

Marina News

Nyheder, reportager og artikler til lystbåde- og erhvervshavne • februar 2017

Kolding Havn er i pladsnød

Planen er derfor at fylde den nuværende Lystbådehavn Nord op, så der kan skabes nye havnearealer.

De to lystbådehavne slås sammen til en og samtidig skabes Marina City, som får 1000 bådpladser og helt op til 500 nye boliger.

Læs side 22



Visionsplanen for Marina City, ser ifølge arkitektfirmaet Cobe sådan ud.

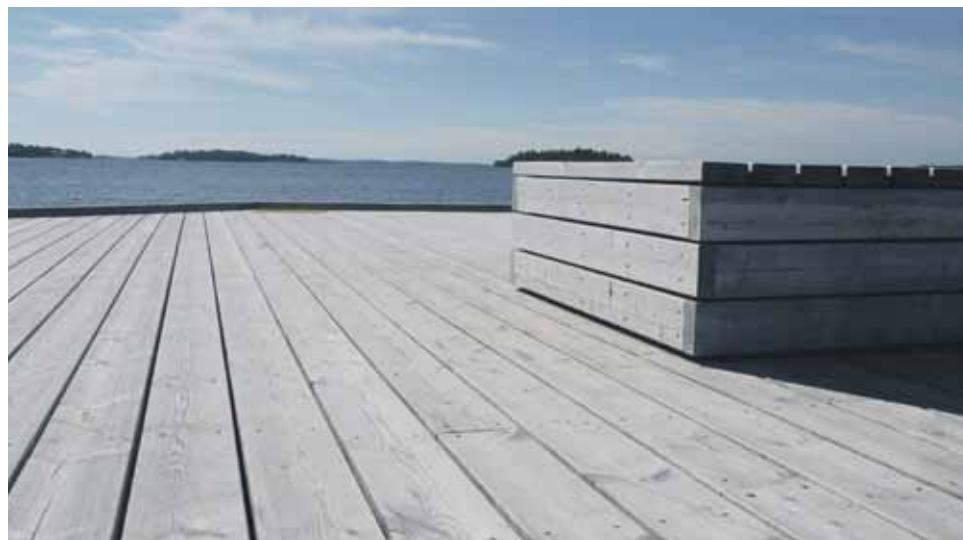
TrygFonden tester ny redningsstige

Siden 2001 er der sket 211 fatale drukneulykker i landets havne, hvilket svarer til 25% af alle drukneulykker.

TrygFonden har udpeget 4 forsøgshavne, hvor en ny-udviklet redningsstige bliver testet.

Læs side 16.

Fremtidens havne skal måske bygges med 'økologisk fossil-træ'



Bro-anlæg i Organowood, som patineres til en smuk, lysegrå farve. Her er genoplyses en gammel teknik, som blev kaldt vandglas - silikater beskytter cellerne i træet. Foto: OrganoWood.

En ny imprægneringsmetode forvandler træet til delvist fossiliseret – altså forstenet træ.

Frøslev Træ i Sønderjylland har retten til at markedsføre 'organowood' på det danske marked.

Udviklingschef Morten Erikstrup tror så meget på produktet, at firmaet giver 10 års garanti på det ude i vejr og vind.

"Ved hjælp af den patenterede OrganoClick®-teknologi bindes kiselbase-

rede stoffer til træfibrene, og det gør, at træet kan placeres udendørs i vejr og vind.

Der er endda påført en supereffektiv beskyttelse mod vand og snavs, der giver træet en flottere overflade, og en mere enkel vedligeholdelse, forklarer udviklingschefen.

Som råtræ bruges udelukkende certificeret svensk fyrretræ, og ydermere bruges der i modificeringsprocessen ingen giftige

stoffer.

Organowood holder ikke til nedsænkning i vand. Den primære anvendelse er brobelægning, gangarealer og f.eks. opbygning af læskærme.

I Aarhus er man godt i gang med at bygge et spritnyt havnebad, der skal stå klar til sommeren 2017, hvor Aarhus jo i øvrigt er Europæisk Kulturhovedstad. Her bruges 32.000 m. Organowood.

Læs mere på side 14

LED-belysning vinder frem

Havne kan spare helt op til 40% på el-regningen og investeringen er hjemme i løbet af få år.

Især erhvervshavnene med behov for et godt arbejdslys har moderniseret belysningen og samtidig reduceret CO² udslippet.

Læs side 10.



Thyborøn er en af de erhvervshavne, som har fået LED-belysning.

Mere østenvind driller østvendte havne

Østvendte havne er plaget af mere østenvind - og kraftigere østenvind og i længere perioder, hvilket igen fører til højere bølger fra nye retninger.

DMI udtaler, at 'den er god nok' men mangler statistisk materiale.

Læs side 2

"vi bygger bro mellem drøm og virkelighed"

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

NBC Marine
info@nbcmarine.dk
www.nbcmarine.dk
tlf. 49 17 00 72

Leder



Karin Meulengrath
Direktør
Tlf 21 72 32 11

Marinaguide.dk
Havnefogeder.dk,
& MarinaNews

At tale om vejret er et emne, der aldrig går af mode. Det gælder når snakken falder på, hvordan sæsonen har været, for det er ikke uvæsentligt for antallet af gæstesejlere om det har været en sæson med højtryk eller det modsatte. Især er øerne berørt, fordi de har færre gæster i dårligt vejr.

Disse års klimaforandringer bider sig også fast i dialogen. Mange har bemærket, at østenvinden er blevet mere dominerende og vi har derfor spurg DMI, om der er noget om snakken. Det kan du læse mere om på denne side.

Det tyder på, at de østvendte havne i højere grad må beskytte sig mod vind og bølger fra øst. Som det er tilfældet i Helsingør, der nu har taget landets største bølgebryder i brug.

Øget vandstand får også mange havne til at se på, hvordan de bedst kan beskytte sig i årene fremover.

Denne udgave indeholder således også en artikel om Lemvig, som på man-

ge måder er foran i udviklingen. Både når det gælder håndtering af regnvand, men også når det handler om at beskytte sig mod oversvømmelse fra havet.

Læs artiklen om højvandsmuren, som kan åbnes og lukkes mod havet og samtidig giver nye rekreative muligheder for havnens gæster.

I år afholdes BoatShow i Fredericia. 24. - 26. februar og 2. - 5. marts går det løs for bådfolkene.

MarinaGuide.dk er naturligvis også med og byder gæsterne på en forfriskning, så kik forbi i hal D, stand 3304.

Hvis alt går planmæssigt kan vi på messen introducere nye muligheder og funktioner på portalen til glæde for havene, sejlerne og andre vandhunde.

God læselyst
Karin Meulengrath

Nydannet samarbejde om brolaug rejste 1 mio. kr. til ambitiøst havbade-anlæg

Ebeltoft Skudehavn gik sammen med vinterbaderne om at skaffe finansiering

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

I sæsonen 2017 kan Ebeltoft Skudehavn markedsføre sig med et nyopført havbade-anlæg, der giver



Bade-plattformen med en dobbelt badebro for svømmere og en lavere platform til børn, som vil soppe og fiske krabber, samt en udsigtsplatform med bænke, hvor man kan nyde solnedgangen over Mols Bjerge .

Mere østenvind driller østvendte havne

DMI: Den er nok god nok, men vi mangler statistisk materiale

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Blandt havnefogeder på østvendte kyster går snakken om, at havnene er plaget af mere østenvind end tidligere – mere østenvind, kraftigere østenvind og i længere perioder, hvilket igen fører til højere bølger fra nye retninger. Hvilket så igen er ensbetydende med mere uroligt vand i østvendte havnebassiner.

Men er det rigtig?

MarinaNews har spurgt

optimale badeforhold klods op af selve havnen.

Ret beset er det Vinterbadeklubben Vikingerne, der har ført an i arbejdet med at skaffe de 990.000 kr. som det koster at realisere de våde baderomme.

Men vejen er formelt gået via et nydannet brolaug, som skudehavnen og vinterbaderne har dannet til formålet, og havba-

det ventes at blive til stor gavn for både havnens gæster, vinterbaderne og Ebeltofts mange turister, som hermed får den første offentlige badebro i byen.

Erstatter midlertidig bro

Havnebadet kommer til at erstatte en midlertidig badebro, som er på stedet. Den er dårligt funderet og rejst i al hast af frivillige vinterbadere, efter at stormen Bodil i december 2013 ødelægger en gammel badebro på stedet.

Efterfølgende dannede havnen og vinterbaderne et brolaug, hvis eneste formål er at finde finansieringen til at realisere det ambitiøse havnebad, som et lokalt arkitekt-firma har tegnet.

3 år skulle der gå, inden pengene blev fundet. Undervejs har både Friluftsrådet, Handicaprådet, Nationalpark Mols Bjerge og Syddjurs Kommune givet tilsagn om mindre beløb, men de økonomiske brik-

klimatolog Michael Scharling på DMI.

”Desværre er jeg nødt til at give et ret floffy svar, fordi vi simpelt hen ikke har statistisk bearbejdet

materiale, som dokumenterer ændringen. Men når det er sagt, så er det helt klart også min fornemmelse, at vi de seneste år har haft mere østenvind end tidligere – i længere perioder haft vind fra østlige og sydøstlige retninger. Men på grund af mangel på data, så er jeg bare ude af stand til at sige noget om, hvor stor ændringen er.

Men jeg har bestemt også tænkt over det tidligere – og igen på fornemmelsesplan - så gætter jeg på, at ændringen har stået på de seneste 5 år, muligvis i længere tid”, siger han.

Når det gælder bølgehøjder og bølgeretning, så er det ikke noget DMI direkte måler, idet meteorologerne her baserer sig på modelberegninger, så heller ikke der råder DMI over statistisk materiale over en evt. ændring.

”Men du er bestemt ikke den første, som har spurgt til fænomenet, så jeg gætter på, at DMI snart vil gå ind og undersøge sagen nærmere”, Michael Scharling.

ker faldt først endeligt på plads, da RealDania i september 2016 gav tilsagn om 500.000 kr. Brolauget lykkedes med en ansøgning til RealDania-projektet ‘Underværker’, der understøtter frivillige ildsjæle.

Mange brugere, samarbejde og egne bidrag afgørende

Palle Erik Rasmussen, medlem af vinterbadernes bestyrelse, har været fundraiser i processen. Han vurderer, at især 3 forhold har været afgørende: ”Vi kunne henvise til en meget bred brugerflade – børn, voksne, handicappede, sejlere og andre turister samt vinterbadere.

Endelig betyder det altid noget, når man søger fonde, at man selv bidrager med noget, og her lægger vi dels frivilligt arbejde for 100.000 kr. og dels skyder havnen og vinterbaderne tilsammen andre 100.000 kr. kontant ind i projektet.”

Helsingør tager toppen af bølgerne



Bølgebryder modstod julestormen Urd

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

I efteråret 2016 fik Helsingør taget toppen af bølgerne inde i sin havn. 180 m gigantisk men flydende beton-konstruktion skulle der til. Det er Danmarks største bølgebryder, og den har kostet den nette pris af 3 mio. kr. Første store udfordring for bølgebryderen var julestormen Urd.

Erfaringerne med bølgebryderen er rigtig gode, som snart kan kaldes for ’rigtige gæster’.

Havnen nær Stubbekøbing har stadig en lille flåde af erhvervsfiskere, som nu får nye moderne faciliteter med et mobilt kølerum.

De røde huse må væk.
Foto: MarinaGuide

Luffoto af Danmarks største bølgebryder på plads i Helsingør Havn. Bag ved ses de blå fiskekuttere, som i det daglige får aller mest gavn af investeringen på 3 mio. kr. Foto: NBC Marine.

ninger, og når færgerne sejler ud og ind af havnen i høj fart. Det er specielt de meget krabbe søer, som bølgebryderen tager af for. Vi får særligt meget begejstrede tilbagemeldinger fra vores lystfiskerskibe, som ligger lige bag ved bølgebryderen.”

Kunne ikke løbe af

I sydøstlig vind slog vandet tidligere ind mod de lodrette kanter på Kulturværftsfronten, hvor bølgerne ikke har noget sted at løbe af. ”Det resultat kan vi godt være stolte af”, mener Kim von der Recke, salgsschef i NBC Marine, der havde ordren med bølgebryderen.

