

# Hvor havner havnen og arbejdspladserne?

SPØRGSMÅL  
OG SVAR



**NÆSTVED HAVN**  
PORTEN TIL EUROPA

Nedenstående spørgsmål og svar er udarbejdet til havnebestyrelsen på baggrund af de løbende drøftelser om oplægget **”Hvor havner havnen og arbejdspladserne?”**

Ny viden, side 2-3

## 1 Hvad er ”Hvor havner havnen og arbejdspladserne?” for et oplæg?

?

- De tidligere planer for Næstved Havn har taget udgangspunkt i tekniske beslutninger om hvor havnen kunne placeres? Hvor mange meter kaj anlæg en udvidet havn skulle have? Etc.
- Havnebestyrelsen har, efter aftale med Næstved Byråd, fået borgfred i seks måneder til at trykprøve byrådets oprindelige beslutning om at flytte havnen til Stenbæksholm med en ramme på 80 mio. kr.
- Alle de tilbagemeldinger vi har fået siger, at hvis man bygger en lille havn ved Stenbæksholm, så vil det reelt resultere i en langsom afvikling af Næstved Havn. Det ønsker vi ikke.

Ny viden, side 2-3

## 2 Hvad er det ’nye’ i forhold til de andre havneplaner i de senere år?

?

- Beslutningsoplægget indeholder erfaringerne fra andre danske havne, der som Næstved er i gang med en væsentlig forandringsproces.
- Vi har også talt med eksperter, som har givet gode råd, så har vi ikke mindst spurgt til erhvervslivets ønsker og behov.

Ny viden, side 2-3

## 3 Har Havnebestyrelsen mandat til at foreslå en anden løsning end Stenbæksholm?

?

- Ja. Vi har en pligt til at gøre det bedste for havnen.
- Alle vi har talt med har vendt tommelfingrene nedad til havnen ved Stenbæksholm, og det er derfor ikke muligt – er vores vurdering – at anbefale vi arbejder videre med den plan.
- Det er vores vurdering, at hvis vi ønsker at Næstved Havn overlever, så skal havnen flytte. Her vil placeringen på Ydernæs ikke kun give havnen, men også hele byen mulighed for at vokse og tiltrække arbejdspladser.

Ny viden, side 2-3

## **4** Men er tiden reelt ikke løbet fra de mindre havne? Man hører så meget om udfasning af de mindre skibe og tilsvarende investeres der i meget større havne rundt om i Danmark, fx Køge og Vordingborg.

?

- Nej, tiden er ikke løbet fra mindre havne. Udviklingen går i den modsatte retning, hvor de mindre havne bestemt har en rolle og specielt i forhold til at understøtte den grønne omstilling.
- Vi imødeser en stigende mængde gods med skibe i Næstved Havn. Skibene som er dimensioneret til at anløbe havne i fjorde, kanaler og floder over hele Europa.
- Der arbejdes intens på at få udviklet nye energieffektive skibstyper også til at servicere de mindre havne.

Ny viden, side 2-3

## **5** Det går godt i Vordingborg og Køge med deres erhvervshavne. Kunne man ikke bare flytte Næstveds kunder til én af de to havne?

?

- I princippet, ja.
- Tilbage meldingen fra både Ardagh og Reiling er, at det ville give så store ekstra transportomkostninger, at virksomhederne ville blive nødt til at vurdere, om de fortsat skulle investere i deres nuværende anlæg i Næstved?
- Man bør huske på, at både Reiling og Ardagh har udenlandske ejere, og de har ikke samme lokalforståelse, som os der dagligt anser virksomhederne for at være en selvfølge i bybilledet.
- Et muligt, realistisk, scenarie for virksomhederne er at flytte til andre byer med bedre infrastruktur eller helt ud af landet.
- En de-facto afvikling af Næstved Havn vil med stor sandsynlighed føre til virksomhedsflytninger, og deraf tab af arbejdspladser i Næstved.

