

LOLLAND ERHVERVSHAVNE

Masterplan 2025+



INDHOLD

Indledning	3
Nakskov Havn	4
Fakta	4
Udvikling af Nakskov Havn.....	6
Nakskov Havn mod 2025 - og videre	9
Rødbyhavn Trafikhavn	14
Fakta	14
Udvikling af Rødbyhavn Trafikhavn.....	15
Rødby Trafikhavn mod 2025 - og videre.....	16
Bilag	18

INDLEDNING

Lolland Erhvervshavne er betegnelsen for de to kommunalt ejede havne Nakskov Havn og Rødbyhavn Trafikhavn, der ledes og drives af en fælles havneadministration under Lolland Kommune.

Nærværende masterplan er udarbejdet i 2015 af Lolland Erhvervshavne med henblik på at lægge rammerne for havnens udvikling og udbygning på mellemlangt og langt sigt.

Masterplanen skal ses som en ramme for, hvordan havnen potentielt kan udvikles og udbygges i takt med at godsudvikling og erhvervsudvikling skaber grundlaget for det.

Vi kalder masterplanen for 2025+ for at betone at den følger strategien frem mod 2025, men skitserer udviklingsmuligheder også efter 2025. Gods- og forretningsgrundlaget på lang sigt – udover 10 år – er dog usikkert, og så fremdeles er havnens præcise udbygningsplan.

Baggrunden for masterplanen er, at der i 2015 er gennemført en strategiproces for og med Havneudvalget og med inddragelse af en bredere kreds af politikere og repræsentanter fra den kommunale ledelse. I forbindelse med processen har der ligeledes været drøftelser med operatører på de to havne med henblik på at få inputs til den forventede fremtidige udvikling og afledte behov.

Strategien peger på vækstmuligheder inden for eksisterende forretningsområder såvel som i forbindelse med nye regionale anlægsprojekter.

Masterplanen viser, at der er betydelige udbygningsmuligheder i Nakskov Havn i relation til at øge kapaciteten af kajanlæg, kajnære arealer såvel som baglandsarealer. Den viser også, at en udbygning kan ske samtidig med, at der frigives bynære havnearealer, så der kan skabes en bedre integration mellem Nakskov By og Havn.

Rødby Trafikhavn forventes også i de næste 10 år at være en driftig erhvervshavn med fokus på bulkgoods og service, ikke mindst i relation til etablering af Femern Bælt forbindelsen. Udviklingen på lang sigt er imidlertid svær at forudsige og planlægge efter, der opstilles forskellige scenarier i masterplanen.

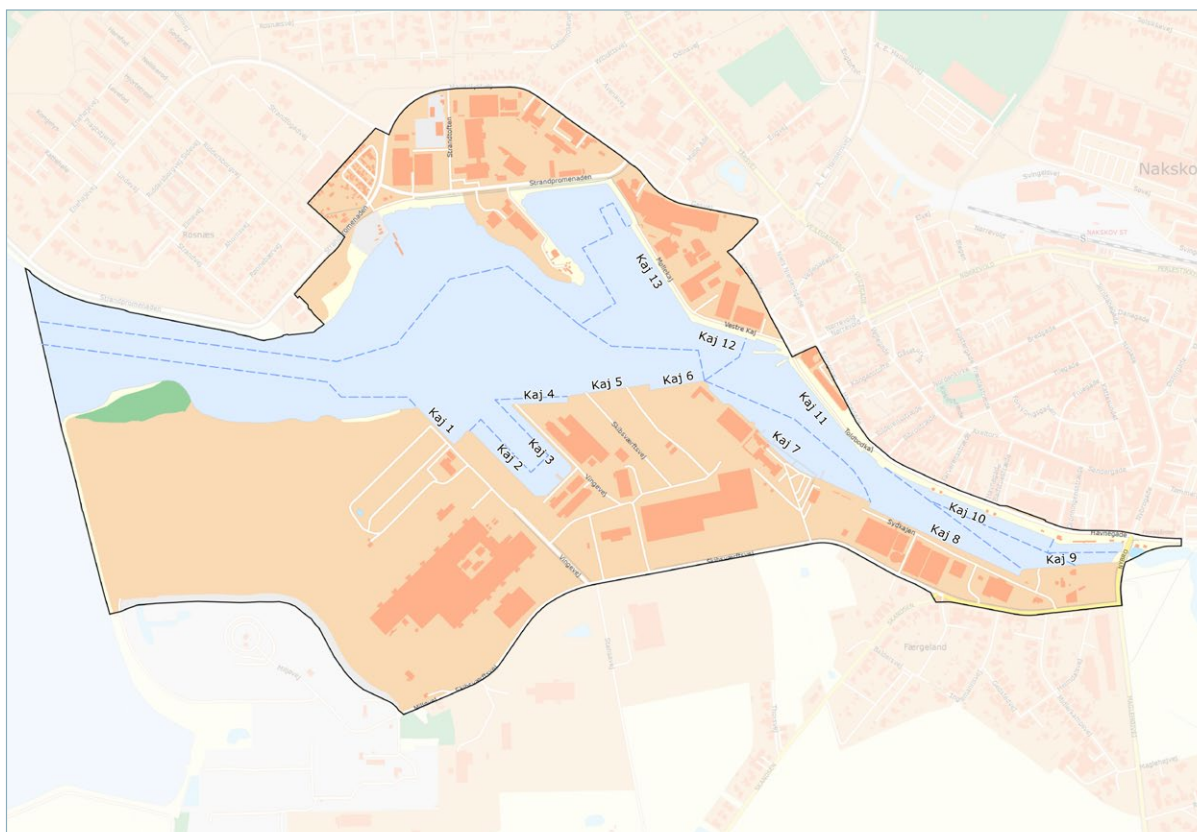
Masterplanen skal ses i sammenhæng med Lolland Erhvervshavne Strategi 2025.

NAKSKOV HAVN

Fakta

Med sin placering tæt på internationale sejlruiter i Langelandsbæltet har Nakskov Havn både optimal beliggenhed og gode besejlingsforhold. Sejlrenden ind til Nakskov Havn er 40 m bred og med en besejlingsdybde på 8,5 m.

Havnen råder over to km kaj med vanddybder på mellem 7,5 - 8,5 m. samt effektive kranfaciliteter. Der lastes og losses projektgods såsom vindmøller, tør og flydende bulkvarer, pallegods, Ro-Ro mm.



Kort 1: Nakskov Havns arealer

Havnen råder over egne pakhuse og lagerhaller samt erhvervsarealer med direkte adgang til havneområdet, dels i et bynært havneområde nord for Nybro og et sydligt område syd for Nybro. Der er væsentlige havnerelaterede erhvervsaktiviteter i begge områder, herunder skibsanløb, losse- og lastaktiviteter, produktion, oplagring mm.

Der vil også fremover være erhvervshavneaktiviteter i både i den nordlige og sydlige del af havnen. Erhvervsudvikling og udbygning af havnens aktiviteter kan ske i den sydlige del af havnen, hvor der er betydelige baglandsarealer, der kan inddrages.

På Nakskov Havn er der en række virksomheder inden for råstoffer, korn- og foderstoffer, fødevarer, projektgods, stevedore- og skibsmæglervirksomhed m.fl., såsom DLG, Danish Agro, Nordic Sugar, Nakskov Mill Food, Vestas, East Metal, Skagensmaleren, Krinak, DC Råstoffer, Storebælt Sten og Grus m.fl. Samlet set repræsenterer virksomhederne to stærke klynger inden for bulkvarer og projektgods med potentialer for vækst også fremover.

