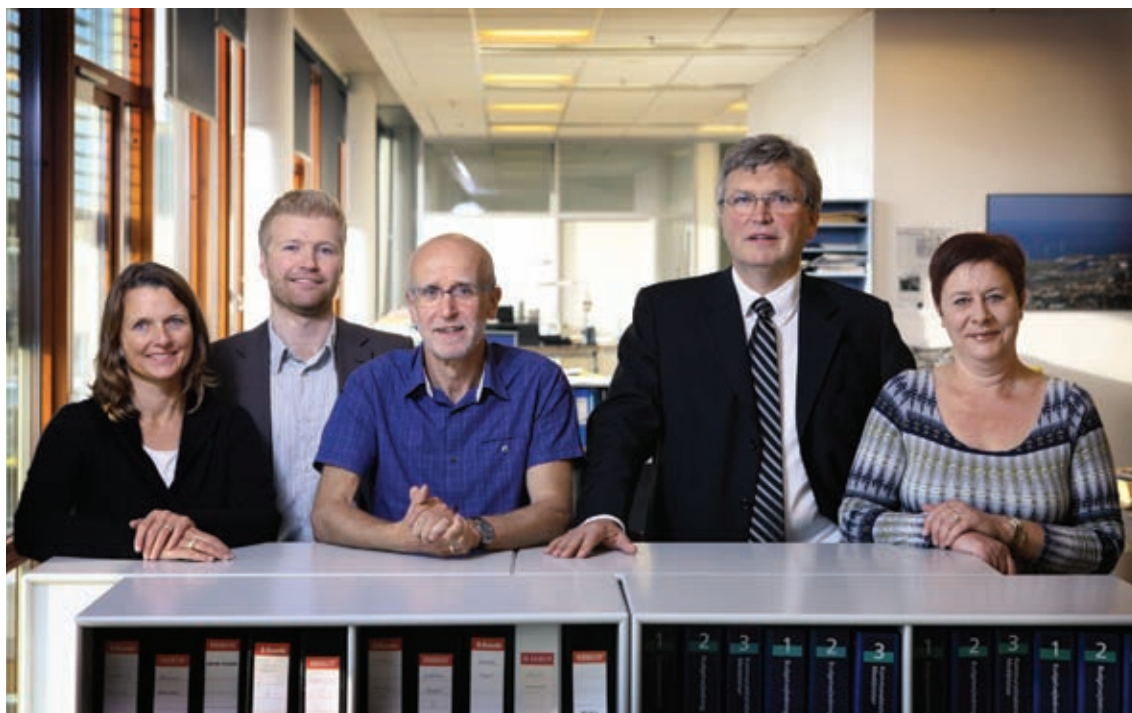


Udpeget af Danske
Havnens bestyrelse:

Direktør
Thomas Kampmann
Køge (Sekretariatsudvalget)



Sekretariat



Vicekontorchef
Nete Herskind

Konsulent
Jakob Svane

Sekretariatschef
Tom Elmer Christensen

Direktør
Hans Berthelsen

Overassistent
Birthe Iwasiow

Kontakt

Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S
danskehavne@danskehavne.dk

Direktør Hans Berthelsen, e-mail: hab@kl.dk, telefon: 3370 3196
Sekretariatschef Tom Elmer Christensen, e-mail: tec@danskehavne.dk, telefon: 3370 3256
Vicekontorchef Nete Herskind, e-mail: neh@danskehavne.dk, telefon: 3370 3369
Konsulent Jakob Svane, e-mail: jks@danskehavne.dk, telefon: 3370 3530
Overassistent Birthe Iwasiow, e-mail: bgi@danskehavne.dk, telefon 3370 3137



Danske Havne
Weidekampsgade 10
2300 København S

Tlf: 33 70 31 37
E-mail: danskehavne@danskehavne.dk
www.danskehavne.dk

Besøg www.danskehavne.dk

ISBN 978-87-7848-946-3