

Udflytningsplan for Næstved Havn



1 Indholdsfortegnelse

1	Indledning og baggrund.....	4
2	Sammenfatning.....	4
2.1	Indledning	4
2.2	Planløsning og havneforhold	5
2.3	Miljøforhold	6
2.4	Planforhold.....	6
2.5	Interessenter	7
2.6	Investering	7
3	Proces og Multikriterieanalyse.....	8
3.1	Proces	8
3.2	Multikriterieanalyse	8
3.3	Resultat og prioriteret løsning	9
4	Prioriteret planløsning	10
4.1	Indledning	10
4.2	Prioriteret planløsning	10
4.3	Strategi og metodevalg.....	11
4.4	Kajanlæg og bagland	12
4.4.1	Kajanlæg og indretning.....	12
4.4.2	Landstrøm.....	13
4.4.3	Anlæg for udskibning af CO ₂ fangst.....	13
4.4.4	Øvrige installationer, hegn og porte	14
4.5	Uddybning og skråningsindfatninger	14
4.5.1	Uddybning og anvendelse af opgravede mængder	14
4.5.2	Stenindfatning langs svajebassin.....	15
4.5.3	Lerskrænt langs kanal	15
4.6	Infrastruktur og vejanlæg.....	16
4.7	Projektets nærmeste naboer	16
4.7.1	Næstved flyveplads	17
4.7.2	Næstved renseanlæg	17
4.7.3	Næstved lystbådehavn og jollehavn.....	18
4.8	Udvalgte illustrationer fra det nye havneanlæg	18
5	Stedlige forhold	23
5.1	Geoteknik.....	23
5.2	Forurening og Miljøforhold.....	23
5.3	Registrerede ledninger – LER	24
5.3.1	Gasledning.....	24
5.3.2	Afløb.....	24
5.3.3	El ledning 50KV.....	25
5.3.4	Øvrige	25
6	Miljøforhold	25
6.1	Indledning	25
6.2	Opstart af miljøvurderingsproces	25
6.2.1	Natura 2000-områder	27
6.2.2	Myndighederne	29

6.3	Proces og offentlighedsfaser	30
6.4	Miljøkonsekvensrapportens indhold.....	32
6.4.1	Afgrænsning af miljøfaktorer.....	32
6.4.2	Metode	33
6.4.3	Referencescenarie	34
6.4.4	Afværgeforanstaltninger	34
6.5	Lovgrundlag og planforhold for MKR	35
6.5.1	Lokalplanlægning og kommuneplantillæg	35
6.5.2	Vandrammedirektivet.....	35
6.5.3	Vand og Naturplaner	36
6.5.4	Internationale beskyttelsesområder, Natura 2000	37
6.5.5	Naturbeskyttelsesloven	37
6.5.6	Kystnærhedszonen	39
6.5.7	Anden lovgivning	40
6.6	Nødvendige feltundersøgelser og datagrundlag.....	41
7	Planforhold	42
7.1	Indledning	42
7.1.1	Politisk sagsforløb	43
7.2	Beskrivelse af projektområdet	44
7.2.1	Projektområdet.....	44
7.2.2	Eksisterende strukturer eller faciliteter i området.....	44
7.3	Plangrundlag.....	44
7.3.1	Eksisterende plangrundlag	44
7.4	Tilladelser og myndighedskrav	47
7.4.1	Identifikation af relevant lovgrundlag.....	47
8	Interessenthåndtering	50
8.1	Interessenthåndteringens formål	50
8.2	Identificering af interessenterne.....	51
8.3	Håndtering af interessentinddragelsen.....	52
8.4	Involveringsproces	53
8.4.1	Procesoplæg	53
8.4.2	Planlægningsfase, forslagsfase og projektering	54
8.4.3	Udførelsen	54
9	Havnens nuværende kunder	55
9.1	Næstved Havn i dag.....	55
10	Anlægsoverslag	56
11	Overordnet tidsplan.....	56
12	Økonomi og investeringsplan	57
12.1	Økonomien i Næstved Erhvervshavn i dag	57
12.1.1	Havnens realiserbare aktiver	59
12.1.2	Fremtidig efterspørgsel på NNH.....	62
12.1.3	Indtægter og omkostninger i NNH.....	64
12.1.4	Business case for Næstved Havn	68
12.1.5	Risikoanalyse	70
13	Arealanvendelse og udvidelsesmuligheder	74
13.1	Arealanvendelse.....	74
13.2	Udvidelsesmuligheder	77

14

Bilagsoversigt

78

19-08-2024

1 Indledning og baggrund

Næstved Havn er en erhvervshavn, der fungerer som en kommunal selvstyrehavn. Havnen er beliggende centralt i Næstved by, og dens landarealer dækker et område på cirka 150.000 m², hvilket svarer til mere end 20 fodboldbaner. Den nordligste del af havnen ligger omkring 150 m fra Næstved Bymidte, mens den sydligste del ligger cirka 1,1 km væk fra bymidten.

Der er et politisk ønske om at undersøge mulighederne for at udflytte Næstved Havn med det formål at skabe en ny bydel på de indre havnearealer og dermed tilvejebringe vækstmuligheder for hele Næstved Kommune.

En ny bydel nær havnen vil være med til at binde bymidten og områderne langs kanalen bedre sammen. Samtidig er der også potentiale for at udvikle rekreative områder omkring havnebassinet til gavn for både borgere og handelslivet. Sidst, men ikke mindst, vil en udflytning af erhvervshavnen betyde, at den tunge lastbiltrafik holdes uden for bycentrum og ud på det overordnede vejnet.

Det forventes samtidig, at den nye bydel med forskellige typer boliger vil tiltrække nye tilflyttere og dermed bidrage til en fortsat positiv udvikling af Næstved kommune.

Havnen er en økonomisk dynamo for Næstved kommune med mange afledte arbejdspladser og et heraf afledt stort årligt skattebidrag. Dette taler i sig selv for at bevare og udvikle Næstved Havn uden for bymidten.

Byudvikling på de eksisterende havnearealer, samt udflytning af erhvervshavnen, skal ses som en væsentlig drivkraft for Næstved kommunes fortsatte udviklingspotentiale.

Kommissoriet for denne rapport har været at identificere en eller flere lokationer langs kanalen uden for Svingbroen, hvor der kan etableres en havn med 700 meter kaj og mindst 75.000 kvadratmeter bagarealer, samt at finde den mest fordelagtige løsning, hvor der tages hensyn til emner så som anlæggets udformning, miljø- og myndighedsforhold, omkostninger til anlæg og omkostninger til fremtidig drift etc. Desuden ses også på hvorledes den nye havn kan knyttes til det eksisterende vejnet for en effektiv landtransport ud af havnen.

For anlægget er stillet en række minimumskrav, hvilket der redegøres for i det følgende. Denne rapport belyser den samlede udflytningsplan for Næstved Erhvervshavn, med et kort resumé af rapportens enkelte hovedafsnit samlet i rapportens afsnit 2, Sammenfatning, der således er tiltænkt til at give det hurtige overblik.

2 Sammenfatning

2.1 Indledning

Næstved Havn er en vigtig økonomisk aktør i regionen, specialiseret i håndtering af fast bulk. I 2023 håndterede havnen 583.600 ton gods og havde en omsætning på 13,37 millioner kroner. Havnen understøtter mange lokale

arbejdspladser og er afgørende for infrastrukturen i området, men er beliggende i tilknytning til Næstved bymidte.

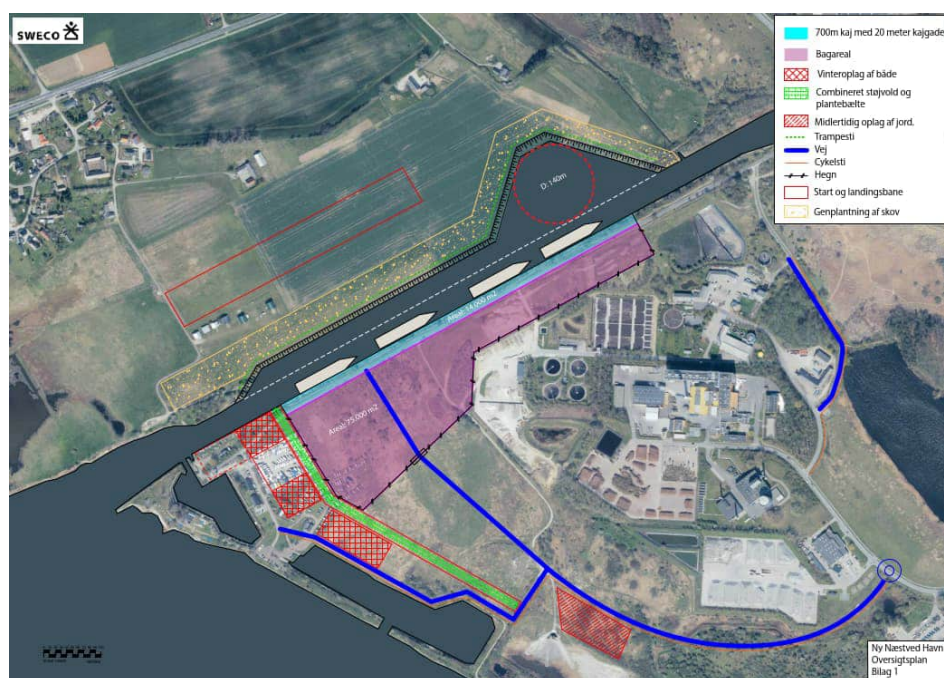
19-08-2024

Der er igangsat en politisk proces med henblik på at afsøge muligheder for at flytte Næstved Havn ud af midtbyen til et nyt område syd/vest for svingbroen for derigennem at frigøre havnens nuværende arealer til andre formål.

Denne rapport belyser at Næstved Erhvervshavn kan udflyttes til ny lokalitet på Ydernæs inden for den fastsatte tidsramme og at Næstved Havn selv vil være i stand til at realisere udflytningsplanen ved realisering af egne aktiver.

2.2 Planløsning og havneforhold

Efter en grundig evaluering af 10 forskellige havneløsninger og 3 varianter blev løsning 4b valgt som den mest fordelagtige for Ny Næstved Havn (NNH).



Figur 2-1. Ny Næstved Havn, løsning 4b

Denne løsning er primært beliggende på Ydernæs/sydsiden af kanalen og indebærer etableringen af en havn med 700 meter kaj og et baglandsområde på 75.000 kvadratmeter, med alle tilhørende faciliteter herunder også etablering af landstrøm for skibene med henblik på at kunne reducere emissioner. Planen rummer desuden potentiale for en fremtidig udvidelse med yderligere 200 meter kaj og 75.000 kvadratmeter bagland.

Projektet inkluderer også infrastrukturelle ændringer i form af veje og stier, samt håndtering af stedlige forhold, såsom omlægning af gas- og kloakledninger samt forskydning af Næstved flyveplads. Der er også planer om at etablere rekreative områder ligesom projektet åbner mulighed for at der vil kunne etableres faciliteter hvor indfanget CO₂ fra Næstved Forsynings planlagte CCS-anlæg, kan overpumpes til skib og sejles bort.

Der er estimeret en anlægsudgift til realiseringen på kr. 340 mio kr. ekskl. moms baseret på nuværende prisniveau, og projektet er opdelt i etaper frem til udgangen af 2030, hvorefter Ny Næstved Havn vil kunne stå klar. Kunder og virksomheder vil kunne overflyttes efterhånden som de enkelte delområder afsluttes, med henblik på at nuværende Næstved Havn vil kunne overgå til andre formål fra udgangen af 2032.

19-08-2024

Samlet set er projektet omfattende og kræver nøje planlægning og håndtering af miljømæssige, geotekniske og infrastrukturelle forhold for at sikre en vellykket udvikling af den nye Næstved Havn.

2.3 Miljøforhold

Udflytningen af Næstved Havn til valgte område og løsning vil kræve fuld miljøkonsekvensvurdering. For projektet er vigtigste element at få kortlagt eksisterende data, og hermed behov for indsamling af yderligere data gennem feltarbejde. Feltæsonen varierer afhængigt af arbejdsplanen, når den tekniske anvisning følges, sådan at padden ligger i en afgrænset periode i forsommeren, marin flora og fauna i højsommeren, DVFI og odder i efteråret og så fremdeles. Behovet for feltarbejde kan således ende med at trække processen for miljøvurdering i langdrag, da den reelle vurdering og skriveperiode for rapporten ikke kan påbegyndes, før data er indhentet.

Når et færdigt skitseprojekt foreligger, kan der indsendes projektansøgning og ansøgning om igangsættelse af fuld miljøkonsekvensvurdering hos ansvarshavende myndighed, hvorefter afgrænsningsnotat udarbejdes og høringsprocesserne igangsættes. Her anbefales et tæt samarbejde mellem bygherre og myndighed, så processen smidiggøres og begge er indforstået med tidsplan og deadlines for de enkelte faser.

Så snart ansøgningen ligger hos Trafikstyrelsen, kan der med fordel indkaldes til et indledende møde med projektets mange interessenter, for at sikre, at behov, bekymringer og i øvrigt generel viden inkluderes i miljøvurderingsprocessen, og dermed mindsker risikoen for klagesag. Der bør dog altid kalkuleres med retterunder – også i forhold til myndighedens kommentering.

Gennem hele processen, fra den spæde start med kortlægning af interessenter, til offentlighedsfaser med myndighederne og udarbejdelse og vurdering af miljøeffekter, anbefales det, at der afholdes regelmæssige møder bygherre/rådgiver imellem, hvor der gives status og tidsplanens delelementer gennemgås. Et lignende statusmøde anbefales mellem bygherre, rådgiver og myndighed ved hver fase-påbegyndelse i processen.

Statusmøderne er med til at sikre, at alle elementerne i processen varetages, og at der ikke sker unødigt forsinkelse af projektet, til glæde for alle projektets parter; ejer, myndighed, interessent imellem.

Efter miljøkonsekvensrapporten har været i høring, og eventuelle høringssvar indarbejdet, træffer myndigheden afgørelse om, om projektet kan godkendes og der kan gives §25-tilladelse. I så fald, kan anlægsarbejdet påbegyndes.

2.4 Planforhold

De planmæssige forhold kan opsummeres i en række overordnede punkter.

- Der skal udarbejdes nyt kommuneplantillæg samt lokalplan for det samlede projektområde.
- Desuden skal der indhentes de relevante tilladelser og godkendelser fra både Næstved Kommune og ministerier/styrelser.
- Der skal være fokus på, at indhentning af de relevante tilladelser og godkendelser skal koordineres og igangsættes rettidigt, så de ikke resulterer i forsinkelser ift. politiske processer.

2.5 Interessenter

Interessenthåndtering er en vigtig del af processen for at sikre en klar og struktureret proces med stor tryghed for alle involverede. Målet er at undgå konflikter og sikre ejerskab til den nye havn blandt interessenterne.

Havnens udflytning fra Næstved bymidte er både et stort indgreb i Næstved Indre by og for bysamfundet og for den ny placering. At planlægge så stort et projekt, som har indflydelse på mange menneskers hverdag, arbejde og fritid, kræver at der gennemføres en klar og struktureret proces med stor tryghed for alle involverede.

Interessenthåndteringens formål er at:

- konkretisere krav og behov til havnens programmering nu og fremadrettet og finde frem til de bedste løsninger sammen med Næstved Havn og dens nuværende kunder
- tage hensyn til krav vedrørende miljø- og natur
- tage hensyn til naboerne, herunder både fritidsorganisationer og virksomheder
- undgå gnidninger, som kan have konsekvenser for tid, økonomi eller kvalitet
- sikre interessenternes ejerskab til den ny havn.

For at projektet lykkes er det afgørende at holde interessenterne med i loopet – dog på forskelligt niveau og der skelnes mellem forskellige grader af involvering: Information – Kommunikation – Dialog – Involvering.

Projektets overordnet procesplan giver et bud på, hvordan, hvornår og med hvilket formål de forskellige interessenter involveres. Den endelige procesplan udarbejdes i samarbejde med bygherre.

2.6 Investering

Næstved Havn udgør en vigtig infrastruktur for en række virksomheder i Næstved Kommune og resten af Region Sjælland. Det anslås, at godt 1.100 jobs er direkte eller indirekte afhængige af de råvarer, der håndteres i havnen.

Udflytningsanalysen opstiller en solid business case for både anlæg og drift af den nye erhvervshavn.

Analysen viser, at Næstved Havn ejer aktiver til en samlet værdi på mere end 900 mio. kr. Hovedparten af aktiverne er arealer forskellige steder i Næstved Kommune, hvoraf godt halvdelen kan afhændes umiddelbart, eftersom de ikke danner grundlag for selve driften af erhvervshavnen.

Ved at realisere de forskellige aktiver vil Næstved Havn selv være i stand til at finansiere de samlede anlægsudgifter på 340 mio. kr. uden nogen form for låntagning. Når anlægsudgifterne til den nye havn er afholdt, vil der forventeligt være et samlet nettoprovenu, der overstiger 500 mio. kr.

Den økonomiske analyse viser desuden, at Næstved Havns kunder ønsker at flytte med til den nye placering og at mange af de nuværende kunder forventer at de vil øge deres efterspørgsel efter Næstved Havns ydelser, når den nye havn er anlagt. Den økonomiske analyse viser, at kundernes fremtidige efterspørgsel efter havnens ydelser vil sikre et godt grundlag for en bæredygtig forretning med et forventet positivt driftsoverskud på 4,7 mio. kr. årligt.

Dertil kommer, at en ny og moderne havnefacilitet uden for Næstved By vil give et solidt udgangspunkt for at tiltrække nye kunder og sikre øget vækst i Næstved Havn. Det forventes, at markedstrends knyttet til grøn omstilling og øget fokus på genanvendelse vil øge efterspørgslen efter søtransport og havnerelaterede ydelser generelt, og dermed bidrage til at sikre gunstige vilkår for yderligere vækst i aktiviteter og øget driftsoverskud i Næstved Havn de kommende år.

3 Proces og Multikriterieanalyse

3.1 Proces

I forbindelse med udarbejdelsen af en udflytningsplan for Næstved Havn, der skal frisætte de gamle havnearealer til byomdannelse og en fortsat fungerende havn på en anden lokation uden for Næstved bycentrum, så er præmissen at den nye havn skal placeres uden for Svingbroen.

For at belyse forskellige muligheder, så har Sweco udformet 10 løsningsskitser og 3 varianter over mulige beliggenheder. De fremlagte løsningsskitser og varianter skal ende med én løsning, som udgør den samlet set mest hensigtsmæssige placering af Ny Næstved Havn (NNH).

Udvælgelsen af den prioriterede løsning sker på baggrund af en multikriterieanalyse (MKA) som danner beslutningsstøtte til valg af den bedste placering af NNH for en udflytningsplan. Multikriterieanalysen vil tage udgangspunkt i de af Næstved Havn opstillede minimumskriterier, ligesom der opstilles en række supplerende kriterier som belyses nærmere i afsnit 3.2 nedenfor.

Den valgte lokation vil herefter danne rammen for den i det følgende skitserede udflytningsplan for Næstved Havn.

3.2 Multikriterieanalyse

Næstved Havn har stillet en række overordnede krav til den kommende havn, herunder:

- 700 meter kaj
- 75.000 m² bagarealer
- Vanddybde på 6 meter
- Svajepads til skibe på op til 119 meter
- Kajhøjde på 3,5 meter over vandoverfladen ved middelvandstand
- Strøm i kaj til landstrøm og til kraner

- Vand i/på kaj til bunkring af ferskvand til skibene

19-08-2024

Disse krav skal således være opfyldt for alle løsninger og er således blot en præmis. De indgår derfor ikke i Multikriterieanalysen, da de er gældende for alle løsninger.

Ved Multikriterieanalysen foretages vurdering af de 10 foreslåede løsninger og 3 varianter på følgende syv kriterier:

- Opfyldelse af tekniske krav - mindste krav
- Forventede Myndighedskrav til løsningen
- Fysiske rammer og eksisterende planforhold
- Drift & vedligehold
- Estimeret anlægstid
- Estimeret anlægsøkonomi
- Infrastruktur

Hvert af disse 7 kriterier er prioriteret med en vægtning fra 1 til 5 efter deres vigtighed, hvor 5 anses for meget vigtig og 1 anses for begrænset vigtighed.

Rækkefølgende for de enkelte løsninger findes herefter ved, at hver løsning gives en karakter på 1-5 for de enkelte kriterier, hvor 5 er den optimale løsning for kriteriet eller tungeste vægtning, og 1 er netop acceptabelt.

Den enkelte løsnings samlede score, er således et produkt af de syv underkriteriers score multipliceres med vægtningen. Dette tal lægges efterfølgende sammen med de tilsvarende score fra de seks andre underkriterier og den samlede karakter findes ved at lægge alle syv underkriteriers score sammen. Den løsning som opnår den højeste score vurderes som den løsning som er den mest optimale for Næstved Havn af de undersøgte løsninger.

3.3 Resultat og prioriteret løsning

Resultatet af den samlede multikriterieanalyse viser at løsning 4b (se efterfølgende figur) har opnået den højeste score med 105 ud af maksimalt 130 mulige, og er derfor den samlet set bedste løsning når alle parametre tages i regning. Samtidig bemærkes det, at løsning 4b ikke scorer lavt på nogen parametre – det er så at sige en løsning der ligger pænt i forhold til alle de valgte kriterier. Følgende pointeres i øvrigt:

- Løsning 4b er relativt skånsom for de omkringliggende arealer og en del af den opgravede jord vil kunne indbygges bl.a. som støjvold for lystbådehavnen.
- Hvis den opgravede jord er egnet, vil den også kunne fyldes ind i det gamle svajebassin i eksisterende Næstved havn til at afdække bundlaget. Det vil både styrke og levetidsforlænge de eksisterende kajvægge, ligesom det vil indkapsle eventuel forurening i bundlaget, hvilket dog ikke er påvist.
- Løsningen indebærer at der bygges tæt på rensningsanlægget, så for at opnå et passende bagareal uden at bygge for langt frem i kanalen, så har der været en indledende positiv dialog med Næstved Forsyning om mulighed for at overtage en del af deres areal langs

kanalen/Kanalvejen mod at Næstved havn afstår et tilsvarende areal et andet sted.

19-08-2024

Løsning 4b der er visualiseret nedenfor (se figur 3-1) er den optimale løsning af de undersøgte, og er således den udvalgte løsning der danner grundlag for udflytning af Næstved Havn.



Figur 3-1. Visualisering af den prioriterede planløsning

Den samlede Multikriterieundersøgelse indeholdende alle behandlede løsninger, samt vurderinger og pointgivning for de enkelte løsninger, er vedlagt som bilag 5.

4 Prioriteret planløsning

4.1 Indledning

Med udgangspunkt i Næstved Havns ønsker og oplyste funktionskrav, så omfatter den prioriterede planløsning i hovedtræk:

- 700 meter nye kajer med 20 meter bred kajgade
- 75.000 m² bagarealer via regulering og stabilisering af nuværende arealer
- Breddeudvidelse og uddybning af nuværende kanal til 6 meter vanddybde
- Uddybning af nyt svajebassin for 119 meter skib til 6 meter vanddybde
- Ny infrastruktur i form af sti- og vejanlæg frem til den nye havn

I nedenstående afsnit 4.2 til og med 4.8 er den nye planløsning med kajanlæg, baglandsareal, indfatninger og infrastruktur belyst.

4.2 Prioriteret planløsning

Den prioriterede planløsning indebærer at der etableres 700 meter retlinet kajstrækning med 6 meter vanddybde beliggende på Ydernæs. Kajen strækker sig fra Næstved lystbådehavn og hen forbi Næstved renseanlæg, og selve

kajen fremrykkes til omkring dagligvandslinien for nuværende skråningsindfatning på strækningen.

19-08-2024

Når det er valgt at fremrykke kajen lidt, så er det en kombination af at tilvejebringe lidt ekstra bagareal ud for renseanlægget, men samtidig ikke rykke for langt frem i forhold til nødvendig afgravning på modsatte kanalside.

Langs hele kajen etableres en 20 meter bred kajgade med en fast belægning enten i form af asfaltbelægning eller en betonstensbelægning alt efter Næstved Havns ønske.

Bag kajgaden etableres et baglandsareal der forberedes til havneformål med en let grusbelægning.

Der foretages en breddeudvidelsen af kanalen ud for kajstrækningen således at det tillades at indadgående og udadgående skibe kan krydse hinanden eller krydse skibe der ligger forankret ved kajen. Der etableres desuden et svajebassin på 140 meter som tillader skibe på op til 119 meter at svaje rundt frem for at skulle svaje inde i nuværende Næstved Havn.

Ny Næstved Havn forbindes til nuværende vejnet med en bred adgangsvej frem til vejen Ved Fjorden, hvor der etableres en rundkørsel. Fra den nye adgangsvej til Ny Næstved Havn etableres ligeledes adgang til Næstved Lystbådehavn og Jollevavn via afgrening til mindre lokal vej.

Der udføres en kombineret lav støjvold og beplantningsbælte som afskærmning mellem det nye havneanlæg og lystbådehavnen hhv. jollevavnen, og stier og natur der påvirkes af projektet erstattes tilsvarende.

Der er givet et bud på en mulig fordeling af baglandsarealerne, men dette ligger ikke fast og skal drøftes nærmere med Næstved Havn og de potentielle virksomheder der skal rykke ind på havnen.

Den prioriterede planløsning fremgår af medfølgende oversigtsplan, tegning nr. 01.

4.3 Strategi og metodevalg

Generelt tilstræbes det at de valgte løsninger er bæredygtige, og at der etableres erstatningsnatur i forhold til den natur, der inddrages.

Der tilstræbes således bl.a. nyttiggørelse af uddybningsmaterialer i størst muligt omfang til opfyldning bag de nye kajer, samt til støjvold og i de nye baglandsarealer hvor dette er påkrævet ud fra et bæredygtighedsmæssigt aspekt. Endvidere vil det blive undersøgt om der med fordel kan udlægges egnede uddybningsmaterialer på eksisterende bund i nuværende havne- og svajebassin, for derigennem dels at dække bunden med rene materialer og stabilisere kajerne. Herved opnås dels en besparelse af råstofressourcer og dels et reduceret behov for bortskaffelse af uddybningsmængder.

Endvidere er det en vigtig del af strategien at beplantning og stier langs kanalen der bliver berørt af den nye kaj og udgravning bliver erstattet af cykelstier, gangstier og trampestier, samt af erstatningsnatur i form af plantebælter mv. der indarbejdes som naturlige afgrænsninger af projektet.

