



Holeby - Højreby - Maribo - Nakskov - Ravnsborg - Rudbjerg - Rødby

7. juni 2006

SAGSNOTAT

Regeringens planer om at sælge Rødbyhavn Havn

Indledning

Nærværende notat er udarbejdet i anledning af regeringens planer om at afhænde Rødbyhavn havn til et privat færgereferi. Notatet redegør kort for havnens situation før, under og efter etableringen af Femernbæltforbindelsen.

Havnen i dag

Havnen består af en færgenhavn og en trafikhavn (erhvervshavn) med fælles indsejling. Se kortbilag.

Adgangen til havnen sker ad søvejen via en ca. 1.000 m lang sejlrende med en vanddybde på 8,5 m. Da havnen ligger langs kysten, er havnen omgivet af dækmoler med indsejling gennem 2 tætliggende molehoveder.

Færgenhavnen er ejet af Scandlines Danmark A/S og er en decideret passagerhavn. Færgerne i fast rutefart mellem Rødby og Puttgarden har fortrinsret til brug af havnen og dens bolværker samt den uddybede indsejlingsrende. Andre fartøjer kan i fornødent omfang afvises eller for-dres udlagt.

Trafikhavnen er ligeledes ejet af Scandlines Danmark A/S og består af en Nordre havn og Vestre havn som hovedsagelig anvendes til erhvervsfartøjer. Nordre havns havnebassin er delvis omsluttet af ca. 600 m kajstrækning med en vanddybde på 5 m. Indsejlingen til trafikhavnen besværliggøres af, at færgerne besejler indsejlingen med et interval på mindre end 15 minutter.

Færgenhavnen råder over en del friarealer i form af tidligere rangerarealer, der er blevet overfløede efter godsbanetraffikkens overflytning til Storebælt.

Trafikhavnenes friarealer består af en gammel stejleplads og en tidligere cementvarefabrik.

Havnene fremtræder velvedligeholdte. Scandlines har over en årrække foretaget en systematisk fornyelse af kajanlæggen.

Havnen i broens anlægsfase

Der vil med stor sandsynlighed blive anlagt en større arbejdshavn øst for Rødbyhavn. Arbejdshavnen vil formentlig blive anlagt af den vindende entreprenør og det vil være en fordel for entreprenøren, hvis arbejdshavnen kan blive liggende efter broens aflevering. Der er i andre sammenhænge redegjort for det forventede sagsforløb omkring denne arbejdshavn.

Færgedriften skal fortsætte frem til broens indvielse, og det må forventes, at det til enhver tid værende færgereferi vil sikre sig kontraktligt imod driftsforstyrrelser. Hensynet til færgedriftens tætte besejlingsinterval vil derfor fortsat begrænse trafikhavnen anvendelse. Det vil navnlig gælde hyppige besejlinger med langsomtgående fartøjer.

Det må forventes, at trafikhavnen i forundersøgelserfasen vil kunne tilbyde kajplads til en række mindre fartøjer.

Det samme gælder en række forsyningsfartøjer, dykkerfartøjer etc.

Det må samtidig forventes, at bygherrens stab vil kunne anvende trafikhavnen i hele anlægsperioden.

Entreprenørens stab vil have behov for 100 – 150 m kajplads til tilsynsfartøjer m. v, men det må forventes, at disse fartøjer vil blive placeret i entreprenørens arbejdshavn.

Det er tanker om at etablere en alternativ indsejling til trafikhavnen, således at besejlingen kan ske uafhængig af færgetrafikken. Der må påregnes betydelige udgifter til etablering/udvidelse af sejlrende og anlæggelse af nye moler. Trafikhavnens anvendelsesmuligheder vil blive betydeligt større, men da det forventes, at entreprenøren anlægger sin egen havn, bør effekten af en alternativ indsejling undersøges nærmere.

Havnen efter broens indvielse

Efter broens indvielse efterlades en større arbejdshavn, en færgehavn og en trafikhavn med ledige arealer for opførelse af boliger bag én af kystens bedste badestrande.

Til den tid vil arbejdshavnens fremtidige rolle være afklaret. Enten vil arbejdshavnen fortsætte som en erhvervshavn, der gradvist vil erstatte den nuværende trafikhavn, eller også vil arbejdshavnen blive anvendt som lystbådehavn/boligområde eller lign.

Afhængig af arbejdshavnens fremtidige anvendelse vil trafikhavnen i større eller mindre grad kunne tages i anvendelse som ferie/boligområde.

Færgehavnen vil tilsvarende kunne tages i anvendelse til andet formål. Erfaringer fra Korsør og Nyborg viser, at genanvendelse af tiloversblevne færgehavne er en lang og arbejdskrævende proces.

Torben Ryder









