



**Markedsstrategi**  
**Erhvervsudvikling i lyset af Femern Belt Forbindelsen**  
Faxe Kommune | Erhvervshus Sjælland

# Indhold

1	Indledning	5
2	Sammenfatning	6
3	Idéoplæg: Faxe Business Hub	11
4	Baggrund: Erhverv	22
5	Baggrund: Markedet	32
6	Baggrund: Planforhold	38

*Bilag A: Erhvervsanalyse*

*Bilag B: Markedsundersøgelse*

Fotos:

Forside/side 3: Faxe Kommune

Øvrige fotos: COWI

## COWI

COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby  
E: [cowi@cowi.dk](mailto:cowi@cowi.dk)  
W: [cowi.dk](http://cowi.dk)  
T: +45 56 40 00 00

By & Trafik  
Projektansvarlig: Ole Lund Sørensen  
E: [olse@cowi.dk](mailto:olse@cowi.dk)

*Sammen med vores kunder, partnere og kollegaer skaber vi en fremtid, hvor mennesker og samfund kan blomstre og gro. Det gør vi ved i fællesskab at udvikle bæredygtige og smukke løsninger, der øger livskvaliteten for mennesker i dag og mange generationer frem.*

*Vores ca. 7.500 medarbejdere bidrager med ekspertviden inden for ingeniørteknik, arkitektur, energi og miljø - de fleste med udgangspunkt i vores største kontorer i Skandinavien, Storbritannien, Nordamerika og Indien.*



Rapportens fokusområde for erhvervsudvikling i Rønnede udgør et areal på omkring 200 ha.

Foto: Faxe Kommune

Udviklingen i erhvervsområdet på Symbiosen i Rønnede er kommet i gang - og rummer store muligheder for fremtidig vækst.



# 1 // Indledning

Femern Bælt-forbindelsen forventes åbnet i 2029. Den 18 km lange tunnelforbindelse mellem Lolland og Femern bliver en ny og vigtig kobling - ikke bare mellem Danmark og Tyskland, men mellem Skandinavien og hele Europa syd for grænsen. Den forkortede og forenkledede rejse mellem landene åbner nye muligheder for både erhverv, turisme og i forhold til pendling og varetransport. Både bilister og togrejsende vil spare omkring én times transport - hver vej. Og tunnelen vil som udgangspunkt være mere driftsstabil end den nuværende færgefart. Dermed får hele Danmark men ikke mindst Lolland og Sydsjælland, der er koblet direkte op på motorvejsforbindelsen til Tyskland, et helt nyt markedspotentiale efter 2029.

Faxe Kommune har siden 2009 satset aktivt på at udvikle et nyt, stort og attraktivt erhvervsområde ved Rønnede lige ved siden af motorvejtilkørsel 37 og den fremtidige, forbedrede kobling mod vest, Rute 54. Med en Femern Belt-forbindelse inden for et overskueligt tidsperspektiv, ønsker Faxe Kommune i samarbejde med Væksthus Sjælland - som en del af projektet 'Femern Fyrtårn' - at få genbesøgt både sin erhvervsstrategi og sin planlægning for området.

COWI har som rådgiver for Faxe Kommune i løbet af foråret 2023 gennemført en proces, der har analyseret området på en række parametre, der skal hjælpe til at sætte retning for udviklingen af erhvervslivet med særligt fokus på Rønnede-området. Processen har kørt ad tre spor: Erhverv, investor/marked og planlægning. Arbejdet har dels bestået af desk research og dels af dialog med både lokale erhvervsaktører og nationale og internationalt orienterede aktører.

Der er inden for den ramme udarbejdet hhv. en erhvervsanalyse, en markedsundersøgelse og en vurdering af de plantekniske forhold. COWIs konklusioner er sammenfattet i denne rapport, der desuden indeholder en planskitse, der beskriver en mulig, faktisk udvikling af området, baseret på projektets motto 'Ready to Invest' - altså greb, der kan realiseres inden for en kortere periode. Erhvervsanalysen og markedsundersøgelsen har fungeret som grundlag for rapporten og er derfor vedhæftet i sin helhed som baggrundsnotater. COWI har desuden udarbejdet et særskilt forudsætningsnotat for et motorvejsnært areal sydvest for fokusområdet i Rønnede for at belyse de potentielle udviklingsmuligheder, ligeledes vedlagt som bilag.



## 2 // Sammenfatning



Rapporten har fokus på området omkring motorvejen i Rønne, som vist på illustrationen til venstre. Den ydre afgrænsning er ikke klart defineret.

Kortlægningen omfatter overvejende forhold, der er relevante inden for dette område, men dele af den kigger selvfølgelig uden for områdets grænser - både regionalt, nationalt og internationalt.

På baggrund af den samlede kortlægning, der følger i afsnit 4-6 og tilhørende baggrundsrapporter (bilag), sammenfattes de væsentligste dele af indholdet her, lige som COWIs samlede anbefalinger til fokuspunkter i udviklingen er beskrevet på side 9.

### **Erhverv (afsnit 4)**

Kortlægningen af arbejdsmarkeds- og erhvervsstruktur for Faxe Kommune samt udviklingen infrastruktur mv., viser følgende resultater:

#### *Stigende indbyggertal og flere jobs*

Bosætningen og arbejdsstyrkens størrelse udvikler sig positivt i Faxe Kommune, hvilket er en af forudsætningerne for at være en attraktiv kommune for lokalisering af erhvervsvirksomheder. Kommunen har samtidig en meget lav ledighed. Faxe Kommune har altid været præget af markant udpendling, dvs. en stor del af arbejdsstyrken rejser til jobs i andre kommuner i nærheden, særligt i hovedstaden.

Det er derfor bemærkelsesværdigt, at der nu i stigende omfang etableres arbejdspladser inden for kommunens grænser, i højere grad end i Region Sjælland og landet som helhed. Væksten sker inden for bygge- og anlæg, vidensservice og anden service (rengøring, vikarbureauer mv.). Man har til gengæld tabt arbejdspladser inden for industri. Faxe Kommune har desuden et relativt lille turisterhverv, primært på grund af en lille overnatningskapacitet.

Samlet set har Faxe Kommune vist sig at have gode, grundlæggende forudsætninger for at skabe vækst. På nuværende tidspunkt er uddannelsesniveaet i kommunen dog lavere end regionens gennemsnit og landsgennemsnittet, hvilket kan vise sig at være en barriere.

#### *Trafikforbindelser*

Faxe Kommune er godt forbundet mod nord og syd via motorvej E47. Betydningen af den sydgående forbindelse mod Femern Bælt stiger betydeligt de kommende år, som følge af den faste forbindelse, der åbner i 2029. Mod vest og Storebæltsbroen er for-

bindelsen af lavere kvalitet, men en opgradering af rute 54 og rute 22 vil på længere sigt forbedre forholdene. Rønnede ligger under en times kørsel i bil fra både den kommende Femern Bælt forbindelse og Storebælt og ca. 40-45 minutter fra København. Beliggenheden er altså central, i forhold til store trafikknudepunkter, uden at man dog er helt tæt på.

For transportafhængige erhverv har nærheden til en havn betydning. Køge Havn, Faxe Ladeplads, Næstved Havn og Vordingborg Havn ligger relativt tæt på erhvervsområder i Faxe Kommune og giver gode muligheder for transport af bulkgoods, dvs. sand, grus, landbrugsvarer, træ/træflis mv. Skibstransport med højværdigods sker oftest via containere, og her er Københavns Havn og Kalundborg Havn de nærmeste havne.

I de omkringliggende kommuner er der udlagt arealer til erhverv i varierende omfang. De største arealudlæg er i Lolland Kommune (285 hektar) og Køge Kommune (177 hektar). Hidtil har efterspørgslen efter erhvervsarealer været størst i Køge og Ringsted Kommuner, hvorimod bl.a. Vordingborg og Lolland Kommuner vurderer at have rigeligt med erhvervsareal, i forhold til efterspørgslen.

#### ***Konklusion vedrørende efterspørgsel efter arealer ved Rønnede***

Den kommende faste forbindelse over Femern Bælt vil påvirke efterspørgslen efter erhvervsarealer på det sydlige Sjælland, herunder ikke mindst i transportkorridoren mellem hovedstaden og Sjælland. Eftersom anlæggelsen af forbindelsen er i gang, så begynder virksomheder allerede nu at interessere sig for erhvervsarealer i korridoren.

Denne erhvervsanalyse peger desuden på, at ingen af de interviewede lokale virksomheder umiddelbart har et behov for at erhverve arealer i et nyt erhvervsområde. Virksomhederne kan i de fleste tilfælde udvikle sig inden for deres eksisterende rammer eller inden for rammerne af de allerede udlagte erhvervsområder.

Erhvervsanalysen viser dog også, at nye erhvervsarealer vil have et potentiale, primært for eksterne aktører. Der er allerede nu eksempler på, at virksomheder viser interesse for at erhverve motorvejsnære arealer, særligt til logistikformål. I Lolland kommune har en tysk investor erhvervet arealer til logistikformål ved Maribo i det transport- og logistikområde, som kaldes Hub 48 Maribo. Desuden viser virksomheder interesse for erhvervsarealer til logistikformål i Rønnede, ud til motorvejen. En virksomhed har fået option på erhvervelse af et større areal, og planlægningen for arealet er igangsat. Dette tyder på, at Femern korridoren generelt er interessant for investorer, særligt til logistikvirksomheder og mere konkret, at der kan forventes efterspørgsel efter erhvervsarealer ved Rønnede.

Erfaringerne fra andre motorvejsnære erhvervsområder i Danmark viser, at det er sandsynligt, at der vil være efterspørgsel efter flere arealer på længere sigt, enten til flere logistikorienterede virksomheder og/eller virksomheder, som vil være følgeerhverv til transport og logistik, eksempelvis pakkedistribution, lastvognservice, tankanlæg, ladestationer mv. Her bidrager det kommende 'drive-in-center', Stop 37, til udviklingen.

#### **Markedsundersøgelse (afsnit 5)**

Erhvervsparken ved Symbiosen har sin tydelige berettigelse på området for lager og logistik – og det gælder særligt for lager. Der er i dag en stor mangel på egnede lokaliteter, hvilket kan tilskrives høj økonomisk aktivitet, internethandel og politisk usikkerhed omkring forsyningskæderne. I takt med, at de eksisterende muligheder tættere på København udfyldes, bl.a. gennem omdannelse af erhvervsarealer til boligområder, vil behovet for erhvervsarealer stige på Sydsjælland.

