

Danske Havnes hørings svar vedr. 1. udkast til 1. afsnit af Havneatlas

August 31, 2023

Subject:
EAN-2020-0123456

Danske Havne takker for muligheden for at afgive hørings svar på udkast til Havneatlas, jf. høringsbrev af 4. juli 2023. Vi anerkender arbejdets vigtighed, og er glade for at være blevet taget med på råd flere gange i forløbet. Vi ser meget positivt på havneatlassets formål om at kortlægge de danske erhvervshavne, herunder også tilgængeligheden af elektricitet og grønne brændstoffer, som ikke indgår i dette høringsmateriale.

Generelle bemærkninger

Danske Havne finder det positivt at samle data til at skabe overblik. Overordnet set er det udarbejdede materiale rigtig godt, og vi synes det er en god tilgang, at fokusere på de 90 pct. af den samlede godsmængde indenfor hvert forretningsområde. Når vi som repræsentanter for erhvervshavnene læser materialet, kan vi genkende havnene i det. Vi er også glade for, at bl.a. Danske Havnes grønne vision er omtalt i Havneatlas.

Øvrige bemærkninger

- **Side 5:** Er det muligt at dele kortet i to; et over erhvervshavne og et over færgelejer, så det giver et mere retvisende billede af fordelingen? Alternativt kan færgelejer markeres særskilt med egen farve. Dermed kunne der også være plads til at skrive flere navne på kortet, hvilket ville gøre kortet mindre anonymt, og mere interessant.
- **Side 7:** Forsyningsikkerhed lyder lidt af krise, men det vigtigste er jo at fremhæve havnens betydning for erhvervslivet til alle tider. Landbruget i hele landet er til eksempel afhængig af, at der er havne tæt på, hvor der kan importeres soya, kalk, gødning m.v. og eksporteres korn m.v.
- **Side 10:** Under *Rammer for havnene* afsnit 2, der starter med ”for de offentligt ejede havne ” kan følgende tilføjes:

- Kommunale selvstyrehavne må efter §9, stk. 4 tillige stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed.
 - Kommunale aktieselskabshavne må, foruden kraner, pakhuse og lignende, udføre havnerelateret operatorvirksomhed (stevedorevirksomhed og transportcenteraktiviteter).
 - Alle havne må efter §6a, stk. 1. nr. 3 indgå i samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter om indkøb af varer og tjenesteydelser.
 - Det i afsnittet omtalte kan også udøves fra en tørhavn.
-
- Til afsnit 4 bemærker Danske Havne desuden, at det ikke er en betingelse i havneloven, at havnen må udføre supplerende aktiviteter, der er "nødvendig" for havnens drift, jf. § 9, stk. 7.
 - De foreslåede ændringer giver et mere tydeligt indblik i lovgrundlaget.
 - **Side 12:** Det bør fremgå af kortet over TEN-T Havne, at Aarhus Havn og Copenhagen Malmö Port er core ports.
 - **Side 14:** Det bør påpeges, at tons ikke blot er tons, men at det skal ses i sammenhæng med godsets arealkrav. Vindmøllevinger vejer ikke meget, men fylder derimod meget set ift. andre godstyper. Specialelementer som f.eks. fundamenter og monopiles kræver ekstra stærke kajer og baglandsarealer. Bulk kan veje meget eller lidt, men kræver meget areal osv. De forskellige godstyper stiller således krav om forskellige arealer; "M2 pr. tons". Dette er vigtigt både ift. havneudvidelser og lukning af havne, da det ikke er hensigtsmæssigt at gøre alt op i tons eller værdi. Arealer/arealers bæreevne er således også en vigtig faktor, hvilket bør fremgå af afsnittet.
 - **Side 20:** Til sidste afsnit bør det nævnes, at fast bulk sejles til "nærmeste havn", da det er relativt dyrt at transportere på landvejen ift. varens værdi. Det kan bl.a. forklare, hvorfor vi i Danmark har mange bulkhavne, og hvorfor det er vigtigt at bevare disse. At en bulkhavn er relativ lille på landsplan betyder ikke, at den ikke har stor regional betydning.
 - **Side 21:** Til første afsnit, der vedrører fast bulk, påpeges det, at arbejdet med fast bulk kræver en hel del håndteringsudstyr - kraner, sorteringsanlæg, vægte m.v. Herudover kræver fast bulk store arealer, idet fast bulk er en volumenvare, hvor der er en lille indtjening for havne pr. tons. Derfor kræver det mange tons og meget plads. I modsætning til flydende bulk, så støjer og støver håndteringen af fast bulk ofte, så det kræver en "beskyttelseszone".

