

Marina News

Nyheder, reportager og artikler til lystbåde- og erhvervshavne • Februar 2018

Nordeuropas største fiskeopdræt i Hanstholm

Fiskeopdræt på land kan blive en ligeså indbringende forretning som vindmølleindustrien har været for Danmark!

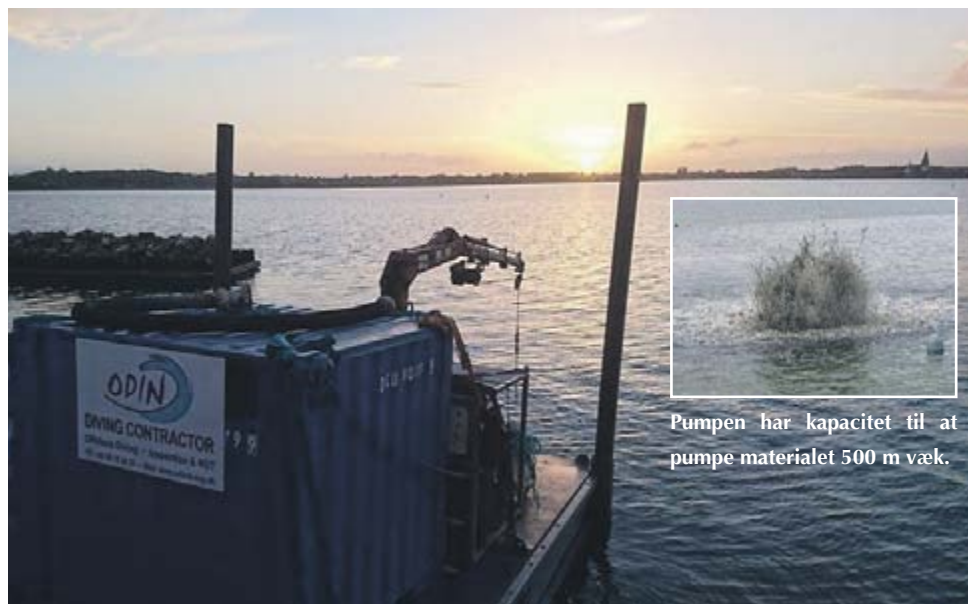
På Hanstholm Havn dyrkes der allerede i dag kostbar kingfish hos firmaet Sashimi Royal. Det topmoderne anlæg regnes for at være det største i Nord-europa. *Læs side 12.*



Grenaa Havn vælger at gå erhvervsvejen

Grenaa Havn øjner store muligheder for dybtvands-havnen med planlagt uddybning til 15 meter. Frem for boliger skal erhvervshavnen udvikles, så der skabes plads til erhvervs-virksomheder. *Læs side 10.*

Uddybning med pumper og slanger



Pumpen har kapacitet til at pumpe materialet 500 m væk.

Arbejdsprammen fra Odin Diving på arbejde i Voerså Havn, som ikke kunne uddybes med traditionel uddybningsfartøj pga ringe dybdegang og vanskelige indsejlingsforhold. Foto: Odin Diving.

I den lille Voerså Havn mind ved Sæby spidsede de øre, da David fra firmaet Odin Diving fortalte om en ny metode, som han har udviklet: Han sejler ind mellem pælene på en pram, som kun stikker 30 cm. Og så suger man alt materialet ud gennem en lang slange. Metoden er effektiv til al-

mindeligt sediment, mindre sten, mudder, ler og tang. Altså kun materiale, som må bruges til kystfodring.

Hvor materialet pumpes hen, er op til havnen. Det er nemlig dem, der står for tilladelsen fra myndighederne. I Voerså var der tilladelse til at anvende

materialet til kystfodring. Derfor blev slange trukket over strandengen og pumpet ud på det lave vand.

Metoden er en fordel for mindre havne med ringe dybdegang, hvor de større fartøjer ikke kan komme til. Samtidig kan der uddybes helt tæt på broerne og langs pælene. *Læs side 15.*

Bådebroer af gammelt plast bliver måske fremtiden

Planker lavet af plasticflasker er et miljøvenligt alternativ til træ. Randers firma går foran med materiale, som kan modstå det aggressive udemiljø på havne: Saltvand, ferskvand, skiftevis vådt og tørt – et miljø der tiltrækker alger, som gør træ glat og farligt at gå på. *Læs side 25.*



DI forudser overkapacitet i erhvervshavne

Analyse spotter langt flere udvidelser end der er behov for.

I dag ligger 15% af havnearealerne uudnyttede hen. Trods det planlægges 20% flere udvidelser.

Læs side 20.



NBC Marine

- vi bygger bro mellem drøm og virkelighed

- Flydebroer
- Rækværk
- Bådlifte
- Badebroer
- Ramper
- Udstyr mv.
- Gangbroer
- Bådbomme

www.nbcmarine.dk - info@nbcmarine.dk
tlf. 49 17 00 72

En kort leder...



Karin Meulengrath
Tlf 21 72 32 11

Marinaguide.dk
Havnefogeder.dk,
& MarinaNews

Genanvendning af vindmøllevinger på vej til Grenaa Havn

Et af fokus-områderne for Grenaa Havn er recyclings-industrier, og derfor vil det være noget af en fjer i hatten, hvis det lykkes at tiltrække Danmarks første virksomhed, der genanvender vindmøllevinger. Og ifølge JyllandsPosten så er det dansk-hollandsk samarbejde Demacq Recycling International B.V. på nippet til at etablere sig i Grenaa.

Firmaet har i Holland specialiseret sig i at genanvende vindmøllevinger

Grenaa har plads, faciliteter og stor vanddybde, som gør det let at få bragt vingerne fra havmøllerne på land. Og netop på land findes et dynamisk virksomhedsnetværk ved navn Djurs Wind Power, som er mere end klar til at samarbejde omkring vindmøllevinge genbrug.

De udslidte møllevinger skal tages ned og fragtes på land, hvorefter glasfiberet og komposit-materialer fra møllevingerne genbruges i nye produkter som for eksempel fiberbeton.

Mange vindmøller er efterhånden oppe i årene, og derfor forventes de kommende år en kraftig vækst i markedet med nedtagning af de gamle møller. *nb*



Fra industri til bynær havn



Horsens har fået en ny og klimasikret bynær havn, projekteret af A1 Consult.

Horsens har fået en længe ønsket en bynær havn, hvor det maritime miljø binder byen til vandet

Tekst og foto: A1 Consult,
Ulrik Max Jørgensen

Da Horsens besluttede at renovere havnen, var fokus på at skabe en bynær havn, der kan tiltrække byens borgere. Blandt kravene var også et højt arkitektonisk niveau og indretningen oppe i årene, og derfor forventes de kommende år en kraftig vækst i markedet med nedtagning af de gamle møller. *nb*

Klimasikring

I inderhavnen er der nu lavet et terrænforløb, der kan klare en vandstand på 1,80 meter over normal vandstand, dvs. kote +1,80. De nye promenader, trappeforløb og veje, der skal anlægges på havneområdet i forbindelse

med havneplanen, ender også oppe i kote +1,80. Konstruktionerne udgør tilsammen en slags dæmning, der skal beskytte den omkringliggende by mod oversvømmelser. Desuden vil der blive stillet krav om klimasikring af de huse, der bygges i området.

Også regnvandet er tæmmet

Men at klimasikre havnen er slet ikke nok, når man snakker klimasikring af Horsens. Ekstra farlige situationer opstår, når der både er forøget vandstand, og når regnvandet presser på inde fra baglandet. Også disse situationer er der taget hånd om i det nye bynære havneområde.

Gæstesejlere til centrum

Lystsejlerne har også fået et stort ønske opfyldt. Der er lavet nye pladser,

så gæste-sejlerne kan forøge helt tæt på bymidten. Derved slipper de for den lange gåtur til dagligvarebutikker og seværdigheder. Og der er endda plads til de større skonnerter, som er med til at give det historiske maritime præg, man gerne tiltrækkes af.

Færdigt arbejde til aftalt pris

Renoveringen af Horsens Inderhavn var meget kompleks, da alle ingeniør-discipliner skulle i brug. Slutproduktet består af renoverede stål- og betonspuns, nye stålspons, hvor en andel anvendes til industri, bådebroer med mulighed for store laster, etablering af stenskrånninger og betonstøtmure - ligesom trapper og belægningsblot var et udsnit af arbejdsopgaverne.

Og opgaven blev i øvrigt afsluttet til tiden og til den aftalte pris.

Odense lægger an til storstilet sikring af havn med redningsstiger

Omfattende boligbyggeri øger behovet for sikkerhed

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

I Odense bygges der hundredvis nye eksklusive boliger ved Odense Havn. I takt med at de gamle erhvervs-kajer samtidig renoveres, lægger kommunen nu op til, at sikkerheden øges markant. Hvis uheldet er ude og et menneske ryger i havnen, skal det også være muligt at komme op igen.

”Vi har heldigvis ikke i nyere tid haft nogle drukneulykker i havnen. Men i takt med at stadig flere mennesker færdes på havnen – vi har f.eks. også

åbnet et havnebad, som er åbent hele året rundt. Spørgsmålet nok, om vi ligefrem skal vente på, at der sker en ulykke, før vi sætter ind med mere sikkerhed”, forklarer projektleder Line Faxøe Enghave Lauridsen.

Beslutningen er blevet, at kommunen i foråret opsætter 5 oplyste redningsstiger i en skriggul farve, som kan ses tydeligt både fra kajen og fra vandet. Er erfaringerne gode, så vil kommunens drifts-afdeling, hvor Line Faxøe Enghave Lauridsen sidder, lave en politisk sag, hvor byrådet skal tage stilling til, om alle de kajer med boliger skal forsynes med oplyste stiger. I så fald tales der om helt op til 100 stiger.

”Pudsigt nok så er de første renoverede kajer, som blev bebygget for flere år siden, forsynet med nye redningsstiger. Men de blev først og fremmest designet af arkitektoniske hensyn og resultatet er desværre, at de er meget svære at få øje på – både fra havet og fra kajen”, siger projektlederen.

Mange andre overvejelser har nu ført til, at kommunen har valgt det nordjyske firma Sea-Safe som leverandør af redningsstiger. Firmaet er klar med en ny udgave, som er skabt til fast strømforsyning og desuden er belagt med gummi, der giver et godt greb om selve stigen.

Kommunen overtager boligkajer

Det er Odense Havn, som ejer alle de gamle erhvervs-kajer i byen. I takt med at kajerne bliver solgt til bebyggelse, overdrages kajerne til kommunen. Her er opgaven bl.a. at forsyne kajer med gadebelysning. Den proces planlægger man nu at udnytte til at også at forsyne de mange kommende redningsstiger med el, hvorefter vangerne altid vil lyse op.

Den første version af Sea-Safes selvlysende redningsstige var forsynet med solcellepaneler, men den funktion kan spares væk, hvis der bliver trukket el frem på kajerne.

Aalborg sikrer også

En ændret og mere intens brug af havnearealerne har også i Aalborg øget be-

hovet for mere sikkerhedsudstyr. Afdelingsleder Henrik Jess Jensen fra Aalborg Kommune fortæller:

”Vi har de seneste 4 år gjort en ganske stor indsats i de mange havnearealer, vi har. Senest har vi i Skudehavnen erkendt, at der var behov for at opdatere sikkerheden i takt med, at der kommer stadig flere bruger-grupper til i området. Tidligere var der jo nærmest ikke et øje om vinteren, men nu er der f.eks. etableret et populært streetfood-center, som tiltrækker et stort publikum.”

Løsningen er blevet, at der er indkøbt tre nye og belyste sikkerhedsstiger, hvor det nordjyske firma i Sea-Safe igen er leverandør.

Aalborgs investering i mere havnesikkerhed kommer i kolvandet på flere nærved-drukneulykker i byen i slutningen af 2017.

Havne og maritime miljøer med fokus på tryghed og sikkerhed

Havnens leverandør af redningsstiger. SEA-SAFE stigerne er fleksible med funktionelle med lys, alarmfunktion og driftssikkerhed.

SEA-SAFE DANMARK
WWW.SEA-SAFE.AS
Tlf. +45 22 24 35 67

NYHED
2 mm gummibelægning sikrer et godt greb.
Stiger i flere PANG-farver



“Når ulykker sker, når et menneske falder i havnen, er det vigtigt, at der er de bedste muligheder for at blive reddet op igen, enten ved egen eller andres hjælp. Vores oplevelse er, at kvaliteten af SEA-SAFE produkterne er den bedste på markedet i dag”.

Henrik Jess Jensen
Afdelingsleder: By- og
Landskabsforvaltningen
Aalborg Kommune

Landets havne er i hastig forvandling

I Esbjerg bindes havn og by nu sammen på en unik måde

Af Dan B. Hasløv,
Hasløv & Kjærsgaard

Danmark er et af de lande i verden, der har flest byer ved vandet. Her er lystbådehavne, hjemsteder for klubber og foreninger, rekreative kajer med promenader og gæstekajer, grønne områder, trafikhavne og erhvervsområder mm. Det hele hedder 'havnen' og er et åbent sted for alle. For mange en vigtig del af byens sjæl. Det er her bylivet, turisme, friluftsliv og de mange maritime aktiviteter udfolder sig.