Firmaet har efter det voldsomme vejr ifm. stormen Urd også konstateret, at forankringen af flydebroen, med kæder og bundanker, ikke har vist svag-hedstegn - hverken under stormen eller det efterfølgende højvande.

Slæbt til fra Sverige

Bølgebryderen kom til Helsingør i starten af oktober, hvor en slæbebåd bugserede den ind i havnen efter en sejlads fra Göteborg, som blev meget længere end planlagt på grund af kraftig modstrøm i Øresund.

Virksomheden Rixö Bryggen har produceret beton-konstruktionen, der ud over at dæmpe bølgerne i havnen også skal skabe flere bådpladser. Målgruppen er primært større skonerter og sejlskibe, hvilket også kunne være nogle af Nationalmuseets museumsskibe.

Flydebro-elementerne er 2,25 meter høje, hvoraf 1,5 m stikker ned i vandet. Det giver en frihøjde på 75 cm over vandet i havnebassinnet.

Fra selve kajen er der etableret en trappe ned på den store flydende betonkonstruktion, som faktisk er blevet et ganske yndet

udflugtsmål i Helsingør. Mange borgere og turister spankulerer hver dag ud for enden af broen, hvor de føler, de står ude midt i havnen - og det er der jo sådan set noget om.

”Gæsterne i havnen bruger bølgebryderen som en ekstra havnepromenade, som bliver flittigt benyttet til at se på Kronborg og Kulturhavnen fra en helt ny vinkel”, fortæller Jan Christensen fra havnen.

Lukkes i dårligt vejr

Ved dagligt vande ligger overfladen på bølgebryder-pontonen 1,30 m under den faste kaj i havnen.

Ved ekstremt højvande kan der altså opstå den situation, at niveaue kommer over kajen.

Ved voldsomt vejr ligger bølgebryderen også uroligt i vandet, og så spærrer havnen adgangen til konstruktionen.

Kolofon

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



Svanemøllehavnen: Tunnelprojekt vil sende landets største marina igennem en sand gyser

I værste fald må hele havnen flyttes i en 5 år lang byggeperiode

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

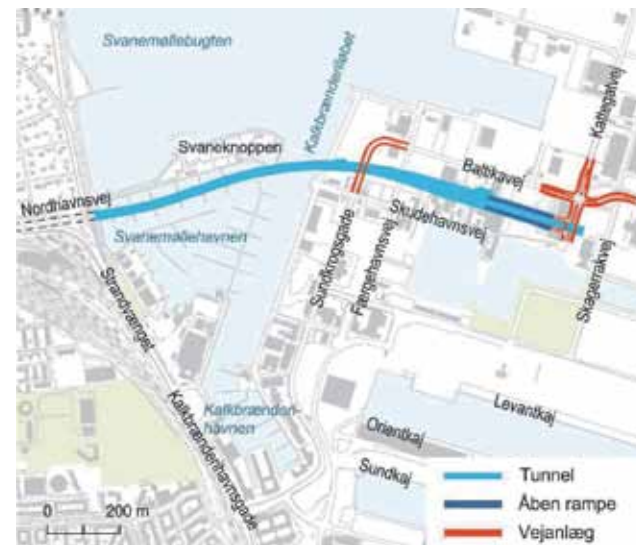
Rundt om i landet har de omkring 300 store og små lystbådehavne alle deres udfordringer at slås med, men det er lidt som om, at problemerne blegner, når der zoomes ind på landet største marina: Svanemøllehavnen i København.

Her vil kommunen og staten simpelt hen bygge en mega tunnel under havnen – og til overflod arbejdes der også med en idé om at lave en broforbindelse tværs over havnen, så sejlbåde måske ikke længere kan sejle frit ud og ind af havnen!

Formålet er at anlægge den nødvendige vej, så Københavns Nordhavn kan bebygges i stor skala og lede en masse biltrafik uden om millionbyens centrum.

Bygge-perioden kender ingen, men den anslås at kunne blive helt op til 5 år, hvor Svanemøllehavnen måske skal lukkes, så sejlerne i årevis skal huses i en eller flere midlertidige havne et andet sted...

Svanemøllehavnen ligger så tæt bro om bro med Kalkbrænderihavnen, så de 2 havne næsten fungerer som en, og de ledes da også begge af havnemester John Vestergård, der har ansvaret for at få de 2 havne med godt 1500 både til at fungere. Der er så mange sejlere og andre brugere alene i Svanemøl-



En af flere løsningsmodeller ses her. Det ses tydeligt, hvordan den kommende tunnel skal anlægges durk igennem Svanemøllehavnen.

Illustration: Vejdirektoratet.

lehavnen, at de er organiserede i en hel stribe forskellige klubber: 5 sejlkubber, 4 store roklubber, handicapsejlere, ungdomssejlere, søspejdere og vinterbadere.

I alt 7.000 aktive borgere har deres faste gang i havnen – det svarer nærmest til en hel lille provinsby.

Masser af udfordringer

Gigantprojektet er stadig i planlægningsfasen, hvor rigtig mange beslutninger endnu ikke er truffet, så alle berørte parter er i gang med at positionere sig. Således har sejlerklubberne sammen begået et 8 sider langt høringssvar til den VVM-undersøgelse, som Vejdirektoratet er i gang med. Her kæmper de for bådfolkets interesser i forhold til en sammenfatte rapport på ikke mindre end 170 sider(!), hvor Vejdirektoratet har belyst

anlægges durk igennem Svanemøllehavnen centrale havnebassin.

Utryghed ved bro-løsninger

Klubberne, der repræsenterer 3.000 medlemmer, er bestemt heller ikke glade for nogle af de 2 mulige broløsninger, som er skitseret. Faktisk mener de, at der vil være en reel risiko for, at hvis der bygges en klapbro, så vil Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen i fremtiden være lukket havn for sejlbåde uden hjælpemotor – og det vil f.eks. sige alle klubbernes skolebåde. Når broen er nede, så vil der nemlig være brug for at større opmarch-område, hvor bådene kan være i konstant bevægelse for at beholde styreevne – og den plads findes ikke.

Den alternative højbro skal bæres af 2 betonpiller, hvilket vil beskære indsejlingen så meget, at det vil være uforsvarligt at lade en masse sejlbåde passere tæt forbi hinanden.

Milliard-projekt

Og så er der lige det med pengene, hvilket selv sagt afhænger af, hvilke løsninger som bliver valgt. Her er nogle tal, som sætter projektets størrelse lidt i relief:

Vejtunnel,
afhængig af længde (1-1,4 km) 2-3 milliarder

Erstatningshavn 111-318 millioner

Sti på bro eller i tunnel 102-236 millioner.

Sejlerne ønsker slet ingen bro – specielt er en klapbro uspiselig, men de kan til gengæld leve med en sti lagt ned i en tunnel. Men selv en tunnel har de dog har svært ved overhovedet at se fidusen ved...

Cyklister skal igennem elevatorer

Pladsforholdene på havnen er nemlig så trange, at der ikke er plads til lange tilkørsels-ramper for cyklisterne. Så ligegyldig om løsningen skal være en sti i en tunnel eller en sti over en højbro, så vil cyklisterne blive tvunget til bruge elevatorer – for at komme enten ned i tunnelen eller op på broen.

Og så er det som om, at fidusen forsvinder i takt med, at der jo vil være ventetid på en elevator.

En ny stiftorbindelse skal holdes op imod, at en bro eller tunnel kun vil spare de tohjulede 4-5 minutters cykeltid i forhold til, hvis de fortsat skulle cykle rundt om havnen.

Svanemøllens havnemester: Vi kan jo ikke stille os i vejen for fremskridtet

Tunnelen kommer en dag – men hvornår og hvordan aner vi ikke

Havnemester John Vestergård er en underfundig mand, så da MarinaNews spørger til, hvad han tænker om hele Nordhavnsprojektet, er den første sætning et modspørgsmål: Har du et par timer?

”Vi er ikke i tvivl om, at tunnelen nok skal komme en dag. Det er principbesluttet, men bortset fra det, så aner vi reelt meget lidt om hvornår og hvordan. Der er en VVM-undersøgelse igang, der skal laves en hvidbog, politikerne skal beslutte, hvilket projekt de vil realisere, projektet skal også i Folketinget, som skal vedtage en anlægslov, pengene skal findes, og endelig skal projektet sendes i udbud. Min vurdering er, at arbejdet allertidligst kan begynde i 2019, reelt først 2020, så der er langt igen”, fortæller han.

At havnens fremtid er noget videre uafklaret, skal man med hans ord ikke være professor for at finde ud af, men til gengæld er han optimist. På trods af de udfordringer, som forestår, så er han overbevist om, at projektet kan realiseres på en måde, så Svanemøllehavnen bagefter kan vende tilbage til sit normale gode liv.

”Min vurdering af hele situationen er, at Svanemøllehavnen jo ikke kan stille os i vejen for fremskridtet, byens udvikling. Så selvfølgelig bliver Nordhavnsvej en dag ført



Idyllen hersker endnu i Svanemøllehavnen, men der er turbulente år forude. Foto: Vejdirektoratet.

under havnen. Skal hovedstadens nordhavn bebygges med måske 40.000 nye boliger og arbejdspladser, så er tunnelen simpelt hen en nødvendighed – det kan ikke være anderledes. Jeg vil ikke sige, at projektet holder os søvnløse, og vi er jo nødt til at arbejde med de realiteter, som vi nu engang har”.

Derfor er udfordringen alene, at få havnen bedst muligt igennem anlægsfasen.

Kontrakt med genhusning

Svanemøllehavnen er en selvejende institution, der ejes af havnens 3 store sejlkubber. Havnen har med Arealudviklingsselskabet By & Havn (Københavns Kommune/København Havn) en lejekontrakt med en klausul, der sikrer, at havnen skal genhuses et andet sted i kommunen i en situation som denne.

Processen har været i gang længe, og der undersøges 4 forskellige er-

statningshavne. ”Havnen foretrækker løsningen med en genhusning på Svaneknoppen, hvilket er tættest på og vil give færrest gener for de berørte bådere, forklarer John Vestergård”.

Selv den for havnen mindst indgribende byggeproces indebærer, at op imod 400 både skal flyttes til en anden havn i byggeperioden.

I værste fald – hvis indsejlingen lukkes helt - skal såvel de 1150 både i Svanemøllehavnen og de små 300 fartøjer i Kalkbrænderihavnen genhuses.

Risiko for lukning af selskabet bag havnen

Skulle politikerne vælge alligevel at lukke indsejlingen totalt i hele byggeperioden, så frygter havnen for sit liv – dvs. en total smadrang af såvel det miljø og mangfoldige aktiviteter, som er opbygget gennem generationer.

Værst tænkelige scenarie er, at politikerne vælger at henvise sejlerne til en

vurdering, at det forslag udelukkende er med i projektet af politiske grunde – reelt kommer det aldrig. Ikke engang Dansk Cyklistforbund ønsker broen”.

Selv om politikerne vælger en løsningsmodel, som Svanemøllehavnen trods alt kan leve med, så er der ikke mangel på udfordringer. nb

Her blot nogle eksempler på, hvad havnen vil kræve sig kompensere for i de videre forhandlinger:

- manglende indtægter fra gæstesejlere og autocampere
- dobbelt havneførelse
- flytning af broer og tekniske installationer
- ekstraarbejde for havnens medarbejdere
- udgifter til opgørelse af værdier og ødelagt havnemateriel
- forringet gæstebesøg efter afslutning på byggeriet.



Svanemøllehavnen er bl.a. hjemsted for ikke mindre end tre roklubber og tre sejlkubber.

Bornholm har åbnet sluserne for husbåde

Tre ved at blive bygget og lokalplan åbner for yderligere syv i Hasle Havn

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Mange års juridisk usikkerhed om husbåde er tilsyneladende ved at blive til klarhed – i hvert fald på 'solskinsøen'. I Hasle Havn har Bornholms Regionskommune allerede givet tilladelse til de første 3 både, og en lokalplan, der netop nu er i offentlig høring, tillader yderligere 7, så der kan placeres i alt 10 husbåde i havnen.

