DANSK ERHVERV
Børsgade 4
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

Trafikstyrelsen
Att.: Jan Jørgensen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Den 5. november 2026

Høringssvar til Havneatlas 2026

Dansk Erhverv har den 6. oktober 2026 modtaget udkast til Havneatlas 2026, som udgør 2. udgave af havneatlasset. Første udgave blev offentliggjort i 2024 på baggrund af en politisk aftale i Infrastrukturplan 2035, hvorefter der skulle udarbejdes en kortlægning af danske erhvervshavne og tilgængeligheden af elektricitet og grønne brændstoffer i havne.

Dansk Erhverv vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke en overordnet tilfredshed med havneatlasset, der efter vores mening har givet et væsentligt bidrag til sektoren ved at tilbyde et faktuelt grundlag og samlet overblik over havnesektoren i Danmark.

Dansk Erhverv har følgende specifikke bemærkninger til udkast til Havneatlas 2026:

Nationale interesser i kommuneplanlægningen

Siden første udgave af havneatlasset, er de nationale interesser i erhvervshavnene blevet beskyttet ved at blive fastlagt og offentliggjort i *Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægningen*. Dette fremgår også af indledningen til Havneatlas 2026, hvor det videre fremgår, at Havneatlasset "*indgår som et fagligt grundlag for kommunernes planlægning og som et fælles dialoggrundlag for havne, havnevirksomheder og kommuner*". Der står videre, at "*det er vigtigt, at dialogen og de kommunale planovervejelser bygger på et aktuelt og retvisende billede af havnenes aktiviteter og funktioner*".

At erhvervshavne indgår i oversigten over nationale interesser, betyder kort fortalt, at kommunerne i deres planlægning skal sikre, at havnearealer af national interesse ikke omdannes til andre formål, medmindre det kan sikres, at der etableres passende erstatningsarealer. Dette understreger ifølge Dansk Erhverv, at erhvervshavne er vigtig og kritisk infrastruktur, som er vigtig at værne om, og derfor finder Dansk Erhverv det også positivt, at de nationale interesser i kommuneplanlægningen er nævnt direkte i Havneatlas 2026.

Vi skal dog samtidig bemærke, at selvom det fremgår, at havneatlasset indgår som et vigtigt redskab i dette arbejde, fremgår det ikke klart, *hvordan* oplysningerne i atlasset konkret er tænkt anvendt i håndhævelsen af de nationale interesser. Dansk Erhverv ser gerne dette uddybet, idet vi bemærker, at vi generelt bakker op om at styrke håndhævelsen af de nationale interesser i kommuneplanlægningen mest muligt og derfor også ser positivt på, hvis Havneatlasset kan bistå myndighederne og andre aktører i dette arbejde.

Dansk Erhverv skal samtidig opfordre til, at det undersøges, hvorvidt Havneatlasset kan opdateres automatisk og løbende på hjemmesiden, da det kan være en stor fordel, hvis oplysningerne i atlasset til enhver tid er retvisende og opdaterede – særligt hvis atlasset er tiltænkt en aktiv rolle i håndhævelsen af nationale interesser i kommuneplanlægningen.

Uddybning af beskrivelse af baglands-infrastruktur
Det fremgår af havneatlassets indledende afsnit, at en havn i generel forstand kan beskrives som knudepunkt for søtransport eller mellem sø- og landtransport, og at baglandsinfrastrukturen, der forbinder havnen med resten af samfundet på land, udgør én af tre dele af en havn. Det følger videre, at baglandsinfrastrukturen udgøres af det tilstødende vej- og jernbanenet samt rørledninger, hvorved gods og passagerer kan transporteres videre på land.

Baglandsinfrastrukturen berøres derudover ikke yderligere, hvormed betydningen af den bagvedliggende infrastruktur undervurderes efter Dansk Erhvervs opfattelse. Betydningen af et velfungerende vej- og jernbanenet med god kapacitet er imidlertid et afgørende rammevilkår for en moderne erhvervshavn, og Dansk Erhverv skal derfor anbefale, at havneatlasset i højere grad beskriver havnenes baglandsinfrastruktur og forbindelser til fx kombiterminaler.

Containerhavne og forsyningssikkerhed
Det fremgår af Havneatlas 2026 i afsnittet om containergods, at håndteringen af containergods i større omfang kræver faciliteter på havnen til omlastning af containerne til videre transport ad vej eller bane. Det fremgår videre, at håndteringen af containergods derfor er koncentreret omkring forholdsvis få havne, som har de nødvendige faciliteter og mulighed for at modtage store containerskibe.

Denne beskrivelse er Dansk Erhverv helt enige i – men vi vil samtidig påpege, at koncentrationen af en så vital samfundsfunktion som godsomsætning på så relativt få havne kalder på overvejelser om forsyningssikkerhed i relation til landets containerhavne. Forholdet understreger efter Dansk Erhvervs opfattelse, at containerhavnene har en samfundskritisk funktion, da godshåndtering ikke uden videre kan flyttes til en anden havn i tilfælde af driftsforstyrrelser eller lignende. Havneatlasset kan med fordel suppleres af beskrivelser af hvilke havne, der har infrastrukturen til om nødvendigt at overtage godshåndtering, hvis de primære godshavne rammes af forstyrrelser i driften.

Konsistens i opgørelse af containertrafik
I atlassets afsnit om containergods er godsomsætningen opgjort i ton som måleenhed. I tabel 1 er kapaciteten til containertrafik imidlertid opgjort i TEU, hvilket efter Dansk Erhvervs opfattelse er den normale standard inden for containerhåndtering. For at sikre det mest retvisende sammenligningsgrundlag skal Dansk Erhverv opfordre til, at TEU som måleenhed anvendes konsistent gennem atlasset.

Militær mobilitet, beredskab og CER
Dansk Erhverv konstaterer, at afsnittet om militær anvendelse af erhvervshavne og dual use i store træk er uændret i forhold til 2024-udgaven. Imidlertid synes området at have undergået en

større udvikling i navnlig EU-sammenhæng, ligesom der nationalt er vedtaget en ændring til havneloven, som indebærer, at forsvaret kan overtage havneområder helt eller delvist i særlige tilfælde.

Dansk Erhverv ser gerne, at afsnittet om militær mobilitet og dual use udbygges yderligere – herunder med overvejelser om særligt EU-reguleringen på området og dens betydning for de danske havne i forhold til eksempelvis kontrakter med virksomheder, kapacitetsplanlægning m.m. Dansk Erhverv vil desuden pege på, at atlasset med fordel kan omtale CER-direktivet om kritiske enheders modstandsdygtighed og direktivets betydning for kritisk infrastruktur, der vil være en naturlig tilføjelse til nærværende 2026-version af atlasset.

Med venlig hilsen

Morten Lorentzen
Chefkonsulent