## 6 I har valgt at gå i dialog med andre end havnens direkte virksomheder – hvorfor har det været vigtigt?



- Det er vigtigt for at få et højere vidensniveau. Debatten om Næstved Havn har været taget med fokus i de virksomheder, der er direkte kunder i Næstved Havn. Her ved vi, at de nuværende kunder ikke vil flytte med til Stenbæksholm, da der ikke er udviklingsmuligheder i en lille havn.
- Men vigtigere, så har vi været i dialog med både lønmodtagere og arbejdsgivere, og vi ved nu, at havnens udvikling ikke kun handler om de nuværende 750 arbejdspladser der er direkte knyttet op på havnen, men også på alle de afledte arbejdspladser, som havnen genererer.
- Hvis man skal kvalificere, hvor vigtig Københavns Lufthavn er for København, så skal ikke kun spørge SAS eller de folk der er direkte ansat i lufthavnen. Så skal man også spørge VVS'eren, bageren eller folkeskolelæreren om, hvad det betyder at have en lufthavn på Amager?
- Alle, uanset om det er Næstveds virksomheder, Dansk Erhverv, 3F eller Dansk Metal, så siger de enstemmigt, at vi har brug for Næstved Havn til at fastholde og udvikle arbejdspladser i byen.
- Endelig er Næstved langt fra det eneste sted i Danmark, hvor der arbejdes med udflytning af en erhvervshavn. Vi har derfor valgt også at indhente viden og erfaringer fra en række af de byer, hvor udviklingen er længere end Næstved, så vi undgår at begå nogle af de fejl, andre har begået.

## 7 Hvordan kan I vide, at flere kvadratmeter havn vil betyde flere virksomheder og dermed flere arbejdspladser i Næstved?



- Der gives ingen garantier for en 'automatisk' udvikling, men til arealer, ledig plads, er en helt grundlæggende forudsætning for tiltrækningskraften til en ny havn.
- Det vi ved er, at al erfaring med havnedrift i Danmark de sidste 20 år viser, at hvis man kan tilbyde arealer på havnen, så kommer virksomhederne. Aktuelle eksempler er Vordingborg Biofuel og Arcadia eFuels på Vordingborg Havn samt Makeen Energy på Randers Havn.
- Arealer på havnen er ikke nok, og der skal også være mulighed for at håndtere større godmængder, da der er en klar sammenhæng mellem godsmængden og antallet af havnekunder, altså erhvervsaktiviteter.
- Omvendt er vi sikre på, at hvis Næstved ikke kan tilbyde flere kvadratmeter erhvervsareal, så vil virksomhederne søge derhen, hvor man får de bedste vilkår for at drive virksomhed. Altså et fravalg af Næstved.

## **8** De nuværende kunder på havnen har gentagne gange sagt, at de ikke vil flytte fra den nuværende havn i det centrale Næstved, og de er desuden bundet til lange lejekontrakter, som gør at det er svært at flytte. Hvad vil I gøre ved det?



- Havnebestyrelsen har haft en meget konstruktiv og positiv dialog med virksomhederne på havnen.
- Vi har præsenteret dem for de udfordringer havnen står overfor, mens virksomhederne har givet os input til hvordan vi kan imødekomme deres behov.
- Virksomhedernes kontante afvisning af havnen ved Stenbæksholm skal ses i lyset af, at der ikke er mange udviklingsmuligheder for den havn, og dermed et lille incitament for virksomhederne til at flytte deres virksomhed.
- Modsat en lille havn ved Stenbæksholm giver en ny, større havn, på Ydernæs nogle helt andre vækstmuligheder for de virksomheder der i dag er på Næstved Havn.
- Vi har i Havnebestyrelsen spurgt virksomhederne om deres ønsker til en ny havn, og de har kvitteret på en måde, hvor det er realistisk, at der er behov for 246.000 m<sup>2</sup> – eller et areal som er tre gange så stort som den nuværende havn.

## **9** Har I helt konkret fået overtalt Næstved Sten & Grus til at flytte? De har nok været de mest kritiske.



- Hvis Byrådet i Næstved godkender en havneudvidelse på Ydernæs, så har vi opbakning fra alle havnens virksomheder.
- Som man kan se i den forventede tidsplan på side 22, så vil der være en lang årrække, hvor der skal ændre lokalplaner, havnen skal miljøgodkendes og så skal selve havnen etableres, så der vil gå en længere årrække før virksomhederne flytter fra den centrale del af Næstved.
- Der vil med andre ord være god tid til at planlægge en flytning, men det er afgørende vigtigt for havnevirkomhederne, at der er en konkret plan for udbygningen af Næstved Havn, så de kan planlægge deres investeringer i virksomheden. Ingen forudsigtelighed – ingen investeringer.