Dermed åbnes der også for – muligvis lidt af bagvejen – at udlændinge fuldt lovligt kan købe en fritidsbolig i Danmark. Husbådene er udbudt i åbent salg, og såvel projekthaverne som ejendomsmægleren (Estate Charlotte Kjoller) slår kraftigt på, at udlændinge er mere end velkomne.

”Udlændinge-aspektet har været fuldstændig åbent hele vejen igennem den lange planlægningsproces”, fortæller havnekoordinator Jakob Jensen på Bornholm.

Der er godt 20 havne på klippeoen, og Jakob Jensen er ansat i en kommunal



Husbåde på stribe - glimt fra salgsmaterialet på husbådene.

stilling til at varetage alle havnenes interesser.

Han oplyser, at der forud for realiseringen af de første husbåde er gået en 10 år lang proces, efter man på øen politisk besluttede at åbne op for husbåde. Alle havne blev screenet for plads og muligheder, hvorefter Hasle, Tejn og Nørrekås blev udpeget i første omgang. I Nørrekås var der en vis modstand på stort borgermåde, hvorefter kommunen trak havnen ud. I Tejn valgte man i stedet at bygge en ny jollehavn, og så var der kun Hasle tilbage.

”Men så kom krisen i

huse. Men også mange udlændinge er interesseret, og jeg har købere stående klar til de næste 7 husbåde, som kan realiseres, når lokalplanen er vedtaget. Der er i øvrigt ingen tvivl om, at vi blandt de 7 næste husbåde-købere ser de første udlændinge”, fortæller hun.

”Her er tale om flydende sommerhuse, der opfylder bygningsreglementet og i øvrigt er isolerede, så de kan bruges året rundt. Bådene tilsluttes offentlig vand og kloak, og forsynes i øvrigt med fibernet, så også dataadgangen er på plads.

Projektet er i mine øjne spændende, fordi købergruppen er så bred. Alle kan købe: Danskere og udlændinge, private og som noget andet helt nyt også virksomheder – erhvervsvirksomheder kan jo i dag ikke købe et dansk sommerhus”, siger ejendomsmægleren.

Havn i rivende udvikling

Det er gået Hasle Havn, som så mange andre fiskerihavne – antallet er aktive fiskere er faldet til kun 6-7 stykker, og i stedet har den kommunale havn fået tilført en række rekreative elementer. Der er anlagt en lille bystrand, etableret et flydende havnebad med omklædning, udspringsramper og sauna.

Der er i Sydhavnen også anlagt en 300 m lang kanal, der kan besejles af kajaker og mindre joller, hvilket ifølge havnekoordinator Jakob Jensen har gjort Hasle så interessant, at Bornholms Kajakklub har slået sig ned i havnen.

2008, og lukkede alt ned”, siger havnekoordinatoren.

Jubel over lokalt projekt

Men nu er det alvor – og så med et helt igennem lokalt projekt. Undervejs har der ellers været planer om, at husbådene skulle bygges i Polen, men på Bornholm er der nu stor glæde over, at det er Nexø Både- og Skibsbyggeri, som lægger faciliteter til, mens lokale håndværkere bygger bådene.

”Jeg har i det hele taget kun oplevet positive ting omkring projektet, og alle på øen er behjælpelige med alt muligt, for at det her kan lykkes”.

Udlændinge står klar

Ejendomsmægler på projektet er Charlotte Kjoller fra Rønne, og hun mærker stor interesse.

”De første 3 købere er danskere fra det øvrige Danmark, der vil bruge husbådene som sommer-

Husbåd-projektet bærer alle udgifter

”Havnen/kommunen har investeret op imod 35 mio. i at gøre Hasle Havn klar til at huse husbåd-projektet.

Men det skal forstås sådan, at pengene udelukkende er gået til at gøre havneområdet mere interessant, mens projektet selv bærer samtlige omkostninger, også til at gøre ’bådene’ landfaste – dvs. landfaste, tilkobling af el og vand samt f.eks. anlæg-gelse af P-pladser”, forklarer Jakob Jensen.

Bådene skal ligge ved en ydermole, som i dag ikke er i brug, og de lægger altså ikke beslag på bådpladser.

Han anslår, at der i dag er 150 både i havnen, hvor der dog fortsat er masser af plads til flere initiativer på grund af det store fald i antallet af erhvervsfiskere.

Lokalplan er ganske bred

Lokalplanens definition af de 10 husbåde i Hasle er ganske bred. Det kan både være ombyggede skibe, husbåde bygget direkte til formålet og huse/fartøjer med eller uden ’eget fremdriftsmiddel’, som det hedder i teksten.

Byplanmæssigt betragtes de 10 husbåde som almindelige boliger med behov for adgangsvej, parkeringspladser, renovation osv.

Det fremgår også, at i fremtiden skal havnens erhvervsvirksomheder med husbådernes indtog efterleve de miljøkrav, som gælder i et boligområde.

Turismen på Langeland rammes hårdt af torskekvote på max. 5 pr. dag

Lystfiskere melder afbud til stor bådudlejer i Spodsbjerg

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Der gik ikke mange dage, før de første afbestillinger kom ind hos IBI Bootverleih i Spodsbjerg, efter EU i efteråret besluttede at indføre kvoter for, hvor mange torsk en lystfisker må fange om dagen.

”Senest var det en stor gruppe, som skulle have været her en uge, og som havde lejet både vores største båd og vores største sommerhus i marts. Nu står de så ledige i stedet for”, forklarer Nikolai Østa, som ejer den største bådudlejning i Spodsbjerg. ”Der er slet ingen tvivl

om, at kvoterne kommer til at ramme turismen hårdt og bredt på Langeland – altså hele vejen rundt: Bådudlejere, sommerhusudlejning og om sætningen hos købmændene”,

Nikolai Østa havde i 2016 hele 72 lystfiskerbåde liggende til udlejning i Spodsbjerg Turistbådehavn, og en af hans muligheder for at sænke omkostningerne er melde nogle af bådpladserne fra. I sæsonen har han hidtil også haft 2 mand ansat, og han venter med spænding på, om han får brug for dem i 2017.

”Det her er uprovet land – der har aldrig før været kvoter på, hvor mange torsk lystfiskere må fange. Derfor er det også svært



1. januar 2017 kom der en kvote på max. 5 torsk om dagen for lystfiskere. Foto: MarinaGuide

at spå om, hvor voldsom tilbagegangen bliver.

Det er specielt måden, kvoten er lavet på, som vi er utilfredse med. Fiskerne er her typisk en uge, og det er nok meget begrænset, hvor mange der i løbet af en uge fanger 35 fisk, som nu bliver max i de perioder, hvor loftet er på 5 om dagen.”

Men i virkelighedens verden foregår det sådan, at fiskerne sagtens kan være ude en hel dag uden at

fange torsk overhovedet, men en af dagene finder de så lige en bule, hvor man måske kan fange 8 torsk. Men det må man så ikke længere.

”Lystfiskere vil generelt gerne være med til at sikre bestanden, og vi havde hellere sat, at man havde sat mindstemålet op, så der var kommet en generation mere til at gyde. Det kunne virkelig have gjort noget godt for bestanden”, mener Nikolai Østa.

Også havnefoged Jens Pedersen i Spodsbjerg Turistbådehavn er bekymret:

”Der er slet ingen tvivl om, at det her kommer havnen til at mærke – den fulde effekt kan vi kun vente på at se. Vel har vi da fiskere, som kommer udelukkende for fornøjelsen og sætter alt, hvad de fanger ud igen, men det er nok de færreste.”

VIDEN OG ERFARING

VANDBYGNING

Flådestation Frederikshavn
Ny anlæg af 700 lbm kaj
Renovering af 1600 lbm kaj

Arkil Fundering og Vandbygning løser alle former for havne- og vandbygningsopgaver. Det gælder både nybygning, renovering, reparations- og serviceopgaver.

Vandbygning · Mossvej · 8700 Horsens · Tlf. 75 85 76 23 · Kontakt Peter Quist Christensen



Overblik over Hasle Havn, hvor husbådernes placering fremgår. Illustration: Estate Rønne.

Højvands-mur har gjort Lemvigs havn til et langt mere sikkert sted

400 m højvandsmur gør underværker for såvel by som havn

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Højvands sikringen af Lemvig tog 3 år (2010-13). Projektet omfatter – ud over det 400 m lange højvands-sikrings-møbel – en fornyelse af 8.000 m² havneplads, kajreoveringer, omlægninger af ledninger og nyt inventar. Hele projektet løb op i 30 mio. kr.

For pengene har byen også fået en række nye opholdspladser, hvoraf nogle vender sig mod byen, andre mod havnen.

Ved fiskebutikken er der skabt en større plads, der kan rumme beachvolley, markeder, koncerter m.v.

Længere mod øst er der en grill-plads med faste grilltønder og bord/bænke møbler hængt på muren. Der er legeplads, landingsplads til østers, gæstehavn og reparationskaj mv.

Havnesiden er bilfri, og bilerne på bysiden er delvist skjult af højt vandsmøbet. På bysiden er der 2 parkeringsområder og en



stor plads, der også er knudepunkt for busserne.

'Kikhuls-bænke' i bølgeværn

Helt ude på de nye moler har Hasløv & Kjærsgaards arkitekter opfundet nogle såkaldte 'kikhuls-bænke' - mindre glaskasser med bæk indbygget i bølgeværnet. Her kan det være spændende at opholde sig under storm!

Når det er knap så voldsomt med solskin og nordvestenvind, er en kikhulsbænk et behageligt opholdssted med udsigt over havet.

Projektet er blevet til i et engageret samarbejde mellem brugerne af området, kommunen, rådgivere og producenter. Den lokale involvering har været stor - møblerne på det nye højvandsmøbel er bygget af

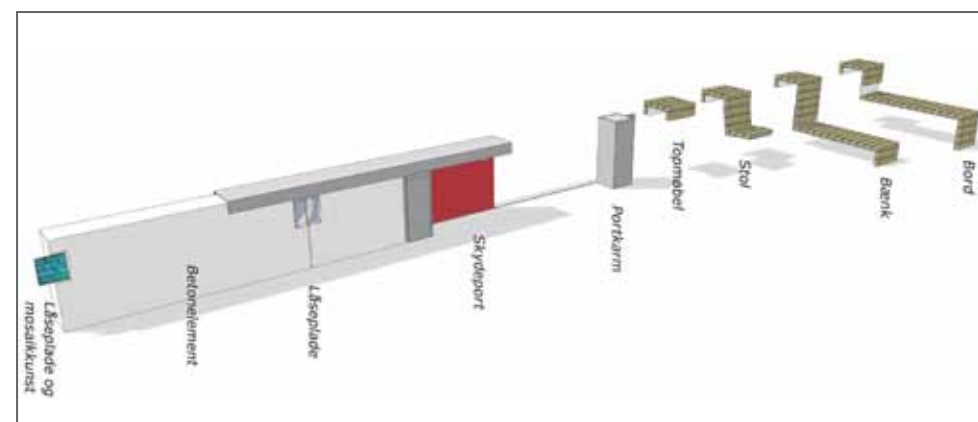
Muren står sin prøve. Fotos: Mads Krabbe

den lokale produktions-skole, og byens 5. klasser har designet 350 små mosaikker, som binder højvands sikringen sammen.

"Højvandsmøbet - også kaldet 'Le Mur' - fra Lemvig har efter vores opfattelse potentiale til at løse tilsvarende problematikker andre steder, og løsningen

er da efterfølgende også opstillet i Hellerup Havn. Et 3. projekt er på vej i endnu en dansk havn", forklarer Charlotte Buhl.

Firmaet har gennem mange år arbejdet med udvikling af lystbådehavne, med særlige fokus på de rekreative muligheder.



Tegningen viser princippet bag højvandsmuren med skydeport, låsemekanismer og forskellige modul-møbler.

Arkitektfirmaet Hasløv & Kjærsgaard har taget patent på 'højvandsmøbel'

Lemvig har fået højvands sikring og nye rekreative elementer på havnen

betonfundament, så det kan faktisk løftes, hvis det en dag bliver nødvendigt.