UDVIKLING AF NAKSKOV HAVN



Der er en række udviklingsmuligheder for Lolland Erhvervshavne, som beskrevet i strategiplanen, med fokus på følgende mål:

- Sikre en effektiv og fleksibel infrastruktur med afsæt i nuværende og nye brugeres behov
- Konsolidere eksisterende godsområder samt udnytte mulighederne inden for regionale anlægsprojekter, større konstruktioner og tiltrækning af nye godstyper
- Understøtte erhvervsudvikling i regionen

Nakskov Havn rummer betydelige udviklings- og udbygningsmuligheder. Mens det nordlige område er begrænset af bynær beliggenhed, er der betydelige udvidelsesmuligheder og arealreserver syd for havnen.

Havnens områder opdeles i primære og sekundære havnearealer.

PRIMÆRE HAVNEAREALER

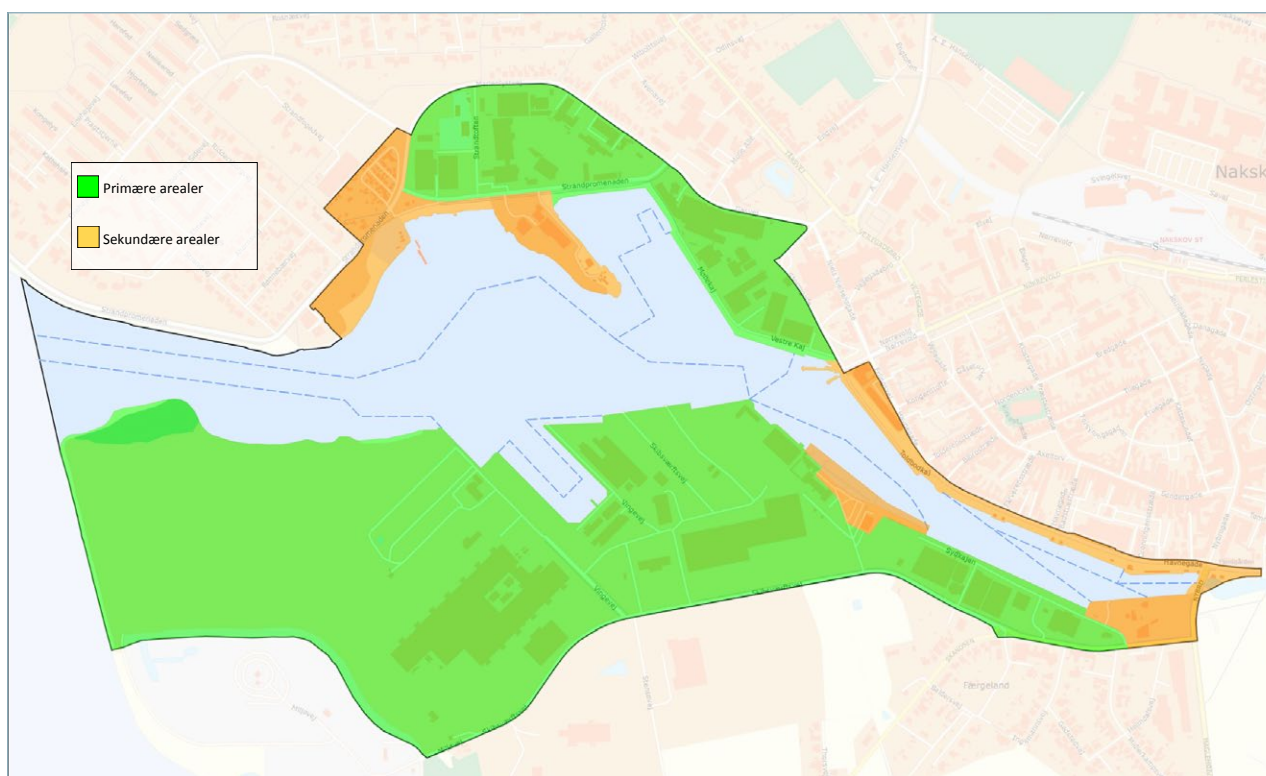
De primære havnearealer er de arealer der er nødvendige for at opretholde og udvikle aktiviteterne på erhvervshavnen og omfatter havneindløb, havnebasiner, kajer, kajnære arealer samt baglandsarealer.

De primære havnearealer forbeholdes anvendt til aktiviteter, der kan relateres til erhvervshavnen, herunder laste- og losseaktiviteter, oplag, lager og pakhuse, havnerelateret produktion mm.

Som udgangspunkt er alle havnens arealer at betragte som primære havnearealer, dog med enkelte undtagelser som beskrevet nedenfor.



Kort 2 viser havnens arealer, de grønne områder er havnens primære arealer, mens de orange er sekundære havnearealer, der udlægges til andre aktiviteter end erhvervshavneaktiviteter.



Kort 2: Nakskov Havns primære og sekundære arealer hvor sidstnævnte udlægges til andre aktiviteter

SEKUNDÆRE HAVNEAREALER

Der udlægges tre arealer til andre aktiviteter end hvad der er nødvendigt for erhvervshavnen. Det kan eksempelvis være kultur- og sportsaktiviteter, turisme og oplevelser, liberale erhverv mm.

De tre sekundære havnearealer er (vist på Kort 2):

- Området på nordsiden af havnen ved Strandpromenaden, havebyen, til og med Plutteøen.
- Området fra det gamle færgeleje ved Stormgade, ind til og over Nybro og til Sydkajen starter.
- Et mindre område på sydsiden af havnen, hvor der pt. er roklub.



Ved at friholde arealerne for aktiviteter der vedrører erhvervshavnen er det intentionen at rammerne er til stede for at udvikle 'den bynære havn', dvs. et miljø og samspil mellem by og havn i forhold til arkitektur, liberale erhverv samt oplevelser og kulturelle formål. Det vil dog ikke være muligt at opføre boliger på arealerne.

På sigt er der mulighed for at flytte Havnens administration fra Toldbodsbygningen til en ny placering på Sydhavnen. Det kan frigøre bygningen til andre formål, der kunne passe ind i den bynære havn, og give mulighed for at samle havnens administration og materielgård på den sydlige del af erhvervshavnen.

Havnen udlægger arealerne til andre formål, men forpligter sig ikke til at medvirke eller understøtte til etablering eller drift af andre aktiviteter, da det falder udenfor erhvervshavnens formål. Det kan eksempelvis defineres og drives af organisationer og virksomheder i samarbejde med Lolland Kommune.

KAJER, KAJNÆRE AREALER OG BAGLANDSAREALER

På de primære havnearealer skelnes mellem kajer, kajnære arealer og baglandsarealer.

Ved kajerne og på arealerne i umiddelbar tilknytning hertil foregår skibsanløb samt laste- og losseopgaver. Det er vigtigt nu - og fremover - at kajerne forbeholdes til lastning og losning af skibe for at sikre en så effektiv og smidig operation som mulig for alle havnens brugere. Kajadgang kan være flaskehalsen i tilfælde af flere skibe skal lastes/losses samtidig, hvorfor gods så vidt muligt flyttes til/fra området hurtigst muligt.