## 10 Er der reelt stor forskel på transport med moderne lastbiler og søtransport, når man ser på det grønne regnskab?



- Ja, der er meget stor forskel på CO<sub>2</sub>-påvirkningen. Godstransport på skib er billigere per ton flyttet fragt og udleder mindre CO<sub>2</sub> end godstransport på lastbil.
- Skibstransport er derfor en meget vigtig brik i den grønne omstilling af transportsektoren, som tegner sig for 40% af den samlede udledninger af klimagasser i EU. EU's Transport White Paper anbefaler, at 30% af godstransport på landvejen over 300 km skifter til anden transportform, søtransport eller jernbane inden 2030 og i 2050 bør mere end halvdelen af godstransport på landvejen over 300 km være omlagt til bane eller skib.
- Det er ambitionen, at den vandbårne transport skal genvinde den position, som den traditionelt har haft, og her spiller Næstved Havn en vigtig rolle lokalt og regionalt.

## 11 Hvor meget betyder skibstransport for den grønne omstilling – både generelt og lokalt?



- Næstved Havn gør det muligt at bevare og tiltrække virksomheder, hvor CO<sub>2</sub>-regnskabet er vigtigt. Dermed sikres fremtidens arbejdspladser i Næstved.
- Næstved Kommune har siden etableringen af *Ressource Citys glasklynge* i 2018 arbejdet på at tiltrække virksomheder, hvor energibesparelse og cirkulær økonomi er i centrum. Her vil Næstved Havn fortsat kunne spille en vigtig rolle i at understøtte kommunens grønne ambitioner.

## 12 Der er reelt få virksomheder på havnen i dag. Hvad får jer til at tro der vil komme mange flere virksomheder, hvis vi bygger en ny havn på Ydernæs?



- Det er korrekt, at der er få virksomheder på havnens område i dag, men der er mange der er bruger den infrastruktur, som havnen tilbyder.
- Fakta er, at Næstved Havn er en forudsætning for 750 arbejdspladser i Næstved Kommune, bl.a. Ardagh og Reiling.
- Vi har i Havnebestyrelsen spurgt os selv, om vi kunne have haft mange flere virksomheder i Næstved, hvis man havde besluttet at flytte havnen tidligere? Svaret er helt sikkert 'Ja'. Men det er ikke tid til at se bagud, men derimod tid til at se fremad.
- Næstved Havn har i dag meget få muligheder for at tiltrække nye virksomheder, da havnen ikke har mere plads eller udvidelsesmuligheder, og det ønsker vi at ændre.

## 13 Hvis man ser på jeres model for arbejdspladser (side 8), så er der en direkte sammenhæng mellem m<sup>2</sup> havneareal og arbejdspladser. Er det realistisk for en by som Næstved? Hvad bygger I den antagelse på?



- Tallene kommer fra en undersøgelsen udarbejdet af 'Danske Havne' i 2020, så vi arbejder ud fra et opdaterede beslutningsgrundlag.
- Og data viser, at der er en klar sammenhæng mellem hhv. havneareal og gods i forhold til arbejdspladser.
- Og der er i øvrigt også en klar sammenhæng mellem arbejdspladser og skattekroner (se tabel side 8).
- Vi ved, at der i dag er 750 arbejdspladser, som har en direkte tilknytning til Næstved Havn.
- En stor del af arbejdspladserne vedrører Ardagh. De har gentagne gange sagt, at det er afgørende for deres placering i Næstved, at de har en god og havnenær infrastruktur. Når Ardagh træffer beslutninger om nye investeringer i Europa, så er transportomkostninger vigtige. Det vil det også være om 5-10 år, og derfor er det afgørende, at Ardagh – og andre virksomheder ved, hvilke planer der er for Næstved Havn.



Virksomheder på havnen giver arbejdspladser, side 8-9

## 14 Men hvad kommer det til at give af nye arbejdspladser, hvis I lykkes med den her plan?

?

- I første omgang handler det om at forsvare arbejdspladser, så man sikrer, at virksomheder, som regner med havnens infrastruktur, ikke flytter fra byen.
- Og i anden omgang handler det om, at gøre byen attraktiv for andre virksomheder, så vi kan tiltrække nye arbejdspladser til Næstved.
- Vi har lært fra bl.a. Randers, Vordingborg og Aalborg, at firmaer, hvis navne ingen kendte pludselig står og banker på, for at få en aftale på plads, hvis betingelserne, altså arealer og betjening, er til stede.

