

Marina News

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

Ventelister på bådpladser

Endelig ser det ud til, at udviklingen er vendt efter 10 års finanskriser. Ventelisterne eksploderer i mange havne.

I Nivå venter mere end 220 på en plads, og billedet kan også genkendes i Helsingør

Læs mere side 2



Maks Marina afløser Map Marina

Det nye Maks-Marina administrations-program skaber begejstring. Det gamle Map Marina har ikke været opdateret siden 2010, så en afløser har været ventet længe.

Læs mere på side 8 - 9

Ny metode: Sandcapping kan genskabe ålegræsset og begrænse tilsandingen



I stor-skala-forsøget på Odense Fjord dækkes bunden med et lag sand ved hjælp af en gravemaskine.

Metoden kaldes sandcapping og bruges nu i forsøg i Odense Fjord. Formålet er at fremme væksten af ålegræs, som vil holde på sandet og derved begrænse sand-flytningen i havet.

I takt med at store dele af ålegræsset de sidste årtier er forsvundet i de danske fjorde, er behovet for oprensning af havne

vokset kraftigt. Men vender ålegræsset tilbage så vil sand-strømningen på havbunden blive mindre. Det vil så igen betyde, at havnene skal bruge færre penge på hele tiden at oprense sejltreder...

De langsigtede havnebesparelser er dog faktisk kun en sidegevinst af sandcapping, som er en

metode udviklet af biolog Mogens Flindt fra Syddansk Universitet.

Ideen med sandcapping er via et sandlag at dække muddret, som ålegræsset ikke kan slå rødder i. Næste fase er så at genplante ålegræs i det ny sandlag, der til gengæld giver planterne et godt rodfast.

Læs mere side 12 - 13

Anholt får sin kystbeskyttelse

Efter 7 års venten er pengene endeligt fundet. Beboerne har samlet en mill. ind, Norddjurs Kommune og staten fandt 13 mill. Syv år med sandfodring er slut. Zøllner er flyttet ind på øen og bliver, til arbejdet er færdigt i marts 2019.

Læs mere side 4 - 6



Ny Planlov sendt i høring

Danske Havne forudser konflikter mellem erhvervshavne og beboere, hvis nyt byggeri tillades tæt på kajkanten. Støj og støv kan næppe undgås.

Læs mere på side 17



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

Ventelisten på bådpladser nærmest eksploderet i Nivå

Ledige pladser i 2016 er blevet til 220 på venteliste i 2018

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Det er både lidt vildt og stressende at være havnefoged i Nivå Havn i disse tider. Der kommer næsten dagligt nye bådejere til, som gerne vil have bådplads ved Øresund. Ventelisten vokser dag for dag. "Jeg aner simpelt hen ikke, hvad der foregår. Da jeg kom til som havnefoged i 2016, var her ledige pladser, og nu har vi for længst passeret 220 på venteliste. Og jeg har ikke haft en eneste opsigelse siden maj - altså næsten ingen udskiftning, så jeg kan ikke stille nye bådejere nogen realistisk tidshorizont i udsigt", forklarer havnefoged Linda Krogsgaard.

Lokale sejlere har fortrinsret

Det koster 223 kr. årligt at stå på ventelisten i Nivå - og borgere i Fredensborg Kommune har fortrinsret, så en bådplads kan have lange udsigter for f.eks. københavnere.

"Faktisk har jeg det næsten dårligt med at tage folks penge som sagerne står, men interessererede siger ofte bare 'pyt, vi tager chancen alligevel'".

På trods af fortrinsretten til de lokale, så bor omkring 70% af ventelisten i nabokommunerne eller i København.



Nivå Havn er fyldt til bristepunktet for tiden. Og masser af unge sejlere står på venteliste til en bådplads, så fremtiden ser lys ud. Fotos: Nivå Havn.



Havnefoged Linda Krogsgaard sammen med sin ægtemand Magnus, der er kaptajn er søværnet. Linda er i øvrigt også tidligere officer.

Masser af unge sejlere

Det allermest lovende for havnen er, at en meget stor del af ventelisten består af unge sejlere. "Tidligere var det ofte sejlere på 50+ eller måske et ældre ægtepar, der skrev sig op. Men nu er der voldsomt mange unge imellem, og det er jo dejligt.

Havnefogeden har regnet ud, at gennemsnitsalderen for bådejerne i Nivå Havn var 67 år, så der er virkelig grund til at glæde sig over,

af de nuværende bådejere havde fundet en ny båd. Men havnen er så fyldt, at jeg simpelt hen ikke kunne love dem en bådplads til drømmebåden, så de gik nedslåede herfra", fortæller Linda Krogsgaard.

Helsingør: Også voksende

I Helsingør Havne lidt nord for Nivå er billedet nogenlunde det samme: Rigtigt mange har skrevet sig op siden foråret. I øjeblikket står flere end 400 på venteliste til en bådplads. Pladser til skibe med en bredde på 2,5-3,00 m er de mest populære.

Man skal bo i Helsingør Kommune for overhovedet at kunne skrive sig på venteliste i Helsingør. I praksis er efterspørgslen på bådpladser i området så stor, at der næsten aldrig er bådpladser i havnen, som lejes ud til sejlere fra andre kommuner.

Afhængig af båd størrelse må man her forvente en ventetid på helt op til 6 år!

Vordingborgs ni lystbådehavne har nu deres egen aktivitetskalender



Vordingborg Nordhavn tiltrækker som de otte andre havne en masse gæster - både sejlere og 'landkrabber'. Foto: Vordingborg Kommune

Havnebegiver via KultuNaut

Kikker man f.eks. på Kalvehave Havns kalender, kommer alle nært forestående kulturelle begivenheder inden for en afstand af 5 km fra den sydsjællandske havn frem.

Brug endelig tilbuddet

Havnechef Annemette Hommel, leder af de i alt ni lystbådehavne i Vordingborg Kommune siger: "Alle os der arbejder på havnene, har jo bemærket, at her er en konstant strøm af både turister og fastboende, som lige skal 'forbi havnen'. Vi ved, 'at vandet trækker', og såvel vi som de besøgende elsker det menneskeflow, som er med til at skabe det værdifulde maritime miljø, der er havnenes levebrød.

Men flowet af brugere og gæster på havnene er jo samtidig kunder for en række omkringliggende forretninger og aktiviteter af vidt forskellig slags. Vores havne sørger naturligvis for at lægge vores egne begivenheder ind på kalenderen, og vi håber, at også alle mulige andre lokale arrangører husker at gøre det samme - til fælles bedste for havne og byer i hele området."

"Landets havne er og bliver et tilløbsstykke. Der er her, det sker. Mange af faciliteterne hører endda under de gratis glæder. Det kan være grillpladsen, legepladsen, badebroen, krabbebanen og måske den nærliggende strand. Det faktum dokumenteres jo også af det store antal mennesker, som bruger havnen uden at være sejlere. Den maritime stemning og det aktive havnemiljø er nok til at tiltrække et stort publikum", siger hun.

Arrangører kan selv lægge events ind

At alle de ni kommunale havne lokale nu har egen

kalender skyldes, at de har koblet sig på sejlerguiden MarinaGuide.dk, som samarbejder med KultuNaut.

"Alle arrangører kan gratis lægge deres begivenheder op på havnenes kalendere. Har det lokale spillested f.eks. levende musik en lørdag aften, så kan eventet lægges på.

På den måde er vores havneguide reelt en gratis aktivitetskalender, som alle i oplandet kan bruge til at oplyse om de mange muligheder omkring havnen", fortæller Karin Meulengrath, ejer af MarinaGuide.

Derfor er de mange lystbådehavne i Danmark interessante samarbejdspartnere, når seværdigheder, spisesteder og arrangører af kulturbegivenheder skal markedsføre sig.

A1 Consult A/S tilbyder gratis rådgivning

Kom med dit projekt, og vi giver en kop kaffe og en times gratis rådgivning.

Af Karin Meulengrath

"Kunderne har ofte den opfattelse, at ringer de til A1 Consult A/S eller et andet rådgivningsfirma, kommer alle nært forestående kulturelle begivenheder inden for en afstand af 5 km fra den sydsjællandske havn frem.

Med professionelle i ryggen får havnefogederne samtidig en tryghed for, at de har valgt den rigtige løsning til den rigtige pris," siger Ulrik Max Jørgensen fra A1 Consult A/S.

Derfor tilbyder virksomheden nu gratis rådgivning til havnene i stil med det, man kender fra Advokaternes Gratis Retshjælp.

"Havnefogeden kan besøge os i Randers og fortælle om projektet. Vi giver en kop kaffe og deler ud af vores erfaring og viden. Helt gratis.

Hvis havnen efterfølgende vil have yderligere hjælp, kan vi naturligvis finde en løsning på det. For man kan ikke forvente en sag løst på en time. Det skal ses som et skridt på vejen i en udviklingsproces eller for de indledende spørgsmål, som altid opstår. A1 Consult A/S hjælper naturligvis gerne et projekt videre på almindelige forretningsvilkår" siger Ulrik Max Jørgensen.

Gratis Bygherrerådgivning

Kom på besøg med dit projekt - vi giver en kop kaffe og 1 times gratis rådgivning.

Velkommen på kontoret i Randers.

Husk at bestille tid på mail eller telefon.



A1 Consult A/S
Gl. Viborgvej 39
8920 Randers NV
Mobil: 2216 6653
Tlf: 8641 8410

E-mail: uj@a1consult.dk
Web: www.a1consult.dk

God læselyst
Karin Meulengrath

Kolofon

Udgiver: MarinaGuide ApS
Karin Meulengrath
Brokhøjvej 3a
8400 Ebeltoft
karin@marinaguide.dk
Tlf 21 72 32 11

Tryk: Skive Folkeblad
ISSN: 2446-0745

Anholt får sin kystbeskyttelse

Endelig blev pengene fundet og vinderen af opgaven fundet. Zöllner er i gang på Anholt.

Af Karin Meulengrath
karin@marinaguide.dk

Siden stormen Bodil i 2013 år rev vejen og noget af campingpladsen væk, har det været et stort ønske på Anholt at få lavet en ordentlig kystsikring på Anholt. I årene siden, har sandfodring været løsningen, hvor sand fra havne- indløbet er blevet 'bypassed' til den udsatte kystlinie.

Vejen langs kysten var konstant udsat, men at etablere ny asfalt var håbløst for kysten var sikret.

En stor beboergruppe gik i gang med at samle penge, budskabet kunne ses overalt på øen. Også på færgen blev gæster til øen opfordret til at hjælpe med. Ca. 1 million blev det til, ud af et samlet budget på 16 million kr. Staten støtter med 11.2 million og resten dækkes af lods-ejerbidrag, samt penge fra Norddjurs Kommune.

Hvorfor gik det galt på Anholt?

Man kan med rette undre sig over, hvorfor det gik så galt på Anholt.

Liselotte Arentz Sørensen, formand for Anholt Borgerforening fortæller: "Mellem 50'erne og 80'erne blev et lang rev ud for kysten fjernet med til-ladelse fra kystdirektoratet. Revet var 7 km langt og 1 km bredt og bestod af ens-artede sten, som var efter-tragtet i betonindustrien."



Anholt set fra luften i august 2017. Her ses den manglende vej mellem havnen og campingpladsen. Foto: MarinaGuide.dk

Revet har givetvis været med til at beskytte kysten mod erosion. Men der har også været andre medvir-kende årsager, som æn-dringer af vindretninger, strøm og nedbør. Alt sam-men gjorde kysten mere udsat. Med stormene fra den værste vindretning nordvest - Bodil 2013 og Urd i 2016 - gik der for alvor hul på kysten. Vejen forsvandt, campingplad-sen stod under vand og store dele forsvandt i ha-vet.

Nu er øen indtaget af en langt mere velkommen gæst. Entreprenørvirksom-heden Zöllner stiller på Anholt med to gravemas-kiner på henholdsvis 50 tons og 35 tons, to stk. dumpere, en mindre gum-mihjulslæsser, samt slæ-bebåden Kaia og arbejds-prammen Ava.