Turisme vil ikke finde sin berettigelse i businessparken, men derimod i andre områder i kommunen og regionen. Ligeledes vil produktion i større skala fremover blive etableret i eller ved storbyer.

På længere sigt vil åbningen af Femern Bælt-forbindelsen være en faktor, der tilsammen med de førnævnte forhold, vil øge interessen for området. En ting er væksten af gods og transport i sig selv, men trafikmængderne i korridoren på Sjælland vil formodentlig vokse mere end f.eks. i Trekantområdet, der til den tid vil miste noget af transit-elementet til fordel for nord-syd forbindelsen på Sjælland. De jyske erhvervsområder vil i højere grad kun forsyne Jylland og Fyn.

Dog er der i dag udlagt en del arealer til erhvervsudvikling på Sjælland og Lolland-Falster, og der vil være konkurrence om at tiltrække markedets opmærksomhed. Det er derfor vigtigt at Faxe Kommune spiller sig på banen på et tidligt tidspunkt og dermed positionerer sig i investorers bevidsthed og markedet i almindelighed før konkurrenterne.

Det kan ske ved at investere nu og påbegynde opkøb og etablering af infrastruktur samt planlægge og gennemføre en målrettet strategisk og gennemtænkt kommunikation til markedet. Dette gælder særligt i den situation, hvor man skal tiltrække opmærksomhed, før konkurrerende områder planlægger og gennemfører en markeds- og kommunikationsstrategi.

Her kan det være en fordel at brande sig grønt og bæredygtigt omkring hvad man ger-

ne ser af virksomheder i Erhvervsparken ved Symbiosen, fordi det i fremtiden vil spille en større rolle, end det gør i dag. Investorer er sig meget bevidste om storytelling og ESG (Environment – miljø, Social – samfund og Governance – ledelse) – det er i dag en faktor, og det kommer til at fylde mere fremover.

COWI forstår, at der allerede i dag er henvendelser på større arealer, hvilket er omtalt andetsteds i nærværende rapport. Det taler blot til områdets fordel, og det giver anledning til at tilpasse planlægningen på kort og længere sigt.

### **Planforhold (afsnit 6)**

Som led i kortlægningen af området, er der udarbejdet en screening på udvalgte planparametre. Screeningen er udført på et overordnet niveau set i forhold til det relativt store område, rapporten har fokus på. Den har alene til formål at udpege allerede kortlagte forhold, der kan have relevans i forhold til at definere muligheder og begrænsninger for erhvervsudviklingen i området.

Fokusområdet er opdelt i 6 mindre delområder med hver sin karakter (se kortet side 28).

*Område A, landskabsområdet*, er herregårdslandskabet vest for motorvejen og nord for Ny Næstvedvej. Det er beskrevet som landskab, der skal beskyttes. Den østlige del er karakteriseret af et fladt, afvandet område med drækanaler og mange vandhuller. Der ses bort fra udvikling af dette område.

*Område B, skovområdet*, er området vest for motorvejen men syd for Ny Næstvedvej. Dette område er karakteriseret af en del skov og de aktiviteter, som Skovtårnet som attraktion udgør. Områdets anvendelse er begrænset af skoven og de beskyttelseslinjer, som den medfører. Desuden begrænser en statslig arealreservation til et el-kabel gennem arealet anvendelsesmulighederne. Det kan senere vurderes, om området kan indgå som led i en udvidelse af Skovtårnets aktiviteter. Det kræver, at der etableres ikke-støjfølsom anvendelse, f.eks. parkering, på arealet. Som en del af denne rapport har COWI udarbejdet en særskilt notat, vedlagt som bilag C.

*Område C, erhvervsområdet*, ligger mellem motorvejen og Vordingborgvej, og nord for Ny Næstvedvej. Mod syd ligger golfbanen og det nuværende erhvervsområde på Symbiosen. Det er dette område, der rummer det absolut største potentiale for erhvervsudvikling. Landskabet er ikke beskyttet, men det indeholder en række bindinger, der kræver opmærksomhed, når det udvikles. En naturgastransmissionsledning skæ-

rer gennem området mellem motorvejen og Vordingborgvej, der er flere beskyttede diger og hegn i området, lige som der - især i den nordlige del - ligger flere beskyttede vandhuller og et areal med fredskov. Områdets topografi kan være en udfordring, især for større bygningsvolumener; det vil kræve en del jordflytning, hvis der skal skabes et plant terræn for bebyggelse. En anden vigtig parameter er håndteringen af den øgede trafik, en udvikling af området vil medføre - ikke mindst i tilslutningerne til Ny Næstvedvej og Vordingborgvej.

Som en del af denne rapport har COWI udarbejdet et særskilt afsnit (afsnit 6, side 47), der beskriver et muligt fremtidigt scenarie for udviklingen af erhvervsområdet.

*Område D og E, Rønnede Nord og Rønnede Syd* udgøres af den nuværende Rønnede by øst for Vordingborgvej og hhv. nord og syd for Faxevej. Disse områder berøres kun minimalt i kortlægningen. Dog skal det nævnes, at der er risiko for, at tiden løber fra det nuværende erhvervsområde, f.eks. fordi de en del af de nuværende virksomheder ikke har plads til udvidelser, og at der senere bør ses på muligheden for omdannelse. Det synes ikke at være afgørende på nuværende tidspunkt og indgår derfor ikke i konklusionerne i denne rapport.



# SWOT

SWOT-analysen er udarbejdet på baggrund af kortlægningen og er et udtryk for COWIs vurdering. Den forholder sig alene til det udpegede fokusområde i og omkring Rønnede – primært ud fra en erhvervsrelateret vinkel – og er ikke udtømmende.

## Strength Styrker

- Optimal placering ift. overordnet vejnet
- Erhvervsområde allerede udlagt
- Igangværende udvikling i området som helhed
- Forhåndsinteresse for at etablere transportcenter i området

## Weakness Svagheder

- Lokal infrastruktur er ikke på plads (vejtilslutninger til hovedvejnettet)
- Teknisk forsyning er ikke på plads (kloakeringsudfordringer)
- Arealets størrelse kan begrænse udviklingsmulighederne

## Opportunities Muligheder

- Kan blive et godt alternativ for virksomheder fra Næstved, der vil ligge tættere på motorvejen
- Mulighed for at udvide nuværende erhvervsudlæg
- Samlet områdeudvikling, når både Stop 37, Skovtårnet og evt. udvikling på Gisselfelds arealer koordineres
- Fortsætte fortællingen om en grøn og bæredygtig kommune, f.eks. i krav til udformningen af området

## Threats Trusler

- Forventning om mangel på arbejdskraft
- Konkurrence fra andre kommuner langs motorvejene på Sjælland
- Lovmæssige begrænsninger ift. naturbeskyttelse, miljø mv.
- Lokal modstand, der kan skabe politisk uenighed om udviklingen

# Anbefalinger

- ✓ Prioriter og koncentrer erhvervsudviklingen i det nuværende erhvervsområde ved Symbiosen, Business Park Faxø
- ✓ Prioriter og koncentrer turismeudviklingen i området omkring Skovtårnet
- ✓ Prioriter og koncentrer transportcenterudviklingen ifm. Stop 37, i stedet for at sprede dem ud over et større område
- ✓ Hav øje for den grønne udvikling af området – undgå erhverv, der ikke har en grøn dagsorden, og se bort fra industri- og tungere fremstillingsvirksomhed
- ✓ Fokuser indsatsen for at tiltrække lager- og logistikvirksomheder – fordi efterspørgslen er der, og både pris og placering er egnet
- ✓ Brug ressourcer på branding og storytelling – vi foreslår, at Business Park Faxø omdøbes til 'Faxø Business Hub' for at opnå international appel
- ✓ Lav en robust udviklingsplan, der kan rumme forskellige virksomhedstyper med forskellige arealkrav
- ✓ Skab erhvervsområder, der også appellerer til borgerne i lokalområdet, f.eks. med grønne områder og rekreative funktioner
- ✓ Lav en etapedeling for udviklingen af området og hav øje for rationel byggemodning før realisering – altså mulighed for gradvis etablering af infrastruktur i takt med behov
- ✓ Igangsæt opkøb og byggemodning snarest muligt, fordi realiseringshastigheden er en konkurrenceparameter i forhold til andre kommuner
- ✓ Overvej en tidlig, grøn byggemodning – altså klargøring af de omkringliggende, grønne arealer, stier mv. (se s. 47 ff)
- ✓ Planlæg udviklingen 'indefra og ud' – altså så udviklingen realiseres fra syd mod nord



---

## 3 // Faxe Business Hub

Erhvervsudvikling i Rønnede  
Idéoplæg

---



## Faxe Business Hub

Faxe Business Hub giver unikke muligheder for erhvervsudvikling med en helt unik placering lige op ad motorvej E47. I fremtidens trafikale knudepunkt på Syd-sjælland - lige langt fra Tyskland og Sverige - planlægges for etablering af ca. 600.000 m<sup>2</sup> erhvervsareal med eventuel mulighed for senere udvidelse mod nord.

Faxe Business Hub appellerer med sin placering især til transport-, logistik- og lagervirksomheder. Områdets plan med erhvervsgrunde fra 10.000 til 200.000 m<sup>2</sup> og med bebyggelse i op til 18 meters højde og enkelte steder endda højere, sikrer mulighed for en varieret sammensætning af erhverv - hvor især virksomheder, der har en grøn profil vægtes højt.

Faxe Business Hub ligger tæt på det nye 'drive-in-center', Stop 37, og turistaktiviteterne ved Skovtårnet, der tilsammen udgør et særdeles stærkt vækstpotentiale for byen og kommunen.



---

## Green Circle

Med en beliggenhed i et attraktivt landskab og med intentionen om at udvikle et erhvervsområde, der lader sig inspirere af de stedbundne kvaliteter og et fokus på bæredygtighed, opstår idéen om Green Circle - den grønne ring, der udgør det landskabsarkitektoniske tema.

Ringene omkranser i videst muligt omfang erhvervsområdet og danner en grøn ramme omkring virksomhederne. En grøn boulevard skaber en tværgående forbindelse mellem de omkringliggende veje og sikrer en hensigtsmæssig, intern infrastruktur.

Vigtigt er det, at Green Circle også er en invitation til borgerne om, at de er velkomne i erhvervsområdet. Rekreative stiforbindelser og aktivitets-spots, f.eks. BMX-bane, motionsoaser og naturlegeplads, udgør tilsammen en grøn løber gennem små skove, forbi vandhuller, over grønne enge og med flotte kig ud over landskabet - og ind i erhvervsområdet.

