

HavneBladet

Erhvervshavnene Nakskov Havn og Rødbyhavn Trafikhavn

September 2021

Travlhed og rekorder præger Lollands Erhvervshavne i 2021

Rekordstore skibsanløb i Nakskov Havn og rekordstor omsætning i Rødbyhavn Trafikhavn.

Store anlægsarbejder og generel fremgang præger området, og det høje aktivitetsniveau satte allerede i 2020 sit tydelige præg på Lolland. Fremgangen i 2020 fortsætter i både Nakskov og Rødbyhavn Trafikhavn i indværende år, som byder på flere rekorder, men med vidt forskellige aktiviteter. Rødbyhavn er p.t. hjemhavn for mange skibe og realiserer rekordomsætning. Nakskov Havn realiserer en fremgang i skibsanløb og godsomsætning af skærver.

Rødbyhavn Trafikhavn summer af liv og aktivi-

tet fra de mange Femern aktiviteter. Det er specialfartøjer, som skal i havn, det er slæbefartøjer, og det er ikke mindst crewbåde. Rødbyhavn spiller en betydelig rolle som omdrejningspunkt for det store anlægsprojekt af den 18,5 kilometer lange tunnel til Femern.

Nakskov Havn er en traditionel vigtig havn for det frugtbare Lolland og har en god og stabil omsætning af landbrugsprodukter. Korn er normalt den absolut største enkeltvaregruppe målt efter vægt, men med investering i en ny kaj er der nu skabt



grundlag for en godsomsætning af skærver, der i 2021 nærmer sig samme niveau.

Når så Vestas i juni og juli har rekordstor udskibning

af vindmøllevinger, giver det stor travlhed og skibsanløb af en størrelse, der overgår de gode år 2016 – 2018, og en aktivitet, vi aldrig tidligere har oplevet.



Dansk Biokemi vælger Nakskov

Hvederaffinaderi etablerer sig i Nakskov for at udnytte hvedens stivelse til bio-plastik.

Virksomheden fremhæver, at industriområdet syd for Nakskov Havn er en optimal placering, fordi Lolland-Falster og det sydlige Sjælland er Danmarks hvedebælte. Det vil sige, at transport af råvarer minimeres, ligesom færdige produkter kan eksporteres fra Nakskov Havn.

Projektet lyder som sød fremtidsmusik med stort potentiale for miljø og klima. Der er dog ikke blot visioner, men også realiteter i projektet. Selskabet har efter et grundigt forarbejde erhvervet 100.000 m² i umiddelbar nærhed af Nakskov Havn.

Her vil Dansk Biokemi etablere det første danske hvederaffinaderi, hvor en

del af hvedens stivelsesindhold videreforarbejdes til råvarer til produktion af bio-plastik.

De to stiftere Svend Brandstrup Hansen og Kristian Bennetsen oplyser, at det er en samlet investering på mere end tre milliarder kroner, der er under færdiggørelse.

Der forventes ca. 70 procesarbejdspladser og derudover 30 medarbejdere i administrationen fra anlæggets start. Efter tidsplanen skal byggeriet igangsættes medio 2023, og den første produktion vil være i drift medio 2025.

Hvederaffinaderiet skal separere hvedekorn i fire fraktioner:

1. Ren A-stivelse til dextrose og derfra til LA og PLA Biopolymer.
2. Glutenprotein til opgradering af brødmel eller til fiskefoder
3. Klid/fiber til foder og fødevarer
4. B-stivelse som et foderprodukt til produktion af insektlarveprotein.

A-stivelsen omdannes efterfølgende til dextrose som råvare til produktion af Bio Polymers, der kan bruges til produktion af bio-plastikprodukter. Det bruges til tøj, fodtøj, outdoor-beklædning og medicinsk engangsudstyr samt andre grupper af varer, der i dag produceres af petrokemisk polyester.

Glutenprotein vil erstatte importeret gluten, der bruges til supplement i bagemel og til produktion af fodepiller til fiskeproduktion.

Produktionen af hvedeklid vil fragå den nuværende import af hvedeklid til både fødevarer- og foderformål.

B-stivelsen vil Dansk Biokemi sælge som et flydende foderprodukt. Det vil udfase en del sojaprotein i foderblandinger til primært slagtesvin. B-stivelsen ønskes også anvendt som foder til produktion af insektlarveprotein, hvorved der kan sælges et spændende proteinprodukt til både fjerkræ og fiskeproduktionen i Nordeuropa.



Det kræver også boliger at bygge en **18,5 km lang tunnel**



Nakskov Havn er valgt som indskibningshavn for "FLC Village", der er under opførelse i Rødbyhavn.

Netop nu bevæger en hel by med ca. 1.300 værelser sig gennem Nakskov Havn. Modulerne med de fleksible bolig- og opholdsrum på i alt ca. 30.000 m² er på vej til Rødbyhavn, hvor de skal skabe rammerne om dagligdagen for en betydelig del af arbejderne på det store projekt.