Ved valg af løsninger tilstræbes desuden anvendelse af gennemprøvede løsninger med et minimalt drift- og vedligeholdelsesbehov.

Generelt anvendes et designkrav på minimum 50 års levetid – dog vil det være lavere for tekniske installationer og belægninger.

Disse forhold drøftes nærmere i de næste faser.

19-08-2024

4.4 Kajanlæg og bagland

4.4.1 Kajanlæg og indretning

Kajanlægget planlægges og indrettes i overensstemmelse med Næstved Havns ønsker til funktionskrav, der er fastsat i Opgavebeskrivelsen.

- Kajanlægget udføres med overside i kote +3,5 m, hvilket er vurderet optimalt for læsning og losning af de anvendte skibsstørrelser
- Den samlede kajlængde er fastsat til 700 meter hvilket muliggør at der kan ligge op til 4 af de største skibe ved kaj samtidig. Og ved at udføres kajen som en lang fortløbende strækning, så opnås en meget fleksibel kaj, der løbende kan tilpasses de kunder der måtte ønske at flytte til Ny Næstved Havn.
- Det er ikke fastsat hvilken bæreevne der ønskes på den nye kaj, men nyere havneanlæg anlægges typisk med en bæreevne på minimum 3 tons pr. m² på kajgaden, og i nogen tilfælde højere på bagarealet alt efter det fremtidige anvendelsesformål.
- Baglandsarealer udlægges i kote +3,5 meter langs kajgaden og let stigende mod land for bedst muligt at tilpasse sig nuværende terrænforhold samt tillige at give mulighed for indbygning af overskydende uddybningsmateriale i baglandet.

Kajgaden langs kajstrækningen udføres med fast belægning der tillader havnerelaterede operationer på området som f.eks. kørsel med kraner, lastbiler, midlertidigt oplag mv. Den faste belægning kan f.eks. være en kraftig asfaltbelægning eller en betonstensbelægning.

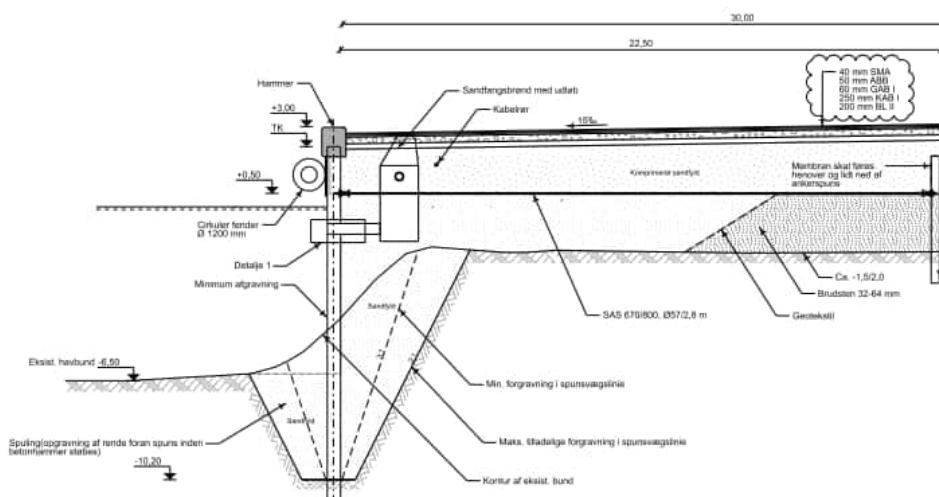
Kajgaden udføres med fald mod kajen hvor der sættes en række nedløbsbrønde for afvanding af kajgaden. Vandet ledes herfra til en række udløbspunkter hvor det ledes til havnebassinet/navigationskanalen via olieudskillere.

På baglandsarealet bag kajgaden udføres ikke fast belægning men arealet forberedes for de potentielle kunders individuelle indretning via udførelse af en let kørbær grusbelægning. Selve baglandsarealet henligger i dag med meget varierende terræn og opbygning, hvilket indebærer at der forinden udlægning af gruslaget skal ske en større regulering, evt. suppleret med tilførsel af materiale fra uddybningen. Endvidere kan der afhængigt af områdets karakter desuden være behov for stabilisering af nuværende opfyldning i delområder med ringe materialer og bæreevne, f.eks. ved kalkstabilisering.

Jf. afsnit 5 nedenfor er der foretaget en indledende screening af de geotekniske forhold på stedet, og der er ikke registreret områder med ringe bæreevne langs kajen. Der er registreret gode bundforhold med fast moræneler på store dele af strækningen. Det er således forventningen at kajen kan udført som traditionelt forankrede vægge af kraftige spunsprofiler. Kajen forsynes med en overbygning i beton. Materialer til opfyldning af det nye kajanlæg forventes primært at komme fra nyttiggørelse af egnede materialer fra uddybning af indsejlingen og svajebassinet.

Nedenfor på figur 4-1 er vist et principtværsnit i en tilsvarende kajkonstruktion anvendt på en anden lokalitet med nogenlunde tilsvarende konditioner og forhold.

19-08-2024



Figur 4-1. Principsnit i kajkonstruktion udført i anden lokalitet.

De nye kajer bestykes med kajdstyr i form af pullerter, fendre, stiger etc. svarende til nuværende Næstved Havn.

4.4.2 Landstrøm

Den 1. januar 2030 træder EU's AFI (Alternativ Fuels Infrastructure) forordning i kraft. Forordningen pålægger havne i TEN-T netværket at tilbyde landstrøms- og bunkringsfaciliteter for deres kunder.

Næstved Havn er dog ikke på TEN-T netværket og som sådan ikke underlagt AFI-forordningens regulatoriske bestemmelser. Men som et led i omstillingen af den maritime sektor er det helt overordnet af regulatorisk interesse for de danske havne at indtænke landstrøm i fremtidige havneplaner.

Når skibet kobles på landstrøm, kan der slukkes for de ombordværende dieselgeneratorer, og dermed reduceres udledningen af CO₂, SO_x og NO_x og rederiets afgifter reduceres. Ligeledes vil det være muligt at omstille driften i selve havnen til en egentlig elektrisk havnedrift, hvor den normale dieselkrævende drift, der er i havne i form af f.eks. kranløft og godshåndtering, helt eller delvist erstattes af elektriske energikilder.

I Ny Næstved Havn er det hensigten at indarbejde 4 stk. kajtavler med landstrøm placeret pr. ca. 175 meter.

4.4.3 Anlæg for udskibning af CO₂ fangst

Næstved Havn oplyser, at Næstved Affaldsenergi påtænker at etablere et anlæg for CO₂ fangst på deres område.

Værket udleder ca. 130.000 tons CO₂ årligt, hvilket svarer til en gennemsnitlig udledning på 2.500 tons per uge. Et CCS-anlæg (Carbon capture & Storage) af den størrelse vil formentlig kunne etableres på ca. 1000 m² inde på Forsyningens grund, umiddelbart op af CO₂ kilden.

Med sin placering umiddelbart op ad Ny Næstved Havn (NNH) vil det være oplagt at bortskaffelsen af CO₂ kan ske via udskibning fra havnen. Det er Næstved Forsyning der bærer udgiften til CCS-anlægget, men i planløsningen er indtænkt hvor der vil kunne placeres rørforbindelse frem til kajen for overpumpning direkte til skib.

Som følge af dybgangen i havnen på 6 meter, er det kun tankskibe på op til ca. 3.000 tDW der vil kunne anløbe NNH for at udskibe CO₂. Disse typer skibe eksisterer i dag kun i mindre antal og er typisk 4.000 á 5.000 tDW, men det forventes at dette marked udvikler sig betydeligt sideløbende med at afgifterne på udledning af CO₂ implementeres, hvilket formentlig også vil have en indvirkning på tilgængeligheden af flere skibstyper.

4.4.4 Øvrige installationer, hegn og porte

Der opsættes kombinerede bunkringsstationer per ca. 175 meter (4 stk i alt). Ved bunkringsstationer etableres ferskvandsudtag (vandstik) og kajtavler for landstrøm til skibene, jf. afsnit 4.4.2. Der etableres ikke modtageanlæg for spildevand fra skibene, som forventes afledt direkte til tankbil på kajen.

I overgangen mellem kajgade og baglandsareal opsættes belysningsmaster, så der sikres den rette arbejds-mæssige belysning af kajen til at den kan opereres på alle tide af året. Masternes højde og afstand afpasses indretningen af baglandsarealet, så disse ikke spærrer for havneoperationerne.

Hele det nye havneareal afgrænses ved opsætning af ISPS sikret hegn. Ved indkørsler til området opsættes porte med overvågning og adgangskontrol.

4.5 Uddybning og skråningsindfatninger

4.5.1 Uddybning og anvendelse af opgravede mængder

Nuværende kanal bredde udvides på Stenbækholm siden, således det sikres at indadgående og udadgående skibe kan passere hinanden, og det bliver muligt at passere skibe der ligger langs den nye kajstrækning. Der uddybes til 6 meter vanddybde, og skrænter udføres med passende skråningsanlæg varierende efter den geologiske lagfølge.

Der uddybes desuden til et nye svajebassin til 6 meter der tillader skibe på op til 119 meter at svaje uhindret. Svajebassinet uddybes ligeledes på Stenbækholmsiden.

Der er gennemført en indledende screening hvor der er udtaget jordprøver som er sendt til kemisk analyse, jf. afsnit 5.2. Der er ikke påvist forurening af jorden der skal opgraves, og overskydende jordmængder påtænkes således genanvendt enten i dette projekt eller det vil kunne anvendes til andre anlægsprojekter i området hvor der måtte være behov for jordmængder, f.eks. til støjvolde.

I dette projekt indtænkes overskydende uddybningsmaterialer anvendt til at opbygge en ca. 3 meter høj støjvold som afgrænsning mellem det nye havneareal og lystbådehavnen hhv. jollehavnen. Der anvendes ligeledes overskydende materialer til opfyldning bag det nye kajanlæg, samt i det omfang der findes tilstrækkelige mængder friktionsmaterialer, så vil en del af den overskydende mængde uddybningsmaterialer desuden kunne anvendes til at dække havnebunden i nuværende havn. Ligeledes, så anvendes overskydende materialer til terrænregulering af baglandsarealer som lægges jævnt stigende

mod land, ligesom der oplægges en mængde til kommende slutafdækning af Næstved Havn spulebassin når det en gang er fyldt op.

19-08-2024

Men på trods af disse forskellige mulige anvendelser i projektet, så vil der stadig være en overskydende mængde materialer til anvendelse i andre anlægsprojekter, eller til bortskaffelse til jorddepot alternativt til klapplads til søs.

4.5.2 Stenindfatning langs svajebassin

Uddybningsskråningen der omkranser det nye svajebassin sikres mod skruevand fra skibene der svajer rundt via udlægning af erosionssikring med sten på skråningen.

Stenindfatning udføres med en hældning på ca. 1:2, og vil visuelt tage sig ud som vist på figur 4-2 nedenfor. Den øvre del af skråningen kan evt. udføres via græsarmering, og ovenfor skråningen kan udplantes træer eller buske som kan afskærme visuelt mod det nye havneanlæg.



Figur 4-2. Princip for stenindfatning

4.5.3 Lerskrænt langs kanal

Skråningen langs selve kanalen er knap så udsat for skruevand fra skibene som svajebassinet, og påtænkes således udført som en lerskrænt med en hældning på 1:2 á 1:3 jf. princip vist på figur 4-3 nedenfor. Omkring vandlinien kan dog være behov for stabilisering af skråningen.

Over tid så vil lerskråningen selvplantes over vandlinien, men der kan desuden udplantes træer eller buske langs skråningen til afskærmning mod havneanlægget.

19-08-2024



Figur 4-3. Princip for lerskrænt

Langs såvel stenindfatning som lerskrænt lægges en trampesti som forbinder nuværende stier i området til shelterpladsen yderst på Stenbækholm siden.

4.6 Infrastruktur og vejanlæg

Ny Næstved Havn er beliggende på Ydernæs på opfyldt område, hvor der ikke i dag er vejforbindelse. Havnen forbindes derfor til nuværende vejnet med en 8 meter bred 2-sporet adgangsvej frem til vejen Ved Fjorden, hvor der etableres en rundkørsel. Langs adgangsvejen etableres desuden en 2 meter bred kombineret cykel- og gangsti.

Fra den nye adgangsvej til Ny Næstved Havn etableres desuden adgang til Næstved Lystbådehavn og Jollehavn via afgrening til 6 meter bred 2-sporet vej. Langs denne etableres ligeledes en 2 meter kombineret cykel- og gangsti.

Eksisterende Kanalvej der forløber langs kanalen ind til nuværende Næstved havn afskæres ud for Næstved renseanlæg. Nuværende vej- og stiforbindelse der forløber øst om renseanlægget, Ydernæs, udvides derfor til en 6 meter bred 2-sporet vej samt en 2 meter bred kombineret cykel- og gangsti frem til vejen Ved Fjorden. Derved forbindes Kanalvej øst om renseanlægget frem til den nye rundkørsel der etableres til adgangsvejen til Ny Næstved Havn.

Det er med denne løsning forudsat at nuværende vej Ved Fjorden kan klare den tungere trafik frem til Ny Næstved Havn, hvilket skal undersøges nærmere i den videre proces. Hvis dette ikke er tilfældet, så forstærkes vejstrækningen helt frem til rundkørslen ved Ringvejen.

4.7 Projektets nærmeste naboer

Projektområdet ligger vest for svingbroen på begge sider af kanalen ind mod Næstved. Den nordlige side af kanalen (Stenbæksholm) består i dag af et markareal, en lille flyveplads og lidt længere nord på en mindre bebyggelse. Den sydlige side af kanalen (Ydernæs), består i dag af en kanalvej, 2 sejklubber og et industriområde i form af NK-Spildevand A/S m.v.

De nærmeste naboer til Ny Næstved Havn er Næstved Flyveplads, Næstved Renseanlæg og Næstved lystbådehavn og -jollehavn.

19-08-2024

4.7.1 Næstved flyveplads

På Stenbæksholm siden udgraves der et svajebassin og en udvidelse af kanalen i bredden. Det får som konsekvens, at flyvepladsen skal flyttes i nordlig retning, for at tilgodese sikkerhedsafstanden langs med landingsbanen. På nuværende tidspunkt er flyvepladsen 75 meter bred eksklusiv hangarområdet. Hvis flyvepladsen bevares på Stenbæksholm, skal landingsbanen flyttes til nord for hangarområdet og eventuelt forskydes i vestlig retning.

Det vil herefter være muligt at etablere et plantebælte langs med kanalen og svajebassinet, bestående af lokale hjemmehørende flora, ligesom de rekreative områder nord for kanalen kan opgraderes fra trampesti til skovsti.

Hvis området udlægges til rekreativt område, vil der være mulighed for at modulere landskabet med jord fra udgravningen og således etablere et niveau delt landskab. Ved indbygning af overskydende uddybningsmaterialer frem for bortskaffelse uden for projektområdet spares der på transportudgifter og på projektets CO₂ udledning.

Ved omplacering af flyvepladsen skal arbejdet koordineres med Trafikstyrelsen og andre berørte myndigheder og instanser, herunder kommunen (der både er miljø- og planmyndighed), Miljøstyrelsen, Vejdirektoratet, NAVIAIR og Forsvaret.

Det skal bl.a. koordineres og vurderes hvilke plan- og miljømæssige forhold der skal tilvejebringes ifm. med omplaceringen herunder landzonetilladelse, VVM-screening eller evt. miljøgodkendelse.

4.7.2 Næstved renselanlæg

På Ydernæs ligger der en række selskaber, der er ejet af Næstved Kommune. Det er NK-Spildevand A/S, Næstved Affalds Energi og AffaldPlus. Tilsammen råder selskaberne over 300.000 m² der er forbundet med vejen Ved Fjorden.

NK-Spildevand ligger på matrikel 1bb, og matriklen ligger i den nordlige del lige op af Kanalvej, dvs. relativt tæt på kanalen. Et rensningsanlæg behøver ikke ligge ved vandet, men det gør en havn, og udflytningen af havnen forudsætter, at der kan opnås aftale om, at en del areal overgår til NNH mod kompensationsarealer, syd for matriklerne 1ah, 1ao og 1bg. Alternativt, så vil planløsningen indebære at der skal afgraves yderligere på Stenbæksholm siden.

Der har i arbejdsfasen med udflytningsplanen været rettet henvendelse til NK-Spildevand om havnens planer og om mulighed for at overtage en del af deres areal langs kanalen/Kanalvejen mod at Næstved havn afstår et tilsvarende areal et andet sted. Dialogen om en matrikel revidering er i gang og har været positiv. NK-Spildevand A/S vil formentlig snart etablere et femte rensningsbassin der skal rense for medicinrester. Denne udvidelse skal der naturligvis tages højde for ved en matrikel revidering.

Næstved Affalds Energi ligger også i området på matrikel 1ah. Denne matrikel berøres ikke direkte af udflytningen af havnen, og driftsmæssigt giver den nye havn mulighed for, at godset i form af affald, kan køres direkte fra kajen og ind på forsyningsområdet. Herved spares både vejtransport og CO₂ udledning.

4.7.3 Næstved lystbådehavn og jollehavn

19-08-2024

De to fritidshavne, Næstved lystbådehavn og -jollehavn, ligger ved en af de smukkeste placeringer i Danmark. Når Næstved Havn udflyttes, så bliver den nærmeste nabo til begge bådehavne, og for at værne om de to fritidshavnes unikke omgivelser, er der indlagt en støjvold med beplantning mellem NNH og de to fritidshavne. Som det fremgår af de gennemførte visualiseringer (se afsnit 4 og bilag 4), så vil dette tiltag skærme det dejlige område fra NNH og det vil ikke være muligt at se eller NNH fra de to fritidshavne når beplantningen er vokset til.

Der er god plads på deres nuværende lokalitet, men udflytningen af Næstved Havn som giver mulighed for yderligere byudvikling vil forventeligt tiltrække flere borgere til Næstved Kommune. Og med flere borgere i kommunen vil det potentielt også skabe et behov for flere bådpladser. Derfor er der behov for, at vinteropbevaringspladserne vil kunne udvides, hvilket der er taget højde for i projektet.

4.8 Udvalgte illustrationer fra det nye havneanlæg

Den prioriterede planløsning fremgår af tegning 01 (bilag 1), men desuden illustreres Ny Næstved Havn ved en række visualiseringer af eksisterende og fremtidige forhold set fra projektets nærmeste naboer.

Disse visualiseringer viser dels anlægget fra fugleperspektiv og dels som en række før og efter visualiseringer fra udvalgte retninger.

Nedenfor er disse gengivet, og visualiseringerne er ligeledes vedlagt som bilag 4.

Visualisering fra fugleperspektiv

19-08-2024



Figur 4-4. Eksisterende forhold



Figur 4-5. Fremtidige forhold

Visualisering fra bebyggelsen på Stenbækholm

19-08-2024



Figur 4-6. Eksisterende forhold



Figur 4-7. Fremtidige forhold

19-08-2024

Visualisering fra lystbådehavn på Ydernæs



Figur 4-8. Eksisterende forhold



Figur 4-9. Fremtidige forhold

Visualisering fra Næstved Ringvej

19-08-2024



Figur 4-10. Eksisterende forhold



Figur 4-11. Fremtidige forhold

Som det fremgår, så vil det nye anlæg lægge sig rigtig fint ind i området og ikke ændre dets karakter nævneværdigt, når den planlagte beplantning har vokset sig til.

19-08-2024

5 Stedlige forhold

For en overordnet vurdering af risiko for potentiel forurening i uddybningsområdet, eller problematiske funderingsforhold for det nye havneanlæg, er der foretaget nogle indledende screeninger af henholdsvis geotekniske og forureningsforhold.

I samme forbindelse er indhentet oplysninger om betydende ledninger i projektområdet for at kvalificere potentielle risici og større udgifter til projektet.

Disse forhold giver et overblik over de stedlige forhold ved Ny Næstved Havn, som er relevante for det anbefalede projekt med flytning af erhvervshavnen og konstruktion af et nyt kajanlæg.

5.1 Geoteknik

De stedlige forhold ved Næstved Havn, som beskrevet i den geotekniske undersøgelsesrapport, kan opsummeres som følger:

Den geografisk placering: Projektområdet er opdelt i to dele. Nordsiden af kanalen (Stenbæksholm) og den sydlige side af kanalen (Ydernæs). Nordsiden består i dag af markarealer og sydsiden (Ydernæs) består i dag af en vej (Kanalvej), en promenade samt ubenyttede landområder omgrænsende til NK-Spildevand A/S.

De geologiske forhold: Jordbunden under muld- og fyldlagene består hovedsageligt af smeltevandssand/smeltevandsgrus, moræneler, postglaciale marint sand og postglaciale ferskvandsaflejringer. I de udførte borer er der truffet forskellige lag, herunder fyld bestående af muld, sand og ler, senglacialt sand, glacial aflejringer af ler, silt, sand, grus, moræneler og kalk.

Geotekniske parametre: Der er målt vingestyrker i kohæsive aflejringer, og ved CPT-forsøg er der målt spidsmodstand i forskellige dybder.

Supplerende undersøgelser: Der anbefales yderligere og dybere borer for at supplere den udførte undersøgelse, så det geotekniske grundlag lever op til standarderne for en parameterundersøgelse. Men grundlæggende kan det konkluderes, at der ikke er geotekniske forhold, der forhindrer at der kan anlægges en havn på det anbefalede område. Undergrunden er stabil og fri for forurening.

5.2 Forurening og Miljøforhold

Forureningsforhold er ligeledes beskrevet i den geotekniske undersøgelsesrapport.

Miljøforhold: Området syd for kanalen er V2 kortlagt. Det betyder, at der er krav om jordanalyser forud for opgravning og bortskaffelsen af jorden på matriklen, med minimum én jordprøve pr. 30 tons af al den jord, som skal fjernes.

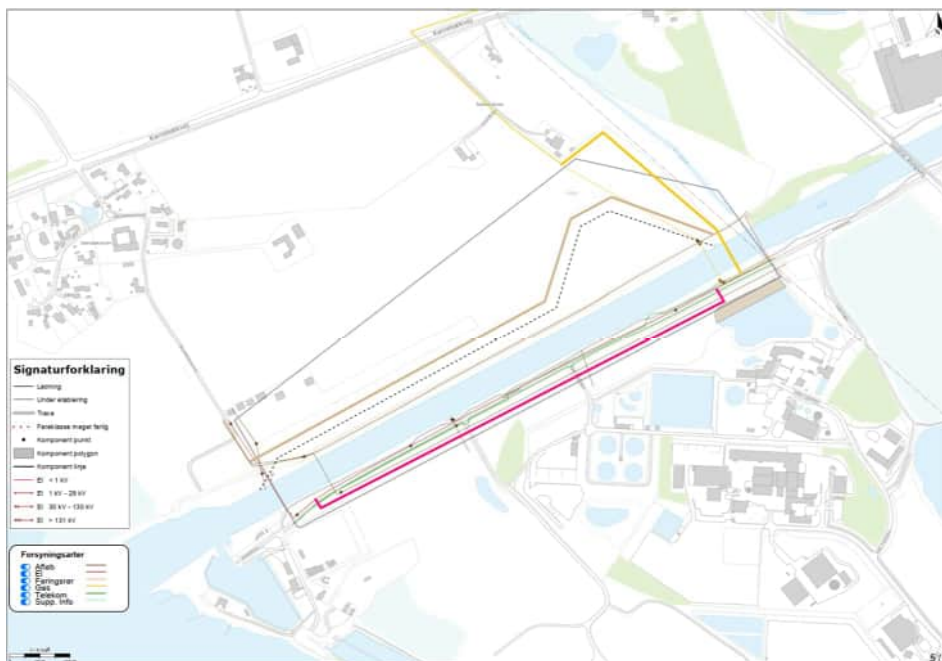
For området nord for kanalen er der ingen forurening og dermed ikke krav om analyser i henhold til jordforureningsloven, men der kan være vilkår i forbindelse med udgravning i vand og sedimentspredning.

19-08-2024

Miljøanalyser: Der er udført miljøprøver fra de geotekniske borer, og analyserne har ikke vist niveauer, der indikerer jordforurening i den øverste 0,5 m under terræn.

5.3 Registrerede ledninger – LER

I projektområdet er der en række forsyningsledninger der skal iagttages og håndteres i forbindelse med anlægsprojektet. Der er tale om gas-, el-, kloak- og en række kommunikationsledninger.



Figur 5-1. Ledningskort over projektområdet

5.3.1 Gasledning.

Der er registreret en gasledning der krydser under kanalen umiddelbart øst for afslutningen af kajstrækningen. Den er således ikke i konflikt med den nye kaj, men gasledningen ligger lige i overgangen hvor svajebassinet på Stenbæksholm siden skal uddybes.

Det vil derfor formentlig være nødvendigt at omlægge rørledningen før projektet igangsættes. Gasledningen er en 40 bar $\varnothing 219$ mm stålleddning som ikke er ringforbundet, og omlægningen indbefatter 100 m styret underboring under kanalen samt 300 m nedlægning i nyt trace.

5.3.2 Afløb.

På begge sider af kanalen er desuden registreret en $\varnothing 169$ mm spildevands trykledning. Ledningen krydser under kanalen og afskæres af den nye kajspuns.

Disse skal omlægges således at ledningen på Stenbæksholm siden følger den nye vandkant og ledning på Ydernæs siden rykkes længere ind i land, væk fra

den planlagte kajgade. Der er tale om 2x ø150 mm/ø350 mm af 1000 m. Under kanalen føres ledningen i ny styret underboring i passende dybde under den nye kajspuns.

19-08-2024

5.3.3 El ledning 50KV.

Langs med Kanalvej ligger der et Cerius 50 KV-kabel. Der må ikke foretages gravearbejder i nærheden af dette uden forudgående aftale med ledningsejeren.

Der er således behov for at kablet flyttes minimum 25 meter væk fra kajkanten, så den er fri fra kajgaden og de horisontale ankre der skal indgå i konstruktionen. Kablet kan således lægges i en dertil indrettet trace der beskytter det mod lasttryk fra godshåndtering.

5.3.4 Øvrige

Ca. 150 m vest for svingbroen hænger der højspændingsledninger/luftledninger på tværs af kanalen. Ledningerne hænger i ca. kote +33 meter, og ikke direkte over den nye kajstrækning, hvorfor de således ikke påvirker anlægsarbejdet.

