

STATE OF THE NATION 2020

HAVNE



Foreningen af
Rådgivende Ingeniører
FRI

STATE OF THE NATION

Formålet med State of the Nation-rapporterne er at præsentere et samlet overblik over tilstanden, udviklingstendenserne, fremtidssikringen og de estimerede omkostninger, der skal til for at fastholde funktionen og værdien af den danske infrastruktur.

I 2008 lancerede Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI) den første State of the Nation-rapport for Danmark nogensinde. Rapporterne er udkommet med fast frekvens hvert fjerde år siden da. Med State of the Nation 2020 er det fjerde gang, at vi udgiver en samlet rapport, der analyserer tilstanden af Danmarks infrastruktur.

I denne udgave af State of the Nation har vi derudover besluttet at dedikere en del af hver sektorbeskrivelse til et spørgsmål om **bæredygtighed**; hvor godt understøttes og udvikles hver enkelt infrastruktur i forhold til miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed? Ikke mindst i lyset af de nødvendige, men også ambitiøse mål om, at Danmark skal være CO₂-neutral i 2050, og at Danmark i 2030 skal reducere udledningen af klimagasser med 70 % i forhold til niveauet i 1990.

Med en rapport, der hvert fjerde år har sat fokus på den samlede udvikling af infrastrukturen i Danmark, begynder vi nu for alvor at kunne se betydningen af politiske beslutninger – både når det handler om at skabe fremdrift og udvikling, og når et beslutnings-vakuum sætter udviklingen i stå.

Siden 2008 er infrastrukturen generelt blevet løftet. Ikke mindst den politiske aftale ”En grøn transport-politik” fra 2009 har været grundlaget for mange af de forbedringer, vi har kunnet måle i State of the Nation-rapporterne, suppleret med efterfølgende forlig og politiske aftaler om såvel togfond som udviklingen af vores forsyningssektorer mv.

Med 2020-rapporten, står det til gengæld tydeligt, at det politiske momentum om at udvikle og fortsat fremtidssikre infrastrukturen har tabt fart. Der mangler et bredt forlig og en samlet plan for Danmarks transportinfrastruktur. Anlægsloftet i kommunerne og et manglende Christiansborgpolitisk fokus på den offentlige bygningsmasse har efterladt de kommunale bygninger, og i væsentlighed også de kommunale veje, i en generel tilstand af utilstrækkeligt vedligehold. Og nok så væsentligt er der kommet en række nye udfordringer, ikke mindst i relation til klima og bæredygtighed, som yderligere udfordrer vores infrastruktur.

For første gang nogensinde er den samlede karakter på tværs af alle infrastruktursektorer lavere end i den foregående rapport!

Men på mange måder er der plads til at tegne en ny retning for den samlede danske infrastruktur for 2020’erne og frem. På baggrund af den vedtagne klimalov og de kommende klimahandlingsplaner er der plads til at samtænke et løft af infrastrukturen med de klima- og bæredygtighedsudfordringer, vi står overfor som samfund – og alle sektorer hænger sammen. Energi-sektoren er nøglen til fossilfri transport. Bygningsmassen kan være med til at reducere bruttoenergiforbruget og dermed markant reducere behovet for udbygning af vedvarende energi, hvilket vil accelerere den grønne omstilling. Transportinfrastrukturen skal udvikles, vedligeholdes og udbygges, så den samlet set understøtter høj mobilitet og et lavt carbon footprint.

Bæredygtighed løses ikke af én sektor, men af alle sektorer på tværs og i sammenhæng.

Politisk kræver det brede forlig, der kan sætte en ambitiøs retning over en længere årrække. Det kræver, at der bliver fokus på bæredygtige indkøb, når vi udvikler og renoverer vores infrastruktur. Det kræver, at vi sætter fokus på de materialer, vi anvender, så vi reducerer klimabelastningen fra bygninger og infrastruktur. Og det kræver, at vi sætter fokus på bæredygtigt design. Løsningernes kvalitet er ikke ligegyldig, tværtimod betyder kvalitet mere end nogensinde noget, når så mange parametre skal opfyldes.