Havneaktivitet kræver plads, side 10-11

## 15 I foreslår at tredoble arealet. Hvordan kommer I frem til en så markant forøgelse?

?

- Vi har spurgt vores kunder, hvor meget plads de kunne bruge, hvis vi flytter havnen til Ydernæs. I første omgang har de nuværende – og de kunder som vi har haft dialog med – ønsket 246.000 m<sup>2</sup>.
- En havneudvidelse på ca. tre gange den nuværende størrelse er således udtryk for, at der er et reelt behov i den størrelsesorden.

Havneaktivitet kræver plads, side 10-11

## 16 Og hvordan skal man så forstå, at der er mulighed for at lave en havn med 500.000 m<sup>2</sup>? Hvor konkret er den plan?

?

- De 500.000 m<sup>2</sup> er hele det areal man ville kunne udvikle til havn på Ydernæs.
- Den nuværende havn kan ikke udvides, og en placering på Stenbæksholm vil ikke løse kapacitetsproblemerne.
- Placeringen på Ydernæs giver mulighed for at imødekomme de nuværende kunders ønske om plads, men fremtidssikrer også havnen i mange år endnu ved at give mulighed for nye havnearealer.
- Udviklingen af Næstved Havn vil ske i faser, og vi foreslår at gå i gang med en 1. fase, men samtidig have mulighed for at fremtidssikre havnen ved at give mulighed for en 2. fase.
- Det er derfor oplagt, at vi allerede nu indhenter miljøgodkendelser og skaber plangrundlag for en fuld udnyttelse af området. På den måde kan interesserede, nye virksomheder, hurtigere få mulighed for at skabe vækst og nye arbejdspladser i byen.

Havneaktivitet kræver plads, side 10-11

## 17 Hvad skal det hjælpe at gøre havnen større, når der ikke kan komme store skibe ind i den? Vil I ikke altid støde ind i problemer ved Karrebæksminde?

?

- Indsejlingen til Næstved Havn skal naturligvis passe til de skibe der vil sejle til havnen. Det gør den i dag.
- Det har aldrig været en ambitionen at gøre Næstved Havn til en havn for oceangående skibe, men det har været en klar ambition at servicere de virksomheder der ligger i Næstved og udbygge muligheden for at tiltrække flere arbejdspladser.
- Hvis – og når – det bliver nødvendigt at udbygge indsejlingen ved Karrebæksminde, så skal vi drøfte det i Havnebestyrelsen – og i Byrådet. Det er der bestemt en teknisk løsning på, og det er derfor vi peger på, at Næstved skal have en levedygtig havn med udvidelsesmuligheder på Ydernæs.

Hvem skal betale for vækst, side 12-13

## 18 Hvor sikkert er det, at en ny havn på Ydernæs ikke skal have ekstra kommunale penge tilført?

?

- Ja. Næstved Havn har et gunstig økonomisk udgangspunkt.
- Næstved Havn har populært sagt 'penge i kassen' (ca. 60 mio. kr.) fra salg af arealer ved Karrebæksminde, og de penge foreslår vi, at investere i en ny fremtidssikret havn på Ydernæs.

Hvem skal betale for vækst, side 12-13

## 19 Men der er et stykke vej fra 60 mio. kr. i kassen til de 250 mio. kr. som en ny havn vil koste. Hvordan lukker man det hul?

?

- Der er ikke et hul i økonomien.
- Ud over havnens opsparing på 60 mio. kr., så er der værdien af de nuværende havnearealer.
- Læg hertil, at havnens nuværende kunder godt kan se sig selv på nye arealer, hvor der er mulighed for at vækste. Værdien af de kontrakter skønnes til at være et højt tocifret millionbeløb.
- Vi er således rigtig langt – rent økonomisk – med at finde de penge der skal til for at gå i gang, og da vi taler om investeringer i infrastruktur (fast ejendom) vil man realkreditfinansiere store dele af projektet, og dermed have en sund økonomi.

## 20 Havnen giver et lille årligt driftsoverskud som det er nu. Og nu er der endelig lidt penge i kassen, ca. 60 mio. kr. Vil det ikke være mere sikkert at fortsætte med årlige overskud, og sprede de 60 mio. kr. ud over en årrække til vedligeholdelse. Så man sikrer et overskud i en lang årrække?