Men den moderne havn stiller nye krav til sikkerhed både på vandet og på land. Nutidens havnedrift betyder, at havneområder og kajer må lukkes af med hegn. Vandarealerne, som bruges af de store skibe, må heller ikke bruges til det 'sjove'.

I nogle byer bliver trafikhavnen nedlagt eller flyttet til nye områder uden for byen. De forladte havne bliver omdannet til nye og attraktive bydele, som igen bringer vandet tilbage til



Overblik over den kommende lystbådehavn i Esbjerg – med egen dokport - og en højtliggende broforbindelse mellem nord og syd.
Fotos og illustration: Hasløv & Kjærsgaard

byen - og på vandet får de maritime fritidsaktiviteter nye muligheder, der både bruges til traditionelle lystbåde og til næsten uendeligt mange nye aktiviteter, der afprøves - på og i vandet.

Andre steder vokser trafikhavnene

Men der er jo også trafikhavne, der ikke nedlægges. Ja tværtimod – store voksende trafikhavne, der udbygges som et vigtigt erhvervsomt aktiv i byerne. Erhvervshavnene skaber vækst og arbejdspladser både på havnen og i et stort opland. De overlevende trafikhavne er hjemsted for mange virksomheder og et vigtigt led i virksomhedernes transportkæder.

Esbjerg Havn er sådan en dynamisk erhvervshavn i vækst. Det er en udvikling, som har ført til, at Esbjerg Kommune og Esbjerg Havn sammen har fundet nye, inspirerende løsninger

på, hvordan det gode naboskab mellem en aktiv trafikhavn og en by, der gerne vil bevare kontakten til vandet, kan udvikles.

I et grundigt planlægningsarbejde, der blev til i et fællesskab mellem kommune og havn i Esbjerg, er der fundet løsninger på, hvordan en attraktiv sammenhæng mellem by, den moderne havn og havet kan skabes.

Esbjerg har en langstrakt trafikhavn, som omfatter næsten hele kysten mellem by og hav. Den nye plan udpeger de områder, som er vigtige for trafikhavnen. De områder fastholdes som lukkede, sikrede havneområder, hvor offentlig adgang ikke er mulig.

Dokhavnen, den ældste havn i Esbjerg, ligger tæt på bykernen. Fra byen er der en imponerende udsigt

Andre steder åbnes havnen

Men planen har også identificeret flere områder og steder, hvor havnen udmærket kan åbnes mod byen. Den moderne havn med al dens dynamik skal nemlig stadig kunne opleves.

Fiskeriet var engang Esbjergs DNA. Nu er det fragtskibe, vindenergi med udskibning af vindmøller, service af de store vindmøllefelter i Nordsøen og en tid endnu gas og olie, der er byens og havnens livsgrundlag.

Dokhavnen, den ældste havn i Esbjerg, ligger tæt på bykernen. Fra byen er der en imponerende udsigt

over havn og hav. Denne del af havnen er et beskyttet kulturmiljø, hvor der fortsat skal være offentlig adgang til kajerne.

Her ligger 'Landgangen', der som en helt ny, svævende broforbindelse skaber sammenhæng mellem den højtliggende bykerne og Dokhavnen kajer.

Nede på havnen bliver der åben adgang for alle på kajerne, så man kan opleve det pulserende, moderne og imponerende havneliv tæt på - hvor servicefartøjer, bugserbåde, vagtskibe, færgen til Fanø, større gæstefartøjer mm. lægger til kaj.

Erhvervsaktiviteterne er dog for mange til, at der også er plads til, at vandet kan bruges til rekreative aktiviteter. Men 'Landgangen' er samtidig starten på et helt nyt promenadeforløb, som skal bindes sammen - fra nord til syd. Den ligger højt med en vid udsigt mod Fanø.

Esbjerg Strand bliver skabt

Muligheder for rekreative aktiviteter bliver der til gengæld skabt i rigt mål med det nye, store projekt for Esbjerg Strand. Her får det moderne, rekreative byliv ved havn og hav helt nye muligheder for at

udvikle sig - sammen med det rekreative maritime fritidsliv, foreningerne og de mange forskellige erhverv med andre typer for arbejdspladser, som ikke ligger hensigtsmæssigt inde i erhvervshavnen.

Esbjerg Strand bliver det nye hjemsted for en lang række foreninger, klubber, institutioner mv., som flyttes fra deres nuværende placeringer inde i erhvervshavnen. De får et nyt lystbådehavns bassin.

Lystbådehavn med egen dokport

Her bygges nemlig den første lystbådehavn i Danmark med egen dokport, der både beskytter mod bølger, det daglige tidevand og ekstreme høj- og lavvande. Sammen med ekstra høje moler på over 5 meter, bliver det nye havnebassin dermed et klimasikret område. Porten forventes ikke at forstyrre lystbådendes trafik da porten kun lukkes i vejsituationer, hvor sejlerne alligevel ikke vil være til søs.

Det nye havnebassin får ikke kun de traditionelle bådebroer og pladser - rampeanlæg, vandtrapper, badesteder, 'baner' til forskellige aktiviteter, steder for leg og læring indtænkes også.

Omkring det nye havnebassin er planlagt et nyt kunstmuseum. Fiskeri- og søfartsmuseet, som ligger tæt på, får et aktivitetsområde ved vandet, der bliver også plads til museums-skibe. Vadehavets store natursceneri kan nu også opleves fra det nye områdes promenader og torve - helt tæt på.

Fra at havnen tidligere blev afspærret, når der var ekstreme klimahændelser, designes der her et sikkert mødested, et udflugtsmål, hvor naturkræfterne kan opleves tæt på. Det vil blive en ny oplevelse for både byen og dens gæster.

By, havn og hav bundet sammen

Sammenbindingen af by, havn og hav opfylder et stort ønske i Esbjerg og arbejdet stopper ikke med det. Der arbejdes med nye stier og promenader, som giver nye færdselsmuligheder for fodgængere og cyklister langs hele kysten og ud på særlige dele af havnen. Der bliver adgang til vigtige udsigtspunkter, de mange bevarede kulturmiljøer og den nye promenade langs kysten kommer til at ligge højt, med store udsigter over havnen, Vadehavet og Fanø. Der skabes samtidig sammenhængende stiforløb der binder baglandet sammen med kystområdet.

I Esbjerg bliver planerne til virkelighed. Og det er da også her, Danske Havne holder deres årlige konference.

Begivenheden finder sted i april, hvor Esbjerg Havn fylder 150 år.

Skribent og arkitekt Dan B. Hasløv er selv sejler.



HASLØV & KJÆRSGAARD

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter
Marskensgade 7, 2100 København Ø, tlf: 33 14 29 07

Her finder du havnens samarbejdspartnere:

A1 Consult A/S	86 41 84 10
Aktiv Leg	75 33 60 10
Aktiv Ude	22 30 14 29
Arkil A/S	75 85 76 23
Bang-co	20 21 79 46
Benny Greve ApS	40 30 63 83
Bro Lars	22 69 12 51
Cado A/S	22 21 46 00
CG Jensen A/S	22 98 73 77
Cowi A/S	56 40 23 13
E.A. Dykkerservice	20 47 70 12
ECOstyle	24 90 87 77
Engholm A/S	38 10 02 22
Frøsløv Træ A/S	74 67 06 00
Hags Marine A/S	20 28 09 03
Hasløv & Kjærsgaard	33 18 91 13
ICK Handelsselskab	87 41 33 22
InfoTech Concept	31 63 59 00
Juhls Diving	31 14 30 28
Lars Laj A/S	32 82 10 33
LEDlight Danmark ApS	23 95 62 24
LP Yacht ApS	96 77 60 00
M.J. Eriksson A/S	22 68 64 47
MEC Marine	20 43 88 31
Munck Havne & Anlæg	51 67 76 80
NBC Marine	49 17 00 72
Nellemann Survey	96 30 36 54
NewTek IVS	21 24 24 54
Niras A/S	60 40 91 74
Nordic Marine Services	24 42 00 12
Odin Diving	98 15 30 30
Orbicon A/S	23 42 14 34
Peter Madsen Rederi	86 29 01 00
Rambøll	51 61 74 87
Rederiet Limfjorden	30 88 42 46
Salling Plast AS	41 38 30 37
Sea Services	22 38 07 31
SensorSurvey	26 77 12 16
SkovTrup	98 54 87 67
SKS Kraner A/S	40 36 04 88
SMU Dykkerservice	28 49 57 59
Storm Marine	28 92 19 66
Svendborg Uddybning	20 10 91 67
Sydhavsøernes Sø Entrepriser	22 81 04 49
VG Entreprenører	20 16 66 58
Wester Marina	38 12 42 10
Zøllner	31 64 26 94



AlgeFri N ProFF Algemiddel



Det er dit ansvar!

- Hurtig effekt på alger
- Anvendes på alle hårde overflader, f.eks. træværk og broer
- Ingen afstandskrav til vandmiljø
- Hurtig nedbrydning

Alger på bådebroer bekæmpes med stof der oprindeligt stammer fra pelargonier

AlgeFri N ProFF er eneste godkendte biologiske algemiddel på markedet

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Det lyder næsten som en røverhistorie, der er for god til at være sand: Man kan holde algevæksten væk fra f.eks. en bådebro ved at sprøjte algerne med en væske, der rummer et aktivt stof, som findes i pelargonie blomsten. Stoffet hedder pelargon syre, men er pudsigt nok slet ikke nogen syre – snarere er stoffet en smule basisk. Godt nok produceres stoffet i dag industrielt men det aktive stof er stadig helt identisk med blomsterstoffet.

”Det aktive stof ødelægger cellevægge og -membraner i algerne, der typisk ikke har nogen rødde af betydning - derfor dør algerne ret hurtigt efter behandlingen”, forklarer Kristine Essendrop, distriktschef fra firmaet, EcoStyle, der har forhandlingen af AlgeFri N ProFF i Danmark.

Slimede og glatte bådebroer

Midt på sommeren og i højt solskin er alger på træbroer jo ikke noget problem, men lige så snart vejrliget er mere typisk dansk – dvs. køligt med regn i ny og næ, så har sejlerne og alle andre med deres gang på træbroerne, balladen. Algerne på træet



En bådebro begroet med alger får et umiskendeligt gulligt præg ved sommertide. Foto: EcoStyle,

gør overfladen på broerne lidt slimet og glat, så man konstant er bange for at glide – og måske ultimativt skvatte i vandet.

Men sådan behøver det altså ikke at være – og ifølge EcoStyle kan man endda slippe af med algerne uden at skade miljøet.

Produktet er et biocid, hvilket vil sige at det er et produkt, der ifølge Miljøstyrelsen giver en ”kemisk beskyttelse af mennesker, dyr, vand, overflader, materialer eller produkter mod skadevoldere som fx skadedyr, bakterier, svampe eller andre uønskede organismer.”

Ifølge Kristine Essendrop kræver det ikke sprøj-

te certifikat at bekæmpe algevæksten med produktet, der virker ved direkte kontakt.

Sprøjtevæsken skal ramme de grønne alger, hvorefter effekten ses i løbet af få timer – resultatet er allerbedst i lunt vejr på alger i god vækst (med frisk grøn overflade).

Hun gør også opmærksom på, at det ikke tilladt at bruge desinfektions- og rengøringsmidler som f.eks. A-fri, IDZ, Universal Desinfekt, Rodalon og andre produkter baseret på kvaternære ammoniumforbindelser til bekæmpelse af f.eks. grønne belægninger på broer, bænke, skure, facader eller tage.

De rigtige tidspunkter for algebehandling:

Forår: Når der kommer lidt varme i luften.

Efterår: Ikke senere end november.

”For at et produkt må bruges til bekæmpelse af alger, skal det være godkendt af Miljøstyrelsen til formålet, hvilket vores produkt AlgeFri N ProFF netop – og som det eneste – er.

Ishøj: Det virker

Havnefoged Frederik Staal i Ishøj har brugt algemidlet i flere år og har erfaret sig frem til en metode, som i den grad har skridsikret de hele 22 broer, som han har ansvaret for.

”Jeg har faktisk de allerbedste erfaringer og vil også åbent sige, hvis der var nogle uheldige ting

ved metoden, men det er der faktisk ikke. Med en sprøjtning forår og efterår grundbehandler vi broerne, som ikke længere bliver grønne og slimede - altså helt anderledes tørre gangarealer, som er langt mere skridsikre. De nedgange, vi har, kan brugerne så yderligere strø med en blanding af strandsand og salt – resultatet er at broerne er gangbare hele vinteren”, forklarer han.

Forlænger levetid på broer

Frederik Staal er desuden overbevist om, at der er en meget interessant sideef-

tekt af, at algebelægningen på broerne bliver fjernet:

”Træet på broerne tørrer ligesom op, og det siger sig selv, at kan man undgå at træet hele tiden er vådt, så vil broernes levetid blive forlænget. Vi bruger selvfølgelig træ, som er ekstra marine-beskyttet, men alligevel rådner træet jo over tid, hvis det hele tiden er vådt og slimet på grund af et algelag. Det undgår vi med denne kombination af at sprøjte algemidlet på som grundbehandling og så supplere med blandingen af strandsand og salt, hvor saltet også er med til at trække fugtigheden ud af træet. Og heldigvis er sand og salt jo to helt naturlige ting, som blot ender nede i vandet”.