State of the Nation 2020 sætter den baseline, som vi kan måle og vurdere kommende aftaler og forlig om infrastrukturen i bredeste forstand op imod.

God fornøjelse med rapporten.



Ib Enevoldsen
Formand for FRI



Henrik Garver
Adm. direktør for FRI

SÅDAN LÆSES ANALYSEN

I det følgende gennemgås de elementer, der indgår i analysen.
De enkelte sektorer er alle udformet ud fra disse elementer.

TILSTANDSKARAKTEREN

Karakterskalaen går fra 1 til 5, og der kan være anvendt halve (x,5) i karaktergivningen.

1,0

er så ringe, at anlæggene ikke understøtter den tiltænkte funktion. Der må forventes en væsentlig renovering eller nyetablering.

2,0

er en dårlig og kritisk tilstand, hvortil der er påkrævet en umiddelbar indsats, for ikke at anlæggenes funktionalitet er truet.

3,0

er en nogenlunde, men ikke god tilstand, hvortil der må forventes en væsentlig løbende vedligeholdelsesindsats for at opretholde tilstanden.

4,0

er en god tilstand, hvortil der må forventes en normal løbende vedligeholdelsesindsats for at opretholde tilstanden.

5,0

er en tilstand som ny, hvortil der i en årrække må forventes en minimal løbende vedligeholdelsesindsats for at opretholde tilstanden.

Den samlede tilstandskarakter for en sektor er udtryk for en vægtning af karakterer for alle de delområder på anlægssiden, der indgår i analysen.

Disse karakterer er fremkommet på baggrund af eksisterende data og/eller gennem ekspertvurderinger, hvor data har været utilstrækkelige.

Tilstandstendens

Formålet med tilstandstendensen er at angive, om den planlagte indsats og de afsatte ressourcer på et sektorområde vil betyde en forbedring, en neutral situation eller en forværring af den nuværende tilstand.

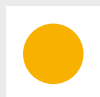
Dette er angivet med en grøn pil op, en gul flad pil eller en rød nedadgående pil.



Fremtidssikringsindikator

Anviser en sektors formodede evne til at tilpasse sig en fremtidig udvikling.

Dette er angivet med en grøn, gul eller rød indikator.



Bæredygtighedsindikator

Som noget nyt i 2020-udgaven af State of the Nation medtages en indikator for bæredygtighed. Bæredygtighedsindikatoren er et udtryk for, i hvilken grad sektorens tilstand og planlagte udvikling efterlever sociale, miljømæssige og økonomiske krav om bæredygtighed, herunder de specifikke

krav om klimaneutralitet i 2050 og 70 % reduktion i udledningen af klimagasser i 2030, ift. niveauet i 1990.

- Indikatoren er grøn, hvis tilstanden og den nuværende planlagte udvikling er tilstrækkelig for på sigt at nå målene.
- Indikatoren er gul, hvis sektoren aktivt har foretaget og fortsat arbejder på indsatser, men hvor de planlagte indsatser og den planlagte finansiering ikke kan nå målene.
- Indikatoren er rød, hvis sektoren ikke bredt set har gennemført aktive bæredygtigheds- og klimatiltag, eller at målene ikke kan nås uden væsentlige omkostninger eller risiko for forringelser i den ydelse, som sektoren leverer.



Kommentering af tilstand

I dette afsnit kommenteres en sektors tilstand. Her belyses grundlaget for den angivne tilstandskarakter.

Forventning til fremtidig udvikling

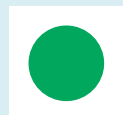
Her belyses den forventede udvikling for sektorens tilstand, herunder trusler og muligheder, hvilket til dels er grundlaget for tilstandstendensen samt grundlag for fremtidssikringsindikatoren.

