



Miljøstyrelsen
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C

Sendt via e-mail til: mst@mst.dk

Dato:
15. april 2021

Sagsnummer:
757779

Ansøgning om indvindingstilladelse i fællesområde 520-AA Faxe Bugt Nord

Jeg skal hermed på vegne af Rohde Nielsen A/S ("RN") ansøge om en ny tilladelse til indvinding i fællesområde 520-AA Faxe Bugt Nord ("Området") i henhold til § 39 i bekendtgørelse nr. 1680 af 17. december 2018 om efterforskning og indvinding af råstoffer fra søterritoriet og kontinentalsoklen ("Råstofbekendtgørelsen").

Tilladelse uden fyldsandsbegrænsninger:

15248142.9

Den gældende primærtilladelse til Området (NST-7322-01116) blev meddelt den 11. december 2015 til RN og gælder indtil den maksimale tilladte indvindingsmængde er indvundet, dog senest til den 1. december 2025. Der blev meddelt tilladelse til indvinding af i alt 1.700.000 m³, og ifølge Miljøstyrelsens estimat var der den 18. oktober 2020 en samlet restmængde på 25.512 m³. Denne primærtilladelse har ingen fyldsandsbegrænsninger bortset fra et forbud i et afgrænset område.

Den 14. december 2020 fik NCC Industry A/S ("NCC") en ny primærtilladelse til Området, der træder i kraft, når den allerede gældende primærtilladelse ophører. Den nye primærtilladelse har en årlig mængdebegrænsning på 850.000 m³, og der er samtidig indført en fyldsandsbegrænsning, idet der maksimalt må indvindes 300.000 m³ til anvendelse til opfyldninger, kystfodring og etablering af strande. Den nye primærtilladelse udløber, når den maksimale tilladte indvindingsmængde er indvundet, dog senest i 2031.

Der kan ansøges om tilladelse til indvinding i henhold til råstoflovens § 20, stk. 2, nr. 2, på andre vilkår end i en gældende tilladelse, såfremt det dokumenteres, at den ansøgte indvinding ikke kan foretages under den gældende tilladelse, jf. Råstofbekendtgørelsens § 39.

RN skal herved ansøge om tilladelse til indvinding i Området på andre vilkår end i tilladelsen af 14. december 2020, idet der ansøges om indvinding uden fyldsandsbegrænsninger. RN's ansøgning er begrundet i (1) overordnede overvejelser om forsyningssikkerhed og tilladelsestyper, (2) at der til fremtidige projekter er behov for indvinding af mere fyldsand end, hvad der er muligt under tilladelsen af 14. december 2020, (3) at der efter 2026 ikke vil være andre fællesområder i samme geografiske område, hvor indvindingen kan foregå end i Området samt (4) at der ikke er saglige grunde til ikke at imødekomme RN's ansøgning. Dette vil blive uddybet og dokumenteret i det følgende.



1 Overordnede overvejelser om forsyningssikkerhed og tilladelsestyper

Det er RN's opfattelse, at Miljøstyrelsen vil udøve en administration, der er i strid med lovgivers hensigt og tilkendegivelser, hvis Miljøstyrelsen ikke imødekommer nærværende ansøgning.

Et af formålene med fællesområdetilladelserne er blandt andet at sikre en forbedret samfundsmæssig råstoffsforsyning fra søterritoriet. Miljøministeren gjorde det klart under lovrevisionen af råstofloven i 2009, at heri indgår materialer til mindre forsyningsopgaver, f.eks. digebrud, hvor tid og omkostninger umuliggør bygherretilladelser, jf. ministerens svar på udvalsspørgsmål 10 til L 190.

For at sikre dette formål er det en grundlæggende forudsætning, at der udlægges geografisk spredte fællesområder med rummelige ressourcer, herunder fyldsand, til disse opgaver.

Ved lovrevisionen i 1996 bekræftede daværende miljøminister, Svend Auken, at der ved udlægning af fremtidige områder til indvinding skulle lægges stor vægt på, at disse blev udlagt "geografisk så spredt og har en sådan råstofrummelighed, at områderne vil kunne anvendes til indvinding af råstoffer til mindre anlægsarbejder rundt om i landet" og der skulle tilstræbes, at områderne blev så geografisk spredte, at "alle landets egne i samme grad som i dag vil kunne forsynes med råstoffer fra havet", jf. Folketingstidende 1995-96, Tillæg B, side 837f (svar på udvalsspørgsmål 42 og 43).

Ministerens bekræftelse angik de dagældende såkaldte "overgangsområder", som ved lovrevisionen i 2009 overgik til fællesområder. Hensynet til udlægning af geografisk spredte og rummelige "overgangsområder" er således i denne henseende identisk med hensynet til udlægning af "fællesområder". I 2009 bekræftede daværende miljøminister, Troels Lund Poulsen, da også, at antallet af fællesområder skulle udvides, jf. svar på udvalsspørgsmål 42.

Forudsætningen om, at Miljøstyrelsen skal sørge for, at fællesområder udlægges geografisk spredt, blev også behandlet i Miljøstyrelsens rapport "Evaluerings- og tilladelsesmodel samt vederlag for råstofindvinding på havet", der blev udarbejdet i samarbejde med COWI i april 2020.

Der henvises eksempelvis til rapportens side 28, hvoraf følgende fremgår:

"Bedre alternativer i fællesområder

Endelig er en anden afgørende faktor for, at ikke flere virksomheder ønsker at få eneret, at der eksisterer gode muligheder for at dække indvindingsbehovene i de allerede udlagte fællesområder. Områderne er geografisk spredt; virksomhederne kender allerede de kvaliteter, der er i områderne; og de små virksomheder peger på fordelene ved, at der ikke skal betales arealvederlag, og at der ikke er forpligtelser til indvinding af årlige minimumsmængder."

Samt til rapportens side 27, hvoraf følgende fremgår:

"En anden ulempe for virksomheder, som indvinder til ad hoc-projekter, er, at auktionsområdet ikke nødvendigvis ligger tæt på virksomhedens kommende ad hoc-opgaver, med større omkostninger til øget sejlafstand som konsekvens. Fællesområderne ligger derimod mere spredt rundt om virksomheden har derfor, som udgangspunkt, nemmere



ved at finde et egnet fællesområde i nærheden af der, hvor råstofferne i hvert enkelt tilfælde skal anvendes. Derved kan transportudgifterne holdes nede.”

Restriktionerne i tilladelsen af 14. december 2020 medfører i det tilfælde at RN's ansøgning ikke imødekommes, at ressourcerne i dette område ikke længere er til rådighed. Der vil med andre ord ikke være fællesområder, der er geografisk spredte og har en sådan råstofrummelighed, at området kan anvendes til indvinding af råstoffer til anlægsarbejder i dette område, herunder mindre forsyningsopgaver f.eks. til digebrud. Resultatet vil være, at materialerne må indvindes på land og transporteres med lastbil, hvilket er tydeligt i strid med råstoflovens formål, miljøhensyn og de fordele/forudsætningen for fællesområdetilladelserne, som Miljøstyrelsen selv har beskrevet i ovenfor nævnte rapport. Samtidig vil den private betonindustri blive favoriseret med (en reel enerets-)tilladelse til et fællesområde (i stedet for at få udlagt et auktionsområde) på bekostning af disse samfundsmæssige hensyn.

På denne baggrund bør Miljøstyrelsen imødekomme RN's ansøgning, idet hensynet om at sikre en forbedret samfundsmæssig råstofforsyning ved geografisk spredte og rummelige områder taler herfor og idet Miljøstyrelsen i modsat fald vil agere i strid med lovgivers formål.

2 Behov for indvinding til fremtidige projekter og meget begrænsede muligheder

Allerede planlagte havneprojekter samt forventede nye projekter vil kræve betydelig større indvindinger til opfyldninger, kystfordring og etablering af strande i Området, end hvad der er tiladt under tilladelsen af 14. december 2020.

Som dokumentation for allerede planlagte projekter vedlægges beskrivelser af projekterne vedrørende henholdsvis etablering af Lynetteholm i Københavns Havn (**bilag 1**) samt fremtidssikring af Rønne Havn (**bilag 2**). Fællesområderne beliggende omkring disse områder har næsten alle fyldsandsbegrænsninger, herunder alle områderne omkring Bornholm. Dette gør det yderst vanskeligt for RN at byde på opgaver, hvor der er behov for mere fyldsand end der kan indvindes i Området under den gældende tilladelse.

Der foreligger selvsagt mange andre mulige projekter i fællestilladelsens løbetid. Et andet eksempel er eksport af råstoffer til Sverige. Der forberedes pt. et projekt, hvor 300.000 m³ vil skulle leveres til Malmø.

Erfaringerne, f.eks. fra tidligere udvidelse af Rønne Havn og anlæg af arealet til Krydstogtsterminalen i København, viser, at der ikke altid foreligger bygherretilladelser til disse offentlige anlægsprojekter. Det er nødvendigt at have fællesområder i reserve.

Hertil kommer de mindre anlægsopgaver, f.eks. reparation af diger, hvor der ikke er tid og økonomisk grundlag for at få indhentet en bygherretilladelse. Forsyninger til disse opgaver forudsætter, at der er udlagt rummelige og geografisk spredte fællesområder uden restriktioner om materialernes anvendelse.

2.1 Lynetteholm, Rønne Havn samt øvrige fremtidige projekter

Inden for de næste minimum 10 år vil der blive behov for fyldsand til både etableringen af Lynetteholm samt til udvidelsen af Rønne Havn.



En principaftale om etableringen af halvøen *Lynetteholm* blev indgået i 2018 mellem Staten og Københavns Kommune. Dette var startskuddet til udviklingen af en 2,8 km² ny store bydel midt i Københavns Havn, der skal stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser. Den forventede etablering er nærmere beskrevet i vedlagte foreløbige beskrivelse af projektet (bilag 1).

Rønne Havn har planlagt en etapevis udbygning af havnens infrastruktur, der gennemføres de næste 20 år over fire faser. På kort sigt skal der gennemføres en havneudvidelse, der giver mulighed for anløb af langt større skibe end dem, havnen hidtil har kunnet modtage. På langt sigt er det planlagt, at færge- og turismeorienterede aktiviteter skal samles i den nordlige del af havnen, og de tunge havneaktiviteter skal samles i den sydlige del af Havnen. Ved udvidelsen og udviklingen af Rønne Havn vil havnens samlede landareal vokse fra ca. 54,3 ha til 76,6 ha. Udvidelsen og udviklingen er nærmere beskrevet i vedlagte beskrivelse af projektet (bilag 2).

De opgaver, der relaterer sig til etableringen af Lynetteholm samt til udvidelsen af Rønne Havn, og som RN forventer at byde på, er endnu ikke udbudt. Det er dog RN's klare intention at byde på de relevante opgaver, hvilket blandt andet er bevæggrunden til nærværende ansøgning. Hertil kommer, at RN baseret på det nuværende marked forventer, at der i hovedstadsområdet og på Bornholm vil være en del øvrige fremtidige projekter, hvor der også vil være behov for indvinding af mere fyldsand i Området end der kan indvindes under den gældende tilladelse.

2.2 Ingen muligheder for indvinding i omkringliggende fællesområder efter 2026

Tilladelserne til indvinding i fællesområderne beliggende omkring hovedstadsområdet har næsten alle fyldsandsbegrænsning/-forbud, ligesom alle tilladelserne til fællesområderne nær Bornholm indeholder forbud mod indvinding af fyldsand. Dette dokumenteres i det følgende.

Følgende syv fællesområder udgør alle de fællesområder, der er beliggende nær *Rønne Havn*:

- 526-CA Rønne
- 526-DA Klintegrund
- 526-EA Bakkegrund Nord
- 526-HA Klintegrund Vest
- 526-IA Bakkegrund Syd
- 526-JA Rønne Banke Øst
- 564-AA Adler Grund Øst

Der kan ikke indvindes fyldsand i nogen af disse områder. Tilladelserne givet i alle ovenfor nævnte områder udløber i 2025.

Følgende fællesområder er beliggende nær *hovedstadsområdet*, og der kan ikke indvindes fyldsand i nogen af disse områder:

- 520-DA Nordmandshage
- 520-EC Gyldenløves Flak Midt
- 520-FA Gyldenløves Flak Syd
- 548-BA Juelsgrund
- 548-AA Køge



Alle tilladelserne til indvinding i de ovenfornævnte områder vil være udløbet i 2025, bortset fra tilladelserne til 548-BA Juelsgrund og 520-EC Gyldenløves Flak Midt, der udløber i henholdsvis 2026 og 2027.

