



**Lolland Havne**  
lollandkommune

# Lolland mod en ny fremtid

Strategi 2050

Masterplan 2050



# Indhold

<b>Forord</b> .....	<b>4</b>
<b>Lolland Erhvervshavne - Lolland mod en ny fremtid</b> .....	<b>5</b>
Baggrund og potentialer .....	5
Erhvervshavne i udvikling med base i kendte forhold.....	6
<b>Strategien for Lollands Erhvervshavne</b> .....	<b>7</b>
Mission .....	7
Vision 2050 .....	7
<b>Differentierede mål</b> .....	<b>8</b>
Nakskov Havn overordnede mål: .....	8
Tunnelhavn Rødbyhavn overordnede mål:.....	8
Rødbyhavn Inderhavn (Trafikhavn) overordnede mål:.....	8
<b>Rammerne for realisering</b> .....	<b>9</b>
Den forventede fremtidige udvikling .....	9
<b>Havnenes karakter og muligheder</b> .....	<b>10</b>
Regionale anlægsprojekter .....	10
Grøn omstilling.....	10
Turisme udvikling .....	10
<b>Indsatsområder og delmål</b> .....	<b>12</b>
Infrastruktur .....	12
Godsudvikling .....	12
Erhvervsudvikling .....	12
<b>Masterplan 2050</b> .....	<b>13</b>
Udpluk fra masterplan Nakskov .....	13
Udpluk fra masterplan Rødbyhavn .....	14
Udpluk fra Tunnelhavn Rødbyhavn.....	15
<b>Rammerne for Danske Erhvervshavne</b> .....	<b>16</b>
Danske Erhvervshavne .....	16
Havne i Lolland Kommune.....	16
Havneatlas .....	17

# Interne underdokumenter til Strategi og Masterplan

1. Nakskov Havn
2. Rødbyhavn Trafikhavn
3. Tunnelhavn Rødby



# Forord

Nærværende strategi 2050 er udarbejdet i 2023 og forelagt Klima-, Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet ved endelig godkendelse d. 25. januar 2024.

Strategien og masterplanen tager udgangspunkt i den tidligere strategi- og masterplan fra 2015. Efter en periode med betydelige investeringer og ændringer i Erhvervshavnene er den nu opdateret og fornyet, så den inkluderer alle de nye muligheder, der fremstår i visionerne for Lolland i en ny fremtid.

Lolland Kommune og Klima-, Teknik- og Miljøudvalget ønsker med denne strategi at udstikke nogle klare linjer for fremtiden også på længere sigt. Dokumentet kan dermed ses som en markant revitalisering af Strategi- og masterplanen, der lægger op til at understøtte den igangværende udvikling og samtidig sætte retningen for de kommende års havneudviklingen på Lolland.

Hensigten er at skabe et stabilt og fremtidsrettet udviklingsgrundlag i harmoni med den samlede kommunale erhvervsudvikling og skabe solide rammer og perspektiver for erhvervslivets udvikling og investeringer på Lolland.

Materialet indeholder et kort afsnit om den generelle havneudvikling og opdelt afsnit om Lollands tre væsentligste erhvervshavne: Nakskov Havn, Rødbyhavn Trafikhavn og Tunnelhavn Rødbyhavn.

Strategien er vedtaget af Byrådet den 25. januar 2024

Formand for Klima-, Teknik- og Miljøudvalget,  
Tine Vinther Clausen



Borgmester,  
Holger Schou Rasmussen



# Lolland Erhvervshavne - Lolland mod en ny fremtid

- Strategi 2050
- Masterplan 2050

## Baggrund og potentialer

I Strategi 2050 for Lolland Erhvervshavne er der opstillet vision og mål for de næste godt 25 års udvikling af vores havne i Nakskov og Rødby, samt Femern arbejdshavnen Rødbyhavn.

Den lange tidshorizont for strategien er valgt for at afspejle de langsigtede linjer, der udstikkes i Masterplanens fysiske rammer. Havneanlæg har en lang planlægnings- og anlægsperiode og en forventet levetid på 50 til 100 år.