HAVNE

TILSTANDS-KARAKTER

4

FREMTIDS-SIKRING



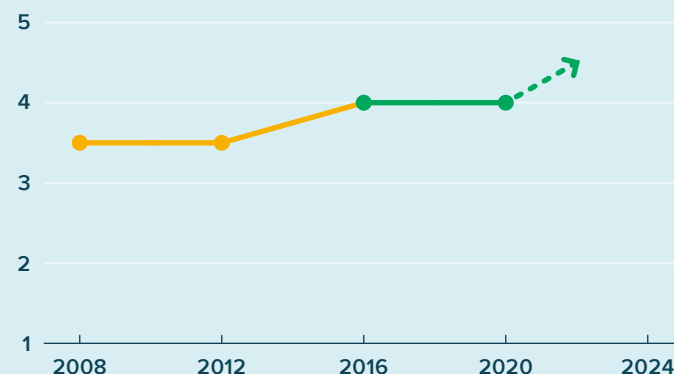
TREND 2016-2020



BÆRE-DYGTIGHED



TILSTANDSKARAKTER, HAVNE



HAVNENES TILSTAND

Havneanlæg har normalt en omtrentlig levetid på 50 år, dog er levetiden kortere for delanlæg som fendere, stiger mv. Omkostningerne til og behovet for større renoveringsprojekter for havneanlæggene øges med alderen – specielt hvis der ikke sker et løbende vedligehold.

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 kajanlæg, arealer m.m. I andre havne har omdannelsen fra havn til by medført opgradering af bolværker etc.

Den fortsatte globale opvarmning vurderes af klimaeksperter 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 kajniveauet ved nyanlæg og større renoveringer ofte øget med 0,5-1,0 m i forhold til eksisterende kajer i samme havn. 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 hundredårsstorme siden år 2000 har medført omfattende reparationsarbejder.

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 højvandssikringen 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.

For sektoren som helhed vurderes tilstanden at være 4 (god).

Tilstanden vurderes 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.

Tilstanden vurderes samlet at være forbedret fra 2016 til 2020, som tendensen i 2016 indikerede. Vedligeholdelsestilstanden er god (4) i flere havne nu end tilsvarende tal fra 2016 – specielt i de større erhvervshavne samt i bynære havne, hvor havneområderne er omdannet til byrum.



PERIODEN 2016-2020

Mange havne har i perioden med succes investeret i både fysiske udvidelser og nye forretningsområder til gavn for havnene og de omkringliggende samfund. Samtidig er der truffet beslutning om på sigt at lukke dele af erhvervsdelen i Vejle Havn og Horsens Havn, og der har været overvejelser om helt at lukke Kolding Havn som erhvervs-havn, og kommunale planbeslutninger er truffet om at nedlægge havnene i Middelfart og Nykøbing Falster [9].

Der er sket omfattende ombygninger, renoveringer og udvidelser de seneste år, hvorfor tilstanden har udviklet sig lidt mere positivt end forventet i 2016.

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

Investeringen i fysiske udvidelser og ikke mindst nye forretningsområder forventes at fortsætte i den kommende fireårsperiode med endnu mere fokus på en bære-

dygtig udvikling, herunder de miljømæssige, økonomiske og sociale effekter for havnene, virksomhederne og det omkringliggende samfund. Initiativer til understøttelse af cirkulær økonomi blandt havnens brugere og virksomheder forventes også at øges.

De store erhvervshavne har reserveret arealer til fremtidige udvidelser af havne- og baglandsarealer. 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. Behovet for opgraderinger af kaj anlæg 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 2024. Specielt forventes tilstanden for godshavne, containerhavne, fiskerihavne, 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 til energifremstilling 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.

Havnene må forventes frem mod 2024 at skulle afhænde arealer i forbindelse med byomdannelse. I forbindelse med omdannelsen af disse havnearealer vil der forventeligt ske en opgradering og udskiftning af kajanlæg 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.

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

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. Fleksibiliteten kan eksempelvis tage højde for muligheden for at anvende faciliteterne til dekommissionering af olie- og gasinstallationer fra Nordsøen.

