

HavneBladet

Erhvervshavnene Nakskov Havn og Rødbyhavn Trafikhavn

Oktober 2022

Spændende udvikling og stor fremgang for Lollands Erhvervshavne

Forretningen har betydelig fremgang, og store initiativer tegner lovende for fremtiden.

Det er rekordernes tid for Erhvervshavnene, og det er naturligvis dejligt at se de flotte resultater af den løbende drift både i Rødbyhavn og Nakskov Havn.

Det afspejler naturligvis den store aktivitet, som udfolder sig i hele området. Der er netop nu en virkelig positiv erhvervsudvikling på Lolland og økonomisk fremgang for virksomhederne.

Femern Bælt-forbindelsen er en væsentlig del af årsagen til den øgede aktivitet, vi oplever netop nu, men den er også baggrunden for den store interesse for at etablere helt nye aktiviteter i havnene. Væsentlig er naturligvis også den grønne

omstilling, som er en konstant dagsorden for os alle. En dagsorden, hvor Lolland står centralt.

Vi har mulighederne for at være med til at skrive grøn erhvervshistorie.

Med en bæredygtige erhvervsprofil og en unik infrastruktur med Femern-forbindelsen som fremtidigt omdrejningspunkt for Erhvervshavnene er der god basis for at tiltrække spændende virksomheder, der kan supplere hinanden i en stærk, grøn erhvervsklynge. Vi er allerede i en god position med grøn energi i form af lokalt produceret biogas og vind- og solenergi. Dermed er der basis for en fortsat udbygning.

Lige nu glæder vi os naturligvis over den høje aktivitet i alle virksomhederne og de stigende indtægter i Erhvervshavnene, der er vores grundlag for at kunne investere i den fremtidige udvikling.

Et enkelt suk skal dog lyde om den langtrukne miljøgodkendelse, som fortsat forsinker den nødvendige forbedring af sejlrenden i Nakskov. Men de gode nyheder er i absolut overtal, så rigtig god læselyst.



Ny kaj med forrygende opstart

Der har været rygende travlt på den nye kaj, som nu er klar til indskibning af 300 ton roer til Nordic Sugar.

Efter en festlig indvielse af Kaj 0, vores nye Sydhavnskaj, er det nu blevet hverdag med kontinuerligt store godsmængder til den meget anvendelige multikaj. Første skib, som anløb kajen 1. september 2020, var skoneren JOHANNE af Nakskov med borgmester Holger Schou Rasmussen, som forestod indvielsen af kajen.

Siden da har der været godt travlt ved kajen, hvor det ene skib efter det andet har losset gods. Det har ikke mindst været store mængder grus og forskellige fraktioner af skærver, som med lastbil er fragtet videre til Femern-byggeriet i Rødbyhavn.

Kajen er en multikaj med en god bredde og gode til- og frakørselsforhold, som giver opti-

male forhold for bulkvarer. Hovedparten af kajen er forstærket som tunglastkaj, og der har været gjort god brug af mulighederne for ekstra store laster på kajen. I øvrigt en forstærkning, der sikrer en fremtidig mulig brug af området til udskibning af vinger.

I de forgangne små 2 år er der også blevet plads til indskibning af kul, ligesom der er eksporteret korn fra kajen.

Siden kajen blev indviet, har der været en god trafik til kajen. Der er flyttet over 300 tusind tons over kajkanten, og skibstonnagen for anløbne skibe er kommet over 200 tusind bruttotons.

Travlheden fortsætter med forøget styrke resten af året, idet kajen bliver omdrejningspunkt for indskibning af forventet 300 tusind tons roer til forarbejdning på sukkerfabrikken i Nakskov.

Allerede efter mindre end 2 år er det et meget tilfredsstillende resultat af en fremtidsrettet og yderst vigtig udbygning af erhvervshavnen i Nakskov. En start som også viser, at den nye kaj var nødvendig for havnen af hensyn til de store anlægsprojekter, der for tiden er på Lolland og den erhvervsudvikling, som sker netop nu.