I tilfælde af en fremtidig udvidelse af kajen i retning mod luftledningerne skal respektafstanden undersøges nærmere.

6 Miljøforhold

6.1 Indledning

Udflytning af havnen vil kræve fuld miljøkonsekvensrapport (MKR - tidligere VVM) samt, som minimum, Natura 2000-væsentlighedsvurdering. Nærværende afsnit indeholder en introduktion til miljøvurderingsprocessen, som Næstved Havn går i møde med det kommende udflytningsprojekt. Afsnittet afdækker processen på et overordnet niveau, og tager udgangspunkt i nuværende viden. Forholdene og lovkravene kan se anderledes ud, når projektet er længere i processen.

6.2 Opstart af miljøvurderingsproces

En miljøvurdering er en proces, hvor der foretages en vurdering af et konkret projekts indvirkninger på miljøet. I miljøvurderinger arbejdes med det brede miljøbegreb. Miljøvurderingen skal ifølge loven omfatte den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, som ifølge miljøvurderingslovens § 1 omfatter den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Disse faktorer indgår alle i miljøvurderingsprocessen, hvor det indledningsvist i afgrænsningen af miljøvurderingens indhold vurderes, om der for hver enkelt miljøfaktor er risiko for væsentlige miljøpåvirkninger som følge af projektet. Hvis der er det, skal den relevante miljøfaktor undersøges nærmere i miljøvurderingen. Offentligheden og berørte myndigheder inddrages, og de væsentlige miljømæssige indvirkninger identificeres, beskrives og vurderes i en såkaldt miljøkonsekvensrapport. Dette skal sikre, at væsentlige indvirkninger

19-08-2024

undgå, forebygges, begrænses eller om muligt neutraliseres, samt undersøge, om der er behov for overvågning af projektets miljøpåvirkninger. Alternativerne til projektet skal ligeledes beskrives og vurderes, herunder, som minimum, referencescenariet (0-alternativet). På baggrund af processen kan myndighederne træffe en beslutning på et oplyst grundlag om, hvorvidt projektet kan tillades ved en § 25-tilladelse. I tilladelsen fastsætter myndighederne, under hvilke vilkår projektet kan gennemføres.

Bekendtgørelsen af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), også kaldet miljøvurderingsloven (LBK nr. 4 af 03/01/2023) fastlægger bestemmelserne for miljøvurderinger.

Til miljøvurderingsloven hører Bekendtgørelsen om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, også kaldet Miljøvurderingsbekendtgørelsen (BEK nr. 806 af 14/06/2024). I denne fastlægges bl.a. de forskellige myndigheders beføjelser, bestemmelser for ansøgning og samordning af vurderinger.

I miljøvurderingsloven defineres projekters miljøvurderingspligt ud fra, om de er optaget på bilag 1 eller bilag 2 i loven. Bilag 1 omfatter obligatorisk miljøvurderingspligtige projekter, hvor havneprojekters optagelse på denne defineres ud fra, om der anløbes fartøjer over 1.350 tons (Miljøministeriet, 2023). Næstved Havn forventes på nuværende tidspunkt at anløbes af fartøjer over 1.350 tons, hvor de længste fartøjer for nuværende er 120 m. Nærværende projekt er således miljøvurderingspligtigt.

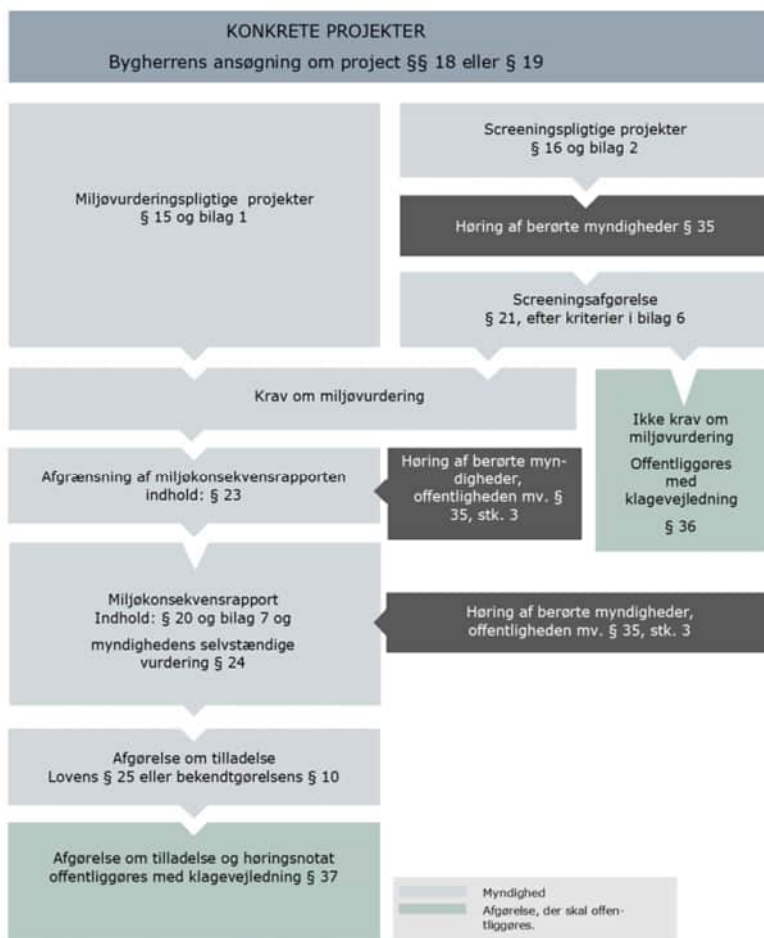
For alle projekter skal der desuden foretages Natura 2000-væsentlighedsvurdering, i henhold til habitatbekendtgørelsen (Miljøministeriet, 2023), som afklarer, om der kan forekomme væsentlige påvirkninger af Natura 2000 områder.

Når et projekt er blevet ansøgt hos ansvarshavende myndighed, påbegyndes den egentlig VVM-proces, som starter med en høring af offentligheden og berørte myndigheder, herefter afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og slutteligt udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering.

For både bilag 1 og 2 opstartes miljøvurderingsprocessen ved, at bygherre indsender en ansøgning med projektbeskrivelse til myndigheden, samt en ansøgning om igangsættelse af miljøvurdering. Projektansøgningen udgør grundlaget for, hvad der vurderes på, og indgår også i miljøkonsekvensrapporten.

Se nedenstående Figur 6-1 for gennemgang af mulige retninger og udfald.

19-08-2024



Figur 6-1 skitsering af miljøvurderingsprocessen, fra vurdering af screeningspligt til afgørelse om tilladelse

Nærværende projekt kræver fuld miljøkonsekvensrapport, hvor påvirkninger på bl.a. rekreative interesser, vandmiljø, beskyttede arter -og natur m.m. vurderes. Hertil kommer, at Karrebæk Fjord, som projektet grænser op til, er udpeget som Natura 2000-område, hvormed en påvirkning af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget kan være svær at afvise, uden mere gennemgående undersøgelser og dataindsamling. Hvis projektet ligeledes ender i fuld Natura 2000-konsekvensvurdering, vil denne med fordel kunne sammenskrives med miljøkonsekvensrapporten.

Foruden at være Natura 2000-område, er Karrebæk Fjord også målsat i Vandområdeplan 2021-2027, hvormed projektet også kræver vurdering i forhold til målsætninger og indsatser i vandplanlægningen, herunder om projektet vil være til hinder for målopfyldelse.

6.2.1 Natura 2000-områder

Store dele af projektet grænser op til et Natura 2000-område, hvorfor der skal udarbejdes en væsentlighedsvurdering for projektets indvirkning på de arter og naturtyper, som findes på udpegningsgrundlaget for området. Natura 2000-områderne er udpeget efter henholdsvis Habitatdirektivet (92/43/EØF) og Fuglebeskyttelsesdirektivet (2009/147/EF). Områderne danner tilsammen et økologisk netværk af beskyttede naturområder i hele EU. Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektiverne administreres i Danmark bl.a. gennem Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 1098 af 21/08/2023 om udpegning og

19-08-2024

administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Miljøministeriet, 2023). Ifølge lovgivningen for disse områder skal planer og projekter underkastes en foreløbig vurdering (også kaldet væsentlighedsvurdering) med henblik på at vurdere, om de kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt. Hvis den foreløbige vurdering konkluderer, at det ikke kan afvises, at en plan eller et projekt kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der gennemføres en egentlig Natura 2000-konsekvensvurdering. Hvis konsekvensvurderingen ikke kan afvise skade på et Natura 2000-områdes udpegningsgrundlag under hensyntagen til områdets bevaringsmålsætninger, kan planen eller projektet ikke vedtages eller tillades.

Ved både væsentlighedsvurdering og konsekvensvurdering er det Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag, dvs. de arter og naturtyper, som områderne er udpeget af hensyn til, der er genstand for vurderingen. Projekter, der ligger uden for Natura 2000-områder skal også vurderes ift. om de kan få væsentlig indvirkning på området.

Nærværende projekt ligger i umiddelbar nærhed af Natura 2000-område 169 Havet og kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde, som rummer Habitatområde nr. 148 og Fuglebeskyttelsesområde nr. 81. På udpegningsgrundlaget (Tabel 6-1) findes bl.a. spættet sæl, som er følsom overfor undervandsstøj, hvilket kan forekomme under f.eks. ramning af spuns og pæle i anlægsfasen for Næstved Havn.

Projektområdet gennemskærer i øvrigt kanalen, som er vandrepassage til Natura 2000-område nr. 163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmosen. Områdets udpegningsgrundlag rummer f.eks. bæklampret, som er meget afhængig af rent vand. I tilstødende vandløb, og indenfor projektområdet er i øvrigt fundet pignomerling, som også er listet på udpegningsgrundlaget – se Tabel 6-2.

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 148		
Naturtyper:	Sandbanke (1110)	Vadeflade (1140)
	Lagune* (1150)	Bugt (1160)
	Rev (1170)	Strandvold med flerårige planter (1220)
	Kystklint/klippe (1230)	Enårig strandengsvegetation (1310)
	Strandeng (1330)	Forklit (2110)
	Hvid klit (2120)	Grå/grøn klit (2130)
	Klitlavning (2190)	Søbred med småurter (3130)
	Kransnålalge-sø (3140)	Næringsrig sø (3150)
	Tørt kalksandsoverdrev* (6120)	Kalkoverdrev* (6210)
	Surt overdrev* (6230)	Tidvis våd eng (6410)
	Urtebræmme (6430)	Rigkær (7230)
	Bøg på muld (9130)	Ege-blandskov (9160)
	Elle- og askeskov* (91E0)	
	Skæv vindelsnegl (1014)	Stor vandsalamander (1166)
	Klokkefrø (1188)	Spættet sæl (1365)

Udpegningsgrundlag for Fuglebeskyttelsesområde nr. 81		
Fugle:	knopsvane (T)	sangsvane (T)
	sædgås (T)	grågås (T)
	bramgås (T)	spidsand (T)
	skeand (T)	troldand (T)
	lille skallesluger (T)	havørn (TY)
	blishøne (T)	klyde (Y)
	fjordterne (Y)	havterne (Y)
	dværgterne (Y)	rødrygget tornskade (Y)

Tabel 6-1 Udpegningsgrundlag for Natura 2000-område nr. 169

19-08-2024

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 145		
Naturtyper:	Næringsrig sø (3150)	Brunvandet sø (3160)
	Tidvis våd eng (6410)	Urtebræmme (6430)
	Højmoser* (7110)	Nedbrudt højmoser (7120)
	Hængesæk (7140)	Avneknippemose* (7210)
	Rigkær (7230)	Skovbevokset tørvemose* (91D0)
	Elle- og askeskov* (91E0)	
Arter:	Lys skivevandkalv (1082)	Stor vandsalamander (1166)
	Mygblomst (1903)	

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 146		
Naturtyper:	Vandløb (3260)	Bøg på muld (9130)
	Ege-blandskov (9160)	Elle- og askeskov* (91E0)
	Sumpvindelsnegl (1016)	
Arter:		

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 194		
Naturtyper:	Indlandssalteng* (1340)	Søbred med småurter (3130)
	Kransnålalge-sø (3140)	Næringsrig sø (3150)
	Brunvandet sø (3160)	Vandløb (3260)
	Å-mudderbanke (3270)	Kalkoverdrev* (6210)
	Surt overdrev* (6230)	Tidvis våd eng (6410)
	Urtebræmme (6430)	Avneknippemose* (7210)
	Kildevæld* (7220)	Rigkær (7230)
	Bøg på mor (9110)	Bøg på muld (9130)
	Ege-blandskov (9160)	Skovbevokset tørvemose* (91D0)
	Elle- og askeskov* (91E0)	
	Skæv vindelsnegl (1014)	Sumpvindelsnegl (1016)
	Tykskallet malermusling (1032)	Bæklampret (1096)
Arter:	Pigsmørling (1149)	Stor vandsalamander (1166)

Udpegningsgrundlag for Fuglebeskyttelsesområde nr. 91		
Fugle:	rørdrum (Y)	sangsvane (T)
	sædgås (T)	havørn (T)
	rørhøg (Y)	pletet rørvagt (Y)
	engsnarre (Y)	trane (Y)
	mosehornugle (Y)	

Udpegningsgrundlag for Fuglebeskyttelsesområde nr. 93		
Fugle:	sædgås (T)	havørn (Y)
	kongeørn (T)	engsnarre (Y)
	isfugl (Y)	

Tabel 6-2 Udpegningsgrundlag for Natura 2000-område nr. 163

I ganske særlige og begrænsede tilfælde er der mulighed for at fravige beskyttelsen, og i så fald kræves kompenserende foranstaltninger. Fravigelsesmuligheden bruges undtagelsesvist, f.eks. ved bydende samfundsmæssig nødvendighed, og det er bl.a. et krav, at der ikke er andre brugbare alternativer.

6.2.2 Myndighederne

Trafikstyrelsen er myndighed for havne og havnefaciliteter i Danmark.

Projektet omfatter etablering af infrastrukturanlæg i kystnærhedszonen og indenfor strandbeskyttelseslinjen, hvor Kystdirektoratet er ansvarshavende myndighed. Projekter indenfor strandbeskyttelseslinjen skal undersøges for §3

19-08-2024

beskyttet natur såsom strandeng, i henhold til Naturbeskyttelsesloven (Miljøministeriet, 2022). Som udgangspunkt gælder forbuddet imod tilstandsændringer inden for strandbeskyttelseslinjen ikke for havneanlæg, herunder moler, kajer og andre konstruktioner, der nødvendiggøres af anlæggets funktion som havn. Dette er som udgangspunkt gældende for havne, der er optaget i Den Danske Havnelods. Der skal altid ansøges om ophævelse af strandbeskyttelseslinjen i forbindelse med etablering af ny havn, eller ekspansion af eksisterende, i henhold til Naturbeskyttelseslovens §69, stk. 1 og 4. Herefter vurderer Kystdirektoratet den enkelte sag, og om der kan meddeles ophævelse eller dispensation. Processen kan ende i afslag, hvilket er tilfældet for flere danske havne (Kystdirektoratet, 2024).

Tilstandsændringer kan desuden kræve tilladelse efter kystbeskyttelsesloven. Kystnærhedszonen er altid gældende, uafhængigt af ophævelse af andre beskyttelser. Kystdirektoratet er således høringspligtigt i de to offentlighedsfaser for miljøkonsekvensprocessen.

Hertil kommer, at projektet kan medføre ændringer i søfartsadfæren både i kanalen ind til Næstved by samt omkring sejlrende i Karrebæk fjord. Når der er tale om marin sikkerhed og vækst i den marine sektor, står Søfartsstyrelsen som myndighed. Søfartsstyrelsen vil ikke være ansvarshavende myndighed for miljøvurderingsprocessen, men kan stille som minimumskrav, at der udføres en HAZID-workshop, som klarlægger sikkerhedsforanstaltninger på søen, og som redegør for behov for afværge. Sejladssikkerhed vil i denne type projekter således skulle indgå som miljøtema i miljøvurderingen.

For miljøvurderingsprocessen skal alle berørte myndigheder afklares inden offentlighedsfaserne, da disse er høringsberettigede.

6.3 Proces og offentlighedsfaser

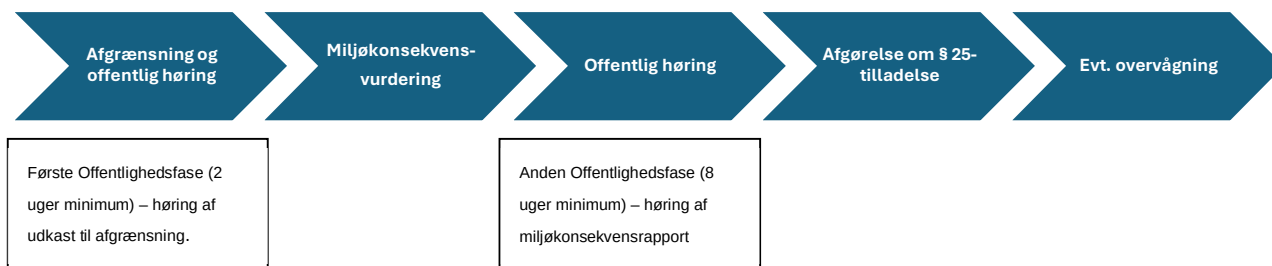
I miljøvurderinger arbejdes med det brede miljøbegreb. Miljøvurderingen skal ifølge loven omfatte den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, som ifølge miljøvurderingslovens § 1 omfatter den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Disse faktorer indgår alle i miljøvurderingsprocessen, som påbegyndes ved, at projektejer (Næstved Havn) fremsender en ansøgning om miljøkonsekvensvurdering hos ansvarshavende myndighed.

Herefter udarbejder myndigheden et afgrænsningsnotat for miljøvurderingens indhold, hvori det vurderes, om der for hver enkelt miljøfaktor er risiko for væsentlige miljøpåvirkninger som følge af projektet. Hvis der er det, skal den relevante miljøfaktor undersøges nærmere i miljøvurderingen, og undersøgelsen skal afrapporteres i miljørapport og miljøkonsekvensrapport (MKR – tidligere VVM).

Den efterfølgende proces kan inddeles i fem faser:

19-08-2024



Figur 6-2 Miljøvurderingsprocessens vigtigste faser

Første fase omfatter en høring af berørte myndigheder og offentligheden, hvor borgere, myndigheder og andre interesserede kan komme med deres kommentarer og ændringsforslag til afgrænsningen af indholdet i miljøkonsekvensrapporten.

Anden fase består af udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten. Miljøkonsekvensrapporten indeholder en beskrivelse af projektet og en vurdering af dets sandsynlige påvirkning af de miljøemner, der skal indgå jf. den forudgående afgrænsning. Derudover indeholder miljøkonsekvensrapporten en kortlægning af eksisterende miljøforhold, forslag til afværgeforanstaltninger og overvågning samt en vurdering af eventuelle kumulative påvirkninger.

Tredje fase er myndighedernes gennemgang af bygherres miljøkonsekvensrapport samt politisk vedtagelse af et udkast til § 25-tilladelse til at gennemføre projektet. Efter den politiske vedtagelse får offentligheden og berørte myndigheder mulighed for at udtale sig om miljøkonsekvensrapporten og udkastet til § 25-tilladelse, idet disse sendes i offentlig høring i 8 uger.

Fjerde fase består i, at myndigheden træffer beslutning om der kan meddeles § 25-tilladelse, bl.a. på grundlag af de indkomne bemærkninger fra høringen. § 25-tilladelsen gives som regel med en række vilkår der skal overholdes. Tilladelsen skal offentliggøres, og der er fire ugers klagefrist.

Femte fase er den eventuelle overvågning, der skal foretages, hvis der i miljøkonsekvensvurderingen er konstateret væsentlige miljøpåvirkninger. Overvågningsprogrammet vil fremgå af miljøkonsekvensrapporten og af vilkår i § 25-tilladelsen.

De første 4 faser foregår forud for, eller sideløbende med, udarbejdelse af projektmateriale og tekniske beskrivelser, mens den femte og sidste fase foregår sideløbende med projektets udførelse. Under afsnit 11 er indsat udkast til en overordnet tidsplan for det samlede forløb hvori ovenstående også indgår.

Miljøkonsekvensrapporten og udkast til § 25-afgørelse skal fremlægges for offentligheden og berørte myndigheder i anden offentlighedsfase, der har minimum otte ugers varighed. Denne offentlighedsfase er sammenfaldende med offentlighedsfasen for forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, idet miljøvurderingen af planforslagene skal ledsage disse dokumenter – se i øvrigt afsnit 7 om Planforhold. Det er dog Næstved Kommune, som er myndighed for miljørapport over planforslag.

Alle kan indsende høringssvar til det offentliggjorte materiale, og efter offentlighedsfasen behandler Den ansvarshavende myndighed de indsendte høringssvar og tager stilling til, om disse eventuelt medfører ændringer i

materialet. Herefter kan Den ansvarshavende myndighed tage stilling til, om der kan meddeles tilladelse til projektet efter miljøvurderingslovens § 25 (tidligere kaldet VVM-tilladelse).

19-08-2024

6.4 Miljøkonsekvensrapportens indhold

6.4.1 Afgrænsning af miljøfaktorer

Når ansvarshavende myndighed har foretaget høring af offentligheden og berørte myndigheder, udarbejdes afgrænsning af miljøvurderingens indhold. Afgrænsningen vil tage udgangspunkt i miljøvurderingslovens minimumskriterier for miljøvurdering af både planer og projekter. En oversigt over mulige miljøfaktorer for miljøkonsekvensrapportens indhold er vist på overskriftsniveau herunder.

Miljøvurderingen skal indeholde:

- Indledning
- Ikke-teknisk resumé
- Projektbeskrivelse
- Beskrivelse af plangrundlaget (og planforslagene, hvis miljøkonsekvensrapport og miljørapport sammenskrives)
- Miljøvurdering af:
 - Biologisk mangfoldighed
 - Befolkning og menneskers sundhed
 - Materielle goder
 - Jordbund og jordarealer
 - Overfladevand og grundvand
 - Luft og klima
 - Landskab og kulturarv
 - Samspillet mellem ovennævnte faktorer
- Afværgeforanstaltninger
- Kumulative forhold
- Overvågning
- Referencer

Der vurderes for hver miljøfaktor på anlægsfase, driftsfase og en eventuel nedtagningsfase, såfremt det af afgrænsningsnotatet fremgår, at miljøvurdering er påkrævet.

For hver af ovenstående miljøfaktorer beskrives metode og manglende viden, miljøstatus og referencescenarie, miljøvurdering af projektet (anlægs- og/eller driftsfase), miljøvurdering af planforslag, afværgeforanstaltninger, kumulative påvirkninger, overvågning og referencer. Kumulative effekter vil således indgå for hvert af ovenstående emner.

Indeholdt i de beskrevne miljøfaktorer er nogle miljøtemaer, som beskrives for hver miljøvurdering. For havneprojekter indgår følgende temaer ofte:

- Sejladsikkerhed
- Marin flora/fauna
- Rekreative forhold
- Luftbåren støj og undervandsstøj samt vibrationer
- Forurenet jord og sediment
- Kystmorfologi
- Hydrauliske forhold

19-08-2024

6.4.2 Metode

De sandsynlige påvirkninger beskrives for de miljøfaktorer, som er medtaget i miljøvurderingen, eksempelvis:

- Direkte påvirkning af værdier som følge af aktiviteter eller ændret arealanvendelse
- Overskridelse af grænseværdier/miljøkvalitetsnormer (f.eks. i forhold til støjgrænser, vandområdeplanernes målsætninger mv.).
- Risiko for ulykker/katastrofer (f.eks. trafiksikkerhed og forureningshændelser).

Så vidt muligt vurderes de mulige påvirkninger i forhold til fastlagte miljømål/kriterier i lovgivningen, der angiver kvantificerbare størrelser (f.eks. udledningskrav, støjkrav m.v.).

De enkelte påvirkningers omfang og væsentlighed beskrives og vurderes som udgangspunkt ud fra følgende parametre:

- Geografisk udbredelse
- Varighed og hyppighed
- Karakter, værdi og sårbarhed af de påvirkede værdier

For de fleste miljøfaktorer er der ikke i lovgivningen fastlagt mål og grænseværdier for de forskellige miljøpåvirkninger. Påvirkningen kan derfor ikke umiddelbart kvantificeres og holdes op mod fastlagte krav eller kriterier. I disse tilfælde vurderes påvirkningsgraden kvalitativt ud fra erfaringer fra lignende projekter.

Påvirkningsgraden for de enkelte miljøfaktorer kan være positiv, neutral, mindre negativ, moderat negativ eller væsentligt negativ, som vist herunder i Tabel 6-3.

Påvirkningsgrad	Følgende effekter er dominerende
Positiv påvirkning	Projektet/planen har en positiv effekt i forhold til den pågældende miljøfaktor.
Neutral/ uden påvirkning	Ingen påvirkning i forhold til referencescenariet
Mindre negativ påvirkning	Projektet/planen medfører påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede, kortvarige eller uden langtidseffekt og uden irreversible effekter.
Moderat negativ påvirkning	Projektet/planen medfører påvirkninger, som har relativt stort geografisk omfang eller langvarig karakter (f.eks. hele projektets levetid), som sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible, men helt lokale skader på eksempelvis bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
Væsentlig negativ påvirkning	Projektet/planen medfører påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.

Tabel 6-3 Tabel med beskrivelse af graduering for miljøpåvirkningens omfang og væsentlighed

Indledningsvist redegøres der i vurderingen for påvirkningens art, dvs. hvilken type påvirkning, der er tale om, som f.eks. støj, arealinddragelse eller visuelle forstyrrelser.

6.4.3 Referencescenarie

Referencescenariet (0-alternativet) er den situation, der her benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører. Referencescenariet er den situation, hvor projektet ikke gennemføres, hvilket betyder, at påvirkningen i projektområdet fortsætter som hidtil uden det ansøgte havneanlæg mv.

Referencescenariet svarer til de eksisterende miljøforhold og den sandsynlige udvikling af området, hvis projektet ikke gennemføres. Referencescenariet og den forventede udvikling, hvis planerne og projektet ikke vedtages/tillades, beskrives i hvert miljøtemaafsnit i en fremtidig MKR.