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

Klimatilpasning

Klimatilpasning forventes også at spille en stadig større rolle fremover. Som nævnt, tages der ved etablering af nye anlæg samt renovering og opgradering af eksisterende anlæg i de fleste tilfælde højde for forventede vandstigninger. Hertil kommer, at højde- og styrkekravene til nye ydermoler er blevet øget for at sikre mod overskyl og i værste fald ødelæggelser.

VÆSENTLIGE BESLUTTEDE INITIATIVER

Følgende eksempler på initiativer illustrerer udviklingen inden for sektoren.

Gennemførte initiativer 2016-2020:

- Frederikshavn Havn, udvidelse på 330.000 m² baglandsareal, 30.000 m² kajareal og 600+400 m kaj
- Thyborøn Havn, etablering af nye lossefaciliteter ved Triple 9
- Rønne Havn, 575 m kaj og 15 ha bagland
- Hirtshals Havn, udvidelse mod øst, ca. 1.000 m mole og 25 ha bagland

Igangværende initiativer:

- CMP (Copenhagen Malmø Ports), cruise og container-terminal
- Frederikshavn Havn – pier for flydedok
- Odense Havn Lindø, udvidelse på 400.000 m² nyt havneareal og 1 km ny kaj
- Skagen Havn, etape 3, udvidelse på 15 ha og etablering af 700 m kaj
- Hanstholm Havn, ny ydermole mod vest, 500 m kaj og 160.000 m² bagland
- Kalundborg Havn, 350.000 m² og 500 m kaj, 2015-2020
- ADP, udvidelse med op mod 750.000 m² tørhavn i Taulov

Kommende initiativer:

- Vejle Havn, flytning af kommercielle aktiviteter til sydsiden
- Aabenraa Havn, om- og udbygning af havnefaciliteterne ved Enstedværket
- Horsens Havn, omdannelse af inderhavn til byaktiviteter og etablering af nye områder til havneaktiviteter mod øst
- Aalborg Havn, udvidelse af multiterminal, 17.000 m²
- Randers Havn, flytning af havneaktiviteter og omdannelse af eksisterende havnearealer til byrum, udvidelse på 100 ha og 1.100 m kaj
- Aarhus Havn, yderligere udvidelse mod øst på lang sigt





BÆREDYGTIGHED – HAVNE

Sociale aspekter

Socialt giver havnene grobund for lokal erhvervsudvikling og etablering af arbejdspladser, både i direkte havnerelaterede virksomheder og virksomheder, der er afhængige af levering eller afsætning af varer ad søvejen [13]. Skibsfart er en meget sikker transportform.

Miljømæssige aspekter

Miljømæssigt kan havnene med fordel gå forrest i miljøforbedrende tiltag og på den måde inspirere havnens virksomheder. Eksempelvis med fokus på affaldshåndtering og anvendelse af vedvarende energikilder. Havnene kan understøtte den igangværende udvikling mod en mere miljøvenlig skibsfart. Eksempelvis ved etablering af landstrømsanlæg og bunkering faciliteter for LNG.

Økonomiske aspekter

Økonomisk må det konstateres, at havne er dyre at bygge og ombygge. Disse omkostninger skal imidlertid holdes op imod omkostningerne ved en udbygning af de landbaserede transportformer, hvor blandt andet trængsel giver en stor samfundsøkonomisk udgift. På driftssiden er der stadig en del at hente ved især energibesparende foranstaltninger.

Hvad angår bæredygtighed i forbindelse med udbygning og drift af havne ses en klar øgning af tiltag på dette område.

En stor del af de større 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. 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.

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.

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 alternative energikilder samt have behov for landstrømsfaciliteter. Det kræver opbygning af faciliteter og infrastruktur til betjening af disse skibe.

Mange havne har allerede et vist fokus på at gå foran som det gode eksempel og katalysator for en bæredygtig udvikling af havnene og de tilhørende aktiviteter og virksomheder. Ligeledes ses der mange gode eksempler på, at det sker ved samarbejde på tværs af havnene.