Udviklingen har overhalet Lemvig

Stadig mere ekstremt vejr med oversvømmelser fra havet og kraftig nedbør truer de danske havne, som i stigende omfang kræver beskyttelse. Lemvig har i samarbejde med arkitekt-firmaet Hasløv & Kjærsgaard gjort noget, der ligner et Columbus-møbel, der på en gang sikrer mod oversvømmelser fra havet og på samme tid skaber en række helt nye rekreative muligheder på havnen.

"Spørgsmålet er i bund og grund om, vi kan beskytte vores havne, uden at den nødvendige teknik bliver et funktionelt og æstetisk tab, hvor turister og sejlere ikke kan færdes? Når jeg ser på resultatet i Lemvig, så tør jeg godt sige, at den opgave kan fint løses", siger direktør og arkitekt Charlotte Buhl, der er medindehaver Hasløv & Kjærsgaard.

"I Lemvig er omdrejningspunktet en højvandsmur. Den nye havneplads er anlagt omkring et såkaldt 'højvandsmøbel', der fungerer som et teknisk anlæg de få dage om året, hvor oversvømmelser truer. Alle andre dage indgår møbet helt naturligt i pladsens design og de rekreative funktioner."

Systemet er så unikt, at firmaet nu har fået patent på betonmøbet med tilhørende låsesystem og porte. Møbet står på et usynligt

Lemvig er anlagt i bunden af Lem Vig, der i århundreder har været naturlig landingsplads for fiskeri og skibsfart. Vandvejen og havnen var engang byens livline, men udviklingen har overhalet havnen, både hvad angår erhvervsudvikling og infrastruktur. Fiskerne lander deres fisk andre steder, og trafikken går nu over land.

Den engang så aktive havn blev i stedet Lemvigs 'bagside' med store parkeringsarealer og en havnefront, der forfaldt pga. de gentagne oversvømmelser, som kostede byen dyrt.

"Med den nye indretning af havnepladsen har byen vendt situationen på hovedet og omdannet havnen til Lemvigs centrale mødested", siger Charlotte Buhl.

Betonmoduler bliver til havnemøbler

Grundstammen i forvandingen er en højvandsmur, der består af forbundne præfabrikerede betonmoduler, der er sat med en topkote i 2,10 meter over havet. Muren fremstår i varierende højde mellem 80-120 cm over terræn. Som et raffinement hænger der på betonmuren træmøbler, som havnens gæster kan sidde på.

I muren er der naturligvis i det daglige en række åbninger, som fodgængere



På højvandsmuren hænger disse særlige hængebænke, så muren også har en funktion alle de dage, hvor oversvømmelse ikke truer. Foto: Hasløv & Kjærsgaard.

og cyklister uhindret kan bevæge sig igennem. Når ekstremt højvande truer, lukkes åbningerne med skydeporte enkelt og hurtigt, hvorefter de spændes fast og er tætte.

Når muren møder en bygning, overtager bygningens fundament funktionen som højvands sikring.

Modstod både Bodil, Urd, Egon og Gorm

Lemvigs nye højt vandssikring har flere gange forhindret oversvømmelser - særlig dramatisk blev

det, da stormen Bodil hærgede i december 2013 med en forhøjet vandstand på op til 183 cm! Men også 'Egon', 'Gorm' og Urd har været forbi, uden byen 'tog vand ind'

nb



Bag muren holder bilerne. På havnesiden foran muren er der skabt nye rekreative byrum. Foto: Hasløv & Kjærsgaard.

Rådgivere i kystzonen



Skovshoved Havn

HASLØV & KJÆRSGAARD

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter
Marskensgade 7, 2100 København Ø, tlf: 33 14 29 07

LED-belysning får måleren ned i fart

Havne kan spare helt op til 40% på belysning – investering hjemme i løbet af få år

Af
journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Det er lige før, fremsy-
nede havnefogeder rundt
om landet kan synge san-
gen om rapanden Rasmus.
Først gik han baglæns, så
gik han i stå...

Sådan godt er det dog
ikke helt med strømmå-
lerne, når det gælder over-
gangen til LED-belysning.
Men at LED er vejen til
langsigtede besparelser, er
der nok ingen tvivl om.

”Mange havne har allere-
de set lyset. Det vil sige, at
de opsætter LED-paneler,
som sænker strømforbru-
get med op til 30-50 %.
Dertil kommer, at mange
belysningsanlæg – især
på industrihavnene – er
gamle og kræver hyppige
elektriker-besøg, hvilket jo
også koster kassen”, siger
Morten Bisch fra LED-
lightDanmark.

”En udskiftning sparer
oveni altså både på elek-
triker-regningerne og ind-
køb af lysstofrør. Et tra-
ditionelt armatur lyser i ca
12.000 timer, mens LED-
lamper først skal skiftes
efter 50.000 timer. Og når
man nu er i gang, hvorfor
så ikke også installere be-
vægelses-sensorer og få en
ekstra besparelse på den
måde?”

Aalborg sparer 42%

En af de havne, hvor
LEDlightDanmark har
moderniseret belysningen,
er Aalborg. Så her kender
Morten Bisch belysnings-
økonomien til bunds, og
ifølge ham har LED-pro-
jektet reduceret det sam-
lede indkøb af el med 42%
siden 2010. De væsentlig-
ste forklaringer er store
besparelser i forbruget
til plads- og vejbelysning;
som følge af bedre sty-

ring og brug af LED samt
egenproduktion via et sol-
celleanlæg.

Mange kommuner er op-
mærksomme på miljøet og
har som Aalborg opsat sol-
cellepaneler. Så en stor del
af året kan havnene faktisk
selv producere strøm på
en CO2-neutral måde. Her
tæller LED-panelerne med
i regnestykket med en ge-
digen KW-besparelse.

Investering hjemme på 2 år

LEDlightDanmark har
indtil dato opsat LED-
belysning på 8 havne i
Danmark. Ifølge Morten
Bisch er økonomien i pro-
jekterne så gode, at inve-
steringen ofte er sparet
hjem allerede efter 2 år, alt
efter projektets omfang. I
Korsør var projektet dog
langt mere omfattende end
normalt, og her regner han
med, at investeringen først
er hjemme efter 7 år.

Hårdt at være havne-lampe

Miljøet på en havn er hårdt.
Her er salt, vand, fugt og
blæst, som tilsammen er en
virkelig aggressiv cocktail.
LEDlightDanmark br-
uger udelukkende norske
produkter, som er marine-
certificeret. Det betyder
en tyk lakering og en hård
coating påført aluminium.
Så kan lamperne holde i
selv de hårdeste miljøer
som f.eks. Thyborøn, hvor

LEDlightDanmark også
har stået for en energi-
optimering af belysningen.

Netop en aktiv havn som
Thyborøn er dybt afhæn-
gig af et ordentligt lys, bl.a.
når skibene lægger til kaj,
og fiskene skal losses i bul-
der-mørke.

”I den havn har vi opti-
meret belysningen, så 6
LED-armaturer på hver 72
watt har erstattet 10 lam-
per på hver 400 watt. Det
regnestykke giver er et for-
mindsket strømforbrug,
der virkelig kan mærkes:
Før var forbruget 4000
watt – nu er det 452 watt!”.

Et bedre arbejdslys

En af sidegevinsterne er
et langt bedre arbejdslys.
Traditionelle pærer giver
ofte helt gult lys og har en
dårlig lyskvalitet, også kal-
det ra-værdi. Med LED-
belysning får man en klart
blåligt lys, som er bedre.

”En havneassistent fra
Korsør udtrykte det efter
vores renovering der så-
dan: Det er alt andet noget
lettere at udføre sit arbej-
de, når man kan se, hvad
man laver”, fortæller Mor-
ten Bisch.



LED belysning i Thyborøn giver et godt arbejdslys.
Foto LEDLightDanmark



Køge Havn oplyst af energibesparende LED-paneler. Foto LEDLight Danmark

8 ÅRS
ERFARING

EKSPERTER I HAVNEBELYSNING

- 8 års erfaring med havnebelysning
- Fem års garanti på alle produkter
- Europæisk producerede produkter
- Få en gratis lys- og energiberegning
- LEDlight Danmark sørger for energitilskud



Thyborøn Havn



LEDLIGHT DANMARK.

LEDlight Danmark ApS • Kornmarksvej 18-20 • 2605 Brøndby
www.ledlightdanmark.dk • info@ledlightdanmark.dk • +45 23956224

3 digre rapporter fra Dansk Sejlunion er dyster læsning for landets lystbådehavne

Sejlerne grånes og der kommer alt for få nye og unge sejlere til

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Dansk Sejlunion har færdiggjort et meget grundigt analyse-arbejde, som belyser hvorfor landets marinaer står over for meget store udfordringer: Antallet af sejlere falder, antallet af både falder, og de sejlere, som stadig sejler, bliver stadig ældre, mens der kommer alt for få nye sejlere til.

Branchen har jo nok været klar over det længe, at lystbådehavnene står foran store udfordringer de kommende år, men nu er der tørre tal på bordet fra den del af sejlerfolket, som er organiserede – primært i Dansk Sejlunion.

'Havets Motionister' - en 3-binds-analyse

Dansk Sejlunion har naturligvis helt styr på egne medlemmer, og baseret på deres tal, så startede nedturen efter 2009, hvor

medlemstallet var oppe på næsten 60.000. Derefter tabes godt 3% årligt, så man i 2013 (seneste tal i rapporten) nærmer sig 52.000.

Skibet er ladet med gråhårede sejlere

Da den hæderkronede sejlers Fyn Rundt blev startet i 2016 sendte Fyens Stiftstidende felten af sted med overskriften "Skibet er ladet med gråhårede sejlere". Journalistisk var det nok finurligt, men for landets lystbådehavne er situationen en alvorlig sag.

På de 8 år fra 2006 til 2013 har 8.500 'grånet' sig ind i kategorien 60+, men seniorvæksten kan slet ikke opveje et tab på 11.000 medlemmer blandt de 25 til 59-årige.

Rapporten forudsiger, at vends udviklingen ikke, så vil der i 2020 være flere i kategorien 'seniorer' end i gruppen '25 til 59-årige'!

Facebookgruppe hitter

Mens DS taber medlemmer, og lystbådehavnene

taber kunder, så peger rapporten på, at en hel anden måde at 'organisere' sig på vinder frem. Facebook-gruppen 'Tursejlsads & Sejlsport' stormer således frem. Således er medlemstallet i skrivende stund over 13.000 medlemmer.

Økonomien skræmmer ikke

I den nyeste delrapport har DS indhentet oplysninger fra næsten 1900 sejlere i foråret 2016, og her kan man notere sig, at dagens sejlerne jo godt ved, at sejlsads er en dyr hobby – men alligevel synes langt de fleste, at de samlet set får meget for deres penge. Kun 10% svarer direkte, at de får for lidt!

75% af respondenterne ejer deres egen båd, og gennemsnits-købsprisen viste sig at være 180.000 kr., og hele 85% mener, at prisen var rimelig.

Stemningen i havnen er i top

Sejlerne har også svaret på, hvad de bedst kan lide ved 'hjemmebasen' – altså den havn og klub, hvor de hører til. Og her er der et solidt skulderklap til havnene. Næsten 90% svarer, at de 'meget godt' eller 'godt' kan lide at komme på havnen og opleve miljøet der.

Til sammenligning mener kun ca. 55%, at deres sejlsklub er fuld af liv og gode aktiviteter.