Fællesområderne 520-EA og 520-EB Gyldenløves Flak og 548-HA Juelsgrund Øst er også beliggende forholdsvist tæt på hovedstadsområdet. Tilladelserne til indvinding i disse områder indeholder dog begge fyldsandsbegrænsninger på henholdsvis 40.000 og 400.000 m³. Begge tilladelser udløber i henholdsvis 2025 og 2026.

Foruden de ovenfor nævnte områder er fællesområderne 520-EF og 520-EG Gyldenløves Flak Vest, 548-FA Køge Bugt Øst og 548-EA Mosede også beliggende forholdsvist tæt på hovedstadsområdet. Tilladelserne til indvinding i disse områder indeholder ikke fyldsandsbegrænsninger, men tilladelserne udløber alle i 2025.

Baseret på ovenstående kan det således fastslås, at efter 2026 vil det i hovedstadsområdet og nær Bornholm alene være muligt at foretage indvinding af fyldsand i fællesområdet 520-AA Faxe Bugt Nord, hvor der gælder en begrænsning på 300.000 m³ årligt, jf. den nye primærtilladelse af 14. december 2020.

Dette står som nævnt ovenfor således klart i vejen for, at RN kan byde på opgaver relateret til allerede planlagte havneprojekter og forventede fremtidige projekter. RN kan være nødt til at foretage indvinding fra land, og dette er åbenbart i strid med de formål, som råstofloven har, jf. råstoflovens § 1.

3 Ingen saglige grunde for ikke at imødekomme ansøgningen

Nærværende ansøgning er også nødvendig for at afværge, at NCC får monopol på at indvinde i området. Alle indvindere bør kunne foretage sortering af de indvundne materialer og sælge restproduktet til anlægsopgaver, havneudvidelser, anlæg af strande og andre formål, hvor der ikke stilles krav til materialernes kvalitet.

Som RN også redegjorde for ved høringssvar af 13. august 2020, så bør ressourcerne i området af forsynings-, miljømæssige og konkurrencemæssige hensyn stå til rådighed til alle formål. Dette medfører også, at nærværende ansøgning bør imødekommes, og der henvises til, at Miljøstyrelsen er forpligtet til at inddrage disse hensyn i medfør af råstoflovens § 3. Med hensyn til konkurrencemæssige hensyn henvises der til lovforslag nr. 190 af 1. april 2009, pkt. 1.1 (om "...fri og dermed større konkurrence mellem virksomheder, der ejer fartøjer, som indvinder råstoffer").

Området er et af Københavnsregionens nærmeste store råstofressourceområder, ikke mindst efter at Øresund er underlagt begrænsninger. Materialerne skal netop stå til rådighed for blandt andet de ovenfor nævnte anlægsopgaver samt vedligeholdelsen af f.eks. de mange strande i Københavnsregionen.

Den begrænsning, som der bliver gældende for indvinding i Området ved ikrafttræden af den nye primærtilladelse, vil hindre forsyningssikkerhed, øge miljøbelastning (sejlaftande/CO₂ udslip og indgreb ved udlægning af nye områder) og begrænse konkurrencen, hvis nærværende ansøgning ikke imødekommes.



Side:
6 af 6

Hvis nærværende ansøgning ikke imødekommes, vil materialerne efter 2026 skulle indvindes i områder, der ligger meget langt fra hovedstadsregionen, hvilket vil lede til større sejlafstand med unødigt større klimaaftryk. Der vil også være tilfælde, hvor materialerne skal indvindes på land. Det vil være uforeneligt med råstoflovens formål om at sikre en bæredygtig udvikling i udnyttelsen af råstoffer, jf. råstoflovens § 1, og almene erhvervshensyn, jf. råstoflovens § 3. Hertil modvirker det naturligvis klimalovens formål om at nedbringe CO₂-udledningerne, jf. klimalovens § 1, stk. 1.

Fyldsandsbegrænsningen i den nye primærtilladelse udelukker, at Området – et fællesområde – kan anvendes til andre formål end betonproduktion, hvilket reelt giver NCC monopol i området. Der er ikke noget sagligt grundlag for at udelukke andre fra at bruge området til andre formål og på den måde sikre konkurrencen.

Hvis det var hensigten, at NCC skulle have enerettigheder, burde NCC have ansøgt om auktionstilladelse efter råstoflovens § 20, stk. 2, nr. 1. Dette er i overensstemmelse med råstoflovens angivelse af forskellige tilladelsestyper.

Råstofloven har bl.a. til formål at sikre øget brug af råstoffer fra søterritoriet - som alternativ til materialer fra land - gennem effektiv, fair og lige konkurrence om udnyttelse af ressourcerne. Det sker bl.a. for at sikre så lave priser som muligt til f.eks. kystsikringsprojekter. En begrænsning i adgang til at optage materialer til andre kvalitetsformål vil betyde, at materialer i højere grad vil blive tilført fra land med landtransport, jf. ovenfor. Restriktionerne vil dermed også være i strid med målsætningen om at øge indvinding af materialer fra søterritoriet.

—oOo—

På baggrund af ovenstående skal RN således herved i medfør af Råstofbekendtgørelsens § 39 ansøge om tilladelse til indvinding i Området på andre vilkår end i tilladelsen af 14. december 2020, idet der ansøges om tilladelse til indvinding uden fyldsandsbegrænsninger.

Med venlig hilsen
Gorrissen Federspiel

Peter Appel



Visionen for Lynetteholm er en helt ny bydel midt i Københavns Havn, der kan stormflodssikre byen fra nord og skabe plads til ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser.



HØRING FRA 31. MARTS TIL 2. MAJ:

Læs mere om ny høring om miljøforhold ved Lynetteholm

Lynetteholm er visionen om en bæredygtig holm med grønne områder og en ny lang, grøn kystlinje ud mod Øresund – og forsynet med infrastruktur, der skal reducere trafikken i resten af byen.

København står midt i en historisk vækst, hvor det forventes, at byen vil vokse med 150.000 nye københavnere frem til 2050. Befolkningstilvæksten lægger pres på byen med mangel på boliger og mere trafik. Samtidig er det nødvendigt at klimasikre byen mod stigende vandstande. Lynetteholm er et langsigtet bidrag til byens udvikling, der kan sikre et grønt, bæredygtigt København med plads til alle.

- **Besøg Københavns Kommunes hjemmeside kk.dk/lynetteholm.** Her finder du diverse dokumenter, forundersøgelser samt en spørgsmål/svar sektion om Lynetteholm
- Besøg Vejdirektoratets hjemmeside og **[læs de samlede rapporter om Østlig Ringvej](#)**

Høringer og borgerdialog om Lynetteholm

I oktober 2018 indgik Staten og Københavns Kommune en **principaftale** om Lynetteholm, som blev startskuddet til udviklingen af den nye bydel i forlængelse af Refshaleøen. Siden da har By & Havn gennemført en lang række undersøgelser, rapporter, dialogmøder, workshops, forhøring og høring for Lynetteholm. På den baggrund er Lynetteholmsprojektet justeret til af flere omgange.

[læs mere om igangværende og tidligere høringer på denne side.](#)

Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm oprindeligt i høring af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 30. november 2020 til den 25. januar 2021. **Se også videoen nedenfor.**



Lynetteholm

from **By & Havn**

02:27



Lynetteholm løser fire store udfordringer for København

1. Klimasikring:

Vandstanden i København forventes at stige med cirka en halv meter inden 2100. Med Lynetteholm kan København stormflodssikres fra nord. Dermed slipper man for at hæve kajkanten eller bygge en mur til at sikre sig mod stormflod langs den indre del af havnen, hvilket vil tage udsigten langs inderhavnen og forringe adgangen til vandet.

2. Byen vokser og boligpriserne stiger:

Frem mod 2050 kommer der ca. 150.000 flere københavnere. Lynetteholm vil skabe mulighed for et byudviklingsprojekt med plads til boliger til

35.000 københavnere og lige så mange arbejdspladser. På den måde kan man få mulighed for at skabe plads til flere københavnere, uden at boligpriserne stiger mod himlen.

3. **Trængsel:**

Trængselsproblemerne i København stiger i takt med, at der bliver flere københavnere. Salg af grunde på Lynetteholm skal være med til at finansiere ny infrastruktur, så man kan komme til og fra den nye bydel, og som samtidig kan være med til at lede trafikken uden om Københavns centrum og fremtidssikre metrobetjeningen i hele byen. Undersøgelserne giver tre muligheder for linjeføringen af ny metro samt ni linjeføringer for en Østlig Ringvej fra Nordhavn til Amagermotorvejen eller Øresundsmotorvejen ved lufthavnen.

4. **Overskudsjord fra byens byggerier:**

Lynetteholm kan etableres med overskudsjord bl.a. fra byggeri i byen, metroarbejde og Østlig Ringvej. Jordopfyldningen ifm. Lynetteholm forventes at dække Københavns Kommunes behov for at komme af med jord i mange år fremover.



Gå ikke glip af nyheder ! Tilmeld dig vores nyhedsbrev

Skriv din e-mail

TILMELD DIG



By & Havn / Nordre Toldbod 7 / DK-1259 København K / E: info@byoghavn.dk /
T: +45 3376 9800 / [Privatlivs- og cookiepolitik](#)

Principaftale om anlæg af Lynetteholmen

Vækst og udvikling i Hovedstaden er til gavn ikke kun for byens borgere, men også for Øresundsregionen og for hele Danmark. Og selv om Hovedstaden i dag står stærkt i den internationale konkurrence med andre nordeuropæiske storbyer, er konkurrencen særdeles skarp. Hvis Hovedstaden fortsat skal være konkurrencedygtig, skal der skabes plads til flere borgere og virksomheder, og der skal skabes bedre mobilitet gennem investeringer i infrastrukturen.

Det er en global tendens, at flere vælger at flytte til de større byer. Det sker også i Hovedstaden, hvor den voksende befolkning har sat boligmarkedet under pres. Stigende boligpriser gør det vanskeligt for unge at etablere sig og presser lavindkomstfamilier ud af byen. Hvis der ikke fortsat er rum til byudvikling, vil prisstigningerne accelerere, og det vil betyde lavere vækst gennem svagere erhvervsudvikling og et mindre fleksibelt arbejdsmarked.

Desuden er varmere og generelt vådere vejr med øget hyppighed, intensitet og varighed af ekstreme vejrbegebenheder samt havvandstigninger som følge af klimaforandringer med til at udfordre Hovedstadens kyststrækninger. Der er i den forbindelse behov for at klimasikre København, blandt andet mod stormflod fra nord.

København er gennem århundreder vokset ved at inddrage og opfylde kystnære vandarealer til nye byområder. Historisk med Christianshavn, der blev anlagt af Christian den Fjerde, og senere med blandt andet Sydhavnen, Nordhavnen og Ørestad, der i dag gennemgår en markant byudvikling.

Regeringen og Københavns Kommune ønsker at sikre, at Hovedstaden også på langt sigt har rum til udvikling. Hovedstaden skal fortsat være et område, hvor det er attraktivt at investere, og hvor det er muligt at arbejde og bo – også for unge, ældre og borgere med lavere indkomster.

Selv om der er bygget meget i Hovedstaden de senere år, er der ikke bygget nok til at matche efterspørgslen, og problemerne må forventes at blive større i de kommende år. Ørestad, Sydhavnen og Indre Nordhavn forventes at være fuldt udbyggede omkring 2025. Herefter vil udbygningsområderne primært være Ydre Nordhavn og Refshaleøen, som dog ikke kan dække behovet for nye arealer på længere sigt. Udviklingen af Refshaleøen vil endvidere være hæmmet af, at der mangler trafikal infrastruktur.

Der er brug for en løsning, der er fremtidssikret frem mod det 22. århundrede.

Regeringen og Københavns Kommune ønsker derfor i fællesskab at anlægge en ny stor ø, Lynetteholmen, der på længere sigt kan udvikles til en ny, attraktiv bydel. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej. Lynetteholmen vil ligeledes kunne bidrage til at løse en række udfordringer i Hovedstaden, herunder skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af nødvendige infrastrukturinvesteringer, indgå som et led i klimasikringen af København mod stormflod fra nord og give mulighed for at udflytte visse havneaktiviteter, blandt andet krydstogsskibe, fra Inderhavnen.

Kort over Lynetteholmen og Refshaleøen



Anm.: Kortet viser Lynetteholmen (grøn), Renseanlæg Lynetten (gul) og resten af Refshaleøen (rød).

Anlæg af Lynetteholmen

Parterne er enige om – som det første skridt – at gennemføre en VVM-undersøgelse af anlæg af Lynetteholmen, som omfatter opfyld af et areal på ca. 2 mio. m² i Øresund. Grundlaget for etableringen af Lynetteholmen, herunder den selskabsmæssige konstruktion, vil på den baggrund blive fastlagt ved lov. Arealet henlægges til byzone, og Københavns Kommune tilvejebringer efterfølgende det nødvendige lokalplangrundlag, der muliggør den fremtidige byudvikling.

