

Marina News

NYHEDER TIL ERHVERVS- OG LYSTBÅDEHAVNE • NOVEMBER 2021

Rekordbesøg i fynske havne

Marinaerne i Bogense og Nyborg melder om en sommer med rekordbesøg af både lystsejlere og autocampere. Stigningerne skyldes primært, at de tyske sejlere er tilbage.

I midten af september havde 9.600 sejlere således besøgt Bogense og Nyborg rundede 6.000 gæster.



KDY køber Tuborg Havn

Danmarks største sejlklub KDY køber Tuborg Havn af Carlsberg. Med overtagelsen udvider KDY sit forretningsområde til også at rumme havnedrift. Målet er at skabe Nordeuropas mest attraktive havn for lystsejlere.

Læs mere side 2

Sejlere tømmer toiletter ulovligt



Aarhus Lystbådehavn er blandt de havne, som oplever dårlig vandkvalitet.

Mange lystsejlere tømmer ulovligt deres toiletter i vandet, bekræfter flere havne. En rundspørge viser, at miljøtankene på 20 pct. af havnene aldrig bliver brugt

Mange danske havne oplever ofte, at sejlere ikke benytter havnenes miljøstationer, når de skal have tømt tanken med toiletaffald.

Der er i flere havne således målt et antal fækale colibakterier, der gør det direkte sundhedsskadeligt at bade eller falde i vandet i havnebassiner.

Reglerne for, hvornår og hvor man må tømme sin spildevandstank i havet, er ret klare. MarinaNews har spurgt Ejvind Nielsen, havnemester i Aarhus Lystbådehavn, om tømestationen bruges i et

omfang som kan forventes, når man ser på det antal familier der bor i deres både?

”Nej tømestationen bruges ikke i et omfang, der tilnærmelsesvis svarer til det spildevand, der bliver udledt. Et tjek af elmåleren hen over en række måneder i vinterhalvåret, viste således intet forbrug på tømmetanken”.
Læs mere side 5.

Frygter paddleboards ulykker

Interessen for stand-up-paddle er eksploderet indenfor de seneste to år. Det skaber problemer i mange havne og har været årsag til farlige situationer

Dansk Surf & Rafting Forbund peger på, at det kun er et spørgsmål om tid, før der sker fatale ulykker..
Læs mere side 8-9.



Stor udvikling i Klintholm Havn

Klintholm Havn på Møn skal være centrum i et milliardstort væksteventyr i den grønne omstilling. Planen indebærer at der investeres i flere ombygninger af havnen og en ny marina. Som servicehavn bliver vindmøllerne også en jobmaskinene.
Læs side 15



NBC Marine

- vi bygger bro mellem drøm og virkelighed

- Flydebroer
- Rækværk
- Bådliste
- Badebroer
- Ramper
- Udstyr mv.
- Gangbroer
- Bådbomme

www.nbcmarine.dk - info@nbcmarine.dk
tlf. 49 17 00 72

En kort leder...



Karin Meulengrath
Tlf 21 72 32 11

Marinaguide.dk
Havnefogeder.dk,
& MarinaNews

Kære læser

Enhver sejler eller havnemester bør spærre øjnene op, når de læser artiklen om sejlere, som tommer deres toiletter i havnebasinet.

I en tid med stor miljøbevidsthed er det skræmmende, at der ikke er en større interesse for et rent havnebasin.

Mange havne melder om rekordbesøg af lystsejlere i 2021. Dejligt med den store interesse for at komme ud på vandet og holde ferie i Danmark, som byder på så mange unikke oplevelser.

Måske ikke så dejligt for vandmiljøet i havnene, som i den grad mangler bevågenhed fra myndighederne. Du finder artiklen på side 5.

God læselyst
Karin Meulengrath

Kolofon

Udgiver: MarinaGuide ApS
Karin Meulengrath
Brokhøjvej 3a
8400 Ebeltoft
karin@marinaguide.dk
Tlf 21 72 32 11
Tryk: OTM Avistryk
Oplag: 3.000 stk
ISSN: 2446-0745

KDY køber Tuborg Havn

Danmarks største sejlklub KDY køber Tuborg Havn af Carlsberg. Med overtagelsen udvider KDY sit forretningsområde til også at rumme havnedrift. Målet er at skabe Nordeuropas mest attraktive havn for lystsejlere



Anders Myralf, KDY.

Af Karin Meulengrath

Det der før var en udskibningshavn for Carlsberg, er i dag en lystbådehavn midt i byen, omgivet af højhuse.

Det mærker man dog ikke meget til nede i basinet, som i mange år har været driftet af KDY. Her udspiller sig en havns normale aktiviteter med fastliggere og lystsejlere. Mens

Flere flydebroer til Tuborg Havn

NBC Marine får opgaven fra Tuborg Havn på etablering af nye kæmpe XXL bådpladser

Tuborg Havn imødegår behovet for flere store pladser til XXL både op til 30 meters længde.

Efterspørgslen er stor og havnen har set muligheden i at udnytte havnebasinet bedre. Der er tale om 10

havnen var ejet af Carlsberg, kneb det for KDY at få opfyldt ønskerne om forbedringer. Tankanlægget var ikke tidssvarende, tømningsanlægget trængte til en opgradering, og der manglede pladser til de mange store både, som ønskede plads i en havn med stor dybgang.

KDY ønsker mere

KDYs ønsker om udvidelse og modernisering faldt dog ikke i tråd med Carlsbergs planer. Sidstnævnte har gennem årene brugt mange penge på at etablere en lystbådehavn, efter erhvervshavnen opførte. Og der var ikke interesse for at udvikle havnen.

Men det ville KDY og efter længere tids forhandlinger blev købet en realitet pr 1. marts 2021, hvor der også blev enighed om at fortsætte det gode samarbejde.

Målet er nu at gennemføre flere store projekter, som bliver realiseret de kommende år, fortæller direktør Anders Myralf, KDY.

Sådan udvikles Tuborg Havn

1. Det første tiltag er etableringen af benzinbroen. Flydebroen, hvor 4 både kan tanke samtidig, er monteret. Nu kommer arbejdet med at flytte selve tankanlægget ud på flydebroen.

2. Det næste er etableringen af de 11 nye flydebroer, leveret af NBC Marine, som skal være færdige til april 2022.

3. Helt inde i bunden af havnen slås nye pæle, så der bliver flere pladser til små motorbåde. I alt bliver det til 80 ekstra pladser.

4. Længere ud i fremtiden bliver opførelse af en ny servicebygning, så havnens brugere ikke skal gå 1,7 kilometer for at komme på toilettet.

Mere service til sejlerne

Ambitionen er et serviceniveau i top på en havn med Blå Flag og dermed gøre havnen til en af Nordeuropas mest attraktive havne.

Sikker Havn med redningstiger, grillpladser og en af områdets mest populære restauranter. Det skal være slut med at 'holde i kø for at tanke' en lørdag formiddag, hvor folk gerne vil ud at sejle.

I vinterperioden vil havnen være mødestedet for folk, som sejler med mødelskibe. Det håber Anders Myralf på, vil bidrage med øget aktivitet i de ellers stille vintermåneder.

KDYs aktiviteter fortsætter på Tuborg Havn, så som events med firmasejlads for eks. Novo Nordisk eller som vært for Norths Stream Race. Klubben råder sågar over 4 dobbeltværelser, som kan lejes af sejlernes gæster.



NBC Marine har fået ordren på flydebroerne til Tuborg Havn.

Rekordbesøg i fynske havne

Marinaerne i Bogense og Nyborg melder om en sommer med rekordbesøg af både lystsejlere og autocampere. Stigningerne skyldes primært, at de tyske sejlere er tilbage

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Antallet af sejlere der i sommerens løb har besøgt Bogense Marina og Nyborg Marina har sat nye rekorder.

I midten af september havde 9.600 sejlere således besøgt Bogense, og Nyborg rundede 6.000 gæster.

"Sidste år havde vi et samlet antal besøgende på 8.800, så det tal er allerede overgået," fortæller havnefoged i Bogense Marina, Thomas Fløjborg-Lading, der forventer endnu nogle hundrede sejlere inden sæsonen er slut.

En umiddelbar sammenligning med sidste år er dog ikke helt holdbar.

Tyskerne til tilbage

Sidste år kom der, på grund af corona-situationen, markant færre udenlandske sejlere, mens der



En velbesøgt Bogense Havn og Marina. Foto: VisitNordfyn.

samtidig på grund af pandemien, kom markant flere danske sejlere, da det var næsten umuligt at holde ferie i udlandet.

Flere autocampere

"Lige så meget vi savnede og manglede de tyske sejlere sidste år, lige så meget er de kommet tilbage i år. Vi kan samtidig konstatere, at der ikke har været nogen tilbagegang i antallet af danske sejlere," fortæller Thomas Fløjborg-Lading.

Han vurderer, at det måske hænger sammen med, at de mange danskere, der anskaffede sig en båd sid-

ste år, fortsat har båden og gerne vil anvende den.

Det er ikke kun på vandet, at Bogense har haft et stort antal gæster. Autocamperpladserne har også været fyldt op.

"Der har næsten været fyldt op hver eneste dag, og sæsonen er ikke slut endnu. De bliver ved at komme. I alt har vi indtil videre haft besøg af 1600 autocampere i år, fortæller Thomas Fløjborg-Lading.

Plads til alle

I Nyborg Marina har man også sat rekord og oplevet en næsten tilsvarende ud-

vikling, dog med et færre antal danske gæster.

I midten af september rundede Nyborg Marina 6.000 gæster, hvilket er flere end der nogensinde før er registreret på dette tidspunkt af året, kan havnemester Lis Mylenberg konstatere.

Stigningen skyldes primært udenlandske sejlere, mens en forventet stor stigning i antallet af danske sejlere er udeblevet.

"Vi har blandt sejlerne fået en større opmærksomhed i Nyborg, hvilket vi kan se på de mange personlige tilbagemeldinger,

vi får fra vores gæster. De synes her er pænt og dejligt og med gode faciliteter, fortæller hun.

Marinaen indviede i år en helt ny sektion i den gamle del af havnen i Nyborg. Så på trods af det rekordstore antal sejlere i år, har der ikke været store problemer med at finde plads til alle.

Samtidig har etableringen af pladser til autocampere i marinaen givet bonus. Indtil midten af september havde 400 autocampere været på besøg. Det er 270 flere end på samme tidspunkt sidste år.

SPECIALBYGGET ARBEJDSBÅD TIL JERES BEHOV

Det er ikke uden grund, at specialbyggede aluminiumsbåde er fortrukket indenfor mange erhverv. Du får:

- Styrke, lethed og minimal vedligeholdelse.
- Mere fart med færre hestekræfter og lavere brændstofforbrug.
- Ubegrænsede muligheder for størrelse og udstyr tilpasset jeres behov.
- Mulighed for godkendelse hos søfartsstyrelsen!