Rapporterne Havets Motionister er bestilt af DS, men udført af Danmarks Idrætsforbund DIF, Kommunikation & Analyse. Rapporterne kan i deres helhed downloades fra www.sejlsport.dk



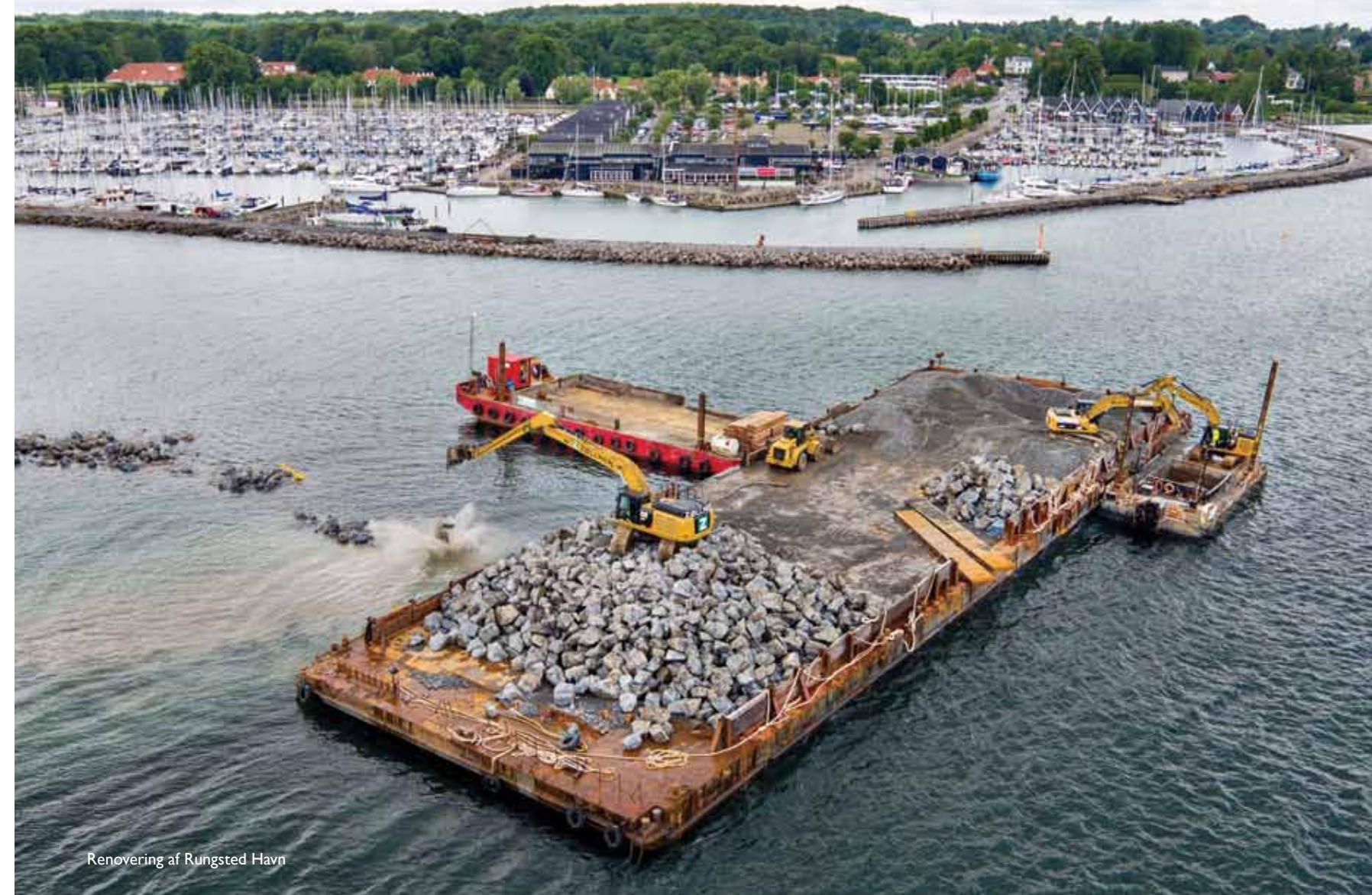
Forsiden af den nyeste delrapport er prydet med denne illustration.

Havnefogeder.dk

Find havnens samarbejdspartner på havnefogeder.dk

A1 Consult A/S	86 41 84 10
Arkil A/S	75 85 76 23
Benny Greve ApS	40 30 63 83
Bro Lars	22 69 12 51
Cado A/S	22 21 46 00
CG Jensen A/S	22 98 73 77
Cowi A/S	56 40 23 13
Engholm A/S	38 10 02 22
Frøslev Træ A/S	74 67 06 00
Hags Marine A/S	20 28 09 03
Hasløv & Kjærsgaard	33 18 91 13
ICK Handelsselskab	87 41 33 22
InfoTech Concept	31 63 59 00
Lars Laj A/S	32 82 10 33
LEDlight Danmark ApS	23 95 62 24
LP Yacht ApS	96 77 60 00
MEC Marine	20 43 88 31
M.J. Eriksson A/S	22 68 64 47
Munck Havne & Anlæg	51 67 76 80
NBC Marine	49 17 00 72
Nellemann Survey	96 30 36 54
NewTek IVS	21 24 24 54
Niras A/S	60 40 91 74
Nordic Marine Services	24 42 00 12
Orbicon A/S	23 42 14 34
Peter Madsen Rederi	86 29 01 00
Rederiet Limfjorden	30 88 42 46
Salling Plast AS	41 38 30 37
Sea Services	22 38 07 31
SensorSurvey	26 77 12 16
SkovTrup	98 54 87 67
SKS Kraner A/S	40 36 04 88
SMU Dykkerservice	28 49 57 59
Storm Marine	28 92 19 66
Svendborg Uddybning	20 10 91 67
TallyKey A/S	97 84 12 77
VG Entreprenører	20 16 66 58
Wester Marina	38 12 42 10
Zøllner	31 64 26 94

KYST OG HAVNEBYGGERI



Renovering af Rungsted Havn



Zøllner har i flere år specialiseret sig i kystsikring for offentlige og private kunder. Senest har vi udvidet vores vognpark med pramme som har lastrum til sediment eller stenmaterialer og påmonteret gravemaskine med tilhørende rammeudstyr samt slæbebåd. Vi kan dermed nu løse endnu flere opgaver inden for vandbyggeri.

Havneanlæg

- Mole- og kajanlæg
- Bølgeskærme
- Træbroer
- Ramme- og spunsarbejder

Kystsikring

- Skræntfodsikring
- Bølgebrydere
- Høfder
- Diger
- Badebroer

Oprensning/Uddybning

- Sejlrender
- Havne
- Søbade
- Bypass
- Klappning



Hundested vil gerne skabe vanddybde til større krydstogtskibe



”Uddyb sejlrenden med en halv meter, og brug materialet til kystsikring”.

Sådan lyder budskabet fra havnefoged Søren Brink fra Hundested Havn i en artikel i SN.dk.

Kysten på nordsjælland er blandt de udsatte steder i Danmark, som nedbrydes af bølgerne, når havet viser tænder. Så hvorfor ikke slå to fluer med et smæk og kombiner kystbeskyttelse med en tiltrængt uddybning.

Bare en halv meter dybere indsejling vil have stor betydning for at kunne tiltrække de større krydstogtskibe, som Hundested meget gerne vi have besøg af.

Disse flydende byer er med til at fremme væksten i området, når de mange turister går i land og forhåbentligt handler i Hundested.

Og især i Hundested har man forstået at skabe et kreativt havneområde, hvor mange kunstnere har deres erhverv. Fra glas-kunst, gallerier og til de mere jordnære oplevelser som bryggerier og restauranter.

Fremitidens havnekonstruktioner skal måske bygges med ’økologisk fossil-træ’ fra Sverige

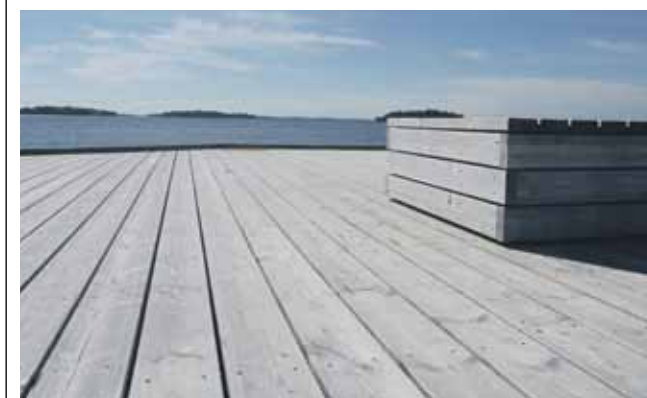
Frøslev Træ sælger fyrretræ beskyttet med ny patenteret metode

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Nogle opfindsomme svenske kalder resultatet af en helt ny form for træbeskyttelse ’organowood’ – altså økologisk træ. En anden beskrivelse af træet er, at det er delvist fossileret – altså på vej til at blive fossil/sten, hvilket skal lede tanken hen på de yderst modstandsdygtige fossiler af træ, som man kan finde ude i naturen, når træ efter millioner af år er blevet til sten.

Metoden er omkring 5 år gammel, og Frøslev Træ i Sønderjylland har retten til at markedsføre ’organowood’ på det danske marked. Udviklingschef Morten Erikstrup og firmaet tror så meget på produktet, at de giver 10 års garanti på det ude i vejr og vind.

”Ved hjælp af den patenterede OrganoClick®-teknologi bindes kiselbaserede stoffer til træfibrene, og det gør, at træet kan placeres uden dørs i vejr og vind - uden



Efter et år patinerer Organowood til en smuk, sølvgrå farve. Foto: Organowood



Svensk bådebro-anlæg i Organowood. Her er genoplives en gammel teknik, som blev kaldt vandglas - silikater beskytter cellerne i træet. Foto: Frøslev Træ.

at organowood-behandlingens effekt forsvinder. På vores premium-produkter er der endda påført en supereffektiv beskyttelse mod vand og snavs, der giver træet en flottere overflade, og en mere enkel vedligeholdelse, forklarer udviklingschefen.

Som råtræ til alt ’organowood’ bruges udelukkende certificeret svensk fyrretræ, og ydermere bruges der i modificeringsprocessen ingen giftige stoffer.

Lyn-fossileret træ

”Alt i alt er resultatet et

træprodukt, der ligesom er lyn-fossileret, altså nærmest lidt forstenet. Svenskerne har brugt det ’hinsidan’ i godt 4 år, mens vi kun lige er begyndt med det i Danmark. Her får vi det mere og mere indarbejdet i nye projekter, fordi ikke alle vil bruge træ, der er trykimprægneret med kobber. Derimod kan vi sælge organowood som et miljø-venligt alternativ, hvor rå-træet altså tilmed kommer fra bæredygtigt svensk skovbrug”, siger Morten Erikstrup.

Når produktet kun er 4-5 år gammelt har firmaet selvsagt ingen projekter med rigtig mange år på bagen at vise frem, men giver altså alligevel 10 års garanti ved rigtig anvendelse.

Organowood holder ikke til nedsenkning i vand. Den primære anvendelse er brobelægning, gangarealer og f.eks. opbygning af læskærme.

Frøslev Træs motto er: Brug det rigtige træ på det rigtige sted – og det gælder også organowood.

Patineringen bliver lys grå, og træet skal som normalt renses for alger.

32.500 meter organowood i Aarhus Havnebad

I Aarhus er man godt i gang med at bygge et spritnyt havnebad, der skal stå klar til sommeren 2017, hvor Aarhus jo i øvrigt er Europæisk Kulturhovedstad. Til beklædningen skal der bruges over 32 km organowood, som Frøslev Træ har leverancer af. De 25.000 m bliver synlige, mens de resterende vender ned mod vandoverfladen.

Havnebadet bliver ca. 2.500 kvm stort og skal ligge tæt på en 450 kvm stor strand, som igen indgår i en større helhed, hvor der også kommer udkigstårn, en legeplads ved kæmpebiblioteket Dokk1 og en skulptur ved navn ’Endless Connection’.

Hele herligheden skyldes en donation på 74 mio. kr. fra Salling Fondene.



NTR trykimprægneret træ
Skovshoved Havn - Charlottenlund



OrganoWood
Miljøvenlig vandafvisende imprægnering



Frøslev Grip
Skridsikre terrassebrædder

Det rigtige træ til det rigtige formål...

Det vigtigste når man vælger træ til sit projekt er, at man vælger det rigtige træ til det rigtige formål. Havneområder er nærmest konstant eksponeret for vand og fugt, derfor skal træet der vælges være af en kaliber, der kan modstå vandets påvirkning, desuden kan det ofte være nødvendigt at etablere områder med skridsikre overflader.

OrganoWood er modificeret træ, der er beskyttet mod råd og svamp. OrganoWood modificeres ved at biofibre binder kiselbaserede stoffer til træfibrene, og det gør, at det udendørs træ kan placeres i vejr og vind, uden at OrganoWood behandlingens effekt forsvinder.