Konkret anlægges Lynetteholmen med spuns i omkredsen, hvor arealet inden for spunsen etableres gennem modtagelse af jord fra byggepladser på samme måde, som det er sket i Nordhavn. Indtægterne fra modtagelse af jord kan finansiere spunsen.

Oprettelse af Lynetteholmen I/S

Der oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen. Selskabet er ved stiftelsen ejet af By & Havn I/S med ca. 53 procent (10/19) og af staten med ca. 47 procent (9/19), således at selskabet samlet er ligeligt ejet af Københavns Kommune og staten.

Lynetteholmen I/S oppebærer indtægterne ved byudviklingen af By & Havns arealer på Refshaleøen og efterfølgende på selve Lynetteholmen. Tilsvarende modtager Lynetteholmen I/S den refunderede mergrundskyld samt undtages for grundskyldsbetaling for usolgte arealer, jf. nedenstående afsnit om økonomi. Lynetteholmen I/S får en økonomisk forpligtigelse til at yde tilskud til etableringen af infrastruktur. Denne forpligtigelse fastsættes af ejerne i enighed på baggrund af den nedenfor nævnte finansielle analyse.

Parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive ejerandel. Staten forvalter alene sit medejerskab til selskabet

gennem sit ejerskab til By & Havn. Staten udpeger yderligere ét medlem til By & Havns bestyrelse, således at staten udpeger 3 medlemmer, mens Københavns Kommune udpeger 4 medlemmer, hvoraf formanden udpeges efter aftale med staten.

Anlæg af Lynetteholmen med etablering af Østlig Ringvej og metrobetjening indebærer klare fordele for muligheden for byudvikling på Refshaleøen. Samtidig kræver realiseringen af den nødvendige infrastruktur til betjening af Lynetteholmen, Refshaleøen m.v., at der ydes et væsentligt økonomisk bidrag også fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S og andre private grundejere. Parterne er enige om, at der kan være synergi ved en samordnet udvikling af Lynetteholmen og Refshaleøen. Parterne er på den baggrund enige om at finde økonomisk og juridisk holdbare løsninger, hvorunder Refshaleøens Ejendomsselskab A/S og andre private grundejere kan inddrages for eksempel gennem et kontant indskud, via en partnerskabsordning eller ved at indgå i et fælles selskab.

Mål for langsigtet byudvikling

Det er hensigten at skabe en bydel, der bygger videre på Københavns egenart. Visionen er en bydel med blandede funktioner, grønne parker og ikke mindst vandet på alle sider. Alle beboere på Lynetteholmen vil have tæt adgang til kystlinjen, som skal etableres med kvaliteter, så beboerne hermed sikres adgang til rekreative områder.

Lynetteholmen skal udvikles som en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv baseret på høje standarder for bæredygtigt byggeri, med fokus på cyklisme og med kollektiv trafik baseret på metrobetjening til Københavns centrum.

Området vil på sigt kunne rumme ca. 2½-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri og vil dermed kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Muligheden for at udvikle store nye boligområder centralt placeret i København vil øge boligudbuddet og derved sikre et attraktivt prisniveau for de mange mennesker, der ønsker at bo i de centrale dele af Hovedstaden. Københavns Kommune forventer at anvende planlovens mulighed for udlægning af 25 procent af boligerne som almene boliger.

Økonomi

Parterne er enige om, at etablering af Lynetteholmen inklusive den nødvendige infrastruktur – Østlig Ringvej og metrobetjening – må ske med det udgangspunkt, at der er tale om et projekt, der kan finansieres af egne indtægter (jorddeponering, grundsalg, brugerbetaling i metro og på Østlig Ringvej og bidrag fra andre grundejere samt forskellige driftsindtægter som fx havnedrift, parkering mv.). Anlæg af Lynetteholmen ved spuns og jordopfyld er isoleret set selvfinansierende.

Der gennemføres nærmere undersøgelser af Østlig Ringvej, metrobetjening af området samt finansielle analyser frem mod 2020. På den baggrund vil parterne drøfte den konkrete udformning af projekterne. Statens udgangspunkt for drøftelserne er de økonomisk mest hensigtsmæssige løsninger for infrastrukturprojekterne.

Københavns Kommune tilbagefører grundskyld vedrørende Lynetteholmen samt arealer ejet af By & Havn på Refshaleøen til Lynetteholmen I/S frem til 2070. Endvidere videreføres ordningen fra Ørestad, hvor der ikke betales grundskyld af usolgte arealer til udviklingsselskabet for så vidt angår det nye opfyldningsområde Lynetteholmen samt øvrige arealer på Refshaleøen ejet af By & Havn.

Parterne noterer sig, at de beskrevne infrastrukturprojekter i overensstemmelse med normal praksis ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft.

Etablering af klimasikring, ud over hvad der indgår i etableringen af selve Lynetteholmen, ligger uden for denne aftale.

Den videre proces

Regeringen og Københavns Kommune er enige om, at denne aftale skal udmøntes gennem økonomiske, tekniske og juridiske løsninger, der skal afklares nærmere i det videre arbejde.

Det er afgørende, at selve etableringen af Lynetteholmen igangsættes hurtigst muligt, da opfyldningen af området vil tage en længere årrække. Som første skridt gennemfører By & Havn en VVM-undersøgelse af etableringen af Lynetteholmen. På grundlag af VVM-undersøgelsen fremsættes forslag til lov om etablering af Lynetteholmen og om oprettelse af Lynetteholmen I/S.

Oprettelsen af et eventuelt fælles selskab med private grundejere afklares nærmere på baggrund af videre undersøgelser og dialog med de respektive grundejere.

Parallelt med VVM-undersøgelsen af anlæg af Lynetteholmen er parterne enige om at gennemføre følgende undersøgelser med henblik på efterfølgende stillingtagen:

Vejforbindelse

Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S har igangsat en forundersøgelse af en Østlig Ringvej mellem afslutningen af den kommende Nordhavnstunnel og Amagermotorvejen. Parterne er enige om, at etableringen af et tilslutningsanlæg til betjening af Lynetteholmen skal indgå i forundersøgelsen.

Ud over at betjene byudviklingsområderne vil en Østlig Ringvej muliggøre en omlægning af den trafik, der i dag benytter den østlige del af Ring 2 og dermed reducere den gennemkørende trafik i de centrale bydele.

Parterne er enige om at undersøge en mulig alternativ linjeføring for en Østlig Ringvej i tunnel langs Amagers østkyst til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn, hvormed det også bliver muligt at fredeliggøre eksisterende veje til lufthavnen. Denne undersøgelse gennemføres på samme niveau som den allerede igangsatte forundersøgelse.

Udgifter til anlæg, drift og vedligehold for en Østlig Ringvej forudsættes finansieret gennem brugerbetaling fra trafikanterne, værdien af byudvikling af Lynetteholmen samt bidrag fra andre grundejere.

Forundersøgelsen inklusive alternativet via Amagers østkyst forventes afsluttet i løbet af 2. halvår 2019. Parterne vil herefter aftale den præcise linjeføring og placeringen af øvrige tilslutningsanlæg.

Metrobetjening

Den langsigtede udbygning af Lynetteholmen forventes understøttet gennem etablering af en metroforbindelse, der kan sikre den nye bydel en hurtig og sammenhængende forbindelse med resten af

København. En metroforbindelse vil bidrage med stationsnærhed, der er en forudsætning både for en bæredygtig byudvikling og for værdiskabelsen.

Parterne er enige om at gennemføre en forundersøgelse af metrobetjening af området.

Forundersøgelsen kortlægger bl.a. netto-anlægsomkostninger for en forlængelse af Nordhavnsmetroen under Kronløbet og videre som højbane med stationer på Lynetteholmen. Metroen videreføres til Refshaleøen og eventuelt videre til Kløverparken, såfremt der findes finansiering hertil, herunder gennem finansieringsbidrag fra grundejerne. Der kan også undersøges andre linjeføringer. Forundersøgelsen finansieres af Metroselskabet.

Metroforbindelsen indgår i Metroselskabet på linje med de øvrige metroetaper, og der ændres ikke på ejerandelene i Metroselskabet.

Ny placering af Renseanlæg Lynetten

Det skal undersøges, om BIOFOS A/S kan have interesse i en ændret placering af Renseanlæg Lynetten. I så fald kan Lynetteholmen I/S erhverve arealerne, som i dag anvendes til Renseanlæg Lynetten, såfremt dette kan ske på en for alle parter hensigtsmæssig måde.

Parterne er enige om, at man vil arbejde for, at BIOFOS A/S har et beslutningsgrundlag for på sigt at flytte Renseanlæg Lynetten. Til det formål vil staten tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag.

Klimasikring af København

Anlæggelsen af Lynetteholmen kan udgøre et væsentligt bidrag til klimasikringen af København. Det vil som følge af klimaforandringerne i fremtiden være nødvendigt at beskytte København bedre mod stormflod mv. Etableringen af Lynetteholmen kan udgøre et væsentligt element i klimasikringen, idet selve holmen udgør en dæmning fra Refshaleøen frem til Kronløbet ved Nordhavn.

Det skal undersøges nærmere, om krydstogtaktiviteterne på Langelinie med fordel kan flyttes til Lynetteholmen, hvilket miljømæssigt vil aflaste Langelinieområdet, mens der er bedre mulighed for at undgå miljømæssige konflikter i de nye havneområder.

En flytning af kajpladserne for store skibe fra Inderhavnen til Lynetteholmen vil endvidere muliggøre en reduktion af vanddybden i Kronløbet, som vil forenkle og billiggøre en fremtidig stormflodssikring med sluseporte i Kronløbet.

Analyse af finansieringsmuligheder

Parterne er enige om, at når forundersøgelserne af Østlig Ringvej samt metroforbindelse foreligger, vil de finansieringsmæssige muligheder skulle genberegnes med henblik på at indgå aftale herom mellem parterne.

Godkendelse af principaftalen

Aftalen forudsætter ud over godkendelse i Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune og opbakning fra et flertal i Folketinget også tilslutning fra Frederiksberg Kommune i kraft af deres medejerskab af Metroselskabet.

Rønne Havn A/S Masterplan 2050

November 2016



1. Introduktion

Nøgleordet er "FREMTIDSSIKRING"

Rønne Havn er Bornholms forsyningshavn og derfor en vigtig forudsætning for øens vækst og udvikling. Skibsfarten, areallejerne, det bornholmske erhvervsliv og havnens mange passagerer - ja hele det bornholmske samfund - stiller krav om en stadig mere effektiv og professionel håndtering af de stedse mere komplicerede opgaver, Rønne Havn A/S' ansatte stilles overfor. Rønne Havn A/S' store udfordring er at fremtidssikre havnen, så selskabet i mange år frem kan leve op til sin hovedopgave, nemlig at bringe et stigende antal passager og stadigt større godsmængder sikkert til og fra havnen, på større og større skibe – hver eneste dag året rundt.

Det nødvendiggør, at selskabet konstant har fokus på de processer og forretningsgange, der kræves for bl.a. at tiltrække nye forretningsområder og udbygge servicen over for havnens eksisterende kunder. Rønne Havn A/S' direktion og bestyrelse er derfor enige om, at det er vigtigt allerede nu at kunne stille en betydelig større og tidssvarende havneinfrastruktur til rådighed for havnens brugere.

Fremtidssikring af Rønne Havn skal ske ved effektivisering og professionalisering, udvikling af nye markedsområder og investeringer i en fremtidssikret infrastruktur

Rønne Havn A/S er meget bevidst om havnens centrale rolle og betydning for erhvervslivet på Bornholm, og ikke mindst vigtigheden af løbende at kunne stille en tidssvarende og hensigtsmæssig infrastruktur til rådighed for det bornholmske samfund. Selskabet er således meget bevidst om sin rolle som en vigtig forudsætningskaber for udviklingen på Bornholm.

Rønne Havn A/S' direktion og bestyrelse vil derfor gerne tænke stort – globalt om man vil - og lade sig inspirere og række ud efter internationale aktører i den maritime branche, i offshore-branchen og til andre forretningsdrivende, der kan bidrage til værdiskabelsen i det bornholmske samfund.

Rønne Havn ligger strategisk placeret i porten til Østersøen. Bornholm passerer hvert år af godt 60.000 større skibe. Der ligger et kæmpe potentiale i at levere produkter og serviceydelser til de skibe, der sejler forbi.