SEJSMARINE.DK

Send os en mail på
john@sejsmarine.com
eller ring på
Tlf. 21 62 88 41

Fremstillet i højtpoleret rustfristål, kvalitet 316

- Membranpumpe i bronze
- Selvansugende og tåler tørløb
- Simpel og servicevenlig
- Betjening m. nøgle eller start/stop knap

Pris fra kr. **29.960,-**
ekskl. moms og fragt



LS120W Fast anlæg:

Kapacitet: 50 L/min
Motor: 750 W
Vægt: 95 kg
Maks. trykafstand: 120 m
Maks. løftehøjde: 5 m
Tilslutning: 2" slange



LSM80 - LSM100 Mobile anlæg:

Tankkapacitet: 80 L / 100 L
Motor: 90 W
Vægt: 50 kg
Maks. trykafstand: 15 m
Maks. løftehøjde: 5 m
Tilslutning: 1½" slange



Sejlere tømmer toiletter ulovligt

Mange lystsejlere tømmer ulovligt deres toiletter i vandet, bekræfter flere havne. En rundspørge viser, at miljøtankene på 20 pct. af havnene aldrig bliver brugt

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Mange danske havne oplever ofte, at sejlere ikke benytter havnenes miljøstationer, når de skal have tømt tanken med toiletaffald.

Der er i flere havne således målt et antal fækle colibakterier, der gør det direkte sundhedsskadeligt at bade i vandet, eller når nybegyndere på paddleboards falder i vandet.

Reglerne for, hvornår og hvor man må tømme sin spildevandstank i havet, er ret klare.

At tømme tanken i en havn er direkte ulovligt.

Både, der er under 20 år gamle, længere end 10,5 meter og bredere end 2,8 meter, skal have en indbygget spildevandstank, der kan tømmes på land.

Toiletaffald må dog ud-tømmes i havet, hvis båden er 12 sømil fra land - det svarer til 22 kilometer - hvilket i praksis gør det vanskeligt i de indre danske farvande.

Ingen ved præcist, hvor meget toiletaffald der havner direkte i vandet, men



mængderne af toiletaffald vokser i takt med, at lystbådene bliver større og større, og turismen i havnene stiger.

Bruges aldrig

En rundspørge til 125 havne foretaget af Marina News, hvoraf 49 havne har svaret anonymt, viser, at miljøstationerne i 20 pct. af havnene aldrig bliver brugt.

Hertil kommer, at 18 pct. svarer, at deres miljøstation kun bruges op til 10 gange om året.

I 25 pct. af havnene bruges den ca. 50 gange om året og 25 pct. oplever, at den bliver brugt hver dag.

Ingen miljøstation

I undersøgelsen blev havnene samtidig bedt om at angive, om man har en

miljøstation eller ikke har en.

Her svarer 33 pct. at de ikke har en miljøstation, hvor sejlerne kan tømme deres toilettank.

De fleste, nemlig 61 pct. svarer, at de har en miljøstation, mens 6 pct. angiver, at de deler med en anden havn. Det er ofte mindre havne, der deler miljøstation med en anden havn, for at minimere udgifterne.

I forhold til den aktuelle situation i de danske havne, er undersøgelsen dog repræsentativt dækkende set i forhold til havnenes størrelse.

Havnene i undersøgelsen dækker således over 26 pct. havne med under 100 pladser, 46 pct. med mellem 100 og 300 pladser, 11 pct. med mellem 300 og 500 pladser og 17 pct. med over 500 pladser.

under vandet, er umuligt at kontrollere.

Marina News har spurgt Ejvind Nielsen, om havne-myndighederne kan kontrollere spildevandet:

”Det er en simpel sag at konstatere om det grå spildevand tilføres en spildevandstank i båden eller ikke. Det grå spildevand er det derfor muligt at kontrollere, da det går direkte ud gennem skibssiden og i bassinet. Hvad angår det sorte spildevand, bådenes toiletaffald, er det ikke muligt at løfte bevisbyrden,” siger Ejvind Nielsen.

Bruges tømme-stationen i et omfang som kan forventes, når man ser på det antal familier der bor i deres både?

”Nej tømme-stationen bruges ikke i et omfang, der tilnærmelsesvis svarer til det spildevand, der bliver udledt. Et tjek af elmåleren hen over en række måneder i vinterhalvåret, viste således intet forbrug på tømme-tanken”.

Umuligt at kontrollere

I Aarhus Lystbådehavn kan havnemester Ejvind Nielsen genkende problemet.

Her har man indtil videre rettet fokus på det såkaldte ”grå spildevand” fra håndvaske og lignende fra bådene, da det er muligt at kontrollere, når det lukkes ud.

Toiletaffaldet, det ”sorte spildevand”, der lukkes ud

Gratis at få tømt toilettanken

Havnene, herunder lystbådehavnene, har siden 1983 været forpligtet til at kunne modtage kloakspildevand fra transportable toiletter.

Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning fra 2012 om modtagelse og håndtering af affald fra skibe.

Her er det angivet, at afgift for aflevering af alle former for driftsaffald er omfattet af ”No-Special-Fee” princippet, hvilket betyder at alle udgifter for affaldsbortskaffelse samt udgifter til etablering og drift af modtageordningen er inkluderet i havnens normale havnetakster.

NBC Marine

Hejreskovvej 8, 3490 Kvistgård . 4917 0072
info@nbcmarine.dk . www.nbcmarine.dk



Skridsikre brodæk der holder



Øg sikkerheden på havnen!

Vælg et brodæk af certificeret glasfiber, når du skal bygge nye broer eller udskifte gamle brodæk. En skridsikker løsning - der holder!

Køb direkte ved fabrikken

Certificeret europæisk kvalitet

Ingen vedligehold - lang levetid

EUROGRATE NORDIC ApS

Martin Boye mb@eurograte.dk
Tel.: +45 70 26 32 00 www.eurograte.dk

Company **EUROGRATE**
ticomm & **PROMACO**
Group
Since 1979, composites materials production

Bogense renoverer bro med fiberriste

Fintmaskede fiberriste erstatter Azobe som brodæk i Bogense Havn & Marina

Det er i gammel havn i Bogense, hvor hver anden planke er rådden, at fornyelsen skal foregå. Egentlig er det lidt tidligt, da de gamle brodæk er fra 90'erne. Men noget af træet er ikke kernetræ, så det er gået til.

Valget er faldet på brodæk af fiberriste. - De gamle fiskere har været meget glade for den skridsikring, der er lavet på de skrå gangbroer, fortæller Thomas Fjølborg-Lading, Maritim chef i Bogense Havn og Marina.

Fiskerne har deres gang på havnen året rundt i regn, sne og frost. Så et godt skridsikkert underlag gør en forskel, når man går på broerne.



- Derfor valgte vi brodæk af fiberriste, som også er en økonomisk fornuftig løsning. Jeg ved ikke om det er billigere end trykimpregneret træ, men det er i hvert fald billigere end Azobe, fortsætter Thomas.

Der skal lægges i alt 100 meter fiberriste. Efter ønske fra havnen, bliver hammeren beklædt med en specialfremstillet gul, skridsikker kant, 23 cm bred og 1 cm højere end brodækket.

Det bliver Eurograte som

Det var denne skridsikring af den skrå bro i Bogense Havn, som gav inspiration til det nye brodæk.

fjerner de gamle planker og monterer det nye brodæk.

- Aftalen er at vi udfører arbejdet på klart underlag, men støder vi på en dårlig planke undervejs, skifter vi naturligvis også den, siger Martin Boye fra Eurograte, som rykker ud med kort varsel og forventer, at broen er klar inden årsskiftet.

Lys på kajkanten



På fiskerihavnen i Ebeltoft markeres nu kajkanten med små solcelledrevne lamper, som også kendes fra kørebaner. Lamperne tåler vand og stød og er med til at øge sikkerheden for gående i den mørke tid

km

Gratis Bygherrerådgivning

Kom på besøg med dit projekt - vi giver en kop kaffe og 1 times gratis rådgivning.

Velkommen på kontoret i Randers.

Husk at bestille tid på mail eller telefon.



A1 Consult A/S
Gl. Viborgvej 39
8920 Randers NV
Mobil: 2216 6653
Tlf: 8641 8410
E-mail: uj@a1consult.dk
Web: www.a1consult.dk

tallykey®

BETALINGSLØSNING

TALLYWEB

- enkel og driftssikker betalingsløsning

SELVBETJENING - sejlerne har adgang til el, vand og faciliteter via en onlineløsning, der ikke kræver havnepersonale.

BRUGERVENLIG - enkel og intuitiv brugerflade på stort set alle sprog, tilpasset betalingsløsninger for Danmark og udlandet.

KVALITET - tidløst dansk design, bygget i aluminium og vejrbestandige materialer der tåler det hårde klima på havne over hele verden.

DIGITALT - online registrering og betaling, kunde betaler sit reelle forbrug fra mobiltelefonen.

ADMINISTRATION - fuldt overblik og enkel drift, eksempelvis for en kommune at drive flere havne i samme administrative enhed.

TALLYWEB-radiosystemet kan indbygges i eksisterende forsyningsøjler og eltavler uanset fabrikat.

Vi har 25 års ekspertise i driftssikre forsyningsløsninger og betalingsautomater.

TALLYWEB er udviklet og produceret i Struer.

Systemet er den foretrukne løsning i en lang række havne og marinaer verden over - fra Norge højt i nord til fjerne himmelstrøg som New Zealand. Senest er Sydkorea kommet til.

Book møde

- med Morten Jørgensen
T: 2570 1077
E: msi@tallykey.dk



Niels Peter Olesen

Havnefoged, Skive Søsportshavn

"Da vi fik TALLYWEB med betalingsstrøm, faldt vores samlede elforbrug med 40%. Vi har ikke haft indbrud, siden vi fik TALLYWEB - for vi har ikke længere kontante penge liggende i havnekontoret".

Vidste du

- vi sælger også ladestandere til elbiler

Se mere på www.tallykey.dk

Paddleboards skaber problemer i havnene

Interessen for stand-up-paddle er eksploderet indenfor de seneste to år. Det skaber problemer i mange havne og har været årsag til farlige situationer

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Tusindvis af danskere har kastet sig over den nye sportsdille SUP, der står for stand-up-paddle. Det startede for alvor for et år siden, men i den forløbne sommer er antallet af SUP-sejlere nærmest eksploderet.

Det skaber nyt liv på havnene, men det er ikke uden problemer, lyder det fra flere havne, der har oplevet, at SUP-sejlere sejler ind foran lystsejlere og store motorsejlere og dermed skaber farligere situationer.

Havnene oplever bl.a., at det er et problem, når amatører, der aldrig har sejlet før, køber et board i et byggemarked, og sejler ud uden at vide hvordan det foregår og ikke har viden om, hvad fralandsvind betyder.

I flere større havne er der desuden firmaer, der udlejer paddleboards, og det får ligeledes mange uden erfaring til at sejle ud.

Ventetid på medlemskab

I Marselisborg Lystbådehavn i Århus har man



Denne gut hygger sig på sit bræt midt i fiskerihavnen i Gilleleje. Han er ikke let at se for de store både. Foto: MarinaGuide.

bemærket, at de etablerede brugere kender til forholdene i havnen og f.eks. ikke sejler ud efter et kraftigt regnvejr, hvor der er fare for overløbsvand i havnen.

I Marselisborg findes flere etablerede SUP-foreninger og havnen har derfor et stille håb og ønske om, at SUP-sejlerne melder sig ind i en af disse, da man således bl.a. kan få instruktion af erfarne instruktører.

Problemer er dog, at der er tre års ventetid på et medlemskab.

I vejen for lystbåde

I Egå Marina nord for Århus har der været episoder, hvor SUP-paddlerne har

bedste muligheder for at gå af vejen, skal vige for den svagere part, så er denne regel ikke indlysende og næppe heller tilstrækkelig klar i forhold til disse brætsejlere. Helt overordnet og i egen interesse forventes disse brætsejlere derfor at holde sig fri af andre fartøjer og agere uden for de sejlruiter og løb, hvor andre fartøjer operer, forklarer Søfartsstyrelsen.