- Havnens økonomi er ikke statisk.
- Hvis ikke man løbende investerer i havneinfrastruktur, så bliver vi mindre attraktive for havnens kunder.
- Det er den skillevej Næstved Havn står ved nu:  
Vi kan vælge om vi vil investere i en havn på Ydernæs, som signalerer fremdrift for Næstved.  
**Eller**  
Vi kan vælge at fastholde, og kun vedligeholde, den nuværende havn. Sker det, vil de nuværende virksomheder standse alle investeringer og muligvis fraflytte havnen, så snart de har et alternativ. I værste fald vil havnens aktiviteter lukke inden for en meget kort årrække, og derved vil arbejdspladserne og skattegrundlaget gå tabt.
- Vi ved, at det ikke er muligt at tiltrække nye kunder til den eksisterende havn, hvor der ikke er udvidelsesmuligheder, og dermed vil det være at kaste 60 mio. kr. efter en plan der ikke kan lykkes.
- Det er forudsætningen i planen for havnen på Ydernæs, at den kan *etableres, udvikles og driftes* uden økonomiske bidrag fra kommunekassen.

## 21 Er infrastrukturen til Ydernæs god nok?



- Ja. Adgangsforholdene er tæt på ideelle. Ringvejen kører gennem Ydernæs-området, dvs. at tung trafik ikke skal ind i det centrale Næstved som i dag.
- Vi kan flytte ca. 90 lastbiler fra midtbyen hver dag ved at placere havnen på Ydernæs.

Fremtidens havn på Ydernæs, side 14-15

## 22 Ydernæs er i dag ved at udvikle sig til lidt af en naturperle. Vi har bl.a. jagt på området med kystjægere. Er det ikke lidt ærgerligt at lave naturområdet om til en erhvervshavn?

?

- Næstved Kommune rummer store naturområder, og Ydernæs er – som tidligere losseplads og slamdepot – ikke et område der normalt kategoriseres som 'natur'.
- Ved at skabe en erhvervshavn på Ydernæs benytter man et område, som man kun meget vanskeligt vil kunne bruge rekreativt.
- Placeringen på Ydernæs respekterer desuden de Natura 2000-områder der er i Karrebæk Fjord.

Lystbåde, der bliver plads til alle, side 16-17

## 23 Hvorfor vil I flytte de to lystbådehavne? Er der ikke plads nok til både lystbåde og erhvervshavn på Ydernæs?

?

- Vi vil flytte de to lystbådehavne ca. 800-1.200 meter fra Ydernæs ind mod Næstved for at opnå to ting:
- For det første vil der være støj og støv på en erhvervshavn, og det passer dårligt sammen med en rekreativ havn.
- For det andet er indsejlingen til Næstved Sejlklub generet af aflejringer af sand m.v., som følge af strøm/gennemsejlingen i havnekanalen. Det vil kunne minimeres ved hjælp af en ny placering.

Lystbåde, der bliver plads til alle, side 16-17

## 24 "Havnen betaler"! Er det ikke lidt for skræmmende at sige sådan til udgifter for mange millioner for en flytning af to lystbådehavne?

?

- Nej, flytningen af de to lystbådehavne er en del af det samlede budget for en ny Næstved Havn på Ydernæs.
- Estimatet på 25-35 mio. kr. er baseret på erfaringer med nyetablering af lignende lystbådehavne i Danmark.

Lystbåde, der bliver plads til alle, side 16-17

## 25 Stenbæksholm-borgerne vil ikke være nabo til en erhvervshavn. Hvad får jer til at tro, at de nu vil have to lystbådehavne – og udsigt til en kæmpe stor industrihavn?

?

- Vi har forståelse for at mange borgere ikke ønsker ændringer ved Stenbæksholm, men er også sikre på, at en lystbådehavn på den side af kanalen vil give nogle nye udviklingsmuligheder for Stenbæksholm.
- Udviklingen af Næstved Havn må også ses i et større perspektiv. Vi mener, at hele Næstved Kommune vil få gavn af en ny større havn med de muligheder for jobskabelse der ligger i det.

Lystbåde, der bliver plads til alle, side 16-17

## 26 I skriver der er 'plads til alle'. Sandheden er vel nærmere at hele Ydernæs bliver afspærret, så folk ikke engang kan gå en tur derude længere?