Trykimprægneret træ er det sikre valg, når det gælder langtidsholdbarhed. Hos Frøslev Træ trykimprægneres der efter NTR-standarder, dvs. at træet er imprægneret helt ind til kernen, hvilket garanterer

lang holdbarhed og minimal vedligehold. Læs mere om NTR trykimprægnering på froeslev.dk.

Et nyt produkt hos Frøslev Træ er Frøslev Grip. Frøslev Grip er et terrassebræt hvor der er fræset 2 spor på oversiden af brættet, hvori der så er lagt en epoxyblanding. De færdige indsatser sidder 1-2 mm over træoverfladen og giver dermed en fremragende, slidstærk og skridsikre overflade.

FRØSLEV TRÆ

Endnu en lysende redningsstige er på vej

TrygFonden tester nyudviklet stige i 4 havne landet over

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Det andet forsøg på at lave en lysende redningsstige, som kan betyde et stort spring fremad for sikkerheden i danske havne, er nu dukket op.

Denne gang er det TrygFonden, som står produktet, og de første 62 stiger netop er sat op for at blive testet i 4 danske havne. Stigerne afprøves i Aarhus Havn, Randers Havn, Taarbæk og i Sydhavnen i København.

Siden 2001 er der sket 211 fatale drukneulykker i landets havne, hvilket svarer til 25% af alle drukneulykker. Mange af de redningsstiger, der findes i de danske havne, er meget svære at se - især i mørke. Ulykker, hvor en person falder i en havn og ikke kan komme op igen, sker tit i mørke, og når der ikke er andre til stede. Så personen i vandet skal ofte kunne redde sig selv i land.

På den dystre baggrund startede TrygFonden for



4 selvlysende stiger ses her i dagslys i Taarbæk Havn på Nordsjælland. Med i alt 17 stiger afprøver TrygFonden her, hvad der skal til for at dække en lille lystbådehavn som Taarbæk med redningsstiger. Foto: TrygFonden.

flere år arbejdet med at udvikle en ny type redningsstige, der er synlig fra både vand og land, robust og nem at komme op ad.

Arkitekt-konkurrence

TrygFonden startede ud-

viklingsprocessen med en arkitektkonkurrence og står nu med 'vinderstige', der allerede har klaret sig flot igennem flere test og er blevet yderligere optimeret. Bla. har stigen stået i en halv meter is i det nordlige Sverige i mere end et år for at se, hvorvidt hårde vejrforhold ville ødelægge den, forklarer TrygFonden i en pressemeddelelse.

Fonden sætter nu fokus på, at stigen bliver afprøvet på meget forskellige havne-miljøer i Danmark.

Vanger af gummi

En 'gammeldags' redningsstige i danske havne er typisk udført af jern, så stigen rustner og er sårbar

over for selv mindre påsejlinger. Stigerne er tilmed svære at få øje på både fra vandet og kajkanten, især i mørke. De problemer retter TrygFondens stige op på:

- Vangerne er af gummi, trinene i glasfyldt nylon, hæftet af pulverlakeret rustfrit stål og forsynet med en lysenhed i transparent polykarbonat. Malet i en markant orange farve.
- Gummivangerne er fleksible og eftergivende ved eksempelvis mindre påsejlinger og isskrubninger.
- Trinene er udformet, så man står solidt på dem - også når de er begroet med alger o.l.

Solcelle-drevet lys

Stigen er forsynet med en solcelledrevet lysenhed, der oplyser stigen fra skumringstid til daggry.

Lysenheden er kalenderstyret, og den indbyggede styringsenhed sørger for at minimere strømforbruget, så stigen kan lyse hele året.

I oktober-nummeret af MarinaNews fortalte vi om, at et dansk firma Sea-Safe i Brovst også har udviklet en selvlysende redningsstige, som kom på markedet i 2016. Artiklen kan læses på havnefogeder.dk/marinanews



Dok 1 i Århus Havn med redningsstiger. Foto: TrygFonden

TrygFonden forventer fra næste år at donere 100-150 rednings-stiger årligt til havne

Fonden vil finde de farligste 'sort-plet-havne' landet over

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Programchef Rene Højer fra TrygFonden forventer, at fonden efter 2017 vil kunne donere et sted mellem 100-150 redningsstiger årligt til havne. Og modtagerne vil være de havne, der efter grundige analyser udpeges som 'sort-plet-havne' - altså steder, hvor der jævnligt sker tragiske drukneulykker.

Fonden har en strategi med sin nye redningsstige, som minder om sort-plet-bekæmpelse inden for landtrafikken.

2017 skal bruges dels til en stor-skala-afprøvning af den nye selvlysende stige i 4 udvalgte havne, og dels vil TrygFonden lave et grundigt statistisk analysearbejde, så man med sikkerhed ved, hvor stigerne kan reddes flest menneskeliv.

"Men det har faktisk været ganske svært at skaffe pålideligt statistisk materiale om i hvilke havne, der sker flest ulykker med folk, der falder i vandet. Men vi forventer at have en sort-plet-strategi klar i løbet af 2017, og samtidig vil vi kunne lave de allersidste justeringer af stigen efter stor-skala-testen", fortæller Rene Højer.

En af hurdlerne i analysearbejdet har været, at

mens det er sikker viden, hvor der faktisk sker tragiske drukneulykker, så har der hidtil ikke været det samme overblik over 'nærved-ulykker'. Den viden skaffes nu ved at supplere med oplysninger om f.eks. ambulance-kørsel til ulykker, hvor mennesker reddes op fra vandet.

TrygFondens stige bliver ikke til salg

Ifølge Rene Højer, så har TrygFonden ingen planer om også at sætte deres nyudviklede redningsstige til salg - selv om han allerede har fået flere forespørgsler.

"Vores aktivitet er non-kommerciel, og vores sigte er udelukkende at redde menneskeliv og

4 meget forskellige testhavne

TrygFonden har valgt 4 meget forskellige havne til sin stor-skala-test af den nye rednings-stige, så der indhentes flest mulige erfaringer.

Taarbæk Havn er en lille lystbådehavn, som nu næsten er helt dækket med i alt 17 rednings-stiger.

Skolen ved Sydhavnen (København) er et miljø, hvor der færdes rigtig mange mennesker døgnet rundt, og her er der opsat 5 rednings-stiger.

Aarhus Havn er tæt forbundet med udløbet af Aarhus Å, hvor der skabt et livligt restaurations-miljø. Her er sket flere drukneulykker. 25 stiger.

Randers Havn er heller ikke ukendt med drukneulykker. Havnen ligger tæt på byen og rummer både en lystbådehavn og en industrihavn. 15 stiger.

Vi har sat dem op alle sammen. På samme måde kan vi langt fra dække alle havne med de nye redningsstiger, men så må andre træde til, når vi har sat lys på sikkerheds-problemet." langt fra TrygFonden, som

Havne og maritime miljøer med fokus på tryghed og sikkerhed

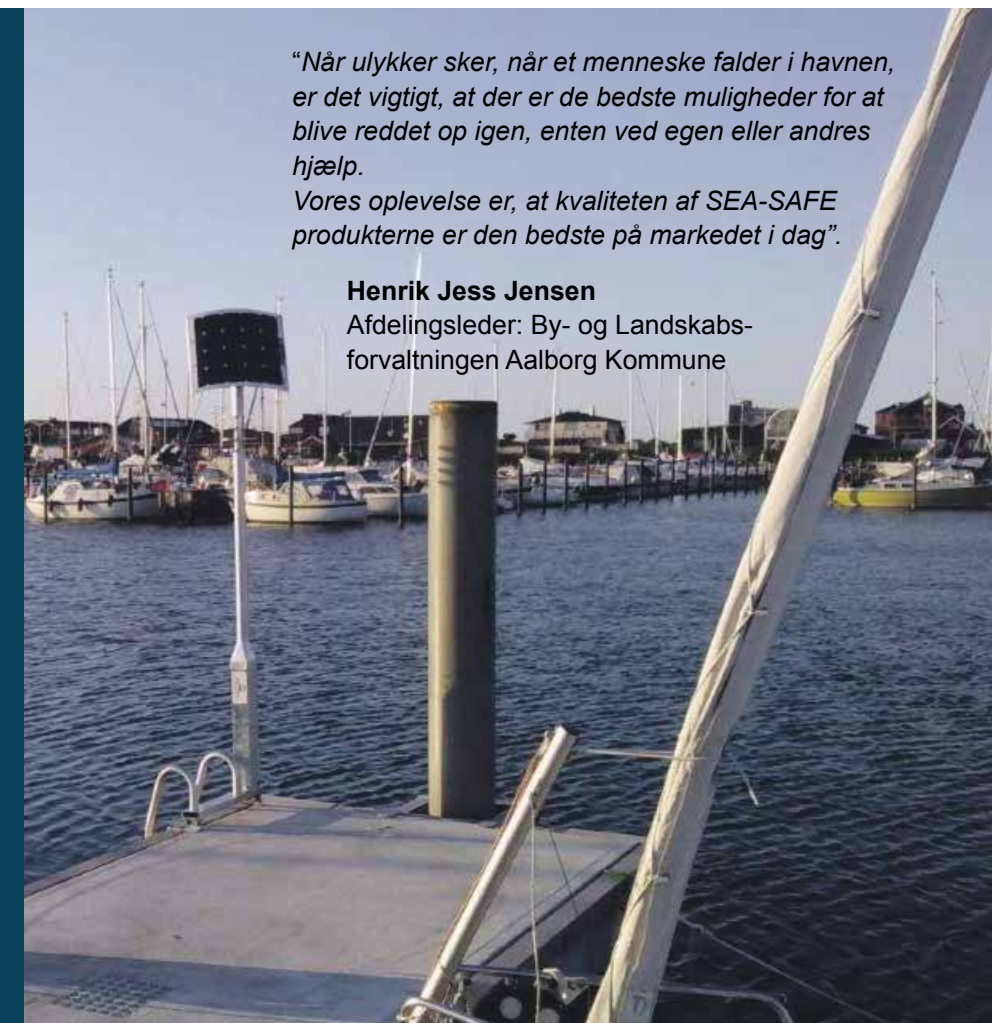
Havnens leverandør af redningsstiger. SEA-SAFE produkterne er fleksible og funktionelle med lys, alarmfunktion og driftssikkerhed.

SEA-SAFE DANMARK
WWW.SEA-SAFE.AS
Tlf. +45 22 24 35 67



"Når ulykker sker, når et menneske falder i havnen, er det vigtigt, at der er de bedste muligheder for at blive reddet op igen, enten ved egen eller andres hjælp. Vores oplevelse er, at kvaliteten af SEA-SAFE produkterne er den bedste på markedet i dag".

Henrik Jess Jensen
Afdelingsleder: By- og Landskabsforvaltningen Aalborg Kommune



COWI TIL HAVS, TIL LANDS, I LUFTEN, I HAVNE OG PÅ KYSTER VI ER AT FINDE ALLE STEDER

Med mere end 300 specialister i vandbygning, kystteknik og droneflyvning, tilbyder COWI bygherre- og projektrådgivning i alle faser af et projekt, uanset omfang.

Se mere på www.cowi.dk

POWERING YOUR 360° SOLUTIONS
COWI er en førende rådgivningsvirksomhed, der skaber værdi for kunder, borgere og samfund gennem vores 360°-tilgang. Vi angriber udfordringerne fra mange forskellige vinkler for at skabe sammenhængende løsninger for vores kunder.

COWI

360 graders panorama-billeder til tilstandsvurdering, drift og vedligeholdelse af havne

Digitalt fotokortlægning giver havne og rådgivere nye optimerede arbejds-metoder

Af Henrik Hostrup-Pedersen og Jesper Falk, COWI A/S

Den traditionelle tilstandsvurdering i danske havne og marinaer omfatter normalt en gennemgang af de marine konstruktioner over vandspejlet og en tilhørende dykkerinspektion. Hvis havnen ikke selv gennemfører tilstandsvurderingen af de marine konstruktioner, er det ofte et rådgivende ingeniørfirma, som hyres til sådan en opgave.