Strategien fokuserer især på at sikre infrastruktur og rammer for en fortsat udvikling under helt nye forudsætninger, der især skyldes:

- Udvikling omkring Nakskov Havn og Stensø industriområde
- Turismeudvikling på Lollands sydkyst
- Den grønne omstilling
- Afslutning og ibrugtagning af Femern tunnelen medio 2029
- Permanentgørelse af Tunnelhavn Rødbyhavn (Femern- arbejdshavnen)
- Havneudviklingen på Sjælland og Lolland-Falster, i Danmark og Østersøregionen

## Erhvervshavne i udvikling med base i kendte forhold

Strategien baseres på eksisterende styrkepositioner og kerneforretninger inden for bl.a. bulkvarer, projektgods og større konstruktioner, der suppleres med potentialerne afledt af den grønne omstilling.

Blandt styrkerne er god infrastruktur og attraktive erhvervsområder omkring Stensø i Nakskov, Maribo Erhvervspark ved afkørsel 48 og potentielt i baglandet til Tunnelhavn Rødbyhavn.

Strategien baseres desuden på udviklingsønskerne for Nakskov Havn som erhvervshavn og Rødbyhavn Trafikhavn i en transformation fra mindre erhvervshavn til en rolle som central fritids- og oplevelseshavn på sydkysten.

Anlægsperioden for Femern Bælt forbindelsen afsluttes inden for strategiperioden, og Lolland Erhvervshavne skal forberedes på at indgå i de nye muligheder, der allerede nu ses tydelige indikationer på.

På lang sigt bliver Lolland en del af Femern Bælt regionen, hvor vi ønsker at være en central medspiller i turisme og erhvervsudviklingen.



# Strategien for Lollands Erhvervshavne

## Mission

Lolland Erhvervshavne understøtter den grønne omstilling og erhvervs- og turismeudviklingen på Lolland-Falster og i Femern Bælt regionen gennem maritim infrastruktur og samarbejde med erhvervsliv, borgere og relevante organisationer.

## Vision 2050

Vi styrker forretningsgrundlag og erhvervsudvikling i en kontrolleret vækst, der afspejler virksomhedernes behov og udviklingen i Femern Bælt regionen frem mod 2050.

Udviklingen sker i forståelse og harmoni mellem erhvervsvirksomhedernes behov samt by- og turismeudviklingen.

Visionen er for de enkelte havne udtrykt således:

### Nakskov Havn

For Nakskov Havn er alsidig godshåndtering i den regionalt vigtige erhvervshavn suppleret med en klynge baseret på grøn industri. De enestående havneanlæg med gode bagarealer er udgangspunkt for de mange arealkrævende grønne virksomheder.

### Tunnelhavn Rødbyhavn

For Tunnelhavn Rødbyhavn (lokalt ofte benævnt Rødbyhavn Arbejdshavn) er der etableret en metal- og betonbaseret industri samt en grøn industri med basis i en permanent højt kvalificeret arbejdsstyrke og en underskov af specialiserede virksomheder.

### Rødbyhavn Inderhavn (Trafikhavnen)

Rødbyhavn Inderhavn er et naturligt centrum og oplevelsessted for turismen på Lollands sydkyst med alsidige maritime tilbud.



## Differentierede mål

Strategien for Lolland Havne er differentieret mellem Nakskov Havn, Tunnelhavn Rødbyhavn og Rødbyhavn Inderhavn (Trafikhavn)

### Nakskov Havn overordnede mål:

4. Sikre en effektiv og fleksibel infrastruktur
5. Konsolidere eksisterende godsområder samt udnytte mulighederne i den grønne omstilling og tiltrækning af nye godstyper
6. Understøtte erhvervsudvikling i regionen
7. Sikre, at erhverv og industri prioriteres i harmoni med en naturlig by og turismeudvikling, hvor det er muligt

### Tunnelhavn Rødbyhavn overordnede mål:

1. Sikre rammerne for permanent industri og arbejdspladser
2. Fastholde gode virksomheder fra byggeperioden
3. Tiltrække virksomheder, der kan se fordele i at udnytte Lollands geografiske placering på hovedkorridoren mellem Tyskland og Skandinavien

### Rødbyhavn Inderhavn (Trafikhavn) overordnede mål:

1. Sikre rammerne for et bredt udbud af turismerelaterede maritime tilbud
2. Understøtte turismeudvikling på Lollands sydkyst og i hele regionen
3. Tilsikre rimelighed for eksisterende industrielle havnevirksomheder





# Rammerne for realisering

## Den forventede fremtidige udvikling

### Nakskov Havn

Lolland Erhvervshavne forventer i Nakskov en stabil udvikling i kerneforretningerne inden for vind, korn og foderstoffer, gødning, råstoffer og byggematerialer.