Elementerne ankommer med skib som store containerlignende elementer, lastes på havnekajen i Nakskov og transporteres herefter videre med lastbil

til færdiggørelse i Rødbyhavn.

Håndværkerbyen kaldes også FLC Village. De første bygninger er allerede klar til indflytning, og byen forventes at stå helt færdig i 2023. I 2027 skal byen afvikles, og pavillonerne vil blive taget ned og flyttet til en anden destination.

FLC Village byder ud over boliger til medarbejderne også på fitnesscentre, minimarkeder, frisører og

sociale mødesteder med fritidsaktiviteter. Hertil kommer omklædningsrum, kantiner med tilhørende professionelle køkkener osv.

Bygningerne er specielt udviklet til formålet af virksomheden Adapteo. De er 9x3 meter og inkluderer et privat værelse til beboeren, et badeværelse med brusebad og toilet samt terrasse.

Det er FLC Tunnel Group North, som på vegne af

Femern A/S har valgt Adapteo som leverandør. Adapteo Danmark har 25 medarbejdere og er en del af Adapteo Group. Adapteo Group er noteret på Nasdaq Stockholm og opererer i Sverige, Finland, Norge, Danmark, Tyskland og Holland.

Nakskov Havn er stolt over at være blevet udset til at løse en lille flig af logistikopgaven, og glæder sig over at se, hvor fint håndværkerbyen glider gennem Nakskov.

Hurtige fremskridt for det enorme

Det meste af anlægsarbejdet skal ske under vand, men anlægshavnen og det 300 ha store forland tager nu form og synliggør størrelsen af projektet.

Fehmarn Belt Contractors I/S (FBC) er et konsortium bestående af Royal van Oord og Royal Boskalis Westminster, som er to hollandske marine- og udgravnings entreprenører.

FBC er ansvarlige for flere aktiviteter ved konstruktionen af den 18 km lange sænketunnel på tværs af Femern Bælt mellem Danmark og Tyskland. En af aktiviteterne er at konstruere den nye arbejdshavn, der ligger i forbindelse med

betonelementfabrikken i Rødbyhavn. FBC skal også udgrave den 18 km lange tunnelrende, som sænketunnelen vil blive sænket ned i. Det opgravede materiale fra tunnelrenden vil blive genbrugt til at skabe et nyt 300 ha stort natur-

og rekreativt område på den vestlige og østlige side af Rødbyhavn.

Sænketunnelen vil blive verdens længste af sin slags. I tunnelen vil der være en firesporet motorvej og to elektriske jernba-



e tunnellarbejde i Rødbyhavn

nespor. Tunnelen vil blive bygget af 79 individuelle elementer, der er 217 m lange, samt 10 specielle elementer med et lavere grundniveau end de andre til tunneloperation og vedligeholdelsesudstyr. Når tunnelen åbner, vil køretiden mellem Danmark og Tyskland være ti minutter i bil og syv minutter i tog.

Fehmarn Belt Contractors har netop nu indsat 56 specialfartøjer på projektet



På nuværende tidspunkt har FBC 56 fartøjer, der arbejder på projektet. Heraf fire fartøjer, som kun udgraver. Disse fire fartøjer er Fetsy, Manta, Simson og Goliath. De to første har påmonteret en kran, og de to sidste har påmonteret en gravemaskine i agterenden. Simson og Goliath er søsterfartøjer og er derfor næsten ens.

Fetsy og Manta graver på omkring 40 meters dybde, mens søstrene Simson og Goliath graver på omkring 20 meters dybde. Alt det materiale, de graver op, bliver læsset direkte på skibe, som sejler materialet ind til land. Her bliver det enten læsset på dumpere og kørt til en destination ved arbejdshavnen, eller det bliver læsset på pramme og transporteret til det nye strandområde på den vestlige side af Rødbyhavn. Der er 10 skibe tilknyttet projektet, og de sejler i pendulfart mellem udgravningsfartøjerne og land.

De mange sten til digerne i projektet bliver importeret fra syv forskellige stenbrud i Norge. Herfra sejles de til Rødbyhavn og bliver fra transportskibene læsset på fladtoppedede pramme. Hvorefter de bliver bugseret hen til digerne af slæbebåde. Der findes 13 forskellige fladtoppedede pramme, der bliver bugseret rundt af 13 slæbebåde. Dog har slæbebådene også til opgave at flytte rundt på udgravningsfartøjerne, når disse ikke ligger fast med anker.

Den regnekyndige læser har nok bemærket, at det ikke er alle 56 fartøjer, der er beskrevet. De resterende fartøjer udgøres af transport-, undersøgelses-, og vagtfartøjer.

De fleste af de beskrevne fartøjer kan findes med billede på Fehmarnbeltcontractors.com. Her findes også andre billeder fra projektet.

Reduceret vanddybde i Rødbyhavn Trafikhavn



Seneste oprensning i Rødbyhavn Trafikhavn blev gennemført primo 2016 af Rohde Nielsen som entreprenør for Scandlines.