Udretning og udvidelse af sejlrenden til Nakskov Havn

En forventet enkel godkendelse trækker fortsat ud.

Større skibe og stor aktivitet i Nakskov Havn nødvendiggør en forbedring af den eksisterende sejlrende – ikke mindst på grund af længere og bredere skibe til afskibning af de stadigt længere vindmøllevinger.

Sejlrenden blev i 2008 uddybet til en dybde på 8,5 meter, og 2 kritiske sving blev i 2017 udvidet for at lette sejladsen. Naturligvis efter behørig myndighedsproces.

Det er ingen overraskelse, at vindmøllevinger på nu 115 meters længde stiller helt andre krav til søtransport end de tidligere væsentligt kortere vinger på 85, 80 eller 55 meter.

Derfor blev der allerede i januar 2019 formelt indledt en myndighedsproces for at opnå tilladelse til projektet. Det er en Miljøkonsekvensvurdering (VVM) og Natura 2000 Konsekvensvurdering.

Efter mere end 3 år har Kystdirektoratet den 4. juli 2022 udsendt den endelige Miljøkonsekvensvurdering og Natura 2000 Konsekvensvurdering i 2. offentlige høring, og vi

håber på en afgørelse. Miljøstyrelsen har dog fået fristforlængelse på sit høringssvar, så vi fortsat ingen afklaring har fået. Hertil kommer, at vi ikke kan ansøge samme Miljøstyrelse om klaptilladelse, inden vi har fået godkendelsen fra kystdirektoratet.

Af miljøhensyn er perioden til at gennemføre projektet begrænset til vinterhalvåret (1. oktober til 31. marts). Vi og vores rådgivere forventede oprindeligt en gennemførelse i efteråret 2020. Sådan er det ikke gået.

Vi har mistet troen på at kunne få tilladelserne i september 2022 og må derfor igen udskyde projektets gennemførelse. Vi må formentlig indstille os på, at gennemførelsen først kan ske i vinteren 2023/24. De økonomiske konsekvenser af udskydelsen er naturligvis betydelige og nu yderligere påvirket af stigende oliepriser.

Vi er vant til at arbejde med lange tidshorisonter, men en behandlingstid på ca. 4 år eller mere for en miljøgodkendelse er ikke en rimelig sagsbehandlingstid.

Konsekvensen er, at vi ikke kan give den support til nødvendig infrastruktur, vi gerne vil. Infrastruktur, som er nødvendig for den hurtige udvikling, vi alle ønsker og forventer af omstilling til grøn energi.

Tidligere artikler om projektet i HavneBladet:

Juni 2018: "Uddybning og opretning af sejlrende"

November 2018: "Forbedret sejlrende til Nakskov"

Maj 2019: "Havneprojekter i VVM"

November 2019: "Vigtig VVM proces skrider frem"

April 2021: "Tidsplan er udfordret af ekstra myndighedsbehandling"

Læs artiklerne på:
lollandhavne.lolland.dk



Havnen som indgang til grøn omstilling

Biogasledningen nærmer sig Nakskov med hastige skridt, og på havnen ser man nu de første konturer af en grøn virksomhedsklynge.

I alt 236.000 m² erhvervsareal på Stensø industriområde tæt ved havnen er overtaget af to grønne megaprojekter, der tilsammen repræsenterer private investeringer på ca. 4 mia. kr.

Danmarks første hvederaffinaderi er klar til produktion i 2025, og samme år tager European Energy et nyetableret PtX-anlæg i brug. Derudover ser yderligere aktører inden for den grønne omstilling frem mod etablering i området.

EN GAME CHANGER

Hos Business Lolland-Falster har man en stærk tro på, at flere grønne virksomheder sætter kurs mod Nakskov, inden gasledningen er færdigetableret i 2024.

"Gasledningen er en game changer for Lolland-Falster og i særdeleshed for Nakskov",

fortæller investeringsdirektør i Business Lolland-Falster, Steffen Lund, der kan konstatere, at efterspørgslen på erhvervsarealer ved havnen overstiger udbuddet.