Kræver tilladelse

Principielt er det generelt ulovligt at bruge et SUP board i danske havne uden tilladelse.

I punkt 4.7 i bekendtgørelsen for standardreglement for overholdelse af orden i danske lystbådehavne og mindre fiskerihavne, er det angivet, hvilke aktiviteter der kun må finde sted inden for haven området med havnemyndighedens forudgående tilladelse.

Her er der under punkt d, angivet vandskiløb, kapsejls, benyttelse af sejlbrætter, sejlads med vandscootere og lignende.

Havnene har således mulighed for at regulere paddleboard sejlads i selve havnen.

Et fritidsfartøj

Søfartsstyrelsen oplyser, at SUP-boards er at betragte som fritidsfartøjer og derfor skal følge søfartsreglerne.

”Hvor hovedprincippet i søvejsreglernes vigeregler er, at det fartøj, som har de

Frygter fatale ulykker med paddleboards

Dansk Surf & Rafting Forbund peger på, at det kun er et spørgsmål om tid, før der sker fatale ulykker i forbindelse med paddleboards. Trygfonden har oplevet kraftigt stigning i antallet af redningsaktioner.

I sommeren 2020 oplevede SUP sporten et vaskeægte boom og i år er interessen kun vokset yderligere.

Samtidig er det i løbet af det sidste år blevet meget nemt at leje et SUP-board eller købe det relativt billigt i sportsforretninger, byggemarkeder og supermarkeder og tage det i brug uden kendskab til de mest basale regler for sejlads.

Dansk Surf & Rafting Forbund har derfor sat fokus på sikkerheden omkring SUP-sejlads og vil have danskerne til at kende de få gode råd, der kan gøre forskellen ude på vandet.

Forbundet mener, at det er superfedt at se, hvordan danskerne, unge som gamle, har taget sporten til sig, da SUP er alsidig og kan bruges til alt fra hurtige konkurrencer til afslappende ture i solnedgangen. Men det er også forbundet med risici.

”Desværre oplever vi i DSRRF, at der sker flere



Foto: Jakob Gjerluff

ulykker på vandet og som udviklingen ser ud nu, er det kun et spørgsmål om tid, før vi ser fatale ulykker pga. manglende viden om sikkerhed og god opførsel på vandet, lyder det fra forbundet, der nævner eksemplet med de 24 elever fra Nordjylland, som måtte reddes i land af den lokale redningstjeneste, efter de var blevet overrasket af vinden og drevet hurtigt væk fra land og spredt.

Et scenarie der nemt kunne være undgået ved altid at undersøge vejrforholdene og ikke gå ud i fralandsvind.

Massiv stigning i redninger

Trygfondens Kystlivredning, der hver sommer patruljerer på nogle af landets mest populære badestrande, for at forbedre sikkerheden og forhindre drukneulykker, er enige.

Sidste år oplevede kystredningstjeneste således en massiv stigning i antallet af redningsaktioner, der var knyttet til SUP, og nogle kunne være endt meget slemt, uden livreddernes tilstedeværelse.

Budskabet fra chefen for TrygFondens Kystlivredning, Anders Myrhøj, er derfor klart:

”Det nationale baderåd om at læse vinden og vandet gælder bestemt også for SUP aktiviteter. Det som de færreste nybegyndere tillægger en betydning, er risici ved fralandsvind. Vi anbefaler derfor, at man lader alt oppusteligt udstyr, inklusive SUP, blive på land under disse forhold”.

elle

Lystbådehavn med Michelin-stjerne



Der er nok ikke andre lystbådehavne, som har en Michelin-stjerne restaurant på havnen, vurderer havnefoged Jimmy Frisk

Når en restaurant opnår en af de eftertragtede Michelin-stjerner, så er det en betydningsfuld med, at der vil komme langt flere gæster i restauranten.

Stjernerne tiltrækker nemlig kunder langvejs fra, og det er ikke unormalt, at gæsterne kommer rejsende fra både indland og udland, for at prøve menuen, der har udløst stjernerne.

I årets uddeling af stjernerne opnåede restaurant Lyst på Vejle Lystbådehavn og det er sandsynligvis en af meget få restauranter med en stjerne, der ligger i en lystbådehavn.

Nyheden vakte naturligvis glæde på havnen

”Der er nok ikke andre lystbådehavne, som har en Michelinstjerne-restaurant, siger havnefoged Jimmy Frisk, der ser frem til flere gæster i lystbådehavnen.

Som en af kommentarerne på Vejle Lystbådehavns Facebookside lød: Nu kommer der nok mange store både til, hvor besætningen vil spise på restaurant Lyst, var en af mange kommentarer.

Restauranten er placeret øverst i Restaurant Fjordenhus, som ligger midt i havnebassinet mellem erhvervs- og lystbådehavnen.

Huset er tegnet af Olafur Eliasson og er Kent Kirk Kapitals hovedsæde.

Køkkenchef på Restaurant Lyst, Daniel McBur-

Restaurat Lyst ligger på øverste etage i Fjordenhus. Med Michelin-stjernen håber lystbådehavnen, som er nærmeste nabo, på flere gæster i havnen.

Foto: Anders Sune Berg, 2018.

nie, næde i sin takketalen at nævne stifteren af Restaurant Lyst, nu afdøde Morten Kirk Johansen og forventer også flere gæster.

En Michelin-stjerne betyder, at der vil komme flere gæster i restauranten. Og her tænker jeg især på internationale gæster, sagde Daniel McBurnie ifølge Vejle Amts Folkeblad.

Han nævnte forud for overrækkelsen af stjernerne, at madanmelderne fra Michelin havde haft en god aften under deres besøg i Vejle.

elle

Få en ny vedligeholdelsesfri legeplads til jeres havn

Legepladsen er et stort tiltrækningsplaster for havnens yngste sejlere og gæster. Samtidig bidrager legepladsen til den hyggelige atmosfære på havnen.

Det danske legepladsfirma LEDON har specialiseret sig i vedligeholdelsesfrie legeredskaber, som særligt egner sig til de danske havnemiljøer.

Vedligeholdelsesfrie legeredskaber

Piratskibe i alle prisklasser, som kan tåle at stå tæt på havet, i både vedligeholdelsesfrie og genanvendelige materialer. Sådan lyder opskriften på den nye temaserie 'Pirates'. Legeredskabernes design i serien tager udgangspunkt i maritime miljøer. Serien tæller både skibe, surfer, sæler, skatte ø'er og meget mere.

Gratis ideforslag og tegninger

- En legeplads er ofte en stor investering. Derfor tilbyder vi at mødes med jer, hvor I får et gratis tegningsforslag, så I kan se hvordan en ny legeplads kan se ud i jeres havn. Derudover kan vi stå for hele processen fra byggetilladelse til montage og legepladsinspektion, siger Simone Donbæk, medejer af LEDON, som er et familieejt firma.



Legeredskaberne er udviklet i samarbejde med børnene

Det særlige ved LEDON's tilgang er, at alle redskaber bliver udviklet i samarbejde med børn og fagfolk. "Når vi udvikler et nyt legeunivers, starter vi en fortælling i samarbejde med børnene. Der skal måske være et stort skib, en planke eller en haj. Børnene har mange gode for-

slag, som vi indarbejder i legeredskaberne" fortæller Simone Donbæk. Med legeaktiviteter 360 grader rundt om skibet, og mange bevægelige dele, er skibene både sjove og understøtter børns udvikling. Søroverlegepladsens mange legeaktiviteter, giver også plads til, at mange børn og aldersgrupper kan lege samtidig.

Øverst ses eksempel på tegningsforslag til ny legeplads. Til venstre ses et nyt piratskib i Vejle.

OM LEDON A/S

LEDON er en dansk familievirksomhed, der har solgt vedligeholdelsesfrie legeredskaber i 50 år.

Den nye serie "LEDON Pirates", er legeredskaber særlig designet til de danske lystbådehavne. Her fås skibe i alle størrelser og prisklasser, det er dansk håndværk og kvalitet fra vores produktion i Sønderjylland.

KONTAKT OS FOR ET MØDE

Vi har legepladskonsulenter i hele landet. Er I interesserede i at høre nærmere eller få tegningsforslag, er I velkomne til at kontakte os på telefon: 7482 6565, eller e-mail: sd@ledon.dk

Læs mere på www.ledon.dk

Ingeniørfirma får ny ejer og nyt navn

M.S. Rosbæk ApS, der er en anerkendt specialist indenfor marine arbejder, er overdraget til Per Aaskov og hedder nu Ingeniørfirmaet Aaskov ApS.

Af Karin Meulengrath
karin@marinaguide.dk

Det rådgivende ingeniørfirma M. S. Rosbæk ApS, Svendborg, har siden starten i 1974, forestået et større antal vandbygningskonstruktioner i danske havne, og har herunder erfaring fra flere større flydedokkanlæg og flydebroanlæg i f.eks. Middelfart og Bogense lystbådehavne.

I en alder af knap 75 år har Morten Rosbæk valgt at neddrole arbejdsind-



Middelfart Marina er en af de havne, som virksomheden har projekteret.

satsen. Som et naturligt generationsskifte videreføres firmaet af Per Aaskov, Ingeniørfirmaet Aaskov ApS. Per Aaskov har været medarbejder hos M. S.



Rosebæk de seneste 17 år. Når Morten Rosbæk har afsluttet sine igangværende projekter, fortsætter han som sparringspartner og hjælp i firmaet.

"Jeg starter således med mere end 50 års erfaring i firmaet" siger Per Aaskov, hvis firma fortsat vil levere ydelser inden for rådgivning, projektering og udbud i forbindelse med havnekonstruktioner, højvandsikring, kystbeskyttelse, undervandskonstruktioner, færgelejer,

flydedokker, uddybning og tilstandsvurderinger.

Nye tanker og bygbare løsninger

"Vi bestræber os på at tænke anderledes, - projektplanerne vendes og drejes indtil funktionelle og bygbare løsninger er fundet. Sammen gør vi meget ud af at gennemarbejde projekterne med en høj detaljeringsgrad i tegnings- og udbudsmaterialet.

Med anvendelse af avanceret analyseværktøj i forbindelse med beregninger



Per Aaskov og Morten Rosbæk.

og fastlæggelse af konstruktionernes størrelser, kan vi hurtigt fastlægge et givet projekts omfang og pris. Vi har arbejdet med projekter med anlægsbudgetter fra en halv til 150 mio. kr. Vi har erfaring med mange typer projekter og vor kompetencer spænder vidt, fra design, bærende konstruktioner, hydraulik mv.

Som mindre firma vil vi typisk kunne arbejde for et konkurrencedygtigt honorar. Herunder kan indledende drøftelser udføres uden de store udgifter." tilføjer Per Aaskov, der selv er uddannet bygningsingeniør og erhvervsdykker.

"Jeg kan således selv udføre de indledende vurderinger/tilsyn af undervandskonstruktioner. Min erfaring er, at kombinationen medfører, at de uforudsete udgifter kan minimeres".

Per Aaskov har derudover praktisk erfaring som entreprenør og indsatsleder ved brandvæsenet.