Mangelfuld oprensning begrænser aktiviteten i Rødbyhavn Trafikhavn – vi beklager generne for vore kunder

Aktiviteten er stor i Rødbyhavn Trafikhavn. Den kunne dog være endnu større, hvis vi havde haft den vanddybde, der normalt er i havnen.

Det er naturligvis til stor ærgrelse for os, at vi således taber omsætning, ligesom det giver betydelige ekstra omkostninger for flere af vore kunder. Det beklager vi meget, og vi gør naturligvis alt, hvad vi kan, for at få vanddybden reetableret. Vi er desværre

helt afhængige af Scandlines, som løser oprensningsopgaven for os.

Vi har allerede i februar anmodet Scandlines om hurtigt at få foretaget en oprensning, så vanddybden var intakt. Scandlines lovede også straks en hurtig løsning, og i april var meldingen: "Uddybningen har desværre været ramt af en række forsinkelser fra underleverandørens side, hvilket vi beklager meget. For nuværende forventer vi

at påbegynde uddybningen i Rødbyhavn den 17. maj og 2 uger frem."

Sådan er det desværre ikke gået, og de igangsatte tiltag synes langsomme og utilstrækkelige.

Den tilsandede indsejling til havnen i Rødbyhavn Trafikhavn er altså erkendt af Scandlines og indberettet til Søfartsstyrelsen, som på det grundlag har udsendt en advarsel i EFS om reduceret vanddybde. Nu ved

udgangen af august har vi stadig Søfartsstyrelsens begrænsninger at rette os efter, og vi afventer stadig en løsning.

Der arbejdes nu med en udjævning af bunden med en robot, der består af en undervogn fra en mini-graver monteret med en pumpe. Det har endnu ikke løst problemet, men vi forventer, at Scandlines lever op til sine forpligtelser og ser frem til, at havnedriften snart kan normaliseres.

Ny belægning og god parkering opgraderer industriområdet

Asfaltbelægningen på tilkørselsveje er forstærket, og nu skal området opstribes.

Nakskov Havn nyder godt af et af de mange frem-skudte anlægsprojekter, Lolland Kommune har sat i søen for at sikre et højt aktivitetsniveau under coronakrisen. En længe ønsket ny belægning på dele af kaj 3 og 4 samt adgangsvejene hertil blev nemlig udlagt allerede oktober 2020. Det var en tiltrængt opgradering af forholdene omkring de tidligere værftsområder på Nakskov Havn, idet den stigende mængde af tung trafik i områderne havde sat sine spor på den gamle belægning.

Efter reparation og forbedring af afløbsbrønde er der udlagt et stærkt bærelag grusasfaltbeton

(GAB), som nu har haft tiden til at sætte sig. Derfor er belægningen her i sommeren 2021 suppleret med et slidlag, og nu følger så opstribning som sidste trin i forbedringen.

Opstribning skal medvirke til at vejlede trafikken i området, så vi opnår et godt og smidigt trafikmønster og samtidig sikrer en bedre pladsudnyttelse. Ligeledes skal en god afmærkning med striber og symboler medvirke til, at man undgår tvivl om korrekt færdsel. Det letter færdslen for alle og højner sikkerheden.

Samtidig med, at vejene blev lavet, er der også blevet lagt ny asfalt på



lastbilerparkeringspladsen sammen med en ordentlig afgrænsning. Det har gjort

det tydeligt for langturschaufføren, hvor han kan få et tiltrængt hvil.





Danish Shipping
NO. 5
in the world

21 EXCUSES FOR EXHIBITING

- Danish Shipping is No. 5 in the world of global operator nations
- The Danish maritime industry is the world's 7th largest in terms of exports
- More than 10 pct. increase in operated GT from 2017 to 18
- Danish flagged merchant fleet has grown by 25 pct. from 2017 to 2018
- Biggest Danish export business (200 billion DKK)
- 6.200 employed land-based – 17.000 seafarers
- 100.000 employees in the Danish Maritime Cluster
- 98% of the Danish operated fleet, managed from the Copenhagen area
- Extensive networking possibilities
- Organized in cooperation with world leading World Maritime Technology Conference
- The Danish maritime industry is the 8th largest in scrapping
- Free entrance. Registration in advance or on arrival
- Conference hosted by Danish Society for Naval Architects and Marine Engineering Foundation, with 20 sister organizations of DSNAME from 17 countries as organization behind.
- The Danish maritime industry is the 12th largest in ship repairs
- Half-day seminars, workshops, etc. makes it easier for employees to get permission = more visitors
- Possibilities for the exhibitors to brand themselves with relevant tracks - both on the booth and in a special overview in the Fair Guide
- All activities at Tivoli Hotel & Congress Center, Copenhagen - no wasted time with transport
- Activities are scheduled to avoid conflicts
- 1000 Naval Architects from all over the world joining the conference
- Included breaks in all events, giving time to visit the exhibitors
- Conference tracks on creating sustainable shipping through technology and innovation