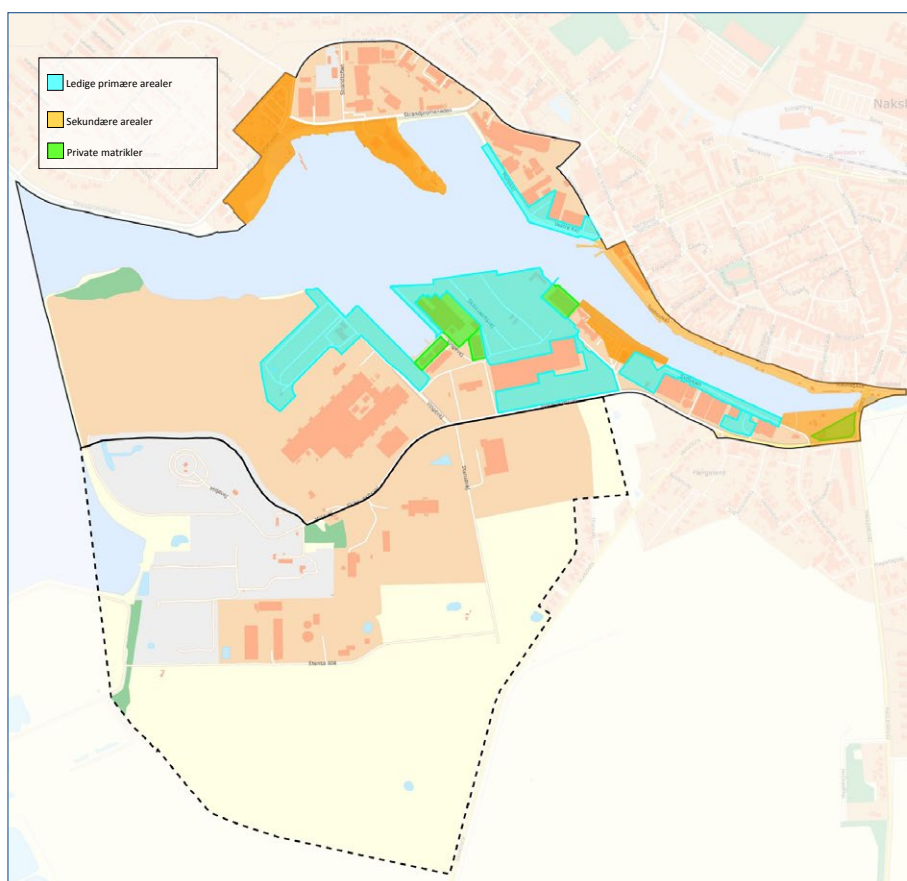
De kajnære arealer dækker over havnearealer i umiddelbar nærhed til kaj. De forbeholdes ligeledes til aktiviteter, der har relation til at flytte gods over kaj, herunder pakhuse, oplag mm.

Ønsker man som fremtidig operatør at leje kajnære arealer stilles der krav om en arealbestemt omsætning over kaj. Det skal medvirke til at sikre, at kun operatører med behov for kajadgang optager de kajnære arealer.

Det kan gøres, da der samtidig er ledig kapacitet i baglandsarealerne for operatører, der har behov for arealer uden væsentlig kajadgang.

Det bør nævnes, at der er flere private matrikler på de kajnære arealer, som havnen naturligvis ikke råder over.

Baglandsarealer dækker over øvrige arealer i baglandet, som havnen sammen med Lolland Kommune kan tilbyde til eksisterende og nye operatører. Der er pt. ledig kapacitet flere steder, ligesom der er væsentlige udvidelsesmuligheder syd for havnens nuværende områder.



Kort 3: Nakskov Havns kajnære arealer og baglandsarealer

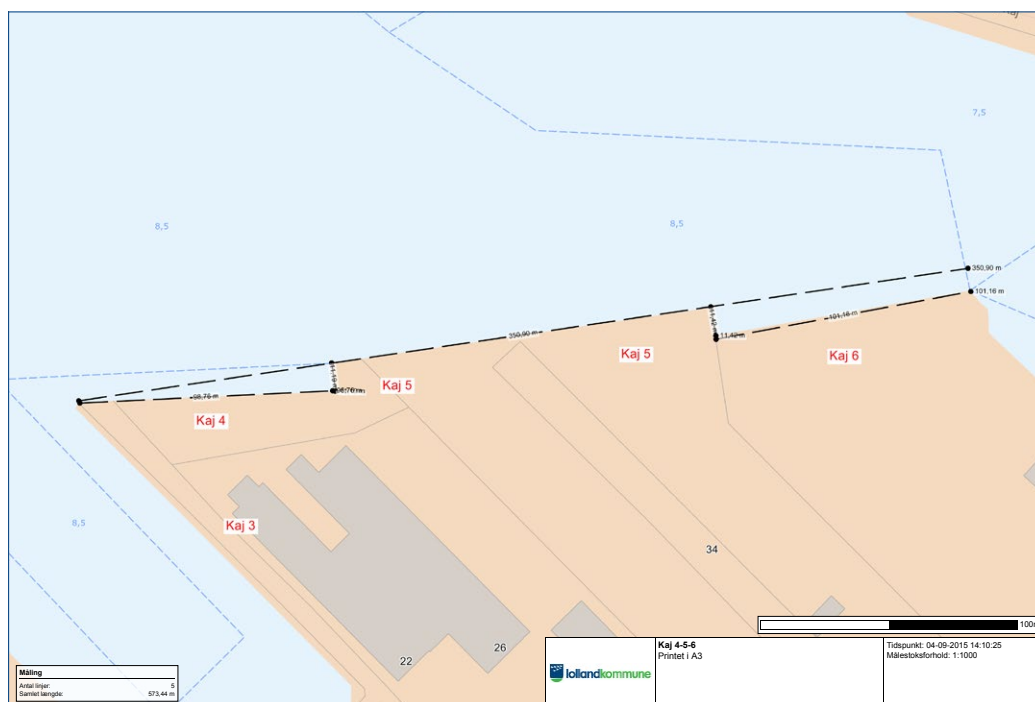
NAKSKOV HAVN MOD 2025 - OG VIDERE

Den fremtidige udvikling og udbygning af Nakskov Havn følger de mål der er opstillet i strategiplanen. På kort og mellemlangt sigt forventes specielt Femern Bælt forbindelsen og Ny Storstrømsbro at få betydning for havnen, herunder for kajkapacitet, arealer og baglandsinfrastruktur.

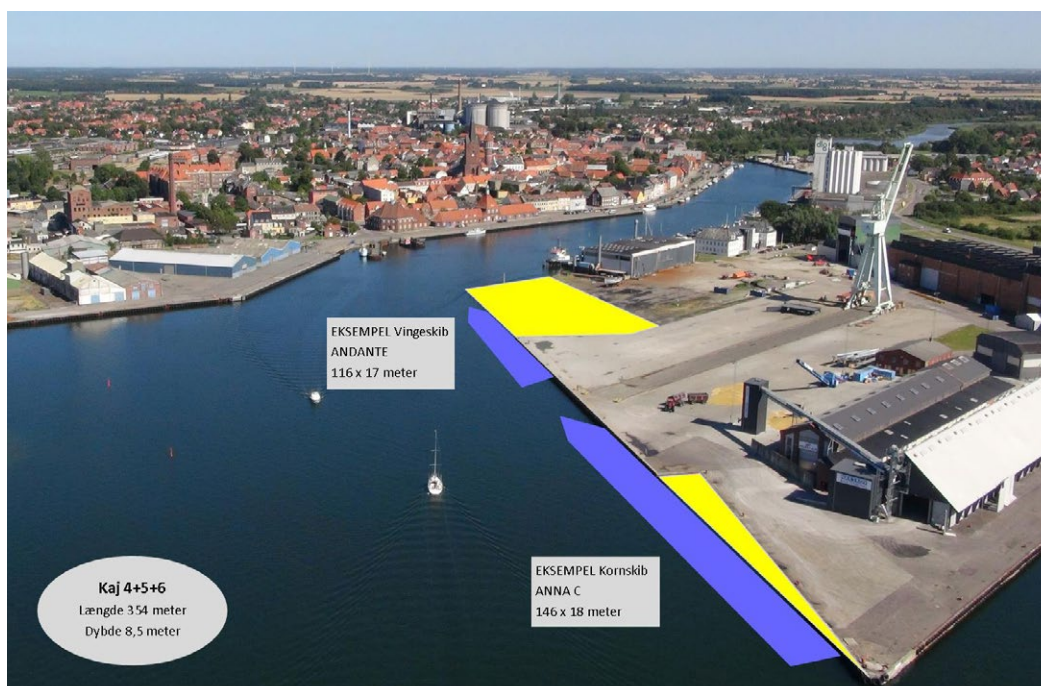
På længere sigt afhænger behovet for en udbygning af havnen af erhvervsudviklingen i Femern Bælt Regionen og de heraf afledte behov for at flytte gods via havnen.