Claus Ravn fra Entreprenørvirksomheden Zöllner fortæller:

"Vi skal levere ca. 20.000 tons sten, som bruges til opbygning af tre bølge-

brydere, en hofde samt skråningsbeskyttelse langs vejen." Materialet kommer fra stenbrud i Norge/Sve-rige og bliver sejlet til An-holt på pram og skib.

"Mandskabet bor på Øen i hele perioden og vi forventer at være færdig til 1. marts 2019. Slipper vi for efterårsstorme fra nord, burde arbejdet forløbe planmæssigt. Vi ser frem til et godt samarbejde med Rådgiver og Bygherren samt beboerne på Anholt" siger Claus Ravn fra Zöll-

ner A/S.

"Norddjurs Kommune ser som bygherre frem til, at Anholt bliver sikret til glæde for øens borgere og de mange gæster, som besøger Anholt i sommer-månederne. Kystsikringen er et vitalt projekt for øen, og vi glæder os til at følge processen og det færdige resultat i 2019", siger Stig Jarl Jensen, projektleder hos Norddjurs Kommune.



Vejen mellem havnen og campingpladsen, som også er øens livsnerve, er væk efter den sidste stormene Bodil og Urd. Foto: Liselotte Arentz Sørensen, formand, Anholt Borgerforening

COWI TIL HAVS, TIL LANDS, I LUFTEN, I HAVNE OG PÅ KYSTER VI ER AT FINDE ALLE STEDER

Med mere end 300 specialister i vandbygning, kystteknik og droneflyvning, tilbyder COWI bygherre- og projektrådgivning i alle faser af et projekt, uanset omfang.

Se mere på www.cowi.dk

POWERING YOUR 360° SOLUTIONS

COWI er en førende rådgivningsvirksomhed, der skaber værdi for kunder, borgere og samfund gennem vores 360°-tilgang. Vi angriber udfordringerne fra mange forskellige vinkler for at skabe sammenhængende løsninger for vores kunder.

COWI

Voldsomt vejr: Kom an

Af
Jens Bundesen, Cowi

På Anholt har kystlinjen trukket sig 30 meter tilbage over de sidste 20 år.

En udvikling, der er kendt på mange danske kyststrækninger. Ofte er strandfordring ikke tilstrækkelig som løsning.

Med 7 års strandfordring kan øboerne på Anholt nu se frem til en helheds-løsning med bølgebryder, hofde og skråningsbeskyttelse.

Tilbagegangen af kystlinjen resulterede i, at vejen skyllede i havet under stormen i 2011. Årsagen hertil er, at strækningen mellem havnen og campingpladsen igennem årene har været udsat for erosion fra vind og bølger. Og erosionen af sand har været større end tilførslen af sand på strækningen. Manglende tilførsel af sand kan skyldes, at havnen blokerer for sandtilførslen på Nordstrand. Sandet ender i stedet i sejlbunden til havnen og havneindløbet.

Forberedelse lønner sig

I januar 2013 udarbejdede en arbejdsgruppe bestående af Kystdirektoratet,



Kystbeskyttelse på strækningen mellem campingpladsen og Anholt havn. Billede: Norddjurs Kommune.

Anholts beboere, Norddjurs Kommune og Naturstyrelsen en rapport med forskellige scenarier for løsningsmuligheder for Nordstranden.

Scenarierne skulle baseres på en langsigtet kystsikringsmodel. På baggrund af rapporten bad Norddjurs Kommune COWI om at undersøge scenariet med kystbeskyttelse. Undersøgelserne blev sammenfattet i et konceptstudie og et detaljeprojekt, hvor scenariet med de rekreative og æstetiske værdier for stranden bliver tilgodeset mest muligt. Nu tre år efter kan

Anholt beboerne glæder sig over, at projektet er sat i gang og de ikke længere skal bekymre sig om stormvarslinger og ødelæggelse af vejen.

Flere former for beskyttelse af kysten

På strækningen fra Campingpladsen til Anholts havn anlægges der en skråningsbeskyttelse, tre bølgebrydere og en hofde. Tilsammen giver de den mest optimale løsning for at beskytte kysten i mange år frem.

COWIs koncept sigter mod at udforme kystbe-

skyttelsen med færre, men større konstruktioner. Således kan badesikkerheden og de rekreative værdier forbedres og give mulighed for at kysten i større omfang vil kunne bruges til badning, snorkling, fiskeri, windsurfing og kitesurfing.

Ny beskyttelse af skråningen

Langs Nordstrandvej bygges en skråningsbeskyttelse, som sikrer vejen mod havet. Foran skråningen bliver der anlagt en sandklit, som skjuler beskyttelsen. Det får stranden til

at fremstå naturlig. Anholt camping får en strandvold som beskyttelse. Strandvolden skjules også under sand for at give et naturligt udtryk.

Ud for kysten anlægges tre bølgebrydere, som hver især hjælper med at beskytte kysten mod bølger, specielt under storme. Bølgerne bliver brudt før, de når kysten. Bølgeenergien, der opstår på landsiden af bølgebryderne, reduceres og nedsætter erosionen. Dette giver mulighed for sandaflejringer, som danner en landtange (tom-bolo) mellem bølgebryderen og kysten. Foruden bølgebryderne bygges en hofde vinkelret på kysten. Hofden indfanger sand og reducerer dermed også på denne måde tilbagegangen af kysten.

Fodring af stranden fortsætter

Tempoet i tilbagegangen af kysten bremses med opførelsen af bølgebryderne og hofden på grund af erosionen mindskes. For at hindre at erosionen blot flytter længere ned ad kysten, vil der samtidig blive sandfodret på stranden. Dette gøres løbende for at sikre kysten.

Det er beregnet, at der i gennemsnit skal bruges 6.225 m³ sand om året til fodring. Sandet kommer fra løbende uddybning af havnen for at bibeholde den nødvendige dybde i havnen.



Anholt før stormen. Fotos: COWI



Anholt efter stormen i 2011.

Alle havne håndterer personoplysninger



Charlotte Nordberg

- Uddannet erhvervsjurist og certificeret i persondataret.
- Rådgiver som bibe-skæftigelse hos IT-Inside om persondataretlige forhold.

”Den nye persondataforordning kan være meget omfattende at overskue, og ikke at behandle personoplysninger efter de nye regler kan være en bekostelig affære - hvis det går galt”, forklarer erhvervsjuristen Charlotte Nordberg.

Hun er certificeret advokat i persondataret og ansvarlig for de persondata-retlige forhold hos IT-firmaet IT-Inside, der har udviklet det nye havneadministrations-system Maks Marina.

På havnekontoret skal man derfor have styr på, hvilke personoplysninger, man råder over, og hvordan de opbevares – og også hvem der har adgang til dem”, ”De nye regler stiller krav til at alle, der

behandler personoplysninger til et professionelt formål, hvilket en havneadministration jo uvægerligt også vil falde ind under. Havnen skal derfor bl.a. udarbejde dokumentation for forskellige oversigter, herunder hvilke personoplysninger, der opbevares, hvor de opbevares og hvor længe, de opbevares.

Der skal desuden også laves en procedure for, hvad der skal ske i tilfælde af, at personoplysninger uheldigvis skulle blive hacket, eller hvis der kom ubudne gæster på besøg på havnekontoret – sådan rent fysisk.”

Ringbind på kontoret

Mange havne kan også have større mængder personoplysninger registreret

flere steder, hvilket der så kan være forskellige forpligtelser for. Det kan f.eks. være registrering af kontaktoplysninger, som måske står i ringbind på kontoret. Andre oplysninger ligger måske på havnefogedens PC. Hvad sker der med de forskellige oplysninger i tilfælde af brand? Eller hvis en medarbejder kommer til at smide noget i skraldespanden ved en fejl?


Det er blot nogle lavpraktiske eksempler på situationer, hvor de nye regler kan få konsekvenser. Hvis der er flere medarbejdere på en havne-administration, skal der bl.a. også findes nedskrevne retningslinjer for deres arbejde med personoplysninger. Kan adgangen til persondata

måske begrænses, hvis adgang slet ikke er nødvendigt for alle medarbejdere?

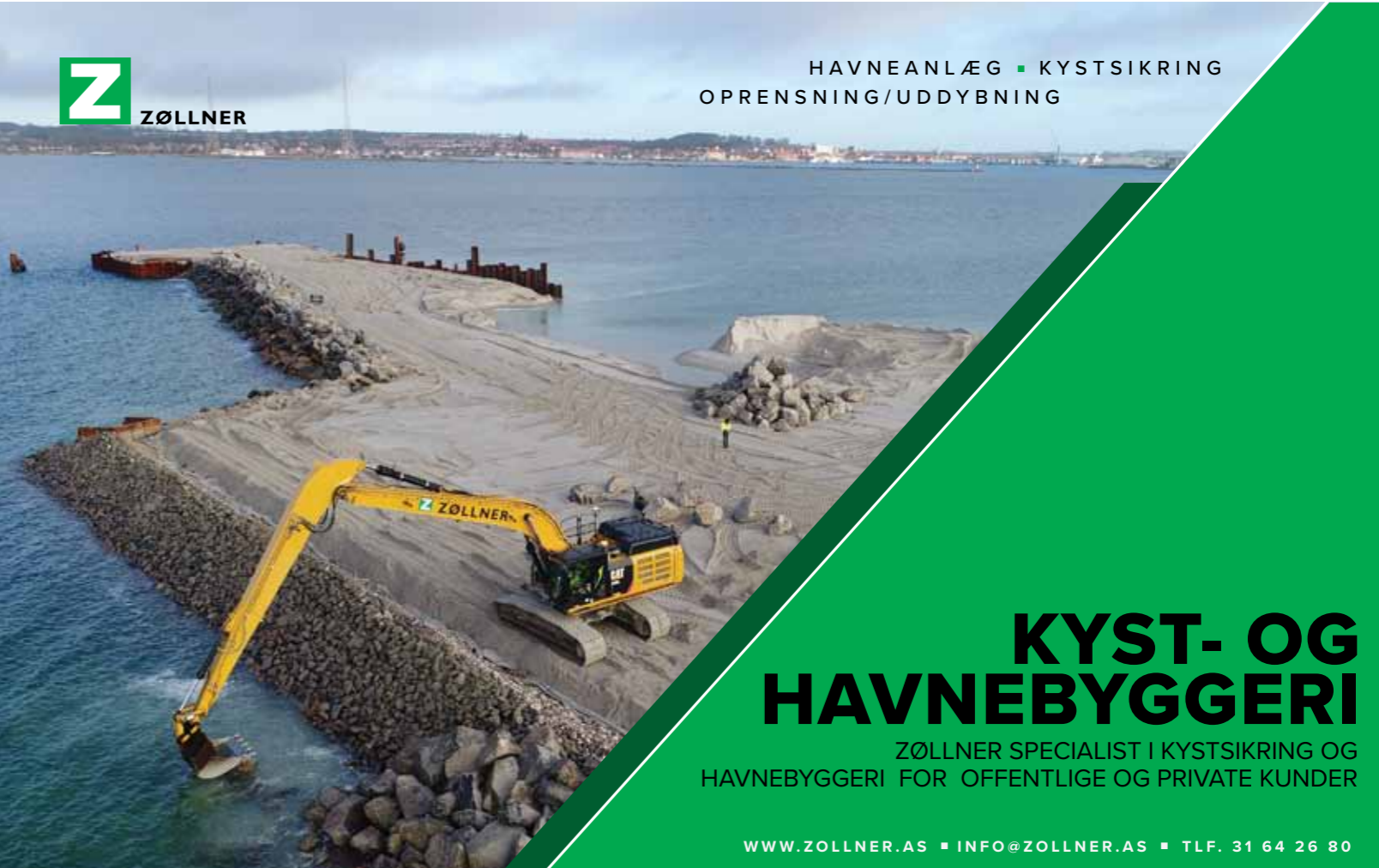
Der skal bl.a. også laves procedurer for hvor lang tid personoplysninger opbevares, og hvordan de slettes.