Faxe Business Hub vil i fremtiden blive vejbetjent fra både Ny Næstvedvej og Vordingborgvej på dette sted



## 4 etaper plus et perspektivområde

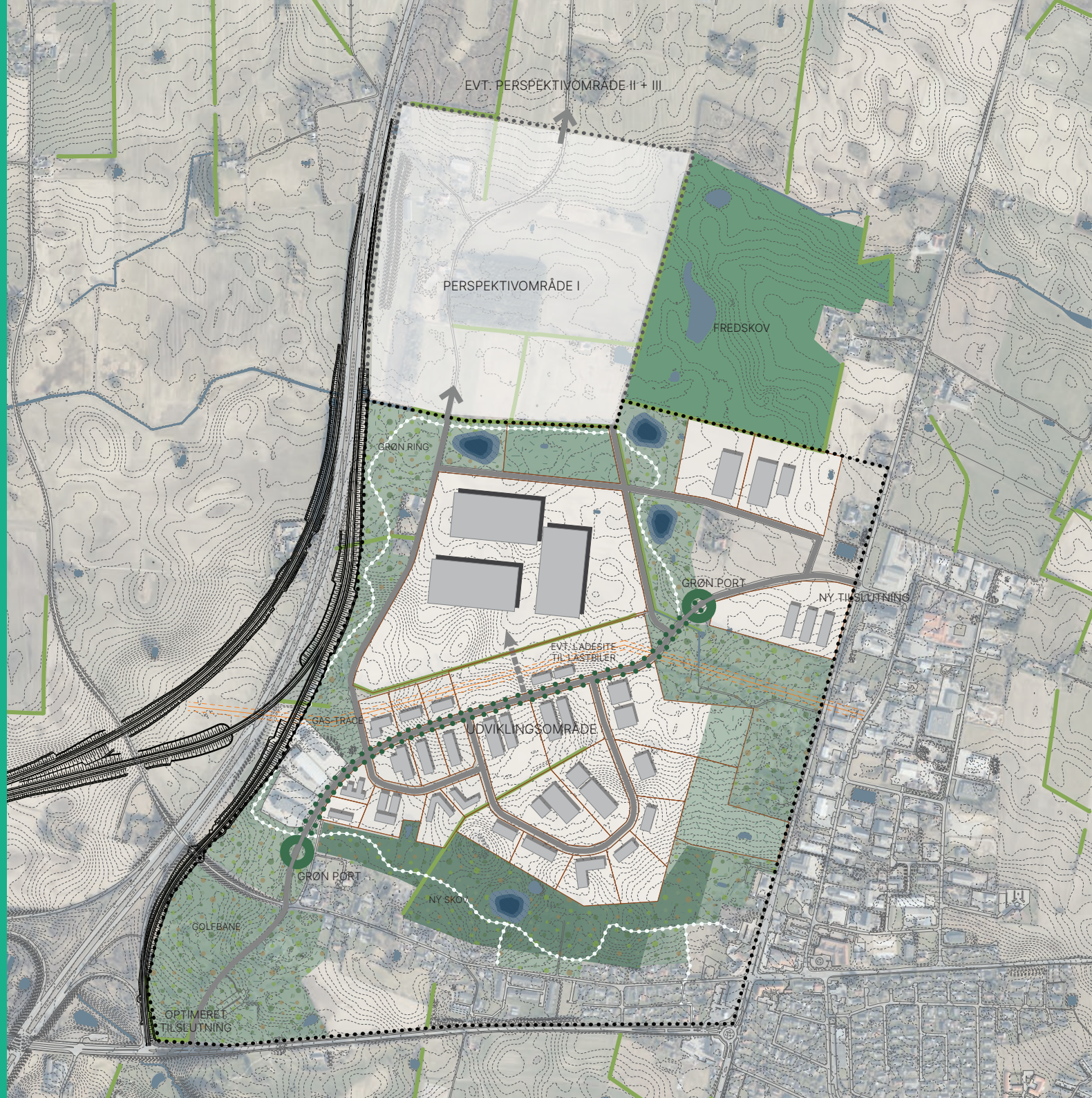
Området foreslås etableret i flere etaper - f.eks. 4 som vist på næste side. Etapedelingen bør dog ses som et forslag, der skal kunne tilpasse sig efterspørgslen.

Idéen er, at der bygges videre på det eksisterende, og at den nuværende planlægning i videst muligt omfang fastholdes.

Ved den foreslåede etapedeling kan byggemodningen ske i mindre og overskuelige etaper.

Grundene længst mod syd og øst i delområde 2 kan overvejes udeladt af hensyn til nærheden til skoven.

Trafikstrukturen er defineret af stamvejen gennem området. Den udformes med en grøn profil, træer, regnbede etc. Ud fra den anlægges vejbojler, der fordeler trafikken i de enkelte delområder. Der estimeres en spidsbelastning på op til 615 køretøjer, hvoraf langt størstedelen er tung trafik. Det anslås, at ca. 85% vil bruge tilslutningen på Ny Næstvedvej, der derfor foreslås lysreguleret.





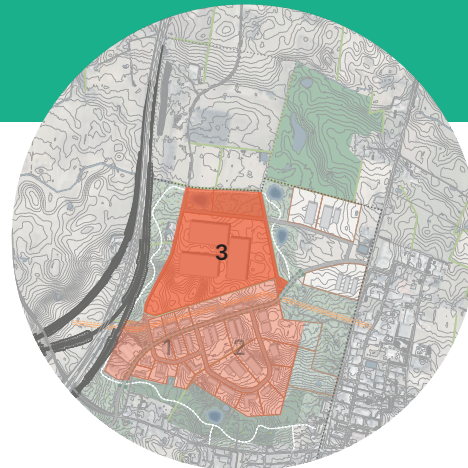
## Delområde 1



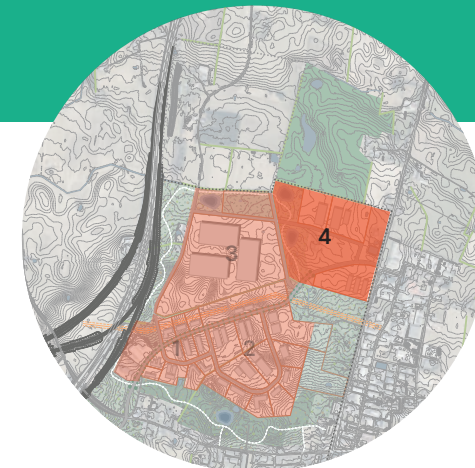
## Delområde 2



## Delområde 3



## Delområde 4



### Etape 0

Inden for gældende lokalplan 1000-51 (delområde I)  
Eksisterende, fuldt udbygget

### Etape 1

Inden for gældende lokalplan 1000-51 (delområde II + III)  
Mindre grunde (5.000-10.000 m<sup>2</sup>)  
Samlet erhvervsareal: 82.300 m<sup>2</sup>  
Samlet rummelighed (etageareal): Ca. 49.500 m<sup>2</sup>  
Bygningshøjde: 10 m (delomr. II), 18 m (delomr. III)

### Etape 2

Inden for kp-ramme R-E3 og R-E4  
Mellemstore grunde (10.000-25.000 m<sup>2</sup>)  
Samlet erhvervsareal: Ca. 230.000 m<sup>2</sup>  
Foreslået bebyggelsesprocent (50% af grundstr.)\*  
Samlet rummelighed (etageareal): Ca. 115.000 m<sup>2</sup>  
Bygningshøjde: 10 m (mod syd, 2 etager)\*\*

\*) R-E4 dog 60% - bør revurderes

\*\*) R-E3 fastsætter 10 m - bør revurderes

Inden for område 2 kan afsættes areal til lade faciliteter for tunge køretøjer, f.eks. mod nord, hvor naturgasledningen begrænser byggemulighederne. Behovet skal afklares i forhold til den teknologiske udvikling i markedet, og i forhold til den faktiske udformning af Stop 37 syd for Næstvedvej.

### Etape 3

Mega-grund (200.000 m<sup>2</sup>)  
Samlet erhvervsareal: Ca. 200.000 m<sup>2</sup>  
Foreslået bebyggelsesprocent (50% af grundstr.)  
Samlet rummelighed (etageareal): Ca. 100.000 m<sup>2</sup>  
Bygningshøjde: 18 m (evt. 30 m efter nærmere vurdering)\*

Området kan - hvis det efterspørges - udstyckes i mindre grunde. Men det anbefales, at grundene i dette område er større end i de øvrige områder, f.eks. min. 25.000 m<sup>2</sup>.

\*) På det lavestliggende og flade areal mod nord, bør det overvejes at give mulighed for at opføre dele af bygningsskomplekset som højlagere, der defineres som 30 m eller derover. Det vil stille krav til arkitektonisk behandling af facaden, da den vil være dominerende i landskabet.

### Etape 4

Grundstørrelser kan tilpasses  
Samlet areal: Ca. 100.000 m<sup>2</sup>  
Foreslået bebyggelsesprocent (40% af grundstr. v. erhv.)  
Samlet rummelighed (etageareal): Ca. 40.000 m<sup>2</sup>  
Bygningshøjde: 8,5 m

Området skal ses som en senere udviklingsmulighed. Det skal besluttes, om det skal udlægges som erhvervsareal, men umiddelbart vurderes behovet for erhvervsudvikling at være opfyldt i områderne øst for.

Det overvejes, om området skal gives et særligt erhvervsformål - f.eks. til forsyningsformål.

Hvis området skal udvikles, skal der etableres en ny vejforbindelse, eventuelt med mulighed for at koble på vejstrukturen mod vest.

# Lokale bindinger

Når man skal konvertere et landskab til ny by, er det nødvendigt at forholde sig til de muligheder men også stedbundne bindinger og begrænsninger, der kan være i området.

Det er en balance mellem at benytte og beskytte. I praksis er der mange forhold, den fremtidige udvikling er nødt til at tage højde for.

På kortet ses en række af dem, vi anser for vigtige - og til højre ses vores bemærkninger om de primære af disse.

- Planlagt trafik anlæg
- Beskyttet dige
- Fredet fortidsminde
- Fredet areal omkring fortidsminde
- Lavbundsareal
- §3 sø
- §3 mose
- §3 eng
- Beskyttet vandløb
- Skovrejsning, ønsket
- Skovrejsning, uønsket
- Fredskov



## Udfordringer

Rønnede-området er kendetegnet ved sin smukke natur og særlige landskabstræk. Derfor er der indbygget en lang række bindinger - eller udfordringer - når man planlægger for fysisk udvikling af området.

På kortet til venstre ses en række væsentlige bindinger, som planlægningen skal tage højde for. De vigtigste beskrives herunder. Listen er ikke udtømmende.