Kajanlæg

Der er i 2015 igangsat et projekt til styrkelse af kajkapaciteten, idet kaj 4, 5 og 6 slås sammen. Derved kommer der én lang sammenhængende kaj på 350 m., som giver mulighed for at flere større skibe kan laste/losse samtidig. Projektet forventes realiseret i 2016.



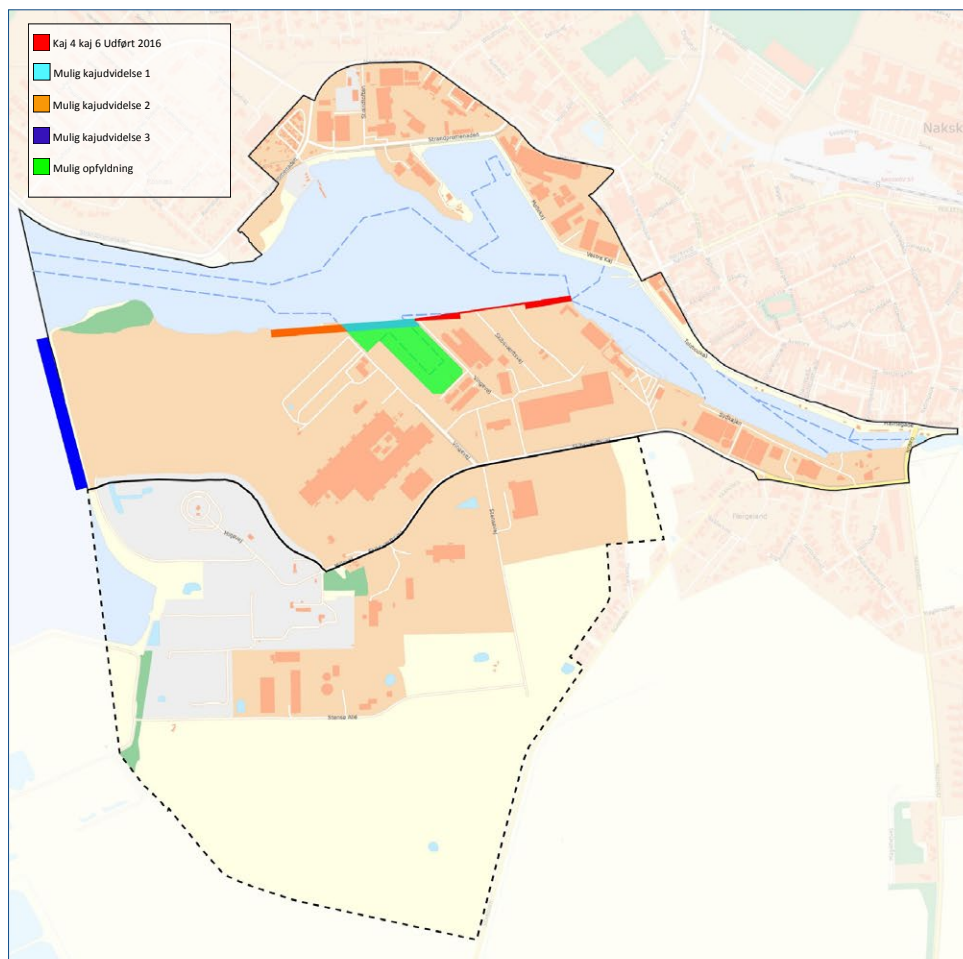
Kort 4: Udbygning af kaj 4, 5, 6 i 2016



NAKSKOV HAVN MOD 2025 - OG VIDERE

På længere sigt kan der vise sig behov for yderligere kajkapacitet i takt med at skibene bliver større og godsmængden øges. Der er flere muligheder for at øge kajkapaciteten.

Der kan etableres en ny dybvandskaj (vist med lys blå) i forlængelse af kaj 4 ved at de nuværende kajer 1, 2 og 3 nedlægges og det gamle bassin fyldes op (vist med grønt). Derved vil der være et langt sammenhængende kajareal, hvor der allerede er 8,5 m. vanddybde til kajkant. Det kan samtidig frigive nye kajnære arealer, som kan blive en flaskehals på længere sigt.



Kort 5: Mulige kajudvidelser

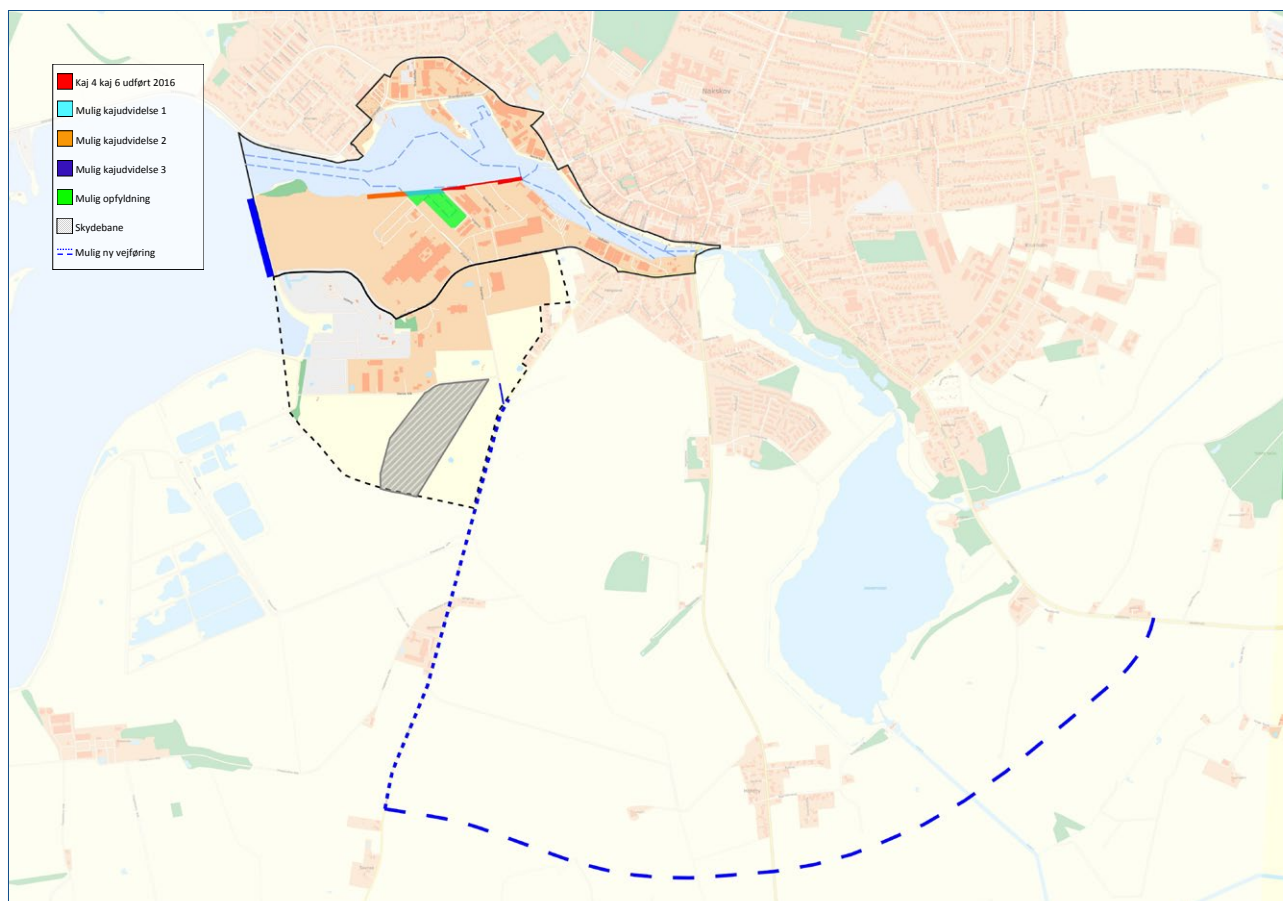
Denne kaj kan på et senere tidspunkt forlænges yderligere mod vest (vist med orange), hvis der skulle opstå behov for mere kaj. Der er dog ikke 8,5 m. vand pt. i havnebassinet ud for dette område.