Vejle Havn måtte gerne hente ny slæbebåd hjem fra Holland

Vejle Havn har fået Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens ord på, at havnen handlede i overensstemmelse med Havneloven, da havnen selv hentede en nyindkøbt pram hjem fra Holland. Danske Rederier havde ellers klaget over, at Vejle Havn har anvendt sin egen slæbebåd til at bugsere den nyindkøbte mudderpram til Danmark.

I august 2017 købte Vejle Havn en mudderpram i Holland. I forbindelse med købet sejlede havnens egen slæbebåd til Holland for at bugsere prammen tilbage til Vejle Havn, hvor den skal bruges i forbindelse med oprensningen i havnen.

Direktøren i Danske Havne, Bjørn B. Christiansen, glæder sig over, at Tra-

fikstyrelsen er kommet til den konklusion. Prammen er indkøbt til havnens egne oprensnings-aktiviteter og skal således ikke betjene kunder.

”Afgørelsen illustrerer, hvorfor der er så stærkt brug for en modernisering af havneloven. Jeg ser frem til, at vi med den nye havnelov skaber klare retningslinjer og derved kommer den negative klagekultur i havnesektoren til livs, så havnene og deres brugere igen kan fokusere at på skabe vækst og udvikling til gavn for alle parter”, siger Bjørn B. Christiansen.

Det såkaldte havnelovs-udvalg ventes inden længe at færdiggøre sine anbefalinger til den fremtidige havnelovgivning.



KYST- OG HAVNEBYGGERI

Zöllner har i flere år specialiseret sig i kystsikring for offentlige og private kunder. Senest har vi udvidet vores vognpark med pramme, som har lastrum til sediment eller stenmaterialer og påmonteret gravemaskine med tilhørende rammeudstyr samt slæbebåd. Vi kan dermed nu løse endnu flere opgaver inden for vandbyggeri.

HAVNEANLÆG

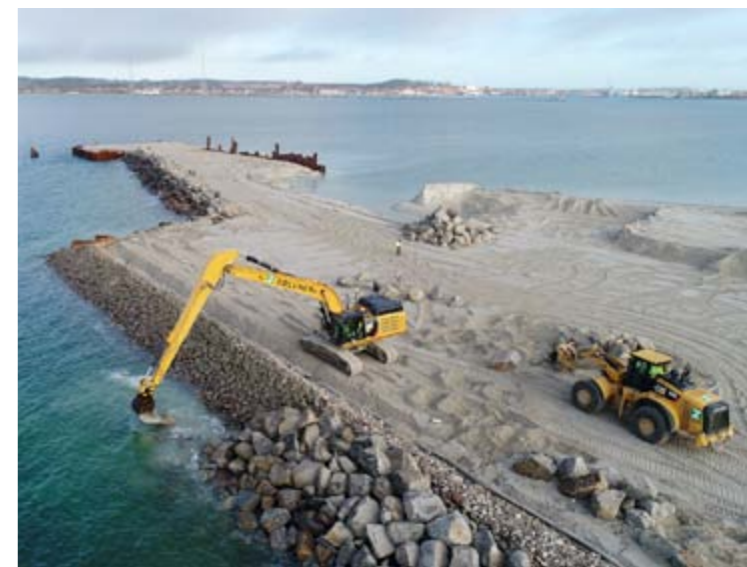
- Mole- og kajanlæg
- Bølgeskærme
- Træbroer
- Ramme- og spunsarbejder

KYSTSIKRING

- Skræntfodsikring
- Bølgebrydere
- Høfder
- Diger
- Badebroer

OPRENSNING/UDDYBNING

- Sejlrender
- Havne
- Søbade
- Bypass
- Klappning



WWW.ZOLLNER.AS
INFO@ZOLLNER.AS
TLF. 31 64 26 80



ecostyle.dk

Plantebeskyttelsesmidler skal anvendes på forsvarlig måde. Læs altid etiketten og oplysninger om produktet før anvendelse. Vær opmærksom på de advaretsætninger og advaretsymboler, der fremgår af etiketten.

Genanvendelse af havnematerialer er både en økonomisk og grøn gevinst

Genbrug ved havnebyggerier:

Der er mange penge at spare for havnene som bygherre. Og for entreprenøren er der hurtigere og mere smidige arbejdsgange, når det kan lykkes at genanvende havnematerialer blandt andet i forbindelse med udvidelse af kyst- og havnearealer. Et af de steder, hvor gevinsten virkelig var til at få øje kom, da Arkil udvidede Skovshoved Havn i 2016.

Af Janne Sorgenfri,
jbe@arkil.dk

Materialer fra bunden af en lystbådehavn og gamle materialer fra havnearealer kan være oplagte at genbruge, når der skal udvides ved kysten i nærheden.

I mange år har den proces været både langsom og bureaukratisk samt omfattet af ganske mange regler og hensyn. Men i forbindelse med, at Kystdirektoratet har blødt op for lovgivningen på området er procedurerne blevet mere enkle og smidige. Det kommer nye og kommende udvidelser af både industrihavne og lyst-

bådehavne til gavn.

Sådan vurderer afdelingschefen for Arkil Vandbygning, Peter Quist Christensen, der for godt et år siden afsluttede en omfattende udvidelse af Skovshoved Havn. Her blev netop genanvendelse af havne- og uddybningsmaterialer et væsentligt omdrejningspunkt for projektet.

”Det har for været sådan, at sagsprocessen var så omstændig, at mange opgav allerede på forhånd at søge om tilladelse til at genbruge havbundsmaterialerne – selv hvis man skulle bruge materialerne inden for en forholdsvis



Skovshoved Havn 2016: Ved den store udvidelse og modernisering af havnen genbrugte Arkil blandt andet materialer fra Hellerup Havn, der alligevel skulle have udvidet sejltredden og derfor skulle af med det overskydende bundmateriale.

kort tid i nærheden.

Med opblødningen går det nu nemmere – og der er først og fremmest økonomiske fordele for bygherren. Det er jo alt andet lige billigere at hente materialer fra en uddybning i en nærliggende havn og genbruge dem i et nyt projekt - i stedet for at sejle materialerne 10 sømil ud og dumpe dem i havet til ingen verdens nytte.

”Og helt tosset kunne det jo se ud, hvis nabohavnen kort efter skulle ud og købe nye materialer til en udvidelse. Håndteringen kræver selvfølgelig lidt, men her genbruger man blot naturens egne materialer, så udover god økonomi er der selvfølgelig også en grøn profil i genanvendelsen, som er værd at have for øje”, forklarer Peter Quist Christensen.

I forbindelse med den

omfattende udvidelse og fornyelse af Skovshoved Havn, blev sandbundsmaterialer fra en uddybet sejltredden i bl.a. den nærliggende Hellerup Havn gravet op og genanvendt som fyld i havnearealerne omkring lystbådehavnen ved Skovshoved. I alt var der tale om godt 50-60.000 m³

materialer, der blev flyttet til Skovshoved og genanvendt.

Det var en enkel og samtidig ressourcvenlig løsning, som Arkil forventer, vi kommer til at se meget mere af i forbindelse med fremtidens ændringer og udvidelser af havne, moler og kystarealer.

Fakta om bypass

Kystdirektoratets regelforenklung betyder, at det nu er lettere at lave et såkaldt såkaldt bypass, dvs. at genbruge oprenset sand til kystsikring tæt på havnen.

Hvor havnene tidligere skulle sejle det oprensede sand ud i havet, blev det efter en lovændring for 2 år siden muligt at få tilladelse til en såkaldt bypass, så havnene kan genanvende sandet direkte til kystbeskyttelse nær havnen. Metoden har vist sig at være så effektiv og efterspurgt, at Kystdirektoratet nu også giver tilladelser for en 10-årig periode i stedet for 2 år.



Opblødningen af reglerne for genanvendelse af opgravede materialer fra havne gør det lettere og billigere for bygherrer at bruge egne materialer fra uddybninger. Fotos: Arkil

Aarhus Havn venter i spænding ny havnelov

I det seneste nummer af Aarhus Havn nyhedsbrev RePORTagen giver sous-chef og økonomichef Henrik Munch Jensen lidt af baggrunden for, hvorfor der er en revision af Havneloven på vej, og hvorfor man i branchen spændt venter på, hvad Folketinget vedtager.

Sagen er, at EU efter 15-20 års tilløb i februar 2017 vedtog en ny forordning (2017/352), som bl.a. opstiller rammerne for levering af havnetjenester og giver fælles regler om finansiel gennemsigthed for havnene. Som en konsekvens af EU-forordningen skal national særlovgivning være tilpasset senest 24. marts 2019. Altså er der deadline for,

hvornår en ny dansk havnelov, som efterlever de fælles EU-regler, skal være på plads.

”Vi venter i spænding på revisionen af havneloven. Den er grundloven for havneejerne, havnevirk-somhederne og transportkunderne.

Havneloven skal derfor balancere mellem vidt forskellige interesser og dagsordener og hvad der kan opnås politisk opbakning til.”, skriver Aarhus-direktøren.

Offentligt støttede aktiviteter udskilles

Henrik Munch Jensen skriver videre: ”Forordningen bestemmer, at hvis havne-ejeren, der modtager

offentlige midler, udfører havnetjenesten, skal regnskaberne for den offentligt finansierede aktivitet holdes adskilt fra sine øvrige aktiviteter.

Aarhus Havn er helt enig i dette princip. Aarhus Havn anbefaler, at der i havneloven sættes mest muligt ind på, at denne adskillelse sker på så billig og administrativ enkel måde som muligt. Dette af hensyn til vor konkurrenceevne over for udlandet. Alle omkostninger betales jo reelt af kunderne og ikke via skatterne og finansloven eller kommunens budget”

Historisk havn på vej i Holbæk



Beddingen i Holbæk har altid været et tilløbsstykke. Nu planlægges også en historisk havn. Arkivfoto

På Holbæk Havn er der udpeget et område ved Blegstrædehagen, hvor kommunen og National-

museet nu arbejder frem mod at lave en historisk havn. Her skal man kunne opleve havnelivet i begyndelsen af 1900-tallet. Det skriver Sjællandske Dagblade.

Parterne har nedsat en fælles arbejdsgruppe, som

skal konkretisere planerne om at skabe et ’maritimt frilandsmuseum’.

Med i visionerne er at bygge en stor landgangsbro, hvor der kan ligge historiske træskibe ved kaj - blandt andet Nationalmuseets både, ligesom de store sejlskibe som Fulton og Georg Stage også gerne skulle på visit.

Flådestation Frederikshavn
Ny anlæg af 700 lbm kaj
Renovering af 1600 lbm kaj

VIDEN OG ERFARING VANDBYGNING

Arkil Fundering og Vandbygning løser alle former for havne- og vandbygningsopgaver. Det gælder både nybygning, renovering, reparations- og serviceopgaver.

Vandbygning · Mossvej · 8700 Horsens · Tlf. 75 85 76 23 · Kontakt Peter Quist Christensen

KVALITET TIL TIDEN > ARKIL.DK

Grenaa Havn kikker fokuseret ind i fremtiden

Masterplan åbner store muligheder for dybtvandshavnen

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

”Den mest centralt placerede havn i Danmark – intet mindre.”

Selvtiltiden er i orden, når Grenaa Havn skal vurdere mulighederne for at sikre havnen på Djurslands spids en central rolle blandt de af Danmarks erhvervshavne, som overlever i en hastig erhvervsudvikling, hvor havnene skal kunne stadig mere og være større. I dag er Grenaa blandt landets 10 største havne, og havnen har aldrig i sin 200-årige historie set lysere på fremtidsmulighederne.

Havnen går erhvervsvejen

Hvorfor så det:

- Havnen ligger så langt fra boligbebyggelse, at her er plads til tung industri, som uvægerligt fører støj og støv med sig
- Den nuværende vanddybde på 11 meter kan øges til 15 m
- Placering lige ud til de centrale sejlrunder i Kattegat

Resultatet af et grundigt analyse- og planarbejde er en masterplan frem til 2030, som - realiseret fuldt ud - vil indebære investeringer på 1 milliard kr. Her er tale om 4 etaper, som både er nogenlunde lige store og i øvrigt kan realiseres i vilkårlig rækkefølge.

På mange havne landet over høstes (kortsigtede) gevinster ved at byudvikle og bebygge tiloverblevne havne-arealer tæt på bymidten.