Dertil har Nakskov Havn en styrke i forhold til håndtering af større konstruktioner, hvilket rummer vækstpotentialer inden for bl.a. vindmøller, miljø og genanvendelse samt pladskrævende stykgods.

Der gennemføres betydelige arealudlæg til industri, og der er gode muligheder for udvidelse af havnefaciliteterne.

### Tunnelhavn Rødbyhavn

Rammerne for drift og ejerskab er ikke endeligt fastlagt, og dermed er der heller ikke fastlagt rammer for at varetage kommunale interesser og erhvervsmuligheder.

Beliggenheden og områdets infrastruktur med bane, motorvej og havn er enestående. Med sin beliggenhed og sine betydelige arealer, bagarealer, bygninger og havneanlæg har arbejdshavnen gode forudsætninger for at blive et godt supplement til Nakskov Havn. Den vil kunne bidrage med varige arbejdspladser på Lolland, f.eks. med udgangspunkt i betonkompetencer og de anlægsmæssige faciliteter.

### Rødbyhavn Inderhavn (Trafikhavn)

Rødby Havn spiller under Femern byggeriet en betydelig rolle for dette projekt. Desuden forventes Rødbyhavn at være servicehavn for vindmølleparken Rødsand II, og der vil kunne ske udvidelser af denne funktion.

Rødbyhavn har en unik beliggenhed på spidsen af Lolland i et trafikknudepunkt tæt på Tyskland. Vanddybden på 5 meter, få havnearealer og en basisstørrelse, der ikke matcher udviklingen inden for skibsfarten, begrænser dog mulighederne for Rødbyhavn som erhvervshavn, når etableringen af Femern Bælt tunnelen er afsluttet.

Udviklingen af turismeaktiviteter og det stigende behov for overnatningskapacitet giver Rødbyhavn Inderhavn en naturlig rolle som turist- og oplevelseshavn på Lollands sydkyst.



# Havnenes karakter og muligheder

Der er stor efterspørgsel på havnekapaciteten og havnearealer til mange forskelligartede formål.

Nogle havne udvider, mens andre ændrer karakter og får helt andre primære formål. Især rettet mod byudvikling og turisme. Fokus på havnene i forhold til beliggenhed, og kravene til havnenes vanddybde, faciliteter og infrastruktur, også i baglandet, øges. Her er der for indenværende især et stort behov for kajnære arealer og yderligere mulighed for bagarealer.

Det bliver afgørende for fremtidens havne at evne at indgå i kundernes logistikkæder ved at kombinere god beliggenhed med effektiv infrastruktur og god service i samarbejdet med virksomhederne.

## Regionale anlægsprojekter

Anlægsprojekterne Femern Bælt Tunnel, Ny Storstrømsbro og modernisering af jernbanerne har stor betydning for havnene på Lolland.

I anlægsfasen er Lolland Erhvervshavne samarbejdspartner med de operatører, der udfører opgaverne, og erhvervshavnene fungerer som ind- og udskebningshavne af råstoffer, materiel og mandskab.

Det var især markant ved etableringen af arbejdshavnen for Femern Bælt projektet, men det gælder fortsat for Rødbyhavn og Nakskov Havn som servicehavn. Den nye Storstrømsbro har kun haft mindre betydning, idet opgaverne hovedsageligt er håndteret lokalt i Vordingborg Havn (Masnedø).

## Grøn omstilling

En global grøn omstilling skaber muligheder for nye forretningsområder.

Lolland Kommune er godt rustet til at gribe mulighederne, idet Lolland allerede har en styrkeposition inden for grøn energi. Det gælder arbejdspladser inden for grøn energi, grøn energiproduktion samt grøn infrastruktur med gasledning og biogasanlæg. Styrkepositionen åbner muligheder for at tiltrække virksomheder, der går foran i den grønne omstilling, og som kan se en fordel i produktion og/eller udnyttelse af den grønne energi.