Der kan ligeledes etableres en ny kaj på ydersiden af havnen, mod vest (vist med mørk blå). En kaj der på lang sigt eksempelvis kan anvendes til vindmøller, betonemner og lignende projektgods, der er pladskrævende ved både lastning, losning, oplagring og produktion.

De sidstnævnte muligheder skal ses som et scenario på lang sigt, sandsynligvis hen mod 2030, og vil forudsætte uddybninger af indsejling og havnebassin.

Arealer

Lolland Kommune råder over betydelige arealreserver syd for det nuværende havneområde, som vist på kortet med den stiplede linje. Baglandsarealerne kan inddrages i takt med behovet, eksempelvis i forbindelse med Femern Bælt forbindelsen og Ny Storstrømsbro, såvel som til erhvervsudvikling.



Kort 6: Udviklings- og udbygningsmuligheder for Nakskov Havn på kort og lang sigt

Baglandsinfrastruktur

Der er behov for at styrke baglandsinfrastrukturen ind/ud af Nakskov Havn, idet specielt Nybro Kryds, Winchellsgade, Maribovej og Rødbyvej periodevis er hårdt belastet af tung trafik til gene for beboere og øvrig færdsel. En øget godsmængde over kaj på specielt Sydhavnen, eksempelvis som følge af etablering af Femern Bælt, vil øge belastningen yderligere.

På kort sigt kan der etableres omlagt ruteføring og tvangsruiter for tung trafik dels på den nordlige del af havnen til Tårsvvej og dels på den sydlige del af havnen. Desuden kan Nybro Kryds renoveres til at håndtere tung trafik, som fortsat må ind over her.

På længere sigt kan der etableres en ny omfartsvej syd om Nakskov, således at den sydlige del af havnen forbindes direkte med Vej 291. Denne løsning skal bringe havnen tættere på motorvejsnettet (i tid), hvilket vurderes at være kritisk for den langsigtede gods- og erhvervsudvikling på Nakskov Havn, efter åbning af Femern Bælt forbindelsen.

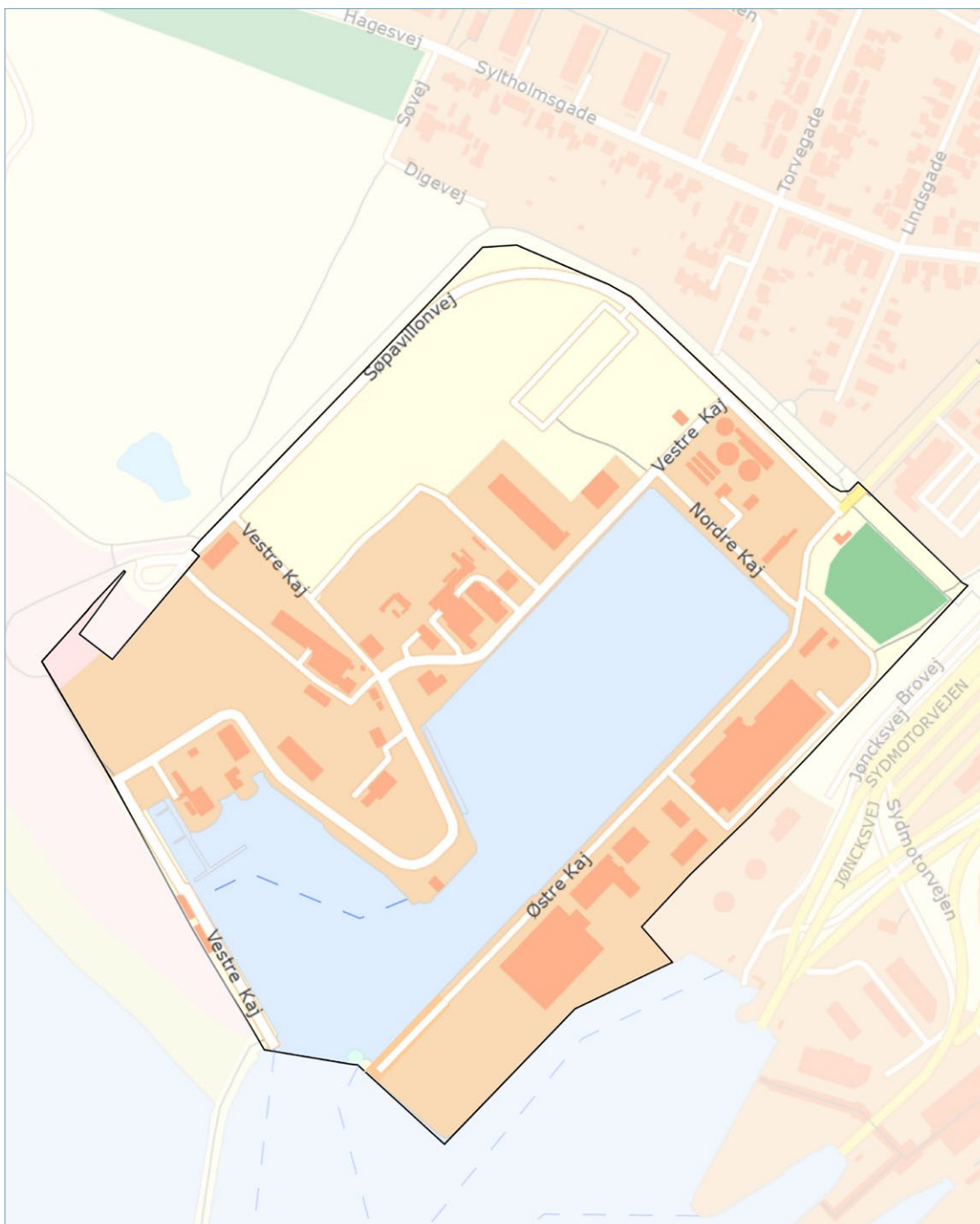
Strategiarbejdet har vist, at der fortsat ikke vurderes at være potentiale for at genetablere en godsforbindelse via jernbanespor til/fra Nakskov Havn – en beslutning som Nakskov Havns bestyrelse vedtog i 2008 og som Havneudvalget har stadfæstet i 2015. Togskinner fra havneområdet i Nakskov fjernes derfor.

