

Trykimprægneret træ til brug i havvand er stadig en bæredygtig løsning

Hvilken typer kan der vælges mellem og hvad holder længst?

Af Morten Gisselmann
NSH Nordic A/S

Både rund- og savskåret træ kommer fra Centraleuropa er mere CO2 venligt end hårdtræ fra Sydamerika og Afrika. Alene den lange transportvej for hårdtræ vejer negativt i CO2 regnskabet, men det faktum at træ binder CO2, og at der i Centraleuropa hvert år er en nettotilvækst af både nåle- og løvtræ vejer positivt i CO2 regnskabet.

Træer har i forhold til andre grønne planter en særlig betydning for lagringen af CO2, og derved for modvirningen af klimaforandringer, da træerne kan binde CO2 i flere hundrede år.

Derfor er anvendelse af trykimprægneret træ til brug i havvand stadig en



bæredygtig løsning, og det er endvidere fortsat muligt at købe marineimprægneret træ til brug i havnemiljøer.

Den største udfordring i havnemiljøet er pæleorm og pælekrebs. De stigende vandtemperaturer øger angreb af pæleorm og pæle-

Ny bro opført i trykimprægneret træ i Kastrup Gl. Lystbådehavn

krebs, hvilket gør, at man må påregne større udgifter til havne renoveringer udført i træ i fremtiden.

I ferskvand kan klasse NTR-A pæle fortsat anvendes, mens man i havvand bør anvende pæle,

der er imprægneret med antistoffer mod pæleorm og pælekrebs, som i daglig tale er kendt som marineimprægnerede pæle.

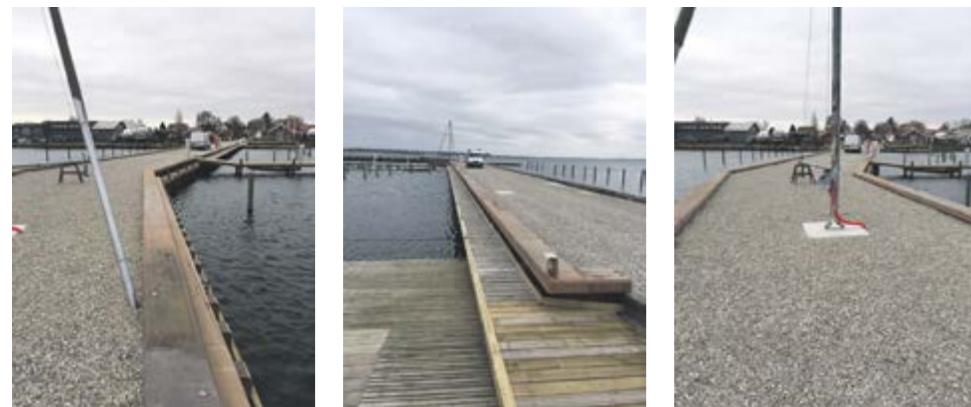
Af miljøstyrelsens hjemmeside fremgår det, at forbudte midler til træ er Arsen og Creosot. Disse

midler er man for længst ophørt med at anvende i og importere til Danmark. Men det er fortsat lovligt at importere trykimprægneret træ indeholdende Chrom. Chromforbindelsen omdannes under fikseringen af imprægneringsmidlet i træet til en forbindelse, der ikke anses for at have skadelige egenskaber. Det er bl.a. derfor, at denne type trykimprægneret træ fortsat må importeres til Danmark.

Herved opnås der større modstandsdygtighed overfor netop pæleorm og pælekrebs, så holdbarheden i havnemiljøet forlænges.

Under visse forhold kan man bygge af jern eller beton, men disse materialer er mere energikrævende at fremstille. Derudover binder de ikke som træ CO2, hvilket vejer negativt i CO2 regnskabet.

Guldborgsund Kommune investerer i Stubbekøbing Havn



Østmolen er udvidet og forstærket med ny spuns og belægning. Kranbiler kan nu sikkert sætte både i vandet. Foto: Stubbekøbing Lystbådehavn / Havnefoged Henrik Andersen

Guldborgsund Kommune har de senere år investeret betydelige summer i havnen i Stubbekøbing.

I 2016 blev fiskerihavnen forbedret for 8 millioner.

Områdefornyelsen med ny brolægning, et udsigtstårn og en busholdeplads kostede 3.5 mill. Den nye vandkantsbro med fiskedam løb op i 1.7 og et nyt fergeleje til færgen Ida kostede ca 1.4 mill. Med renoveringen af den nye østmole, er der yderligere

brugt 5 mill. Østmole er forstærket med ny spuns, slået uden på de gamle pæle. Ankerbolte på tværs holder sammen på konstruktionen. Med et opfyld af knust beton, som er stampet ned og belagt med ærtesten, har havnen fået en stærk og holdbar mole.

- Molen er samtidig blevet bredere, og mastekranen er flyttet derud. Sejlklubben er glade, ja - det er vi faktisk alle sammen, siger havnefoged Henrik Andersen. Munck Havne & Anlæg har udført arbejdet. km

Marinetræ til havnebrug



- ✓ Piloteringspæle
- ✓ Fortøjningspæle
- ✓ Gangbroer
- ✓ Anløbsbroer
- ✓ Eksklusive marinaer



Trykimprægneret efter gældende lovgivning og 100% FSC® certificeret. (FSC-C008416)

Kontakt os for yderligere information.

NSH NORDIC A/S
Virkefeltet 4
8740 Brædstrup
Tlf. +45 7575 4270