Persondataforordningen har indført helt nye spilleregler – men de forskellige indsatser er dog ikke direkte og konkret nedskrevet i lovgivningen. Der er nemlig tale om en såkaldt ’risikobaseret tilgang’ – dvs. at mængden og følsomheden af oplysningerne afgør, hvor meget personoplysningerne skal beskyttes. Reglerne kræver derfor en konkret vurdering fra situation til situation, hvilket kan være svært at overskue.

nb



HAVNEANLÆG ■ KYSTSIKRING
OPRENSNING/UDDYBNING



KYST- OG HAVNEBYGGERI

ZOLLNER SPECIALIST I KYSTSIKRING OG HAVNEBYGGERI FOR OFFENTLIGE OG PRIVATE KUNDER

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

Godt nyt til havne med Map Marina

Af Michael Olsen
Maks-Marina

Et nyt program tager handsken op, efter Map Marina i flere år har været uden opdatering eller support

Flere havne – heriblandt Svanemøllehavnen og Vedbæk Havn – manglende i flere år en erstatning

for havne-administrationsprogrammet Map Marina. Nu er det kommet under navnet Maks Marina.

Det er ikke fordi det har skortet på alternativer. Mange producenter af betalingsløsninger, automater, apps mv. har deres bud på et program, som kan håndtere havnes kunder med alt, hvad det indebærer af registrering af bådepladser, ventelister, roke-

ringslister, udlejning af forskellige bygninger, kranløft, betalinger mv.

Men nogle brugere af det gamle Map Marina fik ikke opfyldt deres behov for let integration af deres gamle data – og fandt også andre løsninger for dyre og for mangelfulde.

Maks Marina er senest taget i brug i Dragør Havn. ”Det er et stykke specialværktøj, som virker upåklageligt. Og som er skræddersyet til lystbådehavne og marinaer”, fortæller havnefoged Lars Olsen.

App'en følger med

Programmet spiller også sammen med en app, som havnefogeden kan bruge, når han går rundt på havnen. Ser han en båd med slagside, kan han let finde ejeren i app'en og sende ham en sms eller email. Træffer han en anden båd-

ejers, som ikke har husket at betale, kan han se det i samme App.

Det startede i Vedbæk

Her havde man også Map Marine og var på udkik efter en anden løsning. Et af bestyrelsesmedlemmerne var bekendt med IT-arkitekten Michael Olsen og satte ham på opgaven. Det var naturligvis et krav, at alle data kunne importeres til det nye program. Og sådan blev det.

Men starten var ikke let, og der var mange børnesygdomme. Tom Olsen, havnefoged på Vedbæk Havn siger: ”Vi var ved at rive håret ud af hovedet – så forsvandt en kolonne, det blev rettet, men så opstod en ny fejl. Men nu virker det optimalt og jeg kan kun sige: Thumbs Up”.

I Dragør er overgangen og overførsel af data fra det gamle system gået rimeligt smertefrit.

Indkøbsprisen og konvertering af data for i alt 40.000 kr. er forholdvis hurtigt finansieret, idet de årlige omkostninger for support er gået fra ca. 40.000 til 4.000 kr. Her til skal lægges udgift til

'hosting' og backup af database. Dette klares internt i Dragør, som er en kommunal havn, for ca. kr. 2.400 pr. år.

Styr på både, master og stativer

I Vedbæk holder de styr på alt, og det er ganske let. På havnekontoret printes et administrationsnummer til båden, masten og stativet. Så ved man altid, hvis mast, der ligger og roder, eller hvilket stativ, der hører til båden. Derved helliger der heller ikke både, som man ikke kender ejeren på.

Marina Administrations- og KontraktSystem

Eller i daglig tale MAKS, er et program, som er designet til administration og daglig drift af havne. Programmet er let anvendeligt til en særdeles konkurrencedygtig pris. Med over skuelige genveje, som let kan tilpasses havnens behov, kan administratoren let og hurtigt få adgang til den ønskede information og servicering af havnens gæster.



”Programmet virker upåklageligt, og er skræddersyet til lystbådehavne og marinaer”, siger Lars Olsen fra Dragør Havn

App'en, opdateringer og fri support

Ønsker man at tilkøbe App'en, modtage løbende opdateringer og få fri support, koster det 4.000 kr pr. år.

Der er ingen bindinger, og denne ekstra service kan til enhver tid fravælges.

Havnen kan også vælge kun at købe programmet og fravælge supporten. I så fald kan man bruge MAKS uden yderligere betalinger, så længe man vil.

Alle kan bruge MAKS

Anvender du i dag Map Marina, kan dine data let importeres, så du slipper

for at oprette alle kunder/både igen.

Anvender du andre programmer, kan det være dyrere – du får en pris, inden vi begynder.

Trods udgiften til konverteringen, er der store besparelser på et skift.

Håndtering af persondata inkluderet

Programmet overholder ligeledes de gældende regler for behandling og opbevaring af personoplysninger, og ved brug af programmet behøver man ikke at tænke yderligere over om man overholder reglerne – for det vil havnen gøre automatisk.

Kom til seminar

Har du interesse i at høre mere om programmet? Kom til seminar og få en snak med nogle af de havnefogeder, som allerede anvender Maks-Marina.

Michael Olsen, som er IT-arkitekten bag MAKS-Marina, vil være med på seminaret og svarer gerne på spørgsmål.

Derudover vil der være en gennemgang af Persondataforordningen, som blev et lovkrav den 25-5-2018.

Sjælland

Svanemøllehavnen, fredag d. 2/11 kl 10-15

Jylland / Fyn

Hou Havn, fredag d. 16/11 kl 10 - 15.

Se mere på www.maks-marina.dk/ seminar, hvor du også kan tilmelde dig.

Vedbæk Havn printer en label med et administrations-nummer til båden, masten og stativet. Derved har man styr på ejerforholdene på havnen.

Fakta om MAKS-Marina

Marina Administrations- og Kontraktssystem

Programmet håndterer al stamdata vedrørende gæster og kunder, og gør det nemt tilgængeligt for havnens personale.

Administration

Notering af ledige samt optagede bådpladser, registrering og styring af venteliste, opbevaring, stativer mv. samt håndtering af bådpladser til dagsgæster.

Betaling

Opdelt i priskategorier, som nemt kan betjenes og ændres, mulighed for automatisk afregning og betaling.

Kommunikation

Benytter man Outlook som mailprogram, kan der sendes emails og SMS til udvalgte eller alle kunder. Det kan f.eks. være ved en dårlig vejrudsigt, hvor man gerne vil gøre bådejerne opmærksom på ekstra forløjninger. SMS'er der til almindelige takst, mens udsendelse af emails er gratis.

Al kommunikation med ejer vil blive logget. Der kan nemt ses hvilken/hvem der har kommunikeret med ejer (Flere bruger løsning)

App til havnefogeden

MAKS spiller sammen med en App, så havnefogeden kan hente kontaktoplysninger på ejeren af en bestemt båd, mens han går rundt på havnen. Her kan også ses manglende betalinger, ledige bådpladser mv. Man kan også sende SMS'er fra telefonen.

GDPR

MAKS lever op til loven om håndtering af persondata (General Data Protection Regulation), idet al kommunikation gemmes i MAKS database, som kræver login, derved er data beskyttet og overholder gældende lov om håndtering af persondata.

Kranbestilling

Fra august 2018 er kranbestilling og betaling blevet en del af programmet. Det tilføjes uden ekstra beregning via en opdatering, hvis havnen har tilvalgt fri support og opdateringer

Priser, uanset antallet af brugere

MAKS koster (engangsbeløb)	20.000 kr.
Fri support, opdateringer og App pr. år.	4.000 kr.
Konvertering af data fra Map Marina	1.000 kr.
Alle priser er ekskl. moms.	

Forhandling og salg.

MarinaGuide ApS har forhandlingen og varetager salg og demonstration af programmet. Se mere på www.maks-marina.dk/ eller ring: Telefon: 46 97 50 20 info@maks-marina.dk

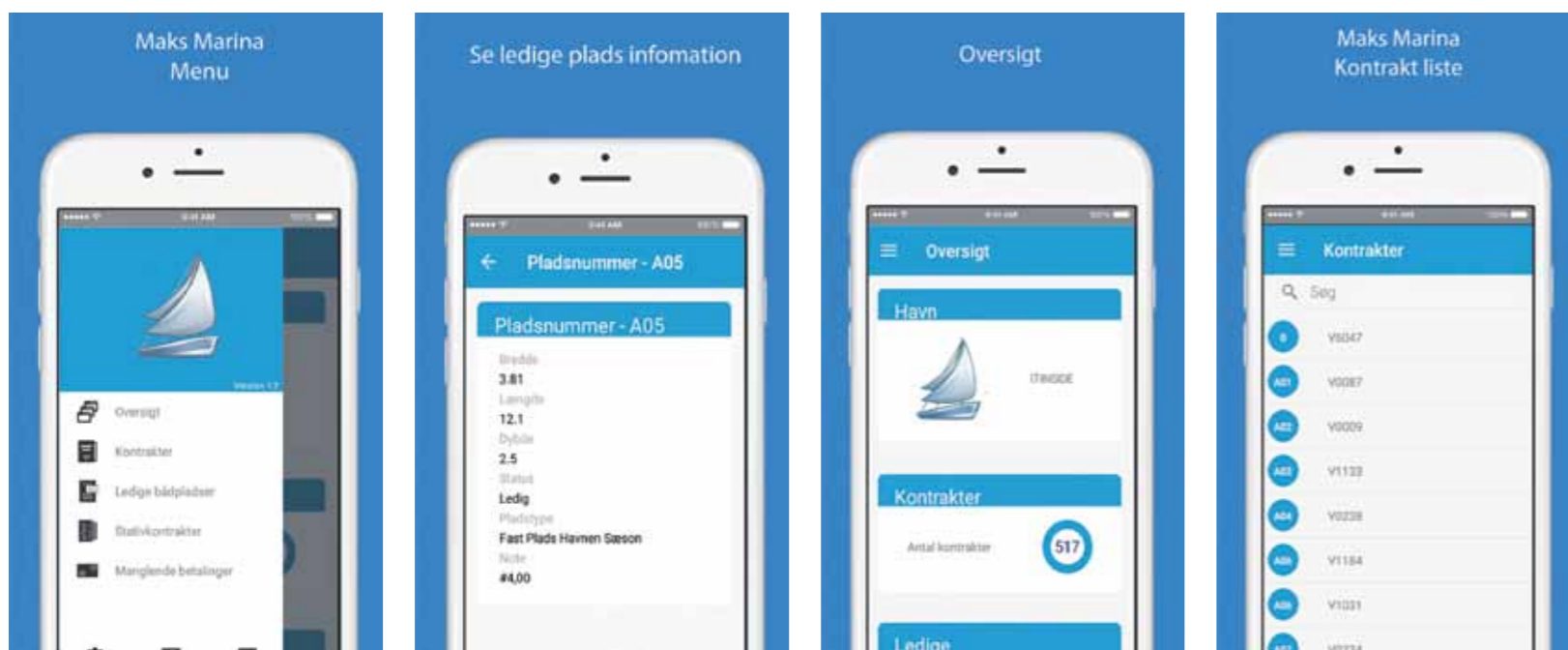
Sådan ser regnestykket ud på Dragør Havn set over 10 år

Maks Marina

Administrationsprogrammet MAKS	20.000
Konvertering af data	20.000
Support, opdateringer og app	40.000
Hosting og backup	24.000
Ialt (pr år 10.400 kr.)	104.000

Daværende program

5 brugere, pr. år 40.000 kr	400.000
Besparelse over 10 år for Dragør Havn	296.000
Besparelse pr år	29.600



App'en, som havnens personale kan anvende på havneområdet, er en hurtig genvej til ejerens og bådens oplysninger. Screenshot fra App'en Maks Marina

Brejning: Frivilligt arbejde i stor stil

I hvilken havn ville frivilligt arbejde for 800.000 årligt ikke pynte?