RØDBYHAVN TRAFIKHAVN

FAKTA

Rødbyhavn Trafikhavn er en isfri erhvervshavn, som er centralt beliggende i den kommende Femern Bælt region og umiddelbart opad motorvejsnettet og den nuværende færgehavn. Havnen har en besejlingsdybde på 5 m og råder over 1000 meter sammenhængende kaj, 13,2 ha havne- og erhvervsareal.

Havnen har især aktiviteter inden for bulkvarer (råstoffer, korn, flydende gødning inkl. tank-anlæg), projektgods, serviceaktiviteter i relation til vindmøllepark samt skibsservice.



Kort 7: Rødby Trafikhavns områder

UDVIKLING AF RØDBYHAVN TRAFIKHAVN

Størstedelen af havneområdet vil også fremover anvendes til erhvervshavneaktiviteter. Det forventes at havnen vil fortsætte sine erhvervsaktiviteter med fokus på nuværende forretningsområder, såvel som udnytte de muligheder som anlægsarbejdet omkring Femern Bælt giver anledning til, ikke mindst som buffer- og servicehavn.

Havnen råder over flere kajnære baglandsarealer sammen med selve kajzonen. Der er to mindre områder der anvendes til andre aktiviteter - rekreative formål, oplevelser og turisme.

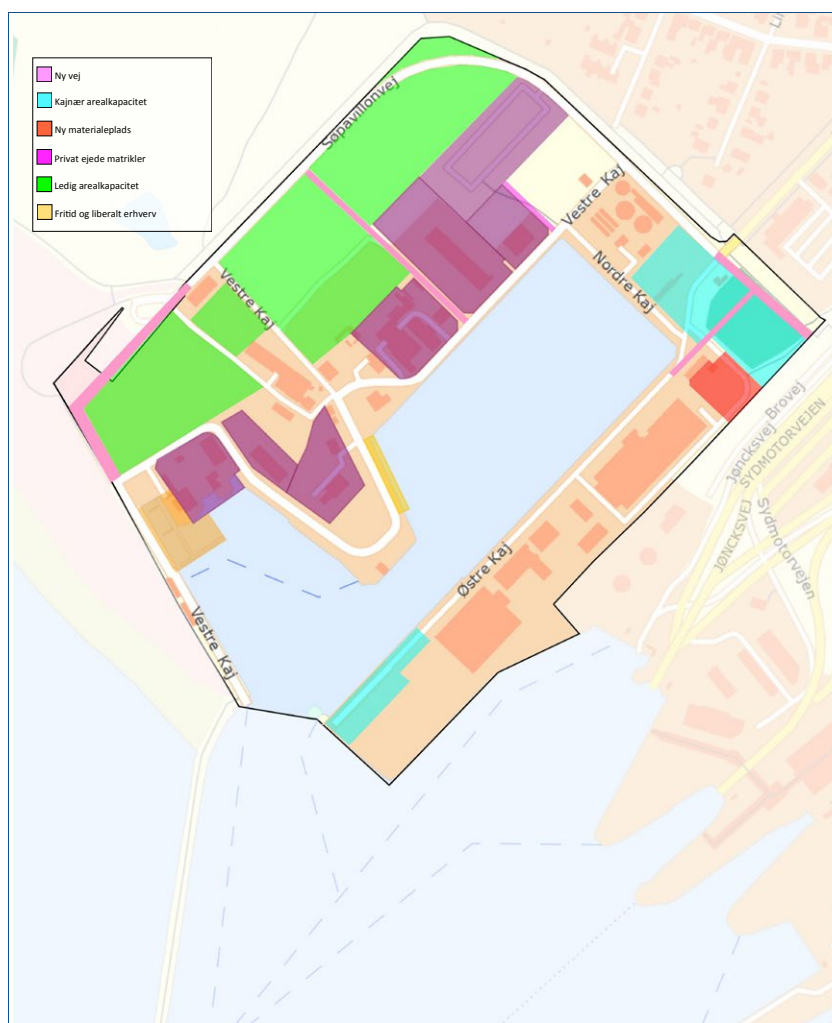


Andre dele af havnen er private matrikler, som havnen ikke har indflydelse på anvendelsen af. Følgende forandringer forudses på havnen i de kommende år, ikke mindst set i lyset af det anlægsarbejde i forbindelse med Femern Bælt:

Vejføring

Vejføringen og transport på havnen kan styrkes ved at der etableres stikveje fra Søpavillionvej, der går rundt om havnen, ned til de enkelte matrikler og kajzonerne. Søpavillionvej kan føres igennem til Vestre Kaj.

Adgang til havnen styrkes ved en ny vejføring mellem Nordre Kajvej og Jøncksvej, hvorved det undgås at tung trafik skal igennem byen via Havnegade.



Arealudnyttelse

Der er ledige arealer på havnen, som på kort og mellemlangt sigt søges udnyttet, ikke mindst i forbindelse med anlægsarbejdet af Femern Bælt forbindelsen.

På lang sigt er der ikke taget stilling til arealernes anvendelse.

I forbindelse med etablering af ny vejføring til havnen fra Jøncksvej samles havnens materielplads til et område ved havnekontoret.

Kort 8: Udviklingsmuligheder Rødbyt Trafikhavn

RØDBY TRAFIKHAVN MOD 2025 - OG VIDERE

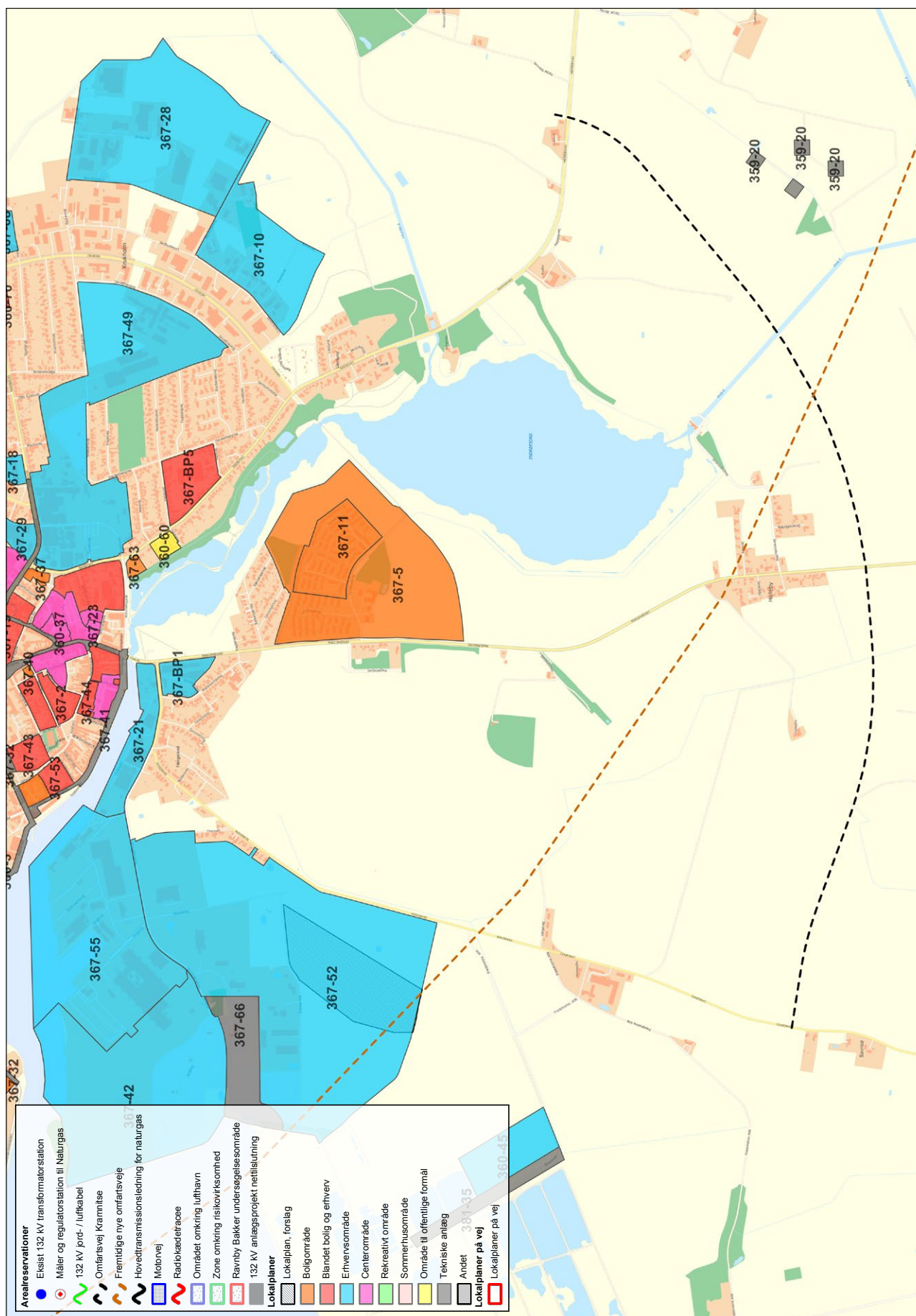
Det er vanskeligt at vurdere, hvilke rammer og udviklingsmuligheder det giver for Rødby Trafikhavn.