- **Side 26:** Det foreslås at første sætning i 4. afsnit lyder som følger: *De øvrige havne på listen repræsenterer et bredt spektrum af importvarer, og flere af de lidt mindre regionale havne har sten, sand og grus som den primære importvare, og bidrager dermed til at muliggøre større og mindre byggeprojekter i Danmark.*
- **Side 30:** Under passagertransport kan det ligeledes tilføjes, at vandflyveren mellem København og Aarhus ligeledes fragter passagerer på tværs af landet, da disse passagerer fragtes fra en havn til en anden.
- Det foreslås at tilføje til 1. afsnit, at færger spiller en central rolle, idet de binder danskerne sammen med både andre lande, men også med hinanden på kryds og tværs af landets 72 beboede øer. Færgehavne bidrager dermed til sammenhængskraften i landet.
- **Side 32:** Listen over internationale færgeruter bør opdateres med færgeruter til Seydisfjordur og godsroute til Thorlakshafn
- **Side 37 og 38:** På side 37 er den samlede værdi af den landede fangst angivet til at være 3,8 mia., mens det på side 38 er angivet til at være 3,7 mia. Dette bør rettes, så tallet er det samme.
- **Side 40:** Afsnittet om krydstogt bygger særligt på tiden før Corona, da det naturligt er herfra, de mest valide data findes. Trafikstyrelsen kan imidlertid også godt tilføje tal fra 2022, hvis disse er tilgængelige. Krydstogt svinger med konjunkturer og geopolitik, herunder er der sket en udvikling i forlængelse af krigen i Ukraine, hvilket bør fremgå. Ydermere kan der med fordel indgå et afsnit om landstrøm, om end det formentligt foldes meget mere ud i anden del af Havneatlas.
- **Side 54 indledning:** Det er uklart, hvad der menes med ”og havnene udlejer også arealer til øvrige virksomheder”. Såfremt det er en hentydning til, at styrelsen mener, der findes lejeaftaler, som ikke er havnerelaterede, bør det fremgå i teksten. Alternativt bør sætningen udgå. Umiddelbart fremgår det nærmere på side 57, men det bør overvejes at tydeliggøre på side 54.
- **Side 54/55 afsnittet om klynger/symbioser:** Danske Havne bemærker, at vindklynger ikke er nævnt i afsnittet. Det er vores opfattelse, at vindklynger også bør nævnes, da der ses en koncentration af denne type aktivitet i nogle af de større havne.
- Det kan ydermere overvejes, om der med fordel kan indgå et kort over risikovirksomheder på havnene.

- **Side 54:** Dertil bemærkes det på side 54 afsnit 3, at det her særligt er støj, der er den store joker (men også lugt og støv), da en begrænsning af støj kan medføre en betydeligt eller fuldstændig stop for havneaktiviteter, navnlig håndtering af fast bulk- og containere samt procesanlæg på havnen
- **Side 55:** Til afsnit 4 bemærkes det, at mange kraftværker m.v. ligger på havnen fordi der er langt til alting, men adgang til vandet. Derfor er mange havne som noget unikt udlagt til højrisikovirksomheder, hvilket gør dem oplagte til energiproduktion.
- Til afsnit 6 bemærkes, at det ifølge havneloven ikke er et krav at havnen er "omsluttet" af byen, men at "havnens eksisterende arealer ikke er tilstrækkelige til at yde service til havnens brugere eller til at sikre havnens fortsatte drift". En tørhavn kan altså også være et billigt alternativ til en dyr havneudvidelse ud i vandet, en logistisk løsning for at opsamle godset ved bane eller motorvej eller nødvendig fordi havnen er omsluttet af naturområder m.v. Der er således flere grunde til at etablere en tørhavn, end at byen har omsluttet havnen.
- Til sidste afsnit bemærkes det, at det i Havneloven fremgår af §6a, stk. 2, at havnen i tørhavne kan "*udøve aktiviteter inden for rammerne af den valgte organisationsform*".

Hvis en kommunal A/S-havn etablerer en tørhavn, har den altså ret til efter § 10, stk. 3 at udføre havnerelateret operatørvirksomhed i tørhavnen, hvilket ifølge lovens forarbejder dækker stevedoring og transportcenteraktiviteter.

Tilsvarende gælder kommunale selvstyrehavne efter forudgående annoncering, jf. § 9, stk. 6, nr. 1

Side 56 faktaboks: At der netop er udlagt sådanne arealer i mange havne og det derfor er oplagt til PtX, fordi der også er strøm fra de gamle kraftværker. Se casen fra Aabenraa, hvor styrelsen selv beskriver, hvor der skal produceres PtX på den gl. kraftværkshavn.

- **Side 57 andet afsnit:** Det konkluderes, at produktionsvirksomhed i udgangspunktet ikke understøtter søtransport. Dette kan imidlertid være tilfældet, hvis en produktion får store mængder råvarer/gods ind over kaj. Derfor mener Danske Havne, at sætningen bør slettes. Hvis sætningen ikke slettes, bør der som minimum henvises til lovhjemmel.
- I afsnit 5 vedr. Raffinaderiprodukter gøres der opmærksom på, at det er svært at få udlagt nye risikoområder, hvorfor det gælder om at "genbruge" de eksisterende.