Tekst og foto
journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

”Jamen det er jo egentlig meget enkelt: Uden Onsdagsholdet og de mange, mange timers frivilligt arbejde, som gutterne lægger i havnen, så kunne Brejning Lystbådehavn slet, slet ikke have det niveau, som vi har!”

Sådan forklarer bestyrelsesmedlem Jørgen Jensen i den private havn betydningen af det stykke arbejde, som en gruppe på ca. 35 mandfolk i mange år har lagt i havnen.

”Vores sjakbajs Jan Albrechten har på et tidspunkt beregnet, at det arbejde, vi årligt lægger i havnen udgør en værdi på 800.000 kr., og det er jo nok et beløb, som ville kunne mærkes i regnskabet for næsten alle lystbådehavne i Danmark.”

Havnen ejes og drives af Foreningen Brejning Lystbådehavn – det er altså en helt igennem privat havn med 200 faste bådpladser. Afgående formand Bent



Andersson har denne variant: ”Uden dem ville vi slet ikke have en så solid økonomi, og havneanlægget ville vel i virkeligheden stå og forfalde”.

Hver onsdag

De kalder sig Onsdagsholdet, og arbejdsplanen er heller ikke til at tage fejl af: Sådan cirka hver onsdag året rundt samles i alt 18-25 mandfolk med ”hænderne skruet rigtigt på” – samt vilje og evne til at levere et stykke arbejde. ’Lønnen’ udbetales på forhånd: Et rundstykke.

”Ind i mellem holder vi ’lang onsdag’. Det vil sige, at vi arbejder en hel dag og

så har vi i vores kreds også en kok, der har været køkkenchef på Hotel Munkebjerg, som til fyraften har lavet et rigtigt godt måltid til os”, forklarer Jørgen Jensen.

Mange forskellige fag

Onsdagsholdet består af folk med vidt forskellig baggrund: Her er en elektriker, en tømrer, ingeniører, en major og såmænd også en psykiater. Kort sagt kan de lave det meste, når kompetencerne puljes sammen. Men spillereglerne er også klare: Hvis et

På en bagende varm onsdag i maj var Onsdagsholdet i gang med at bygge en stribe miniature-grejskure, som sejlerne rigtig gerne vil leje.

stykke arbejde kræver en fagmand, så ringer havnen efter den helt rette mand.

”Men det sociale fylder rigtig meget. Vi har et fantastisk kammeratskab. De fleste af os er kommet på havnen i årevis. Flere har selv en båd, eller har haft – ja, nogle føler sig for gamle til at sejle og har solgt båden – men kræfterne til at komme og lægge et par timers arbejde i godt selskab har de stadig. Alt i alt kommer vores arbejde da havnen til gode, men det

kommer bestemt også os selv til gode.”

Der er også andre end havnen, som påskønner det arbejdsomme onsdagshold: De har lige fået 75.000 kr. fra Veluxfonden til at indkøbe nyt værktøj for. Eget værksted har de selvfølgelig haft længe, men de har såmænd selv medbragt maskiner og værktøj....”



Onsdagsgutternes små grejskure er så populære, at havnen hele tiden bygger flere.



Her brændes tagpap på de små grejskure.

Sjakbajsen har altid en plan

Både for hver arbejdsdag og for hele havnens udvikling

Tekst og foto
journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Når morgenrundstykket er indenbords, så rejser sjakbajs Jan Albrechten sig op, og forklarer hvad dagens arbejde går ud på – og såmænd også hvem, der laver hvad. Struktur er nødvendigt, når der skal holdes styr på 20 mand, som skal lave et stykke arbejde og arbejde i samme retning.

Det startede med 2-3 mand for små 10 år siden, og men nu er der 35 på listen

– og i snit tropper en snes hver op onsdag, 50 uger om året – mindst 4 timer hver gang! Det summer op i minimum 4.000 timers frivilligt arbejde år efter år! Det er den gamle vejlegenser Jan Albrechtsen, som 1993 satte det hele i gang, da familien flyttede til Brejning. Han havde bare det problem, at han ikke rigtig kendte nogen i sin nye by. Først ville lille-mor derhjemme ikke have

forhindrede nu ikke den daværende kemiingeniør i at få sin gang i havnen og begynde at involvere sig. Vupti var han næstformand i bestyrelsen – og fru en ombestemte sig senere med hensyn til båden.

De frivilliges projekter

- Et grejhus på 170 kvm. til optimistjoller, 80 kajaker, 5 robåde, master mm.
- Eget værksted, så onsdagsholdet kan arbejde indendørs i skidtvejr
- Foreløbigt 10 miniature grejskure, som bådejerne kan leje
- 100 kvm. udsigtsplatform midt i havnen til publikum og stævneledelse ifm. kapsejladser



Morgenrundstykker – 17 mandfolk var mødt op i tide til at ’få løn’ = et rundstykke. Foto: Onsdagsholdet.



Ildsjæl og sjakbajs Jan Albrechtsen står ved havnens gummibåd i et stort grejskur på 170 kvm, som gutterne har bygget.

”Jeg begyndte så at se på havnens drift med mine ingeniør-øjne og fik f.eks. øje på, at havnen brugte 82.000 kr. årligt alene til el – især til elopvarmning af klubhuset. Det var helt vildt”, husker han.

Ny havn i 2006

Havnen i Brejning var startet som en lille anløbsbro for en tidligere kæmpe-institution for psykisk handicappede på stedet, så oprindeligt ejede staten hele området. Efter års forhandling endte bådklubben dog med at få lov til

at købe havnen. Det gamle anlæg blev raget ned, og i 2006 stod en spritny havn klar.

”Når man står med en ny havn, så ser alt jo fint og lækkert ud. Alt er 1. klasse, men jeg begyndte at regne på, hvad det ville koste at vedligeholde hele herligheden. Bagefter stod vi med en vedligeholdelsesplan, som anslag, at det ville koste 300.000 kr. hvert år at blive ved med at ’køre på 1. klasse”, fortæller sjakbajsen.

De penge var der bare ikke, noget måtte gøres, og så opstod ideen om at lave et frivilligt arbejds-

løbende skulle lave reparationer. Succesen er så stor, at kræfterne nu rækker til langt mere end bare vedligehold. Alle broerne er forlængst systematisk - hele tre gange - blevet gennemgået for dårlige brædder, og fokus er nu mindst lige så meget på udvikling.

Strategiplan vedtaget

Havnen har for nylig vedtaget en strategiplan, som udstikker rammerne for, hvad kræfter og økonomi skal bruges til de kommende år. Hele to meget grundige behovsundersøgelser blandt samtlige brugere af marinaen ligger til grund. Planen rummer f.eks. et nyt klubhus og faciliteter til vinterbadere.

Så meget gåpåmod og lokalt initiativ har også affødt kommunal medvind. Vejle Kommune har bidraget med en spritny legeplads, der er godkendt efter alle kunstens regler: Ligesom kommunen har igangsat en proces, der gerne skulle munde ud i, at der genskabes en attraktiv sandstrand nord for havnen.

Oprensset sand kan bruges til at genskabe ålegræs

Ny metode: Havnene kan med sand-capping gavne havmiljøet

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk
Fotos: Syddansk Universitet

Et nyt ord kan meget vel være på vej ind på havnekontorer rundt om i hele landet: Sandcapping. Det vil sige at sprede overskudssand fra typisk en sejlrende-oprensning ud på havbunden i et tyndt lag på 5-10 cm.

At oprense sejlrender er en bekostelig affære, og i dag dumpes det oprensede materiale normalt på klap-pladser ude på havet – steder anvist af myndighederne. Med sandcapping kan man i stedet for genbruge sandet i nærområdet og på en gang både gavne havmiljøet samt på sigt begrænse tilsandingen af sejlrenderne. Ålegræsset begrænser nemlig sandstrømningen i havet.

De langsigtede havnebesparelser er dog reelt kun en sidegevinst af sandcapping, som er en metode udviklet af biolog Mogens Flindt fra Syddansk Universitet. Han er i udgangspunktet mest optaget af havmiljøet, som i mange danske fjorde bestemt ikke har det godt.

80% af ålegræsset væk

I mange indre fjorde er ålegræsvegetationen på havbunden næsten forsvundet – Mogens Flindt anslår, at i 1960'erne var



Hvor ålegræsset er væk kan bunden være dækket af et mudderlag så tykt, at en dykker ubesværet kan trykke armen dybt ned. Her kan ålegræs ikke få rod fæste.

der 5-6 gange mere ålegræs i de danske fjorde!

Bunden er i stedet et nøgent lag tyk mudder, der primært består af døde alger, som der til gengæld er alt for mange af i fjordene.

Ideen med sandcapping er via et sandlag at dække muddret, som ålegræsset ikke kan slå rødder i. Næ-

I stor-skala-forsøget på Odense Fjord dækkes bunden med et lag sand ved hjælp af en gravemaskine.

ste fase er så at genplante ålegræs i det ny sandlag, der til gengæld giver planterne et godt rod fæste.

»Som dykker har man egentlig ingen vægt, men alligevel kan man trykke armen ned gennem sedimentet uden at mærke væsentlig modstand på det ene sted, hvor vi tester sand-capping. Derfor kan rødderne fra det eftertragtede ålegræs, der effektivt kan binde næringsstoffer som kvælstof og dermed forbedre vandmiljøet, ikke få fat og gro. Desuden er der heller ikke lys nok, hvis mudder-bunden hele tiden hvirvles op», forklarer Mogens Flindt.

Mogens Flindt fik ideen til sand-capping for 6-7 år siden, da han kobledede oplysningen om en stadig større sand-strømning med, at ålegræsset mange steder i fjordene var ved at tabe kampen mod algevækst og mudder.

Samarbejdspartneren i Odense Fjord er Port of Lindø, der netop stod med store mængder overskudssand rensat op af sejlrenderen og fra en havneudvidelse. I stedet for at klappe sandet leveres det nu på en pragt, hvor en gravemaskine har udviklet en teknik

Sandet stammer fra sejlrenden

Akvarie-forsøg på Syddansk Universitet tegner

lovene, og nu er Mogens Flindt fra Biologisk Institut sammen med de 2 ph.d.-studerende Troels Lange og Nele Wendländer i gang med det første storskala-forsøg i Odense Fjord støttet af Miljø- og Fødevarerministeriet.

Mogens Flindt fik ideen til sand-capping for 6-7 år siden, da han kobledede oplysningen om en stadig større sand-strømning med, at ålegræsset mange steder i fjordene var ved at tabe kampen mod algevækst og mudder.

Samarbejdspartneren i Odense Fjord er Port of Lindø, der netop stod med store mængder overskudssand rensat op af sejlrenderen og fra en havneudvidelse. I stedet for at klappe sandet leveres det nu på en pragt, hvor en gravemaskine har udviklet en teknik

til at dosere sandet, så det lægger sig i et tyndt lag oven på mudderbunden.

Mudderrindholdet på bunden af cirka 40 procent af Odense Fjord er nu så højt, at ålegræsset ikke trives i disse områder. Biologen anslår, at det ville tage 100 år med naturlige processer at nedbryde muddret på fjordbunden, men med sand-capping er ideen så at sige at skyde genvej. Muddret forsejles under et nyt sandlag, hvorpå der etableres nyt ålegræs, som forhåbentlig kan spredes sig naturligt i takt med, at flere områder sand-cappes og sigtbarheden i vandet bliver bedre.

»Vi må jævnlige restaurere vores sejlrende for at bevare fuld dybde, og kan vi genbruge sandet, vi renser op, i nærområdet på en positiv måde, så vil vi meget gerne det».

Havnen vil gerne genskabe ålegræsset i fjorden

I Port of Lindø fortæller havneingeniør Niels Kiersgaard, at havnen er gået ind i projektet, fordi havnen meget gerne vil bidrage til, at Odense Fjord bliver ført tilbage til sin tidligere naturlige tilstand.