Den centrale placering i Østersøen og tilstedeværelsen af viften af driftige og udviklingsorienterede bornholmske virksomheder er - sammen med det faktum, at Bornholms Lufthavn, Bornholms hospital og de offentlige kontorer og virksomheder ligger ganske tæt på hinanden - med til i stigende grad at gøre øen attraktiv for udenøjs aktører, bl.a. fordi disse aktører kan sikre sine medarbejdere et trygt ophold - og en hurtig og smidig transport af mandskab ud og ind af Bornholm.

Rønne Havn A/S skal ud over at leve op til sin forpligtelse til at drive Rønne Havn som Bornholms forsyningshavn selv være i stand til at skabe den kapital, der er nødvendig for at fremtidssikre havnens infrastruktur. Det er grunden til at selskabet til stadighed skal udforske mulighederne for at trække nye forretninger til havnen, hvorved at havnens direkte forretning styrkes samtidigt med at havnens indirekte forretning løftes ved at aktivitetsniveauet på Bornholm løftes.

Ejerstrategi og bestyrelsessammensætning giver Rønne Havn A/S mulighed for udvikling

Det er afgørende for Bornholm, at Rønne Havn A/S evner at tilpasse sig de store forandringer, der kendetegner den maritime sektor i disse år. Det er årsagen til, at Bornholms Regionskommune har valgt at lade Rønne Havn A/S organisere som et aktieselskab, der fungerer og agerer på et kommercielt grundlag. Det er lykkedes at finde politisk forståelse for at give Rønne Havn A/S de nødvendige frihedsgrader. Men det har på den anden side også betydet, at selskabet accepterer, at dets ageren skal være i overensstemmelse med ejernes interesser og forventninger. Dette forhold afspejles i, at der i det daglige er et tæt samarbejde mellem Rønne Havn A/S og Bornholms Regionskommune både på det politiske, men også på det administrative niveau.

Bornholms Regionskommune udøver som majoritetsaktionær sin indflydelse primært gennem en såkaldt ejer-strategi. Selskabets aktionærer - som ud over Bornholms Regionskommune er DI Bornholm og LO Sektion Bornholm - ønsker, at Rønne Havn A/S skal tjene penge for selv at kunne investere i den nødvendige udbygning af havnens infrastruktur. Ejerstrategien indeholder konkrete økonomiske krav om selskabets soliditet og opfyldelsen af en række såkaldt corporate governance-mål.

Det fremgår desuden af ejerstrategien, at kommunalbestyrelsen ønsker, at Rønne Havn A/S i lighed med de øvrige offentligt ejede selskaber i sit daglige virke skal påtage sig et socialt ansvar for på den måde at bidrage til det rummelige arbejdsmarked på Bornholm.

Hvis Havnen opererer inden for de i ejerstrategien opsatte mål og rammer, har kommunalbestyrelsen besluttet, at der ikke ønskes udbytte af selskabets årlige overskud, såfremt de anvendes til at opbygge kapital til udviklingen af havnens infrastruktur og forretninger.



Eksisterende havn (2016)

Bornholms Regionskommune har besluttet at professionalisere selskabets bestyrelse. Der er fra maj 2016 nu 5 uafhængige medlemmer med særlige kompetencer i selskabets 10-personer store bestyrelse. Hensigten har været at sikre, at Rønne Havn A/S skal have den størst mulige evne til at håndtere selskabets potentiale og fremtidige udfordringer.

Rønne Havn A/S har været inde i en god udvikling de seneste år. Selskabets ledelse og bestyrelse har formået at løfte lønsomheden i selskabet til et niveau, der gør det muligt for Rønne Havn A/S at investere i 1. etape af udbygningen af havnen inden for de kommende år. Hermed åbnes der mulighed for at udvikle de forretningsområder, hvor Bornholms geografiske beliggenhed vil kunne vise sig at være en fordel. Her tænkes der især på etablering af nye offshore-virksomheder, men også på en kraftig vækst i krydstogtturismen, idet udbygningen vil bane vejen for, at fremtidens stadigt større krydstogtskibe og fragtskibe vil kunne lægge til kaj i Rønne. Et forhold som bl.a. vil øge turismen og råstofindustriens konkurrencedygtighed.

Initiativer der skal medvirke til en fremtidssikring af Rønne Havn

Rønne Havn A/S skal øge sin funktion som vækstmotor - og selskabets kompetencer og investeringer skal tænkes ind i nye og større sammenhænge. Der er mange dygtige og initiativrige virksomheder på Bornholm, hvis viden og kompetencer er blevet skabt på basis af det forrige århundredes bornholmske fiskeris behov for service og vedligehold. Mange af disse kompetencer har i dag vist sig at være overordentligt relevante for offshore-industrien. Flere af disse virksomheder vil ved en udbygning af havnens infrastruktur kunne få nye og spændende udviklingsmuligheder.

Rønne Havn A/S vil med en tidssvarende havneinfrastruktur kunne indgå i forpligtende samarbejder og alliancer med virksomheder uden for øen - og ved sin indsats også lette samarbejdet mellem de lokale erhvervsdrivende og internationale virksomheder bl.a., når det drejer sig om de mange offshore-jobs, der forventes at blive skabt i den sydlige Østersø i de kommende år.

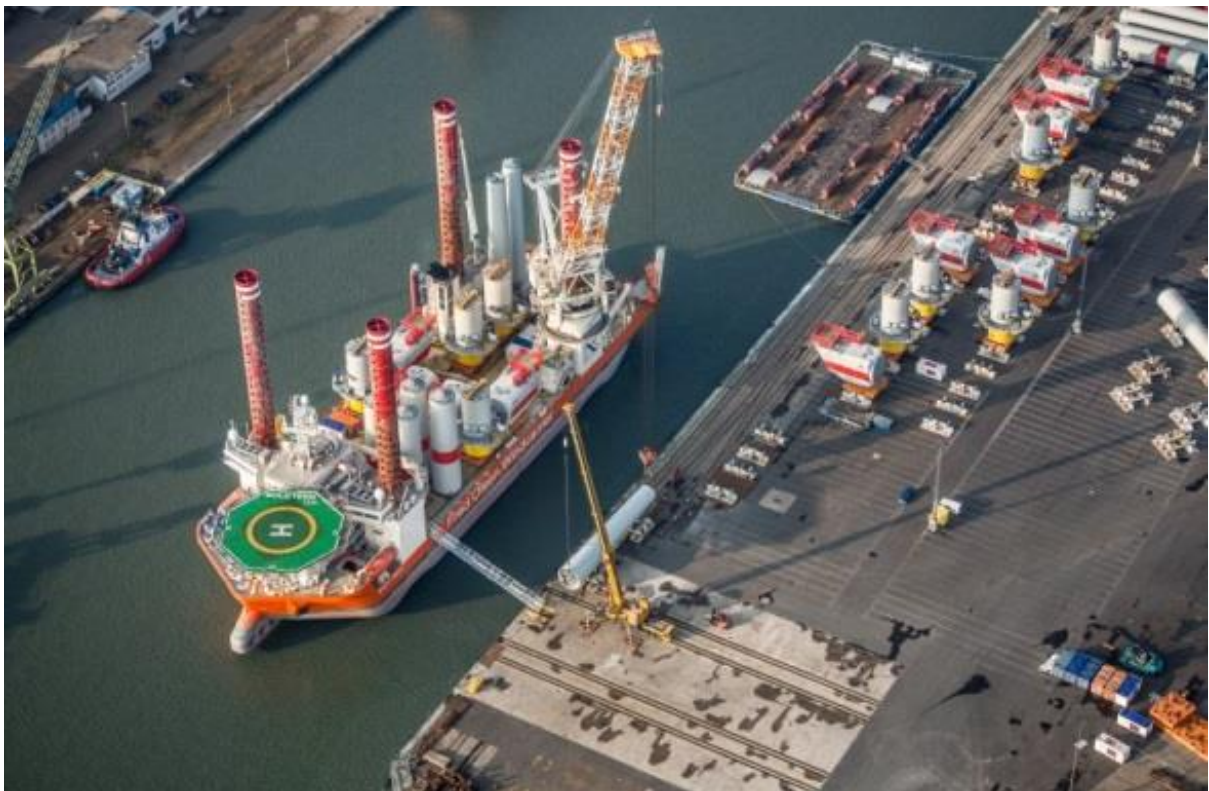
Rønne Havn A/S har som anført planlagt en etapevis udbygning af havnens infrastruktur, hvilket indebærer, at der skal besluttet en kortsigtet, men også en langsigtet dispositionsplan for, hvorledes havnens arealer skal udnyttes. På kort sigt skal der gennemføres en havneudvidelse, der giver mulighed for anløb af langt større skibe end dem, havnen hidtil har kunnet modtage. En havneudvidelse vil sikre, at benzin og olie fortsat vil kunne importeres uden problemer, men også sikre at nye drivmidler såsom LNG (Liquified Natural Gas) vil kunne håndteres på de arealer og kajer, der bliver etableret ved færdiggørelsen af etape 1.

På langt sigt ønsker Rønne Havn A/S at samle færge- og turismeorienterede aktiviteter i den nordlige del af havnen og samle de tunge havneaktiviteter (røg, støj og møg) i den sydlige del af Havnen.

Rønne Havn har igangsat en VVM-proces, således at miljøhensyn i forbindelse med den kommende udbygning af havnen kan indarbejdes i planerne på et tidligt tidspunkt. Selskabet håber på at kunne påbegynde første etape af en havneudvidelse i 2017-2018. 1. etape er planlagt på en sådan måde, at den udover at give en sikker besejling og de nødvendige kajer og arealer også vil, som navnet antyder, være første skridt på den endelige fremtidssikring af havnen.



Tunge havneaktiviteter i Rønne Havn



Eksempel på Installationshavn for offshore vindmøller

2. Målsætninger og strategiske tiltag

Foruden visionen om fremtidssikringen af Rønne Havn, bygger Rønne Havn A/S' Masterplan 2050 på følgende overordnede målsætninger og strategiske tiltag.

Rønne Havns rolle

Rønne Havn har en central rolle som forsyningshavn for hele Bornholm, og har således en stor indirekte betydning for hele Bornholms udvikling. Nøglefunktionerne er at:

- være forsyningshavn og indfaldsport til Bornholm – Færger, gods og olie
- være en central erhvervsøkonomisk operatør og vækstmotor på Bornholm
- være vært for erhvervsklynger på Bornholm
- stille faciliteter til rådighed for turistvirksomhederne og for udviklingen af turismen

Målsætninger - FREMTIDSSIKRING AF HAVNEN

Rønne Havn A/S har både en kortsigtet og en langsigtet målsætning med den etapevise udbygning. Den skal bane vejen for en gradvis ændring af disponering af havnens arealer, øge anløbssikkerheden for de stadigt større skibe og medvirke til en mere hensigtsmæssig opdeling af havnen i en færge/krydstogthavn og en mere industripræget havn.

Udnyttelse af erhvervskompetencer på Bornholm

Rønne Havn A/S skal forsat styrke sin rolle som vækstmotor på Bornholm - og selskabets kompetencer skal udnyttes i nye og større sammenhænge med baggrund i begrebet "den dobbelte værdiskabelse", dvs. erkendelsen af, at den værdiskabelse Rønne Havn skaber, medfører en flerfold øget værdiskabelse i det omgivende samfund. Der er mange dygtige og initiativrige virksomheder på Bornholm, hvis viden og kompetencer er blevet skabt på basis af det forrige århundredes bornholmske fiskeris behov for service og vedligehold. Mange af disse kompetencer har i dag vist sig at være overordentligt relevante for offshore-industrien. Flere af disse virksomheder vil ved en udbygning af havnens infrastruktur kunne få nye og spændende udviklingsmuligheder. En væsentlig del af målsætningen for Offshore Center Bornholm (OCB) er at udnytte og udvikle det potentiale Bornholms gunstige beliggenhed i den sydlige Østersø udgør.

Udvidelse af havnen for at kunne modtage større skibe og sikrere besejling

Udvidelse af havnen og etablering af ny multi-purpose terminal med mere kajkapacitet og en vanddybde på 11 m vil give mulighed for modtagelse af et bredt udsnit af fremtidens stadigt større skibe, og vil medvirke til at øge forbindelse til det europæiske TEN-T (Trans European Transport Network). Den nye kraftige ydermole vil sammen med en nordvestlig indsejling til havnen sikre havnens aktiviteter mod de forventede vejrmæssige belastninger, de kommende årtier vil byde på.

Forberedelse af havnen for fremtidens energi og drivmidler

Rønne Havn A/S har som anført planlagt en etapevis udbygning af havnens infrastruktur, hvilket indebærer, at der skal besluttet en både kortsigtet, men også en langsigtet dispositionsplan for, hvorledes havnens arealer skal udnyttes. På kort sigt skal der gennemføres en havneudvidelse, der giver mulighed for anløb af langt større skibe end dem, havnen hidtil har kunnet modtage. En havneudvidelse vil også kunne sikre, at de stadigt større olieforsyningskibe, som i løbet af de næste 10 år bliver så store, at de ikke længere kan anløbe havnens nuværende oliepier, fremover vil kunne anløbe den nye del af havnen, så benzin og olie også fremover vil kunne importeres uden problemer. Der vil også blive mulighed for at etablere faciliteter, der kan modtage og videresælge nye drivmidler såsom LNG (liquified naturel gas), som flere og flere skibe nu anvender som brændstof.