?

- Færdsel på havneområdet i Næstved Havn er i dag reguleret. Det er muligt at færdes på offentlige veje i området, men der er også områder, hvor kun virksomheder/ansatte har adgang pga. sikkerhed m.v. Sådan vil det også for en erhvervshavn på Ydernæs.
- Hvis man vælger at flytte havnen til Ydernæs, så vil det være oplagt at etablere områder, hvor man kan parkere, hvor der er oversigt, og hvor man kan gå en tur.

LCA – miljø- og klimaaftryk, side 18-19

## 27 Hvorfor er det vigtigt at en ny havn er effektiv? Det må vel – alt andet lige – være mere klima-effektivt ikke at bygge noget?

?

- Hvis man følger anbefalingen om en ny havn på Ydernæs, så vil både havnen og havnens kunder blive mere effektive og bæredygtige.
- En ny havn vil blive bygget med den nyeste teknologi, udnyttelse af synergier på tværs af virksomheder samt bygninger bliver tidssvarende og passer til kundernes behov.

## 28 Hvad sker der hvis Næstved Byråd ikke godkender en plan for havnen på Ydernæs?



- Den kommende placeringen af Næstved Havn er et valg, som skal tages af byrådet.
- Havnebestyrelsen, som afspejler det politiske landskab i Næstved, anbefaler en ny havn på Ydernæs.
- Havnen på Ydernæs kan finansieres uden bidrag fra kommunekassen.
- Havnen på Ydernæs frigør plads centralt i Næstved og åbner op for at byen kan udvikle sig ved vandet.
- Havnen på Ydernæs kan finansiere, at vi flytter lystbådehavnene.
- Havnen på Ydernæs giver plads til de nuværende kunder, men giver også mulighed for at andre erhvervsvirksomheder kan slå sig ned på havnen.
- Havnen på Ydernæs giver mulighed for at bevare, men også tiltrække nye arbejdspladser til byen.
- Vi mener, at Næstved Havn på Ydernæs peger fremad. Planen understøtter **Næstveds erhvervsstrategi**, bidrager til **Næstved Kommunes bosætningsstrategi**, og understøtter **Næstveds Klimaplan**.
- Vi ser frem til at præsentere vores forslag for Byrådet, og til at tage den offentlige debat om fremtidens havn i Næstved.

## 29 Kan man bygge havnearealer på en gammel losseplads?



- Det korte svar er ja. Det er muligt at skabe tilstrækkelig stabilitet på et tidligere losseplads-område.
- Den konkrete plan for havnen på Ydernæs vil afgøre, hvordan man behandler skraldet på området. Altså om det er bedst for miljøet at lade det ligge eller om man skal grave det op og herefter behandle det.

Havnen – en del af Næstveds strategi, side 20-21

**30** Hvis man skal grave en losseplads op, og rense jorden, så må det koste en masse penge, som vil rykke havnens budget, og dermed kræve en kommunal – eller statslig – finansiering?

?

- Det er ikke vores vurdering på nuværende tidspunkt, at hverken den gamle losseplads eller slamdepot vil kunne ændre økonomien markant.

Tidsplan, side 22-23

**31** I tidsplanen vil man kunne godkende den nye havn om 10 år. I planerne for en havn ved Stenbæksholm fremgik det at den kunne klares på 4-5 år. Hvad er forskellen?

?

- *Tidslinjen* på side 22 er ikke en tidsplan, og er derfor kun vejledende.
- Infrastrukturprojekter af denne størrelse tager tid, og det afspejler tidslinjen.
- Planen skal besluttes politisk. Der skal udarbejdes lokalplaner og indhentes miljøgodkendelser.
- Havnen på Ydernæs er et større projekt end Stenbæksholm, og det forklarer noget af forskellen på varighed.
- Omvendt er det klart, at en klar tilslutning fra Byrådet, støtte fra erhvervslivet, og et hurtigt ja fra havnens kunder, og ikke mindst byens borgere vil kunne fremskynde processen.



**NÆSTVED HAVN** Havnekontoret  
Vestre Kaj 16 · DK 4700 Næstved  
Tlf: +45 5598 5200  
E-mail: [info@naestvedhavn.dk](mailto:info@naestvedhavn.dk)