## Turisme udvikling

Turisme er et centralt indsatsområde i Lolland Kommune. Smuk natur, en række markante turistdestinationer, spændende havne, øer og gode handelsbyer. Med Femernforbindelsen bliver potentialet større. Meget trafik ventes at flytte fra den vestlige korridor gennem Jylland til den østlige korridor over Lolland-Falster. Det åbner samlet set et kolossalt potentiale.



# Indsatsområder og delmål

Lolland Erhvervshavne har opstillet følgende aktuelle indsatsområder for udviklingen frem mod 2050:

## Infrastruktur

1. Fortsat udvikling af den basale infrastruktur (kajer, sejlrende samt oplags- og baglandsarealer) i Nakskov Havn.
2. Styrke baglandets infrastruktur til/fra Nakskov Havn for at sikre effektiv adgang til hoved- og motorvejsnettet.
3. Forberede havneudbygning i Nakskov med ny Vingekaj/Vesthavn.

## Godsudvikling

1. Konsolidere og udvikle havnenes kerneforretninger i tæt samarbejde med kunder og samarbejdspartnere.
2. Nakskov Havn, skal styrke sin position som specialhavn for håndtering af projektgods og større konstruktioner.
3. På længere sigt skal der udvikles nye forretninger inden for håndtering af regionalt gods og maritim service i Femern Bælt regionen.

## Erhvervsudvikling

1. Være en anerkendt og erhvervsvenlig enhed, der samarbejder med erhvervsliv og erhvervsfremmeaktører samt relevante organisationer og havne.
2. Skabe plads til turistmæssige og rekreative formål i bynære havneområder i Nakskov og Rødbyhavn.
3. Understøtte Lolland Kommunes overordnede erhvervs politik og udvikling.