Grenaa masterplan går en anden vej – frem for boliger og turisme skal erhvervs-havnen udvikles. Og her sættes tungt på følgende 7 kernesegmenter:

- vind
- bulk
- projektlaster
- recycle & waste management
- færg- og liniefart
- udlejning
- stackning & maintance

Det bagvedliggende rationale er, at f.eks. vind samt recycle & waste management er erhverv i hastig vækst, hvor produktionsanlæggene til affaldshåndtering, genvinding og nye



Administrerende direktør Henrik Carstensen har udvidelsesplaner klar i skuffen til den dag, hvor de rigtige samarbejdspartnere viser sig. Fotos: Grenaa Havn.

energikilder bliver stadig større – og tilmed ofte støjer, støjer og lugter. Sådan nogle anlæg kan ikke integreres i hverken storbyer og tæt bebyggede områder. Men Grenaa er klar!

Borerigge vedligeholdes

I oktober ankom den 2. borerig i løbet af kort tid til Grenaa havn, og det betyder, at den adm. direktør Henrik Carstensen kan sætte flueben ved endnu et af havnens indsatsområder:

”Vedligehold af bore-rigge er en kommende enorm opgave, som skal udføres løbende. Grenaa er en af de havne, som har de optimale faciliteter og gunstige besejlingsforhold til sådanne opgaver. Ordren er en stor anerkendelse af Grenaa Havn og vores omkringliggende virksomheder, som opfylder de rette betingelser for at kunne modtage riggen til en ny type opgave”, siger han.

Der er tale om beboelsesriggen Atlantic Amsterdam, som ejes af Singapore-selskabet Teras Offshore. Riggen kom fra den engelske østkyst, har 136 enkeltværelser og opholdslokaler – den måler 75 x 86 meter og vejer tæt på 10.000 tons. Riggen forventes at ligge i Grenaa i 4-6 måneder og skal gennemgå det lovpligtige fem-årige SPS-eftersyn (Special periodic survey).

Lykken er geografien

Nordhavnen i Grenaa ligger langt fra beboelse, her er masser af plads, her er vanddybde til stadigt større skibe og i foråret indvies en ny omfartsvej, som leder landtransporten uden om byen – og lige ned på Grenaa Havn.

Alting kan selvfølgelig gøres bedre, og skal hav-

Masterplan i tal	2018	2030
Samlet kajlængde	2,5 km	4 km
Dybde i havnebassin	11 m	15 m
Eks. havneareal	1.425.000 m ²	2.090.000 m ²
Eks. erhvervs- og industriområde	1.140.000 m ²	
Nyt nordligt erhvervsareal		1.520.000 m ²

Tabellen viser masterplanen i tal, hvis det lykkes Grenaa Havn at tiltrække de nødvendige samarbejdspartnere til at realisere hele masterplanen.

nens potentiale udnyttes fuldt ud, så må infrastrukturen optimeres yderligere helt til Grenaa, idet mange vognmænd og shippingvirksomheder i dag foretrækker Aarhus Havn – på trods af massive trængselsproblemer i trafikken omkring havnen i storbyen.

Tung fragt importeres i dag ofte på såkaldte gigantiske panamax-skibe, som kræver 14-15 meters vanddybde, og dem kan Grenaa Havn i dag ikke klare fuldt lastede, fordi sejlrenden ’kun’ er 12 m. Løsningen er at realisere udvidelsesetape H2. Det skal ske søværts og netop ’bane vandet’ for Panamax-både med 15 meters dybde og et svajebassin med en diameter på 470 m.

Panamax-skibene har en størrelse og stikker så dybt, at omkringliggende østjyske fjord-havne, som Grenaa Havn er i direkte konkurrence med, i modsætning til Grenaa ikke kan uddybes til at modtage dem.

LNG – flydende naturgas

Et andet nyt forretningsområde, hvor Grenaa gerne vil spille en rolle, er flydende naturgas – i daglig branchetale LNG

(Liquefied Natural Gas). Teknikken går ud på at udnytte naturgas fra f.eks. biogasanlæg som drivmiddel til skibstrafikken, men på sigt også til tung trafik på landsiden.

I foråret indgik Grenaa Havn et Memorandum of Understanding med det estiske selskab LNG Gorskava Overseas, der ønsker at etablere et LNG-bunker-center i Grenaa på op mod 10.000 m³.

”For os er det et utroligt spændende projekt, og jeg fornemmer stor seriositet hos esterne, som i øjeblikket er i gang med et lignende projekt i Lübeck. Afhængig af erfaringerne der, så vil anlægget i Grenaa nærmest være et copy-paste af anlægget i Tyskland”, fortæller Henrik Carstensen.

Men man sælger ikke



Bent Hansen er ny politisk frontfigur for Grenaa Havn, som håber at kunne drage nytte af hans imponerende politiske netværk og viden om regional udvikling.

skindet før bjørnen er skudt, så han ønsker ikke at sætte % på, hvor sikker han er på, at LNG-firmaet etablerer sig i Grenaa Havn. Men lykkes det, har Grenaa Havn faktisk plads til LNG-projektet i den eksisterende havn, så der skal større projekter til, for havnen trykker på knappen til en etape af masterplanen.

Bent Hansen er et scoop

I foråret kunne Grenaa Havn offentliggøre, at den markante socialdemokratiske politiker Bent Hansen overtager formandsposten i Grenaa Havns bestyrelse. Han er uden sammenligning nok den mest profilerede regionspolitiker i Danmark, er landskendt som formand for Danske Regioner og har en politisk kontakthænde, som er svær at matche.

”Og så kan han sin havne-metier, idet han også har siddet i Hanstholm Havns bestyrelse. Jeg lægger ikke skjul på, at vi glæder os over at have ham som aktiv bestyrelsesformand”, forklarer adm. direktør Henrik Carstensen.

Bent Hansen trådte tilbage som både formand for Region Midt og Danske Regioner ved kommunalvalget i november.

Havnen laver ny bydel i samarbejde med Norddjurs Kommune



Sydhavnen havde tidligere et stort, aktivt fiskerimiljø.

I Sydhavnen er udviklingsprocessen allerede godt i gang

Af journalist Niels Brandt

Mens masterplanen frem til 2030 i Grenaa Havn endnu kun er visioner, så er havnens bynære syddel - adskillige hundrede meter væk - i fuld gang med by-udvikling. I samarbejde med Norddjurs Kommune vil havnen skabe en helt ny bydel, hvor mindre erhverv og maritime oplevelser skal gå hånd i hånd.

”Vores nordhavn er hegnet ind, og der har vi den tunge industri. I Sydhavnen har kommunen længe ønsket at etablere en helt ny bydel, og der er vi gået ind som medspiller og er allerede godt i gang. Vi har købt de 8.000 m² erhvervslokaler fra det tidligere Thorfisk og er i færd med en omfattende renovering, så vi er klar til at tiltrække en bred vifte af virksomheder og aktiviteter”, siger administrerende direktør Henrik Carstensen.

Men man sælger ikke

Havnen har allerede selv flyttet sin administration ind i lokalerne på Sydhavnen, og så er ideen ellers at tiltrække aktiviteter, så sydhavnen kan blive et sted, hvor folk fra Randers og Aarhus vil køre hen for at få f.eks. Østjyllands bedste fiskefrikadelle’.

”Djursland er stærk på fødevarer, og vi har i Grenaa f.eks. en innovativ virksomhed Nordisk Tang, som producerer en masse varer med tang som råvare. Vi håber at kunne skabe et kreativt miljø på Sydhavnen, hvor iværksættere, butikker, restauranter og måske kajakudlejning tilsammen kan danne et stærkt oplevelses-miljø.

Det er også i Sydhavnen, at byen har de få tilbageværende erhvervsfiskere i Grenaa. Dem vil havnen naturligvis værne om, så det kulinariske og maritime grundlag fortsat er til stede.

Uden friske råvarer ingen superfriske fiskefrikadeller og andre kulinariske oplevelser....

Hanstholm Havn var fødselshjælper for nordeuropas største fiskeopdræt

Forventeligt 50 ansatte skal opdrætte kostbar sushifisk – såkaldte kingfish

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Hos optimister og pionerer i branchen er forventningerne enorme: Fiskeopdræt på land kan blive en ligeså indbringende forretning som vindmølleindustrien har været for Danmark!

Sikkert er det i hvert fald, at der på Hanstholm Havn allerede i dag dyrkes kostbar kingfish hos firmaet Sashimi Royal i nogle kæmpestore tanke, og at det top-moderne anlæg regnes for at være det største i Nordeuropa.

Og bedre endnu: 1. etape kan producere 1.200 tons kingfish om året, men fuldt udbygget bliver anlægget 4 gange så stort. Det vil gøre firmaet til en af landets største fiskeopdrættere og forventeligt skabe 50 nye arbejdspladser i Thisted Kommune.

Hanstholm Havn er i dag egentlig kun arealudlejer til Sashimi, men det er teknisk chef Peter Nymann til gengæld godt tilfreds med:

”Vi har reelt kun været fødselshjælper for hele projektet. Vi mødte vel første gang initiativtageren for snart 10 år siden og hørte på, hvad han mente om visioner og potentiale i aquakultur. Det syntes vi godt nok lød interessant, og så var vores rolle i første omgang egentlig kun at sætte ham i kontakt med Thisted Kommune.



Siden gav vi ham en kontrakt på arealerne på havnen, og aftalen skruede vi sådan sammen, at han fik to år til i fred og ro at finde investorer og tekniske løsninger. Først når/hvis det kom så vidt, at han skulle i jorden, skulle han betale leje – og hvis det hele kiksede undervejs, så rev vi kontrakten i stykker”, fortæller chefen.

I forvejen havde Hanstholm Havn en lokalplan liggende klar i skuffen, så Sashimi Royal kunne uden yderligere forsinkelse gå i gang, da pengene var skaffet.

Supplement til vildfisk

”Vi lever jo i høj grad af fiskeri her på havnen, og vores forarbejdningsindustri kunne godt se nogle

Sådan ser fiskefarmen ud sådan lidt fra oven. Planen i firmaet er, at man i de følgende 3 år hvert år bygger et anlæg mægtigt til det første, så man i 2020 når op på 4-dobbelte kapacitet i forhold til det nuværende. Foto: Sashimi Royal.

synergier ved landbase-ret aquakultur. Det siger sig selv, at vildtfanget fisk kommer ind med ekstremt svingende mængder, så for dem er det interessant at have en leverandør, som ikke er afhængig af naturens luner.”

For Hanstholm er aquakultur på land ekstra interessant, fordi det kan give Vestkysten deres andel af det hurtigt voksende opdræt af fisk, som sker verden over. Med bølgegangen i Vesterhavet vil en evt. vækst i havbaseret opdræt ellers ikke komme på de kanter.

32 mio. i støtte

De første små kingfish blev sat ud i tankene i juli 2017, og når det kunne lade sig gøre, så skyldes det bl.a. 32 mio. i startkapital fra et par offentlige kasser. Miljø- og Fødevarerministeriet har bidraget med 20 mio. fra Miljøteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram (MUDP) og dertil kommer 12 mio. fra Det Danske Hav- og Fiskeudviklingsprogram. Den samlede pris for anlægget i Hanstholm er 85 mio. kr.

”Tun-agtig” fisk fra Middelhavet

Kingfish er en tun-lignende fisk, der naturligt lever

i Middelhavet. Det er første gang, den opdrættes i Danmark. Projektet anslår, at fiskene kan afsættes til en kilopris på 70 kr. - til sammenligning indbringer jomfruhummer på auktionen i Hanstholm 66 kr. kiloet i gennemsnit.

Sashimi Royal forventer fuldt udbygget at producere 4.800 tons kingfish årligt, hvilket skulle have en eksportværdi på 300 mio. kr. årligt.

I hekle landet produceres der ifølge Miljøstyrelsen opdrætsfisk til en værdi af 1,2 mia. årligt. Med andre ord, så vil anlægget i Hanstholm øge den samlede produktion med 25%.

DER ER LØBET MEGET VAND I ÅEN SIDEN 1931



CG Jensen A/S er en landsdækkende entreprenørvirksomhed, der som speciale arbejder med havneudvidelse, ramning og fundering. Her kan du se bare et lille udpluk af vores mange entrepriser.



Hundested Havn: CG Jensen har udført den første etape på ca. 40 bådpladser. Opgaven omfattede 170 lbm bådebro forankret på hhv. pæle og fundamenter i molens stensætning. Pæle og bjælker er udført i tropisk træ og brodækket i imprægneret træ.



Sluseholmen, København: Sluseholmen er det største boligudviklingsprojekt nogensinde i hovedstadsområdet. Boligerne er opført på otte øer omgivet af kanaler, hvor arbejdet omfattede byggemodning af et ca. 85.000 m² stort område inkl. udgravning, pæleramning, kloak, stålbroer, træbyggeri og spuns for de mange kanaler. CG Jensen A/S vandt sagen, ikke kun på prisen, men også på vores store erfaring indenfor effektiv håndtering af miljøproblemer, ramning og arbejde med tropisk træ.



Udbyhøj Lystbådehavn, Randers: Den nye lystbådehavn er omkranset af en ydermoler af sten, mod fjorden. CG Jensen har udført nedbrydning af den eksisterende havns moler og etablering af to nye moler. I inderhavnen har vi etableret stenskråninger mod land, som vil virke bølgedæmpende samt 478 lbm. træbroer.