Rådgivende ingeniør

Kontakt Per Aaskov

Tlf. 30 87 87 30

www.aaskoving.dk • info@aaskoving.dk



Havne, vandbygnings- og anlægskonstruktioner

- Lystbåde- og erhvervshavne
- Flydedokker
- Brokonstruktioner, fast- og flydebroer
- Spunskonstruktioner og moler
- Tilstandsvurderinger over og under vand
- Vedligeholdelsesplaner
- Anlægsarbejder, herunder vej, kloak og afvanding.

Flydebroer kontra faste broer

Ved planlægning og projektering af flydebroer er det store spørgsmål: Hvor store er de aktuelle kræfter? Vi belyser her nogle af de væsentligste spørgsmål.

Af Morten Rosbæk

Rådg. Ingeniørfirma M. S. Rosbæk Aps, har siden 1974 forestået adskillige anlæg af faste og flydende (bro)- anlæg i Danske havne. Herunder er erfaringen fra flere større flydedok-anlæg overført til flydebro-anlæg i f.eks. Middelfart og Bogense lystbådehavne.

Læseren må selv overveje og bestemme hvorvidt en fast træbro er mere maritim og æstetisk end en flydebro, der typisk er udført i beton. Her belyser vi kun de tekniske udfordringer og tager ikke stilling til æstetikken. Det er muligt at etablere både faste og flydende anlæg på endog meget udsatte steder. For flydebroernes vedkommende er der da tale om særlige, meget store flydende broer, i "sænkekasse"- størrelse med bredder på 6 x 10 m.

Man må erkende, at de økonomiske sammenhænge vil pege på, at man kun sjældent vil se flyde- eller faste broer udlagt i store bølger / strøm – udsat for ispres / skibstød – eller på større vanddybder.

Skal broanlægget udføres på kridt eller klippebund, vil man hurtigt ende med, at det kun er muligt at anlægge en flydebro.

Lad os først definere:

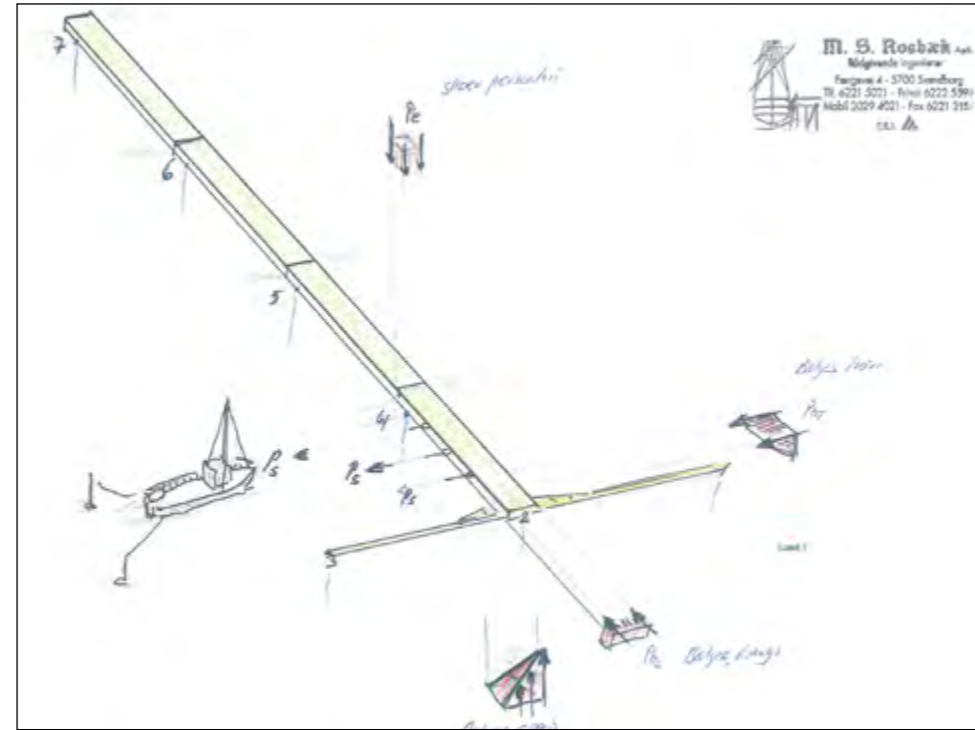


Fig. A. Her er der 4 pontoner (2, 4, 5, 6, 7) og to sidepåkoblede broer (1, 2 og 2, 3). Der påføres nu en bølbelast langs/ tværs over en halv bølgelængde samt personlast PP. Dertil skibsskroglast PS.

En fast bro

Der rammes to pæle pr. typisk 2 a 4,5 m's afstand. Via dragere og dæk fortojes skibene vinkelret på broaksen, idet agterskibet fastgøres til rammede bagpæle.

De vandrette laster fra vind og bølger på skibenes skrog, optages i bagpælene og i brodækket. De to bropæle der virker som f.eks. høj "ramme", forstærkes

via supplerende en rammet, påboltet skråpæle. Brodækket placeres typisk 1,2 m over daglig vand. Hensyn til klimatologiske vandspejlstigninger, kan betyde at højden øges 5 a 10 cm.

Det er en gene, at man ved alle større høj- eller lavvande vil få en større fysisk afstand fra skibsdæk til bådebroen, ligesom trosserne skal være længe-

Væsentlige forskelle

Flydebroens umiddelbart største fordel er, at den følger vandstanden.

En fastbro vil typisk koste 2/3 af en pæleforankret flydebro.

En flydebro vil typisk fylde 0,5 m mere i bredden end en fast bro.

En fastbro vil typisk have en levetid på 50 år, idet dækket typisk må udskiftes én gang undervejs.

En flydebro kan have en levetid på 50 år eller mere.

re og fleksible ved en fast bro.

Pæle bør være afpassede til risikoen for pæleorm via hårdtræspæle. Såvel beton, plast eller stålør kan anvendes alt afhængigt af de aktuelle påvirkninger.

En flydebro

Mig bekendt opstod de nu kendte betonflydebroer i Danmark omkring 1965. Problemet med flydebroer i andre lettere materialer var og er, at de typisk er for lette og derfor krænger for voldsomt for person eller bølbelast. Mindre broer f.eks. til bade, roklub eller kajak formål, udføres i dag i træ, plast eller aluminium, med eller uden trædæk.

Beton flydebroerne er principielt 10 til 30 m lange omvendte "cigarkasser" med åben bund nedad. Kassen er fyldt med Flamingo (polyesterol), hvorved opdriften sikres.

Et passende forhold mel-

lem egenvægt / opdrift sikrer, at der til stadighed, er ca. 0,4 m fribord – og at personlasten ikke bevirker uønskede krængningsvinkler.

En flydebro i beton er en avanceret, tyndvægget skal, der kun bør støbes af specialfirmaer. Korrekt armering, hærkning og sikker transport er væsentlige faktorer.

En flydebro udlægges oftest i én række med 2 – 6 pontoner. De enkelte pontoner bør være elastisk sammenkoblede. Til sammenligning kan man ikke sammenkoble to skibe mod hinanden i rum sø. Det går ikke godt! Skibsvægtene vil sønderrive samlingen – og skibene vil ødelægge hinanden i bølgebevægelserne.

Når det alligevel er muligt ved samling af betonpontonerne, så skyldes det at pontonerne kun kan anbefales anvendt under begrænsede ydre påvirkninger.

Især is, men også større strøm eller bølgekræfter, - vil kunne umuliggøre en normal type flydebro.

Flydebroen kan fæstnes via faste pæle, "Duc d'Alber" - der via påboltede befæstigelsesbeslag "pæleholdere" sikrer, at pontonen kan følge vandstanden – og fastholde de kræfter som pontonen afleverer til sine befæstigelses.

Det teoretiske problem ved fortojningen af flydepontoner er søgt løst via et computerprogram der anvender fleksible samlinger mellem de bevægelige pontoner – og de fleksible pæle.

Erfaringen viser, at man næppe kan få, især sam-

lingerne i flydebroerne, til at holde til mere end bølgekræfter fra maksimalt 75 cm bølgehøjder. Dette overskrides sjældent inde i beskyttede havne og derfor er betonflydebroerne stabile og fuldt anvendelige.

Pælene rammes i jord af styrker der afviger fra sted til sted. Indspændte pæle i jord kræver endnu et computerprogram og det er samlet, ganske indviklet.

Man kan også fortoje flydebroer via kæder eller fleksible træktovs der forankres i betonblokke i havbunden.

Dette er eneste mulighed ved meget store vanddybder / klipper / kridt.

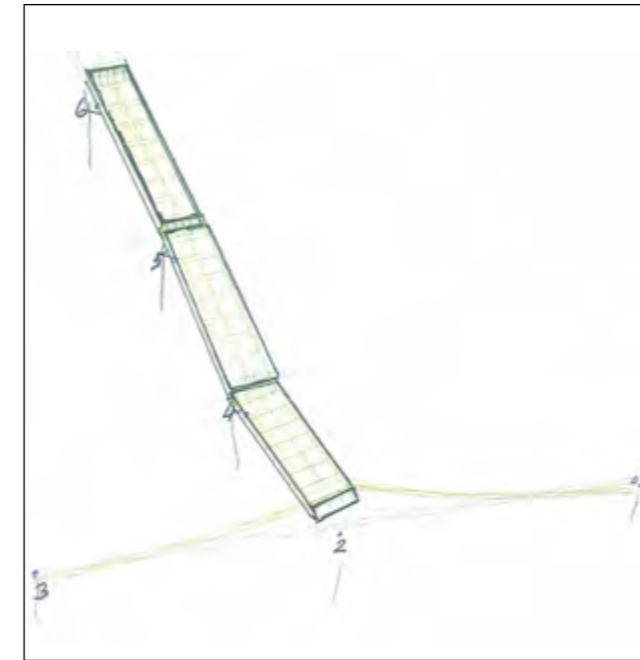
Man må erkende, at forskellene mellem største højvande / lavvande nemt kan være 3 – 5 m, hvad vil betyde at hele systemet, - det vil sige bro plus de fortojede skibe, - vil bevæge sig sidevæts.

Dette vil typisk betyde, at man ikke kan anvende faste bag – fortojningspæle. Ligeledes må en tovforankret bro have mere areal i havnen.

En bro med fleksible understøtninger

En flydebro er, fæstnet enten i kæder eller til "Duc d'Alber", en fleksibel brodrager. Der opstår hurtigt betydelige udfordringer med at vurdere belastningerne på anlægget.

En kæde eller tovforankret flydebro vil være svær at forankre, fordi ankerblokkene enten skal være meget store eller nedgraves i havbunden. Løbende slid vil kræve årligt dykkertjek af sjækler m.v. Ligeledes vil kædekræfterne være helt afhængigt af den foretagne opstramning. Man vil se, at resultatet nemt bliver en



overbelastning af de fleksible samlinger fra ponton til ponton.

Rammede Duc d'Alber foretrakkes ofte

Men også her er der betragtelige udfordringer. Nok ligger flydebroerne på én ret linje, men det gør de rammede pæle ikke! Det er meget svært at ramme en række pæle nøjagtigt i lod – og også på én ret linje.

Rammes en sten, tvinges Duc d'Albepælene ud af kurs. Resultatet er hurtigt, at en bro med f.eks. 6 pæle, vil hovedparten af lasten kun bæres af to pæle, og kan det så overhovedet holde?