De eksisterende tankanlæg vil på længere sigt blive flyttet bort fra den uhensigtsmæssige placering tæt på tætbebyggede boligområder.

Adskillelse af turismeorienterede aktiviteter og tunge erhvervsaktiviteter

På langt sigt ønsker Rønne Havn A/S at samle færge- og turismeorienterede aktiviteter i den nordlige del af havnen og samle de tunge havneaktiviteter (røg, støj og møg) i den sydlige del af Havnen – længst væk fra byen.



Den gamle Søndre Bådehavn

Strategiske tiltag – FREMTIDSSIKRING AF HAVNEN

Ejer-strategien giver gode muligheder for udvikling af havnen

Bornholms Regionskommune udøver som majoritetsaktionær sin indflydelse primært gennem en såkaldt ejer-strategi. Selskabets aktionærer - som ud over Bornholms Regionskommune er DI Bornholm og LO Sektion Bornholm - ønsker at Rønne Havn A/S skal tjene penge for selv at kunne investere i den nødvendige udbygning af havnens infrastruktur. Ejerstrategien indeholder konkrete økonomiske krav om selskabets soliditet og opfyldelsen af en række såkaldte corporate governance-mål. Det fremgår desuden, at kommunalbestyrelsen ønsker, at Rønne Havn A/S i lighed med de øvrige offentlige selskaber i sit daglige virke skal påtage sig et socialt ansvar for på den måde at bidrage til det rummelige arbejdsmarked på Bornholm.

Rønne Havn A/S har igennem de seneste år iværksat en række initiativer, der har effektiviseret og professionaliseret driften, så selskabet selv med færre hænder har kunnet sikre, at der leveres de services og de ydelser, der efterspørges.

Udvikling af erhvervsvirksomhederne på Bornholm

Rønne Havn samarbejder med flere virksomheder på Bornholm om markedsføring, bl.a. i klyngen Offshore Center Bornholm (OCB). OCB tog initiativet til, at konferencen Windforce Baltic Sea 2016 blev afholdt på Bornholm januar 2016. Det lykkedes på konferencen, som samlede mange af de internationale spillere på vindmøllemarkedet, at få åbnet deres øjne op for Rønne Havns potentiale som basishavn og for de bornholmske virksomheders professionalisme. De nødvendige kompetencer findes på øen, eftersom mange af de lokale virksomheder har en lang erfaring med servicering af den maritime branche, og nogle af dem opviser nogle helt unikke kvalifikationer og kompetencer, der kan anvendes langt uden for øen. Opgaven er at få alle de relevante virksomheder samlet og synliggjort over for offshore-virksomhederne og den maritime branche generelt.

Strategiske alliancer og samarbejde

Strategiske alliancer og samarbejder er vigtige. Rønne Havn A/S og en række erhvervsvirksomheder har som anført samlet sig om en fælles markedsføringsplatform (OCB). Flere lokale virksomheder har som følge af samarbejdet i OCB allerede fået ordrer fra borerigge og vindmølleprojekter uden for Danmark. Senest har KPI Bridge Oil indgået en aftale med Rønne Havn om at udvikle salg af bunkers fra havnen til deres internationale kunder.

Det strategiske samarbejde om at udvikle Bornholm som destination, sker i tæt samarbejde med Destination Bornholm og i regi af Bornholms Cruise Network (BCN). Arbejdet i BCN er i dag tilpasset det krydstogtssegment der har mulighed for at anløbe Bornholm, og dermed de økonomiske afkast dette krydstogtssegment giver. En havneudvidelse, der giver mulighed for at alle krydstogtssegmenter kan anløbe Rønne Havn, vil medføre, at der skal investeres markant i BCN for, at netværket kan igangsætte det langsigtede arbejde, der skal løfte Bornholm til at blive en af Østersøens væsentligste krydstogtsdestinationer.

Udvidelse af Havnen – kort sigt

Udvidelse af Havnen i fase 1 med en ny ydre bølgebryder (1140 m i første fase) og etablering af ny multi-purpose terminal (10 ha) med kajlængde 300 m og vanddybde 11 m, vil give mulighed for modtagelse af et bredt udsnit af fremtidens stadigt større skibe, og dermed bane vejen for en forbindelse mellem Bornholm og det europæiske TEN-T -netværk. Det nye 10 ha store areal vil give mulighed for etableringen af nye havneaktiviteter. Her tales ikke alene om krydstogtskibsanløbene, men f.eks. også om besejlingen af store fragtskibe, som vil kunne billiggøre de råstofproducerende virksomheder transportomkostninger væsentlig – og dermed gøre dem konkurrencedygtige på flere markeder. Endelig vil der som anført være mulighed for at placere en fremtidssikret oliepier i området.

Udvidelse af Havnen – langt sigt

I senere faser vil der være mulighed for at forlænge bølgebryderen med yderligere 750 m, hvorved den eksisterende sydlige ydermole kan nedlægges og adgangen til havnen bliver den mere sikre nordvestlige havneindsejling. Forlængelsen af ydermolen og sløjfningen af den nuværende syd-mole vil give bedre manøvreforhold for de helt store skibe. I de senere faser vil det blive muligt at placere en egentlig krydstogtskaj i den nordlige del af havnen, såfremt krydstogsturismen i Østersøen fortsat viser sig at udvikle sig, sådan som det for nuværende tegner til.

Omdisponering af Havnen på langt sigt

Rønne Havn A/S har en langsigtet målsætning om en ændret disponering af havnens arealer. Endemålet er en samling af færgedriften og de turismeorienterede aktiviteter i den nordlige del af Havnen, og en samling af de tungere havneaktiviteter i den sydlige del af havnen. Ved en sådan fordeling imødekommes de forventede stadigt strengere miljøkrav. Frigørelsen af havnearealerne i Nordhavnen vil sikre, at der vil kunne etableres den nødvendige landanlægskapacitet til færgedriften og de tilhørende logistiske funktioner, samtidig med at logistikken for flere samtidige

krydstogtsanløb også vil kunne håndteres.



Håndtering af vindmølle vinger i Rønne Havn



Krydstogtanløb i Rønne Havn

3 Rønne Havn - nuværende aktiviteter

Nuværende aktiviteter på Havnen

Rønne Havn er indfaldsporten til Bornholm for færgerne, for Ro-Ro gods og for de mange mindre bulkskibe, hvilket er årsagen til, at havnen betegnes som Bornholms forsyningshavn. Rønne Havn A/S håndterer import/eksport af sand, grus, sten, kalk, cement, foderstoffer, gødning, korn, kul, flis, olie og anden bulk. Havnen rummer i dag kun meget begrænsede fiskeriaktiviteter.

Efter etableringen af den nuværende krydstogtskaj i 1994 er antallet af krydstogtsskibsanløb øget frem til for 2 år siden, hvor emissionskrav for Østersøen var årsag til udfasning og omplacering af mange af de skibe, der hidtil havde anløbet havnen. Flere af de tilbageværende krydstogtsskibe anløber ikke havnen, da indsejlingen kun kan finde sted med en vindstyrke på under 10 m/sek., da pladsen til sikre skibsmanøvrer i den eksisterende havn er stærkt begrænset. Uden en udbygning forventes det, at krydstogtsskibsanløbene vil blive ved med at dale – især fordi havnen ikke kan modtage de store krydstogtsskibe, som nu bygges.

Rønne Havn huser en større klynge af erhvervsvirksomheder, som tilbyder en række maritime services af høj kvalitet. Derudover er Bornholms Energi & Forsynings store kraft-varmeanlæg placeret på havnen i umiddelbar nærhed af olieterminalen.



Eksisterende havn (2016)

Nuværende kapacitet, vanddybder og arealer

Rønne Havn har årligt ca. 3200 skibsanløb, fordelt på: færger og Ro-Ro (2000 anløb), Bulkskibe, Tankere, Krydstogtskibe, uddybningsfartøjer samt anløb af f.eks. marinefartøjer, inspektionsskibe mm. Der udgår 3 færgelinjer fra Rønne (til Ystad, Køge og Sassnitz). Der omsættes omkring 1,5 millioner tons gods årligt. Havnen samlede kajlængde er mere end 3000 m. En stor del af disse kajstrækninger har dog begrænset vanddybde, og kan kun besejles med mindre skibe og både. Disse kajstrækninger er derfor allerede nu urentable og alternative funktionsudnyttelse eller nedlæggelse overvejes løbende.

Havnen kan besejles af skibe med maksimal længde 240 m og dybgang 8,0- 8,5 m. Skibe af denne størrelse kan udelukkende anløbe Krydstogtsterminalen (kaj 31,32), hvor vanddybden er 9,0 m. Anløb af skibe og færger på over 180 meters længde kan kun gennemføres under særdeles gunstige vejrforhold pga. havnens yderst begrænsede manøvrerum. I den indre del af Havnen, i Vesthavnen og Sydhavnen, og i færgeløbet til Ystad er vanddybden 7 m.

Havnens samlede landareal er ca. 54,3 ha. Heraf udlejes 2 ha til energiselskabet, ca. 14,9 ha til erhvervsvirksomheder (primært lokaliseret i Sydhavnen), og 2,2 ha til parkering.

Herudover er der ca. 8,1 ha øvrige arealer (veje, moler, bufferområder mv.)

Der er ca. 6,5 ha disponible arealer; men bortset herfra er der ikke mulighed for udvidelse af de arealafhængige havneaktiviteter. Arealudlejningsomsætningen i danske havne udgør gennemsnitligt 30 % af en havns omsætning, mens det for Rønne Havn A/S udgør godt 10 %. Gennemsnittet i de europæiske havne ligger omkring 50 %.

Havneområde	Terminal / Arealer	Areal [ha]	Areal [ha]	Skibe	Årligt antal skibsanløb	Design skibslængde LOA [m]	Design skibs dybgang [m]
Nordhavnen	Færge- og Ro-Ro PAX Terminal						
	færger til Ystad	5,2		færger	1600	120	4,0
	færger til Køge	2,7		Ro-Ro skibe	365	130	5,6
	færger til Sassnitz				60	130	5,6
Vesthavnen	Bulk Terminal						
	sand, grus, sten, kalk, cement mv. vedligeholdssuddybning	3,4		bulk skibe dredger		130	6,0
	Foderstof Terminal						
	korn, foderstoffer, gødningsstoffer	2,6		bulk skibe	800		6,2
Sydhavnen	Bulk Terminal						
	Bulk	1,9		bulk skibe		200	6,5
	Fiskerihavn						
	fiskeri	1,9		fiskerbåde	-	-	3,5
	Maritime Services og Blandet Gods kajer						
	maritime services og blandet gods	-		diverse fartøjer	-	180	6,5
Østhavnen	Flydende Bulk Terminal						
	olieprodukter	1,9		olie tankere	20	120	6,5
Forhavnen	Krydstogt Terminal						
	krydstogt skibe	1,0		krydstogtskibe	20	240	7,0
				Andre anløb	300		
	I alt - Terminaler	20,6					
	Andre Arealer						
	Udlejning til erhverv		14,9				
	Energiselskab		2,0				
	P-område (bymidte)		2,2				
	Øvrige Arealer (veje, moler, bufferzoner)		8,1				
	Disponibelt		6,5				
	I alt - andre arealer		33,7				
	I alt (2016)		54,3		3200		

Eksisterende havn, nuværende kapacitet, vanddybder og arealer (2016)

Trafikbetjening

Den planlagte trafikbetjening af Rønne Havn er beskrevet i Bornholms Regionskommunes trafikplan 2011-2021. I denne er der beskrevet en nordlig trafikbetjening af Vesthavnen og Nordhavnen fra Nordre Kystvej, via den nyetablerede Tysklandsvej og via en omlagt og udbygget Bådehavnsvej. Sidstnævnte med direkte forbindelse til Finlandsvej og Munch Petersens Vej. Den sydlige trafikbetjening af den østlige del af havnen og Sydhavnen vil primært foregå via Zahrtmannsvej.