Bølgen, København: Bølgen står på 284 pæle. Den er bygget af ca. 100 tons tømmer, hvilket svarer til, at der er ca. 3.330 m² dæk beklædt med ubehandlet nordeuropæisk eg.

RING FOR ET UFORPLIGTENDE TILBUD

Kontor Jylland
CG Jensen A/S
Gl. Silkeborgvej 7F
8462 Harlev J
Kontaktperson - Jørn Asmussen, tlf: 4020 3312

WWW.CGJENSEN.DK

CG JENSEN

E.A. Dykker Service

“Dem, der laver arbejdet, er også dem, der ved, hvordan det skal gøres!”

Erik Andersson, indehaver

Experty i katonisk beskyttelse og betonforstøbninger.

E.A. Dykker Service har 40 års erfaring med alle former for undervandsarbejde.



Videospjæktion • Nedgravning af kabler • Svejsning og skæring • Sprængningsarbejde • Bundsikring med gabioner og betonsudstøbning • Bjærgning • Stor erfaring med undervandsarbejde i Nordsøen og Skagerak • Montering af anoder på kajanlæg og skibe.

Vi er toppen på bunden

www.ea-dykkerservice.dk

kontakt@ea-dykkerservice.dk

Tlf. 86 24 18 24 Mobil: 20 47 70 12



E.A. Dykker Service ApS

Dansk Industri forudser betydelig overkapacitet i de danske erhvervshavne

Analyse spotter langt flere udvidelser end der er behov for

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk



Infrastruktur-konsulent Jacob Svane forudser, at regeringen i 2018 kommer med en revision af Havneloven, hvor de kommunale havnes adgang til billig kapital bliver begrænset. Foto: DI

”Jeg håber naturligvis, at vi tager fejl, og der virkelig bliver brug for alle de meget store udvidelser, som er på vej i de danske erhvervshavne, men sådan tror jeg ikke, det kommer til at gå. Og jeg kan godt frygte, at udviklingen i stedet vil vise nødlidende havne – og i værste fald havne, som knækker halven efter alt for store investeringer.”

Sådan lyder den noget dystre spådom fra infrastruktur-konsulent Jacob Svane fra Dansk Industri, der står bag en analyse af, hvor store udvidelser, som de 15 største erhvervshavne i Danmark har i pipe-linene de kommende år. Analysen var færdig i marts 2017

og viste, at de undersøgte havne havde planer om en 20% kapacitetsudvidelse de kommende år – selv om der i dag faktisk er 15% af deres arealer, der ligger uudnyttede hen.

Han følger udviklingen tæt og er ingenlunde blevet beroliget de måneder, som er gået siden, analysen er færdig. ”Man kunne jo håbe på, at der i markedet var en vis selvregulering, så nogle havne holder sig tilbage, men det er ikke, hvad jeg oplever. Snarere tværtimod, så ser det nærmest ud som om, at investeringerne accelererer.”

Havneloven skal revideres

Dansk Industri har lavet analysen bl.a. på vegne af de medlemsfirmaer, der er organiseret i DI-gruppen Danske Havnevirksomheder. Analysen er et indspark til arbejdet i en ekspertgruppe under Transportministeriet, som ventes at barsle med anbefalinger til en forestående revision af Havneloven.

”Vi kunne jo se, at der rundt om i landet var rigtig mange havne, der havde store udvidelsesplaner, og vi begyndte at spørge os selv om, hvorvidt der nu er efterspørgsel til alle de her nye havnearealer. Med analysen ville vi simpelt skaffe mere viden om, hvad vi taler om”, fortæller Jacob Svane.

Låneregulering forude

”Vi har i Danmark ikke tradition for stram statslig styring, og holdingen er i stedet, at lokale beslutninger nu engang bedst træffes lokalt, men det ser jo unægteligt ud som om, at det med de nuværende regler ikke lykkes at bremse op. Og det vil på alle måder være uheldigt og spild af samfundets resourcer, hvis vi kommer til at stå med en masse store tomme havne-arealer.”

”Men direkte statslig styring er lidt udansk, så i stedet kan man spørge sig selv om, hvorvidt det er for billigt for havnene at låne? Mange af disse havne-udvidelser er jo finansieret med kommunegaranterede lån, og en måde at regulere på kunne jo være at begrænse adgangen til billig kapital”, siger Jacob Svane.

Hvis man i branchen forudser en snarlig stramning af lånereglerne, aner du så ligefrem en igangværende hamstring af kommunegaranteret lånekapital rundt om i landet?”

”Man kunne godt få det indtryk, når man kigger ud over investeringsboomet i de danske erhvervshavne. Men jeg har ikke noget dokumenteret belæg for at sige, at der er en sammenhæng.”

Han forventer dog, at der i 2018 kommer et udspil til en ny Havnelov, der også rummer strammere regler for at kommunegarantier til de kommunale erhvervshavne.

Dansk Industris havneanalyse:

Havneudvidelser 2015-2020

Denne analyse viser, at 15 af de største kommunalt ejede danske havne sammenlagt forventer at udvide med ca. 5 millioner m² nyt havneareal i perioden 2015-2020.

De nye havnearealer svarer til mere end 700 fodboldbaner. Det er en voldsom stor udvidelse, svarende til ca. 20 procent af den nuværende kapacitet.

Oveni har de kommunalt ejede havne løse planer om yderligere fremtidige udvidelser på knapt 6 mio. m².

Dansk Industri vurderer, at der ud af de ca. 26 mio. m² eksisterende havneareal er mellem 3,5 og 4 mio. m² ledigt havneareal til udleje på de 15 ovennævnte havne. Det svarer til en uudnyttet kapacitet

på ca. 15 %. Dette tal er ulige fordelt på de enkelte havne. Nogle har således næsten ingen ledige arealer til udleje, mens andre har endog meget store arealer ledige. Dette forhold synes dog ikke at påvirke om og i hvor høj, grad der foretages nye havneudvidelser.

Det skal tilføjes, at de 15 nævnte kommunalt ejede havne langt fra er de eneste kommunalt ejede havne med store udvidelsesplaner. Således har også kommunalt ejede havne som Hanstholm, Skagen, Rømø, Horsens, Vejle, Nakskov og Vordingborg enten foretaget eller planer om at foretage store havneudvidelser.

Samlet set andrager dette mere end 500.000 m² yderligere. Dette er dog ikke medreg-

net i analysen.

Der forventes desuden at ske et begrænset frasalg af aktivt havneareal i perioden fra 2016-2020. Dette forventes samlet set at være mindre end 500.000 m², hvorfor dette heller ikke medregnes i analysen.

Dertil kommer, at de 15 største kommunalt ejede danske havne oven i de konkrete udvidelser på 5 millioner m² over de næste 5 år, har løsere planer om yderligere fremtidige havneudvidelser på mere end 6 mio. m². Det er udvidelser, der formentlig ikke vil kunne iværksættes i løbet af de kommende fem år, men som er tiltænkt en senere periode. I visse tilfælde vil det dog kunne bringes i spil inden 2020.

Tallet på 5 mio. m² nyt

Oversigt over areal og udvidelser i de 15 største kommunalt ejede danske havne.

Havn	Havnens landareal, m ²	Arealudvidelser 2016-2020, m ²	Mulige arealudvidelser 2020-?
Esbjerg	4.150.000	350.000	75.000
Fredericia	585.000	0	70.000
Frederikshavn	1.150.000	360.000	900.000
Grenaa	1.425.000	0	660.000
Hirtshals	1.100.000	250.000	150.000
Kalundborg	800.000	330.000	300.000
Kolding	500.000	70.000	130.000
Køge	350.000	700.000	0
Odense	6.000.000	500.000	1.500.000
Randers	280.000	250.000	700.000
Rønne	543.000	100.000	150.000
Thyborøn	1.000.000	500.000	200.000
Aabenraa	500.000	150.000	100.000
Aalborg	5.000.000	1.000.000	1.000.000
Aarhus	2.600.000	435.000	0
ALT	25.983.000	4.995.000	5.935.000

Tallene baserer sig på en blanding af oplysninger fra havnenes egne hjemmesider og masterplaner, fra korrespondance med havneadministrationerne, fra offentlige medier samt DI-vurderinger.

havneareal for perioden 2015-2020 er således temmelig konservativt. Det kan blive endnu højere.

Der er tale om en endog meget voldsom kapacitetsudvidelse af dansk havneareal. Til sammenligning er Europas største havneudvidelsesprojekt, nemlig udvidelsen af Rotterdam Havn med Maasvlakte II-projektet, på ca. 10 mio. m² nyt havneareal (og her frasælges også mange gamle havnearealer), og Rotterdam Havns godsomsætning er ca. 4 gange så stor som alle danske havnes til sammen.

De ovennævnte 15 danske, kommunalt ejede havne repræsenterer ca. 40 procent af den samlede godsomsætning på havne i Danmark.

Denne vurdering er foretaget på baggrund af oplysninger fra havnenes egne hjemmesider, fra korrespondance med havneadministrationerne, fra havnenes kunder samt DI-vurderinger.

Dansk Industri



Køge Havn er blandt de erhvervshavne, som har udvidet kraftigt. Havnen er nu valgt som en af servicehavne for udskibningen til det nye vindmølle projekt Krigers Falk. Foto: Køge Havn.

Parret bag privat marina i Middelfart:

Vi bygger aldrig en havn igen

De mener det er så bøvlet, at private bør holde sig langt væk

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Det er undervejs gået op for projektleder Bo Sørensen, hvorfor det stort set kun er kommuner, som bygger lystbådehavne: Det er simpelt hen så besværligt, bøvlet og bureaukratisk, at private investorer klogeligt holder sig væk! ”Jeg har haft et tømrerfirma i mange år og bygget talrige huse, men at bygge en havn en gang til, det gør jeg aldrig”, fortæller han.

Han har nu i 6,5 år kæmpet med at realisere en privat lystbådehavn med navnet Nyhavn 2 i Middelfart. Havnen ligger som nærmeste nabo til kommunens kulturelle flagskib Kulturoen, en anden privat cityhavn ved navn Nyhavn 1 samt det nybyggede rådhus - og blot 300 m fra by-

ens gågade.

Altså skabes en rigtig city-marina, som jo også er en trend i tiden: Sejlerne vil supergerne navigere helt ind til bymidterne - i stedet for at holde ferie i lidt afsides lystbådehavne. Bo Sørensen ejer projektet og har adskillige mio. kr. i klemme i Nyhavn 2, hvor selve havnen omsider står færdig - det er dog uvist, om toiletterne når at blive færdig i 2018.

”Det har bestemt været langt mere op ad bakke end nedad! Selve havnen er jo stort set færdig, men nu må vi konstatere, at vi hidtil ikke har kunnet komme overens med kommunen om, hvor vi må placere toilet- og badefaciliteterne.” ”Hvor ærgerligt det end er, så er vores gæster i 2018 nødt til at affinde sig med - ganske vist udmærkede - pavillon-toiletter, fordi vi nok ikke når at færdiggøre et egentligt byggeri. Og vi



Nyhavn 2 ligger godt for gæstesejlere, som vil være tæt på Middelfarts bymidte

Nyhavn 2 ved selv som sejlere gennem mange år alt for godt, hvad tip-top-toiletter betyder for sejlere, så endnu en gang øv”, fortæller Pia Pedersen.

Kulørt byggehistorie

De snart 7 års historie om Nyhavn 2 er så kulørt, at parret udmærket er klar over, at der er trukket tunge vekslers på projektets troværdighed.

”Jamen det hele startede i 2011, da jeg blev spurgt, om jeg ville være med til at investere i en privat havn, hvor mange bådpladser allerede var solgt - vi var dengang 5 investorer.

Men goddaw do! Det skulle snart vise sig, at bådpladserne overhovedet ikke var solgt, og at stort set intet var, som vi var blevet lovet”, erindrer Pia Pedersen.

Siden er det smerteligt gået op for parret, at de var kommet i kløerne på en yderst veltalende men

lidt for fiffig forretningsmand, som det krævede flere retssager at komme ud af grebet på.

Processen har også budt på et forlig med en nabo-investor, som vil bygge boliger tæt på Nyhavn 2, samt årelange trakasserier med Middelfart Kommune og Kystdirektoratet - to offentlige instanser der af parret faktisk ikke betragtes som medspillere til dem som investorer.

Feks. skulle de på et tidspunkt have fornyet en klaptilladelse, som var udløbet. På sidstedagen i høringsfase nr. to indløb en klage, og resultatet blev, at de fra Kystdirektoratet fik anvist en ny klap-plads fire timers sejltid væk. ”Den ekstra sejltid kostede os lige 5-600.000 ekstra til klappingen af materialet fra den helt nødvendige uddybning af havnebasinet”, fortæller de.

Fra farce til fremtiden

Parret kan fortælle længe om ufine forretningsmetoder, aftalt spil og offentlige bureaukrater, men som de også selv siger: Det mest spændende er jo fremtiden! I november 2017 købte Pia Pedersen den sidste medinvestor ud, så i dag ejer hun hele herligheden, og parret er ene om at bestemme, hvordan Nyhavn 2 skal sættes i drift.

Og ideen er, at servicen og den gode stemning skal være i top i en meget levende havn.