»Vi må jævnlige restaurere vores sejlrende for at bevare fuld dybde, og kan vi genbruge sandet, vi renser op, i nærområdet på en positiv måde, så vil vi meget gerne det».

Pudsigt nok er havnen dog ikke plaget af øget tilsanding, idet havneingeniøren ikke har registreret nogen større udsving i behovet for oprensning.

Første sted i verden

Sandcappings-projektet er det første af sin art i verden, og den internationale interesse er stor. Biologen har allerede været inviteret til både Portugal og Singapore for at fortælle om metoden.

»Og det er helt vildt, hvad jeg fik af international respons på vores projekt. Det med at ålegræsvegetationen forsvinder er et globalt problem, og kommer vi i mål med projektet og beviser, at vi kan genskabe ålegræsset, så er potentialet enormt», siger Mogens Flindt.

Ny forvaltnings-praksis

Mogens Flindt forudser, at hvis det lykkes at bevise sandcappings-metodens værdi, så vil det betyde en helt ny forvaltningspraksis. »Hvert år henter danske havne helt enorme mængder sand op fra til-

sandede sejlrender. Her er tale om et fint og rent råstof, som det ikke giver mening at sejle langt væk til klappladser. I stedet kan det bruges i nærområdet til at genvinde de habitater for ålegræsset, som vi gerne vil have tilbage».

Havnen vil gerne genskabe ålegræsset i fjorden

I Port of Lindø fortæller havneingeniør Niels Kiersgaard, at havnen er gået ind i projektet, fordi havnen meget gerne vil bidrage til, at Odense Fjord bliver ført tilbage til sin tidligere naturlige tilstand.

»Vi må jævnlige restaurere vores sejlrende for at bevare fuld dybde, og kan vi genbruge sandet, vi renser op, i nærområdet på en positiv måde, så vil vi meget gerne det».

Pudsigt nok er havnen dog ikke plaget af øget tilsanding, idet havneingeniøren ikke har registreret nogen større udsving i behovet for oprensning.

Første sted i verden

Sandcappings-projektet er det første af sin art i verden, og den internationale interesse er stor. Biologen har allerede været inviteret til både Portugal og Singapore for at fortælle om metoden.

»Og det er helt vildt, hvad jeg fik af international respons på vores projekt. Det med at ålegræsvegetationen forsvinder er et globalt problem, og kommer vi i mål med projektet og beviser, at vi kan genskabe ålegræsset, så er potentialet enormt», siger Mogens Flindt.

Helt vildt hvad der sker af sandflytning

Kokosmætter med ålegræsfrø dækket med 40 cm sand på et år!

Biolog Mogens Flindt, lektor på Syddansk Universitet, har forsket i tabet af ålegræs i de danske fjorde i 15-20 år, og dermed indirekte i, hvad der rører sig på havbunden langs de danske kyster. Han er fuldstændig sikker på, at sandvandringen langs de danske fjorde er stærkt stigende.

»Vi eksperimenterer bl.a. med, hvordan vi kan etablere nyt ålegræs, og en af vores metoder er, at vi indkapsler ålegræsfrø i tunge kokosmætter, som vi lægger ned på havbunden om efteråret for at sikre, at frøene ikke skylles væk af bølger og strøm. På en af lokaliteterne undrede vi os over, at kokosmætterne tilsyneladende var pist væk, da vi i foråret kom tilbage for tjekke om frøene havde spiret. Vi måtte grave og fandt mætterne dækket af 40 cm fint sand – 40 cms



I forsøget måles sandlagstykkelsen med sedimentkerner.

aflejring på et år!»

Andre steder eroderes tilsvarende mængder sand, hvilket er årsagen til at ålegræsfrøene ikke har mulighed for at blive og spire på lavbundsarealerne, hvor bølgepresset er størst. I 2015 lagde vi ca. 20.000 frø ud på 4 lokaliteter i Odense Fjord. Af disse var der kun 4 frø, som blev på stederne og spirede, resten af frøene var presset væk af bølger og strøm.

»Havnefolk fortæller om de enorme mængder sand, de må fjerne fra sejlrenderne, som de stadigt hyppigere må restaurere for store summer, og fiskerne fortæller samstemmende om, hvordan de oplever havbunden ændre sig dramatisk på kort tid. Der synes at være opstået en meget stor materiale-mobilitet på havbunden», mener Mogens Flindt.

nb

Omfanget af oprensning er steget 30-40 % i løbet af de seneste 20 år

Men i Svendborg Uddybning ser man ingen tydelig sammenhæng med manglende ålegræs

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Der er ifølge direktør Hans W. Jørgensen hos Svendborg Uddybning in-

gen tvivl om, at der oprenses langt flere kubikmeter sand fra havnenes sejlrender i dag end for år tilbage – han anslår en vækst på hele 30-40% over 20 år.

Men han oplever til gengæld ingen tydelig sammenhæng mellem de to fænomener, at havnene må bekoste mere oprensning, og at hovedparten af ålegræsset er væk.

»Jeg tror snarere, at oprensningen er stigende, fordi skibene i årenes løb er blevet større og stikker dybere, så sejlrenderne skal være større. Og det er jo helt naturligt, at der aflejres mere sand i en bred og dyb sejlrende end i en mindre.

Der har jo aldrig været ålegræs på de steder, vi

...fortsættes side 14

...fortsat

renser op. Havnenes sejlrænder er ikke jomfruelig bund, hvor der vokser ålegræs. Det er da muligt, at ålegræsset er bedre til at holde på sandet, men det er faktisk ikke noget, vi har tænkt over tidligere”, siger han.

At havnene renser større mængder sand op af sejlrænderne er et landsdækkende fænomen, og direktøren ser ingen geografiske forskelle landet over.

Han har beskæftiget sig med oprensning i 35 år, og Svendborg Uddybning er en af de store spillere i den danske oprensningbranchen.

Ålegræs langs sejlrænderne væk

Biolog Mogens Flindt fra Syddansk Universitet er selvfølgelig udmærket klar over, at der ikke vokser ålegræs i sejlrænderne, men gør opmærksom på, at ålegræsset tidligere dækkede store lavbundsarealer langs kysterne med tætte bestande, hvilket dæmpede strøm og bølger og dermed hindrede sanderosion. Denne 'service' mangler nu, og derfor er sandmobiliteten blevet kraftigere.

”Mange videnskabelige eksperimenter kan bekræfte, at tætte ålegræsbede dæmper strøm og bølger -



Svendborg Uddybning på arbejde for Vordborg Havn

det er simpel fysik. Det er jo også interessant, at Hans W. Jørgensens stigning i oprensning på 30-40% over 20 år netop falder sammen med reduktionen i ålegræssets udbredelse, som tog fart i 1990'erne”.

Ålegræs-nostalgi

Der er noget nostalgi i ålegræs-problematikken for direktør Hans W. Jørgensen, idet han som ung var ålefisker, og da var de bedste ålegræs-marker bestemt noget, som fiskerne gik efter.

”Jeg har selvfølgelig bemærket forsøget med sandcapping inde i Odense Fjord. Det lyder vældig spændende, hvis der kan udvikles en metode, hvor oprenset sand kan strøs ud i et tyndt lag, og man på den måde kan redde et havområde, så det kan starte på en frisk.”

Men der er ifølge ham ingen tvivl om, at sandcapping økonomisk vil være dyrere for havnene end traditionel klappning på kort sigt.

”I dag sejler vi jo normalt sandet ud på en anvist klappads, hvorefter vi åbner bunden på vores skibe, og så er sandet væk. Skal det fordeles i et tyndt lag over et større område, så kan det ikke undgå at fordyre processen.

Men når det er sagt, så vil et firma som vores naturligvis altid gerne have nye arbejdsopgaver, og det her lyder bestemt interessant. Metoden med at fordele sand i Odense Fjord via gravemaskiner er udmærket til et forsøg, men skal sandcapping anvendes i stor stil, så må der givetvis udvikles helt andre metoder – f.eks. ved at pumpe

sandet ud over et stykke havbund”, siger Hans W. Jørgensen.

I Odense Fjord har folkene bag forsøget i øvrigt faktisk allerede afprøvet flere metoder til at udføre sandcappingen.

Hvorfor klappe et udmærket råstof?

Mogens Flindt gør opmærksom på, at det sand, der renses op fra sejlrænderne, normalt er et både fint og rent materiale, og at det jo ikke er specielt bæredygtigt at klappe sådan et udmærket råstof. Det vil være bedre at benytte det til miljøforbedrende formål – som sandcapping.

”Men det er klart, at det bliver dyrere. Min intention med at få sandcapping defineret som officielt nationalt marint virkemiddel

er, at myndighederne får økonomisk mulighed for at understøtte sandcapping som økologisk virkemiddel. Faktisk nævnes sandcapping dog allerede i det marine virkemiddelkatalog som et officielt nationalt virkemiddel, hvor jeg har fået det videnskabelige ansvar”.

Sandfordring versus sandcapping

Direktøren for Svendborg Uddybning peger på, at myndighederne i de seneste år også har udviklet en anden ny praksis, så alt oprenset sand ikke længere nødvendigvis skal sejles ud og dumpes på klappads. I stedet er det blevet muligt at anvende sandet kystnært i lokalområdet, hvor der er behov for sandfordring. Sandcapping vil være et nyt skridt i samme retning.

Biologen mener dog, at sandfordring ikke giver megen mening: ”Sandfordring er ofte meningsløs, fordi sandet er presset væk fra det aflagte område allerede efter den første storm. Det er ikke tilfældet ved sandcapping, hvor sandet bør lægges i bølge-beskyttede områder og på større dybder, der ikke er så pressede af bølger.”

30 havne kunne i år byde på gratis visekoncert

Visens Skib er garant for danske viser og og højt humør

Tekst og foto
Niels Brandt
niels@marinaguide.dk



Den evigt festglade Niels Skouby alias kaptajn Høiben

”Jamen det startede med, at Leni og jeg sejlede rundt i vores trimaran, og i havnene klimtede vi ligeså stille med vores instrumenter om aftenen. Da vi stoppede, så klappede folk sgu rundt om på andre skibe. Ja, nogen spurgte ligefrem, om vi ikke ville spille noget mere. Og så var det vel, at vi tænkte, at vi måske havde fat i noget musikalsk, som vi skulle arbejde noget mere med”.

Sådan fortæller Niels Skouby om den spæde start i 2000 på det, som nu er blevet en sejlede musikalsk institution.

Geografisk har Visens Skib hjemme i Ebeltoft, og hver sommer besøger de en række havne sydpå langs den jyske østkyst, rundt om Fyn og i det sydfynske øhav. I 2018 blev det også lige til en enkelt koncert i det sjællandske – i alt 30 koncerter på en måned!

Leni Petersen og Niels Skouby er grundlæggende et par glade musikanter, der mere end noget andet brænder for dansk vise-sang, som de oplever højt uforståeligt bliver fortrængt af engelsk-spoget musik.

”Det er nu engang mere autentisk at spille og synge i det sprog, man taler og drømmer på”, fortæller Leni.

Trimaranen skiftet ud

Niels Skouby skiftede trimaranen ud med træsundet SY Ellinor, så der kunne



blive plads til noget mere musikalsk besætning.

Visens Skib-turneen har derpå taget fast form i årenes løb: Ny havn hver aften og kl. 20 gratis koncert for sejlere og tilfældige landkrabber. Havnefogeden sørger for en havneplads, hvor Ellinor kan lægge til med langsiden.

Havnens eneste anden forpligtelse er et passende overdække, hvis det skulle stå ned i stænger.

3 aflysninger op 18 år

”Men det skal godt nok 'dugge' meget, før vi giver op – 3 koncerter har vi misset på 18 år!”, fortæller Leni.

Skipper Skouby og Leni Petersen er med hele vejen, men ellers bliver de musikalske venner skiftet ud ca. ugentligt undervejs.

”Løn bruger vi ikke – de musikalske arbejdsfolk får mad og drikke - og så får

turneen starter hvert år med den første koncert i hjemhavnen Ebeltoft Skudehavn. Preben Meldgaard fyrer harmonikaen af.

de jo også gratis transport”, skryder Skipper.

