

HAVNE

TILSTANDS-
KARAKTER

4,0

TILSTANDS-
TENDENS



TREND
2012-2016



FREMTIDS-
SIKRING



OM HAVNE

En erhvervshavn kan i henhold til Havneloven organiseres som:

- En statshavn
- En kommunal havn
- En kommunal selvstyrehavn
- Et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab
- En privatretligt organiseret havn

Organisationsformen har blandt andet betydning for, hvilke opgaver havnen må udføre.

Aktiviteterne på og dermed indretningen af havne kan opdeles i følgende områder:

- Godshavne
- Containerhavne
- Fiskerihavne
- Supply-havne til offshore-baserede aktiviteter (olie, gas og vindmøller)
- Kraftværkshavne (kul, biomasse)
- Olie- og LNG-havne
- Færge- og cruisehavne
- Rekreative havne (byområder)
- Lystbådehavne

Mange havne – specielt de større – dækker flere af disse aktiviteter.

Havnene har ansvaret for de interne forhold på havnene, herunder udbygning og vedligeholdelse af havnenes anlæg og faciliteter. Endvidere har mange havne også ansvaret for vedligehold af sejlrender på søsiden. Udbygning og vedligeholdelse er således en væsentlig faktor for fastholdelse og styrkelse af konkurrencedygtigheden og dermed en økonomisk forsvarlig drift af den brugerbetalte havneinfrastruktur. Staten og kommunerne har ansvaret for infrastrukturen (veje og baner) til havnene.

HAVNENES TILSTAND

Havneanlæg har normalt en omtrentlig levetid på 30-50 år, dog er levetiden kortere for delanlæg. Omkostningerne til og behovet for større renoveringsprojekter for havneanlæggene øges med alderen – specielt hvis det løbende vedligehold af eksempelvis katodisk beskyttelse ikke foretages.

Tilstanden vurderes samlet at være forbedret fra 2012-2016, som tendensen i 2012 indikerede. Vedligeholdelsestilstanden (4,0) er som i flere havne nu bedre end i 2012 – specielt i de større erhvervshavne samt visse bynære havne.

Flere erhvervshavne har etableret nye kajarealer og dækmoler som led i større udvidelsesprojekter.

Behovet for større vanddybde og ændringer i anvendelse har i flere havne ført til opgradering af bolværker, kajgader m.m. Omdannelsen fra havn til by har medført renovering/udskiftning af bolværker etc.

Ved etablering af nye anlæg samt renovering og opgradering af eksisterende anlæg tages der i de fleste tilfælde højde for forventede klimaændringer. I nogle havne er sikring mod forhøjet vandstand som følge af klimaændringer sket ved etablering af eksempelvis betonvægge og diger bag kajgaden. De mange "århundredestorme" siden år 2000 har medført omfattende reparationsarbejder, især langs vestkysten.

Tilstanden vurderes samlet set at være "god" for erhvervshavnene, hvor der de seneste år er foretaget store investeringer. For kulhavne, oliehavne, og lystbådehavne vurderes tilstanden samlet set at være "nogenlunde"/"god", idet disse områder er karakteriseret ved, at der fortsat er mange ældre anlæg, der fordrer reinvesteringer inden for det næste årti.

For sektoren som helhed vurderes tilstanden at være "god".

Perioden 2012-2016

Der er sket omfattende ombygninger, renoveringer og udvidelser de seneste år, hvorfor tilstanden har udviklet sig lidt mere positivt end forventet i 2012.

Især inden for segmentet godshavne er der sket omfattende forbedringer og udvidelser, og en del ældre anlæg er afhændet til byudvikling. For lystbådehavne har en afmatning i interessen ført til færre nyanlæg og udvidelser end forventet.

FORVENTNING TIL FREMTIDIG UDVIKLING

De store erhvervshavne har reserveret arealer til udvidelser af havne- og baglandsarealer af størrelsesordenen 1.000 ha frem mod 2020. Arealerne anlægges til nye aktiviteter og i visse tilfælde som erstatning for arealer, der er overgået til by/havn. Disse udvidelser vil medføre en opgradering af eksisterende og/eller etablering af nye kaj anlæg i erhvervshavnene.