”Vi har med inspiration i den private havn i Dyvig valgt, at vi som udgangspunkt ikke ønsker at sælge bådpladser til fastligere, der ofte bruger båd og havn som et flydende sommerhus. Og her skal ikke være en sur havnefoged, som kræver penge op - næh vi har valgt et elektronisk booking-system fra Compusoft, hvor man

fortsættes side 18

Uddybning med pumper og slanger

Sug materialet væk og led det bort i slanger. Voerså Havn brugte ny metode med succes.

Af Karin Meulengrath
karin@marinaguide.dk

Alle havne har det til fælles, at de engang imellem skal uddybes. Blade og andet materiale blæser i havnen og forgår, og sand løber til. Og det fylder alt sammen.

I de større havne er uddybningen som regel lige til. Men i de mindre med ringe dybdegang, kan det være svært at komme til.

Så i den lille Voerså Havn ved Sæby spidsede de øre, da David fra firmaet Odin Diving fortalte om en ny metode, som han har udviklet: Han sejler ind mellem pælene på en pram, som kun stikker 30 cm. Og så suges alt materialet ud gennem en lang slange.

Derved kan der uddybes mellem pælene og omkring broerne. Vel og mærke uden, at det er nødvendigt at fjerne pælene og derefter ramme dem i igen.



Arbejdsprammen er 6 x 6 meter og stikker kun 30 cm, så den kan komme ind de fleste steder. Foto: Odin Diving



Havnesedimentet genanvendes til sandfodring. Foto: Odin Diving.

Suger alt fra tang til måtter

Metoden er effektiv til almindeligt sediment, mindre sten og mudder, ler og tang. Selv mindre gulvmåtter ryger igennem slangen.

Hvor materialet pumpes hen, er op til havnen. Det er nemlig dem, der står for tilladelsen fra myndighederne. I Voerså var der tilladelse til at anvende materialet til kystfodring. Derfor blev slange trukket over strandengen og pumpet ud på det lave vand.

Ganske effektiv metode

Prammen er nærmest et flydende værksted, udstyret med pumper, generator og værkstedscontainer. De to folk, som arbejder på platformen har alt ved hånden - også under-

vandskamera til kontrol af arbejdet. Prammen kores på virksomhedens egen lastbil, så alt hvad der skal bruges til at løse opgaven, kommer med på en gang.

Gravemaskiner løste ikke opgaven

I Voerså havde man tidligere forsøgt at klare uddybningen med en gravemaskine. Men den kunne kun række 15 meter ud i bassinet, og det var ikke nok. Havnen er ca 100 x 100 meter, så ude i midten var vanddybden stadig kun 1,3 meter.

Samtidig blev alle planer og belægninger opkørte og ødelagte, og nogle steder langs bygningerne kunne man slet ikke komme til med maskinerne.

”Havnen havde allerede en tilladelse til sandfodring, så derfor passede suge/pumpe-metoden rigtigt godt. Alternativet havde været at få gravet materialet op og sejlet det uden for havnen, men det havde krævet en klaptilladelse. Samtidig var der ikke noget svineri på havnen, og ingen af vores arealer blev ødelagt”, fortæller Mogens Berg, formand for Voerså Fiskerleje.



Innovativt dykkerfirma
med bred erfaring!



Anoder - Betonspuns - Bundsikring
Svejsninger - Støbninger
Reparation af stålspuns - Inspektioner
Sonar - Bundopmåling - Uddybning

Alt arbejde udføres i overensstemmelse
med national lovgivning og de højeste
internationale standarder.

Odin Diving A/S



David Kofoed
Odin Diving A/S
Aggersundvej 55
DK-9670 Løgstør

Tlf.: +45 98 15 30 30
info@odindiving.dk

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





Nyhavn 2 er bygget med bådebroer i ædeltræ og moler af sort granit. Heller ikke strømstandere er der sparet på: Her er flere strømudtag end bådpladser.

fortsat fra side 16

bestiller havneplads og betaler leje via nettet eller mobil-pay. Først når man har betalt, er der strøm i stikket i vores all-inclusive-

havn, men når man har betalt én gang, så skal man ikke mere have pungen eller kortet frem for at bruge havnens faciliteter.", fortæller de.

"At komme i Nyhavn 2 skal være en positiv oplevelse, og ydermolerne af sort granit er f.eks. anlagt med en flad top, så man kan fiske fra dem. Jeg ha-

der 'Forbudt-skilte', så dem vil vi gerne undgå", siger Bo.

Autocampere ja tak

Nyhavn 2 får ca. 60 bådpladser, hvor nogle kan tage endog meget store skibe, og på et areal lige op til inderhavnen vil de kunne tage 15-20 autocampere, som også skal være med til at skabe liv og god havnestemning - samt naturligvis generere indtægter.

Bo Sørensen har ikke sparet på materialerne. Pælene er af træsort, som kaldes Greenhard, og bådebroerne er lavet i kraftigt ædeltræ. "Trævalget kostede os en million ekstra, men så er vi også blevet lovet en levetid på op mod 100 år", siger han.

En af de tidligere med-

sejlere foretrækker flydebroer, så gæsterne kan også vælge at fortoje ved sådan en type bro.

Hvor mange penge Nyhavn 2 ender med at stå parret i, ønsker de ikke at oplyse.

Med rigtig mange penge på spil, kan det her så nogensinde blive en fornuftig forretning?

"Vi har da undervejs mange gange talt om at smide det hele fra os, men nu står vi altså med en næsten færdig havn. Vi er overbeviste om, at der er et marked for flere helt bynære bådpladser i Middelfart. Nyhavn 2 har den allersmukkeste udsigt og en super beliggenhed få hundrede meter fra centrum - så over et spænd på 20 år mon så ikke pengene kan tjenes hjem igen? Vi tror i hvert fald på projektet, og vi er næsten i mål!"

Thorsminde spærrer for 'stormturister'

I Thorsminde på Vestkysten er man så træt af såkaldte 'stormturister', at man i fremtiden vil spærre havnen af. Oplevelses-hungrende turister bringer nemlig i stadig større tal sig selv i fare ved at opsøge storme for at tage dramatiske billeder med deres smartphone.

Selv om myndighederne advarer mod at bevæge sig ud på havn og redningsstationen i Thorsminde, når stormen rigtig suser, så sker det i stadig større tal.

Holstebro har som den eneste kommune et såkaldt frivilligt ordenskorps, der består af 20 mand, og de får fremover opgaven med at spærre havnen af, når uvejret raser, skriver Dagbladet Holstebro-Struer.

Lerchenborg Gods tjener 250 mio. på at leje jord ud til havn

I Kalundborg er man i gang med at bygge Ny Vesthavn, der ligger vest for Asnæsværker - et projekt, der løber op i omkring 200 mio. kr. Havnen ejer bare ikke jorden og har heller ikke kunnet komme overens med ejeren Lerchenborg Gods.

Resultatet er blevet en 99 år lang lejeaftale, som vil indbringe godset hele 253 mio. kr.

Aftalen mellem godset og havnen skulle have været holdt hemmelig, men efter en læk har Dagbladet Børsen gravet oplysningerne frem.

En vognmand, en mekaniker, en kutter og en facebook-side

På den måde fik Assens igen en fiskeforretning - med sprællevende fisk

Tekst og foto Niels Brandt niels@marinaguide.dk

Ligesom mange andre kystbyer, så har Assens på Vestfyn ikke længere en fiskehandel, men det har den pensionerede vognmand Jørgen Wædeled Rasmussen sat sig for skal være løgn. Han har sammen med sønnen Thomas, der faktisk er mekaniker, købt Læsø-kutteren Simone, og så fanger og sælger de ellers sprællevende fisk på havnen i Assens.

Lørdag formiddag, som foreløbig er eneste åbningsdag, er der en jævn strøm af kunder, der sørger for, at fangsten af pigvar, rødspætter, skrubber, ising og gråtunge ryger i land. På en normal-lørdag afsætter gutterne 150 kg fisk.

De sejler ud ved solopgang og sørger for at komme ind kl. 10, hvor kunderne ved, at 'Fisk fra Assens' er klar med friske forsyninger. Ikke nok med at fiskene er absolut friske-fangede, men parret har også sørget for at indrette Simone med et overdække og en 'flå-maskine', som kan trække skindet af - rindende vand er der også. Dermed er udstyret til en 'glad smiley' fra Fødevarerstyrelsen på plads, så kunderne også kan få fiskene gjort klar, mens de venter.

Sønnen er registreret som erhvervsfisker og farmand er skibsfører i projektet.



'Fisk fra Assens' har allerede 2 både: 'Simone' fungerer som salgssted, mens 'Lille-Simone' til højre sejler ud i farvandet for at fiske.



Jørgen Wædeled Rasmussen viser en flot pigvar frem.

Hvorfor gør de det så: "Tja, jeg har været lystsejler hele mit liv, så jeg har altid sejlet. Men i bund og grund gør vi det vel, fordi det er så afslappet og fordi det interesserer os. Vi møder aldrig sure mennesker, når vi sælger på kajen", forklarer senior.

Facebook-gruppe 'Assens Fisk'

Tredje mand i projektet er Brian Jørgensen, og han styrer lojerne på Facebook-siden 'Fisk fra Assens', hvor han løbende fortæller kunderne, at nu er Simone på vej ind med

frisk fisk. Nogle lørdage har de friske gutter udsolgt allerede kl. 12, og så må de jo høre lidt for det.

"Når organisationen er på plads", så agter de snarest muligt også at fiske og sælge onsdag - for det er der kunder til.

Det hører med til deres succeshistorie, at de sådan lidt har fået en 'flyvende start' foræret. De har nemlig udfyldt tomrummet efter en lokal fisker, Frantz Eggert fra Sandager Næs, som i 2016 gik på pension, efter at han i mange år havde drevet flydende fiskeforretning i Assens Havn på samme måde.

I turistsæsonen står kunderne i en lang kø ned til Simone, og Jørgen Wædeled Rasmussen roser gerne den lokale turistforening og folkene på Båge-færgen, som bakker op om projektet ved at fortælle turisterne, at man lørdag formiddag kan købe garanteret frisk fisk på havnen.

De sidste ord får en kunde, Lotte Thostrup, som på Facebook-siden kvitterede for en fiskehandel således: "Tak for super go fisk samt jeres fantastiske humor."

Vores kraner løfter op til 280 tons og hejser op til 90 meter

KRAN-UDLEJNING

Vi løfter alt fra både til betonelementer - og lejer ud til opgaver i hele Danmark

M. J. ERIKSSON A/S

Kontakt Kim Jakobsen, når du har brug for et løft T: 22 76 34 39 kij@mje.dk / www.mje.dk

Havneportalen MarinaGuide.dk klar med stærkt forbedret søgefunktion

44 søgemuligheder gør sitet til sejlernes mest detaljerede vejviser

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

”Havnene er levende miljøer i stadig forandring. Nye brugergrupper kommer heldigvis til og erstatter den ældre generation af sejlere, som går på land efter mange år med fritiden til søs. Den udvikling skal naturligvis også afspejles i en moderne søgeportal, og derfor har vi givet MarinaGuide.dk en alvorlig overhaling, så portalen nu giver svar på, hvad både sejlere og andre med ‘maritimt blod’ i årene stævner ud efter”, forklarer indehaver Karin Meulengrath.

Hun driver søgeportalen MarinaGuide.dk, som i højsæsonen 2017 på en måned nåede op på 125.000 besøgende på udik efter den rigtige havn.

Langt mest detaljerede

”Vi har været i IT-maskinrummet, og jeg tør godt love, at portalen i dag er den langt mest detaljerede guide til, hvad du kan finde i danske havne. Er man en sejler-familie med små



Værsgo at søg: Her er de pt. 44 forskellige valgmuligheder, som er i MarinaGuide.dk's nye søgeportal. Her kan også andre brugergrupper end sejlere have glæde af søgemulighederne

børn, der udelukkende vil sejle til havne med en badestrand, legeplads og badebro, så kan guiden finde netop den kombination frem, forklarer hun.

Køjer på fire hjul

Et område, som har fået stor betydning for havnenes økonomi, er autocampere. Mange tidligere sejlere har skiftet båden ud med køjer på fire hjul, og de vil fortsat gerne overnatte på havnene – præ-

cis som de plejer og i det miljø, de elsker. Derfor er pladser til autocampere naturligvis et af de kriterier, som man nu kan søge havne efter. Så sitet er i høj grad også brugbart for autocampister, som der bliver stadig flere af.

Login med skibs-størrelse

”Men portalen har stadig sit største fokus på sejlerne, hvor bådens dybdegang, længde og bredde tages ind. Og wupti, så har man sin egen havnelods, som kun viser de havne, man kan anløbe. For hvem har lyst til at kikke på havne, man alligevel ikke kan anløbe?”

Beskrivelserne af de enkelte havne rummer desuden både en over-

sigtsplan og vanddybder i bassinerne.

Drone-video giver høje besøgstal

Karin Meulengrath er også en erfaren droneflyver med alle de nødvendige certifikater. De sidste år har hun haft dronen i luften over rigtig mange af de havne, som har ønsket at optimere markedsføringen med en drone-film, der viser havnemiljøet sådan lidt fra oven.