Femern Bælt forbindelsen forventes at få stor betydning for havnens fremtid på lang sigt, efter etablering og drift af forbindelsen. Endvidere kan strukturudviklingen i skibsstørrelser og hos kunderne eksponere den nuværende Rødby Trafikhavns 5 m. vanddybde. Fortsættelse af havnen som mindre erhvervshavn alene med det nuværende forretningsgrundlag vurderes på lang sigt som et vanskeligt scenario.

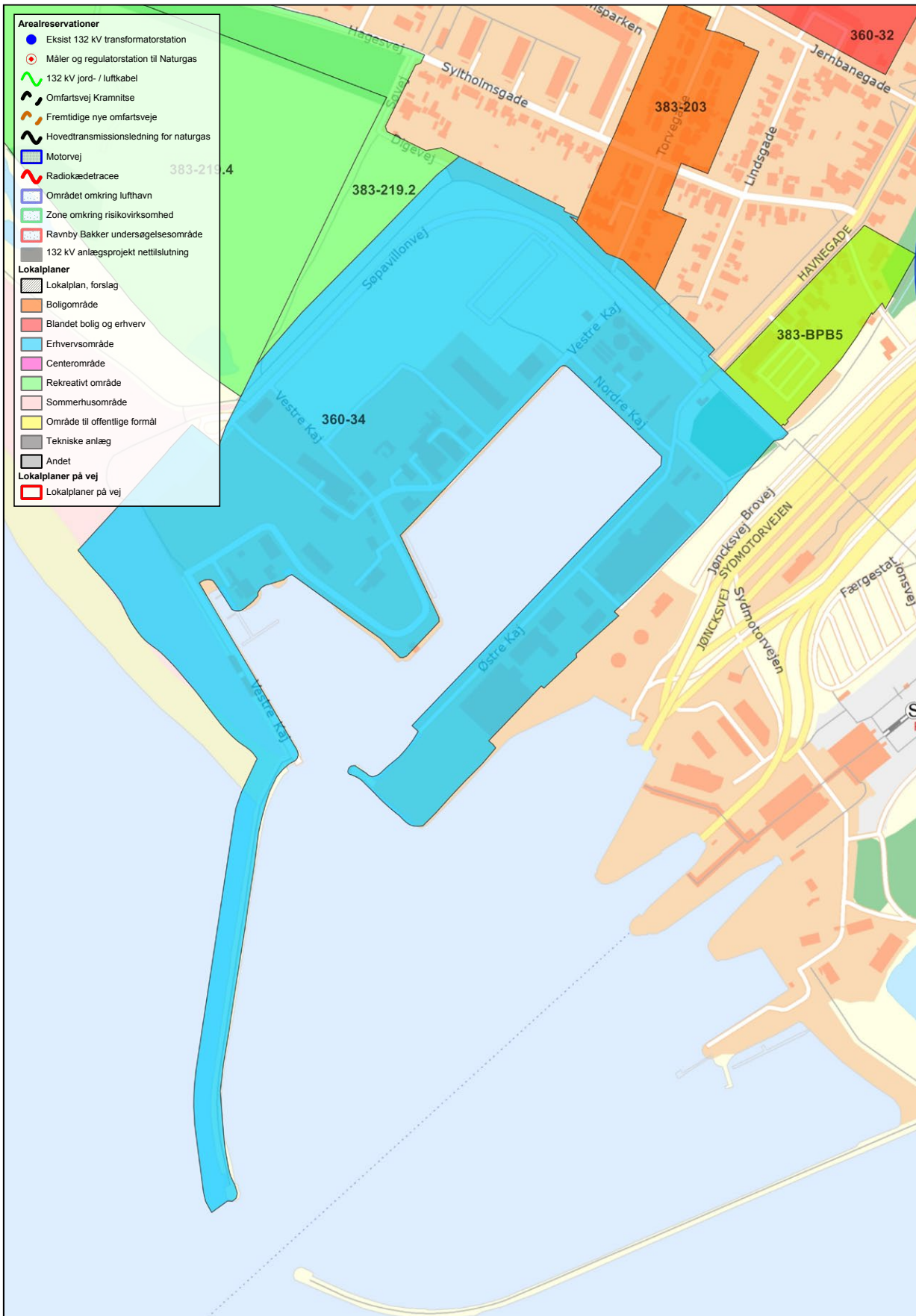
Der kan opstilles følgende overordnede scenarier for havnens langsigtede udvikling:

1. Havnen supplerer sit forretningsgrundlag med maritime serviceopgaver for vindmølleparker i området samt Femern Bælt forbindelsen, hvor den unikke geografiske position fortsat kan udnyttes, og hvor vanddybden ikke sætter begrænsninger.
2. Havnen styrker sin rolle som turisme- og oplevelseshavn i samspil med de naturskønne omgivelser, der allerede findes i området og som forventes styrket efter anlægsarbejdet af Femern Bælt er færdig (ref. naturgenopretningsprojekt). Det kan endvidere forbindes til et naturskønt baglandsområde og de oplevelsesmuligheder som området ved Lalandia giver.
3. Arbejdshavnen i forbindelse med Femern Bælt forbindelsen eller færgehavnen kan på lang sigt give helt nye muligheder for en dybvandshavn med en unik beliggenhed i forhold til søtransport, motorvej og jernbane.