Den visuelle del af inspektionen over vandspejlet foregår ofte ved, at ingeniøren går eller sejler langs bolværker og kajer og inspicerer for visuelle skader samt mangler. Denne del af undersøgelsen dokumenteres typisk med noter, målinger og optagelse af fotos. Det samme sker, når den professionelle dykker registrerer kajerne og mulige visuelle skader eller mangler. Det kan omfatte eksempelvis manglende anoder, blotlagte armeringsjern, erosion af bundsikring, revner på betonpæle, skader/slid på træpæle, huller i kajvæg og utætte udløb. Dykkerundersøgelsen dokumenteres typisk med måleskemaer, fotos og video.

Tilstandsundersøgelsen samles i en tilstandsrapport, der indeholder en gennemgang af de marine konstruktioner og foretagne observationer. Rap-



Inspektion med CPV-kamera monteret på rygsæk.



COWI på inspektion i New York Havn

porten indeholder også fotos af skader, bilag med samtlige fotos, dokumentation for dykkerundersøgelse, tykkelsesmålinger på spuns og analyser af beton mv. Fotoregistreringen over vandspejlet bør være omfattende og systematisk, men den er hovedsagelig begrænset til fotoregistreringen af enkelte konstruktioner og elementer, som har skader eller begyndende tendens til skader. Her kan omfanget i den traditionelle leveranceform ofte blive omfattende og svært at overskue.

"Street view" af havne



Internetbaseret viewer (til venstre oversigtsfoto (luftfoto) med undersøgt strækning og position for street view foto til højre. Mulighed for at zoom for at kunne studere evt. skade på bolværket.

COWI har udviklet et "street view" system, kaldet CPV – COWI Panoramic View, hvor der optages fem fotos på samme tid og fra forskellige vinkler. Disse fotos sættes sammen til et positioneret 360 graders panorama-billede. Systemet fungerer som Googles populære "street view" system. COWI anvendte CPV-systemet i 2016 til at optage billeder af samtlige offentlige og private fællesveje i Danmark og er også testet og taget i brug inden for havne. Et eksempel er New York havnefront, cirka 900 km kyst og kajstrækning, hvor systemet er anvendt som led i New

Yorks forvaltningssystem til havnen.

Fordelen ved CPV-systemet er, at havnen får en overskuelig og systematisk digital fotoregistrering af samtlige kajer eller bolværker som en del af tilstandsvurderingen. Den systematiske registrering gør også arbejdet lettere og mere overskueligt for ingeniøren, der udarbejder tilstandsrapporten.

Mange anvendelsesmuligheder

CPV-optagelsen fra tilstandsvurderingen kan også benyttes af havnens ejere, driftspersonale og brugere i forbindelse med

den daglige drift. Alle får et komplet digitalt overblik fra kontorerne via en computer eller en tablet. Der er derfor ikke behov for at skulle ud og tjekke den enkelte lokalitet for at undersøge, om der er installeret ny pullert eller andet kajudstyr. Foretages disse CPV-optagelser over en årrække kan der simpelt gennemføres historiske sammenligninger af forskellige konstruktioner, og dermed kan man følge havnens udvikling. CPV-optagelsen kan også lægges op på havnens egen hjemmeside,

Fortsættes næste side

Fortsat

som en service til brugere af havnen.

360 graders panoramabil- ledet består af fem fotos, der hver har en opløsning på 30 megapixel og optages med et 360° kamera monteret på en båd, bil eller på et stativ i en rygsæk. Fototidspunktet registreres for hvert enkelt billede, så resultatet kan anvendes som dokumentation.

Ansigter og nummerplader sløres på alle billeder. Detaljeringsgraden på de

enkelte billeder afhænger af afstand til kajer eller bolværker og zoomniveau.

Efter optagelse af fotos uploades de til internettet, hvor de kan ses fra en computer eller en tablet. Fotos kan integreres i kundens eget GIS-system, hvor fotos og observationer fra tilstandsvurdering kan sammenkøbes. Det eneste krav til IT-udstyr er en internetforbindelse således, at der ikke skal investeres i nyt hardware eller IT-kurser.

Nemt at gennemføre

Optagelser af 360 graders fotos foregår i bådens, bilens eller personens tempo, så det er muligt at optage mange kilometer kaj per dag. Ved fotoregistrering af typiske havne eller marinaer starter priserne fra 25.000 kr. Her forudsættes det, at kunden stiller en mindre båd inklusiv fører til rådighed for opgavens løsning. Prisen er inklusiv databehandling, sløring, web-løsning og et års data-hosting.



På længere havnestrækninger kan CPV kamera fastmonteres på båd.

Gæstesejlerne bare falder- autocomperne bare stiger

Men autocomperne kan alligevel ikke opveje faldet i sejler-indtægt

Af journalist Niels Brandt niels@marinaguide.dk

Antallet af gæstesejlerne bare falder og falder i Frederikshavn Kommune. Fra 2014 til 2015 med 14-15% - værst gik det ud over den største havn Sæby, der alene mistede næsten 1300

overnatninger, svarende til næsten hver 5. gæst.

Der er dog lidt opmuntring at hente ved at kikke på antallet af autocomperne, som næsten alle steder er stigende.

”Men desværre kan væksten i autocompere ikke måle sig med faldet på gæstesejlerne”, fortæller havnekoordinator Birger Isaksen, Frederikshavn Kommune.

Fra 2014 til 2015 faldt

antallet af gæstesejlere med 1536, mens væksten i autocomper-overnatninger blev på 794 – altså kun godt det halve.

”At faldet gik så voldsomt for sig i Sæby fra 2014 til 2015 relaterer sig nu ganske meget til vejret, fordi det blæste voldsomt lige i den periode, hvor højsæsonen skulle starte, og derfor kom mange svenske og norske sejlere aldrig over Skagerak og Kattegat det år.

Birger Isaksen er også havnefoged i områdets største lystbådehavn i Sæby, men han skal til en

anden af ‘sine’ 5 havne for at fremhæve en positiv udvikling i 2016:

Skagen har i 2016 faktisk haft et rigtig godt år, og det tror jeg hænger sammen med, at sejlerne i højere grad end før vælger at sejle efter by-oplevelser som f.eks. restaurationsbesøg. De tider er forbi, hvor sejlere var tilfredse med at ligge i en havn og kikke op på stjernehimmelen. Der skal simpelt hen mere til i dag”, vurderer havnekoordinatoren, som i øvrigt har hele 35 år erfaring i branchen.

Autocomperne har forelsket sig i Voerså

I det lille fiskerleje Voerså, som ligger syd for Sæby og også er en kommunal havn, udspiller sig dog en anden positiv udvikling: Autocomperne har forelsket sig i stedet! Den lille havn med 120 både ligger ved Voer Ås udløb, og den er bemærkelsesværdig ved, at mens den kun har ca. 50 gæstesejlere på besøg om året, så finder 15 gange så mange autocompere dertil. I 2015 blev det til 740 stk. hvilket var en vækst på 18% fra året før.

”Og alt, hvad vi har gjort for det, er såmænd, at der oppe ved vejen står et skilt, som viser autocompere ud til havnen, der ligger noget isoleret ude for enden af en vej. Miljøet på stedet er meget stille og roligt – og der er masser af plads til endnu flere køretøjer.”

Men det hører så også med til historien, at indsejlingen til havnen er noget lang og at vanddybden kun er 2 m, så antallet af gæstesejlere er også af de årsager ikke så stort”, forklarer Birger Isaksen.



Voerså tiltrækker småbåde – og fra landsiden autocompere i stort tal. Foto: Frederikshavn Kommune

Frederikshavn Kommune står bag rapport der skal skabe nye aktiviteter på 100 km kyst

Kikker tværgående på potentialet i områdets 11 lystbådehavne

Af journalist Niels Brandt niels@marinaguide.dk

Frederikshavn er landets nordligste kommune og her vil Teknisk Udvalg ikke blot se til, mens kommunens lystbådehavne bliver stadig mere udfordret af, at bådejerne grånes, og antallet af overnatninger i havnene falder år efter år. Derfor har kommunen igangsat en stor udrædnings- og inspirationsproces, der foreløbig er mundet ud i en kommunal rapport på 47 sider, hvor problemerne og potentialet til at vende udviklingen er nøje beskrevet.

’Ej BLÅT til pynt – liv i og på tværs af lystbådehavne og kyster i Frederikshavn Kommune’ er navnet på rapporten, som sikkert giver havnefogeder og havne-bestyrelser noget at studere i vinteren igen.

På landsplan er antallet af overnatninger i lystbådehavnene faldet fra 1 mio. i 2008 til 900.000 i 2015, og Nordjylland er med sine 86.100 overnatninger i 2014 den region med færrest overnatninger i sine lystbådehavne.

Frederikshavn har måttet tage sit fald i overnatningerne, men rapporten oplyser pudsigt nok ikke, hvor stort faldet er.

Mere individuel aktivitet

Men nye brugergrupper dukker op ved kysterne, og



Her er en af de mere finurlige aktiviteter, som nordjyderne har på deres kyst: Palmestranden, der i øvrigt ligger ganske tæt på den lystbådehavn i Frederikshavn, som hedder Rønnerhaven. Illustrationer fra rapporten ’Ej BLÅT til pynt’.

rapporten ser en tendens til, at mange ikke længere vil bruge al deres fritid på én aktivitet (underforstået sejlad), men søger mod individuelle aktiviteter som havsvømning, vinterbadning, havkajak og vandscootere, der oplever fremgang.

Rapporten bygger på besøg i 7 af kommunens 11 lystbådehavne: Voerså Havn, Sæby Havn, Frederikshavn Marina, Rønnerhaven, Strandby Lystbådehavn, Aalbæk Havn, Skagen Lystbådehavn. De øvrige 4 havne er små klublignende havne, som der ikke findes statistisk materiale fra.

Rapportens havne ejes og drives på forskellige måder. 5 af havnene er kommunale lystbådehavne, heraf er 3 foreningsdrevne, mens 2 direkte drives kommunalt. Dertil kommer et kommanditselskab

(Frederikshavn Marina) og en privatejet havn (Strandby).

Samarbejde = billig oprensning

Den kommunale rapport er gennemsyret af, at man ønsker mere samarbejde. Der er masser af erfaringer og kompetencer at trække på tilsammen i havnene, og med fællestræk i problemer og muligheder ligger det lige for at udnytte synergi-effekter havnene imellem, fremgår det. Ifølge rapporten har havnekoordinator Birger Isaksen f.eks. ved at lave et fælles udbud på de 5 kommunale havnes oprensnings-opgaver fået nogle af landets billigste priser frem. Havnekoordinatoren anslår, at det større volumen i udbuddet har presset prisen omkring 30% ned.

Rapporten peger også på, at forskellige ejerforhold

Ja, der findes ikke en gang et fælles forum, hvor havnene kan drøfte muligt samarbejde.

Rapporten foreslår etablering af et ’Blåt Råd’ for at skabe mere samarbejde mellem alle lystbådehavne i kommunen.

Andre steder koordineres bedre

Havne og kommuner andre steder i landet er længere fremme med samarbejde. Her koordineres, sammentænkes tilbud og services, hvilket angiveligt giver flere kræfter til produktudvikling og fælles markedsføring.

Rapporten fremhæver, hvordan man på Fyn er gået skridtet videre med et tværkommunalt samarbejde, og har etableret et fælles selskab: Naturturisme I/S. Her er ambitionerne særdeles høje: ”Det Syd-fynske Øhav skal levere oplevelser i verdensklasse”. Rapporten kan læses i en helhed på kommunens hjemmeside.

Kortet viser fra syd:

Voerså Havn
Sæby Havn,
Frederikshavns Marina
Rønnerhaven,
Strandby Lystbådehavn
Ålbæk Havn
Skagen Lystbådehavn.



Kolding havn har en stor havneplan



Den ny bydel Marina City får 1000 bådpladser og helt op til 500 nye boliger

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Marina City er navnet på en helt ny bydel, hvor der kan bygges op mod 500 nye boliger af forskellig art og prisklasser med topklasse-udsigt over en ligeledes ny marina og Kolding Fjord. Pengene til hele herligheden skal komme fra de hundredvis af nye byggeretter, som dannes på delvist jomfrueligt land med byggeriet af den nye marina.