FAKTA

HAVNE OG VIRKSOMHEDER MED TILKNYTNING
TIL EN HAVN BESKÆFTIGER GODT

60.000



FAKTA

DE 20 STØRSTE HAVNE VAR HJEMSTED
FOR MERE END 1.600 VIRKSOMHEDER

1.600





FAKTA

Den overvejende del af den indenlandske godstransport blev udført ved lastbiltransport målt i ton (ca. 85 %) i 2014, mens skibe og færger sammen med godstog udfører resten. For udenrigstransporten er havnenes andel langt større, ca. 82 % (Havnepolitisk redegørelse 2014).



Behovet for opgraderinger af bolværker, kajgader m.m. på grund af forøget vanddybde eller ændring i anvendelse forventes fortsat at være til stede i mange havne.

Den positive udvikling af vedligeholdelsestilstanden forventes derfor at fortsætte frem mod 2020. Specielt forventes tilstanden for godshavne, containerhavne, fiske- og offshore supply-havne og færge- og cruisehavne at blive forbedret. For nogle kulhavne og oliehavne forventes tilstanden at blive forværret, da der indgår mange ældre anlæg, der nedbrydes relativt hurtigt. Andre af disse havne skal fremover modtage flis og pillets til energi-fremstilling og ventes derfor fortsat vedligeholdt.

I takt med udvidelser af havne vil der flere steder opstå et behov for opgradering af infrastrukturen til og fra havnene, dels på landsiden (vej og bane) og dels på søsiden (uddybning af sejlrender) for at sikre fuldt udbytte af havnenes investeringer.

KLIMA · MILJØ

Den fortsatte globale opvarmning vurderes af klimaekspertter bl.a. at ville resultere i generelle vandstandsstigninger, der vil stille krav til sikring af havnene i fremtiden. For at imødegå gener fra disse vandstandsstigninger er kajniveau ved nyanlæg og større renoveringer ofte øget med 0,5 m til 1,0 m i forhold til eksisterende kajer i samme havn.

For de øvrige kajområder accepteres oversvømmelser i ekstreme situationer, og i stedet sikres havnens bagland med midlertidige eller mere permanente anlæg som diger, mure etc.

Det sidste sker ofte i samspil med byen/kommunen, så højvands-sikringen bliver integreret i helheden uden at være til gene fysisk og visuelt.

De kraftige storme, som har forekommet hyppigere i de senere år, giver anledning til større bølger, der, kombineret med vandstandsstigninger hidrørende fra klimaforandringerne, har betydet, at højde- og styrkekravene til nye ydermoler er blevet øget for at sikre mod overskyl og i værste fald ødelæggelser.

Op mod halvdelen af de

store havne har planer om uddybning af bassiner og/eller sejlrender, for at de stadig større skibe kan anløbe havnene, hvilket betyder øget behov for bortskaffelse af havnesedimenterne.

Omfanget af vedligehold og udfasning af olierigge etc. forventes at stige i de kommende år, hvilket stiller store krav til miljøledelsen hos de involverede virksomheder.

I forbindelse med etablering af nye udvidelser af havne- og baglandsarealer anvendes ofte sand, der udvindes fra søterritoriet.

I visse tilfælde anvendes i stedet lettere forurenede jord fra byerne, hvorved der kan spares på ressourcerne.

De stadig skrappe krav til skibsfarten om mindre forurening samt svovl- og CO₂-udledninger fra skibene medfører, at flere skibe på sigt vil sejle på LNG. Dette kræver opbygning af faciliteter og infrastruktur til bunkring af disse skibe.

Der er i havnene en stigende fokus på anvendelse af vedvarende energikilder som eksempelvis vindmøller og solceller.

VÆSENTLIGE BESLUTTEDE INITIATIVER

Følgende eksempler på anlægsinitiativer illustrerer udviklingen inden for sektoren.