### *Planlagt trafik anlæg*

Den væsentligste binding er den nye motorvejstilslutning. Vi vurderer, at det nye vejanlæg vil medføre topografiske ændringer i projektområdets vestlige del - og eventuelt en reduktion af arealet imod motorvejen. Dermed flyttes den nuværende byggelinje tilsvarende mod øst. Desuden vil den forventede øgede trafikmængde betyde mere støj i området. Dette er dog vanskeligt at beregne, når det eksakte anlæg ikke kendes.

Desuden indgår kommuneplanens to arealreservationer til vejanlæg også som bindinger i kortet. Disse kan kommunen dog selv beslutte at ændre på. Der er tale om hhv. en ny vejforbindelse gennem det aktuelle udviklingsområde, fra Ny Næstvedvej til Vordingborgvej og en omfartsvej, der leder trafikken nordøst om Rønnede.

### *Beskyttet dige*

Hele landskabet er præget af diger, stendiger typisk med hegnsbeplantning. De er beskyttede og bør kun undtagelsesvist fjernes - og kun efter forudgående tilladelse. Vi foreslår derfor, at digerne tænkes ind i udviklingen af området og i videst muligt omfang bevares. På planskitsen på side 52 er det tydeligt, at digerne fortsat bidrager til områdets grønne karakter. Nogle steder vil de passende kunne fungere som en del af de stier, der foreslås at krydse igennem området. Det vurderes at være nødvendigt at gennembryde enkelte af digerne på korte strækninger for at kunne opnå en hensigtsmæssig vejføring i området.

Også i Perspektivområde 1 ses en række beskyttede diger, der vanskeliggør udviklingen af området. De bør dog også her - i muligt omfang - bevares af hensyn til områdets samlede, grønne karakter.

### *Fredskov*

Et mindre skovområde mellem Vordingborgvej og Perspektivområde 1 er udlagt som fredskov, lige som et område vest for Perspektivområde 2 er fredskov. Det betyder, at det som udgangspunkt ikke kan bebygges eller kun efter nærmere planlægning

og accept fra Naturstyrelsen. Typisk vil det kræve, at kommunen etablerer ny skov inden for rimelig afstand - og typisk mere skov end man fælder. Ud fra synspunktet om at bevare landskabet i muligt omfang foreslås, at fredskov-områderne ikke indgår i nogle af perspektivområderne.

### *Skovrejsning*

En del af området er udlagt som ønsket skovrejsningsområde. Det betyder, at der kan etableres skov inden for afgrænsningen. I praksis er der tale om et mindre område mod syd, der kan fungere som buffer mellem boligområdet og erhvervsområdet. Dette udlæg foreslås etableret som skov snarest muligt. Ved lokalplanlægning skal der tages stilling til en eventuel fremtidig skovbyggelinje. Også mod nord, delvist inden for udviklingsområdet, og helt dækkende de eventuelle perspektivområder, er der ligeledes udpeget område for skovrejsning. Fremtidig planlægning skal forholde sig til dette, så det sikres, at udpegningerne ændres.

### *Søer og vandhuller*

Inden for området er der en række mindre vandhuller og søer, der er omfattet af en §3-udpegning. Det betyder, at søernes naturlige tilstand ikke må forværres. Der er i praksis tale om en beskyttelse af biotopen, og at den som udgangspunkt skal bevares. Men der er forskellige muligheder for at meddele dispensation, så søerne kan ændres eller nedlægges. Grundlæggende kræver det en plan for etablering af tilsvarende vandhuller eller søer i nærområdet. Faxe Kommune er myndighed på området.

### *Enge*

I et mindre område mod syd - i det udpegede skovrejsningsområde - er der defineret et område som §3-eng. Tilsvarende andre §3-udpegninger er den beskyttede. Da den ligger i den fremtidige skov, vurderer vi, at den skal bevares som en del af de rekreative oplevelser i ringen omkring erhvervsområdet.

Derimod er relativt store dele af Perspektivområde 1 omfattet af §3-enge, hvilket begrænser udviklingsmulighederne og i øvrigt skal håndteres i den fremtidige planlægning.

### *Lavbundsareal*

Området vest for motorvejen er kendetegnet af ganske væsentlige udpegninger af lavbundsareal. Men enkelte steder øst for motorvejen findes også enkelte lavbundsudpegninger. Disse områder kan være vanskelige og derfor dyrere at bygge, og det er sværere at opnå tilstrækkelige afvandingsforhold. Der er ikke udpeget lavbund inden for udviklingsområdet - men i perspektivområderne nord for findes lavbund.

# Udvidelser

Når det nuværende udviklingsområde længst mod syd er færdigudviklet, er det relevant at se på muligheden for at udvide erhvervsudlæggene imod nord.

Det må forventes, at staten stiller krav om, at udlæggene skal være sammenhængende - og have forbindelse til byen. Desuden skal fremtidige udlæg respektere den restrummelighed for erhverv, som er fastsat for Faxe Kommune.

Derfor anbefales, at der udlægges et første såkaldt perspektivområde lige nord for det nuværende udviklingsområde.

Senere kan der eventuelt planlægges for en yderligere erhvervstilvækst længere mod nord i to efterfølgende perspektivområder.

Selv om der potentielt set kan udpeges perspektivområder, er det behæftet med usikkerhed, om det i praksis er muligt.



## Perspektiv I



### Perspektivområde I

Bruttoareal: Ca. 40 ha. (ca. 400.000 m<sup>2</sup>)

Nettoareal (erhvervsareal): Anslået mellem 75.000 og 160.000 m<sup>2</sup> grundareal, svarende til en rummelighed på op til 80.000 m<sup>2</sup> etageareal.

Da der er usikkerhed omkring de tidligere nævnte bindinger i området, bl.a. beskyttede naturtyper og lavbund, anbefales en nærmere undersøgelse af de faktiske udbygningsmuligheder. Desuden ligger en række private ejendomme i området.

Området foreslås vejbetjent fra erhvervsområdet syd for, altså nuværende udviklingsområde.

## Perspektiv II



### Perspektivområde II

Bruttoareal: Ca. 60 ha. (ca. 600.000 m<sup>2</sup>)

Nettoareal (erhvervsareal): Ikke vurderet, men umiddelbart er der færre bindinger i dette område. Det kræver en nærmere undersøgelse - baseret på en vurdering af det konkrete behov til den tid.

Da der er usikkerhed omkring de tidligere nævnte bindinger i området, anbefales en nærmere undersøgelse af de faktiske udbygningsmuligheder. Desuden ligger en række private ejendomme i området.

Området foreslås vejbetjent fra Vordingborgvej - med tilslutning til det aktuelle udviklingsområde (via Perspektivområde I). Herfra er der relativt kort til motorvejstilslutningen på Ny Ulsevej (nr. 36) - men en fuld udnyttelse af potentialet ses først, når anlægget er udvidet med nordlige tilkørselsramper.

## Perspektiv III



### Perspektivområde III

Bruttoareal: Ca. 90 ha. (ca. 900.000 m<sup>2</sup>)

Nettoareal (erhvervsareal): Ikke vurderet, men umiddelbart er der færre bindinger i dette område. Det kræver en nærmere undersøgelse - baseret på en vurdering af det konkrete behov til den tid.

Da der er usikkerhed omkring de tidligere nævnte bindinger i området, anbefales en nærmere undersøgelse af de faktiske udbygningsmuligheder. Desuden ligger en række private ejendomme i området.

Området foreslås vejbetjent fra Vordingborgvej - med tilslutning til det aktuelle udviklingsområde (via Perspektivområde I). Hvis der kan opnås tilstrækkelig trafiksikkerhed i tilslutning, kan området eventuelt også betjenes fra Ulsevej. Herfra er der relativt kort til motorvejstilslutningen på Ny Ulsevej (nr. 36) - men en fuld udnyttelse af potentialet ses først, når anlægget er udvidet med nordlige tilkørselsramper.

---

## 4 // Erhverv

---

*Som grundlag for at kunne foreslå en udvikling af fremtidige erhvervsområder i Faxe Kommune, er det nødvendigt at tage temperaturen på det nuværende erhvervsliv i relation til Femern Bælt-forbindelsen. Som en særskilt del af projektet er der derfor gennemført en analyse, baseret på både kvantitative og kvalitative undersøgelser. Analysen er gennemført dels som desk research og dels ved hjælp af inputs fra det lokale erhvervsliv - på en afholdt workshop og efterfølgende interviews med udvalgte erhvervsaktører i området. På de følgende sider sammenfattes resultaterne af analysen. Den samlede erhvervsanalyse indgår i sin helhed som bilag til denne rapport.*

## 4 // Erhverv

### 4.1. Indledning

Dette notat indeholder uddrag af den gennemførte desk research og statistiske beskrivelse af erhverv, arbejdsmarked og infrastruktur i Faxe Kommune, som har betydning for udviklingen af et nyt erhvervsområde ved Rønnede i Faxe Kommune. Researchen er baseret på analyser af den erhvervsmæssige udvikling for Sjælland, med særligt fokus på rammebetingelserne for udvikling af erhverv langs korridoren ned mod Femern Bælt-forbindelsen. Desuden er der foretaget en statistisk kortlægning af Faxe Kommune, på udvalgte nøgletal for erhverv, uddannelse og befolkning og for infrastruktur og trafikmæssig tilgængelighed.

### 4.2. Befolkning og arbejdskraft

Faxe Kommune havde 37.314 indbyggere (januar 2023) og befolkningstallet er steget med ca. 2.000 indbyggere siden 2011. Det er en stigning på 6% i perioden, hvilket er på linje med udviklingen på landsplan og højere end udviklingen for Region Sjælland, hvor befolkningstallet steg med 4% i samme periode.