6.4.4 Afværgenforanstaltninger

Afværgende eller kompenserende foranstaltninger har til formål at undgå, nedbringe eller neutralisere skadelige påvirkninger af miljøet. Ofte vil en række hensyn til miljøet være standardkrav i lovgivningen og almindelig praksis, og de vil derfor være forudsat ved miljøvurderingen. I vurderingen af de enkelte miljøemner, vil der indgå en vurdering af påvirkningsgraden før og efter implementering af eventuelle afværgende foranstaltninger. Hvis der efter implementering af afværgende foranstaltninger fortsat vurderes at være væsentlige påvirkninger, afsøges muligheden for yderligere afværgetiltag. De yderligere konkrete afværgenforanstaltninger beskrives, og der foretages en fornyet vurdering af påvirkningen. Foranstaltningerne vil typisk blive knyttet til den senere tilladelse som vilkår i en §25-tilladelse (VVM-tilladelse).

Desuden skal miljøvurderingen rumme forslag til overvågning af projektets væsentligt negative påvirkninger, herunder virkningen af de eventuelle afværgende foranstaltninger.

For væsentligt negative påvirkninger er afværgende foranstaltninger og overvågning et krav, jf. miljøvurderingslovens §§ 12 og 20. Moderat eller mindre

negative påvirkninger kan også ledsages af en afværgeforanstaltning og indgå i et overvågningsprogram, hvis det vurderes hensigtsmæssigt, men dette er ikke et krav.

19-08-2024

6.5 Lovgrundlag og planforhold for MKR

Enhver vurdering i miljøkonsekvensrapporten tager udgangspunkt i gældende lovgivning og planforhold, som berøres af projektet. Projektområdet skal derfor undersøges for gældende planer, og en given påvirkning vurderes ud fra hver enkelte plan eller lov.

I nærværende afsnit gives en opstilling af de mest relevante planer og lovgrundlag, som vil skulle gennemgås i en kommende miljøvurderingsproces for udflytningen af Næstved Havn, baseret på den valgte placering.

Planer og planforhold gennemgås i detaljen i afsnit 7 i nærværende rapport.

6.5.1 Lokalplanlægning og kommuneplantillæg

Lokalplanen fastlægger blandt andet hvad området og bygninger skal bruges til, hvor og hvordan bygninger, veje og friarealer skal placeres og bygges, hvor stor bebyggelsesprocenten er for det pågældende område, og hvordan de enkelte huse og bygninger skal se ud i forhold til materialevalg og udseende, herunder eksempelvis farver, vinduer og tagtyper.

Etablering af nye havne kræver normalt vedtagelse af en lokalplan for havnearealet samt et kommuneplantillæg, medmindre arealet til havnen allerede er optaget i kommuneplanens rammer. Planlægningen skal være gennemført inden projektet kan vedtages ved en § 25-tilladelse (VVM-tilladelse). Planlægningen er, ligesom projektet, omfattet af krav om miljøvurdering, herunder vurdering iht habitat- og vandrammedirektivet. Hvis der ønskes vedtaget en projektlokalplan, kan processen for miljøvurdering af plan og projekt evt. sammenkøres, og de to miljøvurderinger kan sammenskrives i én rapport, som indeholder miljøkonsekvensrapport for projektet og miljørapport for planforslaget. Derved kan inddragelse af offentlighed, offentlighedsfaser, politisk behandling samt klagefrister for plan og projekt forløbe samtidig, hvilket kan spare tid. Alternativt skal planprocessen inkl. miljøvurdering af planen forløbe særskilt inden miljøvurderingsprocessen for projektet forløber. Planprocessen inkluderer normalt en foroffentlighedsfase (idéfase), hvor offentligheden og berørte myndigheder inddrages. Miljøvurderingsprocessen for planer er for en stor del sammenlignelig med processen for projekter, hvor begge processer kræver f.eks. afgrænsning af miljøvurderingens indhold, men afviger f.eks. ved, myndigheden er ansvarlig for planforslag og miljøvurdering af denne, mens bygherre er ansvarlig for miljøvurdering af projektet, samt at planforslaget i den endelige vedtagelse skal ledsages af en sammenfattende redegørelse. Sammenskrevne miljøvurderinger af planer og projekter gennemføres i et tæt samarbejde mellem bygherre og myndighed. Manglende lokalplan og kommuneplantillæg, og miljøvurdering af samme, vil stoppe muligheden for projektets gennemførelse, og er derfor et vigtigt skridt i forprocessen.

For yderligere information om planforhold, se følgende afsnit 7.

6.5.2 Vandrammedirektivet

Danske kystnære farvande er inddelt i vandområder, med hver deres vandområdeplan. De skal sikre renere vand i Danmarks kystvande i

19-08-2024

overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv (Direktiv 2000/60/EF). Direktivet fastsætter en række miljømål og opstiller overordnede rammer for den administrative struktur for planlægning og gennemførelse af tiltag og for overvågning af vandmiljøet. I dansk lovgivning er dette implementeret gennem lov om vandplanlægning (LBK nr. 126 af 26/01/2017), som er grundlag for vandområdeplanerne og hvori det beskrives hvilke tiltag, som skal iværksættes for at opnå god miljøtilstand, der er opfyldt, når både den økologiske tilstand og den kemiske tilstand er god.

I et vandområde, hvor miljømålet ikke er opfyldt, må et projekt ikke have påvirkninger der vurderes at medføre en forringelse af overfladevandområdets tilstand, og ikke hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger.

I vandområdeplanerne vurderes den samlede økologiske tilstand inden for 1 sømil fra kysten på baggrund af flere kvalitetselementer, herunder koncentrationer af fytoplankton, tæthed og biodiversitet af bentiske invertebrater og dybdeudbredelse af rodfæstede planter. I vurderingen af den økologiske tilstand indgår også nationalt udvalgte miljøfarlige forurenende stoffer som et kvalitetselement. Vandområdeplanerne specificerer en række indsatsbehov, især med fokus på at nedbringe kvælstoftilførslen til kystvandene jævnt og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (BEK nr 797 af 13/06/2023). Reducerede næringsstoftilførsler leder til reduceret fytoplankton- og algevækst, som øger sigtbarhed og lysets gennemtrængelighed i vandsøjlen. Derved kan en bedre vandkvalitet opnås for at bringe kystvandene i god økologisk tilstand.

Kemisk tilstand vurderes for alle vandområder indenfor 12-sømilgrænsen ud fra koncentrationen af EU's prioriterede stoffer i vandfasen og/eller biota, der udgør en særlig risiko for vandmiljøet. Miljøkvalitetskravene, der ligger til grund for vurdering af hhv. økologisk og kemisk tilstand fremgår af bilagene til bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand (BEK nr. 796 af 13/06/2023).

I et vandområde, hvor miljømålet ikke er opfyldt, må et projekt ikke have påvirkninger, der vurderes at medføre en forringelse af overfladevandområdets tilstand, og ikke hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger.

Den gældende vandområdeplan for den nye placering for Næstved havn er Vandområdeplan 2021-2027, hvor projektområdet ligger indenfor vandområdedistrikt Sjælland 2.5 Smålandsfarvandet. Det er tilstanden i dette vandområdedistrikt påvirkningsgraden skal måles op imod i en kommende MKR.

6.5.3 Vand og Naturplaner

I de statslige natur- og vandplaner er der fastlagt mål for udpegningsgrundlaget for internationale naturbeskyttelsesområder Natura 2000-områder og Ramsarområder), for grundvandet og for forekomster af overfladevand. I overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv skal vandplanen ved en indsatsmålsætning sikre, at søer, vandløb, grundvandsforekomster og kystvande i udgangspunktet opfylder miljømålet 'god tilstand'.

Naturplanerne indeholder målsætninger for de internationalt beskyttede naturområder. Planernes målsætning for Natura 2000-områderne er, ved en målrettet indsats, at sikre en gunstig bevaringsstatus for de arter og naturtyper, som områderne er udpeget for at beskytte.

6.5.4 Internationale beskyttelsesområder, Natura 2000

19-08-2024

Natura 2000 er betegnelsen for et netværk af beskyttede naturområder i EU. Områderne skal bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. I Danmark er der udpeget 257 Natura 2000-områder. De udgør tilsammen 9 procent af landarealet og 26 procent af havarealet.

Habitatbekendtgørelsen indeholder regler om streng beskyttelse af særlige arter. Denne beskyttelse gælder både indenfor og udenfor Natura 2000-områder. De arter, som bestemmelsen omfatter, er opført på habitatdirektivets bilag IV og benævnes derfor bilag IV-arter. De fleste bilag IV-arter har en meget begrænset udbredelse i Danmark, dog er f.eks. flere padder, især spidssnudet frø, mange arter af flagermus, odder og marsvin mere eller mindre almindeligt forekommende indenfor deres egnede levesteder.

Se også afsnit 6.2.1.

6.5.5 Naturbeskyttelsesloven

Lovens formål er at beskytte landets natur og miljø således, at samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag. Loven indeholder særlige bestemmelser med henblik på at beskytte naturen og bestanden af vilde dyr og planter, samt deres levesteder. Endvidere indeholder naturbeskyttelsesloven bestemmelser om beskyttelse af de landskabelige, kulturhistoriske og naturmæssige værdier.

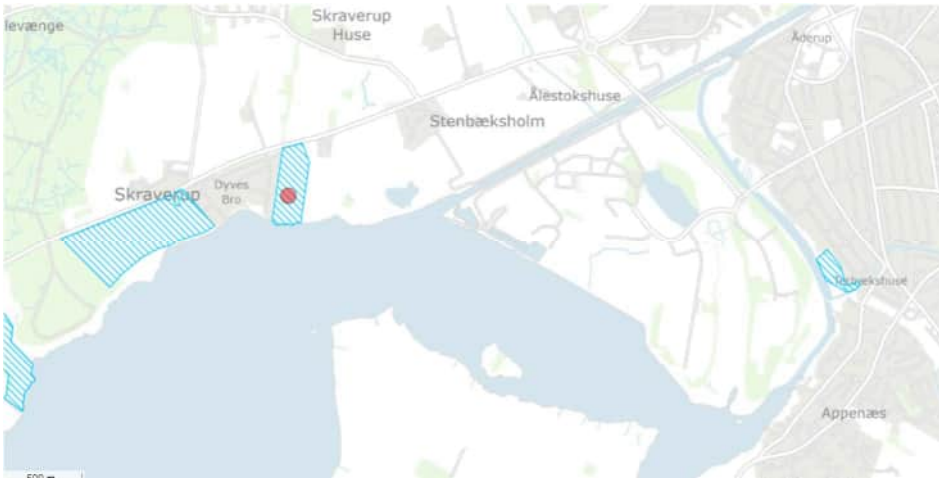
6.5.5.1 Fredede områder

Fredninger er en selvstændig beskyttelse, der reguleres på baggrund af § 33 i naturbeskyttelsesloven. Fredninger har ofte til formål at beskytte dyr og planter, deres levesteder og/eller landskabelige og kulturhistoriske værdier.

Fredningsnævnet er myndighed i forhold til dispensation fra fredninger. Der gælder forskellige begrænsninger for brugen af fredede arealer. Fredningsbestemmelserne fremgår af fredningskendelsen eller fredningsdeklarationen for det enkelte område.

Der foreligger ét fredet område i umiddelbar nærhed af projektområdet for Ny Næstved Havn – se nedenstående Figur 6-3. Området indebærer et forbud mod bebyggelse og andre landskabelige ændringer, som kan forringe eller fjerne udsigten til fjorden fra landevejen ved Skraverup. Havnens bebyggede område vil således ikke få indvirkning på fredningen, men der skal være opmærksomhed omkring kystmorfologi i forbindelse med anlægsarbejdet.

19-08-2024



Figur 6-3 Fredede områder ved projektområdet

6.5.5.2 Beskyttede naturtyper, NBL § 3

Alle heder, moser, strandenge, ferske enge og overdrev med et samlet areal over 2.500 m², alle vandløb, som er udpeget og indeholdt i blandt andet Kommuneplanerne, samt søer over 100 m² er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven. Loven beskytter naturtyperne mod ændringer i tilstande, f.eks. i form af bebyggelse, opdyrkning, anlæg, tilplantning, dræning og opfyldning.



Figur 6-4 §3-beskyttet natur ved projektområdet

Den valgte løsning for område til udflytning af Næstved Havn indebærer ikke anlægsarbejde indenfor §3-beskyttet natur. Der foreligger dog et mindre vandhul nær lystbådehavnen som vil skulle undersøges for padder og tilstandsvurderes, og potentielt erstattes minimum 1:1 andetsteds. Hertil kommer, at der skal etableres ny adgangsvej til lystbådehavnen og rekreativ sti, som kan påvirke det omkransende moseområde.

6.5.5.3 Bygge- og beskyttelses linjer

Naturbeskyttelsesloven indeholder bestemmelser om bygge- og beskyttelseslinjer, der skal sikre de nærmeste omgivelser ved kysterne og langs

søer og åer. Desuden skal fortidsminder, skove og kirker friholdes for bebyggelse eller andre væsentlige landskabelige indgreb.

19-08-2024

Det er Miljøstyrelsen eller kommunalbestyrelsen, der kan træffe afgørelse om dispensation fra beskyttelseslinjerne. Kystdirektoratet er dog myndighed for strandbeskyttelseslinjen.

Strandbeskyttelseslinjen

Ifølge naturbeskyttelseslovens § 15 (LBK nr 1392 af 4. oktober 2022) skal de danske kyster bevares så uberørte som muligt. Strandbeskyttelseslinjen ligger i åbne landskaber typisk 300 m fra kysten, og i bebyggede områder typisk 100 m eller mindre fra kysten. Formålet med bestemmelserne om strandbeskyttelseslinjen er at sikre, at arealerne nær kysten friholdes for indgreb, der ændrer deres nuværende tilstand og anvendelse.

Som udgangspunkt er det forbudt at lave indgreb i og på arealer, som er omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Kystdirektoratet kan dog i særlige tilfælde give dispensation fra strandbeskyttelseslinjen, som f.eks. ved etablering eller udbygning af havne.

Sø- og åbeskyttelseslinjen

Søbeskyttelseslinjer er gældende for søer med en vandflade på mindst 3 ha, mens åbeskyttelseslinjer er gældende for vandløb, som amterne som udgangspunkt efter tidligere regler har registreret med en beskyttelseslinje jævnfør Naturbeskyttelseslovens §16 (LBK nr. 1392 af 4. oktober 2022). Sø- og åbeskyttelseslinjen afgrænser et område på 150 m fra søer og vandløb, hvor der er forbud mod at opføre bygninger, master mv., ligesom der er forbud mod at foretage tilplantninger eller ændringer i terrænet.

Beskyttelsen indenfor zonerne har til formål at sikre søer og vandløb som værdifulde landskabselementer, og sikre funktionaliteten som levesteder og spredningskorridorer for områdets plante- og dyreliv.

Projektet kan potentielt berøre sø- og åbeskyttelseslinjen, da svajebassinet planmæssigt udgraves på langs med beskyttet vandløb.

Skovbyggelinjen

For alle offentlige og private skove med et sammenhængende areal på over 20 ha er udlagt en skovbyggelinje i en afstand af 300 m fra skoven. Indenfor denne zone skal det frie udsyn til skoven sikres mod etablering af bebyggelser eller eksempelvis opførelse af master. Beskyttelseszonen skal endvidere medvirke til at opretholde skovbryn som værdifulde levesteder for plante- og dyrelivet.

Etablering af den nye Næstved Havn i sig selv vil ikke berøre skovbyggelinjen, men reetableringen af nye veje og stier til lystbådehavnen m.m. kan give påvirkning.

6.5.6 Kystnærhedszonen

Langs Danmarks 8.750 km lange kystlinje er det af national interesse, at kysten bevares som en åben kyststrækning. Projektområdet for Ny Næstved Havn ligger indenfor kystnærhedszonen, og er derfor omfattet af Planlovens bestemmelser om kystbeskyttelse. Kystnærhedszonen er defineret som et 3 km bredt bælte langs de danske kyster. Kystnærhedszonens afgrænsning dækker i princippet en 3 km planlægningszone. Denne zone varierer dog i udstrækning og er visse steder udvidet, hvor der er inddraget bl.a. statslige eller beskyttede naturarealer. Hvis ny bebyggelse og anlæg vil påvirke kysten visuelt, skal der gøres rede for påvirkningen, og hvis bebyggelsen afviger væsentligt i højde og

omfang fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor. Projektområdet ligger indenfor kystnærhedszonen, ligesom mange andre danske havne.

19-08-2024

6.5.7 Anden lovgivning

Foruden ovennævnte love og planmæssige rammer eksisterer der en række andre lovmæssige rammer, som er bestemmende for projektets udformning og realisering.

6.5.7.1 Museumsloven

Museumsloven sikrer, at væsentlige elementer af kulturarven og naturarven bevares for eftertiden. Alle fortidsminder både til lands og til vands er omfattet af museumslovens bestemmelser. Der må derfor ikke foretages ændringer i tilstanden af fredede jordfaste fortidsminder. Slots- og Kulturstyrelsen kan dog i særlige tilfælde dispensere fra beskyttelsen. Slots- og Kulturstyrelsen kan kræve, at der i forbindelse med anlægsarbejderne iværksættes eftersøgninger af ikke-registrerede fund inden anlægsarbejderne påbegyndes.

Der er for projektområdet ingen registrerede fund af marine fortidsminder i databasen for fund og fortidsminder (Kulturministeriet, 2022). Eventuelle fund og fortidsminder er beskyttet af bestemmelserne i museumsloven, og det skal derfor vurderes, om projektet giver anledning til behov for marinarkæologiske forundersøgelser.

Da anlægsarbejdet for etablering af Ny Næstved Havn sker i udgravet kanal, vurderes der ikke at forekomme fund af marine fortidsminder, men dette bør dog være et opmærksomhedspunkt, og det lokale museum bør inddrages i planlægningen, som minimum med skriftlig information om igangsættelse.

6.5.7.2 Vandløbsloven

Naturbeskyttelseslovens regler om vandløb og søer overlapper i nogen grad reglerne i Vandløbsloven. Vandløbsloven tager imidlertid først og fremmest sigte på vandløbenes evne til at aflede overfladevand, spildevand samt drænvand, og derfor på vandløbets form og skikkelse. Foranstaltninger efter loven skal dog altid ske under hensyntagen til anden lovgivning, herunder lov om naturbeskyttelse og lov om miljøbeskyttelse. Ændringer i vandløbenes udformning, herunder midlertidige omlægninger i forbindelse med kabelkrydsningsarbejder, må derfor ikke foretages uden forudgående tilladelse fra de respektive myndigheder.

Som før nævnt grænser svajebassinet op til beskyttet vandløb.

6.5.7.3 Skovloven

Skovloven har til formål at bevare de danske skove og medvirke til at forøge det danske skovareal. Skovloven indeholder endvidere bestemmelser om fredskovspligt, hvilket indebærer, at skovarealerne skal drives til skovbrugsformål og i overensstemmelse med skovlovens bestemmelser. De fleste private skove, og alle offentlige skove, er fredskov.

For fredskov gælder bl.a., at sårbare naturtyper som vandhuller, moser, enge eller heder, der ligger i fredskovsarealer, hverken må opdyrkes eller afvandes. Desuden skal skovbryn af løvtræer, egekrat og buske bevares.

Adgangsveje til Ny Næstved Havn samt nyetablering af adgangsvej til lystbådehavnen kan potentielt påvirke nærliggende fredsskovsområde.

6.5.7.4 Havstrategidirektivet og lov om havstrategi

19-08-2024

EU's havstrategidirektiv er implementeret i Danmark ved Bekendtgørelse af lov om havstrategi (LBK nr 123 af 01/02/2024). Danmarks Havstrategi er et led i gennemførelsen af EU's havstrategidirektiv (direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008). Havstrategiloven omfatter de danske havområder, herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner (EEZ).

Formålet med havstrategidirektivet er at opretholde eller etablere en god miljøtilstand i alle europæiske havområder ved at udarbejde havstrategier med mål for natur og miljø, overvågningsprogrammer og indsatsprogrammer.

Havstrategien fastsætter målsætninger, hvor målet for alle danske havområder er at opnå en god miljøtilstand. En god miljøtilstand beskrives og vurderes ud fra flere emner, der definerer forskellige fokusområder, også kendt som deskriptorer. Havstrategien angiver en status for hver deskriptor, der skal opfyldes for at opnå en god miljøtilstand. Havstrategidirektivet omfatter 11 deskriptorer, der beskriver miljø- og naturtilstanden samt påvirkningerne fra menneskelige aktiviteter. I basisanalysen til Havstrategi II er der defineret miljømål for flere deskriptorer, som forpligter myndighederne til at fastsætte tærskelværdier og indikatorer eller indhente nye data til udvikling af disse.

Vurderingen af Næstved Havns påvirkning på målopfyldelsen af havstrategien udføres ved først at beskrive indhold, mål og tilstand for havstrategien i det relevante havområde. De relevante deskriptorer afgrænses, og på den baggrund vurderes de potentielle indvirkninger af både anlæg og drift af den ny havn på havområdets tilstand. Havstrategien finder ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til 1 sømil (12 sømil i forhold til kemisk tilstand) uden for basislinjen, for de deskriptorer, der er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien beskytter dog det marine område som helhed, herunder inden for 1-sømilgrænsen, for de deskriptorer, der ikke er omfattet af vandplanlægningen eller Natura 2000.

Havplanen (Havplanssekretariatet, 2024) og Bekendtgørelsen af lov om maritim fysisk planlægning (LBK 400 af 6. april 2020) er udarbejdet med henblik på at sikre en overordnet arealudlægning af maritime interesser, herunder udviklingszoner, sejladskorridorer, beskyttelsesforanstaltninger for luftfart, kabelkorridorer for vedvarende energi, transitørledninger, landvinding af væsentlig samfundsmæssig betydning, kompensationsafgravninger, natur- og miljøbeskyttelsesområder samt generelle anvendelsesområder.

I den danske havplan er projektområdet defineret som bl.a. generel anvendelseszone og som natur- og miljøbeskyttelsesområde (N73) (Havplanssekretariatet, 2024) baseret på udpegningen som havstrategiområde.

For vurderingen ift. Deskriptorer kan det være svært at finde data for f.eks. mikroplast og undervandsstøj, som der skal vurderes på. Her kan et omfattende feltprogram være med til at sikre nødvendige data, og i øvrigt øge den alment tilgængelige data i Danmark.

6.6 Nødvendige feltundersøgelser og datagrundlag

Alle miljøkonsekvensvurderinger skal foretages på et oplyst grundlag, og der skal foreligge tilstrækkeligt data, for at dette bliver muligt. Med udgangspunkt i nærværende afsnits gennemgang af lovgrundlag og påvirkningsparametre gives her en præsentation af, hvad der kan forventes at skulle undersøges for gennem feltarbejde.

Kortlægning af data foretages som skrivebordsundersøgelse, og store dele kan i dag hentes online. Offentligt tilgængelige data veksler dog i brugbarhed, da meget vil være fra ældre dato. Som udgangspunkt bør der ikke benyttes miljødata, som er mere end fem år gammelt, medmindre der er tale om en vurdering af miljøets udvikling over tid.

19-08-2024

For at sikre det bedst mulige vurderingsgrundlag, bør der derfor for de fleste miljøvurderingsopgaver foretages fuldt feltprogram, så der er sikret ny data under teknisk anvisning. Dette dog kun efter kortlægning af behovet, og for områder, hvor myndighedens afgrænsning har fundet behov for samme.

De vigtigste feltundersøgelser for et sådant projekt kan være følgende:

- Marin flora fauna
- Sedimentprøvetagning
- Bundfauna, både infauna og epifauna
- Flagermusundersøgelser
- Fugleundersøgelser
- Paddeundersøgelser
- §3 natur og habitatnatur
- Kortlægning af sedimenttyper (Side Scan Sonar)

Der bør udarbejdes en kystmorfologisk analyse for området indenfor den valgte placering af havnen, således at spredningsdynamikkerne kendes ved udgravning af svajebassin på nordsiden m.m. Modellen er af stor vigtighed for bl.a. vurdering af sejladsikkerheden, driftsarbejde, kysterosion/strandbeskyttelse. Der bør desuden udarbejdes en hydraulisk model, så spredningsmønstrene for sediment, miljøfremmede stoffer m.m. kendes under anlægsfasen.

I juni 2024 er udkommet opdateret håndbog for bilag IV arter, som definerer, at flagermusundersøgelser skal foregå over flere år, hvis der lokaliseres egnede habitater. Dette skal medtages i tidsperspektivet for MKR-processen, da rapporten ikke vil kunne ligge færdig før hele datagrundlaget er indhentet og analyseret.

7 Planforhold

7.1 Indledning

Nærværende afsnit indeholder en beskrivelse af baggrund og formål med projektet, samt en introduktion til de planmæssige forhold, som projektet skal gennemgå ifm. en kommende udflytning. Afsnittet afdækker derudover planprocessen på et overordnet niveau, og tager udgangspunkt i nuværende viden. Forholdene og lovkravene kan se anderledes ud, når projektet er længere fremme i processen.

19-08-2024



Figur 7-1. Foto - skraafoto.dataforsyningen.dk - 7.5.2023

7.1.1 Politisk sagsforløb

Siden 2018 har Næstved Kommune og Næstved Havn arbejdet på udflytning af havnen og etablering af en ny bydel på havnens eksisterende arealer.

Den 29. oktober 2019 traf byrådet en principbeslutning om, at Næstved Havn skal flytte ud til den anden side af Svingbroen, så man får mulighed for at by-udvikle havnearealerne.

I 2020 blev "Næstved Ny Havn – Masterplan 2020-2050" udarbejdet af Næstved Havn på baggrund af Byrådets anmodning om en undersøgelse for perspektiverne ved en udflytning.

Den 29. juni 2021 besluttede Byrådet at igangsætte udarbejdelsen af forslag til plangrundlag og indhentning af nødvendige tilladelser for udflytning af Næstved Havn. Der skulle blandt andet udarbejdes en miljøvurdering, kommuneplantillæg og lokalplan, indhentes tilladelser omkring beskyttet natur mv.