Kassen er udfordret

Men helt uden skillinger kører showet ikke – hver koncert koster alene 500 kr. i KODA-afgifter. Så alle donationer til skibskassen er mere end velkomne – og mange havne er så glade for Visens Skib, at de bidrager til lojerne - med alt fra, at maden står klar på et reserveret bord, til spejelpølser eller et godt anker af det lokale bryg!

Vejle har som den eneste kommune direkte tegnet et sponsorat og har på den måde sikret sig, at lystbånen i Vejle og Brejning hver sommer står på turne/sejlplanen.

”Hvor længe vi bliver ved? Vi bliver ved, så længe vi overhovedet kan”, lover kaptajn Høiben Skouby.

den sikre, at de sejlede ambassadører for dansk visekunst holder skruen i vandet – bl.a. med et nyt musikanlæg.

Publikumstallet er afhængig af vind og vej: ”Men vi har aldrig spillet for under 50 – og det er faktisk flot. Vi har nok alle prøvet at give koncerter rundt omkring på normale spillesteder, hvor der kun dukkede 10 op!”, siger en af de mangeårige solister Iben Hasselbalch.

Snittet ligger nok mellem 200-250 i hver havn, og så kan besætningen stadig blive lidt høje af den hidtil største succes, hvor de gav dehavnene i Vejle og Brejning hver sommer står på turne/sejlplanen.

”Hvor længe vi bliver ved? Vi bliver ved, så længe vi overhovedet kan”, lover kaptajn Høiben Skouby.

ICK

ICK HANDELSSELSKAB ApS

- Din Stålleverandør

TINGVEJ 29 • DK-8210 ÅRHUS V
www.ick.dk • post@ick.dk
Tlf. + 45 87 41 33 22

FORTØJNINGSPÆLE-BORERØR-DUC'DALBER-SUGERØR-etc.

ICK er en lille og effektiv STÅLGROSSIST med primær fokus på runde STÅLRØR. Vi har eksisteret siden 1982 og har stort lager i Midtjylland. Kontakt ICK næste gang du har brug for STÅLPÆLE til din havn.





**MEC
marine**

Udstyr til havne • Tlf. 4063 8831 • kristian@lyngborg.dk • www.mecmarine.dk



Flydebroer



El-stander



Travelift fra 25 til 300 ton



Bådtrailer fra 5 til 150 ton

Storebæltsfærgen M/F Broen skifter havn:

Grenaa Havn overtager projekt som Nyborg opgav



Fremtid som mulig turistattraktion i ny havnebydel skal nu undersøges

M/F Broen har måske været ude på sin sidste rejse fra Nyborg til Grenaa. Bemærk Statsbanernes stolte logo i forstævnen. Fotos: Grenaa Havn.

En af de sidste, danskbyggede Storebæltsfærger, M/F Broen, sejlede i juli fra Nyborg til Grenaa, hvor den får fremtidigt hjemsted. Nu går færgens ejere sammen med Grenaa Havn i gang med at undersøge, hvad fremtiden for det historiske skib skal byde på.

”Færgen har mange muligheder og rummer så meget historie om dengang, færgerne bandt Danmark sammen. Derfor er det oplagt at undersøge, om den kan få en fremtid som turistattraktion – f.eks. i forbindelse med havnens visioner om at udbygge Sydhavnen i Grenaa til en helt ny bydel”, siger administrerende direktør Hen-

rik Carstensen, Grenaa Havn A/S. Han understreger, at der kan være lang vej til, at M/F Broen bliver et lokalt trækplaster. Men netop attraktioner som denne vil passe godt til de fremtidsdrømme, Grenaa Havn har for Sydhavnen.

”Det er grunden til, at Grenaa Havn nu involverer sig i arbejdet med at finde investorer, som kan se mulighederne i at indrette færgen som eksempelvis kombineret restaurations- og museumsfærgе.

Nyborg gav op

Den gamle færgе har i flere år ligget i Nyborg Havn, hvor den historisk havde

Halsskov. Færgen har siden 2015 ligget i Nyborg, hvor to private ejere sammen med lokale historiske kræfter forsøgte at lave en museums-attraktion ud af færgе-klenodiet. Tanken var at den skulle ende sine dage som kultur- og museumsfærgе i en tørdok på Kongens Skibsbro, hvilket der længe også var politisk interesse for i den gamle fynske færgеby.

Men i 2017 skiftede folkestemningen, og det politiske mod på projektet svigtede også kort før kommunalvalget.

”Broen” har også sejlet i det østjyske

For sin tid var det en topmoderne færgе: En hurtig, isbrydende færgе med plads til 70 biler, der blev set som den endegyldige løsning på det voksende transportbehov over Storebælt, altså ’en flydende bro’ - M/F Broen.

I 1966 blev færgen indsat

på Århus-Samsø-Kalundborg-overfarten, hvor den sejlede indtil 1992, hvorefter den fik en ny funktion som diskoteksfærgе – bl.a. i Aarhus Havn.

Velbevaret færgehistorie

”Færgen vil virkelig kunne bidrage til at skabe liv i Genaas Sydhavn”, siger Jesper Kjær Andersen, der er den ene af færgens to ejere.

”M/F Broen” er generelt meget velbevaret. I det ydre står færgen stort set i sin oprindelige form. På vogndækket er der indrettet diskotek, men i form af en opsat indre skal, hvorfor både dørk og loft er intakte. Maskinrummet er også fuldstændig intakt – endda med værksteder. Ligesom rygersalonen, kommandobroen og kongesalonen samt kahytterne i nederste dæk er forholdsvis velbevarede.

nb



Her den gamle dame hjulpet på plads i Grenaa Havn af et par bugserbåde.

Den nye havnelov er sendt i høring:

Flere konflikter i vente mellem nye boliger og erhvervshavne

Danske Havne ønsker indflydelse på nyt havnebyggeri

Interesseorganisationen Danske Havne er betænkelig ved regeringens planer om i fremtiden at tillade byggeriet af flere boliger tæt på de danske erhvervshavne – naboskabet kan komme til at slå gnister, fordi erhvervshavne også i fremtiden er virksomheder, hvor både lugt-, støv- og anden luftforurening ikke kan undgås.

Betænelighederne fremgår af et høringssvar, som Danske Havne har indsendt i forbindelse med, at

Planloven i øjeblikket er i offentlig høring. Kommunerne har presset på for, at en revision af Planloven skal åbne for, at kommunerne kan tillade mere byggeri i f.eks. havneområder på trods af, at de kan være belastet af forurening.

Konflikter skal undgås

”Danske Havne har et stort ønske om at forebygge og ideelt set undgå konflikter med havnens naboer”, hedder det i høringssvaret. Løsningen kan være, at havnene kommer ind tidligt i planlægningsfasen, så kommune, havn

og virksomhederne på en havn er i tæt dialog om nye boligbyggerier.

Boliger uden vinduer der kan åbnes

Regeringen vil åbne for, at der i områder med forurening kan tillades boliger, som til gengæld skal være hermetisk lukkede, og hvor vinduerne ikke kan åbnes. Sådanne boliger – f.eks. nær erhvervshavne, hvor forurening kan forekomme – skal i stedet ventileres mekanisk med frisk luft, der hentes så langt oppe, at alle grænseværdier overholdes. Det fremgår

af bemærkningerne til den ændring af Planloven, som pt. er i høring.

Danske Havne peger dog på, at der også kan opstå konflikter, som ikke kan forhindres med ’hermetisk lukkede boliger’ – f.eks. kunne fremtidige naboer jo finde på at klage over belægninger på vinduer eller bygninger.

Virksomheder på havne bør tilgodeses

Regeringen lægger også op til, at kravet om hermetisk lukkede boliger kan blive ophævet, hvis en forurenende virksomhed på en

havn er enten lukket eller fraflyttet. Her gør Danske Havne opmærksom på, at der jo kan være tale om midlertidige stop i en eksisterende havnevirksomhed. Ligesom det skal være muligt for en tilsvarende virksomhed at overtage tomme bygninger og flytte ind på en havn.

Også i den situation ønsker Danske Havne indflydelse på processen, så en kommune ikke kan opheve kravet om hermetisk lukkede boliger uden en dialog med havnen og de eksisterende virksomheder.

nb

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



Admiral Marina vil skrive en ny drejebog for den moderne lystbådehavn

Tusindvis af sejlere skal lokkes til med hidtil uset aktivitetsniveau

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk



Dette tomme færgeløje kan rumme Nordeuropas største lystbådehavn. Fotos: Admiral Marina.

mer vi os den grundlæggende filosofi bag Admiral Marina, som Peter Lund Poulsen i den kommende tid skal sælge til både investorer og sejlere i massevis: ”Jeg er overbevist om, at der populært sagt skal skrives en helt ny drejebog for en moderne lystbådehavn anno 2018. Den skal rumme et hidtil uset niveau, både når det gælder aktiviteter og faciliteter – og den skal tage højde for, at sejlere nu om dage ofte bruger båden som et som-

merhus. Det er altså ikke nok at stille en krabbebane an og så tro, at man har en havn, som sejlere strømmer til. Mange af de eksisterende lystbådehavne har simpelt hen sovet i timen – og modsat campingpladserne – ikke udviklet deres produkt.”

Skal Admiral Marina fyldes, så skal du bruge omkring 2800 både. Hvor skal alle de skabe komme fra – vil du hugge dem fra de omkringliggende havne?

”Jeg kan ikke li’ udtrykket hugge, men selvfølgelig vil nogle af dem forhåbentlig flytte til fra de andre havne i området. Jeg tror på, at vi kan skabe et så mangfoldigt og aktivtsummendende miljø, at nogle gerne vil flytte til for at prøve noget helt nyt. Men ambitionen er også udvikle et så spændende miljø, at vi kan SKABE mange helt nye sejlere – dvs. folk, der overvejer at købe en båd og kunne bruge den som sommerhus. Vi laver

f.eks. en flydende gågade med cafeer og butikker på ydersiden og plads til gæstesejlere på indersiden”, forklarer han.

Landets største

Admiral Marina kan indrettes med helt op til 7,7 km betonflydebroer inde i de gamle storebælt-færgers enorme havnebassin. Men den første investering, som skal gøres, er at anlægge en lang dækmole, der kan tæmme Storebæltets bølger, så de ikke har frit løb gennem en hele 170 m brede havneåbning.

Peter Lund Poulsen købte – og betalte – den gamle DSB-færgeløje for næsten 10 år siden, så projektet er gældsfrit, når han nu skal finde investorer og samarbejdspartnere. Årene er gået med utallige bureaukratiske besværligheder, hvor bl.a. Danmarks Naturfredningsforening har benyttet nærmest alle tænkelige klagemuligheder. Men nu er alle tilladelser hjemme, og Nyborg Kommune har netop godkendt lokalplanen, som udstikker rammerne for, hvad projektet må bygge på land.

”Hoveddynamoen i økonomien bliver hotel- og konferencedrift, således at faciliteterne på land i hverdagen kan bruges til erhvervsformål og i week-ender/ferier til private fritidsformål”.

fortsættes side 20



Visualisering hvor f.eks. tankerne om flydende sanitetshusbåde med udsigtsterrasse på toppen fremgår. Visualisering: Admiral Marina.



Peter Lund Poulsen vil skabe nordeuropas største marina.

Ejeren af den gamle Storebælt-færgeløje i Knudshoved – og dermed de grandiose planer om at skabe landets suverænt største marina med plads til små 3.000 både – hedder Peter Lund Poulsen. Han var 10-12 år, da forældrene fik båd, og han husker tydeligt, hvordan sejlerlivet var som knægt:

”Vi børn rendte rundt på lystbådehavnene og kedede os, fordi der lige ud sagt ikke skete en skid. Dengang var sejlerlivet et helt andet og langt mindre bekvemmeligt – man sejlede en masse og var ikke ret meget i havnene. I dag er det modsat – hvis vejret ikke lige er til at stikke til søs, så ligger sejlerne i stedet en masse i havnene – og det stiller helt anderledes krav til både faciliteter, service og aktivitetsniveau i en moderne marina”.