Det er således til overvejelse, hvor det overhovedet er tilrådeligt at fæstne en flydebro i Duc d'Albepæle. Er der tale om stenet moræneler, må man forvente betragtelige ekstraomkostninger, da alle generende sten må fjernes – eller alternativt må broens pæleholdere tilpasses.

Det vil kunne tænkes, at der skal rammes duc d'Albepæle i "blød" bund. Erfaring og forsøg har vist, at en pludselig vindpåvirkning kan legitimere endog stor modstand i selv dynd eller gytjelag. Men uanset hvad, så skal der hurtigt

anvendes større pæle. Runde stål pæle i specialstål, evt. med påsvejste lasker, - vil være de bedste Duc d'Albepæle.

Befæstelse

Selve befæstigelsespælene, Duc d'Alberne, vil kunne placeres centralt i pontonrækken – eller oftest i 1/7'dels punktet langs pontonsiden. Placeret midt i pontonen opstår der hurtigt behov for en bredere ponton. Modsat minimeres risikoen for fejlplacerede pæle.

Når disse rammetekniske udfordringer overhovedet går an, skyldes det anvendelse af GPS. I praksis ses placeringer indenfor ganske få cm.

Endeligt må en flydebro tilpasses det absolut maksimalt forventelige højvande – bølge-, vind -og strøm påvirkningerne må påføres pælen ved det største højvande.

Dette kan betyde, at pæletoppen skal være høje, måske + 4 ifald det kendte 1872 super- højvande stedvist skal kunne optages, måske endog tillagt f.eks. 25 cm klimatologisk stigende vandspejl over anlæggets levetid.

Største lavvande kan

På fig. B ses hvorledes pontonrækken vrider sig i søen som en bugtende slange.

For en bølge på 60 cm skråt på broens ende, er den op/ nedgående bevægelse ca. 7 cm pr. Pontonbevægelserne overdrevne for anskuelighedens skyld.

Ved 4 overføres en langsgående kraft mellem pontoner på ca. 17 tons, - et del resultat der lader sig udføre i aktuelle pontoner.

Ved 1, 2....7 placeres Duc d'Alber, der dimensioneres for de i programmet fundne kræfter.

plads der netop berøres af standeren.

Man må derfor designe sine bådpladser meget nøje, således at én duc d'Alber og elstanderen netop placeres i overgangen mellem to bådpladser.

Der vil pågå et vist slid mellem pontonerne og pæleholderbeslaget. Dette betyder at en påsat slidplade må udskiftes år for år.

Levetiden

For så vidt at betonpontonerne er leverede og udlagt uden revner og skader – og forudsat, at de ikke udsættes for stød og ispres, ser jeg intet til hindrer for 50 eller flere leveår. Opdriftsmidlet synes ikke angribes af marine skadedyr. Opdriften kan i øvrigt nemt suppleres via dykker.

Duc d'Alberne vil typisk være så hårdt belastede, at der må anvendes stål pæle. Forsynes disse med anoder, da vil levetiden kunne følge pontonerne.

Afhængigt af de aktuelle forhold, kan det ofte forventes, at en betonponton vil have lidt større levetid end en træbro. En betonponton kan flyttets og genanvendes andre steder.

Om hvad gør vi så?

Det ses, at der er mange overvejelser der må gøres for man kan vælge sit brosystem.

Vore erfaringer peger på, at de ydre forhold må undersøges og klarlægges nøje, før man beslutter om det skal være et fast eller flydende anlæg.

El, vand og udstyr

Flydebroer kan, i lighed med faste broer, forsynes med el-vandstandere. Det er til diskussion om standeren skal stå i én side – eller centralt. Uanset hvad, så vil kabler og slanger genere.

Placeret på pontonsiden vil man genere den båd-

Stor udviklingsplan for Klintholm Havn



Klintholm Havn på Møn skal være centrum i et milliardstort væksteventyr i den grønne omstilling. Planen indebærer at der investeres i flere ombygninger af havnen og en ny marina

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Klintholm Havn på Møn bliver i de kommende år et centralt punkt i et milliardstort væksteventyr i forbindelse med den ambitiøse globale grønne omstilling, hvor der satses massivt på energi fra store havvindmøller.

Planen er, at havnen omdannes til "Baltic Sea Offshore Hub og dermed

bliver servicehavn for alle operatører, der driver vindmølleparker i Østersøen.

Allerede nu er der skabt flere end 100 lokale arbejdspladser i forbindelse med at Klintholm er servicehavn for havvindmølleparkerne på Kriegers Flak og Baltic 2, og der er udsigt til flere hundrede nye arbejdspladser.

Kæmpe potentiale

"Vinden blæser for alvor i vores retning, og derfor er det afgørende, at vi gør os klar til at sætte turbo på udviklingen af Klintholm Havn. Vi står med et kæmpe potentiale for vækst, nye job og positiv udvikling af kommunen. Vi taler om 6-700 nye lo-

kale arbejdspladser over de kommende år, der kan give en markant saltvandsindsprøjtning til kommunen samtidigt med, at vi yder et vigtigt bidrag til den nødvendige grønne omstilling," siger Vordingborg Kommunes borgmester Mikael Smed.

Forude venter nu to års projektarbejde, som skal fastlægge de mange nye tiltag, der skal gennemføres over en længere årrække.

"Klintholm Havn skal gøres klar til at kunne rumme alt det, fremtiden bringer. Vi skal kunne klare en øget turisme, flere lystbåde og en erhvervshavn, der skal være base for vindmølleindustrien. Vi skal have trukket flere virksomheder til og det giver flere arbejdspladser

og øget bosætning," siger Mikael Smed.

Syv faser

Klargøringen af havnen er delt op i syv faser og ifølgende udviklingsplanen, kan de nuværende aktiviteter betale hele havneudvidelsen, der forventes at koste knap 136 mio. kr.

Arbejdet er allerede indledt på havnen, med et nyt hus til fiskerne, en renovering af kajen og en ny sten-kastning ud for havnen.

Næste opgave bliver at sikre en bedre infrastruktur i Klintholm Havneby ved at flytte tung trafik fra Thyrasvej, der er hovedfærdselsåren, anlægge ny parkering langt Klintholm Havnevej, udvidelse af parkeringsplads og en ny

Udviklingsplanen har fokus på de mange interesser fra erhverv til natur og de maritime aktiviteter på havneområdet. Ill.: Hasløv & Kjærsgaard.

badebro.

I anden fase skal der sikres kvaliteter for både turister og lokale. Det sker ved at anlægge et nyt butiksområde, legeplads og et rekreativt område samt en vandhave.

Tredje fase har fokus på udvidelse af lystbådehavnen. Her anlægges en ny mole og bølgebrydere, en udbygning og opfyldning af midtermole, og der påbegyndes en apering af lystbådehavnen, så erhvervshavnen kan friholdes for lystbåde.

Fase fire har også fokus på at udvide lystbådehavnen kapacitet. Her anlægges nye broer, en ny trailerrampe og apering af midtermole. Endelig i fase fem færdiggøres lystbådehavnen med broer og boardwalk.

De to sidste faser har udelukkende fokus på udbygningen af erhvervshavnen, hvor adgangsvejen til havnen forlænges og nye erhvervsgrunde etableres tæt på kajen.

Endelig skal der foretages en udvidelse af erhvervshavnens havnebasin og landareal.

Klintholm skal være en oplevelseshavn

Aktiviteterne på Klintholm Havn skal hænge sammen som en attraktiv enhed

Biler skal være mindre dominerende, og der skal være plads til liv, promenade og nye funktioner, der kan understøtte livet i Klintholm Havn både sommer og vinter, lyder en af mange anbefalinger i udviklingsplanen for havnen.

Det overordnede mål er, at havnens tre hovedaktiviteter skal hænge sammen således, at erhvervshavnen, fiskerihavn og lystbådehavn ikke må adskilles, men hænge mest muligt sammen som en attraktiv helhed, for netop at skabe

en oplevelseshavn.

10 anbefalinger

Blandt 10 anbefalinger til udviklingen af havnen, arbejdes der bredt på mange områder.

Vigtigt er udviklingsmuligheder for erhvervshavnen og lystbådehavnen, at skaffe mere plads med bl.a. attraktive gæstepladser til sommerens gæstere og de mange trolingfiskere, der tager ud fra Klintholm.

Samtidig skal der skabes nye attraktive oplevelsesstrøg på havnen i form af steder, hvor der kan opstå promenader der sammenbinder f.eks. spisesteder, boder kunstnere, legeplads, strandliv og kulturmiljøer, og der skal være plads til en centralt belig-

gende helårsbutik.

Desuden skal der også skabes rum for vinterbadere, kajaker, robåde, SUP, sejlkлуб, trolingfiskere, udlejning af grej og baser for kurser for friluftsliv.

Naturoplevelser

Mange turister kommer til Møn for naturoplevelsernes skyld og f.eks. gå på Camønoen, så havnen skal også være en central for ture i naturen.

Derfor skal også arbejdes på flere overnatningsmuligheder på Klintholm Havn i form af teltplads, shelters, autocampere og hotel, der kan understøtte Møns unikke turisme og det nye erhvervsliv på havnene. *elle*



Klintholm Havn som den så ud inden udviklingsarbejdet begyndte. Foto: Vordingborg Kommune.

En historisk beslutning

Vindmøllerne bliver en jobmaskine

Det er en historisk beslutning Vordingborg Kommune har taget ved at sige ja til udviklingsplanen for Klintholm Havn, mener Vordingborg Erhverv.

"Vi er med til at redde klimaet globalt samtidig

med at vi skaber lokale arbejdspladser og udvikler et bæredygtigt lokalsamfund", siger Bolette Christensen, der er direktør for Vordingborg Erhverv.

Det er de store vindmølleparker som den på Kriegers Flak i Østersøen, der ifølge interesseorganisationen Dansk Energi bliver en markant vækstmotor i dansk økonomi og jobskabelse i mange år fremover. "Vi taler om tusindvis

af job for såvel ufaglærte som faglærte. Det er en udvikling der især kommer områder som Møn og Vordingborg til gode i mange år fremover," tilføjer Bolette Christensen.

Dansk Energi forventer, at der samlet bliver brug for cirka 120.000 årsværk til at etablere, bygge og servicere udbygningen af havvindmølleparkerne i perioden 2021-2030.



Alle former for dykkerarbejde



Multibeam inspektion fra vandoverfladen med drone. Kan transporteres i bil og data kan leveres med det samme.



ROV undervandsinspektion af havneanlæg med fjernstyret robot.



Videoinspektion • Nedgravning af kabler • Nedspuling af pæle • Svejsning og skæring • Sprængningsarbejde • Bundsikring • Montering af anoder på kajanlæg

BB DIVING

Torskekajen 1, 6700 Esbjerg
Jesper Brorson Pedersen
Tlf 21 35 35 25
www.bbdiving.dk
jp@towing-diving.dk

Juelsminde – en perle på den jyske østkyst

Juelsminde Sejlklub er for alle og det har skabt et specielt miljø, som tiltrækker sejlere langvejs fra til havnen, der har 125-års jubilæum

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk



Da Juelsminde Havn blev indviet i 1896, var det ikke uden problemer at drive havnen, men den har altid haft stor betydning for byen.

Forst som fiskerihavn og fragthavn, hvorfra der blev udskibet brunkul til København under besættelsen. Men som årene gik oplevede man i sommermånederne flere og flere gæstesejlere, der anløb havnen, som nu kan fejre 125-års jubilæum.