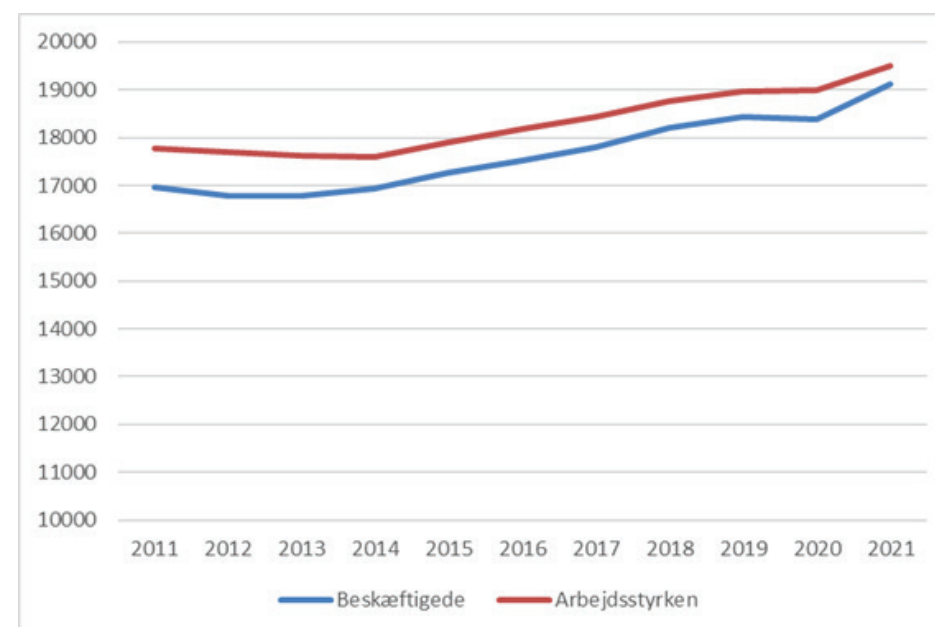
De seneste 10 år også budt på *vækst i både beskæftigelse og arbejdsstyrke*, som figur 1 til højre viser. Beskæftigelsen er udtryk for, hvor mange borgere i kommunen, som er i arbejde, uanset hvor arbejdspladsen ligger, og arbejdsstyrken er udtryk for hvor mange borgere i kommunen, som faktisk er til rådighed for arbejdsmarkedet.

*Antallet af arbejdspladser* i Faxe Kommune er også steget ganske markant fra 12.137 i 2011 til 13.573 i 2021, særligt efter 2017. At antallet af arbejdspladser i Faxe Kommune stiger, er udtryk for, at der i stigende grad skabes arbejdspladser inden for kommunes grænser. Stigningen på 11,5% ligger langt over både væksten i Region Sjælland (3,8%) og i Danmark som helhed (4,1%).

I Faxe Kommune er branchen Offentlig administration, undervisning og sundhed den største branche, hvilket også gælder for Region Sjælland og for hele landet. Næststørste branche er Handel og transport, hvilket man også har tilfælles med det øvrige Danmark. Faxe Kommune adskiller sig ved at have flere arbejdspladser inden for Industri mv. og inden for Bygge og anlæg og færre arbejdspladser inden for Information og kommunikation og Finans og forsikring.

På langt sigt ventes antallet af unge i befolkningen ifølge befolkningsfremskrivningen at falde, hvilket med tiden vil betyde en mindre arbejdsstyrke. Denne udvikling er lidt

Fig. 1: Beskæftigelse og arbejdsstyrke, Faxe Kommune. 2011 – 2021.  
Kilde: Danmarks Statistik



mere markant i Faxe Kommune end for Region Sjælland som gennemsnit. Tilsvarende er andelen af plus 65-årige højere i Faxe Kommune end for regionen som gennemsnit. Den langsigtede befolkningsfremskrivning peger altså på en mere afdæmpet udvikling end udviklingen de seneste år.

Uddannelsesniveaulet i Faxe Kommune adskiller sig på nogle punkter fra Region Sjælland og fra det øvrige land. Faxe Kommune har et højere antal borgere med en erhvervsfaglig uddannelse end det øvrige Sjælland og Danmark, men har til gengæld en mindre andel af befolkningen med en mellemlang eller lang videregående uddannelse.

#### 4.3. Pendling og mobilitet

Arbejdsmarkedet og erhvervslivet på Sjælland er i vid udstrækning præget af nærheden til hovedstaden. Hovedstaden udgør et meget stort arbejdsmarked, og der er en markant pendling mellem de sjællandske kommuner, herunder også mellem Faxe Kommune og hovedstaden. I følge Mobilitetsanalysen for Region Sjælland er Sjælland den region i Danmark, hvor pendlerne transporterer sig længst mellem hjem og arbejde og bruger mest tid på pendling.

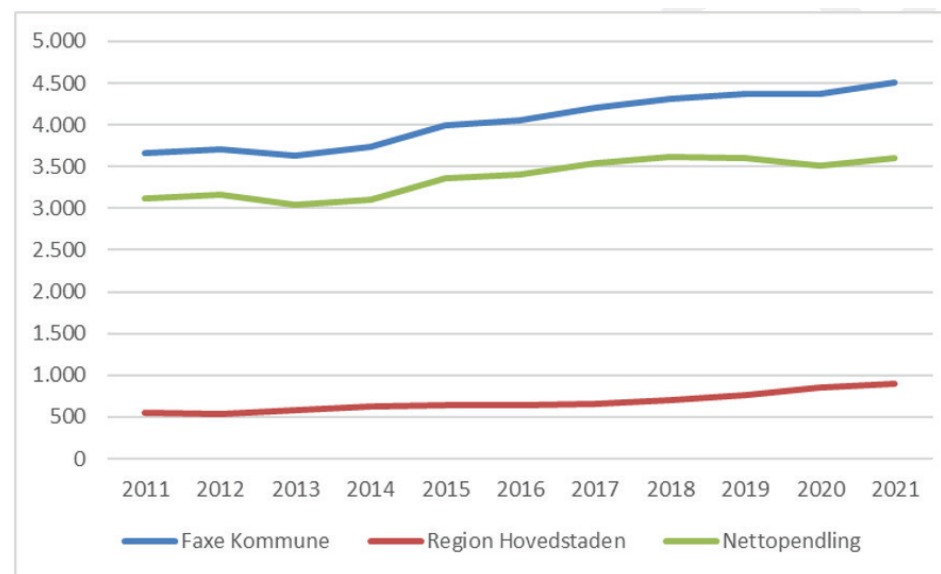
Der er mange beskæftigelsesmuligheder og stor efterspørgsel efter varer og serviceydelser i hovedstaden. Borgere og virksomheder i de sjællandske kommuner arbejder i og leverer derfor varer til hovedstadsområdet og er dermed afhængige af en høj mobilitet.

Af figur 2 til højre kan man se, at pendlingen mellem Faxe Kommune og Region Hovedstaden har været stigende de sidste 10 år, og at der er en relativ markant nettoudpendling fra Faxe Kommune mod hovedstaden, idet der pendler 3.608 (2021) flere mod Region Hovedstaden, end der pendler fra Region Hovedstaden til Faxe.

Med det stigende antal arbejdspladser i Faxe Kommune, så må det dog forventes at nettoudpendlingen med tiden vil falde.

Den stigende pendling er også en indikator for stigende trafikmængder i regionen. Der er således forventning om en generelt øget rejsetid for bilister de kommende år, frem til 2040, grundet øgede trafikmængder på vejene. Til gengæld forventer man reduceret rejsetid for togrejsende frem til 2040, da der sker en opgradering af togforbindelserne på Sjælland i disse år, bl.a. som følge af Femern Bælt-forbindelsen.

Region Sjælland har visse karakteristika, som er særlige for regionen og som også har



Figur 2: Pendling mellem Faxe Kommune og Region Hovedstaden. 2021.

Kilde: Danmarks Statistik



betydning for Faxe Kommune:

- Sjælland er en stor transitregion, idet der er meget godstransport til og fra Sverige og Tyskland samt til hovedstadsregionen. Der kommer store mængder gods ind fra udlandet og fra Jylland til Region Sjælland. Tællingerne af lastbilers passager af de danske landegrænser viser, at omkring 1/3 af alle lastbiler som kommer fra udlandet til Danmark, passerer en dansk landegrænse i Region Sjælland, dvs. via Gedser eller Rødby.
- Der er sket en kraftig udvikling i den internationale trafik ind og ud af regionen på alle grænserne, men udviklingen har været størst på passagerne over Øresund og over Femern Bælt via Rødby og Gedser.
- Regionen er også en stor leverandør af varer og tjenesteydelser til hovedstaden. Mange pladskrævende erhverv (fremstilling, transport og logistik mv.) og bl.a. bygge- og anlægsbranchen i Region Sjælland lever af at servicere hovedstaden, dels fordi erhvervene ikke har mulighed for at lokalisere sig i hovedstadsområdet (af økonomiske årsager eller af mangel på plads) og fordi arbejdskraften inden for byggeri, service mv. oftest er bosat uden hovedstadsområdet.

Mobilitetsanalysen viser desuden, at arbejdspladserne samles i de større byer og tæt på motorveje, da det er afgørende for tiltrækningen af arbejdskraft.

I de sidste 10 år er væksten i antal arbejdspladser hovedsageligt sket i de kommuner og byer, der ligger tæt ved motorveje og har højklasset adgang til kollektiv transport. Udviklingen har været uændret eller nedadgående i kommuner og byer, der har stor afstand til motorveje og baneforbindelser.

#### 4.4. Vækst i antal beskæftigede inden for byggeri, anlæg og transport

Erhvervslivet i Faxe Kommune har en relativt større andel af arbejdsstyrken beskæftiget i byggeri og anlæg og i forskellige serviceerhverv end hovedstaden. Denne sammensætning afspejler regionens funktion som leverandør af ydelser i disse erhverv til hovedstaden, hvor de fylder relativt mindre.

Også koncentrationen af industriel produktion ligger højere i Region Sjælland, sammenlignet med hovedstaden, mens liberale erhverv, finansielle virksomheder mv. udgør en stor del af beskæftigelsen i hovedstaden.

Udviklingen siden år 2000 har vist, at der i Region Sjælland sker et større fald i industribeskæftigede end i resten af landet og i hovedstaden. Til gengæld er udviklingen i beskæftigelsen i byggeri og anlæg vokset med ca. 8 procent fra 2000 til 2019 i regionen, mens der er sket et fald på 1 procent i hele landet og 13 procent i hovedstaden.

Handel og transport er også steget mere i regionen (6 procent) sammenlignet med resten af landet (5 procent) og et fald i hovedstaden (-5 procent).

#### 4.5. Turisme i Faxe Kommune

Faxe Kommune indgår i samarbejdet Visit Sydsjælland & Møn (tidligere 'Destination SydkystDanmark'), som dækker Faxe, Næstved, Stevns og Vordingborg kommuner. VisitDenmark udarbejder publikationen Turismeøkonomiske nøgletal for Sydsjælland & Møn, som bl.a. er baseret på særkørsler fra Danmarks Statistik.

Af nøgletallene for Destination SydkystDanmark fra november 2021 fremgår blandt andet, at tursimen skaber omsætning i de fire kommuner på ca. 2,6 mia. kr., heraf 330 mio. kr. i Faxe Kommune (2019). For hele destinationen gælder det, at langt de fleste gæster og langt den største andel af turismeomsætningen kommer fra danske gæster. Af omsætningen på 2,6 mia. kr., skyldes de 1,8 mia. kr. danske turister, svarende til 69%. Det næststørste marked er Tyskland med 10% og Sverige med 5%.