Opkoblingen på det nationale gasnet skaber grundlag for tre kommende biogasværker på Lolland-Falster, hvoraf det ene placeres blot knap 20 kilometer fra havnen. Dermed cementerer Nakskov og Lolland-Falster sin placering som et af Danmarks absolut grøneste områder at drive erhverv.

UNIKT I DANMARK

"Når vi på blot et par år kan tiltrække investeringer i milliardklassen, så skyldes det et erhvervspotentiale, som er tæt på unikt i dansk sammenhæng", siger Steffen Lund.

Femern Bælt-forbindelsen er naturligvis en del af den lokale styrke. En anden vigtig faktor er ifølge Steffen Lund den velfungerende

maritime infrastruktur og løsningsorienterede tilgang, der kendetegner havnen. Og så er der adgangen til, og overfloden af, grøn energi. Havnen er ideel for losning af CO₂ eller lastning af brint eller e-metanol, så den er åbenlys interessant for virksomheder, der arbejder med de nye grønne energiprocesser.

I DEN GRØNNE TOP

Med muligheden for snart at kunne modtage og producere/sælge biogas er den grønne energiring sluttet. Ifølge det statslige forsyningsselskab Energinet dækker biogassen i 2022 28% af det danske gasforbrug, og potentielt kan biogas allerede inden 2030 dække 100%. Med den biogasproduktion, der er planlagt lokalt, og de biomasse-resourcer, der er tilgængelige lokalt, kan Lolland-Falster producere biogas til væsentligt over landsdelens eget forbrug.





I forvejen befinder Lolland Kommune sig i den absolutte top, når det handler om vind- og solenergi:

- Kun i én anden kommune i landet bliver der produceret mere vindenergi på land end i Lolland Kommune.
- Kun i to andre kommuner bliver der produceret mere havmølleenergi end i Lolland Kommune,
- Kun i fire andre kommuner bliver der produceret mere solenergi end i Lolland Kommune.
- Kun i én anden kommune i landet bliver der produceret mere vindenergi på land end i Lolland Kommune.
- Øst for Storebælt er der ingen andre kommuner i landet, hvor bliver der produceret mere vindenergi på land end i Lolland Kommune.

- Kun i én anden kommune øst for Storebælt bliver der produceret mere havmølleenergi end i Lolland Kommune, og kun i én anden kommune øst for Storebælt bliver der produceret mere solenergi end i Lolland Kommune.

Som bekendt er havnen også hjemsted for Vestas' produktion af møllevinger.

NYT KAPITEL BLIVER SKREVET OM 2 ÅR

Gasledningen til Nakskov blev besluttet tilbage i februar 2021, og denne sommer har Museum Lolland-Falster synliggjort linjeføringen ved at grave sig igennem hele Lolland-Falster i forbindelse med de arkæologiske forundersøgelser. I 2024 er forbindelsen etableret, og et nyt kapitel i havnens historie kan tage sin begyndelse. Det grøneste nogensinde.

Rødbyhavn Trafikhavn i nøglerolle for Femern-projektet



Efter en hektisk opstart er den største travlhed nu overstået, men havneaktiviteterne er fortsat betydelige.

De to entreprenørkonsortier, Fehmarn Belt Contractors (FBC) og Femern Link Contractors (FLC) står - på vegne af bygherren Femern A/S - for opførelsen af Femern Bælt-tunnelen mellem Rødbyhavn og Puttgarden. Hertil kommer et stort antal underleverandører og mindre kontrakter med et væld af forskelligartede virksomheder. Nogle af dem har vi gennem flere år serviceret i havnen, når der skulle laves boreprøver eller diverse forundersøgelser, mens der fortsat kommer nye til.

