

Danske Havne

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Telefon 3370 3137
Telefax 3370 3060
Giro nr. 200 30 31

Ref TEC NEH
tec@kl.dk
Dir 3370 3256

www.danske-havne.dk

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Danske Havnes svar på spørgsmål stillet af Trafikudvalget ved møde den 8. september 2004

2. november 2004

Danske Havnes bestyrelse takker medlemmerne af Trafikudvalget for en god og livlig meningsudveksling om aktuelle politiske emner, der berører havne.

Vi finder dialogen meget nyttig, og vil gerne fortsætte den med at uddybe vores argumentation på nogle af de berørte emner, og samtidig foreslå hvordan arbejdet med disse emner kan fortsættes.

Revision af havneloven

Revision af havneloven er ikke sat på regeringens lovprogram for Folketingssamlingen 2004-5, som det ellers var meddelt af Trafikminister Flemming Hansen. Begrundelsen er ønsket om at afvente Kommunalreformen.

Danske Havne skal beklage at revisionen udsættes. Som det også blev nævnt fra flere af Trafikudvalgets medlemmer er det ønskeligt, at der sikres friere muligheder for at tilbyde havnetjenester som lodsning, bugsering, trosseføring og stevedoring i havnene. Alle havne skal gives mulighed for at udvikle nye, mere effektive servicekoncepter i forhold til at koble, søtransport med vej og bane hvis mere gods skal flyttes fra vej til søveje. Hvis konkurrencen alene var mellem danske havne kunne en udsættelse af revisionen måske accepteres, men havne i Danmark er stærkt præget af havneudvikling i Europa, og de fleste havne konkurrerer med udenlandske havne. Det kræver omstilling og nye muligheder i forhold til de udviklings-træk, som præger europæisk havneudvikling:

- havne udvikler sig fra at være havne i snæver forstand til at være transportcentre



- konkurrencen er mellem logistikkæder præget af store europæiske aktører mere end det er konkurrence mellem danske havne
- konkurrencen er europæisk og international, ikke længere national
- krav om forenklet og effektiv service. Transportkøber skal kun henvende sig ét sted, som så koordinerer de mange aktører, ikke mindst de bureaukratiske told- og kontrolpapirer
- store havne oplever øget konkurrence fra mindre og specialiserede havne

Havneloven giver ikke havne tilstrækkelige muligheder for at formidle og iværksætte det samarbejde, der skal udvikle de nye koncepter.

Samtidig kan det konstateres, at de ønskede ændringer af havneloven er de samme, som kommunalreformen giver behov for. Nye store kommuner skal eksempelvis have afklaret:

- samdrift af kommunale havne og selvstyrehavne
- muligheder for at drive de nuværende amtskommunale havneanlæg og færgeruter, eventuelt gennem selvstyrehavn eller aktieselskabshavn
- håndtering af nye eller udvidede driftsopgaver i forhold til regnskabsregler, beskatning, låntagning og risiko

Danske Havne offentliggør i december et udredningsprojekt om de konsekvenser Kommunalreformen har for havnedrift og kommunernes organisering af havnerelaterede opgaver. Projektet vil opliste de emner, der bør indgå i en revision af havneloven. Projektrapporten vil blive fremsendt til Trafikudvalgets medlemmer.

En dansk transportpolitik ?

”Delt ansvar er ingens ansvar”.

Sådan virker de mange sektorinitiativer vedrørende godstransport på veje, sø og bane, veterinærkontrol, terrørsikring, uddannelse, skatter og afgifter og miljø hvis man sammenholder med hvad der virkeliggøres på et koordineret grundlag.

Danske havne håndterer 75 % af al dansk eksport og import, og aktiviteten er stigende. Som bindeled mellem transportformerne oplever danske havne ulemperne ved de mange ukoordinerede initiativer, og uklarhed om ansvar for at koordinere de statslige sektorinitiativer.

Havnen er infrastruktur, men den er også meget mere. Danske havne udvikler sig mere og mere i retning af transportcentre og udbyder en stadig

brede vifte af ydelser.. Derfor er det meget vigtigt, at der bliver tænkt i brede erhvervspolitiske baner,, når der tages politiske initiativer.. Vedtagelse af en sammenfattende strategi og politik for transport vil være meget velkommen.

Danske Havne tager nu initiativ til at sammenkalde interessenterne på transportområdet for at drøfte og beskrive behov for en samlet transportstrategi og -politik.