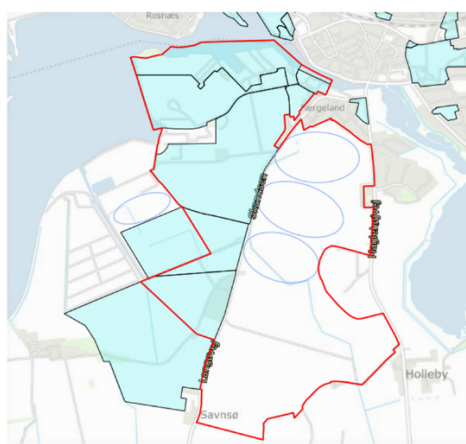
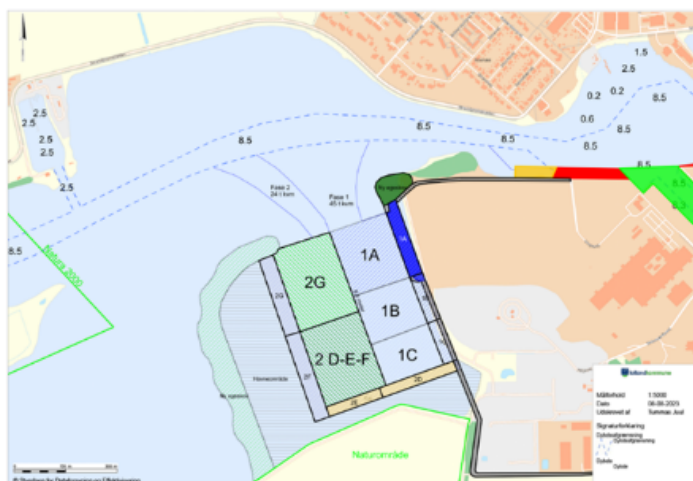
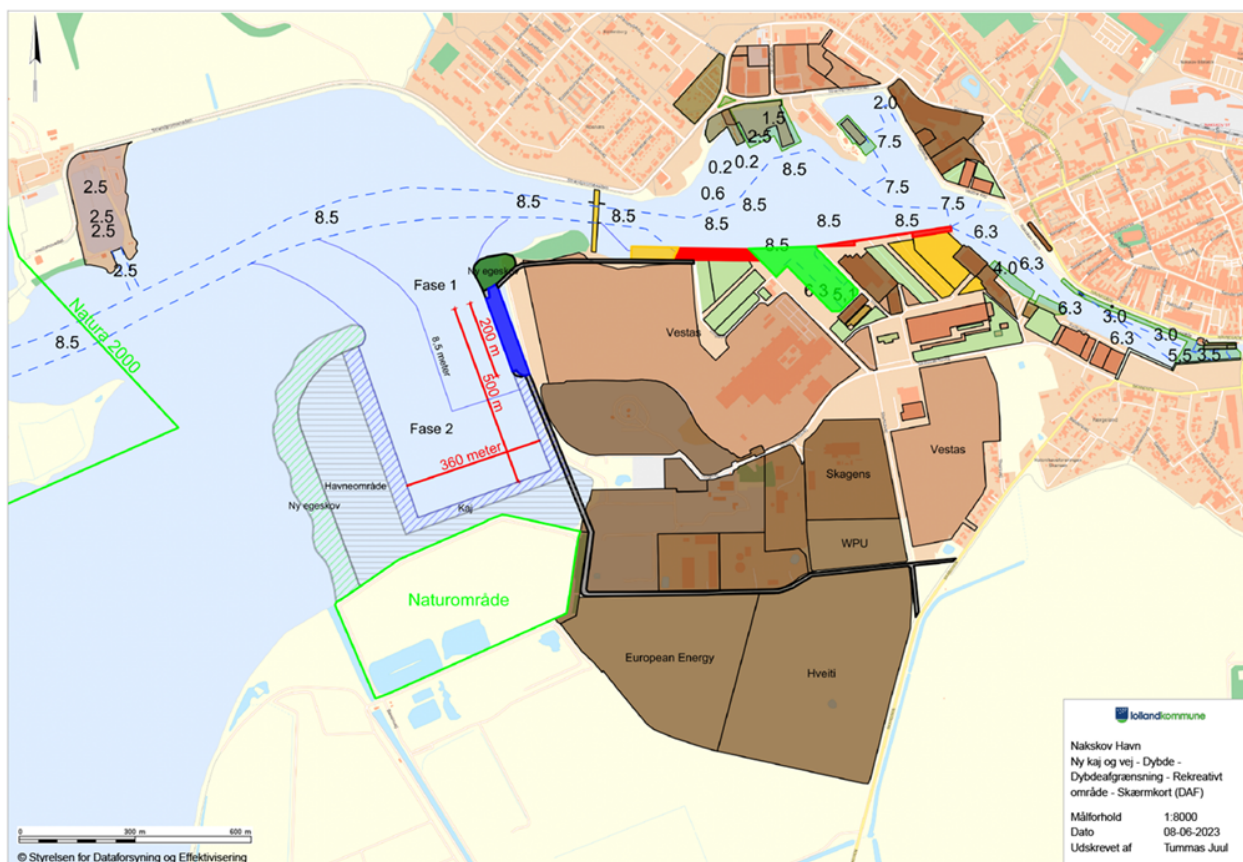
# Masterplan 2050

I sammenhæng med strategien har Lolland Erhvervshavne udarbejdet en Masterplan 2050, der udstikker de fysiske rammer for havnenes udvikling de kommende godt 25 år.

Strategi 2050 og Masterplan 2050 er separate, men sammenhængende dokumenter.