Gennemførte initiativer:

- Skagen Havn, etape 2, etablering af 450 m kaj og 1.500 m ydermoler, 2014-2015
- Hvide Sande Havn, etablering af 150 m kaj og 750 m ydermoler, 2011-2013
- Esbjerg Havn, 1700 m kaj og 100 ha areal i Sydhavnen. 2010-2015. M20 forlænget til den nye Sydhavn, 2010-2015
- Københavns Havn, 100 ha udvidelse i Nordhavnen, 1100 m krydstogtskaj, 2011-2013
- Københavns Havn, motorvej til Nordhavnen, 2014
- Køge Havn, udvidelse i Nordhavnen, 2001-2007. Udvidelse med ny Østhavn på 40 ha, 2009-2017
- Randers Havn, udvidelse på 30 ha, 2010-2015
- Thyborøn Havn, 35 ha udvidelse, 2005-2011
- Aalborg Havn, udvidelse af containerterminal, 2005-2010. Udvidelser på 30 ha, 2010-2015

IGANGVÆRENDE INITIATIVER:

- Frederikshavn Havn, udvidelse på 330.000 m² baglandsareal, 30.000 m² kajareal og 600 m kaj
- Thyborøn Havn, etablering af 180 m kaj og bassin for flydedok
- Hirtshals Havn, udvidelse på 25 ha
- Aabenraa Havn, etablering af ca. 500 m kaj

PLANLAGTE INITIATIVER:

- ADP-udvidelse med op mod 750.000 m² tørhavn i Taulov
- Skagen Havn, etape 3, udvidelse på 15 ha og etablering af 700 m kaj
- Esbjerg Havn, udvidelse på 35 ha
- Grenå Havn, udvidelse på 66 ha
- Hanstholm Havn, etablering af 2.500 m moler
- Kalundborg Havn, 350.000 m² og 500 m kaj, 2015-2020
- Frederikshavn Havn, etapevis udvidelse. Etape 2 omfatter 300.000 m² baglandsareal, 20.000 m² kajareal og 400 m kaj. Etape 3 omfatter 300.000 m² baglandsareal, 50.000 m² kajareal og 1000 m kaj
- Kolding Havn, udvidelse på 7 ha
- Køge Havn, udvidelse på 20 ha og 1200 m kaj
- Odense Havn, udvidelse på 50 ha
- Randers Havn, udvidelse på 100 ha og 1100 m kaj
- Aarhus Havn, yderligere udvidelse mod øst på lang sigt

Havnene under Danske Havne forventer at afhænde knap 200 ha til byudvikling frem mod 2020. I forbindelse med omdannelsen af disse havnearealer vil der ske en opgradering og udskiftning af kaj anlæg m.m.

For mindre erhvervshavne og lystbådehavne forventes det, at aktiviteter med fornyelse og renovering vil stagnere, og at tilstanden vil være uforandret og på sigt være faldende.

For alle havnetyper samlet vurderes tilstanden at blive forbedret, hovedsageligt som følge af, at der disse år gennemføres og planlægges markante udvidelser og renoveringer.

ANBEFALING AF KONKRETE INITIATIVER

Det er attraktivt for mange virksomheder at placere sig på eller i nærheden af en havn. I 2014 var der samlet mere end 1.600 virksomheder på de 20 største havne og samlet ca. 63.000 arbejdspladser i hele landet som følge af havnenes tilstedeværelse.

Løbende investering i havnenes infrastruktur er således af stor betydning både for havnen og ikke mindst for det omkringliggende samfund. Havnene bør derfor have fortsat fokus på forbedring af de interne forhold på havnen, herunder samarbejde mellem havnene, udvikling af transportcentre, udvikling af skibsbaseret nærtrafik og udvikling af modal skift på havnene. Sker dette ikke, vil der på sigt forsvinde arbejdspladser, mens fornuftige investeringer i havnenes infrastruktur vil danne grundlag for en vækst i antallet af arbejdspladser.

Samarbejder mellem havne, som det eksempelvis sker omkring branding på krydstogtsområdet, vil kunne have en synergieffekt for udvikling af de involverede havne.

Klynge-dannelser blandt virksomheder på en havn og visse steder på tværs af flere havne forventes at fortsætte. Havnene skal kunne danne udgangspunkt for disse klynge-dannelser gennem udvikling af og systematisk vedligehold af havnenes infrastruktur.



FAKTA

De største havne i Danmark
(godsomsætning > 1 mio. ton)
stod for mere end 85 % af
den samlede godsomsætning
i 2014 (Danmark Statistik).