Og på den måde nær-



Dansk designet husbåd
produceret i Danmark

ZUNSHINE LIVING HUSBÅDE

- Godkendt som helårsbolig og fritidshus
- Synkefri husbåd og yderst stabil - som et hus på land
- Zunshine Living husbåde fås i modellerne: 70, 114, 132 og 180

Priser:

70 : kr. 1.400.000 132: kr. 2.800.000
114: kr. 2.300.000 180: kr. 3.600.000



BETONFLYDEBRO OG Udstyr

- Unik modulkonstruktion
- 30 års garanti
- Solid Ground sammenkobling
- Landgangsbro med skridsikkert dæk og dobbelt hjul som supporterer tidevandsforskelle



Dansk Betonflydebro
Højstyrkebeton i ekstra aggressiv betonklasse

Fortsat fra side 19

Ventetiden brugt på husbåde

Den 10 år lange sagsbehandlingstid har ejeren bl.a. brugt til at investere i et nyt firma med navnet ”Zunshine Living”, der har udviklet en række husbådtyper, hvoraf nogle i dag er udstillet i Vejle Lystbådehavn.

”Vi vil i Admiral Marina skabe et utraditionelt og dynamisk miks, hvor vi planlægger at rumme måske 200 husbåde. Men faktisk giver det nuværende husbådsreglement os mulighed for at placere helt op mod 500 husbåde, fordi en havnejer kan disponere op til 15% af en havn til husbåde”, siger han.

Investering nærmer sig milliard

Fjordenhus tiltrækker tusinder til Vejle Havn

Turister strømmer i stort tal til en ny bygning på Vejle Havn ved navn Fjordenhus. Huset et tegnet af den verdensberømte dansk-islandske kunstner Olafur Eliasson. Det spektakulære bygningsværk ligger på en ø i havnen og ejes af Kirk Kapital (Lego-famili-

”Jeg har ikke lige aktuelt regnet på, hvad der skal investeres i en fuldt udbygget Admiral Marina. Sidst vi lavede et overslag, anslog vi, at en fuld udbygning ville kræve investeringer i størrelsesordenen 400 mio.

Men laver vi et regnestykke med f.eks. 200 husbåde til i snit 3 mio., så vil den del jo alene udløse en investering på 600 mio. i havnen.”

”Vi kommer til at skabe Admiral Marina i et velovervejede tempo. Vi har altså ikke ventet 10 år på at få alle tilladelser i hus for dernæst fare hen og brække halsen på nogle hovedene bliver først sat i gang i den rækkefølge, hvor de er økonomisk bæredygtige.”

Han forventer de første anlægsarbejder i 2019/2020.

en), der bruger de øverste etager som kontor.

Huset blev indviet den 9. juni, og alene på de første 2 måneder kom der 70.000 besøgende, som i øvrigt bliver talt af en vagtmænd på stedet. Huset har også egen hjemmeside.



Ved siden af Vejle Havn ligger Fjordenhus, som nu er blevet et sandt trækplaster Foto: David de Larrea Remiro, 2018

Døren står på vid gab for husbåde i de fleste havne

Kystdirektoratet ligger stille om husbåde med lystbåde – havnen bestemmer selv

Af journalist Niels Brandt niels@marinaguide.dk

Uden at mange har bemærket det, så har Kystdirektoratet faktisk udgivet en meget smidig vejledning, som nærmest på vid gab for at etablere husbåde. I langt de fleste tilfælde er det den enkelte havn, som beslutter, om man ønsker husbåde eller ej. Der har ellers i mange år været tvivl om, hvordan havne og myndigheder skulle behandle henvendelser fra borgere og firmaer, der ønsker at placere husbåde i havne rundt om i landet – men nu er der i hvert fald mindre bureaukrati i farvandet.

Det hedder nu direkte i reglerne, at ”Kystdirektoratet anser husbåde som et naturligt element i havne og sidestiller disse med lystbåde.” Det hedder også, at ”... husbåde ligger inden for havnens eksisterende drift samt havnereglementet, og at husbåde som en naturlig forekomst i en havn ikke konflikter med Planloven.”

Det betyder på almindelig dansk, at der i langt de fleste tilfælde ikke vil skulle laves en ny lokalplan for at etablere husbåde.

Altså er husbåde principielt tilladte, så det er i virkeligheden helt op til den enkelte havn selv at afgøre, hvorvidt man ønsker husbåde eller ej. Omvendt gør

Kystdirektoratet det også klart, at ingen udefra kan tvinge en havn til at tage imod husbåde – det er suverænt op til havnen.

Private havne bestemmer selv, men reglerne gør det klart, at for kommunale havne forholder det sig anderledes – her vil det ofte være op til kommunen og i sidste ende måske et politisk spørgsmål, om man vil tage imod husbåde.

Reglerne åbner også for, at der kan etableres ganske mange husbåde – faktisk kan en havn nu bruge op til 15% af det samlede vandareal til husbåde.

Det er i øvrigt Kystdirektoratets vurdering, at en husbåd vil optage plads svarende til 2-4 lystbåde.

Hensynet til miljø og naboer

Hvis en havn åbner for husbåde, så er der en række hensyn til naboerne og miljøet, som skal overholdes:

- Husbådene skal placeres bag eksisterende moler
- Husbådene skal være godkendte
- Spildevandet skal afledes



Havnekontor og servicebygningen i Svendborg er et velkendt eksempel på en flydende bygning. Foto: Afloat.online

på forsvarlig vis og må ikke forurene

- Husbådens samlede højde må ikke overstige 4,5 m (eksklusive evt. tagterrasse).

Støjmessigt er en lystbådehavn defineret som ’blandet bolig- og erhvervsbebyggelse’, og evt. nye husbåde-beboere skal tåle samme støjniveau som en lystsejler. Kystdirektoratet gør også opmærksom på, at der kan forekomme støj fra virksomheder på en havn, ligesom beboerne ikke vil kunne klage over støj fra f.eks. klargøring af både. Eller for den sags skyld over, at naturen kan være ganske støjende ved vandet....

De ganske lempelige bestemmelser er et led i den række af smidiggørelser af reglerne, som Kystdirektoratet har gennemført for at gøre ’myndigheds-bøvlet’ mindre i landets hundredvis af store og små lystbådehavne.

Husbåds-reglementet har ligefrem denne overskrift: ”Smidiggørelse i forhold til administration af lystbådehavne efter kystbeskyttelseslovens §16a”.

Kroferie til havns i Nordsjælland slog ikke rigtig an

Restauratør i Nivå Havn har dog mod på at videre-udvikle konceptet

Af journalist Niels Brandt niels@marinaguide.dk



Lagunen i Nivå Havn lykkedes ikke med at sælge havnepakker i 2018. Prøver igen næste år. Foto: Lagunen.

Alle syntes, det lod som en nyskabende og spændende idé, da restauratør Andreas Jensen på Lagunen i Nivå Havn lancerede et nyskabende koncept om, at sejlere kunne lægge til i den nordsjællandske havn og holde ’kroferie’. Han havde udviklet en weekend-pakke med bådplads i havnen, mens ’Lagunen’ sørgede for god mad weekenden igennem - oven i hatten fik gæsterne så gratis entre til de 2 lokale men landskendte museer Nivaagaards Malerisamling og Karen Blixen Museet. Han introducerede pakken i maj 2018, som så i øvrigt blev starten til en forrygende sejlersæson.

”Jamen det er gået sådan, at faktisk alle syntes det var en rigtig god ide og bakkede op. Havnen garanterede en bådplads, og museerne var så begejstrede, at de ligefrem donerede et antal gratis billetter til weekendpakkerne – men jeg må desværre konstatere, at li-



Nivå Havn ligger tæt på eftertragtede seværdigheder som Nivaagårds Malerisamlingen og Karen Blixen Museet.

gegyldig hvor fremragende ideen var, så er der ikke rigtig nogen, som booker”, fortæller restauratøren midt-juli, hvor sejlersæsonen ellers toppede.

”Og jeg synes faktisk stadigt, at det er en sjovt og anderledes koncept, der helt svarer til, at man pakker bilen og bestiller et kroophold i f.eks. Lemvig på Vestkysten. Der er ingen forberedelse og man skal ikke rigtig tænke på noget, men bare tage af sted og nyde weekenden.”

Kan vinden være forkert?

Det undrer stadig restauratøren, der har drevet havnerestauranten i Nivå i 7 år, hvorfor ideen ikke har fanget. Kan det være noget med, at sejlere vil være

frit stillet i forhold til, hvor man vil sejle hen – opleves det besværligt at have booket en havneplads i en bestemt havn, hvis vindretningen peger i en anden retning på dagen? Eller er to overnatninger for mange?

Andreas Jensen har selv sejlet gennem længere tid, og når han evaluerer, så ender han mest på, at det er markedsføringen, som ikke har været god nok.

”Jamen det lå jo ellers lige til højrebænet med sådan en weekend-pakke. Og vi har ganske vist lavet både flyers og hængt plakater op samt markedsført det til en masse sejlkubber både i Danmark og Sverige. Vi har det naturligvis også på vores hjemmeside og på vores Facebook-side, men vi er altså ikke lykkedes med at få vores budskab ud her i den første sæson”, forklarer han.

Han har ikke et stort reklamebudget, og omtale i de lokale aviser har ikke båret igennem. Givet op har han dog ikke. Han overvejer nu, hvordan konceptet og markedsføringen kan optimeres til et evt. nyt forsøg i 2019.



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



Havneklap kan koste kassen

Over hele landet er kommuner og havne i gang med at undersøge, planlægge og eller måske etablere højvandsbeskyttelse imod den forventede højere vandstand i fremtiden. I den lille by Juelsminde på den jyske østkyst kan det blive en rigtig dyr omgang.

Den mest vidtgående sikring af havneområdet er en mobil havneklap, der kan lukke en 26 m bred havneåbning – men løsningen koster kassen: 75-100 mio. i etablering og dertil kommer et bekosteligt løbende vedligehold, skriver Vejle Amts Avis.

Juelsminde ligger i Hedensted Kommune, der nu er gået i tænkeboks.

Autocampister boomer

Autocampister er en turistform, der stormer frem, og det har rigtig mange lystbådehavne også fundet ud af.

På få år er det skiftet fra, at autocamper-parkering på en lystbådehavn var en undtagelse til, at det i dag er undtagelsen, hvis en marina afviser de rullende hjem.

Nogle steder sker processen gnidningsfrit, men den kommunale marina i Keremunde kunne første åbne autocamperplads efter lang tids offentlig debat, hvor lokale campingpladser strittede kraftigt imod.

Men efter åbningen har udviklingen taget fart - via de sociale medier er pladsen rygtedes blandt autocamperne og blevet til sandt 'tilkørsels-stykke' i løbet af sæsonen 2018.

Projektchef om problemfri havneudvidelse på Fur Havn:

"Planlægning er alfa og omega"



Announce

For tre år siden voksede Fur Havn med 50 bådpladser. Havneudvidelsen har været med til at sikre, at havnen i dag er en aktiv havn, der er hjemsted for både lystsejlere og erhvervsfiskere.

Fur Havn er smukt beliggende i Limfjorden. En lokal perle for Skive Kommune, der i 2015 besluttede sig for at udvide havnen med en tredjedel flere bådpladser, så lystbådehavnen i dag råder over 130 bådpladser for lystsejlere.

Det er entreprenørfirmaet CG Jensen, der har realiseret havneudvidelsen, der endda stod klar for tid. Og her har man god erfaring med at strukturere arbejdet og få udfordringerne løst i tide.