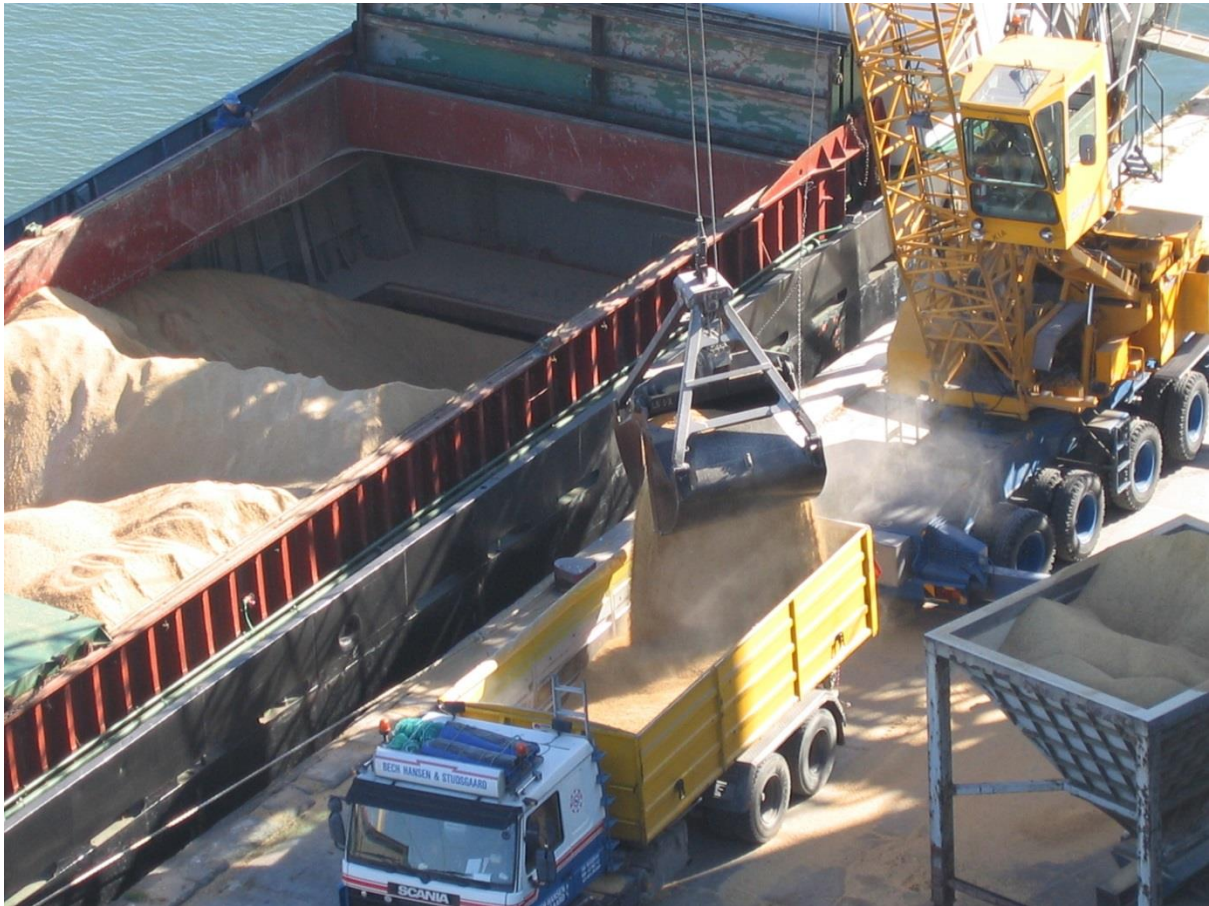
Trafikbetjening af Rønne Havn

Højdebegrænsninger

Der er i Masterplanen taget højde for indflyvningen til den nært beliggende Bornholms Lufthavn, som medfører en højdebegrænsning på 74 meter over havoverfladen for bygninger på Rønne Havn. Rønne Havn A/S vurderer, at der vil være et fremtidigt behov for en bygningshøjde på det nyetablerede sydlige område på henholdsvis 20, 30 og 40 m.



Højdebegrænsninger i Rønne Havn



Lastbiler på kajen i Rønne Havn



Indflyvning til Rønne Lufthavn

4 Rønne Havn - fremtidige aktiviteter

Havnens fremtidige udvikling

Rønne Havn A/S har kun et begrænset areal til rådighed til den forventede vækst af de nuværende aktiviteter på havnen. Hvis selskabet skal udnytte sit fulde potentiale og tiltrække nye forretningsområder forudsætter det både flere arealer, større vanddybder og bedre manøvreforhold.

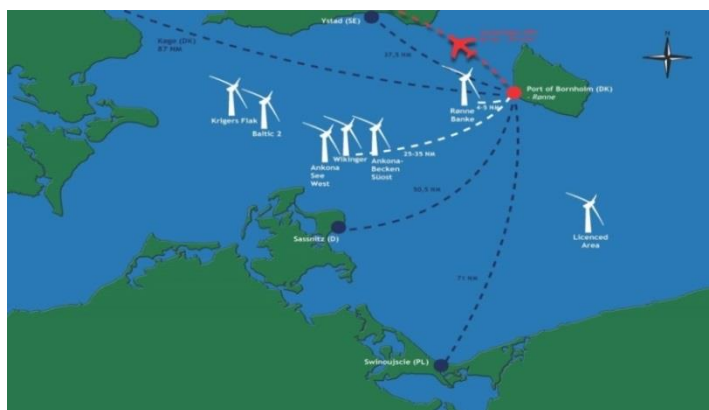
Den gode økonomiske udvikling, selskabet har været igennem de seneste år, har givet et realistisk håb om at gøre en havneudvidelse mulig. Det er i det lys, man skal forstå, hvorfor det allerede nu er vigtigt at gøre sig overvejelser om, hvorledes fremtidens Rønne Havn skal indrettes. Masterplanen angiver, hvorledes ledelse og bestyrelse forestiller sig at udbygningen vil kunne finde sted.

Rønne Havn A/S ønsker at fastholde og videreudvikle de eksisterende aktiviteter på havnen i overensstemmelse med havnens rolle som forsyningshavn for Bornholm. Selskabet imødeser en betragtelig vækst af færgedriften og af håndteringen af Ro-Ro-gods, bulk og driftsmidler (olie, gas, flis). Selskabet forventer en øget udlejning af arealer og et øget samarbejde med erhvervsvirksomhederne på Rønne Havn. Erhvervsvirksomhedernes stærke og unikke kompetencer skal anvendes i forbindelse med levering af et stigende antal maritime services til offshore-aktiviteterne i Østersøområdet.

Rønne Havn A/S ønsker at videreudvikle turismeaktiviteterne på havnen, og på lang sigt samle dem i Nordhavnen. Der passerer i dag mange krydstogtskibe forbi Bornholm af den simple grund, at de ikke kan anløbe Rønne Havn på grund af for lille vanddybde og for trange manøvreforhold. Masterplanen indeholder forslag til en radikal forbedring af disse forhold.

I Masterplanen lægges der op til en bedre udnyttelse og forskønnelse af havnepromenaden neden for Rønne Kirke i området omkring "Honnørkajen". Flere af kajfaciliteterne i området er ikke tidssvarende og selskabet forventer ikke, at de fremover skal anvendes til skibsanløb, hvorfor de i stedet vil kunne anvendes til rekreative formål. Når den eksisterende olieterminal på et tidspunkt flytter ud på de nye arealer syd for den nuværende havn, vil området langs med Munch Petersens Vej også kunne få et løft.

Endelig ønsker Rønne Havn A/S at tage del i de offshore-aktiviteter, der forventes at udfolde sig i de næste årtier i Østersøen - herunder etableringen af Femern-forbindelsen og opstillingen og vedligeholdelsen af havvindmølleparker relativt tæt på Bornholm. Den planlagte havneudvidelse vil give mulighed for oplagring af vindmølledele og eventuel produktion af mindre enheder i forbindelse med opstillingen af vindmøllerne, men der vil som anført også på længere sigt kunne være mulighed for, at havnen kunne blive basishavn for vedligeholdelsen af havvindmøllerne.



Offshore aktiviteter i Østersøen omkring Bornholm

Forventede markedsudvikling

Rønne Havn A/S har fået udarbejdet et såkaldt feasibility study, der beskriver den forventede markedsudvikling for havnens eksisterende forretningsområder og nye potentielle markedssegmenter.

Færger

Mols-Linien A/S overtager færgedriften i 2018 og har som erklæret mål at øge antallet af passagerer. Der forventes en markant stigning i antallet af passagerer allerede i 2019, hvorefter der forventes en mere jævn stigning frem mod 2050. Det vil betyde, at Rønne Havn A/S skal kunne stille store opmarcharealer til rådighed – ligesom det formentlig også vil øge kravene til oplægningsfaciliteterne.

Ro-Ro

Der forventes en jævn stabil stigning af godsomsætningen frem mod 2050, delvist drevet af øget turisme og dermed større aktivitet på Bornholm. Det vil kræve større trailerhåndteringsarealer.

Bulk og Flis

Der forventes en markant stigning i omsætningen frem mod 2030, hvorefter det vurderes, at efterspørgslen på Bornholm gradvist flader ud. Der kan forventes besejling med større bulkskibe i fremtiden, som gør det nødvendigt at flytte bulk og kul/flis-terminalen ud i den nye del af havnen, hvor der er en større vanddybde.

Foderstoffer, Gødning og Korn

Der forventes ikke nogen væsentlig stigning, men en fastholdelse af den nuværende omsætning.

Fiskeri

Det forventes, at den yderst begrænsede aktivitet der er i dag på sigt vil ophøre.

Flydende Bulk (Olieprodukter)

Der forventes ikke nogen stigning, men en fastholdelse af den nuværende omsætning.

Der kan forventes besejling med større tankere i fremtiden, der gør det nødvendigt at flytte olie-terminalen ud til den nye del af havnen, hvor der vil blive større vanddybde.

Krydstogt

Antallet af anløb af krydstogtskibe langs kaj i Rønne Havn er faldet fra 44 (i 2012) til 17 (i 2015).

Dette står i modsætning til den generelle stigning i krydstogtstrafikken i Østersøen.

Faldet skyldes, at de krydstogtsskibe som tidligere kunne besejle havnen er blevet udfaset **pga.** nye emissionskrav i Østersøen. De nybyggede krydstogtsskibe, der nu og i fremtiden vil besejle Østersøen, er så store, at de ikke kan lægge til kaj i Rønne. Udvidelsen af Rønne Havn bør derfor planlægges, så skibe i klassen Freedom Class (længde 330 m) vil kunne anløbe Havnen.

Det vil utvivlsomt øge antallet af anløb i Rønne Havn meget markant.

Project Cargo (Offshore projekter, store anlægsprojekter)

Der forventes væsentlige offshore aktiviteter i Østersøen de næste årtier. Havneudvidelsen vil give mulighed for at tilbyde produktions- og lagerarealer i forbindelse med installation og senere vedligehold af disse projekter.

Maritime Services

Rønne Havn A/S vil i samklang med de bornholmske erhvervsvirksomheder sikre de nødvendige faciliteter i havnen, så efterspørgslen efter en lang række forskellige maritime services i forbindelse med de forventede offshore-aktiviteter i Østersøen vil kunne tilgodeses.

Fremtidige funktionskrav

Rønne Havn skal efter udbygningen kunne betjene større skibe end i dag. Havnen skal endvidere kunne modtage de nye og anderledes byggede skibe og fartøjer, som vil blive benyttet ved de stigende offshore-aktiviteter i Østersøen. De dimensionsgivende skibe og fartøjer, som udbygningen dimensioneres til at kunne servicere, forventes at være af en størrelse, som anført i det følgende:

Færgeterminal – Hurtigfærger

Længde 120 m
Dybgang 4-6 m

Ro-Ro PAX terminal – Ro-Ro-skibe

Længde 225 m
Dybgang 5-6,5 m

Bulk terminal - Bulk carrier

Længde 240 m
Dybgang 10 m
DWT 30.000 DWT

Olie terminal - Tankskibe

Længde +150 m
Dybgang 10,0 m
DWT +10.000 DWT

Krydstogt terminal – Freedom Class Krydstogtskib

Længde 350 m
Dybgang 10 m
GT 165.000 tons

Installationshavn, større anlægsprojekter – Fartøjer

Længde 150 m
Dybgang 9,1 m
DWT 8.000 DWT

Offshore Servicehavn - Servicefartøjer

Længde 85 m
Dybgang 6,5 m
DWT 2.000 DWT

Navigations- og besejlingsforhold

Den grundlæggende forudsætning for at Rønne Havn kan besejles sikkert er, at der etableres en solid ydermole og en ny nordvestlig indsejling. Skibe og offshore-fartøjer skal kunne navigere sikkert i de planlagte sejlrender og bassiner. Det forudsætter at sejlrenderne, indsejlingen og bassinerne får de tilstrækkelige vanddybder og de mest hensigtsmæssige manøvreforhold.