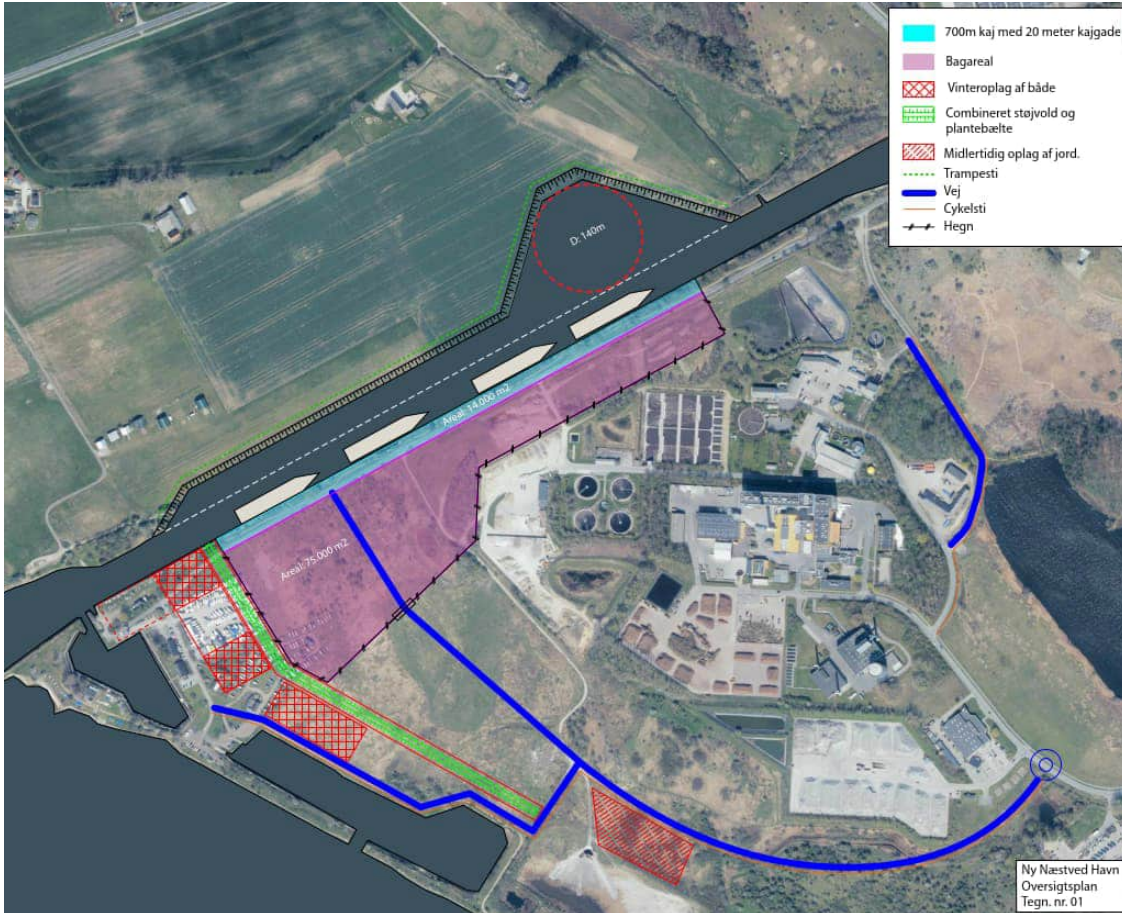
I 2022 blev der udarbejdet to analyser omkring de miljømæssige, tekniske, planmæssige og økonomiske forhold ved en eventuel flytning af Næstved Havn til Ydernæs eller Stenbæksholm.

Den 31. maj 2023 blev det besluttet af et flertal i Byrådet, at havnens nuværende aktiviteter inden for svingbroen skal udfases inden 2034. Som en del af beslutningen vil planlægningen af by- og erhvervsudviklingen i havneområdet fra byen og ud mod svingbroen blive igangsat i starten af 2024 og forankret i et §17 stk. 4 udvalg om havn og by. Målsætningen er at en ny erhvervshavn kan ibrugtages senest i 2034.

7.2 Beskrivelse af projektområdet

19-08-2024

7.2.1 Projektområdet



Figur 7-2. Det foreslåede projektområde. Projektområdet beskrives nærmere i kapitel. 4.

7.2.2 Eksisterende strukturer eller faciliteter i området

Projektområdet placeres i området mellem NK-SPILDEVAND A/S arealer ved - rensningsanlægget, Næstved Kanalhavn, Ydernæs Fritidshavn og Kanalen Suså/Næstved kanal.

På den nordlige side af Suså findes Næstved Flyveplads og bebyggelserne ved Stenbæksholm.

Øst for projektområdet findes Næstved Svingbro/Vestre ringvej som fører hovedvej 22 mellem Slagelse og Vordingborg vest om Næstved by.

Vest for projektområdet løber Susåen ud i Karrebæksminde Bugt via Næstved kanalen.

7.3 Plangrundlag

7.3.1 Eksisterende plangrundlag

Kommuneplan

19-08-2024



Figur 7-3 – Gældende kommuneplanrammer

Som det fremgår af ovenstående figur 7-3, så er projektområdet delvis omfattet af den gældende Næstved kommuneplan 2021, hvoraf følgende kommuneplanrammer er vedtaget:

- 1.3 E4.3 - Næstved Erhvervshavn – anvendelse udlagt til erhvervsområde
- 1.3 T42.1 - Rensningsanlæg, Ydernæs – anvendelse udlagt til teknisk areal
- 1.3 F17.1.1 - Ydernæs-Kanalvej – anvendelse udlagt til rekreativt område

I henhold til planloven § 11a nr. 26 skal der udarbejdes kommuneplanstillæg hvis området for udvidelsen ikke allerede er udlagt som erhvervshavneområde. Projektområdet er kun delvis placeret inden for kommuneplanrammen udlagt til erhvervshavn, og der skal derfor udarbejdes ny kommuneplanramme der omfatter hele projektområdet.

Samtidig skal kommuneplantillægget sikre at en kommende lokalplan opfylder planlovens krav om, at lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanen.

Der skal derfor udarbejdes nyt kommuneplantillæg for hele projektområdet, hvori der bl.a. skal redegøres for nedenstående:

1. Strandbeskyttelseslinjen
2. Særlige naturbeskyttelsesinteresser
3. Bevaringsværdigt landskab
4. Særligt værdifuldt landbrugsområde
5. Grønt Danmarkskort
6. Lavbundsarealer

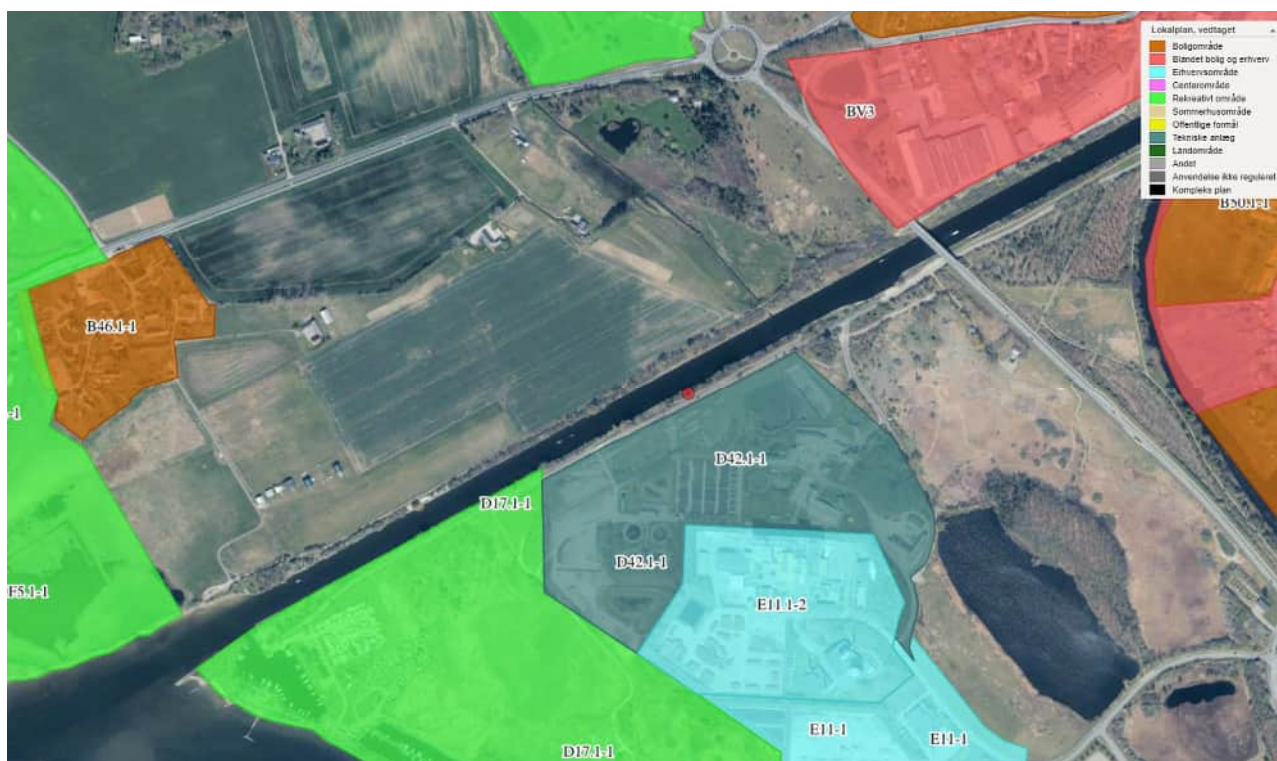
7. Kystnærhedszonen
8. Værdifulde kulturmiljøer
9. Oversvømmelse

19-08-2024

Der er i vedlagte bilag 5 - Notat – Planbindinger ifm. Næstved Havn udflytningsplan, gennemgået de ovenstående punkter ift. de forskellige løsningsforslag som er undersøgt ifm. multikriterieanalysen som beskrevet i kapitel 3.

Ovenstående punkter gennemgås desuden i en efterfølgende miljøvurdering af planforslag – se afsnit 6 om miljøforhold for yderligere information.

Lokalplan



Figur 7-4 - Gældende lokalplaner

Som det fremgår af ovenstående figur 7-4, så er projektområdet delvis omfattet af de eksisterende lokalplaner:

- Lokalplan: D17.1-1 for et område til offentlige formål (lystbådehavn) på Ydernæs – anvendelse udlagt til rekreativt område
- Lokalplan: D42.1-1 for et område til offentlige formål (Renseanlæg) på Ydernæs – anvendelse udlagt til teknisk anlæg

Udflytningen af Næstved havn kan ikke rummes indenfor de gældende lokalplaners fastsatte anvendelse og strider derfor med lokalplanernes principper, som der ikke kan dispenseres fra. Der skal derfor tilvejebringes ny lokalplan for hele projektområdet, der skal sikre overensstemmelse mellem kommuneplanrammens fastsatte anvendelse og den nye lokalplans anvendelse.

Det følger samtidig jf. § 13 stk. 2 i planloven, at kommunen skal udarbejde en lokalplan for landdelen af et havneprojekt, da der er tale om et større bygge- eller anlægsarbejde

19-08-2024

§ 13 stk. 2 "En lokalplan skal tilvejebringes, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder, herunder nedrivninger af bebyggelse, og i øvrigt når det er nødvendigt for at sikre kommuneplanens virkeliggørelse, jf. dog § 5 u".

Landzonetilladelse/byzone



Figur 7-5 – Zonekort

Som det fremgår af ovenstående figur 7-5, så er projektområdet delvis indenfor areal udlagt til byzone. En del af projektet, er placeret nord for Suså, og det skal derfor besluttes hvorvidt byzonen skal udvides eller det kan håndteres med en landzonetilladelse ifm. optagelse af bestemmelser om bonusvirkning i lokalplanen.

7.4 Tilladelser og myndighedskrav

En lokalplan kan ikke uden særlig hjemmel tilsidesætte anden lovgivning. Tilladelser og dispensationer fra bestemmelser i anden lovgivning kan ikke opnås ved bestemmelser om det i lokalplanen. Det gælder også, selv om det er kommunalbestyrelsen selv, der har kompetencen. Tilladelser efter anden lovgivning, der er nødvendige for lokalplanens virkeliggørelse, skal behandles konkret efter de regler, der er fastsat i særlovgivningen.

Det skal efter planlovens § 16, stk. 2, i lokalplanens redegørelsesdel oplyses, om planens realisering kræver tilladelse fra andre myndigheder.

Dette beskrives også nærmere i ovenstående kapitel 6

7.4.1 Identifikation af relevant lovgrundlag

- Havneloven
- Byggeloven

19-08-2024

- Miljøbeskyttelsesloven
- Lov om miljøvurdering af planer og programmer
- Vejlovgivningen
- Museumsloven
- Miljømålsloven herunder vandplaner, natura 2000 og bilag IV arter
- Lov om landbrugsejendomme

7.4.1.1 Havneloven - LBK nr. 116 af 24/01/2024

Den ansvarshavende myndighed skal give tilladelse til en udvidelse Næstved Havn efter havneloven jf. havnelovens § 2. Dette skyldes at Næstved Havn er en erhvervshavn.

"Anlæg af ny havn eller udvidelse af en bestående havn kræver tilladelse af transportministeren i medfør af denne lov.

Stk. 2. Udvidelse af en bestående havn ved etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet inden for en havns dækkende værker kan udføres uden tilladelse efter stk. 1, medmindre udvidelsen kræver en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af anlægget. Transportministeren fastsætter regler herom".

7.4.1.2 Byggeloven

Byggelovgivningen indeholder bestemmelser, der fastlægger rammerne for byggeretten, jf. gældende bygningsreglement, der fastlægger en umiddelbar byggeret, for så vidt angår bebyggelsesprocent, etageantal, højde og afstand til skel mv.

En særlig hjemmel til at fravige særlovgivningen ved konkrete lokalplanbestemmelser findes dog i byggelovens §§ 7 – 9. Denne mulighed er udnyttet i bygningsreglementets, kap. 2.1, stk. 2, der fastslår, at de ovenfor nævnte bebyggelsesregulerende bestemmelser fortrænges (sættes ud af kraft) i tilfælde, hvor der om de pågældende forhold er fastsat bestemmelser i en lokalplan eller byplanvedtægt. Der kan i en lokalplan fastsættes både højere og lavere størrelser og afstandskrav.

Lokalplanbestemmelserne skal være så præcise, at de kan træde i stedet for bestemmelserne i det gældende bygningsreglement. En formulering, som 'bygningsreglementets bestemmelser om højde og afstandsforhold gælder ikke for lokalplanområdet', opfylder ikke dette krav.

Byggelovgivningens regler fastsat i bygningsreglementet om beregning af grundens størrelse, bebyggelsesprocent og bebyggelsens højde, kan ikke fraviges ved en lokalplan

Det er de beregningsregler, der gælder på tidspunktet for lokalplanens endelige vedtagelse, der bliver grundlag for administrationen af lokalplanen.

7.4.1.3 Miljøbeskyttelsesloven

Beskrives i ovenstående kapitel 6

7.4.1.4 Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Beskrives i ovenstående kapitel 6

7.4.1.5 Vejlovgivningen

Bestemmelser i en lokalplan om veje og stier mv. skal ses i sammenhæng med lov om offentlige veje, og lov om private fælles veje (privatvejsloven). Anlæg af

19-08-2024

veje forudsætter, at vejmyndigheden har godkendt et detailprojekt for vejanlægget med en redegørelse for vejens længde- og tværprofil, befæstelse afvanding mv. (privatvejslovens § 41, stk. 1). Det gælder uanset, hvordan vejen er udlagt. Det kan være en god idé at gøre opmærksom på dette forhold (i redegørelsen) i forbindelse med lokalplanbestemmelser om sådanne vejudlæg.

7.4.1.6 Museumsloven

Ifølge Museumsloven har bygherren ret til, før der igangsættes jordarbejde at anmode det nærmeste statslige eller statsanerkendte kulturhistoriske museum om en udtalelse om risiko for ødelæggelse af væsentlige fortidsminder. Det kan være hensigtsmæssigt for at forebygge forsinkelse ved bygge- og/eller anlægsarbejde. Udtalelsen skal tilkendegive, om det er nødvendigt at gennemføre en arkæologisk undersøgelse. Formålet er at sikre væsentlige bevaringsværdier for eftertiden.

Findes der under jordarbejde spor af fortidsminder, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet. Fortidsmindet skal straks anmeldes til kulturministeren eller det nærmeste statslige eller statsanerkendte kulturhistoriske museum. Fundne genstande, der ikke er danefæ, jf. § 30, stk. 1, skal efter anmodning fra kulturministeren eller det pågældende kulturhistoriske museum afleveres til vedkommende statslige eller statsanerkendte museum, således at det indgår i museets samling.

7.4.1.7 Miljømålsloven, herunder vandplaner, natura 2000 og habitatdirektivet ift. planforslag

Som nævnt i kapitel 6 gælder lov om vandplanlægning også i forhold til planforslag for området.

Vandplanerne fastlægger miljø- og fødevareministeren miljømål for vandområdedistrikternes enkelte overfladevandområder og grundvandsforekomster gennem vandområdeplaner. For alle vandforekomster er miljømålet 'god tilstand' og for kunstige og stærkt modificerede overfladevandområder er miljømålet et godt økologisk potentiale og en god kemisk tilstand.

Samtidig skal forringelse af tilstanden af alle overfladevandområder og af alle grundvandsforekomster forebygges, og balancen mellem indvinding og grundvandsdannelse sikres.

Der gælder særlige krav til redegørelsen til planforslag, som enten i sig selv eller i forbindelse med andre planer kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt, jf. Bekendtgørelse om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, § 3.

Her skal der, under hensyn til bevaringsmålsætningen for området, indgå en vurdering af forslagets virkninger på det internationale naturbeskyttelsesområde.

Det skal også fremgå af lokalplansforslaget, om det kan indebære påvirkning af visse dyrearter, såvel i som uden for de internationale naturbeskyttelsesområder.

Planer kan ikke vedtages, hvis de kan beskadige eller ødelægge yngle-, levesteder eller rasteområder for arter der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, jf. ovenstående bekendtgørelses § 7, stk. 2.

7.4.1.8 Lov om landbrugsejendomme

19-08-2024

I henhold til § 6, stk. 1, nr. 1, kan landbrugspligten ophæves på en landbrugsejendom eller en del heraf ved erklæring fra en praktiserende landinspektør, hvis jorden inden 5 år skal anvendes til udbygning af bysamfund med boliger og dertil hørende fællesarealer, til erhverv m.m., til offentlige formål eller til sommerhusbebyggelse mv., som udelukker en senere anvendelse til jordbrugsmæssige formål.

8 Interessenthåndtering

Den nedenstående beskrivelse er foreløbig, da der i en proces som denne der strækker sig over flere år, til stadighed vil opstå nye grupperinger og særinteresser der skal håndteres i den overordnede proces. Der er dermed tale om en dynamisk proces der kan og vil udvikle sig løbende.

Afsnittet kan derfor ikke læses som den endelige udgave af en interessenthåndtering for udflytningsplanen af Næstved Havn, men skal læses som principper for hvordan dialogen kan foregå.

8.1 Interessenthåndteringens formål

Havnens udflytning fra Næstved bymidte medfører en grundlæggende forandring af både den Indre by og for området ved den ny placering.

Næstveds bymidte har fremadrettet direkte adgang til havnen. Byens politikere, borgere og bysamfund har en enestående chance for at definere bymidten og de tidligere lukkede havnearealer på ny. Nye sammenhænge og flow, bebyggede og udvendige arealer og ikke mindst byens identitet skal analyseres, diskuteres, planlægges og etableres.

Ny Næstved Havn skal planlægges optimalt i forhold til en bred vifte af krav, behov og hensyn: krav til beskyttelse af natur og miljø, hensyn til nuværende tætte naboer (virksomheder), infrastruktur, eksisterende fritidsfunktioner og turistaktiviteter.

Den ny placering skal blive klar til en fremtid som aktivt havneområde, og der er mange interessenter, som i processen skal tilgodeses, så alle relevante informationer indarbejdes i projektet og der skabes arbejdsro for både bygherre, de involverede myndigheder og rådgivere.

At planlægge så stort et projekt, som har indflydelse på mange menneskers hverdag, arbejde og fritid, kræver at der gennemføres en klar og struktureret proces med stor tryk for alle involverede.

Bygherre skal under hele processen være sikre på at være i gode hænder, at rådgiverne lytter til input og bekymringer, forstår dem og formår at omsætte idéer, ønsker, behov og krav i planlægning og projektering.

Derved får Næstved Havn et nyt havneanlæg med optimal værdi for pengene, miljø og natur skånes og Næstveds borgere og andre interessenter har mindst lige så gode forhold for hverdag og fritid.

Kort sagt er interessenthåndteringens formål at:

19-08-2024

- konkretisere krav og behov til havnens programmering nu og fremadrettet, samt at finde frem til de bedste løsninger sammen med Næstved Havn og dens nuværende kunder
- tage hensyn til krav vedrørende miljø- og natur
- tage hensyn til naboerne, herunder både fritidsorganisationer og virksomheder
- undgå gnidninger, som kan have konsekvenser for tid, økonomi eller kvalitet
- sikre interessenternes ejerskab til den ny havn.

For at projektet lykkes og bliver en integreret del af byen og hverdagen for mange mennesker er det afgørende at holde interessenterne med i loopet – dog på forskelligt niveau.

8.2 Identificering af interessenterne

Der er i den indledende fase blevet identificeret en række interessenter, der hver især skal håndteres på den rigtige måde i forhold til interesse og indflydelse.

For projektet med udflytning af Næstved Havn vil de vigtigste interessenter bl.a. være:

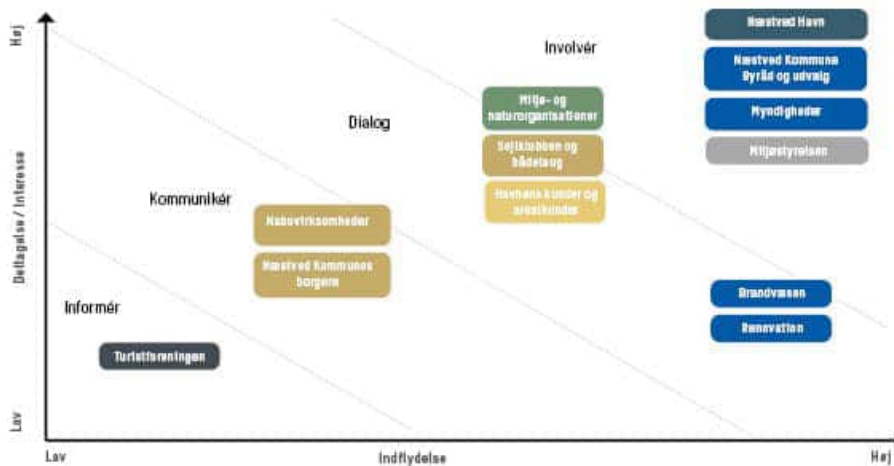
1. Næstved Lystbådehavn og -jollehavn
2. Næstved Flyveplads
3. Nabovirksomheder
4. Danmarks Sportsfiskerforbund
5. Danmarks Naturfredningsforening
6. Naturrådet i Næstved Kommune
7. Havnens nuværende vigtigste kunder
8. Grundejerforeninger for beboere nær projektområdet og Næstved Kommunes borgere generelt

Nedenstående interessentdiagram skal betragtes som et levende dokument og arbejdsredskab igennem projektforsløbet. Det opdateres i forløbet (f.eks. ved hvert faseskift) og bruges som udgangspunkt for en detaljeret kommunikations- og aktionsplan, som udarbejdes i opstartsfasen og afstemmes løbende med projektgruppen.

Af interessentdiagram (figur 8-1) fremgår interessenterne, og placeringen i diagrammet belyser, hvordan de bør håndteres.

Interessentdiagram Udflytning af Næstved Havn

19-08-2024



Figur 8-1. Interessentdiagram

8.3 Håndtering af interessentinddragelsen

Informér – Relevant orientering er en vigtig faktor for en succesfuld proces. At være informeret øger følelsen af inklusion og bidrager til forståelse og accept. Information kan ske via projektets eller havnens hjemmeside, hvor det også er muligt at sende input til projektet og blive informeret om dato og sted for nedenstående åbne informationsmøder.

Kommunikér – God og rettidig information beforder en gnidningsfri proces. Derfor bør naboerne tæt på projektet, som de eksisterende foreninger og virksomheder på Ydernæs samt Næstveds borgere informeres om projektet og have mulighed for at komme med input, forslag, idéer og ytre deres bekymringer f.eks. omkring miljø, infrastruktur og trafikbelastning.

Dialog – Miljøorganisationerne, Næstved Sejlklub og Bådelag kan være nogle af de interessenter, som vil have stærke holdninger til f.eks. beliggenhed og udformning af den ny havn. Kajanlægget og de tilhørende bagarealer samt trafikarealer kommer til at være tæt på naturområder eller kan medføre et behov for rokader. Det er afgørende for projektforløbet at disse interessenter bliver til medspillere fremfor modpart, og at de opfatter at deres input tages alvorligt.

Havnens nuværende kunder har ligeledes en stor interesse i at den ny havn placeres og udformes, så den opfylder deres krav og behov bedst muligt.

- Hvordan skal havnens nuværende kunders arealer placeres og indrettes?
- Hvordan flyttes godset optimalt fra kajkanten til de anvendte bagarealer?
- Hvilke fremtidige forandringer skal evt. tilgodeses?

Involvér – Beslutningstagere er dem med beslutningskraft og tæller bl.a. Næstved Havns bestyrelse som bygherre og myndigheder som Næstved Kommune, Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Projektet er afhængig af, at der kan findes enighed omkring mange emner, som placering, størrelse, driftsmæssige forudsætninger, sikring af miljø- og naturhensyn, eventuelle flytninger af andre interessenter, tilknytning af havnen til det eksisterende vejnet for en effektiv landtransport ud af havnen, økonomi og tidsplan og meget mere.