Og den udvikling er steget støt. Sejlere fra nær og fjern anløber i stigende antal Juelsminde Havn og Marina og betegner den som en perle på den jyske østkyst. Den er ofte sammenlignet med Skagen på grund af havnemiljøet.

Ildsjæle

I 1952 blev Sejlsportsforeningen stiftet. Det første klubhus blev bygget i 1966, og siden er udviklingen gået stærk.

Kendetegnende i den lange historie har det altid været lokale ildsjæle, der er gået forrest i udviklingen

af havnen. Man så det da først den gamle fiskerihavn skulle udvides, da det nye klubhus blev bygget i 1972, da det nye havnebasin (Marinaen) blev bygget i 1990-91. Det er fortsat ildsjæle, der driver udviklingen.

I dag råder Juelsminde Sejlklub, som den blev omdøbt til, over et meget flot klubhus mellem de 2 havnebasiner, og et stort byggeri på Stormolen, der huser ungdomsafdelingen og klubbens grej.

Et særkende i Juelsminde er et tæt samarbejde mellem havnen og sejlklubben. For sejlklubbens vedkommende er det bemærkelsesværdigt, at det er en klub for alle bådejere – både sejlbåde, motorbåde, jollesejlere, roere, kajakroere og surfere.

I dag har sejlklubben således omkring 1.000 medlemmer.

Behageligt miljø

Der rådes i dag over 4 havnebasiner med i alt 500 bådpladser. Havnen har en sund økonomi. Det afspejler sig i mange nye investeringer og tiltag der foretages, for at gøre det både sikkert og dejligt at gæste havnen.

Selve Juelsminde by har omkring 4.000 indbyggere, men tiltrækker sejlere fra et stort område, fortæller Peter Frøbert, der er medlem af havnens bestyrelse og kasserer i Juelsminde Sejlklub.

”Vi har bådejere som medlemmer, der kommer så langt fra som Esbjerg, Grindsted, Ikast og Aulum, hvilket naturligvis skyldes, at havnen ligger attraktivt tæt på Kattegat, så man hurtigt kan være ude i Århusbugten og indenfor en dagssejlsads f.eks. kan nå både Djursland, Fyn, Sjælland og Samsø,” forklarer Peter Frøbert.

Men miljøet er også meget vigtigt og her har det stor betydning, at havnen så at sige ligger midt i den hyggelige handelsby Juelsminde.

”Juelsminde og havnen er et attraktivt område med et behageligt miljø, hyggelige huse og et godt forretningsliv, som bl.a. gør, at mange sammenligner det med Skagen. Vi ser derfor også, at mange bådejere ofte bruger deres båd som sommerhus. De når måske slet ikke ud på vandet, men bor på båden og bliver ofte i byen,” tilføjer Peter Frøbert.

Tæt samarbejde

Bag hele udviklingen ligger et tæt samarbejde mellem havnen, som selvejende institution, og sejlklubbens ildsjæle.

Det er sejlklubben der ejer de to huse med lokaler til gæstesejlere med toilet-

ter og køkkenfaciliteter, som det er gratis at bruge.

”Vi har et fælles projekt, som går ud på at skabe en god lystbådehavn. Derfor er det frivillig arbejdskraft fra klubben, der står bag og også står for vedligeholdelse af bygningerne, så havnen ikke skal anvende håndværkere,” siger Peter Frøbert.

Og sejlklubben støtter også økonomisk.

Da havnen skulle have en kran, så man selv kan håndtere søsætning og optagning, stillede sejlklubben også et beløb til rådighed. Da Søredningstjenesten søgte placering af en redningsbåd, gik frivillige fra sejlklubben øjeblikkeligt i gang og sagde: Det skal vi da have.

Allerede året efter var redningsbåden på plads i Juelsminde – det tager normalt et par år – med et sponsorat på 50.000 kr. fra sejlklubben og foreningen Sejlklubbens Venner til anskaffelse af redningsbåden.

Sejlklubben har også, med den største naturlighed, stillet et lokale til rådighed for redningstjenesten.

Årsagen til de mange initiativer er, ifølge Peter Frøbert, et stærkt sammenhold:

”Hele byen med havnen som omdrejningspunkt, har en helt fantastisk evne til at rykke sammen, når der skal ske noget.”

Multibassinet i Nyborg venter nu kun på lokalplanen



Sådan kommer multibassinet i Nyborg Marina til at se ud, hvis altså lokalplanen bliver godkendt af byrådet. Ill. Haslov & Kjærsgaard.

Multibassinet, som er centralt i den store helhedsplan for havneområdet, er endelig godkendt af Kystdirektoratet.

Projektet løb ind i flere problemer undervejs. Den største udfordring af dem alle var at få projektet godkendt af Kystdirektoratet, som sidste år sagde nej til ideen om et multihus på pæle. Derfor måtte der radikale ændringer til, for kommunen i starten af marts 2021 sendte et revideret projekt til godkendelse i direktoratet.

Først og fremmest har man rykket klubfaciliteterne ind på land, men uden at spærre promenadens forløb langs havnen.

Det udendørs multibassin benytter overskudsvarme fra forbrændingsanlægget Fortum til at varme

vandet op, så det er 5-8 grader varmere end det omkringliggende vand.

Lao Fonden, som har støttet projektet med 9 mill. kroner, beskriver det som et unikt vandsportsanlæg, som en idrætshal på- og ved vandet. Anlægget skal fremover markere

byen som et af de bedste steder i landet at dyrke udendørs vandsport.

Nu har Kystdirektoratet godkendt planen. Det betyder, at den nye lokalplan skal i høring, hvor der muligvis kommer indsigelser inden, en endelig godkendelse i kommunen. km



Multibassinet vil blive placeret i marinaen markeret med en orange cirkel. Til højre i billedet ses Tømmergravens placering.

Tømmergraven i Nyborg står færdig

Ønsket om pladser til større lystbåde er endelig opfyldt med den nye marina i Nyborg.

Tømmergraven er blevet en realitet efter flere års planlægning og en investering på knap 7 million kroner.

Det nye havneafsnit ligger ved de nybyggede boliger på Midtermolen. Tømmergraven er bygget som en helhedsløsning med et flot opholdsmiljø ved et lille torv.

Her har sejlerne og havnens andre brugere en

servicebygning med overdækket udevaskeplads, et handicaptoilet med offentlig adgang, et familietoilet og bad samt vaskerum.

Der er etableret grønne områder, hyggeområder med grill, betalingsautomat, affaldsfaciliteter, WiFi mv. En nødvendighed, fordi Tømmergraven ligger relativt langt fra de øvrige havneafsnit, Vesthavnen og Marinaen. Havnen lever op til kravene for ”Sikker Havn” med redningsstiger, redningskranse, lys, reflekser mv.

Med den nye havn er der

skabt ialt 25 store pælepladser til både mellem 32 og 48 fod.

Resten af Tømmergraven er afsat til langskibspladser, til skonnerter mv.

Pæle og broer er bygget i FSC-certificeret træ, så havnen lever op til de mest miljøvenlige og bæredygtige krav.

Alle pladser er lejet ud, på nær et par af de store. I marinaen er der få pladser til små og smalle både tilbage.

Altså er stort set hele havnen fyldt op - igen!



Tømmergraven står færdig og opfylder behovet for flere store pladser i Nyborg. Den store trappe fungerer også som en del af opholdsmiljøet. Havnen lever desuden op til kravene som Sikker Havn. Foto: Nyborg Marina.

Stor havn uden kran



Helsingør Nordhavn klarer sig uden kran, og tager både op via havnens slæbested. Kronborg Slot er på Unescos verdensarvsliste, og derfor må høje genstande må ikke genere udsynet til Kronborg.

Havnen har til gengæld en 40 tons Rodberg ophalerovogn, som trækkes af en traktor. Optagningen sker via slæbestedet og havnen har netop nu bestilt en ny vogn.

- 'Den gamle var 11 år og har optaget og isat mere end 6000 både i de forløbende år. Så den var slidt op,' fortæller Ole Thomsen fra Helsingør Nordhavn.

Ophalervognen sætter bådene af i stativer, som passer sammen med vognen.

Havnen har ca 800 pladser, men kun 250 pladser på land. Nogle af bådene bliver i vandet, mens andre får plads efter først til mølle princippet.

Ophalervognen kan optage 90 % af lystbådehavens både i størrelsen mellem 16 og 56 fod.

Dog har lystbådehavnen en 3 tons kran, som betjenes af brugerne selv. Den bruges primært til klargøring af kapsejlsbåde.



Roodberg

“Roodberg, the choice of professionals”

www.roodberg.com MEC Marine: www.mecmarine.dk
T: +45 4063 8831, E: kristian@lyngborg.dk

The Original

PONTECH

Pontech er en af Sveriges største producenter af flydebroer, bølgebrydere og tilbehør. Med en ambition om at være på forkant med udviklingen, arbejder virksomheden løbende på at udvikle og forny hele sit produktsortiment. Flydebroer og bølgebrydere er fuldt certificeret og produceres på Pontechs fabrik i Tyskland.

PONTECH
Danmark

Tlf. 70 89 99 55
Info@pontech.dk
www.pontech.dk • www.pontech.de

Bølgebrydere, flydebroer & Y-bomme
- i bedste kvalitet!



Pontoner til husbåde eller færdige husbåde på bestilling.

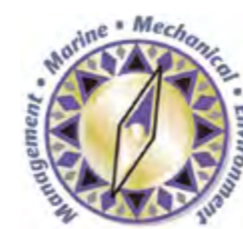


Flydebroer med del-pontoner og Y-bomme. Kan leveres træbeklædt.



Bølgebrydere i alle størrelser, som beskytter havnen mod storm.

Tilbehør: Trapper • Stiger • Gangbroer • Pullerter



MEC MARINE

Kristian Lyngborg

Tlf. 40 63 88 31

Info@mecmarine.dk • www.mecmarine.dk

MEC MARINE er ene-forhandler af Pontech produkter i Danmark.
Kontakt Kristian Lyngborg for råd og vejledning til havnens næste projekt.

Aarøsund Marina tilbyder vinterpladser på land

Mangel på vinterpladser i havnene omkring Aarøsund, får havnen til at spotte et nyt forretningsområde.

Det er især bådere fra Fredericia, Skærbæk, Kolding, Kalvø og Sønderbal-le havne, som efterspørger muligheden for vinteropbevaring. Fælles for disse havne er, at der ikke er plads til at både kan stå på

land vinteren over.

Det kan Aarøsund Marina nu tilbyde. På land er vinterpladsen indrettet med 40 ekstra pladser, alle med fast belægning, så bådene kan tages på land med master.

- Stativerne er beregnet til formålet så forsikringen dækker ved evt. ulykke, fortæller Lars Callesen fra Aarøsund Bådeværft.

Havnen har hyret værft

til at stå for at tage bådene på land.

-Vi har ikke så mange pladser til opbevaring af master, så derfor ser vi helst at masterne bliver på bådene, fortæller Lars Callesen og fortsætter. - Det er jo også en fordel for bådejerne, som slipper for at tage riggen af.

Set med Aarøsund bådeværfts øjne er det yderligere en fordel at kunne tilbyde reparationer, vedligeholdelse, installation af nyt grej mv.

Vinterpladserne, stativer og løftevognen kan allerede tages i brug fra oktober 2021.

km



Aarøsund Marina ligger ved indsejlingen til Haderslev Fjord. Placeringen er central i forhold til det nye tilbud om vinteropbevaring af både fra omkringliggende havne.