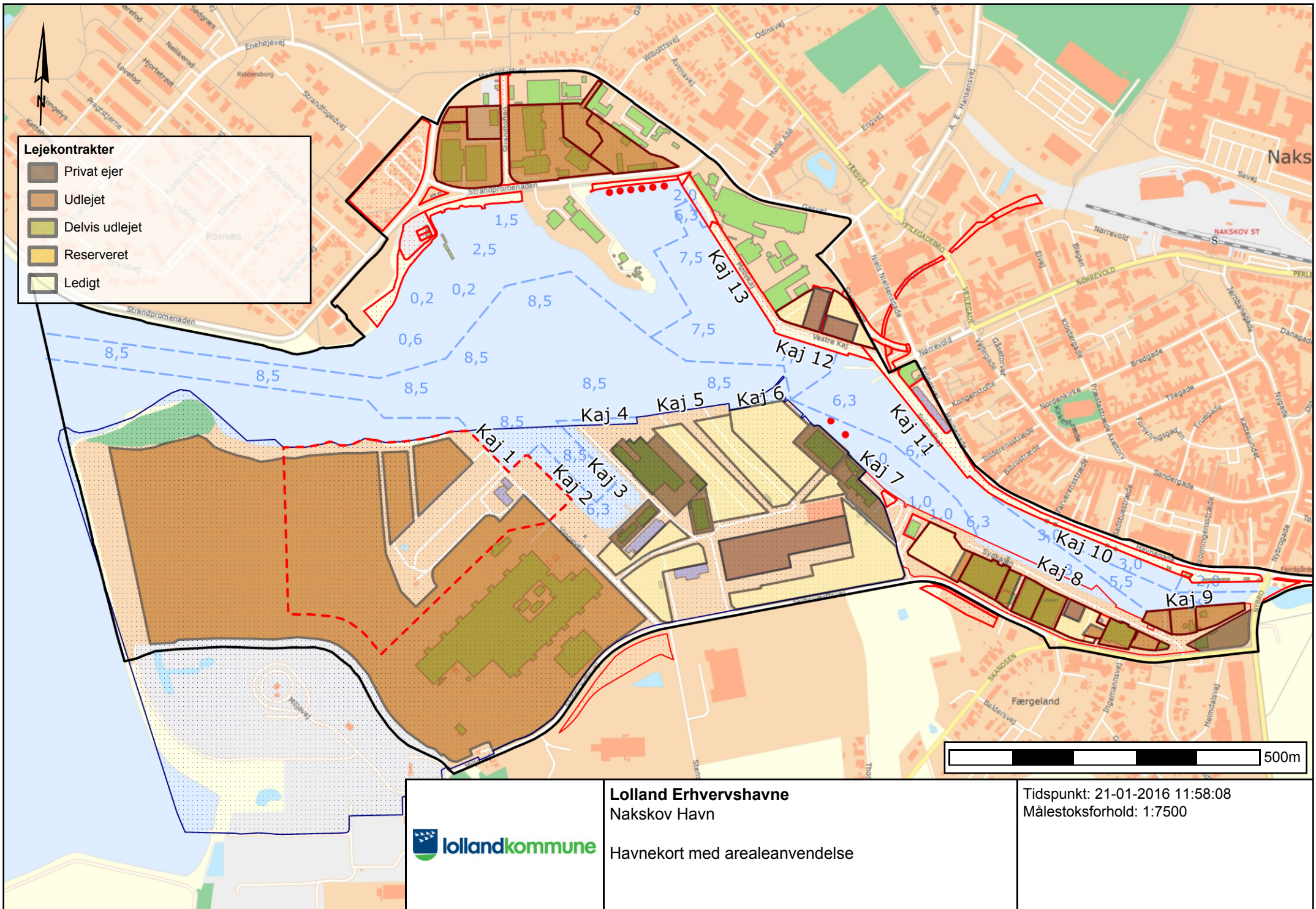
De langsigtede scenarier er dog usikre. Lolland Erhvervshavne vil følge udviklingen og løbende vurdere de muligheder der opstår.

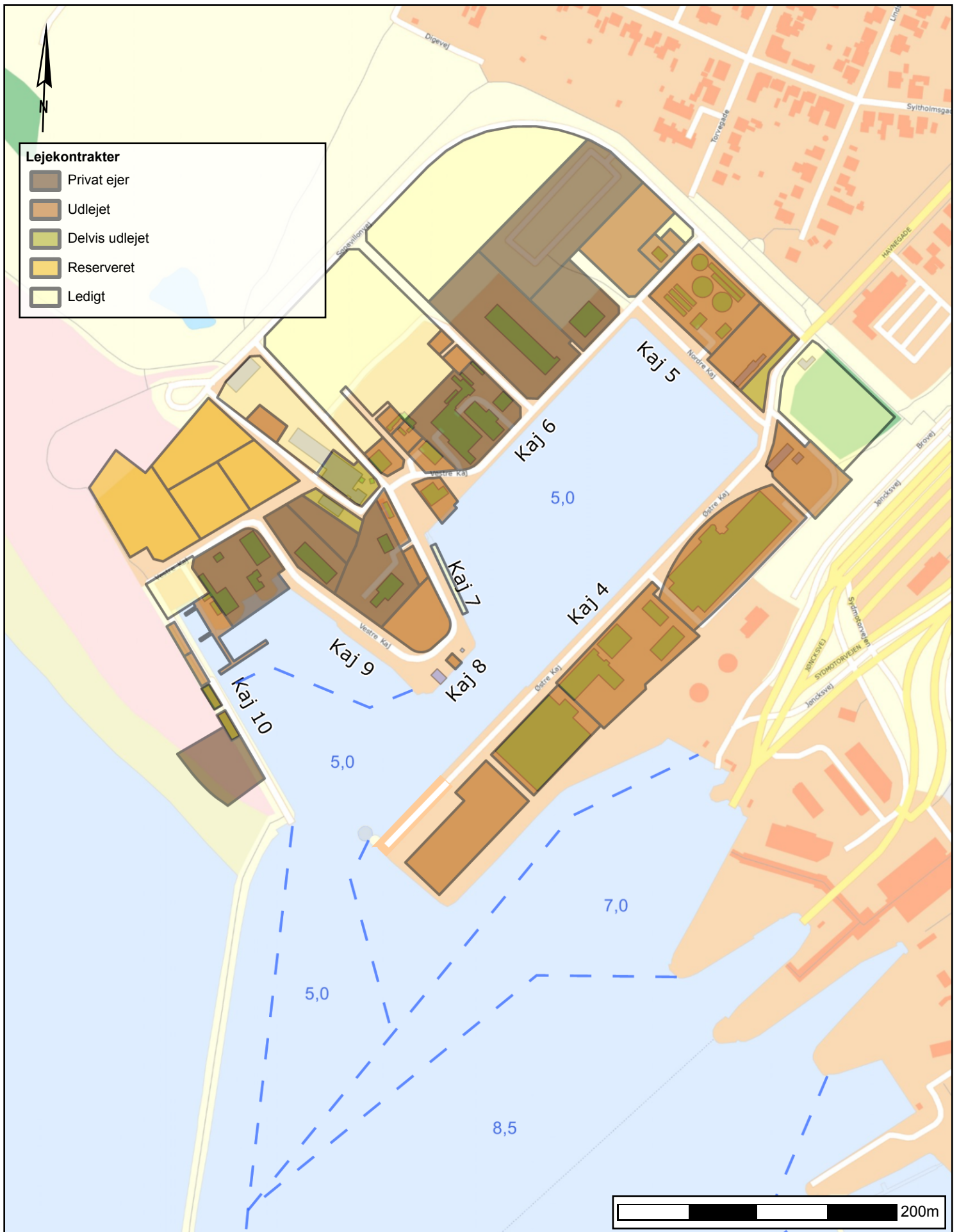


Kort 9: Nakskov Havn og gældende lokalplaner



Kort 10: Rødbyhavn Trafikhavn og gældende lokalplaner





KONTAKT

Lolland Havne
Havnegade 2
4900 Nakskov
Tlf: +45 54 67 73 32
Email: havne@lolland.dk
www.nakskovhavn.dk