Navigations- og besejlingsforholdene i havnen skal være af en sådan beskaffenhed, at et skib af (Freedom Class) krydstogt-klassen og Pan-max bulk carrier skal kunne lægge til kaj selv i hårdt vejr. Det medfører følgende minimumskrav til i den del af havnen, der skal modtage skibene:

Sejlrende / indsejling:

Indsejlingsbredde	+200 m
Dybde	11,0 m

Havnebassin:

Vendecirkel	+450 m
Dybde	11,0 m

Kajanlæg:

Kajlængde	250-300 m
Dybde	11,0 m

FORCE Technology har gennemført havnestudier dels for den planlagte 1. fase af havneudvidelsen og dels for den fulde udvidelse. Besejlingsforholdene er vurderet i en af Force Technologys full-mission skibssimulatorer med simulatormodeller af de to scenarier. Skibssimuleringerne er gennemført med skibe på op til 330 m længde og på en sådan måde, at anløbssikkerheden er blevet vurderet under en række ekstreme vejrforhold.

Der er i udbygningsplanerne taget højde for, at der i dele af havnen vil kunne uddybes helt ned til 13 m. Spunsejernene vil blive rammet tilstrækkeligt langt ned, så en yderligere uddybning ikke vil være et problem.

Nuværende begrænsninger i forhold til Rønne Havns rolle som forsyningshavn

Det forventes at alle de skibe, der i fremtiden vil skulle anløbe Rønne Havn, vil blive stadigt større. Det betyder, at bulkskibe og tankere inden for de næste 1-2 årtier ikke længere vil kunne anløbe de nuværende terminaler. Masterplanen indeholder forslag til udflytning af disse terminaler til områder med større vanddybde og bedre manøvreforhold. Udbygningen er altså nødvendig for, at Rønne Havn fortsat skal kunne leve op til sin rolle som Bornholms forsyningshavn.

Krydstogtskibsanløbene er i dag begrænset af vanddybde og manøvreforhold, og gennemføres der ikke en havneudvidelse, må det forventes at besejlingen med krydstogtskibe stort set vil ophøre.

Nuværende begrænsninger i forhold til nye markedssegmenter

Rønne Havn A/S satser på forretningsudvikling og på at tiltrække nye virksomheder. Skal det lykkes, er det nødvendigt at kunne tilbyde sammenhængende velbeliggende arealer. Der er i dag blot 6 ha uudnyttet areal, som vil kunne tilbydes de nuværende areallejere eller evt. nye virksomheder. Arealet er ikke sammenhængende, men består af flere mindre arealer, hvoraf nogles værdi er begrænsede, da de ligger op til utidssvarende kajanlæg, hvis bassiner dels har en for lille vanddybde, og dels har begrænsende anløbsforhold, som følge af for snævre manøvrerum.

Masterplanens etape 1 vil, når etappen er gennemført, tilføre 10 ha nyt areal til havnen. Dette areal vender ud til den del af havnen, som har den største vanddybde.

Masterplanen har indtegnet en såkaldt Project Cargo Terminal i dette område. Dette vil kunne anvendes af de virksomheder, som i de kommende årtier bliver involveret i nogle af de forventede offshore-aktiviteter i Østersøen de næste årtier.

Masterplanen opererer endvidere med ombygning af flere af havnens øvrige kajer og terminalområder, så det også fra disse områder bliver muligt at forestå serviceringen af de forventede nye offshore-kunder.

5 Rønne Havns Masterplan 2050

Funktionsopdeling

Rønne Havns opbygning afspejler de forudgående århundredes krav om, at havnen skulle leve op til tidens krav. Ser man på Rønne Havn er det næsten ikke til at forstå, at havnen langt ind i forrige århundrede var en meget lille havn afgrænset af Øernes kaj mod syd - ind mod Søndre Bådehavn - og mod vest af en bredere kaj - på hvis spids "Kongen" det karakteristiske fyrtårn stadig ligger. Der blev i forrige århundrede investeret meget store beløb i en løbende modernisering af havnen. Havnen, som vi kender den i dag, er opdelt efter funktioner: I Nordhavnen er der primært færgedrift, i Vesthavnen både færgedrift / Ro-Ro PAX gods og tunge industrielle aktiviteter (bulk, foderstoffer), i Inderhavnen er der en flydende-bulk terminal og en kul/flis-terminal, mens Sydhavnen fortsat bærer præg af et aftagende fiskeri og håndtering af mindre bulkskibe med blandet gods. I den nordlige del af Sydhavnen byggede man i 90'erne Rønne Havns krydstogtskaj.

Masterplanen beskriver, hvorledes funktionsopdelingen skal være i de forskellige etaper. Der tilstræbes en hensigtsmæssig adskillelse og placering af de enkelte terminaler. I Masterplanen forslås det, at der forberedes en flytning af den tunge industri f.eks. olieterminalen og bulk-terminalen væk fra deres nuværende placering ud til arealet i den nye Syd-Vesthavn, når terminalernes nuværende faciliteter er udtjente.

Overordnet benævnes havneafsnittene i Masterplanen som "Vesthavn", "Nordhavn", "Sydhavn" og "Syd-Vesthavn".

Kortsigtet funktionsopdeling (2020)

På kort sigt planlægges følgende overordnede funktionsopdeling:

Vesthavn/Nordhavn:	Færgedrift, Ro-Ro PAX trafik, Bulk og Foderstoffer
Sydhavn:	Maritime Services, Flydende Bulk, Krydstogt, Blandet gods, Fiskeri
Syd-Vesthavn:	Project Cargo, Krydstogt, Bulk og Flis

Der skal i denne fase træffes forberedelser til at gøre den gamle Inderhavn neden for kirken til et rekreativt område med promenade og turismerelaterede aktiviteter.

Mellemlang funktionsopdeling (2030)

På mellemlangt sigt planlægges følgende overordnede funktionsopdeling:

Vesthavn/Nordhavn:	Færgedrift, Ro-Ro-PAX trafik, Krydstogt, Bulk og Foderstoffer
Sydhavn:	Maritime Services, Krydstogt, Blandet gods
Syd-Vesthavn:	Project Cargo, Ro-Ro-PAX trafik, Bulk og Flis, Flydende Bulk

Den gamle inderhavn neden for kirken udvikles til et rekreativt område med promenade og turismerelaterede aktiviteter.

Langsigtet funktionsopdeling (2040-2050)

På langt sigt planlægges følgende endelige overordnede funktionsopdeling:

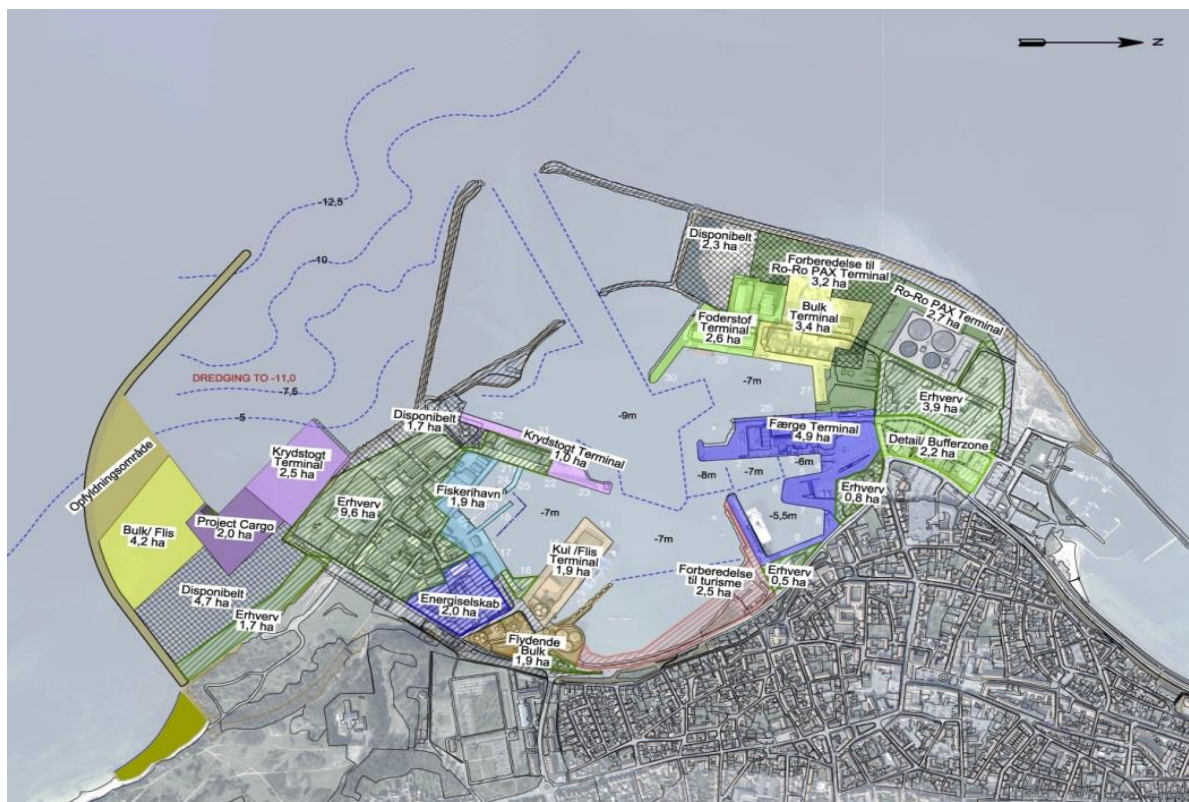
Vesthavn/Nordhavn:	Færgedrift, Ro-Ro-PAX trafik, Krydstogt
Sydhavn:	Maritime Services, Blandet gods
Syd-Vesthavn:	Project Cargo, Bulk og Flis, Flydende Bulk, Foderstoffer

Etapevis udvikling (faser)

Masterplanen foreslår en etapevis udvidelse og udvikling af Havnen som beskrevet i det følgende.

Fase 1 (2020)

I første fase af havneudvidelsen gennemføres anlæggelsen af en ny 1.140 m afrundet sydlig bølgebryder (ydermole), hvorved første del af den nye-Syd-Vesthavn kan etableres. Vanddybden i den nye Syd-Vesthavn vil blive 11 m, hvilket giver mulighed for f.eks. besejling med store krydstogtskibe. Der etableres en Multi-Purpose Terminal i den nye Syd-Vesthavn, der i første omgang tænkes at huse Krydstogtfaciliteter (2,5 ha), Project Cargo Terminal (2 ha) samt en supplerende terminal for Bulk og Flis (4,2 ha). Arealet består for en stor del af det materiale, der er hentet op fra Syd-Vesthavns bund i forbindelse med uddybningen. I Vesthavnen/Nordhavnen gøres forberedelser til udvidelse af Færgeterminalen og Ro-Ro PAX terminalen. I den gamle Søndre Bådehavn neden for kirken træffes forberedelser til at gøre dette område til et rekreativt område med promenade og turismerelaterede aktiviteter.



Havneudvidelse og disponering, fase 1 (2020)



Havneudvidelse - Visualisering, fase 1 (2020)

Fase 2 (2030)

I anden fase af havneudvidelsen forlænges den nye sydlige bølgebryder med yderligere 750 m. Derefter er det planen at sløjfe den eksisterende sydlige ydermole, de indre moler og molen, der huser den nuværende kaj 30. Herved skabes der en svaje-cirkel på 450 m i diameter i havnebassinet, hvilket vil bevirke, at store skibe som f.eks. krydstogtskibe i Freedom Class'en kan manøvrere og svaje inden for havneindsejlingen.

Vanddybden i den udvidede Syd-Vesthavns bassin vil blive 11 m.

Det planlægges endvidere at foretage inddæmning svarende til Nordhavnens sydlige afgrænsning, således at der kan anlægges en ny 350 m lang krydstogtskaj med 11 m vanddybde med et bagvedliggende 2,5 ha stort areal, der vil kunne huse de landbaserede krydstogtsfaciliteter.

Færgeterminalen og Ro-Ro PAX terminalen tænkes udvidet med inddragelse af de nødvendige arealer.

Multi-Purpose Terminalen i den nye Syd-Vesthavn planlægges udvidet med et yderligere areal, således at Project Cargo Terminalen kan udvides (5 ha), ligesom en større Bulk og Flis Terminal vil kunne etableres (5 ha). Derudover indtænkes en supplerende Ro-Ro Terminal (2 ha) til at håndtere den forventede voksende Ro-Ro gods trafik.

Flydende-Bulk-terminalen flyttes i perioden 2020-2030 ud i den nye Syd-Vesthavn, hvilket giver mulighed for besejling af større tankere, samtidig med at der sikres en mere hensigtsmæssig placering af terminalen langt fra bymidten.

I Sydhavnen ændres anvendelsen af den tidligere kul/flis terminal til Maritime Services og blandet gods.