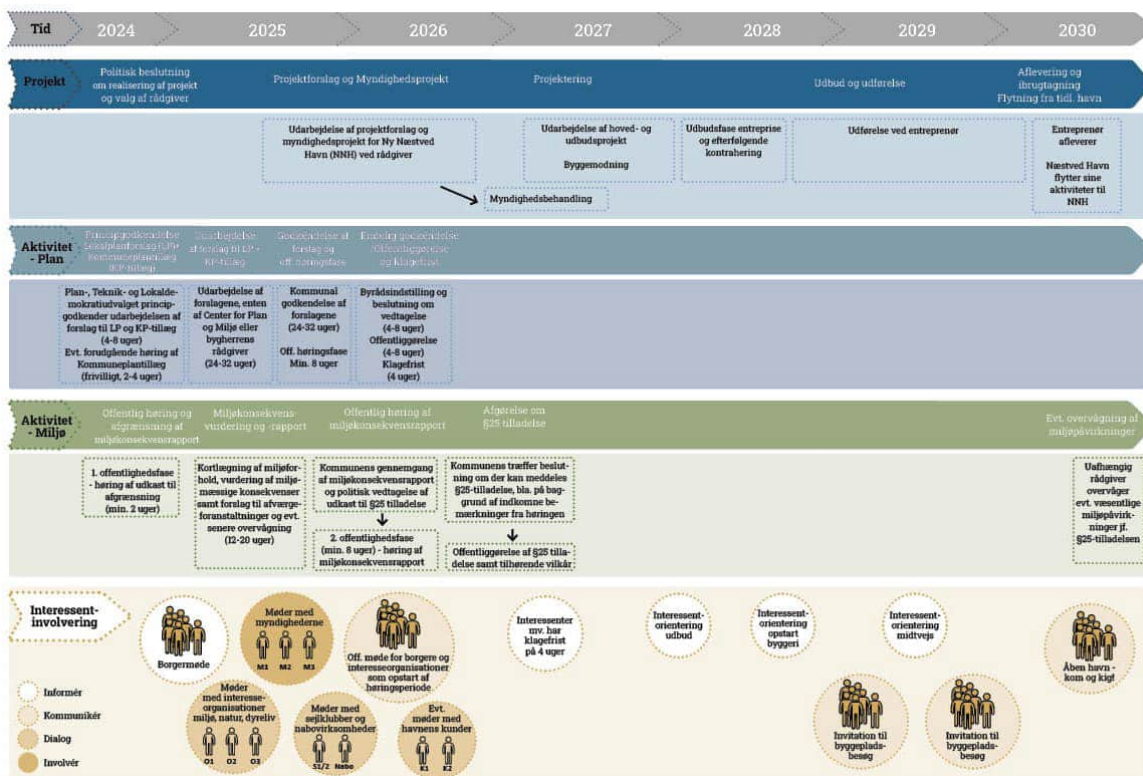
19-08-2024

8.4 Involveringsproces

8.4.1 Procesoplæg

Der er udarbejdet nedenstående procesoplæg for gennemførelse af udflytningsplanen. Dette procesoplæg skal anses som et oplæg igennem projektet, hvor de lovpligtige planmæssige og miljømæssige aktiviteter kobles til byggeprojektets faser og til interessentinvolvering.

Udflytningsplan for Næstved Havn - Faser og aktiviteter



Figur 8-2. Procesoplæg for projekt, plan- og miljømæssig proces og interessentinvolvering

Det anbefales at informere og kommunikere jf. interessentdiagrammet og at åbne op for dialog med interessenter, som kan have indflydelse på projektets gennemførelse. Ved opstart af næste fase bør projektgruppen derfor granske og detaljere interessentdiagrammet (og risikoskemaet), samt invitere til information og orientering fra projektets start. Der bør afholdes en række møder, dialogmøder, workshops e.l. igennem hele processen, hvor der lyttes til interessenterne, opbygges tillid, bruges rådgivernes faglige viden og i fællesskab udarbejdes løsninger, som kan accepteres.

Oplægget viser ikke hvert enkelt møde, men grupperer dem. Således kan en "mødecirkel" afspejle flere møder.

Der afholdes fast indkaldte bygherremøder med Næstved Havn igennem hele projektforsløjbet.

19-08-2024

8.4.2 Planlægningsfase, forslagsfase og projektering

Planlægningsfasen opstartes med et borgermøde, hvor konceptet for udflytningsplanen præsenteres, overvejelserne for det valgte koncept forklares og hvor der er åbent for spørgsmål og dialog. På den måde er det muligt for både bygherre og rådgiverne at kunne opfange spørgsmål, input og eventuel modstand tidligt i forløbet, og der kan tages hånd om det i det efterfølgende forløb.

Rådgiveren forbereder materiale til møder og workshops, som er nemt at gå til og opsummerer resultater, interessentinput mv. Alle beslutninger fastholdes i en fælles beslutningslog, som sikrer overblikket i en kompakt proces og videregives til den efterfølgende fase.

Mange interessentmøder vil ligge i projektforsløjbetts første 1-2 år, hvor undersøgelser, skitser og forslag udarbejdes og hvor myndighederne træffer mange afgørelser. Det er i denne periode der udarbejdes kortlægning og dokumentation af de miljømæssige konsekvenser samt forslag til Lokalplan (forkortet LP) og Kommuneplantillæg (forkortet KP-tillæg).

Begge processer indeholder offentlige høringsfaser, hvor det anbefales at invitere bredt til informationsmøder med god og visuel information om projekt, proces og stade. Der skal tages hånd om interessenternes viden, behov, krav og bekymringer, så relevante krav og behov kan indarbejdes i projektet og bekymringer kan aflives. Materialet udarbejdes af rådgiverne i samarbejde med bygherre.

I denne projektperiode afholdes interessentinvolveringsmøder på forskellige plan og i forskellige formater: information, kommunikation, dialog, involvering, møder, workshops, pressemeddelelser, information på projektets hjemmeside mv.

Projektforslag og myndighedsprojekt udarbejdes som grundlag for miljøkonsekvensvurderingen, lokalplansforslag og Kommuneplan-tillæg samt for at der kan udstedes VVM-tilladelse og §25-tilladelse.

Efter projektforsløjbettsfasen og når projektet er blevet myndigheds-godkendt, vil der være færre møder med interessentinvolvering.

8.4.3 Udførelsen

Under selve udførelsen anbefaler vi at det er bygherre der er tovholder i forhold til bygherreorganisationens kommunikation med interessenter og dermed den, som sørger for at der kommunikeres på forskellige kanaler: på hjemmesiden, via sms-beskeder, ved skiltning mv.

Bygherre kan derved også nemt svare på spørgsmål på en dertil oprettet hotline. Herved reduceres risiko for f.eks. klager til kommunen.

Det sikrer at projektet kommer godt fra start, at udførelsen ikke skaber irritationer, at tryk og tilforladelighed er nøgleord og at Næstved Kommunes borgere og andre interessenterne ser frem til de nye muligheder.

Tovholderen, dvs. bygherren, er desuden sammen med rådgiverne ansvarligt for at invitere til en række interessentorienteringer, hvor alle interesserede kan høre om projektets stade og det videre forløb.

En god idé er også at invitere til en eller to byggepladsbesøg, hvor borgerne, virksomheder og foreninger får et indtryk af aktiviteterne ved etablering af Næstved Ny Havn.

9 Havnens nuværende kunder

9.1 Næstved Havn i dag

Næstved Havn er en aktiv erhvervshavn specialiseret i håndtering af fast bulk i form af bl.a. sten, grus, skærver, træbiomasse, glasskår og affald. I 2023 blev der håndteret en total godsmængde på 583.600 ton, hvilket var godt 40.000 ton mere end året før. Der har de seneste år været en pæn vækst i håndteret tonnage på omkring 4 pct. gennemsnitlig vækst¹. Målt på samlet mængde fast bulk er Næstved Havn den 6. største havn på Sjælland og Lolland-Falster.

Næstved Havn udgør en vigtig infrastruktur for en række virksomheder i Næstved Kommune og i Region Sjælland. Figuren nedenfor giver en oversigt arealerne, der danner grundlag for aktiviteterne i erhvervshavnen, de virksomheder, der er kunder på havnen i dag, og de godstyper, som de håndterer via Næstved Havn.



Kilde: IRIS Group pba oplysninger fra Næstved Havns ledelse.

Figur 9-1. Oversigt over Næstved Havns arealer og større kunder

Den samlede omsætning i Erhvervshavnen var i 2023 på sammenlagt 13,37 mio. kr. Havnens vigtigste kunder er ArdaghGlass og Verdo, der tilsammen tegner sig for omkring halvdelen af havnens indtægter. Næstved Sten og Grus er Næstved Havns tredjestørste kunde. ArdaghGlass og Verdo bidrager på indtægtssiden, både via godshåndtering (mandskabsleje, skibs- og vareafgifter) og via leje af arealer på havnen. Næstved Sten og Grus har eget mandskab og bidrager alene til havens indtjening via arealleje og via skibs- og vareafgifter.

¹ Beirholm (2023) Internt Årsregnskab 2023, EY Parthenon (2022) Kunde- og markedsanalyse

Virksomhederne på Næstved Havn beskæftiger tilsammen 39 medarbejdere, hvoraf en betydelig andel arbejder med at losse og håndtere diverse godsarter eller varetager administrative funktioner knyttet til håndteringen af gods.

Den økonomiske betydning af aktiviteterne på Næstved Havn er dog langt større. En nylig rapport estimerer, at i alt 632 arbejdspladser i Næstved Kommune er direkte afhængige af aktiviteterne på Havnen. Dertil kommer yderligere 509 arbejdspladser i resten af landet (primært i Region Sjælland), som også er direkte afhængige af de råvarer, der håndteres på Næstved Havn. Mange af disse arbejdspladser er i sjællandske virksomheder inden for hhv. bygge- & anlægssektoren, glas industri og genanvendelse samt affaldshåndtering og forsyning.

10 Anlægsoverslag

For udflytning af Næstved Havn er estimeret en samle anlægssum på 340 mio. kr. (priseniveau 2. kvartal 2024) inkl. 12% til anstilling af byggeplads og 30% til uforudselige udgifter.

I dette anlægsoverslag er inkluderet estimerede omkostning til etablering af havneanlæg med tilhørende kajudstyr, kajgade og installationer, samt uddybning af havnebassiner og forberedelse af baglandsarealer med grusbelægning.

Endvidere er medregnet udgifter til infrastruktur i form af vejanlæg og stier frem til Ny Næstved Havn samt til at forbinde frem til lystbådehavnen og jollehavnen.

Der er desuden afsat beløb til hhv. ny administrationsbygning og til udplantning af erstatningsnatur.

Der er ikke medtaget udgifter til arealerhvervelse, bygninger i forbindelse med lejemål samt byggemodning af baglandsarealer, da det forventes at disse dækkes via areallejen til fremtidige kunder.

Ligeledes er ikke medregnet beløb til Næstved affaldsforbrændings potentielle anlæg for CO₂ fangst, men der er afsat et sted på arealet hvor der kan fremføres en rørledning, så der kan ske overpumpning til skib.

Udgifter til eventuelle arkæologiske undersøgelser og udgravning er ligeledes ikke inkluderet.

11 Overordnet tidsplan

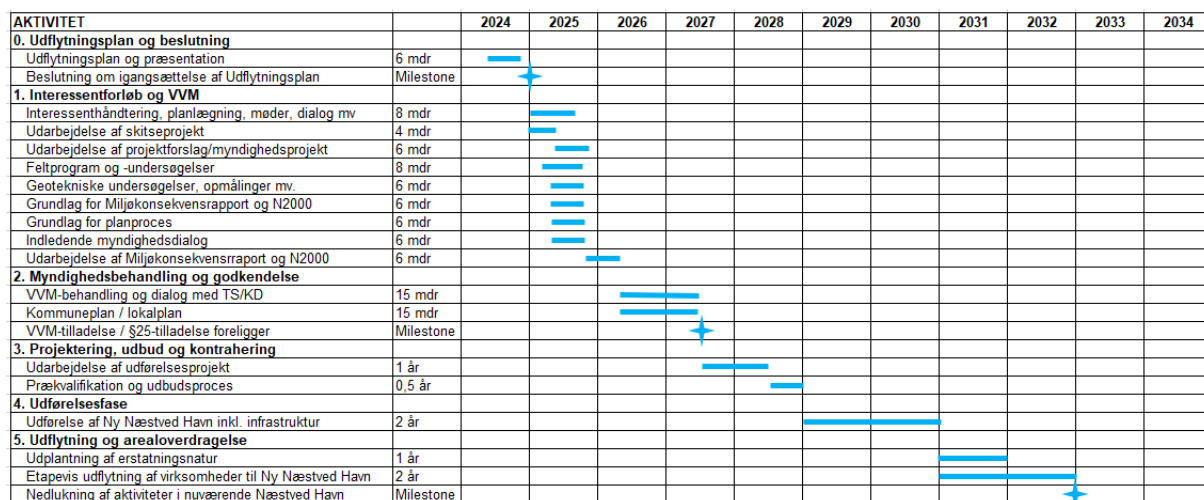
Den overordnede tidsplan tager udgangspunkt i, at nærværende udflytningsplan præsenteres for beslutningstagere dette efterår med henblik på politisk behandling og beslutning inden årets udgang.

Den overordnede tidsplan kan herefter opdeles i en række faser:

1. Første fase strækker sig frem til forår 2026 og inkluderer interessentinvolvering, indledende myndighedsdialog, tilvejebringelse af diverse grundlag og undersøgelser, projektforslag samt Miljøkonsekvensrapport.
2. Den efterfølgende fase forløber frem til sommeren 2027 og inkluderer myndighedernes VVM-behandling, samt lokalplan mv. I denne fase vil

19-08-2024

- der være en periodevis dialog med myndigheder, tilretninger, besvarelse af spørgsmål mv.
- Herefter følger en fase frem til udgangen af 2028 hvor der udarbejdes udbudsmateriale, gennemføres prækvalifikation, udbud og kontraheres med entreprenører.
 - Den fjerde fase er selve udførelsesfasen som forløber over ca. 2 år frem til udgangen af 2030.
 - Den femte og sidste fase inkluderer den etapevis udflytning af virksomheder til det nye havneanlæg. Det er antaget at denne proces vil tage ca. 2 år og vil således kunne afsluttes med udgangen af 2032.



Figur 11-1. Overordnet tidsplan

Den samlede tidsproces forløber således fra dette efterår og frem til udgangen af 2032, hvor nuværende Næstved Havn kan overdrages til andre formål.

De kritiske milepæle i denne plan er umiddelbart hvorvidt den politiske beslutning kan træffes i indeværende år. Desuden så er den estimerede tidsramme for VVM proces og planproces behæftet med usikkerhed, men den er baseret på vores bedste vurdering.

12 Økonomi og investeringsplan

12.1 Økonomien i Næstved Erhvervshavn i dag

Af historiske årsager har Næstved Havn i dag en række aktiver og forretningsaktiviteter, der ikke er direkte knyttet til erhvervshavnen. Blandt andet ejer Næstved Havn betydelige arealer uden for havneområdet og en række bygninger på havnen, som udlejes og i dag giver indtægter til Næstved Havn.

Det forventes, at Næstved Havn i forbindelse med udflytningen vil skille sig af med de aktiver, der ikke er direkte relateret til erhvervshavnen.

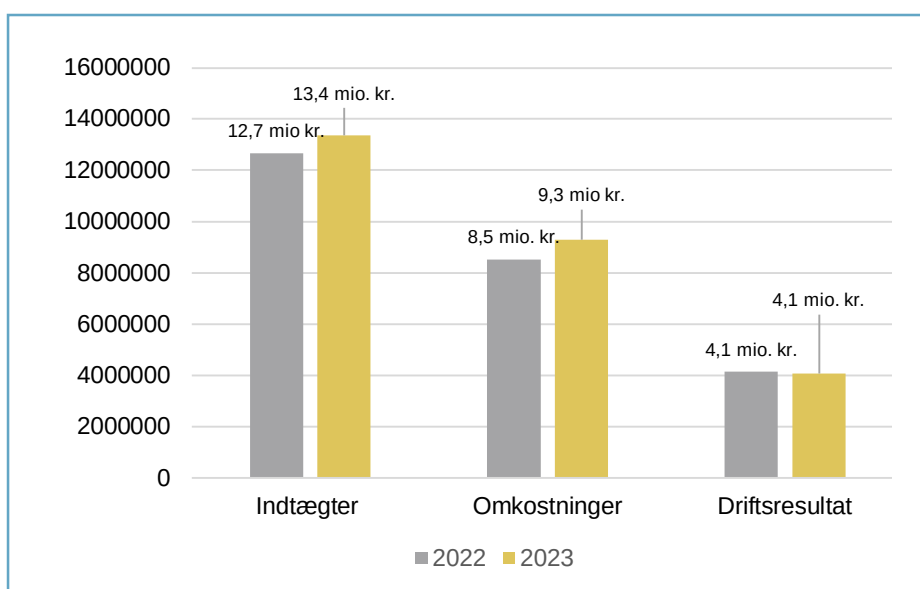
Indtægtsgrundlaget i den udflyttede Næstved Havn vil således i fremtiden bestå af følgende fire indtægtskilder:

- Skibsafgifter, der afhænger af den samlede tonnage, der håndteres i havnen.

- Vareafgifter, der afhænger af den samlede tonnage, der håndteres i havnen.
- Udlejning af mandskab og materiel, der bl.a. afhænger af den samlede tonnage, der håndteres i havnen.
- Arealleje, som betales af virksomheder, der lejer arealer (f.eks. til lagerfaciliteter) på havnen.

19-08-2024

I de seneste to års regnskaber for Næstved Havn er der redegjort for de indtægter og udgifter, der knytter sig specifikt til erhvervshavnens aktiviteter. Heraf fremgår det, at erhvervshavnen har realiseret pæne overskud (før afskrivninger) i både 2022 og 2023, jf. figur 12-1 nedenfor.

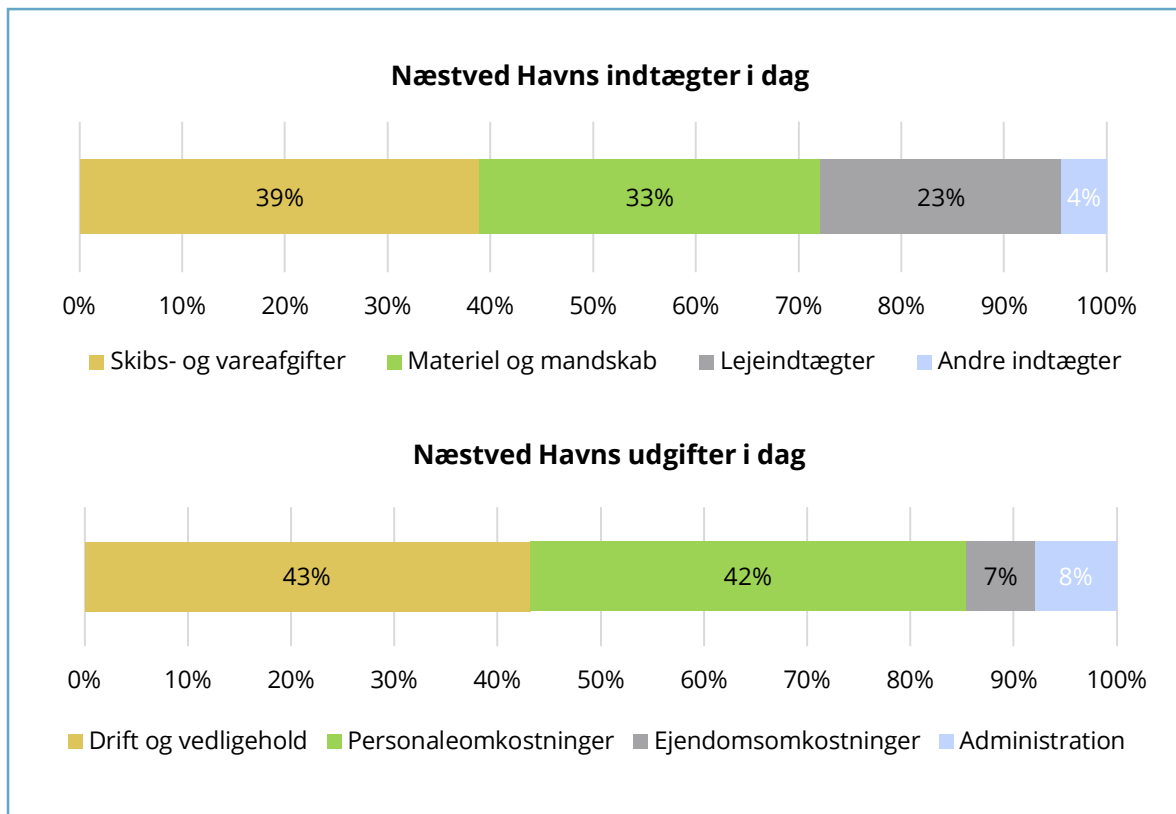


Kilde: IRIS Group pba. Årsregnskab for Næstved Havn 2022 og 2023

Figur 12-1. Indtægter, omkostninger og årets resultat (før afskrivninger) for erhvervshavnen

Erhvervshavnen havde i 2023 indtægter svarende til 13,4 mio. kr., mens udgifterne i det seneste regnskabsår var på 9,3 mio. kr. Både i 2022 og i 2023 har aktiviteterne i erhvervshavnen givet et årligt driftsoverskud på 4,1 mio. kr. før afskrivninger.

Erhvervshavnens indtægter og udgifter i seneste regnskabsår er i nedenstående figur 12-2 opgjort på hovedposter. Indtægterne er opgjort for de fire indtægtskilder, hhv. skibs- & vareafgifter, mandskab & materiel, arealleje samt øvrige indtægter, der bl.a. dækker salg af brændstof mv. Udgifterne er fordelt på hhv. drift & vedligehold, personaleomkostninger, ejendomsomkostninger og øvrig administration.



Kilde: IRIS Group pba. Årsregnskab for Næstved Havn 2023 og supplerende oplysninger fra Næstved Havns ledelse.

Figur 12-2. Indtægter og udgifter 2023 fordelt på hovedposter

Den samlede omsætning i erhvervshavnen er fordelt på en kundebase bestående af omkring 10 kunder. De tre største kunder er ArdarghGlass, Verdo og Næstved Sten og Grus, der alle benytter Næstved Havn til at losse råvarer og lejer areal til opbevaring og distribution på havnen. Tilsammen tegner de tre største kunder sig for ca. 70 pct. af den årlige omsætning i erhvervshavnen².

For hovedparten af havnens kunder gælder det, at der er tale om langvarige kundeforhold og Næstved Havns kunder har primært valgt at benytte Næstved Havn pga. nærheden til slutkunden og/eller havnens centrale placering i forhold til den videre transport til slutkunder på Sjælland.

Flere af Næstved Havns væsentlige kunder giver udtryk for, at der vil være markant øgede transportomkostningerne forbundet til at benytte f.eks. Vordingborg Havn, der for de fleste kunder vil være det mest oplagte alternativ til Næstved Havn.

12.1.1 Havnens realiserbare aktiver

Næstved Havn råder over betydelige aktiver. De væsentligste aktiver består af arealer, som Næstved Havn ejer forskellige steder i kommunen. En betydelig andel af disse arealer har ingen tilknytning til hverken den nuværende eller den fremtidige erhvervshavn. Det er arealer, som kan afhændes, uden at det vil påvirke aktiviteterne i erhvervshavnen. Provenuet fra et salg af disse aktiver kan benyttes til at finansiere anlægget af den nye erhvervshavn.

Næstved Havns væsentligste aktiv

² Baseret på EY-Parthenon (2023) Kunde og markedsanalyse for Næstved Havn.

19-08-2024

Næstved Havns største aktiv er de arealer, som havnen ejer i Næstved by (BFE: 5382791), jf. kortudsnittet i figur 12-3. Det samlede areal, som Næstved Havn ejer i Næstved by, omfatter både de arealer, som i dag udgør erhvervshavnens aktivitetsområde (jf. de farvelagte arealer langs kajen) og en række arealer, som ligger uden for erhvervshavnens aktivitetsområde (jf. den hvide stiplede markering) på kortudsnittet.



.....
Arealer ejet af Næstved Havn,
der benyttes som en del af
havnens erhvervsaktiviteter

.....
Arealer ejet af Næstved Havn,
der ikke benyttes som en del
af havnens erhvervsaktiviteter.

Figur 12-3. Arealer ejet af Næstved Havn omkring den nuværende erhvervshavn

19-08-2024

Det samlede areal udgør ca. 150.000 m², hvoraf halvdelen (dvs. 75.000 m²), vedrører erhvervshavnens nuværende aktivitetsområde, mens de øvrige 75.000 m² ligger uden for erhvervshavnens aktivitetsområde og i dag blandt andet huser lettere industri.

Vurderingsstyrelsen opgør i den seneste vurdering, at det samlede areal repræsenterer en værdi på 806.273.000 kr. Under antagelse af, at den gennemsnitlige pris per m² er den samme for hele arealet, og at adgangsveje mv. fordeles sig ligeligt mellem erhvervshavnen og arealer, der ikke er knyttet til erhvervshavnen, betyder det, at arealerne uden for erhvervshavnen repræsenterer en samlet værdi på 403.136.500 kr. Det svarer til en forventet salgspris på godt 5.300 kr. pr. m².

Næstved Havn har i juni 2024 afholdt et møde med Vurderingsstyrelsen, hvor forudsætningerne, der ligger til grund for vurderingen, blev gennemgået og drøftet. Ifølge Næstved Havn hviler Vurderingsstyrelsen's værdiansættelse af arealet på følgende to centrale forudsætninger:

- Værdiansættelsen tager afsæt i, at lokalplanen giver mulighed for at etablere kontorbyggeri på arealerne.
- Der er ikke taget højde for, at jorden kan være forurenet og en evt. værdiforringelse som følge heraf.

Det vurderes, at Vurderingsstyrelsens værdiansættelse udgør et rimeligt estimat for arealernes værdi. Det er dog vigtigt at gøre opmærksom på, at de to ovennævnte antagelser er af central betydning. Hvis forudsætningerne ikke holder, kan det påvirke arealernes værdi i væsentligt omfang i både opad- og nedadgående retning.

Hvis f.eks. en kommende lokalplan for området åbner mulighed for, at der kan opføres boliger i tre-fire etager, vil det trække i retning af at øge arealernes værdi. Omvendt, hvis der viser sig at være forurening på arealerne, kan det betyde, at Næstved Havn skal afholde udgifter til oprensning af forurening, før arealerne er klar til at blive solgt. Derved vil det samlede provenu til Næstved Havn blive lavere.

Øvrige væsentlige aktiver

Næstved Havn ejer også betydelige arealer ved Karrebæksminde, som ikke er knyttet til aktiviteterne i hverken den nuværende eller kommende erhvervshavn. Det gælder bl.a. arealet, der i dag huser Enø Camping (BFE: 100035106) og en række grundstykker i nærområdet (BFE: 2527895). Næstved havns arealer ved Enø og Karrebæksminde repræsenterer ifølge Vurderingsstyrelsen en værdi på i alt 110,9 mio. kr.

En række forhold kan påvirke værdien af disse arealer. F.eks. vil værdien af arealet, hvor Enø Camping er placeret i dag, i høj grad afhænge af, om der er knyttet krav om fortsat drift af campingplads. Et krav om, at arealet skal være forbeholdt drift af campingplads, vil formentlig betyde en noget lavere salgspris, end hvis arealet kan sælges med henblik på at udstykke nye sommerhusgrunde. For at undgå at overvurdere værdien af disse arealer, er arealerne omkring Karrebæksminde værdiansat til 50 pct. af den officielle vurdering fra Vurderingsstyrelsen.