Senest er det især Fehmarn Belt Contractors, FBC, der har præget Havnen. FBC er udgravnings- og marineentreprenørerne Boskalis og Van Oord, som samarbejder i et

joint venture-selskab. De afslutter nu opførelsen af den ny arbejdshavn til tunnelfabrikationsværftet i Rødbyhavn, og udgravningen af renden til den fremtidige tunnel er langt fremme. Det udgravede materiale bliver primært brugt til et nyt rekreativt område på den danske side af Femern Bælt. Netop nu sker der en planmæssig, midlertidig reducere af deres brug af Rødbyhavn Trafikhavn. Men senere vender flere af de store maskiner tilbage for at fuldføre gravearbejdet til tunnel-traceet.

Tilbage er nu kun den store gravemaskine "Manta" med sine 2 split-barges stadig aktiv på havet. Den bliver kontinuerligt assisteret

af minimum én slæbebåd. Derudover oprettholdes vagtskibenes tilstedeværelse.

Der er således 3 slæbebåde, 1 pejlebåd samt 2 "crew"-både tilbage i havnen. Derudover er der pt. 4 vagtskibe, der patruljerer for Femern. Da aktiviteten i Rødbyhavn Trafikhavn var på sit højeste, var der ca. 20 skibe i gang dagligt.

Der pt. oplagt en del fartøjer i Nakskov Havn, der netop nu er i overskud fra projektet. Tilsvarende er også oplagt fartøjer i Rødbyhavn, som hurtigt kan mobiliseres, når arbejdet går i gang igen.

Havnesikring i nye rammer



Kravene til havnesikring er skærpet, men vi forventer ingen gener for den daglige drift.

Angrebet på tvillingtårnene i New York den 11. september 2001 er baggrunden for at EU i 2004 indførte en forordning om sikring af havnefaciliteter, efterfulgt af et direktiv om forbedring af sikring på havne. Både forordningen og direktivet er implementeret i Danmark med en bekendtgørelse, og kravene er løbende skærpet.

Frem til og med foråret i 2022 kunne enhver havns sikringsleder, en såkaldt PSO, selv beskrive havnens faciliteter, og hvorledes disse skulle være sikret.

For hver facilitet (et havneområde) skal der udarbejdes en sårbarhedsvurdering (PFSA) og en Sikringsplan (PFSP). Derudover skal der udarbejdes en havnesårbarhedsvurdering (PSA) samt en havnesikringsplan (PSP). For Nakskov Havns vedkommende betyder det, at der i alt skal udføres 10 planer. Samme procedure sker i Rødbyhavn Trafikhavn. Her sker det dog i fællesskab med Scandlines som ejer af Færgenhavn og den fælles indsejling.

Alle planer om sikring af havnefaciliteter skal vurderes og godkendes af Maritim Sikring hos Transport og Byggestyrelsen.

Alle sikringsplaner skal revideres minimum hvert femte år. Efter den tidligere bekendtgørelse har vi selv kunnet udføre hele arbejdet. Disse regler er nu blevet ændret således, at havnene nu er forpligtet til at hyre eksterne konsulenter til store dele af opgaven.

Derfor har vi i Nakskov fundet en ekstern partner til at bistå med arbejdet. Efter udbud og interview faldt valget på virksomheden ViSikker, som vi ser frem til et godt samarbejde med.

Samarbejdet omkring ISPS på havnene sker fortsat i havnesikrings-

udvalget, som naturligvis skal inddrages. Udvalget er sammensat af medarbejdere fra havnene og udvalgte virksomheder, der har aktiviteter på havnens arealer.

Der sker altså løbende en udvikling af sikringstiltag og procedurerne ændres, men vores kunder og brugere mærker formentlig ikke den store forskel.



Aftensmad?

- kan vi ikke klare for dig, men til gengæld..

Skal der
TRYK på?
- så brug os

..tilbyder vi:

DIGITALTRYK
DER FORBLØFFER
PÅ BÅDE LAV PRIS
OG HØJ KVALITET

BESTIL ONLINE PÅ
WWW.FLTRYK.DK



FL TRYK · AGERBAKKEN 21 · 8362 HØRNING · TLF. 70 22 18 70