”Jeg er overbevist om, at de mange drone-præsentationer er med til at give MarinaGuide.dk stadig højere besøgstal - i juli over 125.000 besøgende.

Mange sejlere har taget websidens muligheder til sig - til glæde for havnene, som får ekstra opmærksomhed og fokus på havnenes mange tilbud.

Eller somme tider mangler på samme. For man

skal ikke tage fejl. Der er stadig sejlere, som elsker fred og ro, og som for alt i verden vil undgå cirkus og tivoli-stemning. De kan også bruge MarinaGuides søgefilter, bare med modsat fortegn. Mange sejlere ser det også som en ekstra god mulighed for at orientere sig om havnene, inden de anløber.

Dronefilmene kan ses under hver havn eller på www.marinaguide.dk/dronefilm.

Alle havne kan snart være med

MarinaGuide rummer i dag detaljerede informationer om ca. 100 betalende havne, men i løbet af vinteren kommer de resterende lystbådehavne med i en reduceret udgave. Den tekniske løsning arbejdes der dog stadig på i 'IT-værftet'.



first.

- Campingvogn
- Rejseforsikring
- Indboforsikring
- Lystbådeforsikring
- Bilforsikring
- Dykker og familie
- Hesteforsikring
- Husforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hundeforsikring
- Tosseforsikring
- Motorcykelforsikring

VI TILBYDER alle former for forsikringer til Havne/ Klubber/Foreninger og har alle produkter til private og erhverv. Konkurrence-dygtige forsikringer på markedsledende vilkår. Se mere på first.dk

Havne- og klubforsikringer

First har siden 2014 forsikret havne, marinaer og klubber med de bedste All Risk-dækninger fra Lloyds i London. Vi tilbyder en samlet løsning, der giver et godt overblik og en god økonomi.

Hvad kan havne- og klubforsikringer dække?

- Bygningsforsikring
- Løsøreforsikring
- Ansvarsforsikring
- Kranforsikring
- Retshjælp
- Kaj- og moleanlæg
- Maskinkasko
- Løft- og opbevaringsansvar
- Drifttørforsikring
- Gods i transit
- Skibe med kasko og ansvar
- Passageransvar i henhold til Søloven
- Erhvervsansvar
- Forsikringsoverlap fjernes
- Forenklet forsikringsadministration

Enkel administration

First samler alle forsikringsdækninger i en samlet police, der giver et nemt og enkelt overblik over administrationen af klubbens forsikringer.

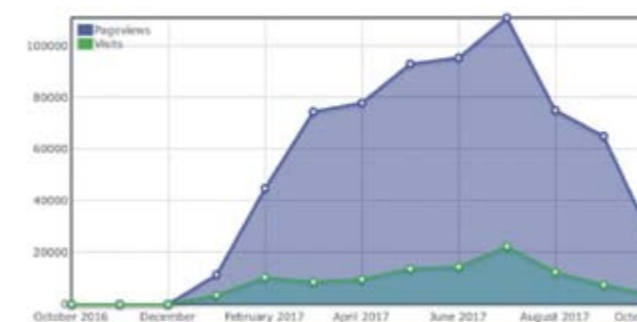
Beregn din pris på www.first.dk og kom i godt humør.

Du kan også ringe til os på 70 70 24 70 eller sende en mail til yacht@first.dk

first.

Coverholder at **LLOYDS**

www.first.dk | kontakt: 70 70 24 70 | hest@first.dk



De forholdsvis høje besøgstal kommer også fra domænerne marinaguide.de, marinaguide.uk, marinaguide.no, marinaguide.pl, marinaguide.fr, marinaguide.gr, marinaguide.nl. til glæde for udenlandske sejlere

Overnatnings pladser for autocampere på havne eksploderer i disse år



Autocampere og havne viser sig at gå rigtig godt sammen

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Autocamper-turister er ifølge AutoCamperRådet (ACR) et af de kraftigst voksende turisme-segmenter overhovedet!

Danmark var en langsom starter på området, men i de seneste år er både antallet af autocampere og overnatnings steder til netop denne type turister kommet i stærk vækst. Det skyldes ikke mindst, at et meget stort antal lystbådehavne har fået øjnene op for den ekstra indtægtskilde, som ligger lige for næsen af dem.

Per Ræbild fra ACR forklarer, hvorfor autocampere og lystbådehavne er sådan et godt match:

”Den eneste reelle forskel på at have en sejlbåd og en autocamper er faktisk, at ejerne af en autocamper bruger asfalten til at komme på tur, opleve

naturen og føle sig fri – mens sejlerne bruger havet som transportvej.

Mange ejere af autocampere er også tidligere sejlere, som bare ikke længere har kræfterne til at vedligeholde en båd og i stedet anskaffer sig en camper. Men de vil jo stadig gerne være tæt på saltvandet, hvor de næsten altid kan møde gamle venner og bekendte fra sejlermiljøet.”

Og da autocampere netop kan overnatte, hvor de kommer frem, foretrækker rigtig mange af dem de danske havne, hvor der i forvejen er indrettet faciliteter til påfyldning af ferskvand, tømning af affaldsvand samt toilet osv.

Autocamper - det samme som personbil

Per Ræbild har selv haft autocamper i 8 år og allerede været vidt omkring i Europa. Han er så bidt af det, at han i dag sidder i ACRs bestyrelse, og deres web-master og desuden er med en gruppe på 6 frivil-



På Ebeltoft Skudehavn får autocampere det, de kommer efter. En parkeringsplads ud mod havnefronten og en storslået solnedgang over Mols Bjerge. Foto: MarinaGuide.dk

lige, som bruger en masse tid på at bistå bl.a. lystbådehavne, som gerne vil oprette nye parkeringspladser for autocampere. Altsammen ulønnet arbejde.

”Faktisk svarer det at overnatte i en autocamper til at sove i en personbil, hvilket også er ganske lovligt”

”Det viser sig, at de fleste kommuner grundlæggende har helt forkert fat i, hvordan de skal håndtere autocampere. I lovmæssig forstand er en autocamper nemlig at betragte som en personbil, og derfor skal de behandles efter helt andre regler end en campingvogn. Ja faktisk svarer det at overnatte i en autocamper helt til at sove i en personbil, hvilket også er ganske lovligt”, siger han.

Der har ellers i årevis været uklarhed over, hvordan autocamper-parkering skal

håndteres af kommunerne, men Vejdirektoratet har i korrespondance med ACR i 2016 skåret igenem.

En autocamper, der parkerer, er at betragte som en personbil! Ifølge Vejdirektoratet defineres campingvogne derimod som et påhængsredskab.

Derfor må man parkere sin autocamper, som man må parkere sin personvogn! Principielt kan en autocamper derfor også holde natten over på de p-pladser, hvor almindelige biler må parkere.

Langt mindre bureaukratisk

Pointen fra ACR er, at det er langt mindre bureaukratisk for såvel (lystbåde)

En autocamper, der parkerer, er at betragte som en personbil!

havne som kommunerne at oprette besluttede autocamper-p-pladser efter Færdselslovens regler end efter Campingregulativet. Det er det råd, som Per Ræbild giver, når han får lejlighed til at fungere som konsulent.

Han fortæller også, at der i hele landet faktisk kun er ganske få havne, som har etableret autocamperpladser efter Campingreglementet.

Aabenraa kom først helt tilbage i 2010, hvor der slet ikke var opnået klarhed over, at autocamper-p-pladser nemmere kunne etableres efter Færdselsloven. Næsten alle de mange havne, som i dag er fulgt efter Aabenraa, bruger i stedet Færdselsloven.

Kommune og politi giver begrænsninger

Ligesom med personbiler så er det kommunen og Politiet, som i fællesskab beslutter, hvordan man

Det er en misforståelse, der kun må opkræves betaling for parkering, hvis arealet er skiltet som autocamper-parkering: Der er efter Færdselsloven intet, som hindrer havnene i at opkræve et gebyr.

vil skilte for autocampere – både hvor de gerne må parkere og hvor de ikke må parkere i f.eks. en havn – skiltningen skal blot være sagligt begrundet.

Hvis der er tale om markerede parkeringsbåse, så er parkeringen kun lovlig, hvis autocamperen - ligesom alle andre køretøjer – kan være inden for de afmærkede felter. ACR anbefaler parkeringsbåse med en størrelse på 5-6 x 10 meter.

”Hvis autocamperen kan parkere inden for markeringen, og der er et grønt areal på pladsen, hvor der ikke er skiltet med forbud, så er der heller intet lovgivningsmæssigt, som forhindrer, at man kan slå en klapstol og et ditto bord ud, ligesom der heller ikke lovgivningsmæssigt er noget til hinder for, at der benyttes en markise til at afskærme bilen for solen,



Per Ræbild på havnebesøg i sin elskede autocamper.

så der ikke bliver for varmt i vognen”, forklarer Per Ræbild.

Omvendt er rejsning af et fortelt ’no go’, fordi man så signalerer, at man er ude på et længerevarende ophold.

Intet forbyder opkrævning af P-afgift

Han vil også gerne gøre op med den misforståelse, at ejerne af en P-plads kun må opkræve betaling for parkering, hvis arealet er skiltet som decideret autocamper-parkering: Der er efter Færdselsloven intet, som hindrer havnene i at opkræve gebyr for autocamperparkering/overnatning.

De fleste havne i Danmark opkræver allerede i dag gebyr for autocamperparkering. Det er kutyme, at havnene opkræver en pris svarende til niveauet på gæstesejlere. Flere havne har endda differentieret prisen afhængig af længden på autocamperen.

Camping pladserne stritter imod

Det er en kendt sag, at mange campingpladser landet over har strittet kraftigt imod, at kommunerne tillod autocamperparkering på f.eks. lystbåde-

dehavnene. Argumenterne var bl.a., at det skadede camping-pladsernes om-sætning.

”Men det er altså en skrøne, at autocamperparkering er konkurrenceforvridende i forhold til campingpladser. Ganske enkelt fordi, at de fleste autocamperturister har andre ønsker og behov, end tilbuddene fra campingpladser generelt kan opfylde.

Det er et faktum over hele Europa, at en autocamper-turist søger derhen, hvor autocamper-parkeringspladserne findes. Autocamperturister fra-vælger ofte de traditionelle campingpladser”, siger Per Ræbild.

Og prisen på parkering reguleres naturligt efter markedskræfterne. Autocamper-turister er jo i sagens natur meget mobile, og man kører udenom eller fortsætter til næste destination, hvis pris-niveauet ikke er i trit med markedet.

Auto camping året rundt

ACR gør også opmærksom på, at hvis en lystbådehavn etablerer autocamper-parkering efter Campingreglementet, så må pladserne principielt kun lejes ud fra 1. marts - 31. oktober. Men det er en begrænsning, som harmonerer rigtig dårligt med, at der en en trend blandt de stadig flere ejere af autocampere, at de er på farten året rundt.

Havnene vil simpelt hen gå glip af indtægter på den måde.

Havne kan få hjælp hos:
AutoCamperRådet
Bestyrelsesmedlem
Per Ræbild
4026 3296
info@autocamperraadet.dk

OutdoorDesign

Parkudstyr & byrumsinventar

OutdoorDesign fokuserer på høj kvalitet og minimal vedligeholdelse til gavn for økonomi og miljø.

Med afsæt i skandinavisk tradition for design, kvalitet og funktionalitet, fremstilles og forhandles parkudstyr, byrumsmøbler og gadeinventar.

Bordbænkesæt • bænke og plinte
bål- og grillpladser • cykelstativer • genbrugsplad
hundekroge • hundeposestativer • pullerter
skraldespande • spærrebomme, mv.



Vedligeholdelsesfri og tidløse produkter



Tyveri- og hærværkssikret løsninger



OutdoorDesign

Parkudstyr & byrumsinventar

outdoordesign.dk • info@outdoordesign.dk
Tlf. 50 56 97 63

Et hav af muligheder

Beklædning i vedligeholdelsesfri recyclingplast sikrer en god driftsøkonomi og brugertilfredshed.

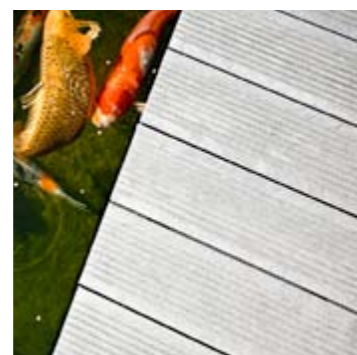
B BY BANG



Skridsikker og splintfri

Planker i 100 % recyclingplast. UV resistent og gennemfarvet, hvilket giver en vedvarende flot beklædning.

Plankerne kan ikke suge vand og derved ikke rådne. Besidder en non-slip effekt, hvor man ikke kan glide. Planken kan ikke splintre og er derfor sikker for badegæster.



En planke, to muligheder

Overfladen er pæn og jævn uden nogen form for knuder.

Planken kan også vendes, hvor den har en rillet overflade, der hjælper vandet med at løbe væk.