I arbejdet med at sikre en bæredygtig udvikling har havnene fokus på tiltag i egne aktiviteter og på at supportere aktiviteter, der understøtter en bæredygtig udvikling hos havnens kunder, både til vands og lands. I flere havne har forholdsvis simple tiltag som opsætning af målere til registrering af skibenes el- og vandforbrug medført en markant reduktion i forbruget.

Luftkvalitet, energiforbrug og støj har stort fokus i havnene og har haft højeste prioritet hos havnene i ESPO-samarbejdet [2] siden 2016.

Der er i havnene stigende fokus på anvendelse af vedvarende energikilder som eksempelvis vindmøller og solceller. Eksempelvis leveres al strøm til Esbjerg Havn fra havvindmøller. Og på Hirtshals Havn har en gruppe virksomheder etableret Hirtshals Havnefond, der skal stå for installation af fire vindmøller uden statsstøtte.



FRI'S ANBEFALINGER

Med udgangspunkt i ovenstående analyse anbefaler FRI, at:

- **Der vedtages en langsigtet infrastrukturplan med tilhørende investeringsplan.** Nyt infrastrukturforlig skal forankres bredt i Folketinget, og forliget skal sammentænke havnene med resten af transportsystemet. Der skal foreligge en investeringsplan, der også udpeger en række strategiske indsatsområder for havnene.
- **Der stilles krav om EPD'er for materialer til brug i nye havneprojekter.** I fremtidige anlægsprojekter skal der stilles krav om, at der skal foreligge EPD'er på de anviste materialer, da data fra EPD'erne dels tydeliggør materialets klimabelastning m.m. og dels er sammenlignelige på tværs af materialer og projekter.
- **Der stilles krav til beregningsprincipper og datamodeller, når nye havneprojekters påvirkning af fx klimaet og miljøet skal vurderes.** Der skal stilles krav til anvendelse af bestemte beregningsprincipper og datamodeller, således at bygherrer kan træffe beslutninger om bæredygtighed på ens og oplyst grundlag.
- **Der indføres en udvidet VVM i forbindelse med nye havneprojekter.** Der skal stilles krav om, at VVM udvides til en vurdering af virkningen på bæredygtigheden, således at bl.a. klimapåvirkninger, herunder CO₂-udslip, sociale effekter, herunder fremkommelighed og tilgængelighed, undersøges i højere grad end i dag. Samfundsøkonomiske beregninger, som i dag også er en del af vurderingen af projekterne, kan også udvides til at kvantificere bæredygtigheden og den cirkulære økonomi i projekterne.
- **Der indføres krav om, at der i alle havneprojekter skal beregnes CO₂-belastning, og at belastningen løbende reduceres.** Det er for nuværende ikke obligatorisk at lave beregninger af CO₂-belastningen i planlægningen og udførslen af anlægsprojekter, hvilket besværliggør opstilling af mål om reduktion i CO₂ samt måling af reelle reduktioner.



OM HAVNE

En erhvervshavn kan i henhold til Havneloven organiseres som:

- Statshavn
- Kommunal havn
- Kommunal selvstyrehavn
- Helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab
- Privatretligt organiseret havn

Organisationsformen har blandt andet betydning for, hvilke opgaver havnen må udføre. Kommercielle havneopgaver udføres i Danmark primært af private virksomheder.

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

- Godshavne
- Containerhavne
- Fiskerihavne
- Supplyservicehavne til offshore-baserede aktiviteter (olie, gas og vindmøller)

- Værftsfaciliteter
- Kraftværkshavne (kul, biomasse)
- Olie- og LNG-havne
- Færge- og cruisehavne
- Rekreative havne (byområder)
- Lystbådehavne

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

Havnene har ansvaret for de interne forhold på havnene, herunder udbygning og vedligeholdelse af havnenes anlæg, installationer og udstyr. Endvidere har mange havne også ansvaret for vedligehold af sejlrender. 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.





HOVEDEFTERSYN AF HAVNELOVEN

En ekspertgruppe nedsat af daværende transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) arbejdede i perioden maj 2017 til maj 2018 med at vurdere, om havneloven sikrer en fair konkurrence mellem de kommunalt ejede erhvervs-havne og private aktører og fremkomme med anbefalinger til ændringer af loven, hvor det måtte være nødvendigt.