85 %

ANALYSENS GRUNDLAG

Analysen er foretaget på baggrund af Rambølls generelle erfaringer på havneområdet med inddragelse af Rambøll-medarbejdere fra kontorer i København, Aarhus og Aalborg samt havnenes hjemmesider og nedenstående kilder:

- [1] "Her udvider havnene", Danske Havne 2014
- [2] State of the Nation, Sektor: Havne – Tilstandsvurderinger (Rambøll-erfaringer), Rambøll, 2015-12-15 (ikke offentligt tilgængelig)
- [3] "Investeringer i vækst & beskæftigelse, Havnepakke 3", Danske Havne, 2012
- [4] "Havnepolitisk redegørelse 2014, Europas bedste havne", Dansk Havne, 2014
- [5] "Nordjyllands Havne, Deres betydning og potentiale", Region Nordjylland, Februar 2012
- [6] "Vækstteamet for Det Blå Danmark – Anbefalinger", 2012
- [7] "Bekendtgørelse af lov om havne"
- [8] "Flere krydstogtgæster kommer til Danmark", Danske Havne, januar 2016



Behovet for havnefaciliteter til udskibning og servicering af offshore-vindmøller forventes at vokse uforandret de kommende år. Nogle havne vil, afhængig af deres geografiske placering, kunne komme i spil her, hvis de etablerer de rigtige faciliteter, enten ved nyanlæg eller ombygning af eksisterende kajer etc. I begge tilfælde skal der være fokus på udvidelsesmuligheder og fleksibilitet. Flexibiliteten kan eksempelvis tage højde for muligheden for at anvende faciliteterne til dekommissionering af olie og gasinstallationer fra Nordsøen.

Vedligehold og opgradering af infrastrukturen til og fra havnene, dels på landsiden (vej og bane) og dels på søsiden (uddybning af sejlrender), er for flere havne nødvendigt for at sikre fuldt udbytte af havnens investeringer. Danske Havnes forslag til en Havnepakke 3 indeholder en række konkrete forslag til projekter, hvor en statslig medfinansiering af en opgradering af adgangsvejene til og fra de vigtigste havne kan være med til at sikre en bedre udnyttelse af den samfundsmæssige vigtige havneinfrastruktur.

OM ANALYSEN – HAVNE

Direktør Gitte Lillelund Bech Danske Havne

Danske erhvervshavne er inde i en udvikling med fokus på specialisering, konsolidering og kommercialisering.

Det indebærer, at havnene er transportknudepunkter eller lokale erhvervscentre, hvor kunder og samarbejdspartner spiller sammen med havnen om blandt andet erhvervsudvikling og klimavenlig transport. Dette betyder også tættere samarbejde mellem havne imellem og tættere samarbejde mellem havnen og f.eks. serviceklynger af virksomheder for at tiltrække de rigtige kunder til havnen.

Udviklingen giver i flere havne behov for havneudvidelser og forbedret infrastruktur. Men da havneudvidelser ofte har en lang tidshorizont med VVM-krav mv., er det naturligt, at havnene opererer med masterplaner, hvor havneudvidelserne ses i etaper, og hvor havnene så at sige "reserverer" søareal. Væsentligst er, at de konkrete havneudvidelser hviler på et solidt forretningsgrundlag, således at havnens økonomi samlet set kan holde til udvidelsen.

Analysen giver et godt billede af, at havnene de seneste år har haft fokus på at forbedre havneinfrastrukturen. Samtidig peges på de udfordringer, som havnene står overfor.

Det være sig klima/miljø eller ændringerne i godstyper og -mængder, blandt andet inden for offshore-branchen. Klimaforandringerne og miljøudfordringerne spiller naturligt ind på havnenes løbende vedligeholdelse og også overvejelser ift. kommende havneudvidelser. Tilsvarende opridser analysen godt problematikken om behovet for forstærkede havneanlæg, når godstyperne bliver større og tungere. Samtidig er det naturligt, som analysen peger på, at tænke fleksibilitet ind i brug af havneanlæggene.

Dertil kommer, at skibe generelt set bliver større, hvilket skaber yderligere behov for uddybning af f.eks. sejlrender og havnebassiner, hvis danske havne skal kunne klare sig i konkurrencen med havne i vores nabolande.

Danske Havne håber, at analysen kan bidrage til at synliggøre havnenes øgede forretningsmæssige fokus, der naturligt har afsmittende virkning på havnenes infrastruktur.