TRE-I-EN'ER

Sublift er traktor, bådevogn og kran i ét, og så endda i Volvo kvalitet.

Det er en brugervenlig, selvkørende vogn, som tager både på land via havnens slæbested.

Sublift betjenes af én person med en trådløs fjernbetjening.

Det er en alt i én løsning, der giver lave investeringsomkostninger. Rammen er af en åben U-type, der er hydraulisk indstillet i bredden, så den kan opfylde forskellige behov.

En Sublift kan for eksempel spænde over en bådtrailer eller en lastbil, der giver en effektiv båd-håndtering.

Liften er udviklet sammen med den svenske flåde med det formål at skabe en hurtig og robust vogn til bådoptagning.

Bygget til havvand

Subliften er bygget til saltvand og kan holde til det våde miljø.

Alle de lifte, som er bygget side 1990 er fortsat i drift, da subliften er bygget til havvand.

I Danmark kører Sublift indtil videre på Marina Minde, Frederiksvæk Havn AMBA og Fredericia Lystbådehavn drevet af ADP A/S.

Vi oplever fortsat stor interesse for Subliften, og skal her i oktober levere en 40 tons Sublift til England. Naturligvis er også vi udfordret af mangel på materiale, men det påvirker indtil videre ikke interessen for ophalervognen, siger salgsschef Peter Hartzell fra SwedeShip, som producerer Subliften.

Fem landes søværn og flere værfter i tilknytning til fiskerihavne bruger Subliften dagligt. Subliften har en kapacitet fra 12 til 90 tons.

Der er bygget 200 Sublifte siden 1990 og alle er fortsat i drift.

km

T-bomme giver ekstra bådpladser i fyldte havne

I en tid hvor manglen på bådpladser er stor, kigger havnene sig om en ekstra gang for at finde pladser til de mange både, der er på venteliste.

Af Karin Meulengrath
karin@marinaguide.dk

I Christianshavns Kanal udnyttes kajkanten til ekstra bådepladser takket være T-bomme fra NBC Marine. Den 0,65m brede "flydebro" monteres på den faste kajkant, som ellers ikke har været i spil pga. stensætningen yderst.

- T-bommen med knæk har været under udvikling i et par år, fortæller Kim

I Danmark kører Sublift indtil videre på Marina Minde, Frederiksvæk Havn AMBA og Fredericia Lystbådehavn drevet af ADP A/S. Vi oplever fortsat stor interesse for Subliften, og skal her i oktober levere en 40 tons Sublift til England. Naturligvis er også vi udfordret af mangel på materiale, men det påvirker indtil videre ikke interessen for ophalervognen, siger salgsschef Peter Hartzell fra SwedeShip, som producerer Subliften. Fem landes søværn og flere værfter i tilknytning til fiskerihavne bruger Subliften dagligt. Subliften har en kapacitet fra 12 til 90 tons. Der er bygget 200 Sublifte siden 1990 og alle er fortsat i drift.

Bedre med langskibspladser

T-bommen kan også monteres vinkelret på en almindelig træbro, som det bl.a. er tilfældet i Brøndby havn, hvor havnefoged Jesper Kaas så en mulighed i at udnytte den faste bro til ekstra pladser. Her kan to både fortoje ved hver bom, som er op til 12 meter lange.

- For os i Brøndby Havn har det været et spørgsmål om brugervenlighed og æstetik. Når bådene kan ligge langskibs, er det lettere at komme af og på. Brugerne er super glade, og det er havnefogeden så også, siger Jesper Kaas.

I Brøndby Havn er T-bommene monteret på en ny 112 meter fast trækaj, hvor der er blevet plads til 10 T-bomme. Nogle på 12 meter og nogle på 10 meter. -Vi tilbød først de fleste brugere at købe en af de nye pladser. Derefter kunne nye brugere overtage de gamle pladser. Det er en ren win-win, hvor alle er glade, siger Jesper Kaas.

Mere fleksible pladser uden pæle

T-bommene behøver ikke agterpæle, så de er lette at montere. Størrelsen på pladserne er mere fleksibel, og bådene kan tilpasses i størrelse; bred /smal uden at indsejling mellem agterpæle er en begrænsning.

Samtidig kan bådene ligge langskibs, så man slipper for at gå over stævnen. Enhver der har prøvet at komme ombord på en båd med højt fribord fra en lav flydebro, kender problemet. Især over stævnen, som er højere end agter og midtskibs.

NBC Marine har udviklet og afprøvet de nye T-bomme i et stykke tid. Nu er den færdigudviklet og sælges som et standardprodukt med normal garanti. Det har især været hængslet ved knækket, som har skulle igennem en række forbedringer. Men også det er på plads med et H-profil-gummi hængsel, hvilket giver fuld styrke.

T-bommene er allerede i brug på Brøndby Havn,



Hvor en havn normalt ikke kan udnytte kajlægen med stensætning yderst, giver de nye T-bomme ekstra pladser. Her er det i Christianshavns Kanal. Fotos: NBC Marine.

Thurøbund Marina og Hundested Havn.

- Det er et produkt som har stor interesse fra båd-folket og vi får mange nye henvendelser fra havne

NBC Marine
- vi bygger bro mellem drøm og virkelighed

www.nbcmarine.dk - info@nbcmarine.dk
tlf. 49 17 00 72



I Brøndby Havn er T-bommene monteret på en almindelig træbro. Agterpælene er ikke nødvendige og størrelsen på pladserne derfor mere fleksible. Bommene er 12 m lange, og skibene ligger langskibs.



På fotoet fra Kalvebod brygge ses hvordan båden kan krydsfortøjes til bommen. Uden fortojning i land følger båden med vandstanden.

CODAN

Codan tilbyder forsikringer, der dækker havnens behov

- All risks dækning af bygninger og installationer
- Fjernelse af vrag
- Kaskoforsikring af moler og broer
- Tyveri og hærværk
- Udskridning af moler

Besigtigelse af havnen, rådgivning og tilbud.
Kontakt os på tlf. 33 55 31 87.



Codan Marine - vi er der, når du har brug for os.

Vores forretning er bygget op omkring vores kunder og deres behov, og vi udfordrer os selv for at opnå mere.
denmarkuw@codanmarine.com • Codanmarine.com

Risikoplaner ved stormflod er klar

Risikoplaner for oversvømmelse kan snart findes på kommunernes hjemmesider

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Planer for hvordan de kommuner i Danmark, der er mest udsat for stormflod, vurderer risikoen for byer og havne, kan snart findes på de enkelte kommuners hjemmesider.

Kystdirektoratet har udpeget 22 kommuner som skal udarbejde eller reviderede risikostyringsplaner og arbejdet med risikostyringsplanerne skulle være afsluttet og godkendt i kommunalbestyrelserne senest 22. oktober i år.

Planerne kan derefter findes på de udpegede kommuners hjemmeside.

Planerne indeholder bl.a. en sårbarhedsanalyse, hvor håndgribelige skader skal listes op. Det er bl.a. bygningsskader, skader på indbo, skader for virksomheder og oprydning af infrastruktur.

enkelte områder ser ud. Det får Codan Forsikring til igen at opfordre til, at man tegner en forsikring.

Baggrunden er, at stormfloden Bodil i 2013 sendte flere lystbådehavne på faldlittens rand. Dengang var det ikke muligt at forsikre sig mod stormflod, men det er det nu.

Tænk på forsikring

Dermed kan havne og marinaer i kommunerne se, hvordan risikoen for de

”Forsikringen dækker skader på havnens kajer, moler, fortojningspæle og broer inklusive installationer samt løsøre placeret på havneanlæggene. Skaden skal være en direkte følge af en stormflod, fastslået af Stormrådet eller højvande, som følge af minimum en 100-års hændelse i forhold til højvandsstatistik fra Kystdirektoratet,” fortæller senior underwriter hos Codan Marine, Robert H. Hansen.



Stormen Bodil, 4.-7. december 2013 ud for Vikingskibsmuseet i Roskilde. Foto: COWI.



Gilleleje Havn var en af dem, der blev hårdest ramt under stormen Bodil 2013. Siden er molerne forhøjet. Foto Gilleleje Havn.

går derfor på basis af en grundig besigtigelse af havnen med deltagelse af en tekniker og personale fra havnen,” understreger Robert H. Hansen.

Ud fra en plan og et kort over havnen kigges der i detaljer på de enkelte områder. Det er eksempelvis den generelle tilstand med angivelser af eventuelle skadeforebyggende tiltag.

Forebyggelse

Forsikringen er ikke kun et spørgsmål om fordeling af skadeomkostninger, men også om at forebygge, at der sker en skade.

”Forsikringsaftalen ind-

vedligeholdelsesplan for spunsvægge, pæle m.v.

Havne i fin stand

”Hele besigtigelsen opsummeres i en rapport med eventuelle anbefalinger eller krav om udbedring af specifikke forhold.

”Typisk oplever vi dog, at de havne vi har set på, er i fin stand og at havnene, smerteligt belært af Bodil og senere hændelser, er meget opmærksomme på risikoområder og allerede har udbedret de områder, hvor man for har været udsat,” fortæller Robert H. Hansen.

Der laves en fotodokumentation af særligt eksponerede områder som f. eks. el-installationer og en oplistning og beskrivelse af løsøre, beskrivelse af dren og afløbsmuligheder, yder- og dækmolers tilstand og opbygning samt



Leger vi med fremtiden?

Klimaforandringer, pandemier, migration, biodiversitetskrise og forurening. På mange måder leger vi med vores fælles fremtid, og der er nok af udfordringer at tage fat på, hvis vi skal efterlade et velfungerende og trygt samfund til de næste generationer.

I WSP arbejder vi på at finde fremtidssikrede løsninger på udfordringerne inden for bl.a. klima, miljø, byggeri og infrastruktur.

Vi har både en stærk lokal forankring og et internationalt udsyn med mere end 55.000 kolleger og eksperter at trække på over hele verden. Efter at rådgiveren Golder for nyligt blev en del af WSP, er vi nu verdens største miljørådgiver.

#wearewsp

wsp.com

Vordingborg Havn bliver mere end dobbelt så stor

Vordingborg Havn er gået i gang med en udvidelse, der vil mere end fordoble det nuværende areal. WSP i Danmark har været rådgivere på det store projekt

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Vordingborg havn har nu indledt et stort landindvindingsprojekt, der vil mere end fordoble det nuværende areal.

Projektet går ud på at inddæmme et areal med jord og genbrugsprodukter fra andre anlægsprojekter, der ligger i forlængelse af anlægsområdet ved Storstrømsbro-byggeriet.

I alt vil projektet udvide Vordingborg Havns areal med ca. 200.000 kvm. I dag råder havnen efter den seneste udvidelse over ca. 180.000 kvm., som bliver mere end en fordobling. Derudover skal der bygges et kaj anlæg på ca. 150 meter.

Stor interesse

Omkostningerne til etablering af arealet dækkes via betaling for modtagelsen af jord, således at havnen ikke skal optage lån.

”Det er en meget gunstig situation for både havn og vores samfund”, siger direktør for Vordingborg Havn, Jan-Jaap Cramer.

”Ikke alene er projektet en økonomisk god forretning, men set fra et miljømæssigt perspektiv, giver det jo også ualmindelig god mening at udvide på



denne måde”.