Ekspertgruppens mest væsentlige anbefaling var en ændring i organiseringen af de offentligt ejede erhvervshavne med en gennemsnitlig årlig omsætning over 10 mio. kr. (2018), ekskl. moms, de seneste tre år. Udvalget foreslår, at disse havne organiseres som to adskilte aktieselskaber, hvor økonomiske aktiviteter, der ligger inden for den traditionelle offentlige opgavevaretagelse, placeres i ét aktieselskab (infrastruktur), og de øvrige kommercielle aktiviteter samles i et andet aktieselskab (suprastruktur). Samhandel mellem de to havneaktieselskaber skal finde sted på armslængdevilkår.

Lige nu afventes så et udspil til en eventuel revision af havneloven, men om dette baseres på ekspertgruppens anbefalinger, vides ikke.

EKSEMPLER PÅ DANSKE HAVNES ARBEJDE MED BÆREDYGTIGHED

Flere havne understøtter samarbejde mellem virksomheder på havnens arealer i bestræbelserne på at blive mere bæredygtige. Eksempelvis i ErhvervsNetværk 9220, der er startet på initiativ fra Aalborg Havn, er der stort fokus på cirkulær økonomi.

Danske Havne, Danmarks Fiskeriforening, Hjørring Kommune, Skagen Havn, Hirtshals Havn, Hanstholm Havn, Thyborøn Havn, Thorsminde Havn og Hvide Sande Havn er gået sammen i et samarbejde om at sikre bedre genanvendelse af affald fra havnene.

Senest har havnene i Esbjerg, Aarhus og CMP sammen med syv andre havne i Norden underskrevet en erklæring, hvori de forpligter sig til at dele erfaringer med initiativer, der kan være med til sikre en bæredygtig udvikling i havnene.



OM ANALYSEN – HAVNE

Direktør Tine Kirk Pedersen
Danske Havne

De danske havne er krumtapper i dansk infrastruktur, og deres betydning vil kun stige i fremtiden i takt med et øget fokus på både CO₂-udledninger og trængsel.

Derfor er jeg også glad for at kunne se i nærværende rapport, at havnene vurderes i en god forfatning. Det er retvisende, og det er vi helt enige i, og jeg er især tilfreds med at kunne konkludere, at rapporten bakker op om Danske Havnes ønske om en langsigtet, bæredygtig transportstrategi.

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] Climate change adaptation planning for ports and inland waterways, EnviCom WG Report no 178-2020, PIANC
- [2] EcoPortsinSights 2018, ESPO Environmental Report 2018
- [3] Havnepolitisk redegørelse 2018, Europas bedste havne, Dansk Havne, 2018
- [4] Espo Green Guide, Towards excellence in port environmental management and sustainability, October 2012
- [5] ESPO Environmental Report 2018, ECOPortsinSights 2018
- [6] "Kortlægning og analyse af offentligt ejede danske erhvervshavne", Struensee & CO og Blue Consulting, 03. november 2017
- [7] https://www.soefart.dk/article/view/686587/tre_danske_havne_med_i_nordisk_erklaering_om_baeredygtig_udvikling
- [8] <https://www.horten.dk/nyhedsliste/2018/maj/havnelovsudvalgets-rapport-er-offentliggjort>
- [9] <https://www.danskehavne.dk/flere-danske-havne-udvider-med-succes/>
- [10] <https://www.danskehavne.dk/nyt-samarbejde-skal-sikre-bedre-genanvendelse-af-affald-fra-danske-havne/>
- [11] <https://www.danskehavne.dk/her-er-danske-havnes-tre-vigtigste-oensker-til-den-nye-s-regering/>
- [12] Oplandsanalyse – Danske Havne, Center for Regional- og Turismeforskning, 2017
- [13] State of the Nation, Sektor: Havne – Tilstandsvurderinger (Rambøll erfaringer), Rambøll, 2019-11-01 (ikke offentligt tilgængelig)