Det samlede antal overnatninger i de fire kommuner var 1.027.000 i 2020. I Faxe Kommune var overnatningstallet 243.000 overnatninger. Antallet har været vigende i Faxe Kommune, på grund af en nedgang i antallet af campinggæster.

I figur 3 på næste side ses en opgørelse over de kommercielle overnatninger, dvs. turistbesøg med overnatning på betalingssteder for de fire kommuner.

Det er værd at bemærke, at hovedparten (55%) af turismeforbruget i Sydsjælland & Møn stammer fra turister, der benytter ikke-kommercielle overnatningsformer (dvs. eget sommerhus, private besøg og endagsturister). Alene endagsturister udgør 33% af omsætningen i området.

De øvrige 45% kan henføres til turister, der benytter kommercielle overnatningsformer som hoteller, camping eller lejet feriehus.

Overnatninger på camping udgjorde 44% af alle registrerede overnatninger i Sydsjæl-

land & Møn i 2020, og overnatninger i feriehusene udgjorde 30%. De øvrige overnatninger er på hoteller og feriecentre, vandrehjem og lystbådehavne.

Turismens betydning i den lokale økonomi, dvs. turismeomsætningens andel af det samlede udbud af varer og tjenesteydelser, er opgjort for de fire kommuner - se tabellen, figur 4, til højre, nederst.

Faxe Kommune er altså i økonomisk forstand en lille turistkommune, idet omsætningen fra turister udgør en lille andel af kommunens samlede økonomi. Det skyldes, at langt de fleste turisterne i kommunen er dagsgæster og relativt få turister overnatter i kommunen.

I området under Visit Sydsjælland & Møn er der sket en øgning i overnatningskapaciteten blandt hoteller, men de udgør kun en meget lille del af kapaciteten. I destinationen er der 7.702 feriehusene, som potentielt kunne udlejes til turister. Kun 645 af disse huse ligger i Faxe kommune, hvorimod Næstved og Vordingborg Kommune har langt flere feriehusene.

Kun en lille del af disse huse udlejes kommercielt. Ca. 6% af destinationens feriehusene estimeres at blive udlejet gennem feriehusbureauerne.

Opsamlende om turisme i Faxe kommune kan man sige, at turismen hidtil har haft begrænset betydning i kommunen, primært fordi få turister overnatter i kommunen. Generelt er der få hoteller i både Faxe og nabokommunerne og feriehusene er overvejende beliggende i nabokommunerne.

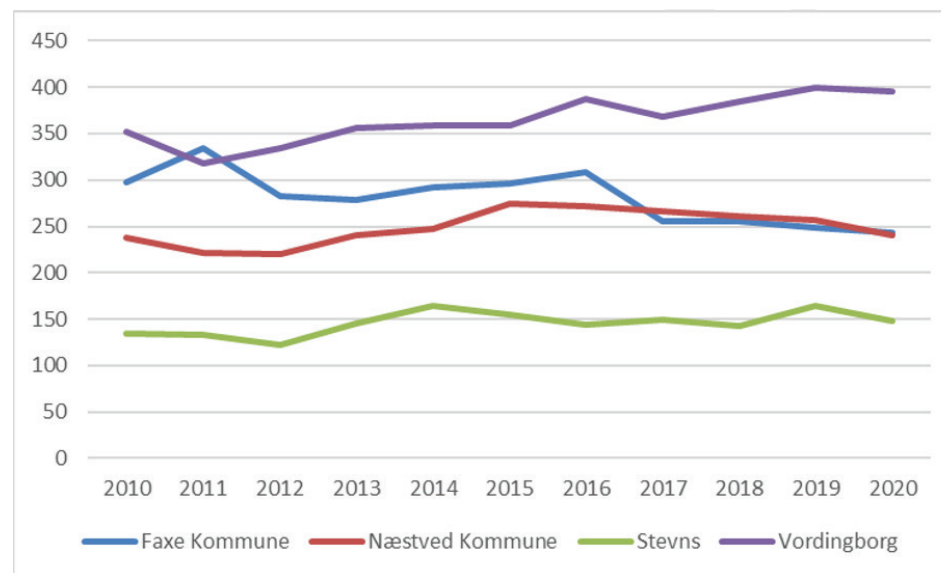


Fig. 3: Antal kommercielle overnatninger, Destination SydkystDanmark fordelt på de fire kommuner. Kilde: Turismeøkonomiske nøgletal for kommunerne i Visit Sydsjælland & Møn. VisitDenmark, nov. 2021

Kommune	Turismeomsætningens andel i procent
Faxe Kommune	1,5%
Næstved Kommune	1,9%
Vordingborg Kommune	3,8%
Stevns Kommune	3,9%
Sydsjælland & Møn i alt	2,5%
Hele landet	2,3%

Fig. 4: Turismeomsætningens andel af det samlede udbud af varer og tjenesteydelser i procent. Kilde: Turismeøkonomiske nøgletal for Destination SydkystDanmark. VisitDenmark, nov. 2021

#### **4.6. Udvikling af erhvervsområder på det sydlige Sjælland**

Dette afsnit beskriver udviklingen af erhvervsarealer, deres størrelse og beliggenhed i en række andre sydsjællandske kommuner. Kortlægningen viser, hvilken udvikling der kan forventes i andre dele af regionen på længere sigt og i hvilke grad disse arealer kan være i konkurrence til erhvervsarealer i Faxe Kommune.

##### *Lolland Kommune*

Lolland Kommune har udlagt meget store arealer til erhvervsformål. I forbindelse med Kommuneplan 2021, har kommunen opgjort de samlede uudnyttede arealer til 285 hektar. Arealerne er overvejende lokaliseret omkring, Nakskov, Maribo, Holeby og Rødby. Lokaliseringsmæssigt ligger Lolland Kommune direkte ved den kommende Femern Bælt forbindelse, men har til gengæld langt til hovedstaden og eksempelvis Storebæltforbindelsen.

##### *Vordingborg Kommune*

Vordingborg Kommune har relativt store arealudlæg, ifølge deres Kommuneplan 2022. Der er uudnyttede arealer på i alt 112 hektar, hvoraf de største områder ligger ved Ørslev (nord for Vordingborg og tæt på E47), ved Stensved øst for Vordingborg og på Masnedø (Vordingborg Havn). Fra Vordingborg kan man nå hovedstaden og Storebælt på ca. en time i bil.

##### *Køge Kommune*

Køge Kommune har uudnyttede erhvervsarealer på 177 hektar, hvoraf 146 hektar er udpeget til transporterhverv. I Køge Kommune, lidt nordvest for Køge by, ligger Skandinavisk Transportcenter, som er et af Danmarks største transportcentre. Centeret er på 250 hektar og der er udlagt yderligere ca. 45 hektar til transporterhverv nær centeret. Køge har kort køretid til hovedstaden og relativt kort til Storebælt, men langt til Femern Bælt forbindelsen.

##### *Næstved Kommune*

Næstved Kommune har ikke lavet en samlet opgørelse af restrummelighed i deres kommuneplan, men af redegørelsen for erhvervsarealer fremgår, at man har uudnyttede erhvervsarealer, særligt i den nordøstlige udkant af Næstved. Man har desuden for nylig yderligere udlagt et mindre areal umiddelbart syd for byen. Erhvervsarealerne i Næstved er dog langt fra så store som i f.eks. Ringsted og Køge. Beliggenhedsmæssigt er Næstved karakteriseret ved at have ca. lige langt til hovedstaden og den kommende Femern Bælt forbindelse.

##### *Guldborgsund Kommune*

Guldborgsund Kommune har uudnyttede erhvervsarealer på ca. 95 hektar, primært ved Nr. Alslev, Nykøbing Falster og Sakskøbing. Arealerne er især udlagt på baggrund af en forventning om erhvervsudvikling i forbindelse med Storstrømsbroen og den kommende Femern Bælt-forbindelse. Guldborgsund Kommune ligger i umiddelbar nærhed af den kommende Femern Bæltforbindelse, men på relativ stor afstand af København og Storebælt.

##### *Ringsted Kommune*

Ringsted Kommune har betydelige uudnyttede erhvervsarealer, særligt i Business-park Ringsted ved frakørsel 35. Området er på i alt 136 hektar og giver mulighed for erhvervsbyggeri op til miljøklasse 7 og i enkelte områder med mulighed for bygningshøjde på op til 40 meter. Desuden er der ledige erhvervsarealer umiddelbart syd for byen, nær Haslevvej. Ringsted Kommune har kort køretid til Storebælt og relativ kort køretid til København, men til gengæld lang køretid til den kommende Femern Bæltforbindelse.

##### *Stevns Kommune*

Stevns Kommune er en mindre kommune med mindre uudnyttede erhvervsarealer. Kommunen har i den seneste kommuneplan opgjort restrummeligheden til 43,5 hektar, hvor ca. halvdelen ligger i Store Heddinge. Fra Stevns Kommune er der ca. lige langt til Storebælt, København den kommende Femern Bælt-forbindelse.

#### 4.7. Trafikinfrastruktur

Trafikinfrastrukturen er et afgørende parameter for lokalisering af virksomheder og arbejdspladser. Flere større opgraderinger af infrastrukturen på Sjælland – og med betydning for Faxe Kommune – er på vej de kommende år, som det fremgår af følgende afsnit.

##### Vejforbindelser og afstande

Faxe Kommune og Rønnede er forbundet med motorvej E47 som nord-sydgående vejforbindelse, rute 54 som to-sporet landevejsforbindelse mod vest til Næstved, der bliver til rute 154 mod øst fra Rønnede og Faxe. Desuden er der rute 151 som en lokal nord-sydgående rute, parallelt med motorvejen.

Nærmeste jernbaneforbindelse er fra Haslev eller Næstved, hvor der er forbindelse mod syd til Rødbyhavn og mod nord til København og Storebælt/Vestdanmark via Ringsted og via Køge. Desuden er Faxe, Faxe Ladeplads og Karise forbundet med Køge og Roskilde via lokalbanen Østbanen.

Med hensyn til vejforbindelser, så er der målt køretider fra Rønnede (pendlerparkeering ved frakørsel 37) til fire udvalgte destinationer. Køretiderne er målt ved hjælp af TomTom ruteplanlægger og kalibreret efter alm. personbil og en tung lastbil, godkendt til 80 km/t. Køretiderne er målt kl. 13.00 på en hverdag, uden forsinkelser.