## Udpluk fra masterplan Nakskov

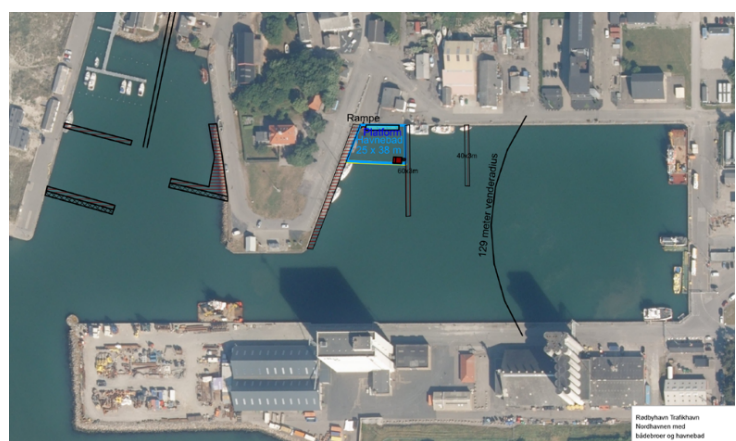
Øverste billede viser fremtidig mulighed for etablering af nye kajer og havnebassin sydvest for Trælleholm og vest for Vestas' udendørs oplagsarealer og genbrugspladsen. Nederste billede til venstre viser hvorledes etableringen af kajer med tilhørende uddybning kan deles op i etableringsfaser. Nederste billede til højre viser kort fra lokalplan for erhvervsområde Stensø.