"Planlægning er alfa og omega. Og så skal man komme i gang, man skal ikke tro, at man har god tid. Er man i god tid, er man bare færdig før tid", siger den garvede projektchef Gert Askholm, der netop har fejret 40 års jubilæum i CG Jensen.

ligt synes jeg, det er noget af det mest spændende", forklarer projektchef Gert Askholm og tilføjer:

"Det er vigtigt, at vi får udført arbejdet rigtigt første gang. Jeg har den holdning, at det skal være i orden, ellers skal det bringes i orden. Det gør, at vi har god erfaring med, at bygherren har tillid til os."

For mere information kontakt divisionschef for Ramning og Vandbygning, Jørn Asmussen, på telefon 40 20 33 12 eller på mail jea@cgjensen.dk



Lysten til samspil gør en forskel

CG Jensens entreprisefattede etablering af en ny ydermole med brodæk ved landside, flydebro og bølgebryder samt uddybning af nyt havneområde og indsejling. Den nye ydermole blev herudover forlænget for at give bedre af-skærmning mod bølger. Et

arbejde, der kom virkelig godt fra start takket være overlegen maskinel kapacitet, erfarne medarbejdere og lysten til at samarbejde.

"Vi tillægger samarbejdet stor værdi. Det er vigtigt at få opbygget et godt samarbejde med de timelønnede og med bygherren, så vi kan få tingene til at fungere gnidningsløst. Person-

Fur havneudvidelse i tal:

- Etablering af 220 meter ny ydermole bestående af spunsvægge med stenkastning og brodæk båret af træpæle
- Etablering af brodæk ved landside båret af træpæle
- Udlægning af en cirka 55 meter lang og tre meter bred bølgedæmpende flydebro i beton med tilhørende landgangsbro
- Udlægning af en cirka 10 meter lang og tre meter bred bølgebryder ved indsejlingen til det eksisterende havneområde
- Levering og installering af en 10 meter bred betontrappe ned i bassin ved landside og fortøjningsløsning i bassin
- Uddybning af nyt havneområde og indsejling
- Nedbrydning af cirka 30 meter mole
- Lukning af den eksisterende indsejling med nyt betonpæledæk
- Levering og installering af el-standere, hydranter og redningsstiger.

Erhvervs- og lystbådehavne



CG Jensen er en af Danmarks mest erfarne entreprenører inden for havnebyggeri og havneservice. Vi udfører bogstaveligt talt havneanlæg fra Skagen til Gedser og står altid klar til at hjælpe dig, hvad enten du har brug for en større havneudvidelse, et mindre reparationsarbejde eller en fast serviceaftale, som vi for eksempel har med Vejle, Odense og Aarhus Havn.

Erfarne vandbygningsfolk udvider Esbjerg Havn med 250.000 kvadratmeter på blot ni måneder

Struer: Stormflodssikring puster liv i by og havn



24 mio – fifty/fifty fra kommunen og RealDania udgør finansieringen

Limfjordsbyen Struer har færdiggjort et multifunktionelt klimaprojekt, der kombinerer stormflodssikring med etablering af

et helt nyt byrum, som binder by og havn tættere sammen. Overskriften har været 'By+Havn, Struers nye byrum mod fjorden'. Herlighederne har kostet den nette sum af 24 mio. - fonden RealDania har givet halvdelen, mens skatteborgerne i kommunen har

betalt resten. En stor dag i Struer – det store klimaprojekt indvies. Bemærk den store trappe/promenade ned til havnen, som næsten udgør et havnebad. Kommunen har dog endnu ikke undersøgt vandkvaliteten i bassinet, så det er ikke 'frigivet' som by-badested. Foto: Andeers Trærup/Struer Kommune.

Både store ord og en af byens berømte sønner var fremme på indvielsesdagen den 29. juni: "Nu har vi fået den havnefront, vi

har drømt om så længe, konstaterede borgmester Niels Viggo Lynghøj med henvisning til byens store digter Johannes Bucholtz. Poeten havde årtier før nemlig skrevet: "Struer som by er født i et lykkeligt ægteskab mellem jernbanen og havnen, Limfjordens datter".

M.J. Eriksson med teten

Entreprenørfirmaet M.J. Eriksson A/S med hovedkontor i Brøndby Strand har realiseret projektet efter at have vundet en totalentreprise-konkurrence i sommeren 2016.

Struer er på grund af sin placering dybt inde i Venø Bugt, der igen ligger ca 30 kilometer inde i Limfjorden, meget udsat for oversvømmelser fra både sosiden og skybrud fra oven. Nu kan kommunen kontrollere havet, men på samme tid har klimasikringen skabt et helt nyt 'byens rum' ved de såkaldte brobuer under jernbanebroen fra 1920, som tidligere delte by og havn.

Projektet består dels af strategisk placerede faste vandsikringer og en række mindre mobile sikringssteder.



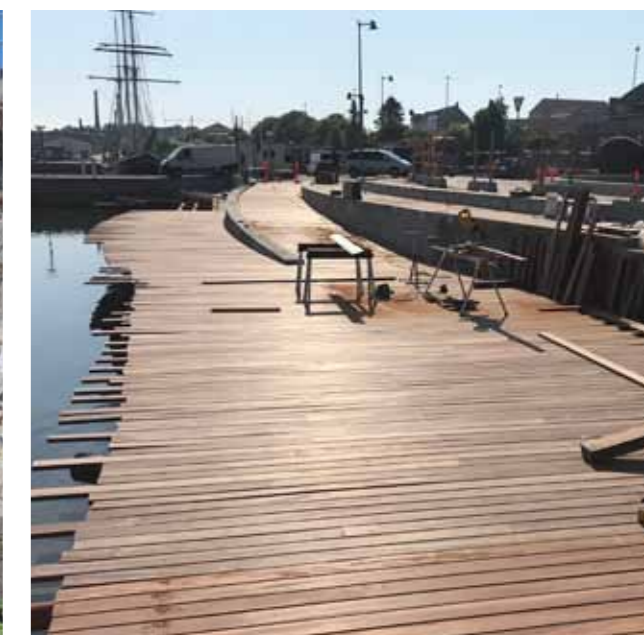
Nyt 'grønt' byrum. Men også i Struer har man kæmpet man med at holde nyplantede træer og buske i live gennem sommerens tørken. Foto: Struer Kommune.

Historiske brobuer indgår

Løsningen genbruger på den centrale del af havnen de eksisterende brobuer under den gamle jernbanebro fra 1920, som er stærke nok til at holde stormflodsvandet ude. Samtidig

er der fundet en teknisk løsning på at lade skybrudsvand løbe igennem som en si i de situationer, hvor højvande presser på fra fjorden, samtidig med at regnvand presser på fra land.

Byen og havnen bindes fint sammen i et nyt, åbent byrum, hvor butikker og cafeer betjener havnens gæster. Tilmed tager havnens nye arkitektur hånd om, at der skulle mindre trafik gennem om-



Arbejdet med en kombineret trappe / promenade er igang. Foto: M.J. Eriksson.

rådet – i stedet prioriteres havnen til gående og cyklister. Sponsoren Real-Dania har udgivet en publikation med navnet Klima100, hvor Struer-projektet endda indgår blandt de 100

bedste eksempler på klimaløsninger landet over. Ingeniørfirmaet Viggo Madsen og Landskabsarkitektfirmaet Schönherr var M.J. Erikssons samarbejdspartnerne i projektet. nb

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
KRANUDLEJNING

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



Overblik over den nye havnefront i Struer. Jernbanen delte før by og havn på en uheldig måde. Nu indgår brobuerne som et centralt element i det ny byrum, der binder byen sammen. Foto: M.J. Eriksson.

ECOstyle
PlantProfessional

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

Noget af ukrudtet har groet på trods af den ekstreme sommer Gasbrænderen har været bandlyst – og hva' så?



Afbrændingsforbud og tørkestresset ukrudt, der ikke rigtigt kan bekæmpes med Roundup. Det har været realiteten på mange havne i den ekstreme sommervarme. Græs-ukrudtet har virkelig været hårdt ramt af tørken og groede næsten ikke i en lang periode. Mens bredbladet ukrudt som f.eks. mælkebøtte, vejbred, snerle og pileurt derimod ikke er sådan at holde i ave og har vokset nogenlunde på trods tørke og varme.

Græsbrænderen har været bandlyst

"I månedsvis har gasbrænderen ikke været en mulighed på grund af det landsdækkende afbrændingsforbud det meste af sommeren.

Damp eller varmt vand bruges nogle steder til at bekæmpe ukrudtet med, men det er dog de færreste havne, der kan forsvare at købe de dyre ukrudtsdamper til måske flere hundrede tusinde kroner.

Så også når det gælder ukrudtsbekæmpelse har sommeren 2018 været et meget anderledes år for de fleste havnefogeder",

Korsør Havn sensommer 2017. Alger og lav trives på træbroerne. Fotos: ECOstyle.

siger Kirstine Essendrop, distriktschef øst i firmaet ECOstyle, der har en grøn profil på sine ukrudtsbekæmpelsesmidler.

Hun peger på, at de traditionelle glyphosat-produkterne som f.eks. RoundUp ikke rigtig virker på meget af det bredbladede ukrudt og desuden generelt har meget nedsat effekt på det tørkestressede græsukrudt. "Vores produkt TopGun Finalsan har igennem tørken derimod vist sig at kunne nedvisne også alle de bredbladede ukrudtsplanter og endda de ganske få græsser, der trods heden var i vækst denne sommer.

Og heldigvis er der ingen afstandskrav til vandmiljø, når produktet sprøjtes ud med en sprøjte, hvor der er



monteret en sprøjteskærm på. Så det har faktisk været muligt bekæmpe ukrudtet på land i de danske havne - også i en helt ekstrem sommer som den i år."

Alger er trofaste brogæster

Solen har bagt på broerne, og træet har været tørt helt ud. Så algerne har tilsyneladende været på sommerferie mange steder. Men ak, så snart efterårsregnen kommer, så vækkes algerne også tilbage til livet...

"Og så er det netop rette tid til en forebyggende behandling - men husk at tjekke op på, om havnens algemiddel er godkendt til formålet. På nuværende tidspunkt skal der stå AlgeFri, N ProFF, AlgeFri N eller Flügger Facade Algefjerner på dunken for at den er lovlig at bruge på broerne", siger Kristine Essendrop.

Nyborg havn juli 2018. Mælkebøtte og pileurt ses langs kajkanterne, trods den tørre sommer.



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

trykimprægning. Runde, imprægnerede havnepæle fremstilles af fyr, som er en af de træsorter, der er godkendt til imprægning i klasse NTR M. Ved trykimprægning af fyr skal alt splintved være gennemimprægneret. Imprægningen 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



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.

A1 Consult er et uafhængigt rådgivende ingeniørfirma, der tilbyder højt specialiseret ingeniørbistand inden for anlægstekniske og tværfaglige projekter. Med A1 får du individuel rådgivning og sparring i øjenhøjde, og vi ved, hvad der skal til for at drive og udvikle moderne havne, maritime miljøer, klimasikring af overgangen mellem vand, havn og by m.m. Vi bliver en del af dit projekt via tæt dialog og personlig kontakt, og vi slipper ikke, før opgaven er løst.

Kontakt indehaver Ulrik Max Jørgensen for en uforpligtende snak.



Sejerø Havn



Hou - Sælvig



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSIKRING

- Bygherrerådgivning
- Masterplaner
- VVM og myndighedsforhold
- Klimasikring og byudvikling
- Investeringsanalyse
- Maritim Sikring (ISPS) og uddannelse
- Industrihavne
- Færgehavne
- Lystbådehavne
- Kystbeskyttelse og strande
- Veje og cykelstier
- Parkeringskældre og -pladser
- Stibroer og tunneler
- Byggemodninger
- Besejlingsforhold
- Sedimentation
- Havnekraner
- Apterling
- Broanlæg (Flyde- og faste broer)
- Byggegruber
- Fundamenter
- Afvanding og kloakering
- Udbudsforretning
- Tilsyn og byggeledelse
- Driftsudbud
- Tilstandsvurdering
- Vedligeholdelsesplanlægning

Havne, Vandbygning og Fundering

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

Udbyhøj Lystbådehavn