Havnesediment og vandrammedirektivet

Bestyrelsesformand Uffe Steiner Jensen rejste på mødet problemstillingen om håndtering af havnesediment og den økonomiske trussel håndteringen kan udvikle sig til, hvis myndighederne tolker reglerne for firkantet.

Havnesediment er omfattet af EU's Affaldsrammedirektiv. Det tolkes p.t. meget direkte i Danmark af Miljøstyrelsen og visse amtskommuner, uanset langt størstedelen af sedimentet er sand, som det vi går i på badestrande. Årligt er der behov for håndtering af 2-3 mio. m³ sediment til oprensning og uddybning af sejlrender og havnebassiner. Hvis de foreslåede retningslinier følges skal ca. 750.000 m³ sediment deponeres på land. Skal det ske på affaldsdepoter, vil havnenes udgifter til håndtering af havnesediment stige fra de nuværende ca. 50 millioner kroner til ½ milliard kroner årligt. Det vil betyde havnelukninger. Til sammenligning deponeres godt 1 mio. m³ affald på landets lossepladser årligt, der vil derfor også være behov for markant flere lossepladser..

Danske Havne ser havnesedimentet som et særligt anliggende, hvor oprenset materiale af mange årsager ikke kan sidestilles med almindeligt affald. Det er bl.a. et ensartet materiale, hvor alle dele er kendte før håndtering, ligesom der for langt størstedelen er tale om helt uproblematisk materiale. . Langt størstedelen bør derfor også fremover kunne henlægges på miljøgodkendte steder på havbunden i lighed med gældende praksis, ligesom resten i alt overvejende omfang kan håndteres på særlige depoter for havnesediment.

Sedimentet kan være belastet i varierende omfang og en særlig tilforbindelse, tbt, der også indgår i skibsmaling har været i fokus de senere år. Der er ingen tvivl om, at sediment skal håndteres miljømæssigt forsvarligt, men der hersker uklarhed om nedbrydningstid, mobilitet og farlighed. Derfor er det afgørende, at der findes en afbalanceret løsning, hvor det sikres, at der opnås en miljøgevinst for de ekstraomkostninger, der kommer på håndteringen.

Danske Havne og KL har gennem længere tid diskuteret med Miljøstyrelsen, på hvilket grundlag nye retningslinier for et administrationsgrundlag håndtering af sediment kan udformes. Men sagen er gået i stå, og oprensningsbehovet er nu akut i flere havne. Hvis visse amtskommuner fastholder deres egne tolkning af havmiljøloven og sediment, betyder det de facto, at visse havne ikke kan rense op. Dermed forringes deres konkurrencemuligheder dramatisk.

Danske Havne ser også med bekymring på implementeringen af **Vandrammedirektivet**. Havne og sejløb er skabt eller vedligeholdes af mennesker, og derfor vil det være naturligt at udlægge dem som kunstigt skabte vandområder og dermed som det der kaldes modificerede områder. . Det er nødvendigt, for at havnene kan fortsætte deres aktiviteter og vedligeholde sejløbene, så skibene kan fortsætte sejladsen.

Det er derfor bekymrende, at en række amter tilsyneladende lægger andre kriterier til grund ved karakteriseringen af vandområderne og dermed også på sigt kommer til at lægge meget snævre rammer for den aktivitet, der må foregå i området.

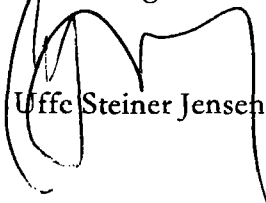
Selvom Miljøstyrelsen har udarbejdet en vejledning, der tager højde for havnenes aktiviteter, ses det, at nogle amter anlægger en anden praksis. Dermed kan man komme til at lægge utilsigtede hindringer i vejen for havnedriften.

Det kan påvirke de danske havnes konkurrenceevne betydeligt, og det kan til sammenligning oplyses, at .f.eks. de hollandske myndigheder fortolker reglerne så fleksibelt, at hvis ikke alle hollandske områder, så i alle tilfælde store dele, udlægges som modificerede områder.

Danske Havne oplever altså en meget forskelligartet administration af reglerne i Danmark, og på europæisk plan opleves situationen nærmest kaotisk.

Danske Havne skal bede Trafikudvalgets medlemmer følge sagerne om havnesediment og implementering af vandrammedirektiv (miljømålsloven) og bidrage til, at der er en sammenhængende politik, hvor trafik-, erhvervs- og miljøpolitik ses i en sammenhæng, så danske havnes konkurrenceevne ikke forringes i forhold til vore konkurrenters.

Med venlig hilsen



Uffe Steiner Jensen



Hans Berthelsen