Kort 1. Eksisterende erhvervsrammer (lyseblå flader) og perspektivområder for erhverv (lyseblå cirkler) områdets omkring idéfassens område (rød afgrænsning)

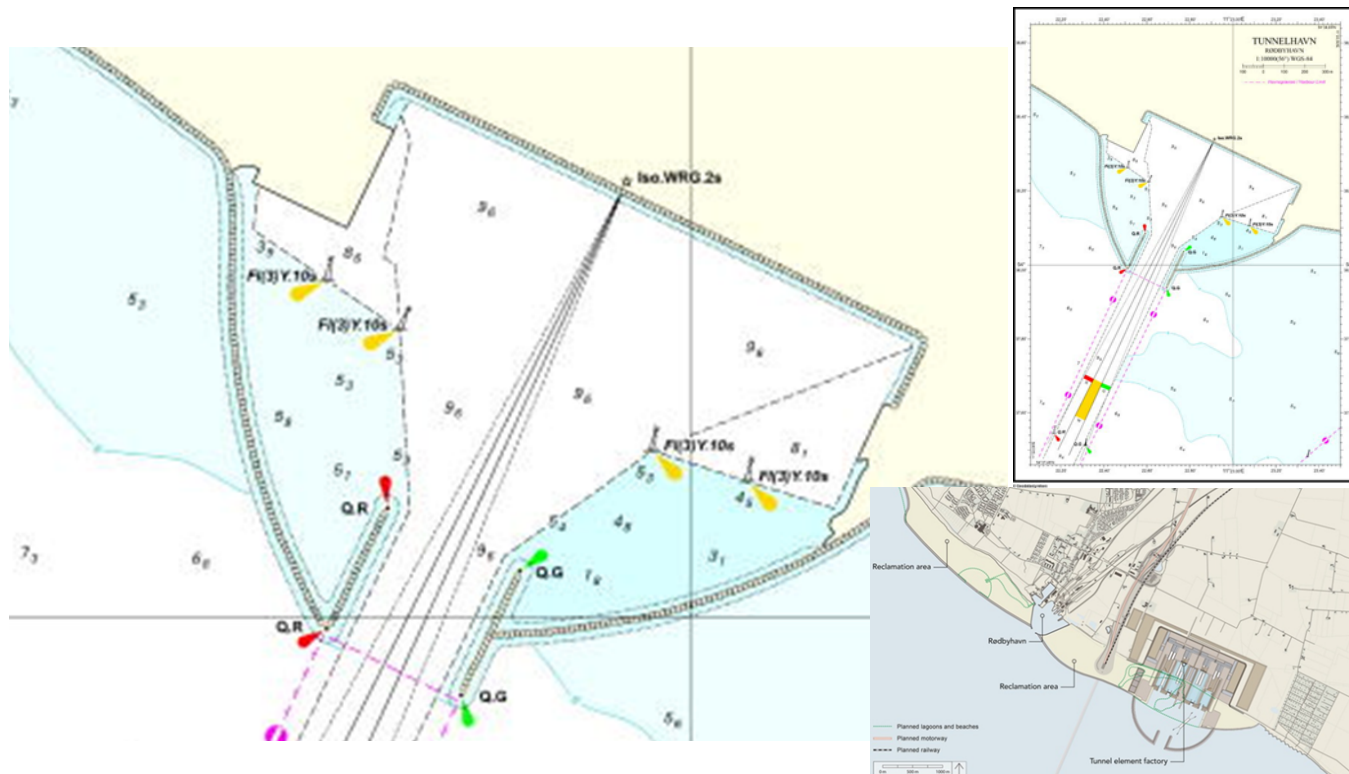
# Udpluk fra masterplan Rødbyhavn

Øverste billede: Disputationsplan over Rødbyhavn Trafikhavn (Inderhavn) med angivelse af arealer og deres anvendelse. Midterste billede til venstre: Kort med visning af strategisk udviklingsplan for Lollands Sydkyst. Midterste billede til højre: Fremtidig mulighed for etablering af bådebroer og havnebad i Rødbyhavn Inderhavn. Nederste billede: Nuværende lystbådehavn med bådebroer og bådeværft i Rødbyhavn Inderhavn.



## Udpluk fra Tunnelhavn Rødbyhavn

Øverste billede viser Navigationskort og plan for Femern Tunnelhavn. Midterste til venstre og til højre viser aktiviteter, der kan bringes i spil i forbindelse med, at tunnelhavnen bliver permanent. Nederst luftfoto med tunnelhavnen viser fabrikker i forgrunden og Færgehavnen samt Rødbyhavn Inderhavn i baggrunden.



# Rammerne for Danske Erhvervshavne

## Danske Erhvervshavne

I havneloven defineres erhvervshavne som havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk, men der findes ikke en endelig liste over, hvilke havne der er omfattet af denne definition.

Rammerne udspringer hovedsageligt af havneloven, der gælder for alle havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk. I tillæg til havneloven fastsætter EU's havneforordning rammer for de havne, der af Kommissionen er udpeget som TEN-T-havne.

Havneloven skelner overordnet set mellem rammer for privatretligt organiserede havne, offentligt ejede havne, organiseret som statshavne, kommunale havne, kommunale selvstyrehavne eller kommunalt ejede aktieselskabshavne.

For de offentligt ejede havne gælder, at de skal forestå anlæg og drift af havneinfrastruktur og udleje arealer og bygninger på havnen. De må kun udføre andre aktiviteter i den udstrækning, der ikke er private aktører, der ønsker at udføre aktiviteten, og hvis aktiviteten samtidig er nødvendig for havnens drift. Det afspejler det princip, at offentligt ejede virksomheder ikke skal konkurrere med private aktører, hvilket er et af havnelovens centrale principper.

Fælles for både privatretligt organiserede havne og offentligt ejede havne gælder, at havnenes arealer skal prioriteres anvendt til havnerelateret virksomhed – altså til erhvervmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport og til aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. På denne måde sikres havnenes funktion som infrastruktur. Erhvervmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, er aktiviteter som f.eks. godshåndtering, lagerfaciliteter eller bunkring.

Til brug for havneatlasset (endnu i udkast) har Trafikstyrelsen valgt at afgrænse erhvervshavne til havne, som i perioden 2018-2022 har haft helårlig færgetrafik, eller som årligt håndterede enten over 10.000 passagerer, og/eller godsmængder over 100.000 tons, og/eller mere end 1.000 tons fisk. En række geografisk sammenhørende havneanlæg er desuden lagt sammen i havneområder<sup>1</sup>. Ved en sådan afgrænsning er der aktuelt ca. 120 erhvervshavne og færgelejer i Danmark, jf. Bilag 1 – Danske erhvervshavne og færgelejer.