Køretid fra Rønnede til tre destinationer i bil / lastbil (80 km/t):

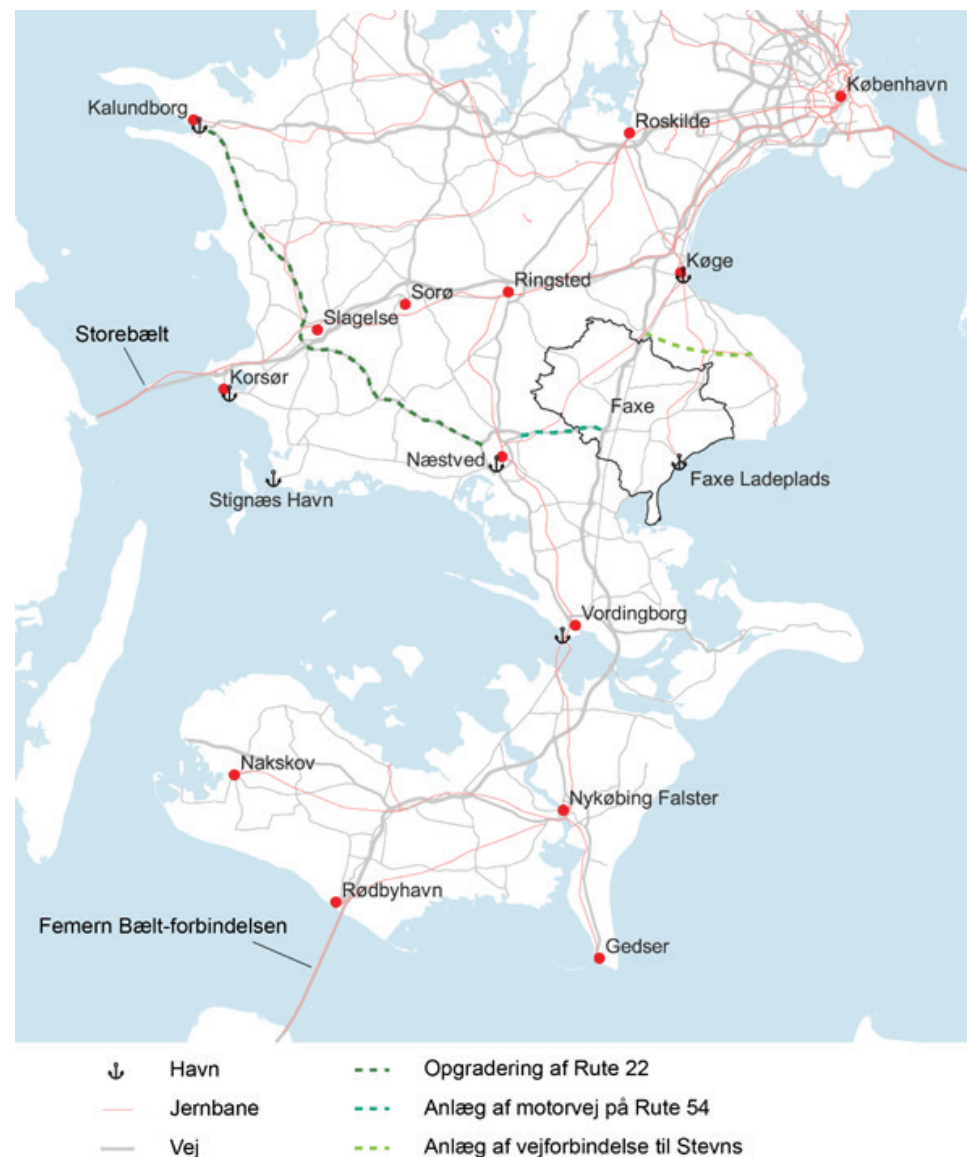
- Femern Bælt-forbindelsen (Rødby) 53 min. / 1:14 time
- Storebælt Betalingsanlæg (Korsør) 53 min. / 1:02 time
- Københavns Lufthavn 42 min. / 58 min.

Kilde: TomTom Mydrive

##### Havne

Havne kan have betydning for særligt transporttunge erhverv. I Danmark er containertrafik koncentreret på få havne, bl.a. Aarhus, København og Kalundborg. Enkelte havne har specialer på offshore vindområdet, bl.a. Nakskov og Odense. Sådanne bulk-gods (landbrugsprodukter, byggematerialer, sand og grus, skrotmetal mv.) håndteres derimod i en bred vifte af havne, også havne nær Faxe.

Fig. 5: Oversigtskort, Sjælland med trafikforbindelser og fremtidige trafikprojekter



De nærmest beliggende havne, som har størst betydning for Faxe Kommune, er disse:

**Faxe Havn**, som er en privatejet erhvervshavn i Faxe Ladeplads. Havnen ejes af Faxe Kalk og drives af SDK Shipping. Selvom havnen er privatejet, er den åben for alle brugere. Havnens kapacitet er dog begrænset af lav vanddybde og en smal indsejling.

**Næstved Havn**, som ligger ca. 20 km fra Rønnede, er også en typisk bulkhavn med mange aktiviteter inden for sand og grus, tømmer, genbrugsmaterialer mv. Havnen ligger i bunden af Karrebæk Fjord og har visse begrænsninger i forhold til, hvor store skibe der kan anløbe. Der er overvejelser om at flytte havnen ud på nye arealer, et par kilometer vest for Næstved. Disse planer er dog ikke endeligt afklarede.

**Vordingborg Havn** ligger ca. 35 km fra Rønnede og er en stor bulkhavn inden for sand og grus, tømmer, genbrugsmaterialer mv. Havnen er udvidet flere gange de senere år og har stor kapacitet ift. skibsanløb, baglandsarealer mv.

**Køge Havn** ligger 32 km fra Rønnede og er en stor havn med betydelige aktiviteter med bulkods (sten, sand, grus, korn og foderstof mv) og en færgerute til Bornholm. Havnen er Sjællands fjerdestørste havn, når man ser bort for dedikeede olie- og kulhavne. Havnen er udvidet flere gange og har stor kapacitet.

Hvis man ser på flere udvalgte havne, kan man se, at **Stignæs Havn** (primært kulhavne og oliehavne) og **Statoil-havnen** i Kalundborg repræsenterer en ganske betydelig godsomsætning, men oplever store udsving pga. varierende oliemængder. Kalundborg Havn har tidligere tabt godsomsætning, pga. en ophørt færgerute, men har stigende godsomsætning igen.

De nærmeste havne med regelmæssige anløb af krydstogtskibe er Kalundborg Havn og især Københavns Havn, som er Danmarks største krydstogthavn. Køge Havn har haft enkelte anløb af krydstogtskibe.

#### **Femern Bælt-forbindelsen**

Femern Bælt-forbindelsen er under anlæggelse og ventes indviet i 2029. Forbindelsen er uden sammenligning den største ændring i trafikstrukturen for Region Sjælland i mange år, særligt for det østlige og sydlige Sjælland.

Konsulentfirmaet HBS har anslået de samlede årlige samfundsøkonomiske effekter af Femern Bælt forbindelsen, inkl. den opgraderede jernbaneforbindelse, for Region Sjæl-

land til ca. 1 mia. kr., heraf 33 mio. kr. for Faxe Kommune. Den største effekt kommer fra sparet rejsetid, men derudover ventes der at opstå bredere effekter fra et mere effektivt erhvervsliv, et øget arbejdskraftudbud, større afsætningsmuligheder mv. For Faxe Kommune vurderes de samfundsøkonomiske effekter af alene sparet rejsetid at være på 24. mio. kr. årligt.

Femern Bælt-forbindelsen ventes desuden at tiltrække en betydelig mængde trafik fra andre forbindelser. Af den ventede stigning i rejser over Femern Bælt efter forbindelsens åbning, ventes 88% at skyldes omdirigering fra andre transportmåder og -ruter. De forbindelser, som ventes at afgive trafik til Femern Bælt-forbindelsen er især flytrafik mellem København og Hamborg og København og Berlin, bil og bus via Storebælt/Jylland og færgeruter som fx Gedser-Rostock. De resterende 12% af stigningen er nye rejser, der ikke ville opstå uden tunnelen – svarende til 600.000 nye rejser årligt.

#### **Øvrige trafikinvesteringer**

I 2021 vedtog Folketinget den såkaldte Infrastrukturplan 2035. Den indeholder bl.a. disse projekter, som har betydning for Faxe Kommune:

Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede, som vil betyde, at de aktuelle erhvervsarealer i Faxe Kommune, nær Rønnede, får en betydelig bedre forbindelse til Næstved ved anlæggelse af de 15 km motorvej. Rønnede får dermed også en nemmere adgang til Næstved Havn. Projektet ventes påbegyndt i 2026.

Der gennemføres forundersøgelse af opgradering af Rute 22 'Den sjællandske tværforbindelse' mellem Næstved, Slagelse og Kalundborg. Denne forbindelse vil yderligere styrke Sydsjællands og Faxe Kommunes forbindelse mod vest, herunder også Storebæltforbindelsen. Tidsplanen for dette projekt er dog ikke afklaret.

Et projekt for en ny 2-sporet vejforbindelse (80 km/t) mellem Sydmotorvejen og Rute 261 på Stevns har gennemgået en VVM-analyse. Projektet ventes endeligt politisk behandlet inden længe.

#### 4.8. Kvantitative bidrag til erhvervsanalysen

Lokale interessenter har bidraget til analysen, dels via workshoppen som blev afholdt 1. marts 2023 i Rønnede og dels via en interviewrunde blandt en gruppe udvalgte virksomheder, som ikke havde mulighed for at deltage i workshoppen.

De kvalitative bidrag har haft til formål at bidrage med svar på følgende spørgsmål:

- Hvilke virksomhedstyper bør der udvikles arealer for?
- Vurderes der at være efterspørgsel efter motorvejsnære erhvervsarealer blandt lokale virksomheder?
- Skal Faxe Kommune – med udvikling af nye erhvervsarealer - forsøge at tiltrække virksomheder udefra – eller forsøge at fastholde og udvikle lokale virksomheder?

Bidraget fra workshoppen er et resultat af drøftelserne i et gruppearbejde i to grupper og den efterfølgende mundtlige afrapportering.

Bidragene fra workshoppen og de gennemførte interviews har af gode grunde forskellig karakter. Under workshoppen var der en fælles drøftelse af spørgsmål vedrørende udviklingen af erhvervsarealer ved Rønnede, og der blev givet udtryk for forskellige holdninger til de stillede spørgsmål. Under de gennemførte interviews har interviewpersonerne alene udtalt sig på virksomhedens vegne.