Azobe ramme

Særlig velegnet for vådeområder. Træet er modstandsdygtigt overfor pæleorm.

Udenpå træet monteres beklædning, som går ca. 50 mm længere ned mod vandoverfladen end trærammen. Derved er der konstant udluftningen omkring træet.

KONTAKT OS FOR TILBUD +45 8641 2144 | Info@bybang.dk | www.bybang.dk

Fremtidens bådebro kan være lavet af planker lavet af gammel plast

Randers firma gør den vedligeholdelsesfri bådebro til virkeligheder

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

”Genanvend mere – forbrænd mindre” Det er et af hovedbudskaberne i regeringens ressourcestrategi. I Danmark er vi for længst begyndt at afprøve mulighederne for at benytte genanvendelige materialer som erstatning for de traditionelle.

Hvorfor skulle genbrug ikke kunne indtænkes i havne-udstyr som f.eks. bådebroer, der bygges i – og skal modstå – noget af det mest aggressive udemiljø som findes: Saltvand, ferskvand, skiftevis vådt og tørt – et miljø der også tiltrækker alger, som tilmed kan gøre træ glat og farligt at gå på?

De overvejelser har fået firmaet By Bang A/S i Randers til at gøre alvor af at bygge den næsten vedligeholdelsesfri bådebro. Det materiale, firmaet har valgt, er tilmed planker, som bliver fremstillet af gammel plast – et materiale, som verden er oversvømmet af og som vi



Bro bygget af stål og genbrugsplast hen over Skive Å. Fotos: By Bang.

nærmest ikke ved, hvad vi skal stille op med.

”Hos os har vi de seneste par år skiftet mange af vores træprodukter ud med genbrugsplast. Vi mærker nemlig en stigende efterspørgsel på vores plastprodukter, og vi for nemmer, at sådan vil det fortsætte de kommende år. Folk er simpelthen ved at få øjnene op for genbrugsplastens mange positive anvendelsesmuligheder”, siger salgsschef Jens Christian Holme Demant.

”Det er ikke noget, der kan nedbrydes biologisk – og genbrugsplast har en levetid 2-3 gange længere

end træ – uden vedligeholdelsesomkostninger.

Ingen algevækst

Da genbrugsplast ikke indeholder næringsstoffer og ikke absorberer vand, kan f.eks. alger ikke vokse på materialet. Derfor bliver dækket ikke glat om vinteren eller i vådt føre – så sikkerhedsmæssigt er det også en fordel at skifte til genbrugsplanker. Det er både godt for miljøet og økonomien”,

En af de kommuner, som allerede har betragt stien med broer i genbrugsplast, er Hedensted.

På Blå Strand badestedet, Daugård Strand ved Vejle Fjord har firmaet f.eks. etableret en bådebro og rampe til kørestolsbrugere i plast.

Søren Christensen, driftsleder i Hedensted Kommune forklarer: ”Vi valgte en løsning med genbrugsplast til vores flydebro, da der intet vedligehold er i forhold til vores gamle løsning”.



Færdige broelementer klar til montering.

dukt – et samfund uden affald.

”Her hos By Bang tror vi på, at der ligger mange nye forretningsmuligheder i genanvendelse af plastvarer, og industrien er i gang med at undersøge, hvordan man kan benytte det genanvendte plast i endnu flere produkter”, forklarer Jens Christian Holme Demant.

Ifølge ham udleder man ca. 1,5 kilo CO² mindre hver gang, man laver et kilo genbrugsplast i stedet for at lave plast af ny råolie. Men også virksomheder og brugere kan styrke deres bæredygtige profil ved at bruge genbrugsplast. Oven i købet kan man i visse tilfælde ligefrem forbedre kvaliteten af sine produkter.

By Bang benytter genbrugsplanker fra det belgiske firma Govaplast.

Flere oplysninger findes på bybang.dk.

Gamle plastikflasker

Plankerne bliver lavet af plasticflasker, som bliver omdannet til et 100% rent granulat for derefter at blive støbt i den ønskede form. Skulle der opstå ridser eller skader på genbrugsplasten, kan man i de fleste tilfælde ved hjælp af opvarmning smelte skaden god igen.

Kigger man på økonomien i forhold til træplanker ligger prisen på det samme i indkøbsfasen – (naturligvis afhængig af trætype), og på længere sigt har ejerne ikke nogle vedligeholdelsesudgifter på plasten.

Væk fra brug og smid ud

”Moderne forbrugerkultur bliver ofte stemplet som køb-og-smid-ud-kulturen, men faktisk har vi i Danmark aldrig haft mere fokus på genbrug og genanvendelse. Virksomheder og politikere taler meget om cirkulær økonomi, hvor ting, der smides ud, genopstår som et nyt pro-



Plast-planker på bådebro.

Vejle slap af med 20 efterladte både på sin vinteroplags plads

8 herreløse både røg på auktion – og sørme om der ikke var købere til alle

Tekst og foto Niels Brandt
Niels@marinaguide.dk

Vejle Lystbådehavn er i bogstaveligste forstand sluppet af med et problem, som rigtig mange havne døjer med: Herreløse og efterladte både, som ingen vil kendes ved. 20 mere eller mindre jammerlige både, som ikke havde været ude at sejle for nylig, var der i Vejle – men nu er de alle væk!

Og mest overraskende: Havnen slap af med dem uden at skulle betale for oprydningen. 'Aktion havne-oprydning' endte med, at de 8 blev sat på auktion, og her indbragte de sørme 10.000 kr., som røg i havnekassen. Her kunne de så være med til at betale for havnens udgifter til bl.a. advokat og annoncering af

bådene i de lokale aviser. Manden bag oprydningen er havnechef Steen Andersen, som var godt og grundigt træt af at se på de efterladte og forsømte både, og han har undervejs i processen både optrådt i radio og tv.

"Jamen, det viste sig jo pludselig, at det var en rigtig 'god historie', at vi truede med at sælge en stribe efterladte både på auktion, så vi har i vores proces fået rigtig god hjælp fra medierne", fortæller han.

Ingen glæde over ejerskab

En af udfordringerne i oprydningen har været at finde frem til ejerne, hvilket ikke var særlig nemt – og ejerne jubede ikke altid, når de blev fundet. I en række tilfælde fulgte der nemlig en regning med, f.eks. til at fjerne et skrog, som ikke rigtig var noget værd.

"Vi startede med at gå til



Hvor svært kan det være: Et stykke stift plast samt en vandfast tusch, og så var processen med at finde ejerne til de forladte både i gang.

vores advokat for at sikre os, at vi ikke gjorde noget juridisk forkert. Rådet var, at vi skulle sætte et skilt på alle de efterladte både, hvor vi opfordrede ejeren til at henvende sig til havnen – det står nemlig i vores havneregulativ, at ejeren har pligt til regelmæssigt at tilse sin båd.

Næste skridt var at annoncere i de lokale aviser, at blev bådene ikke fjernet inden en bestemt dato, så solgte havnen dem på auktion", siger Steen Andersen.

Fra 20 til 8 både

I den del af processen blev

antallet af herreløse både mere end halveret, og der var også pudsige episoder: "Md en bådene vidste vi godt, at vi havde fat i den rigtige mand, vi kunne bare ikke bevise det! Men han blev alligevel meget interesseret, da jeg 'bildte ham ind', at havnen ellers havde kontakt med en tysker, som ville give penge for den..."

Udgangen på den historie blev dog, at båden faktisk røg på auktion, fordi ejeren løb fra ansvaret.

Blandt de herreløse var også en stjålet båd, som den retmæssige ejer fik øje på, da havnen offentliggjorde billeder af de både, som var på vej på auktion.

Og så til selve auktionen: "Jeg er faktisk overrasket over, at der var købere til dem alle, men det var der. En studerende fra København fik hele 2 både til en 50'er hver - han blev godt nok lidt betænkelig, da han fik beskeden. Men reelt havde vi i kulissen endda en køber, som var villig til at fjerne alle de både, som enten ikke blev solgt eller ikke afhentet!"

Et par gode fif til andre havne

"Hos os gik det galt, da vi skulle flytte fra en gammel



Havnechef Steen Andersen fik nok af gamle efterladte fartøjer. Med god hjælp og opbakning fra bestyrelsen fik marinaen løst problemet

til en nye havn, og vi samtidig skiftede administrationsystem. Vi fik ikke alle oplysningerne om ejerskabet til bådene med over i det nye system.

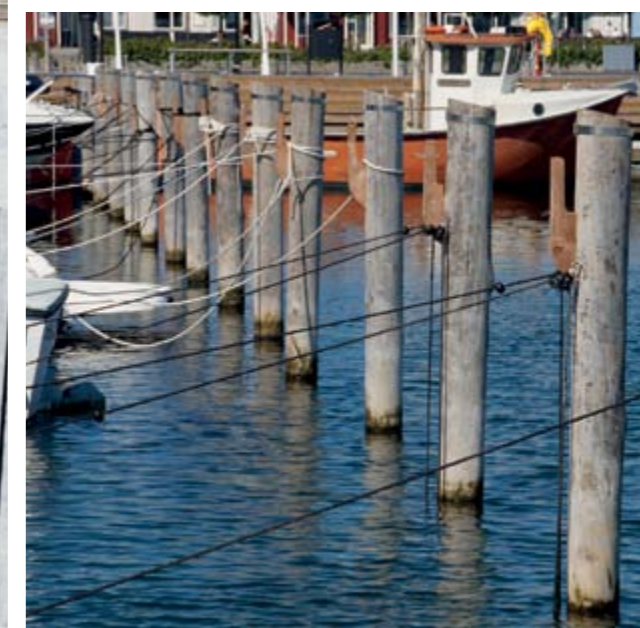
Men det har vi helt styr på nu. Bådene er forsynet med identifikations skilte, og det samme er stativerne til vinteropbevaring, hvor både plads- og tlf.-nummer optræder, så ejerskabet kan ikke længere smutte for os igen"

Et andet godt råd er, at få præciseret i havnens regulativ, hvor ofte ejerne har pligt til at tilse bådene. Så kan der ikke være tvivl om, at ejeren f.eks. i løbet af 2 mdr. skal have set et skilt om, at han skal henvende sig til havnen.

Ros at hente

Vejle Lystbådehavn har med oprydningen skaffet plads til 20 ekstra både på sin vinteropbevaring, hvor det i forvejen kniber med pladsen. Og oven i købet har der været ros at hente fra havnens brugere.

"Jamen folk, der passer deres ting, var jo trætte af at se på de gamle efterladte både. Det så på jysk godt træls ud".



Det rigtige træ til det rigtige formål...

Det vigtigste når man vælger træ til sit projekt er, at man vælger det rigtige træ til det rigtige formål. Havneområder er nærmest konstant eksponeret for vand og fugt, derfor skal træet der vælges være af en kaliber, der kan modstå vandets påvirkning.

OrganoWood er modificeret træ, der er beskyttet mod råd og svamp. OrganoWood modificeres ved at biofibre binder kiselbaserede stoffer til træfibrene, dette bevirker, at det udendørs træ kan placeres i vejr og vind, uden at OrganoWood behandlingens effekt forsvinder. Ved en Premium behandling gøres træet yderligere vandafvisende.

Marineimprægnerede havnepæle imprægneres i henhold til NTR's (Nordisk Træbeskyttelsesråd) regler for træ til brug i saltvand ved

trykimprægnering. Runde, imprægnerede havnepæle fremstilles af fyr, som er en af de træsorter, der er godkendt til imprægnering i klasse NTR M. Ved trykimprægnering af fyr skal alt splintved være gennemimprægneret. Imprægneringen bevirker at havnepælene er ekstremt modstandsdygtige overfor pæleorme.

Trykimprægneret fyr i NTR kl. A er yderst velegnet til havnemiljøer hvor træet ikke er i direkte vandkontakt. Læs mere på froeslev.dk.

FRØSLEV TRÆ

Frøslev Træ · Jens P. L. Petersens Vej 1, Frøslev · 6330 Padborg · 7467 0600 · info@froeslev.dk · froeslev.dk



En af bådene på auktionen var denne ruste landkrabbe – den indbragte ikke mange pakker smøger. Men solgt blev den.

A1 Consult er et uafhængigt rådgivende ingeniørfirma, der tilbyder højt specialiseret ingeniørbistand inden for havne og marine anlæg. Det er A1's vision at blive kendt som den kompetente rådgiver, der er til stede, der lytter og som leverer.

Kontakt indeholder Ulrik Max Jørgensen for en uforpligtende snak.



Sejerø Havn



Ballen Færgehavn



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSIKRING

- Projektering af ny havn
- Havneudvidelse
- Renovering
- Myndighedsprojekt
- Tilstandsvurdering
- Vedligeholdelsesplan
- Træbroer

- Flydebroer
- Promenader
- Besejlingsforhold
- Aptering
- ISPS
- Kurser i ISPS
- Masterplan

- Stålpunsvæg
- Træspunsvæg
- Københavnervej

- Stenmoler
- Stenskråninger
- Høfter
- Strand

A1 Consult A/S
Tel. +45 8641 8410
www.a1consult.dk

Havne, Vandbygning og Fundering



Skovshoved Havn