## Havne i Lolland Kommune

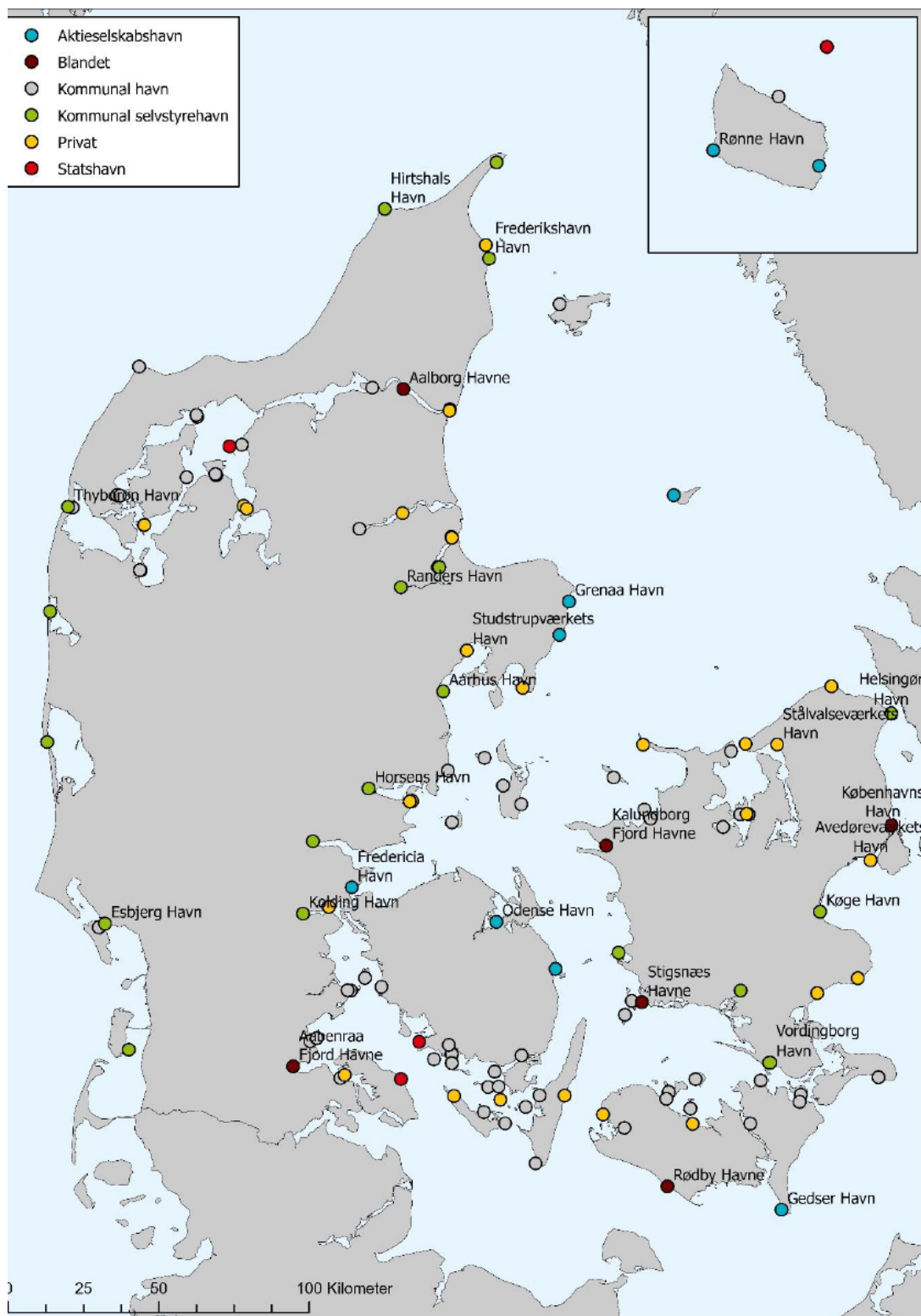
Lolland Kommunes strategi omfatter de kommunale havne i Nakskov Havn og Rødbyhavn Trafikhavn, ligesom vi har valgt at inddrage Tunnelhavn Rødbyhavn. De vurderes som de tre havne, der erhvervmæssigt fylder mest nu og i planperioden frem mod 2050.

Bandholm Havn, Tårs Havn, Kragenæs, Askø Havn, Fejø Havn og Femø Havn indgår også i Trafikstyrelsens havneatlas som erhvervshavne. Defineret ud fra havne, som i perioden 2018-2022 har haft helårlig færgetrafik, eller som årligt håndterede enten over 10.000 passagerer, og/eller godsmængder over 100.000 tons, og/eller mere end 1.000 tons fisk.



# Havneatlas

På kortet ses Erhvervshavne og Færgelejer i havneatlasset samt deres organisationsformer. De 25 største havneområder, målt på godsmængder er markeret med navn.



Havnestrategi, Lolland Erhvervshavne - version 1.3, 10.12.2023

Lolland Kommune  
Torvet 3  
4930 Maribo  
Tlf. 54 67 67 67  
[www.lolland.dk](http://www.lolland.dk)