Havnen oplever en stigende efterspørgsel af havnearealer fra både eksisterende kunder og samarbejdspartner, samt nye kunder. Det er virksomheder der omfatter traditionelle shippingvirksomheder, handelsvirksomheder,

transportører og jordhåndteringsfirmaer. For at imødekomme disse etableringsønsker har havnen initieret den 4. havneudvidelse, ”tilføjer Jan-Jaap Cramer.

Under anlæggelsen vil en række materialer desuden skulle indskibes, hvilket vil

Fakta om WSP

- Global rådgiver med lokalt fokus
- Orbicon, som har rod i det traditionsrige Hedeselskab, blev i 2019 opkøbt af den globale rådgivningsvirksomhed WSP
- WSP, der startede som en mindre lokal virksomhed i New York for 130 år siden, er i dag en af verdens største rådgivende konsulentvirksomheder
- Firmaet har i dag hovedkontor i Montreal i Canada og beskæftiger 56.000 medarbejdere fordelt på 500 kontorer i 40 lande over hele verden
- Hovedkvarter i Høje Taastrup og kontorer i Lyngby, Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg og Viborg
- WSP rådgiver bl.a. om infrastruktur, miljø, byggeri og klimatilpasning. WSP Danmark bistår de danske havne med udvikling og drift af havneanlæg, sejlrender mv.

Lars Nejrup, der er markedschef for kyst og havneudvikling hos WSP.

Alle faser

WSP trækker på virksomhedens internationale erfaring og kan derfor tilbyde kunderne den nyeste teknologi og viden.

”Vores rådgivning omfatter således alle faser af havneprojektet lige fra den indledende idé skabelse i

dialog med kunden og evt. brugerne omkring skitseprojekt, forundersøgelse, miljøundersøgelser og til myndighedsansøgninger. Vi tilbyder også tilstandsregistrering af eksisterende havneanlæg og udfører ligeledes detaljeprojektering af konstruktionerne, samt udbud af selve projektet. I udførelsesfasen tilbyder vi naturligvis byggeledelse og fagtilsyn helt til aflevering af det færdige havneanlæg,” forklarer Lars Nejrup.

Sidst men ikke mindst betyder projektet, at Vordingborg Havn bliver en endnu stærkere og synlig spiller i branchen, og derved kan blive medvirkende til at tiltrække fremtidige erhvervsfremmende virksomheder til en maritim klynge.

Erfaren rådgiver

Det er en meget erfaren rådgiver, WSP, med ekspertise i projektering af havneanlæg, kystfaciliteter og marine konstruktioner og en af verdens største rådgivningsfirmaer, der har medvirket til projektet.

”Vi er rigtig glade for samarbejdet med Vordingborg om udvidelsen af havnen, der har været en spændende opgave. Vi har bistået projektet med bygherrerådgivning, og har været dybt engageret i alle processer, som har krævet, at medarbejdere på tværs af hele organisationen har været involveret,” fortæller

International erfaring

”Vi kender det danske marked og bistår i både små og store projekter. Vi kan hjælpe både de lokale lystbådehavne og mindre færgehavne samt større erhvervs- og transporthavne. Vi kan derudover tilbyde vores kunder en række internationale kompetencer, da vi arbejder tæt sammen med havneeksperter fra WSP-afdelinger rundt omkring i hele verden, hvor vi har været involveret i hundredvis af større udvidelsesprojekter af større erhvervshavne” tilføjer Lars Nejrup.

Havn presset af høje priser på materialer

Kraftigt stigende priser på materialer kan tvinge havne til at revurdere aktuelle anlægsarbejder. Renovering af Hårbølle Havn er sendt i ny licitation

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk



Michael Larsen, formand for Teknik- og Miljø.

Molerne falder fra hinanden, stolper rådner og nedbrydningen af de bærende konstruktioner på

Hårbølle Havn har nu så meget fart på, at det har været nødvendigt at lukke en del af havnen.

Sådan beskriver formanden for Havneudvalget og Sejlklubben, Thor Simony, den aktuelle situation på havnen.

En plan for renoveringen af havnen var på plads og arbejdet sendt i udbud. I første runde tog Vordingborg kommune alt med, men det kostede langt flere penge, end man havde regnet med. Nu er arbejdet sendt ud i en ny udbudsrunde.

Priserne eksploderer

I mellemtiden er priserne på materialer eksploderet.

”Det kan få vidtrækkende konsekvenser for anlægsprojekter i Vordingborg Kommune, at priserne i bygge- og anlægsbranchen på det seneste er steget kraftigt - og

den planlagte renovering af Hårbølle Havn er blot et af de første steder, at prisstigningerne for alvor lader sig mærke, lyder det fra Michael Larsen, der er formand for Plan- og Teknikudvalget.

Sidste år blev der sat 6,25 mio. kr. af til renoveringen af havnen, men nu er prisen, hvis alle ønsker skal opfyldes, steget til næsten 12 mio. kr.

I den nye udbudsrunde tager kommunen ikke alle optionerne med og valget af materialer bliver også anderledes.

Målet er at holde prisen på de 6,25 mio. kr., men der er en politisk aftale om, at der kan tilføres flere penge, hvis renoveringen ikke kan holdes inden for budgettet.

Hårbølle Havn venter på renovering, men arbejdet er forsinket på grund af corona og høje materialepriser. Foto: Vordingborg Kommune.



Hadsund klar til at modtage spildevand



Hadsund Lystbådehavn har fokus på miljøet og bygget stationer til modtagelse af spildevand og toiletaffald

Både lystsejlere og campister i autocampere, der besøger Hadsund Lystbådehavn, kan nu komme af med spildevandet og få tømt toilettankene på en miljørigtig måde.

Havnen har med bidrag fra forskellige fonde fået bygget nye tømningsfaciliteter og både formanden for Hadsund Sejlklub, Paw Kristoffersen, og næstformand Preben Grøn, er meget glade for at kunne tilbyde de miljørigtige muligheder for havnens gæster.

”Det er naturligvis et spørgsmål om miljø, at vi kan opsamle både spildevand og toiletaffald på en forsvarlig måde, så også Mariagerfjord Kommune har bidraget til gennemfø-

Hadsund Lystbådehavn har bygget nye miljøstationer.

relsen af projektet, fortæller Preben Grøn.

Der er brugt omkring 100.000 kr. til tømningsanlægget for autocampere og godt 100.000 kr. til miljøstationen for lystsejlerne.

Adskilt vandforsyning

Anlægget til autocampere indeholder afløb til almindeligt spildevand og udslag for campernes toilettank til både sommer og vinterbrug. Desuden er der en separeret vandforsyning, så man både kan skylle efter og fylde frisk vand på vandtanken

Et tilsvarende anlæg er opstillet nede på broen, og har en lidt anden udformning, da det skal kunne håndtere tømnings af toilettanken ombord på en sejl- eller motorbåd, fortæller Paw Kristoffersen.

elle

Bornholm dropper forbud mod autocampere på havne

Bornholms regionskommune dropper nu forbud mod autocampere på to havne. Assens Marina har vundet principiel klagesag om autocamperplads

Af journalist Jesper Elle
jesper@marinaguide.dk

Her er det forbudt at holde med autocampere.

Det besluttede Bornholms regionskommune sidste år, fordi man ikke ønskede at have autocampere overnattende på havnene i Hammer og i Gudhjem.

Men den holder ikke. Forbuddet er trukket tilbage efter nærlæsning af reglerne og en konsultation hos politiet.

Som udgangspunkt skal en autocamper opfattes som en ganske almindelig personbil. Og hvis man kører ind på en parke-

ringsplads, er der faktisk ikke nogen forbud mod at parkere derinde. Det betyder så også, at der ikke er et forbud mod at sove i sin bil, som man har parkeret på en parkeringsplads, lød forklaringen fra Bornholm Politi.

For selv om man kan forbyde camping på den slags arealer, så kan man ikke forbyde parkering, uden at begrunde det med særlige færdselshensyn, selv om folk sover i bilen eller ej. Så længe de ikke slår fortelt op eller sætter campingborde frem, er det lovligt.

Regionskommunen vil derfor ændre retningslinjerne for de to havne, så man ikke nævner noget om autocampere.

I stedet vil man indrette parkeringspladsen ved Hammerhavn, så man kan se, hvor man kan parkere med hvad. Og for Gudhjem vedkommende, un-

dersøger man, om man kan sætte skilte op, der anbefaler autocampere, at parkere på den nye parkeringsplads ved Melstedvej, ovenfor byen.

Principiel sag

Autocampere har givet anledning til flere klager landet over. Men nu har en principiel sag i Planklagenævnet fastslået, at lystbådehavnene kan fortsætte med at tilbyde overnatning til autocampere.

Sagen var anlagt af Camping Outdoor Danmark, der klagede over muligheden for overnatning med autocampere på Assens Marina.

Arealet er ejet af Assens Kommune, der har overdraget brugsretten af arealet til Assens Marina, som har fuld råderet over det.

Autocamperpladsen er indrettet med individuelle båse ned mod lystbåde-

havnen. Der er opsat skiltning om, at der ikke må lægges tæpper på jorden eller sættes hegn op, samt at markiser, borde og stole skal pakkes ned for natten.

Et parkeringsareal

I afgørelsen skriver Planklagenævnet, at man ikke finder, at den etablerede autocamperplads er omfattet af campingreglementets § 1, stk. 2.

Her står der, at ved campingpladser forstås arealer, som erhvervsmæssigt eller for et længere tidsrum end seks uger årligt udlejes eller fremlejes til dag- og natophold i campingenheder.

Nævnet finder derimod, at pladsen ved Assens Marina har karakter af et parkeringsareal, hvor følelsen af autocampere m.v. lovligt kan parkere, eller stoppe for at hvile sig med

Autocampere søger mod lystbådehavnene i stor stil, til glæde for havnenes økonomi, som her i Ebeltoft. Foto: MarinaGuide.dk



A1 Consult er et uafhængigt rådgivende ingeniørfirma, der tilbyder højt specialiseret ingeniørbistand inden for anlægstekniske og tværfaglige projekter. Med A1 får du individuel rådgivning og sparring i øjenhøjde, og vi ved, hvad der skal til for at drive og udvikle moderne havne, maritime miljøer, klimasikring af overgangen mellem vand, havn og by m.m. Vi bliver en del af dit projekt via tæt dialog og personlig kontakt, og vi slipper ikke, før opgaven er løst. Kontakt indehaver Ulrik Max Jørgensen for en uforpligtende snak.



Sejerø Havn



Udbyhøj Havn



Kalundborg Vesthavn



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSİKRING

- Bygherrerådgivning
- Masterplaner
- VVM og myndighedsforhold
- Klimasikring og byudvikling
- Investeringsanalyse
- Maritim Sikring (ISPS) og uddannelse

- Industrihavne
- Færdigehavne
- Lystbådehavne
- Kystbeskyttelse og strande
- Veje og cykelstier
- Parkeringskældre og -pladser
- Stibroer og tunneler
- Byggemodninger

- Besejlingsforhold
- Sedimentation
- Havnekraner
- Aptering
- Broanlæg (Flyde- og faste broer)
- Byggegruber
- Fundamenter
- Afvanding og kloakering

- Udbudsforretning
- Tilsyn og byggeledelse
- Driftsudbud
- Tilstandsvurdering
- Vedligeholdelsesplanlægning

Havne, Vandbygning og Fundering

A1 Consult A/S • Tel. +45 8641 8410
www.a1consult.dk



Sælvig Havn