Projektet følger den lange perlerække af havnebyggerier landet over, hvor kommuner og projektudviklere skaber værdier ved at bebygge den ene havnefront efter den anden.

Baggrunden er de fleste steder, at gamle industrihavne er blevet overflødiggjorte af udviklingen mod stadig større havneenheder. Sådan er det ikke er Kolding – tværtimod.

Her er Kolding Havn i vækst og kræver mere

plads, hvilket har været med til føde ideen om Marina City. Kolding Havn huser nemlig den ene af byens 2 - næsten lige store - lystbådehavne. Det drejer sig om Lystbådehavn Nord med 455 bådpladser, som der ikke længere er plads til. Lystbådehavnen vil udløber 31. december 2017, og sejlerne får kun lov til at blive boende, indtil flytningen/Marina City er realiseret.

Marina City dannes omkring den nye lystbådehavn med de omtalte 1.000 bådpladser, hvilket vil sige blot 27 ekstra bådpladser i forhold til kapaciteten i de 2 nuværende adskilte lystbådehavne.

Den nye kæmpemarina opstår ved, at lystbådehavnen nord for indsejlingen til erhvervshavnen flyttes sammen med Marina Syd (syd for havneindsejlingen).

Planen skal samtidig skabe både nye udviklingsmuligheder for Kolding Havn og omkring Marina City skabe ny herlighedsværdi for koldingenserne, som får et attraktivt sted at bo, sejle, fiske og tage på udflugt.

Havnepromenade som buffer

De nye boliger kommer til at ligge ganske tæt på marinaen. Planlæggerne vil adskille lystbådehavnen og boligerne med en havnepromenade, hvor der ikke skal spares på 'byudstyret' – dvs. at havnepromenaden skal etableres med 'høj arkitektonisk og landskabelig kvalitet', som gør alene det at færdes på den til en oplevelse i sig selv. Kolding har allerede etableret Åpromenaden, som skal forlænges med den ny havnepromenade, og dermed er forbindelsen til midtbyen skabt.

Havnepromenaden skal ende i en ny bypark med sportsbaner, grillpladser, broer ud i vandet osv.

Vinteropbevaring og parkerings-areal

En marina med 1.000 både giver et stort behov for vinteropbevaring, og her taler den over 100 sider digre visionsplan om at 'dobbeltprogrammere' et areal med plads til 300-400 både på land om vinteren. Tanken er, at om som-

Koldings nuværende lystbådehavne er delt 2. I fremtiden skal Nord flyttes ned til Syd, hvor kommunen vil skabe en helt ny bydel med navnet Marina City.

meren skal arealet kunne bruges til f.eks. parkering, koncerter og andre kulturelle events. De mange både skal efter planen vinter-placeres ganske tæt på noget af den nye bebyggelse.

Pris 100-200 mio. kroner

Havneanlæg koster kassen – det ved alle havnefolk. Planen skitserer hele 7 forskellige løsningsmodeller til at modellere kystlinien i Koldings havneområde om og bygge de nye kajer i Marina City. Dyreste – og hurtigste model, dvs. 2-2,5 år – vil koste omkring 250 mio. kr. Den billigste løsning, der så strækker sig over mere end 10 år, anslås at kunne gøres for det halve.

Pengene til den dyre løsning fordeles sig med 150 mio. kr. til landindvinding, 50 mio. kr. til byggemodning/infrastruktur og 50 mio. kr. til marinaprojektet.

nb



En marina for alle i Kolding. Illustration: Kobe

Kolding vil fylde lystbådehavnen op og skabe mere land

Erhvervshavnen i Kolding er i pladsnød og har derfor besluttet, at man ikke vil lave en ny kontrakt med lystbådehavnen om Nordhavnen, når den nuværende udløber med udgangen af 2017. Men omvendt bliver de 500 lystbåde heller ikke hjemløse, idet Lystbådehavn Nord får lov til at blive, indtil flytningen til Sydhavnen/Marina City kan realiseres.

Selve Kolding Havn drives af 15 medarbejdere. Og dertil kommer ifølge havnens hjemmeside, at hele 40 virksomheder har lejet sig ind i erhvervshavnen, så der tilsammen arbejder ca. 800 medarbejdere på området.

Planen er derfor at fylde den nuværende Lystbådehavn Nord op, så der kan skabes nye havnearealer. Pakhusene ligger i øjeblikket meget tæt på havnen, så der er brug for større landarealer.

Havnen råder i dag over 50 ha, men ifølge den gældende lokalplan skulle havnen i fremtiden gerne komme op på 70 ha.

Kolding Lystbådehavn glæder sig til at flytningen er overstået i 2020-2021

En bådplads vil uvægerligt stige – men skal fortsat være billigere end hos konkurrenterne

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

De kommende 4-5 år skal der navigeres med sikker hånd i Kolding Lystbådehavn, så stort set alle de 500 bådejere, som skal flyttes fra Nordhavnen til Sydhavnen, fortsætter med at være lystsejlere – men i fremtiden blot stævner ud fra Marina City.

”Men vi kender jo godt sådan cirka gennemsnitsalderen på vores sejlere – og den er høj, imellem 55-65 år. Det er vi meget bevidst om i den proces, vi skal igennem. Prisen på en bådplads hos os er lavere end vores konkurrenter i Middelfart, Fredericia, Vejle og Skærbæk, og selv om vores priser uvægerligt vil stige, så skal vi fortsat være i niveau med, hvad prisen er i Lillebæltskredsen – også når vi er flyttet over en i en lækker spritny havn”,

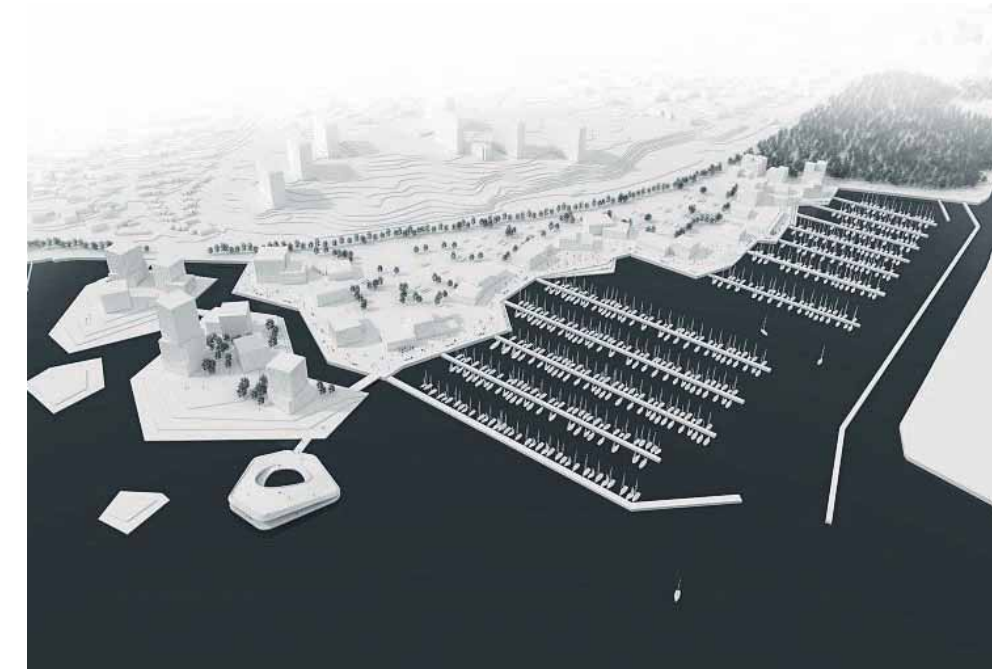
forklarer Finn Mortensen, formand for Kolding Lystbådehavn.

Så jeg føler mig overbevist om, at vi også får vores aldrende sejlere med, og jeg tør godt sige, at både lystbådehavnen og de 4 klubber, som driver havnen, glæder os meget til, at Marina City er realiseret. Vi er inde i et rigtig godt og konstruktivt samarbejde med Kolding Kommune, så det skal nok lykkes det her”.

Havnen skal kunne finansiere 50 mio.

Lystbådehavnen skal fremover kunne forrente 50 mio. kr., men det er endnu ikke afgjort, hvorvidt havnen ligefrem skal påtage sig at være bygherre på den nye havn, eller om man foretrækker at være lejer hos Kolding Kommune.

Marina City vil ifølge formanden blive en meget bedre havn end den nuværende Nordhavn, som for nogle år siden fik beskåret sin rekreative arealer på land betydeligt. Sejlerne



Sådan forestiller arkitekt-firmaet Cobe, som har lavet visionsplanen for Marina City, at fremtidsbyen kan ende med at tage sig ud.

søger derfor allerede i dag til Sydhavnen, hvor havnemiljøet er langt mere mangfoldigt med restaurations, bådshop, autocamperplads mm.

Kolding har i mange år haft en venteliste på ca. 100 sejlere, som gerne vil ind i havnen. Den er på det seneste faldende, men ca. 75 bådejere står stadig på venteliste i Kolding.

Mest attraktive havn uden for København

Ambitionsniveauet er højt i Kolding: ”Vi vil skabe den mest attraktive lystbådehavn uden for Køben-

havn”, forklarer Torben Gade, der er ansat som projektleder hos Kolding Kommune.

”Vi vil skabe et blandet byområde, hvor koldingenserne også søger hen, hvis de skal løbe en tur, ha’ sig en is eller måske handle i en bådudstyrsforretning”

Den primære indtægtskilde bliver salg af byggeretter til i hundredvis af boliger, butikker, restauranter og overnatningsmuligheder. Dertil kommer kommunale midler og lejeindtægt fra lystbådehavnen.

2017 bliver det store planlægningsår, og først når

området er detail-planlagt, ved man ifølge projektlederen, hvor mange nye byggeretter, som Marina City kan bære.

Man aner måske en divergens mellem forventningerne til prisen for at have en båd liggende i Marina City, i hvert fald udtrykker projektlederen sig således: ”Måske skal Koldings kommende lystbådehavn ikke nødvendigvis være billigere, men simpelt hen bedre end vore konkurrenter”.



ICK

ICK HANDELSSELSKAB ApS
- Din Stålleverandør

TINGVEJ 29 • DK-8210 ÅRHUS V
www.ick.dk • post@ick.dk
Tlf. + 45 87 41 33 22

FORTØJNINGSPÆLE – BORERØR – DUC'DALBER – SUGERØR – etc.

ICK er en lille og effektiv STÅLGROSSIST med primær fokus på runde STÅLRØR. Vi har eksisteret siden 1982 og har stort lager i Midtjylland. Kontakt ICK næste gang du har brug for STÅLPÆLE til din havn.







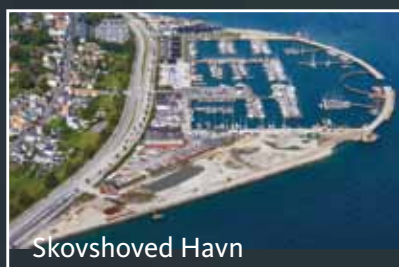



Ballen Færgehavn



A1 Consult er et uafhængigt rådgivende ingeniørfirma, der tilbyder højt specialiseret ingeniørbistand inden for havne og marine anlæg. Det er A1's vision at blive kendt som den kompetente rådgiver, der er til stede, der lytter og som leverer.

Kontakt indehaver Ulrik Max Jørgensen for en uforpligtende snak.



Skovshoved Havn



Grenå Havn



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSİKRING

- | | | | |
|---------------------------|---------------------|-----------------|------------------|
| - Projektering af ny havn | - Flydebroer | - Stålpunsvæg | - Stenmoler |
| - Havneudvidelse | - Promenader | - Træspunsvæg | - Stenskråninger |
| - Renovering | - Besejlingsforhold | - Københavnevæg | - Høfter |
| - Myndighedsprojekt | - Aptering | | - Strand |
| - Tilstandsvurdering | - ISPS | | |
| - Vedligeholdelsesplan | - Kurser i ISPS | | |
| - Træbroer | - Masterplan | | |

Havne, Vandbygning og Fundering

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