Udover aktiverne beskrevet ovenfor, ejer Næstved Havn også en række mindre arealer forskellige steder i kommunen. De er ligeledes kendetegnet ved, at de ikke på nogen måde er knyttet til hverken den nuværende eller kommende erhvervshavn.

Det gælder bl.a. et areal på 17.562 m² ved indsejlingen til den nuværende erhvervshavn (BFE: 10051815), som Vurderingsstyrelsen værdiansætter til 11,1 mio. kr. og en række mindre arealer langs kanalen (BFE: 100063443, 100063445, 100063446, m.fl.), som samlet repræsenterer en værdi svarende til et par millioner kroner.

19-08-2024

Derudover har Næstved Havn finansielle aktiver for i alt 58 mio. kr. hvoraf de knap 50 mio. kr. er investeret i let omsættelige obligationer. Disse midler stammer fra Næstved Havns salg af sommerhusgrunde på Enø ved Karrebæksminde.

Tabellen nedenfor giver en samlet oversigt over Næstved Havns realiserbare aktiver, som hverken er knyttet til den nuværende eller ny erhvervshavn.

Aktiver	Værdi i mio. kr.
Arealer i Næstved By, som ikke danner grundlag for erhvervshavnens aktiviteter BFE: 5382791 (halvdelen af det samlede areal)	403 mio. kr.
Arealer omkring Karrebæksminde/Enø (campingpladsen) BFE: 100035106, BFE: 2527895	55 mio. kr.*
Øvrige arealer som ikke er havnerelaterede BFE: 100063443, 100063445, 100063446	13 mio. kr.
Finansielle aktiver (heraf 50 mio. kr. fra salg af sommerhusgrunde)	58 mio. kr.
Aktiver i alt (som ikke er knyttet til den nuværende eller ny erhvervshavn)	529 mio. kr.

Kilde: IRIS Group pba. oplysninger fra Næstved Havn, Vurderingsstyrelsen og Årsrapport 2023 for Næstved Havn.

Note: Værdiansættelse svarende til 50 pct. af vurderingsstyrelsens værdiansættelse.

Tabel 12-1. Oversigt over Næstved Havns realiserbare aktiver på kort sigt

Som det fremgår af tabel 12-1, har Næstved Havn realiserbare aktiver for godt og vel en halv milliard kroner, der kan realiseres umiddelbart. Aktiverne kan realiseres, uden at det vil påvirke aktiviteterne i den nuværende erhvervshavn og provenuet kan anvendes til at dække anlægsinvesteringerne til den nye erhvervshavn.

Når den nye erhvervshavn står færdig og kunderne er fraflyttet den nuværende erhvervshavn kan arealerne, som i dag danner grundlag for erhvervshavnen, afhændes. Det forventes, at et salg af erhvervshavens arealer kan indbringe et provenu svarende til godt 400 mio. kr. ifølge Vurderingsstyrelsens værdiansættelse.

12.1.2 Fremtidig efterspørgsel på NNH

Det er centralt at belyse, om der er en solid business case for en udflytning af Næstved Havn. Havns fremtidige indtægter afhænger i høj grad af aktiviteterne blandt havnens eksisterende kunder.

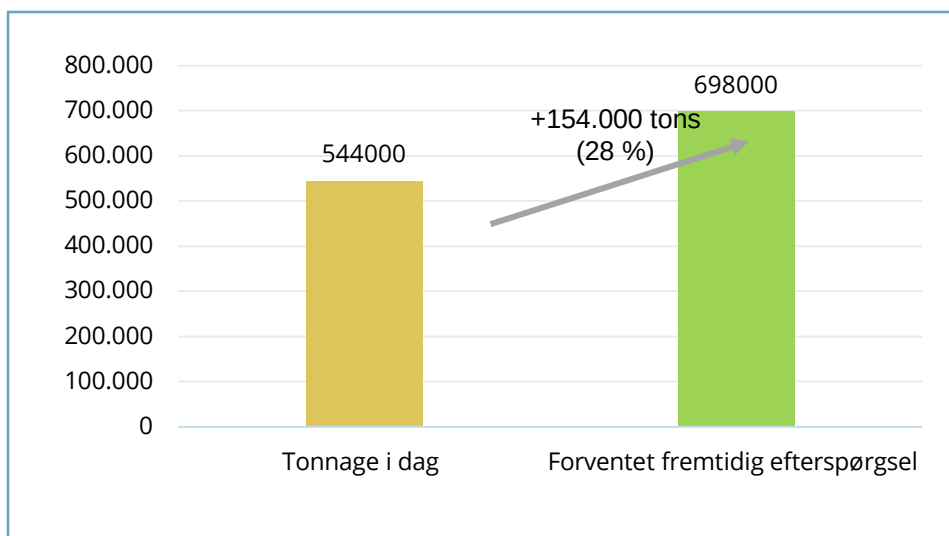
For at vurdere den fremtidige forventede efterspørgsel har vi derfor gennemført interviews med samtlige af havnens kunder. Interviewene har taget afsæt i en nylig kunde- og markedsanalyse af Næstved Havn, hvor kunderne har givet

estimerer for deres forventede fremtidige efterspørgsel. Analysen indikerer, at flere af havnens kunder forventer en øget efterspørgsel efter havnens ydelser.

19-08-2024

Vi har gennemført opfølgende interviews blandt alle havnens kunder for at konsolidere estimerne fra kunde- og markedsanalysen. For hver kunde, har vi drøftet deres forventede fremtidige estimer med udgangspunkt i et scenarie, hvor Næstved Havn lokaliseres uden for svingbroen ved Ydernæs.

Figuren neden for viser kundernes fremtidige forventede efterspørgsel på tonnage. Samlet forventes en fremgang i tonnage på lidt over 150.000 tons blandt de eksisterende kunder. Det svarer til en fremgang på 28 pct.



Figur 12-4. Forventet fremtidig efterspørgsel blandt havnens eksisterende kunder

Næsten alle havnens kunder forventer en fremgang i tonnage de kommende år. Det gælder både slutkunder og mæglere. Det er dog i høj grad Næstved Havns store kunder, der driver den forventede fremtidige efterspørgsel på tonnage.

De tre største kunder målt på tonnage - Næstved Sten og Grus, Ardagh Glass og Reiling Group - tegner sig for lidt over halvdelen af den forventede øgede godstransport. Særligt Næstved Sten og Grus forventer en stor stigning i tonnage de kommende år.

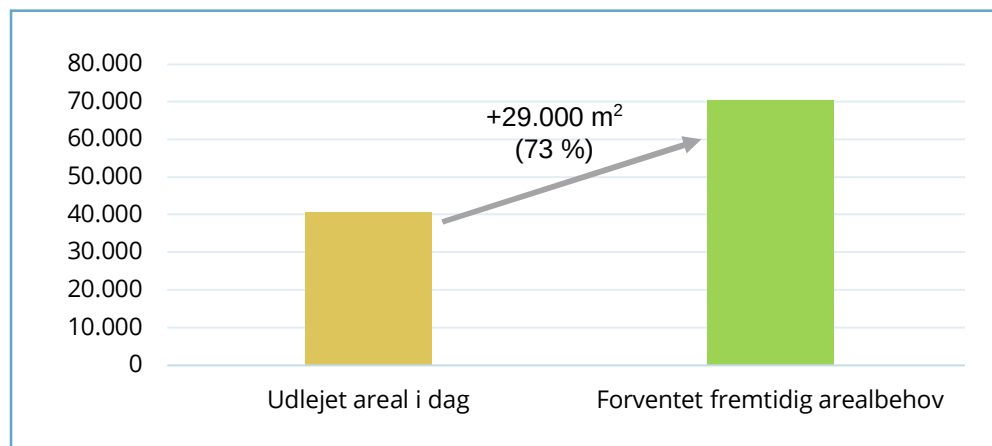
Mange af de eksisterende kunder i Næstved Havn er i høj grad lokalt forankret. Hovedparten af kunderne har tætte samarbejdsrelationer med virksomheder i nærområdet, f.eks. inden for glas- og betonklyngen.

Kunderne forventer derfor, at deres fremtidige godstransport skal anløbe Næstved Havn. Størstedelen af havnens kunder vurderer ikke, at det vil være attraktivt for dem at flytte godstransporten til en alternativ havn eller transportere det på landevejene med lastbil, da transportomkostningerne vil blive for høje.

Som en del af interviewundersøgelsen har vi også spurgt kunderne til deres forventede fremtidige efterspørgsel på arealer ved den nye erhvervshavn. Resultaterne er vist i figur 12-5 nedenfor.

Flere af havnens kunder har i interviews indikeret et ønske om at leje yderligere arealer på den nye erhvervshavn. Samlet gives udtryk for et ønske om at leje yderligere 29.000 m², svarende til en fremgang på ca. 73 pct.

19-08-2024



Kilde: IRIS Group på baggrund af interviews med havnens kunder

Figur 12-5. Forventet fremtidig efterspørgsel på arealer

Næstved Havn udlejer i dag ca. 39.000 m² til deres kunder på havnen. Den største lejer er Næstved Sten og Grus, der lejer ca. 25.000 m², herefter følger Verdo og Ardagh Glass.

Flere af de eksisterende kunder forventer øget aktivitet i Næstved Havn de kommende år og har derfor givet udtryk for et ønske om at leje yderligere arealer på havnen. En række af de interviewede kunder giver udtryk for, at mangel på ledige havnearealer kombineret med en ineffektiv indretning af arealerne i den nuværende erhvervshavn er en udfordring, som begrænser virksomhedernes udvikling og mulighederne for at øge deres aktiviteter på havnen.

De interviewede kunder fremhæver dog samtidig, at det er vanskeligt at vurdere præcist, hvor stort et arealbehov de forventer at efterspørge i den nye erhvervshavn. Det konkrete behov afhænger af flere forhold, som de ikke har tilstrækkelig indsigt i.

Kunderne fremhæver bl.a. den fremtidige infrastruktur på de nye arealer, arealernes placering i forhold til kajen og udlejprisen som centrale forhold, der har betydning for, hvor mange m² de forventer at efterspørge.

Særligt indretningen og infrastrukturen på arealerne i den nye erhvervshavn er vigtig. Den uhensigtsmæssige indretning af de eksisterende arealer udgør et fordyrende element og en begrænsning for kundernes udvikling i dag.

Det forventes, at de fremtidige arealer kan indrettes mere hensigtsmæssigt og udnyttes så kunderne har brug for færre m² til at håndtere samme godsmængde, som de har behov for i den eksisterende havn.

Estimaterne for det fremtidige arealbehov er derfor forbundet med større usikkerhed end kundernes vurdering af tonnage.

12.1.3 Indtægter og omkostninger i NNH

I det følgende afsnit redegøres der for de forventede indtægter, udgifter og det årligt driftsresultat for den nye erhvervshavn. Vurderingen af driftsøkonomien er

baseret på den forventede fremtidige efterspørgsel på havnens ydelser blandt de eksisterende kunder, som vist i afsnit 12.1.2.

19-08-2024

Beregningerne har alene fokus på driften af erhvervshavnen og omfatter ikke udgifter til afskrivninger og/eller eventuelle finansielle udgifter mv. i forbindelse med etablering af den nye havn. Alle indtægter og udgifter er opgjort i aktuelle priser.

Den fremtidige indtægtsside for erhvervshavnen består af fem primære indtægtskilder, som er beskrevet i boksen nedenfor, hvor også centrale antagelser for beregninger er udfoldet.

Skibsafgift: Skibsafgiften er beregnet af hele bruttotons (BT) i henhold til de anløbne skibe. Skibsafgiften beregnes med udgangspunkt i kundernes forventede tonnage og skibsafgiftsniveauet i Næstved Havns forretningsbetingelser 2023.

Vareafgift: Det antages at de eksisterende kunder i fremtiden vil anløbe Næstved Havn med samme godstyper som i dag. Med det udgangspunkt beregnes for hver kunde en forventet vareafgift baseret på deres fremtidige tonnage med udgangspunkt i Næstved Havns forretningsbetingelser 2023.

Leje af mandskab og materiel: De fremtidige indtægter er baseret på forholdet mellem tonnage og kunders udgifter til leje af mandskab og materiel i 2023. Det antages, at Næstved Havn i den nye erhvervshavn fortsat vil varetage stevedoren, samt at antallet af mandetimer for lods/lads af skibet er tilsvarende til forbruget i dag.

Arealleje: Der projekteres med et samlet nyt havneareal på ca. 75.000 m² i erhvervshavnen. Det vil ikke være muligt for Næstved Havn at udleje samtlige m², da dele af arealet skal anvendes til infrastruktur. I beregningerne antages det, at Næstved Havn vil kunne udleje maksimalt 70 pct. af det totale areal, svarende til ca. 52.500 m². For at beregne den fremtidige indtægt fra arealleje, er der taget udgangspunkt i den nuværende gennemsnitlige m²-pris.

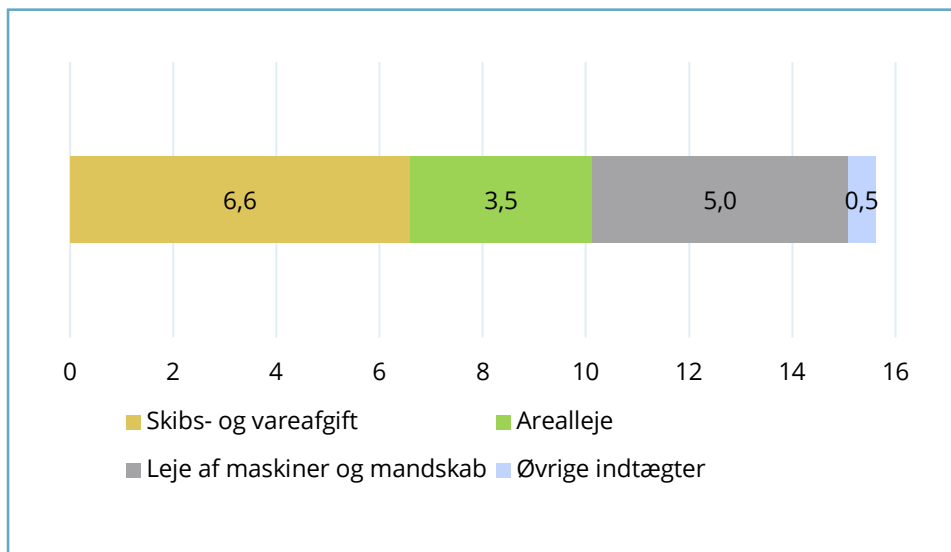
Øvrige indtægter: Dækker over indtægter fra salg af vand, gas, el og diverse varesalg, der beregnes med udgangspunkt i kundernes fremtidige forventede tonnage.

Boks 12.1. Antagelser for beregning af indtægter

Vi har for hver enkel kunde beregnet havnens fremtidige indtægter med udgangspunkt i virksomhedens estimer for fremtidig efterspørgsel på havnens ydelser. Som beskrevet i afsnit 12.1.2. forventer de eksisterende kunder en stigning på 28 pct. i tonnage de kommende år. Samtidig angiver flere af kunderne et ønske om at leje yderligere arealer på erhvervshavnen.

Med afsæt i kundernes estimer, vurderes havnens fremtidige indtægter at være ca. 16 mio. kr., som vist i figuren nedenfor. Den største indtægtskilde forventes at være skibs- og vareafgifter.

19-08-2024



Kilde: IRIS Group på baggrund af interviews med havnens kunder

Figur 12-6. Forventet fremtidig indtægt opdelt på indtægtskilder, mio. kr.

Havnens udgifter forventes i fremtiden at bestå af nedenstående fire primære udgiftstyper:

- *Personaleomkostninger* til medarbejdere på havnen samt administration og havnedirektør.
- Omkostninger til *drift og vedligehold* af erhvervshavnen, f.eks. sejløb og havnebassin samt biler og maskiner.
- *Ejendomsomkostninger* til drift og vedligehold af arealer på erhvervshavnen samt vedligehold af bygninger, herunder havnekontoret.
- *Administrationsomkostninger* til diverse driftsopgaver, f.eks. it-omkostninger, revisor, advokat, kontingenter, mv.

De forventede fremtidige omkostninger for Næstved Havn beregnes ligesom indtægter på baggrund af kundernes forventede efterspørgsel på havnens service og ydelser.

Beregningerne af Næstved Havns fremtidige omkostninger dækker både en række faste og variable omkostninger, der er bestemt af aktivitetsniveauet i havnen.

Faste omkostninger omfatter drift og vedligehold af erhvervshavnen, da Næstved Havn fortsat vil have ansvaret for at vedligeholde havneværker, sejløb, maskiner, mv. Ejendomsomkostningerne betragtes ligeledes som en fast omkostning, da bygninger og arealer på den nye lokation ligeledes skal vedligeholdes.

Omkostningerne til administration samt personale består både af en fast og variabel komponent. Den faste komponent dækker over, at erhvervshavnen skal have en havnedirektør, administrativt personale samt havnemedarbejdere for at være operationel og åben for kunder. Det variable element af lønomkostninger dækker over, at erhvervshavnen, i takt med stigende aktivitet,

vil skulle ansætte flere havnemedarbejdere for at kunne løse kundernes opgaver.

19-08-2024

Personaleomkostninger: Næstved Havn havde i 2023 personaleomkostninger i erhvervshavnen for ca. 3,8 mio. kr. De fremtidige personaleomkostninger beregnes som en funktion af den forventede tonnage i erhvervshavnen, så hvis tonnagen øges, stiger havnens personaleomkostninger ligeledes, da der skal ansættes flere havnemedarbejdere for at imødekomme efterspørgslen. Det antages dog at 75 pct. af de nuværende personaleomkostninger er faste udgifter, der skal fastholdes uafhængigt af aktivitetsniveau. Det antages dermed at havnen har faste personaleomkostninger for 2,8 mio. kr.

Drift og vedligehold: Næstved Havn havde i 2023 udgifter til drift og vedligehold af erhvervshavnen for ca. 3,7 mio. kr. Det antages at erhvervshavnen i fremtiden vil have samme niveau af udgifter til drift og vedligehold, der derfor i beregningerne betragtes som en fast udgift.

Ejendomsomkostninger: Næstved Havn havde i 2023 ejendomsomkostninger for lidt over 590.000 kr. Det antages at erhvervshavnen fremadrettet vil have samme omkostningsniveau og betragtes derfor som en fast omkostning.

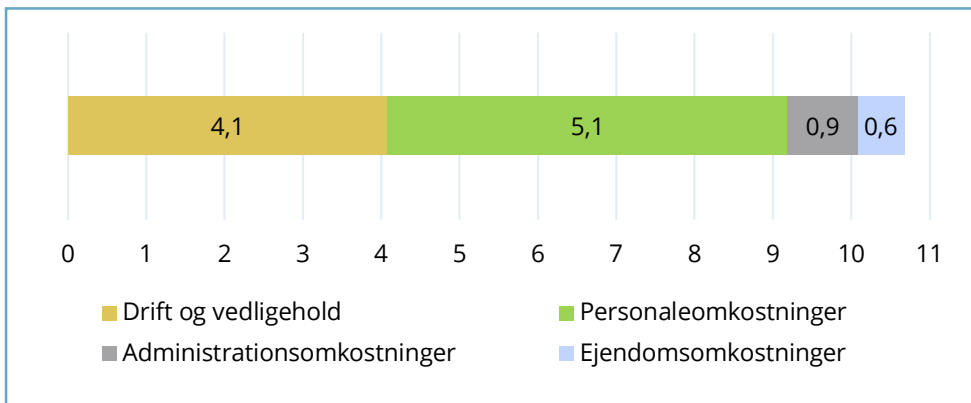
Administrationsomkostninger: Næstved Havn havde i 2023 administrationsomkostninger for ca. 700.000 kr. De fremtidige administrationsomkostninger beregnes ligesom personaleomkostninger, som en funktion af kundernes forventede tonnage. Det antages dog at 80 pct. af de nuværende omkostninger er faste udgifter, der skal afholdes uafhængigt af aktivitetsniveau.

Boks 12-2. Antagelser for beregning af omkostninger

Det antages, at erhvervshavnen fremadrettet vil have faste omkostninger for 6,9 mio. kr., der skal afholdes uafhængigt af kundernes efterspørgsel på havnens services og ydelser. De faste omkostninger består hovedsageligt af lønninger til personale samt udgifter til drift og vedligehold af havnen.

Med afsæt i kundernes fremtidige forventede efterspørgsel på havnens services og ydelser, vurderes havnens udgifter at være knap 11 mio. kr., som vist i figuren nedenfor. Personaleomkostninger udgør med lidt over 5 mio. kr. den største omkostning, efterfulgt af udgifter til drift og vedligehold af erhvervshavnen.

19-08-2024



Kilde: IRIS Group på baggrund af interviews med havnens kunder

Figur 12-7. Forventede fremtidige udgifter opdelt på udgiftstype, mio. kr.

12.1.4 Business case for Næstved Havn

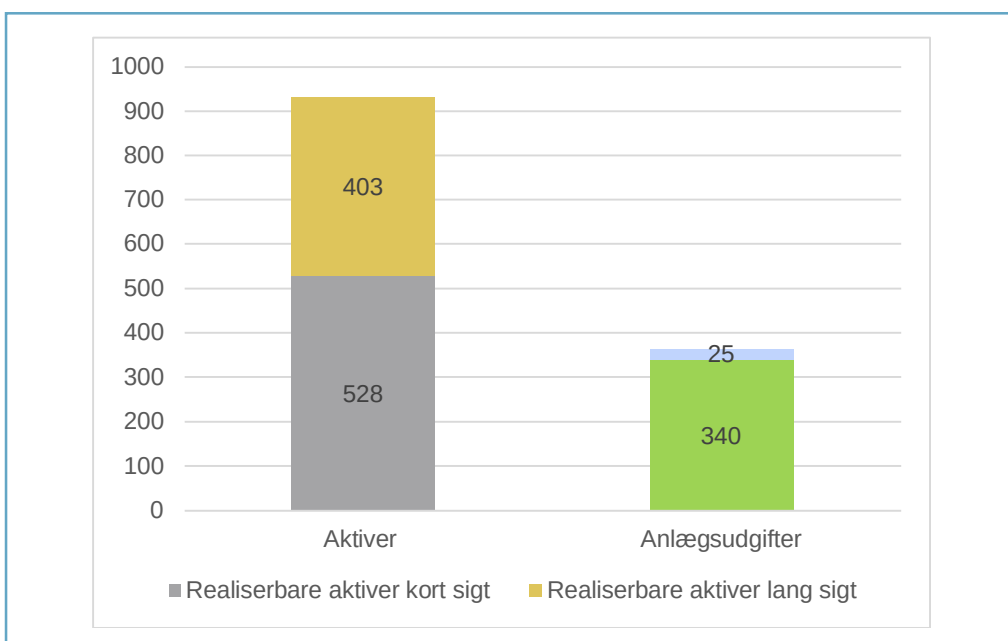
Vurderingen af den samlede businesscase for udflytning af Næstved Havn skal både belyse økonomien omkring selve etableringen af den nye havn og belyse driftsøkonomien i den nye Næstved Havn.

I det følgende redegøres der først for, hvordan etableringen af den nye havn kan finansieres via Næstved Havns aktiver. Efterfølgende redegøres der for driftsøkonomien i den nye erhvervshavn.

I afsnit 13.1.5 beskrives centrale risikofaktorer og deres betydning for økonomien i forhold til hhv. anlæg og drift af den nye erhvervshavn.

Økonomien omkring anlæggelse af den nye erhvervshavn

Figur 12-8 nedenfor illustrerer værdien af Næstved Havns realiserbare aktiver og de samlede anlægsomkostninger forbundet med etablering af den nye havn.



Figur 12-8. Realiserbare aktiver og de forventede anlægsudgifter

19-08-2024

De direkte anlægsinvesteringer til etablering af den nye erhvervshavn er estimeret til 340 mio. kr. I dette beløb er der indregnet 30 pct. til uforudsete udgifter, og beløbet rummer også udgiften til etablering af nyt havnekontor. Derudover vil der være behov for at investere i nyt materiel i form af kraner mv. Der er afsat yderligere 25 mio. kr. til dette formål. De samlede udgifter estimeres dermed til i alt 365 mio. kr.

Næstved Havn har realiserbare aktiver svarende til godt 900. mio. kr. Heraf anslås de ikke-havnerelaterede aktiver og havnens likvide beholdning at have en samlet værdi på 528 mio. kr. Dette er illustreret med søjlen til venstre i figur 12-8., hvor den grå del illustrerer aktiver, der kan realiseres på kort sigt, mens den gule del dækker aktiver, der først kan realiseres efter den nye erhvervshavn er anlagt.

Det fremgår af figuren, at Næstved Havns aktiver langt overstiger de forventede anlægsudgifter. Alene de ikke-havnerelaterede aktiver, som kan realiseres på kort sigt, repræsenterer en værdi, som er 163 mio. kr. højere end de forventede udgifter til anlæggelse af den nye havn.

Et frasalg af ikke-havnerelaterede aktiver vil sammen med Næstved Havns likvide midler således i sig selv kunne sikre en finansiering, der langt overstiger de forventede anlægsudgifter.

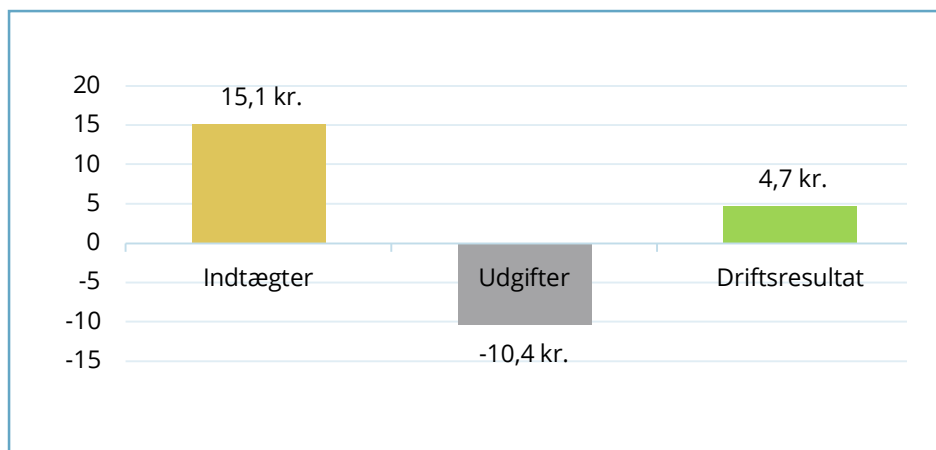
Når den nye erhvervshavn står færdig og er klar til drift, kan Næstved Havn afhænde de arealer, som i dag udgør havnens aktivitetsområde. Det forventes at kunne give et provenu på yderligere godt 400 mio. kr. Det samlede resultat kan forventes at være et nettoprovenu, efter at anlægsudgifterne til den nye erhvervshavn er afholdt på i alt 568 mio. kr. Alle indtægter og udgifter er opgjort i aktuelle priser og ekskl. moms.