- **Side 57 afsnit 6:** Det forekommer at være et værdiladet synspunkt. Desuden er det svært at spå om fremtiden – som eksempler kan nævnes Klintholm og Thorsminde, som de færreste nok havde forventet skulle blive servicehavne for havvindmølleparker. Vi opfordrer til, at det kommer til at fremgå af afsnittet, eller at teksten udgår.
- **Side 62:** Her står ”*Fayard i Odense (Lindø Port)*” – Vi gør opmærksom på, at havnen i Odense har skiftet navn og hedder i dag Odense Havn. Havnen benytter således ikke længere ”Lindø” i sit navn, hvorfor det bør ændres til Odense Havn på side 62 og et par andre steder i Havneatlas.
- **Afsnit om jernbanegods (fra side 66):** Det er vores oplevelse, at afsnittet er stærkt værdiladet og negativt overfor jernbanegods. Det anser vi ikke for at være i balance med den øvrige rapportes objektivitet og faktabaserede tilgang til havnesektoren. Danske Havne anerkender, at jernbanegods ikke er en stor transportform internt i Danmark, men det forekommer ikke hensigtsmæssigt helt at afskrive transportformen, ligesom der bør nævnes en række af de fordele, der eksisterer ved at gøre brug af multimodal godstransport. I den forbindelse er det vores overbevisning, at der kan være potentiale for vækst i banegodstrafik henset til både den grønne omstilling og afslutningen af renoveringen af jernbanenettet i Danmark, som kan give nye perspektiver for banegodset. De aktuelle renoveringsarbejder, og de heraf følgende sporspærringer, samt digitaliseringen af banenettet betyder, at det reelt ikke har været muligt at åbne for kommerciel banegodstrafik i Jylland siden etableringen af kombiterminalen i Hirtshals i 2015, og det mener vi, bør fremgå af Havneatlas.

Det bør desuden fremgå, at sporarbejder medfører mange lukninger af strækninger i flere hundrede dage om året, hvilket gør det svært at drive en forretning baseret på transport på jernbanen. Det kan i øvrigt nævnes, at der kan være udfordringer forbundet med statens ejerskab af kombiterminaler. Vi ser f.eks. Fredericia Shippings succes med egen terminal som et eksempel på, at det kan fungere på markedsniveau.

- **Side 67:** Bør kombiterminalen ved Fredericia ikke fremgå af kortet?
- Danske Havne mener desuden, at der med fordel kan indgå et kort afsnit om, hvem havnene servicere – evt. i forlængelse af afsnittet ”*Erhvervs i havne*” (forbrugere/borgere, landbrug, virksomheder, eksporten mm).
- **Side 70:** For læservenlighedens skyld, kan det overvejes at indsætte en indledning til afsnittet om cases.

- **Side 116:** Den indledende sætning om Kolding Havn i bilaget rettes fra:
”Kolding Havn er en mellemstor erhvervshavn i top-15 på godsvolumen i DK.” til:
”Kolding Havn er en mellemstor erhvervshavn i DK, målt på såvel godsvolumen som økonomi.”

Forslag til tilføjelser

- Da der er tale om nationale interesser, kan der med fordel indgå et afsnit om godstransporten til Færøerne, Island og Grønland, som de to lande naturligt er dybt afhængig af.
- Ligeledes, og i forlængelse af ovenstående, kan der tilføjes et afsnit om containerhavne og de faste forbindelser til øvrige havne. Modsat andre godstyper, fyldes containerskibe fra flere havne, og derfor er faste ruter af stor betydning. Det er naturligvis fordelagtigt for Danmark, at der er danske havne på disse faste ruter – både når det kommer til short sea shipping og oversøisk godstransport.
- Kan der tilføjes et afsnit om vigtigheden af at skibstransporten er opkoblet på relevant og tidssvarende infrastruktur på land, herudover f.eks. broforbindelser som Femern og en eventuel Kattegatforbindelse? Godstransport til vands er dybt afhængigt af nemt at kunne komme videre i landet via bl.a. vejnettet, og det er centralt, at påvise koblingen af sø og vej.
- En række erhvervshavne er pålagt nationale og globale forpligtelser med henblik på at opfylde krav af sikkerhedsmæssig karakter. Det foreslås derfor, at der indføres et afsnit om de forpligtelser erhvervshavnene er pålagt i relation til sikring og myndighedsforhold, f.eks. hvad angår havnesikring/ISPS, veterinærkontrol, toldfaciliteter og NATO-anløb.

Med venlig hilsen

Karina Lyngbak Sørensen,
Erhvervspolitisk konsulent