Den gamle inderhavn neden for kirken udvikles til et rekreativt område med promenade og turismerelaterede aktiviteter.



Havneudvidelse og disponering, fase 2 (2030)



Havneudvidelse - Visualisering, fase 2 (2030)

Fase 3 (2040)

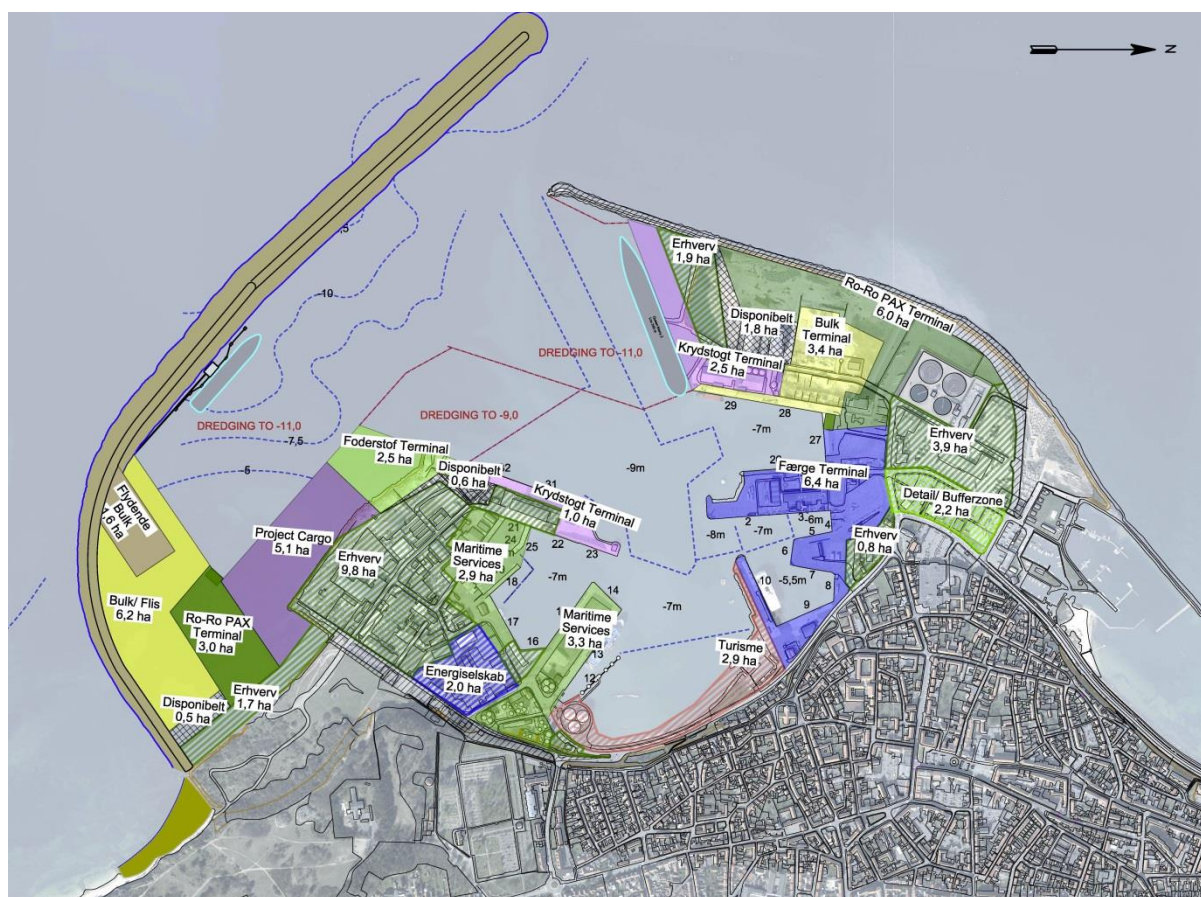
I 3. fase af havneudvidelsen er det tanken, at den nye Syd-Vesthavn skal udbygges, så Multi-Purpose Terminalen skal kunne udvides endnu en gang, så den vil kunne huse en større Bulk og Flis Terminal (6,2 ha), en større Ro-Ro Terminal (3 ha) ud over Project Cargo Terminal'en (5 ha) og Flydende Bulk Terminal'en (1,5 ha), som begge er planlagt etableret i 2. fase.

Foderstofterminalen (2,5 ha) vil i denne fase kunne flyttes ud i Syd-Vesthavnen.

Det vil give plads i Nordhavnen til en udvidelse af de landbaserede krydstogtaktiviteter, samt en eventuel yderligere udvidelse af Ro-Ro PAX terminalen.

Sydhavnen vil kunne udvikles til fortsat at kunne levere Maritime Services og håndtere blandet gods. Fiskeribassinet vil eventuelt kunne lukkes, så det opfyldte bassins arealer vil kunne anvendes til supplerende aktiviteter.

Langs med den gamle inderhavn neden for kirken videreudvikles promenadearealet med turismerelaterede aktiviteter.



Havneudvidelse og disponering, fase 3 (2040)



Havneudvidelse - Visualisering, fase 3 (2040)

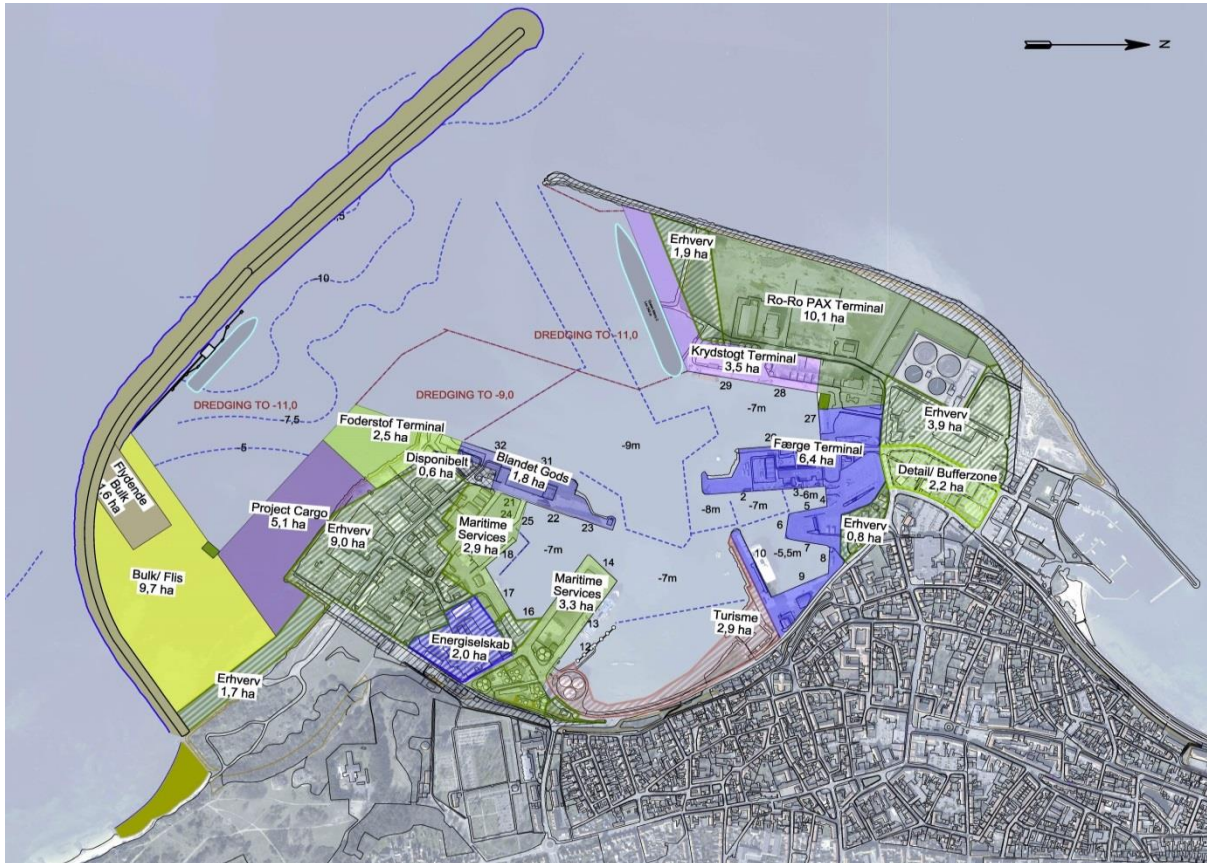
Fase 4 (2050)

I 4. fase af havneudvidelsen planlægges den endelige udflytning af de grove industrielle havneaktiviteter til den nye Syd-Vesthavn at finde sted, idet Bulk Terminalen foreslås flyttet fra placeringen i Vesthavnen til Syd-Vesthavnen. Den samlede størrelse af Bulk og Flis terminalen i Syd-Vesthavnen vil så blive på ca. 10 ha.

De frigjorte arealer i Vesthavnen vil kunne anvendes til at sikre en hensigtsmæssig samling af Krydstogtterminalen, Færge- og Ro-Ro PAX terminalen i Vesthavn- og Nordhavnsområdet. Herved opnås en god forbindelse ned til Velkomstcenteret og de turismerelaterede aktiviteter i bymidten og langs den nye promenade ved Munch Petersens Vej.

Krydstogtterminalen forventes nu at blive ca. 3,5 ha stor, mens Færge- og Ro-Ro PAX terminalen samlet vil være ca. 16 ha.

I Sydhavnen planlægges arealet til aktiviteterne Maritime Services og håndtering af blandet gods udvidet til ca. 8 ha.



Havneudvidelse og disponering, fase 4 (2050)



Havneudvidelse - Visualisering, fase 4 (2050)

Den udvidede havn - kapacitet, vanddybder og arealer

Havnens samlede landareal vokser ved udvidelsen fra ca. 54,3 ha (i 2016) til ca. 76,6 ha (i 2050). Heraf udlejes der i 2050 ca. 2 ha til energiselskabet, ca. 17,3 ha til erhvervsvirksomheder (primært lokaliseret i Sydhavnen), og 2,2 ha til detail- / bufferzone svarende til overgangen mellem by og havn. Endelig udgør øvrige havnearealer (veje, moler, bufferzoner etc.) ca. 4,7 ha.

Der vil være en mulighed for at udvikle de turismerelaterede aktiviteter langs med Munch Petersens vej med et ca. 3 ha stort areal, som vil kunne skabes ved opfyldning bassinet ud for "Dronningekajen".

Havneområde	Terminal / Arealer	Areal [ha]	Areal [ha]	Skibe	Årligt antal skibsanløb	Design skibslængde LOA [m]	Design skibs dybgang [m]
Vesthavnen/ Nordhavnen	Færge- og Ro-Ro PAX Terminal						
	færger til Ystad	6,4		færger	2500	120	4,0
	færger til Køge	10,1		Ro-Ro skibe	365	225	6,0
	færger til Sassnitz				60	225	6,0
	Krydstogt Terminal						
	krydstogt skibe	3,5		krydstogtskibe	60	350	10,0
Sydhavnen	Maritime Services og Blandet Gods kajer						
	maritime services og blandet gods	6,2		diverse fartøjer	50	180	6,5
	Blandet Gods Terminal						
	blandet gods	1,8		diverse fartøjer	-	240	8,5
Syd-Vesthavnen	Project Cargo Terminal						
	offshore cargo	5,1		diverse fartøjer	630	85	9,1
	Bulk og Flis Terminal						
	sand, grus, sten, kalk, cement mv., flis	9,7		bulk skibe	150	130	6,0
	Foderstof Terminal						
	korn, foderstoffer, gødningsstoffer	2,5		bulk skibe	60	70	6,2
	Flydende Bulk Terminal						
	olieprodukter	1,6		olie tankere	20	150	8,0
				Andre anløb	300		
	I alt - Terminaler	46,9					
	Andre Arealer						
	Udlejning til erhverv		17,3				
	Energiselskab		2,0				
	Detail / bufferzone		2,2				
	Turisme - Munch Petersens Vej		2,9				
	Øvrige Arealer (veje, moler, bufferzoner)		4,7				
	Disponibelt		0,6				
	I alt - andre arealer		29,7				
	I alt (2050)		76,6		4200		

Udvidet havn (2050), kapacitet, vanddybder og arealer



Rønne Havn A/S

Sydhavnsvej 12

Postboks 47

DK-3700 Rønne

Telefon +45 56 95 06 78

Rønne Havn A/S Masterplan 2050 er udgivet af Rønne Havn A/S, www.roennehavn.dk

Ansvarshavende redaktør: Direktør Thomas Bendtsen / Teknisk Chef Jørn Nygaard

Tekst, layout, visualisering og produktion: Rambøll

Fotos: Morten Brandborg m.fl.

Oplag: PDF