I afsnit 12.1.5 redegøres for de usikkerheder, der er knyttet til hhv. anlægsudgifterne og til værdiansættelsen af Næstved Havns aktiver og hvordan disse usikkerheder kan forventes at påvirke businesscasen for udflytning af Næstved Havn.

Driftsøkonomien i den nye erhvervshavn

Nedenstående figur 12-9 viser hhv. indtægter, udgifter og forventet driftsresultat i den nye erhvervshavn, under forudsætning af at de nuværende kunders forventninger omkring deres fremtidige efterspørgsel realiseres.

19-08-2024



Kilde: IRIS Group

Figur 12-9. Forventet driftsøkonomi i ny erhvervshavn, mio. kr.

Havnens samlede indtægter vil med afsæt i det aktuelle pris- og lønniveau og med kundernes forventede efterspørgsel efter havnens ydelser resultere i en samlet indtægt på 15,1 mio. kr. og en samlet udgift svarende til 10,4 mio. kr. Det samlede årlige driftsresultat forventes således af være 4,7 mio. kr.

Udover at konstatere, at der vil være et forventet positivt driftsresultat, er det vigtigt at notere, at aktiviteten i den nye erhvervshavn vil betyde sikring af de godt 600 jobs i Næstved Kommune og yderligere godt 500 jobs i Region Sjælland og resten af landet, som er afhængige af at råvarer og materialer, kan blive lastet og losset i Næstved Havn, jf. afsnit 8.

Det er også væsentligt at holde sig for øje, at driftsresultat, på 4,7 mio. kr. er et forsigtigt estimat, der alene baserer sig på den forventede efterspørgsel fra havnens nuværende kunder.

Det vurderes som sandsynligt, at en ny og moderne Næstved Havn kan tiltrække yderligere kunder og sikre øget vækst. Dette skal ses i lyset af markedstrends omkring grøn omstilling, nye værdikæder, knaphed på råstoffer og øget fokus på genanvendelse, mv., som forventes at øge efterspørgslen efter søtransport, herunder transport via mini bulk carriers og tilsvarende fartøjer, som egner sig til at besejle Næstved Havn.

12.1.5 Risikoanalyse

I det følgende redegøres der for de væsentligste risikofaktorer og deres betydning for økonomien omkring havnens udflytning. Først redegøres der for risikofaktorer knyttet til selve anlægsprojektet. Efterfølgende beskrives risikofaktorer, der er centrale for driftsøkonomien i den nye erhvervshavn.

Centrale risikofaktorer og deres betydning for økonomien i anlægsprojektet

Når det gælder værdiansættelsen af havnens aktiver, kan forskellige faktorer påvirke værdiansættelsen i både opad- og nedadgående retning. Det centrale er imidlertid at vurdere, om de faktorer, som kan reducere værdien af havnens aktiver enten hver for sig eller tilsammen, kan betyde, at værdien af havnens aktiver ikke står mål med anlægsinvesteringerne, så Næstved Havn vil skulle lånefinansiere dele af projektet.

Der er særligt tre forhold, som kan reducere værdien af Næstved Havns aktiver:

1. *Scenarie 1: Arealudbuddet overstiger efterspørgslen.*

19-08-2024

Næstved Havns væsentligste aktiv er de arealer som havnen ejer i og omkring den nuværende erhvervshavn. Værdiansættelsen hviler på en forudsætning om at samtlige 178.000 m² kan sælges til en gennemsnitlig pris på godt og vel 5.000 kr. pr. m². Der er en risiko for, at der ikke vil være tilstrækkelig efterspørgsel, så den realiserede m²-pris bliver lavere end forudsat af Vurderingsstyrelsen. Selv når der anlægges et pessimistisk perspektiv, hvor alle arealer realiseres til en m²-pris, der er 20 pct. lavere end forudsat i den offentlige vurdering, vil det ikke udfordre den samlede finansiering af den nye erhvervshavn, jf. nedenstående tabel.

2. *Scenarie 2: Jordforurening på dele af Næstved Havns arealer.*

Den offentlige vurdering tager ikke højde for, at der kan være jordforurening på dele af Næstved Havns arealer. Hvis der konstateres forurening, vil salget af arealer lede til et lavere provenu til Næstved Havn end forudsat i beregningerne, der tager udgangspunkt i den offentlige vurdering. Selv hvis der anlægges et pessimistisk perspektiv, hvor der konstateres betydelig forurening og provenuet til Næstved Havn fra salget af arealer reduceres med 10 pct., vil det ikke udfordre Næstved Havns muligheder for at sikre finansieringen til anlæg af den nye erhvervshavn, jf. nedenstående tabel.

3. *Scenarie 3: Anlægsomkostningerne stiger mere end værdien af havnens aktiver frem mod år 2034.*

Der er en risiko for, at udgifterne til anlæg af den nye havn stiger mere end værdien af havnens aktiver frem mod 2034. Det kan f.eks. være som følge af stigende lønninger. I et pessimistisk scenarie, hvor anlægsudgifterne vokser markant hurtigere og det samlede anlægsbudget bliver 20 pct. højere end budgetteret, vil det dog ikke udfordre Næstved Havns mulighed for at finansiere anlægsudgifterne gennem frasalg af havnens arealer, jf. scenarie 1+2+3 i nedenstående tabel.

I tabel 12-2 nedenfor gives et samlet overblik over, hvordan forskellige risikofaktorer vil påvirke de muligheder, som Næstved Havn har for selv at finansiere anlæggelsen af den nye havn.

Havnens aktiver	Likvide aktiver	Arealer, der kan sælges umiddelbart	Realiserbare aktiver på kort sigt	Arealer, der kan realiseres på længere sigt	Aktiver i alt	Anlægsudgifter
Grundscenarie	58 mio. kr.	470 mio. kr.	528 mio. kr.	403 mio. kr.	931 mio. kr.	365 mio. kr.
Scenarie 1	58 mio. kr.	423 mio. kr.	481 mio. kr.	363 mio. kr.	844 mio. kr.	365 mio. kr.
Scenarie 2	58 mio. kr.	376 mio. kr.	434 mio. kr.	322 mio. kr.	756 mio. kr.	365 mio. kr.

Scenarie 1+2	58 mio. kr.	329 mio. kr.	387 mio. kr.	282 mio. kr.	669 mio. kr.	365 mio. kr.
Scenarie 1+2+3	58 mio. kr.	329 mio. kr.	387 mio. kr.	282 mio. kr.	669 mio. kr.	433 mio. kr.

19-08-2024

Tabel 12-2. Næstved Havns aktiver baseret på hhv. den offentlige vurdering og ved en 20-pct. reduktion

I tabellens første række vises grundscenariet, hvor værdiansættelsen af Næstved Havns aktiver tager udgangspunkt i den offentlige vurdering og det beregnede anlægsbudget for den nye erhvervshavn.

Scenarie 1 skitserer konsekvenserne i et scenarie, hvor der konstateres jordforurening på arealerne, som reducerer Næstved Havns provenu med 10 pct. Scenarie 2 skitserer, hvordan et betydeligt merudbud af areal til blandet bolig og kontor, kan få prisen på areal til at falde med 20 pct. i gennemsnit. De to kolonner markeret med grå viser hhv. havnens likvide aktiver på kort sigt og de samlede omkostninger forbundet med etablering af den ny havn.

Scenarie 1+2 viser konsekvensen af et samtidigt fald på 20 pct. i de gennemsnitlige m²-priser og en reduktion i provenu på 10 pct., som følge af jordforurening. Det fremgår, at Næstved Havn i dette tilfælde vil have aktiver for 387 mio. kr., som kan realiseres på kort sigt, hvilket er fuldt ud tilstrækkeligt til at dække anlægsinvesteringerne til den nye havn.

Scenarie 1+2+3 viser et worst case scenarie, hvor anlægsudgifterne frem mod 2034 vokser markant mere end værdien af havnens aktiver og hvor aktiverne i øvrigt kun realiseres til omkring 70 pct. af den offentlige vurdering som følge af et ekstraordinært arealudbud og udgifter til håndtering af jordforurening.

I dette worst case scenarie vil de samlede anlægsomkostninger overstige værdien af de aktiver, der kan realiseres på kort sigt, mens der på længere sigt, vil være et betydeligt nettoprovenu.

Det fremgår, at selv i dette meget pessimistiske scenarie vil der være et nettoprovenu på mere end 235 mio. kr., når den nye havn er etableret og alle arealer i den nuværende erhvervshavn er afhændet.

Næstved Havn vil i dette scenarie kortvarigt være nødsaget til at optage et lån på knap 50 mio. kr. som mellemfinansiering til at dække færdiggørelsen af erhvervshavnen. Lånet kan indfries, når arealerne i den nuværende havn er blevet solgt. Det kan evt. overvejes løbende at flytte kunderne ud på den nye havn, i takt med at kajanlæg og baglandsareal bliver klar. Det vil betyde, at arealerne i den nuværende erhvervshavn vil kunne afhændes løbende og dermed vil der ikke være et behov for mellemfinansiering. Næstved Havn kan i dette tilfælde helt undgå at optage lån.

Centrale risikofaktorer og driftsøkonomien i den nye erhvervshavn

En lang række forhold kan påvirke udgifter, indtægter og driftsresultatet i den nye erhvervshavn. Dette afsnit belyser, hvordan en række væsentlige risikofaktorer vil påvirke driftsøkonomien i den nye erhvervshavn.

I risikoanalysen tages der udgangspunkt i tre scenarier, der alle kan påvirke Næstved Havns driftsresultat i en negativ retning:

1. *Scenarie 1: Stigende omkostninger til personale kombineret med faldende vare- og skibsafgifter.*

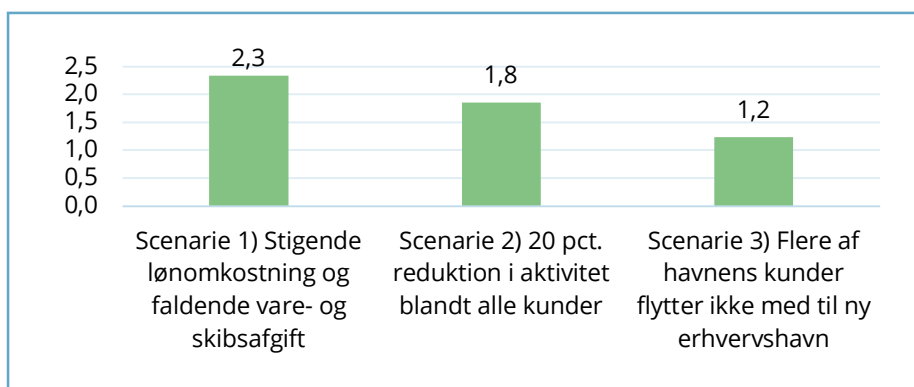
19-08-2024

I dette scenarie tages der udgangspunkt i, at det gennemsnitlige lønniveauet stiger 20 pct., samtidig med at der sker en reduktion i indtægter fra skibs- og vareafgifter på 20 pct.

2. *Scenarie 2: Væsentlig reduktion i aktivitet blandt alle havnens kunder.*
Beregningerne af driftsøkonomien i den nye erhvervshavn er baseret på de nuværende kunders forventninger til deres fremtidige efterspørgsel. Der knytter sig en væsentlig risiko til kundernes estimer for fremtidig efterspørgsel. I dette scenarie tages der udgangspunkt i, at de eksisterende kunder har overestimeret deres forventede efterspørgsel med 20 pct. Scenariet baserer sig på, at et fald i efterspørgslen vil slå fuldt igennem på indtægtssiden, mens den lavere efterspørgsel kun har betydning for marginalomkostningerne til mandskab, men ikke betyder et fald i erhvervshavnens faste omkostninger.

3. *Scenarie 3: Flere af havnens kunder flytter ikke med til ny erhvervshavn*
Næstved Havn har i dag en håndfuld store kunder, der tegner sig for en relativ stor del af erhvervshavnens samlede aktiviteter. Der er en risiko for, at én eller flere af havnens kunder ikke flytter med ud til den nye lokation og erhvervshavnen dermed oplever en væsentlig reduktion i indtægtsgrundlaget. I dette scenarie tages der udgangspunkt i, at kunderne ArdaghGlass, Verdo, Reiling Group & Baltic Shipping Company ikke flytter med til den nye erhvervshavn. Det kan f.eks. være fordi de beslutter at benytte en alternativ havn. Det vil naturligvis betyde et væsentligt indtægtstab for den nye erhvervshavn og kun i mere begrænset omfang påvirke udgiftssiden, da en væsentlig del af erhvervshavnens udgifter er faste udgifter.

Driftsresultatet for Næstved Havn i hvert af de tre scenarier er præsenteret i figur 12-10 nedenfor.



Kilde: IRIS Group

Figur 12-10. Forventet driftsøkonomi i ny erhvervshavn i de tre risikoscenarier, mio. kr.

Heraf kan det ses, at Næstved Havn i alle tre scenarier kan forventes at opretholde et positivt driftsresultat før afskrivninger. Der er i beregningerne taget højde for, at en betydelig del af omkostningerne ved at drive erhvervshavnen er faste omkostninger til hhv. medarbejdere (bl.a. ledelse og administration), materiel (kraner mv.) samt løbende vedligehold af kaj anlæg, brinker mv. I alle tre scenarier vil indtægterne overstige de faste omkostninger. Konklusionen af risikoanalysen er, at selv i det mest pessimistiske scenarie, hvor en betydelig del af havnens nuværende kunder ikke flytter med til den nye erhvervshavn, vil det være muligt at sikre positivt driftsresultat før afskrivning. Heraf kan det ses, at Næstved Havn i alle tre scenarier vil opretholde et positivt driftsresultat før afskrivninger og dermed leve op til kravene i havneloven.

Plan for udflytningen til den nye erhvervshavn

Den nye erhvervshavn vil blive etableret i en samlet anlægsfase. Når havnen står færdig, kan den rumme alle Næstved Havns eksisterende kunder. I princippet vil det således være muligt at udflytte alle de eksisterende kunder til den nye havn på samme tid. I praksis vil det dog være nødvendigt at flytte kunderne til den nye havn over en periode. Det bør dog gøres så effektivt som muligt, så perioden, hvor der både er aktivitet på den nye og gamle havn, er så kort som mulig.

I forhold til udflytningen vil det være relevant, at de kunder, som kan se frem til betydelige effektiviseringsgevinster på de nye arealer, bliver udflyttet til den nye havn først.

Det gælder Næstved Sten og Grus, der oplyser, at de i dag har betydelige ekstraomkostninger som følge af for små arealer, der betyder, at de må bruge mange ekstra ressourcer på at samle sand og sten i bjerge der er adskillige meter højere, end hvad der ideelt set er mest effektivt. Næstved Sten og Grus benytter eget materiel og mandskab og kan i princippet flytte ud i den nye havn, så snart arealerne er færdiganlagt og også inden anden havneinfrastruktur i form af kraner mv. er endeligt på plads.

Det vil også være naturligt, at virksomheden Verdos aktiviteter og AffaldPlus's aktiviteter er blandt de første, der flyttes til den nye havn. Verdo er i dag spredt over flere forskellige lokationer og har udsigt til at spare en del ressourcer på ikke at skulle fragte deres gods unødigt fra den ene til den anden lokation. AffaldPlus vil med udflytningen komme meget tættere på deres primære aftager og dermed kan udgifter til lastvognsfragt nedbringes betydeligt, hvilket også vil være til stor gavn for borgerne i Næstved by.

13 Arealanvendelse og udvidelsesmuligheder

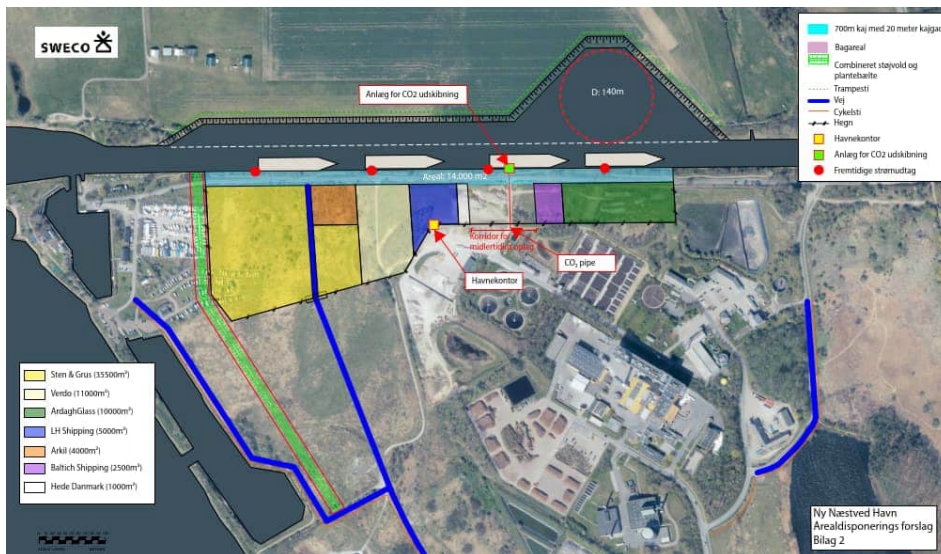
Med etablering af Ny Næstved Havn (NNH) på Ydernæs er der dels gjort nogle overvejelser i relation til hvorledes arealet potentielt vil kunne anvendes, og dels hvilke udvidelsesmuligheder der foreligger.

13.1 Arealanvendelse

Med 700 meter kontinuerlig kajgade og et baglandsareal på 75.000 m² (svarende til 11 fodboldbaner) er der optimale muligheder for at tilrettelægge

placeringen af havnens nuværende og kommende kunder, på en sådan måde at driften effektiviseres og hensyn til havnens kunder, indarbejdes fra starten.

19-08-2024



Figur 13-1. Forslag til arealanvendelse

Forslaget til disponering af arealerne er udarbejdet ud fra ønsket om at sikre en effektiv drift og i videst muligt omfang, opfylde de ønsker, som havnens kunder har oplyst ved baggrunds interview.

Alle havnens nuværende kunder har i interviews givet udtryk for et ønske om at flytte deres aktiviteter til den nye erhvervshavn. Flere af de eksisterende kunder forventer øget aktivitet i Næstved Havn de kommende år, og har derfor givet udtryk for et ønske om at leje yderligere arealer på havnen. Estimerne for det fremtidige arealbehov er dog forbundet med en vis usikkerhed, da mange faktorer har betydning for deres konkrete behov.

Gennemgangen af den foreslåede arealdisponering starter i vest og bevæger sig langs med kanalen ind mod Næstved i østlig retning.

Næstved Sten & Grus er erhvervshavnens største kunde målt på arealbehov. I den foreslåede arealdisponering vil de få anvist et større areal med direkte adgang til de første ca. 150 meter kaj i NNH, da de er den kunde med de hyppigste anløb. Desuden har de behov for meget plads til opmagasinering og godshåndtering. Størstedelen af arealet ligger vest for adgangsvejen, da aktiviteterne med sand, grus og sten kan indebære et vist spild på kajgaden, men de har desuden et areal der ikke har direkte adgang til kajgaden, hvor der kan etableres administration og andre driftsmæssige installationer.

Efterfølgende placeres Arkil der har produktionsfaciliteter 1,5 km længere inde i området på Fiskerhusvej 24. Arkil importerer materialer til asfaltproduktion og har behov for et oplagringsområde til materialerne, der løbende anvendes i asfaltproduktionen.

Herefter kan der anlægges et areal til Verdo Trading, som producerer og pakker træpiller til varmeproduktion. Der er lagt afstand ind mellem Verdo og Næstved Sten & Grus, for at undgå at de forskellige produkter blandes sammen. Verdo er i dag spredt over flere forskellige lokationer, men i den nye erhvervshavn, vil det være muligt at samle deres aktiviteter.

Den østlige del af NNH har ikke så store baglandsarealer tilknyttet, og er således bedst egnet til firmaer, der ikke har behov for så stort baglandsareal til deres operationer.

19-08-2024

I den foreslåede arealdisponering placeres LH Shipping, der er et lokalt forankret shippingfirma i området med direkte adgang til kajgaden. LH Shipping håndterer primært bulk og dertil hørende stevedoren i transportkæden. Derefter er der anvist et areal til Hede Danmark, som kan bruges til opbevaring af tømmerstokke.

Der er i arealforslaget lagt op til at Næstved Havn herefter disponerer over 100 m kajstrækning og et større areal på ca. 5.000 m² til midlertidigt oplag for diverse gods- og transport operationer. Under området er der planlagt et rørtracé, hvorigennem der kan lægges rørføring til en eventuel udskibning af CO₂. Hvis det sikkerhedsmæssigt vurderes muligt, så etableres en portåbning i ISPS-området, direkte ind til Næstved affalds energi, så det vil være muligt at indføre affald direkte ind til anlægget og derved spare vejtransport.

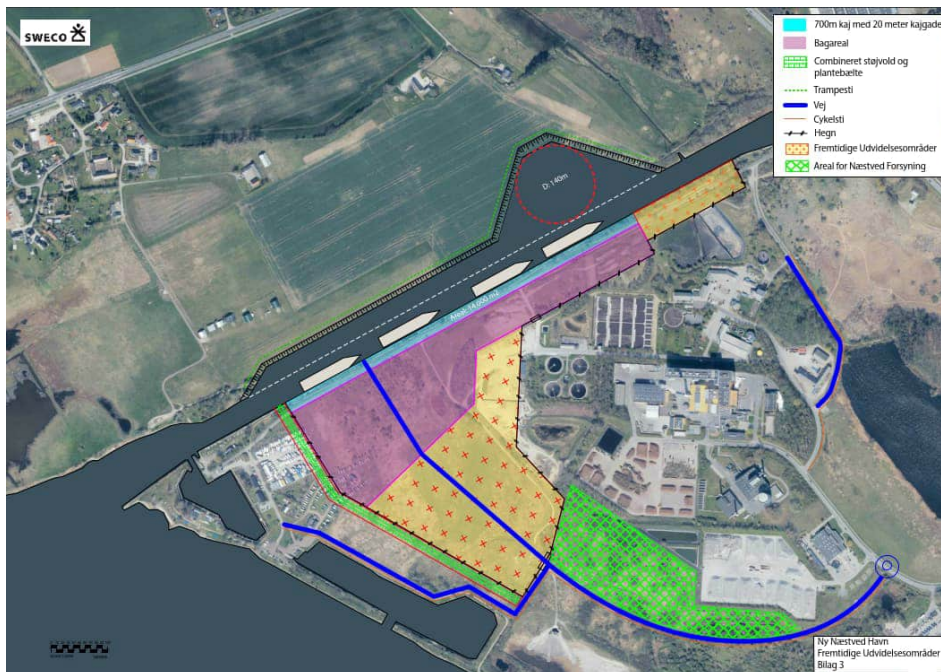
Dernæst er anvist et muligt areal til Baltic Shipping, der er et Short Shipping selskab med hovedsæde i Hundested. Baltic Shipping transporterer bulk i hele Europa med fokus på Østersøen. Selskabet har et mix af faste transporter og tramper charter.

Endelig er der længst mod øst anvist et areal til Ardagh Glas til glasgranulat i farve sortering. Firmaet er Europas største genbrugsglas selskab og forsyner blandt andet Holmegårdsglasværk med materialer. Ardagh Glas er placeret længst mod øst for at sikre et så rent område som muligt, at glasprodukterne ikke kontamineres.

19-08-2024

13.2 Udvidelsesmuligheder

Udgangspunktet for NNH er en kajlængde på 700 meter, med mulighed for udvidelse.



Figur 13-2. Forslag til udvidelsesmuligheder

Udvidelsesmuligheden ligger bl.a. i at der kan tilføres 200 meter kaj i direkte forlængelse af 700 meter kajen i den nord/østlige ende op imod svingbroen. Den potentielle kajgade bliver 20 meter bred som på den resterende kajstrækning. Men grundet Næstved rensningsanlægs overløbsbassin, er der kun mulighed for at baglandsområdet bliver på ca. 30 meter. Der vil således ikke være plads til pakhuse bag den mulige kajforlængelse, men en udvidelse vil gøre, at havnens kapacitet kommer op på 900 meter sammenhængende kaj.

Det baglandsområde der ikke er plads til langs med kajen i den nord/østlige retning, kompenseres der for i syd/vestlig retning. Her er der mulighed for at fordoble baglandsområdet med nye 75.000 m². Hermed vil NNH komme op på et baglandsareal på 150.000 m² og 900 meter sammenhængende kaj med tilhørende kajgade.

Ved etableringen af NNH pågår som tidligere nævnt en dialog mellem Næstved Havn og Næstved Forsyning om at afstå nogle af Næstved rensningsanlægs arealer langs med Kanalvej. Disse arealer kan der evt. kompenseres for i form af arealer øst for den nye adgangsvej på ca. 40.000 m², hvilket svarer til de berørte områder langs kanalen.

Næstved Havn har tilladelse til at oppumpe dynd og sedimenter fra Næstved kanal og inderhavn i et spulefelt. Når spulefeltet er fyldt, skal der i henhold til tilladelsen afsluttes med udlægning af 1 meter ren jord på toppen.

Nord for Næstveds Havns spuleområde oplægges jord fra udgravningen i depot. Dette er tænkt som midlertidigt magasin for den jord der skal anvendes til afdækning af spulepladsen, når det til sin tid er fyldt. Den langsigtede anvendelse af dette område er uafklaret, men området inddrages evt. til nyt havneområde, eller udlægges til rekreativt område.

14 Bilagsoversigt

1. Tegning nr. 01, Oversigtsplan
2. Tegning nr. 02, Areal disponering, forslag
3. Tegning nr. 03, Fremtidige udvidelsesområder
4. Præsentation af visualiseringer
5. Multikriterieanalyse med tilhørende bilag
6. Procesoplæg for projekt, plan- og miljømæssig proces og interessentinvolvering
7. Indledende geoteknisk- og forureningsundersøgelse