##### *Formålet med udvikling af nye erhvervsarealer*

På både workshoppen og under de gennemførte interviews peger interessenterne på, at udviklingen af nye erhvervsarealer bør have fokus på at skabe mest mulig værdi for lokalområdet, dvs. for borgerne og de lokale virksomheder.

Aktørerne forventer generelt, at der vil være stigende efterspørgsel efter nye erhvervsarealer i Faxe Kommune. Den kommende faste forbindelse over Femern Bælt forventes at skabe større interesse for at etablere virksomhed i bl.a. Faxe Kommune, særligt nær motorvejen. Den faste forbindelse vil betyde, at landsdelen får en mere central placering, med hensyn til adgang til bl.a. Tyskland.

Under interviewrunden har flere virksomheder peget på, at udviklingen af nye erhvervsarealer ved frakørsel 37 har potentiale til at tiltrække nye virksomheder til lokalområdet. Erhvervsarealernes placering vil være attraktive for virksomheder, som har et

stort transportbehov og som efterspørger en lokalisering som både er relativt tæt på den kommende Femern forbindelse og på hovedstaden.

Det er de interviewede virksomheders vurdering, at den generelle efterspørgsel efter store og motorvejsnære erhvervsarealer er stigende og ud fra et markedsperspektiv, så vurderes denne anvendelse at være oplagt.

Under workshoppen pegede flere deltagere til gengæld på, at arealerne primært skal understøtte de lokale virksomheders behov og give mulighed for, at det lokale erhvervsliv kan udvikle sig. Det kan konkret være ved, at der gives mulighed for at sælge arealer i mindre og mellemstore udstykninger.

Under workshoppen pegede flere deltagere til gengæld på, at Faxe Kommune er præget af attraktiv natur og oplevelsesmuligheder i forbindelse med områdets skove og godser, herregårde mv. Udviklingen af nye erhvervsarealer bør derfor understøtte disse potentialer. Samtidig er det vigtigt, at udviklingen af erhvervsarealerne ikke sender de forkerte signaler til besøgene. For mange besøgende er frakørsel 37 den naturlige adgang til bl.a. Skovtårnet, lige vest for E47. Derfor kan store erhvervsbygninger give et forkert indtryk af lokalområdet.

##### *Målgruppen for nye erhvervsarealer*

Interessenterne fra både workshoppen og i de gennemførte interviews peger grundlæggende på to målgrupper for erhvervsarealerne:

- Lokale virksomheder, som har et arealbehov, der ikke kan imødekommes i eksisterende erhvervsområder i bl.a. Haslev, Rønnede og Faxe.
- Større, nationale eller internationale virksomheder, som søger en lokalisering i korridoren mellem København og Hamborg.

Imødekommelse af lokale virksomheders behov skal ses i sammenhæng med udviklingen af området ved Symbiosen, i frakørsel 37's nordøstlige hjørne. Dvs. erhvervsarealer, som kan tilbydes lokale og regionale virksomheder, med et øget arealbehov og/eller behov for større synlighed.

Det er dog vigtigt at bemærke, at der i forbindelse workshoppen eller interviewundersøgelsen ikke er kommet meldinger om, at lokale virksomheder har aktuelle behov for nye erhvervsarealer. Virksomheder, som i dag er lokaliseret i Faxe Kommune, eksempelvis i Haslev, Rønnede og Faxe, har i praksis allerede i dag så kort afstand til

motorvejen, at de ikke vil opnå større gevinster, ved at placere eksempelvis lagerfaciliteter på et nyt erhvervsareal ved frakørsel 37.

Under workshoppen pegede flere interessenter på, at man i Faxe Kommune mangler overnatningskapacitet til turister. Det aktuelle areal vurderes dog ikke umiddelbart som velegnet til overnatningsformål.

Med hensyn til tiltrækning af udefrakommende virksomheder/investorer, så er der i meldingerne fra både workshoppen og de gennemførte interviews enighed om, at Faxe Kommune – hvis det er muligt – bør prioritere virksomheder, som tilfører lokalområdet værdi, i form af arbejdspladser eller nye kompetencer. Det betyder også, at interessenterne gerne ser, at man undgår store erhvervsbyggerier, som indeholder meget få arbejdspladser. Nogle interessenter er skeptiske over for eksempelvis lagerhoteller. Andre interessenter peger dog på, at transport- og logistikvirksomheder godt kan være værdiskabende, hvis man har omladefunktioner og distribution og/eller driver webshop, fordi den type virksomheder vil kunne skabe lokale arbejdspladser. Disse virksomheder kan godt vise sig at søge mod Rønnede, når Femern forbindelsen åbner.

---

## 5 // Markeds- undersøgelse

---

*Undersøgelsen søger at beskrive markedsforholdene for erhvervsområdet på kort og langt sigt gennem en kvantitativ og en kvalitativ undersøgelse.*

*Den kvantitative del tager afsæt i tendenser og fakta fra kilder og markedsaktører samt COWIs erfaring på området. Ligeledes vil COWIs erhvervsanalyse, der indgår som bilag til denne rapport, også danne grundlag for vurderingen.*

*Den kvalitative del består i interview med nogle af landets førende erhvervsmæglere med internationalt samarbejde samt den væsentligste turistorganisation i Danmark.*



# 5 // Markedsundersøgelse

## 5.1. Grundlag

Denne undersøgelse søger at beskrive markedsforholdene for erhvervsområdet ved Rønnede i Faxe Kommune på kort og lang sigt gennem en kvantitativ og en kvalitativ undersøgelse.

Den kvantitative del tager afsæt i tendenser og fakta fra kilder og markedsaktører samt COWIs erfaring på området. Ligeledes vil COWIs erhvervsanalyse, der indgår som bilag til denne rapport, også danne grundlag for vurderingen.

F.eks. er nedenstående konklusioner medvirkende til at danne grundlag for markedsundersøgelsen:

- Handel og transport er, efter offentlige arbejdspladser, den største branche i kommunen.
- Både beskæftigelse og arbejdsstyrke er steget de sidste ti år, men på sigt ventes andelen af unge at falde, og arbejdsstyrken forventes dermed også at falde, medmindre bosætningen ændrer sig væsentligt.
- Godstransit i Region Sjælland er stor – dvs. til og fra hovedstadsregionen.
- Arbejdspladser samles i større byer og langs motorveje og baneforbindelser.

Den kvalitative del består i interview med nogle af landets førende erhvervsmæglere, der samarbejder internationalt samt den væsentligste turistorganisation i Danmark.

De interviewede er:

- **RED Property Advisers**  
Kjeld Pedersen, Partner i Capital Markets
- **Savills (tidligere Nordicals, København)**  
Kristian Kjær Hansen, Senior Investment Analyst
- **EDC Erhverv, Næstved**  
Martin Andersen, Indehaver
- **Dansk Kyst- og Naturturisme (DKNT)**  
Klaus Hyttel Skrubbeltang, Investment Manager

I forbindelse med interview af erhvervsmæglerne er der foretaget to interviews, når deres vurderinger er overensstemmende. Ved afvigelser i synspunkter er der foretaget et tredje interview, hvilket er tilfældet ved denne undersøgelse.

Der skelnes i rapporten ikke specifikt mellem investorer, der er slutbrugere, og udviklere, der opfører erhvervsejendomme alene med videresalg for øje. Dette fordi der også er investorer/udviklere, der selv udvikler men beholder visse ejendomme eller projekter selv og sælger andre videre. I relation til attraktiviteten af erhvervsparken ved Symbiosen er en opdeling i disse kategorier mindre relevante.

## 5.2. Markedet

Markedet for industri- og logistiklokaler fortsætter de senere års tendens med lav tomgang (altså få lokaler, der ikke er udlejede), selv om en udbredt vurdering i 2021 var, at nu kunne tomgangen ikke komme længere ned. Men det kunne den – og stort set over hele landet. Udviklingen er så meget desto mere bemærkelsesværdig, fordi væksten i nethandel – der steg kraftigt under Corona-nedlukningerne i 2020 og 2021 – aftog i 2022.

Den samlede e-handel faldt ifølge Dansk Erhverv en analyse i 1. halvår 2022 sammenlignet med 1. halvår 2021. Det er det første registrerede fald for digital handel herhjemme, om end niveauet stadig var 24% højere end i 2020. Desuden var antallet af handler over nettet højere i 1. halvår 2022 end et år tidligere, så den langsigtede trend er stadig øget e-handel med deraf følgende behov for plads til lager, pakkeri, forsendelse og distribution.

Virksomhederne har brug for mere plads på grund af den stadig store økonomiske aktivitet, men også fordi der er et skærpet fokus på sikkerhed i en tid med usikre forsyningskæder, hvilket øger efterspørgslen. Udbuddet begrænses væsentligt af, at projektudviklere og virksomheder oplever mangel på byggejord tæt på hovedstaden og Aarhus, ligesom udviklingen med stigende byggeomkostninger og højere renteniveau afskrækker.

Tomgangen eller udbuddet af ledige lokaler til lager, logistik, produktion og værksteder er gennem det seneste år faldet med næsten 28 procent og udgør dermed blot ca. 997.300 m<sup>2</sup> i dag. Det viser nye tal fra Ejendomstorvet.dk, som er landets største portal for erhvervslokaler.

For første gang nogensinde er udbuddet af ledige lokale til lager, logistik, produktion under 1 million kvm. I forhold til landets samlede lager- og logistikarealer på ca. 75,2 millioner kvm svarer det aktuelle udbud til 1,3 procent – det laveste som mæglere har

registreret i de næsten 20 år, hvor der findes data for erhvervslokaler. Da tingene så værst ud for erhvervslivet, nåede udbuddet af ledige lokaler helt op på 6 procent. Det var i 2011, to-tre år efter at finanskrisen ramte landet.

Den lave tomgang i dag er udtryk for en stor efterspørgsel på kvadratmeter, men det reelle behov kan være endnu større. I efterhånden lang tid har det været svært at finde moderne lokaler – eller bare lokaler i det hele taget. Derfor har nogle virksomheder sandsynligvis opgivet at finde nye lokaler, selv om de har brug for mere plads eller gerne vil bo et andet sted. Med andre ord eksisterer også en skjult efterspørgsel af ukendt omfang.

Et yderligere fald i udbuddet i nær fremtid er sandsynligt – og dermed kan der blive endnu hårdere kamp om ledige lokaler trods især høj inflation, høje bygge- og materialepriser, kraftige rentestigninger og krig i Ukraine. I øjeblikket bliver selv ældre og måske utidssvarende ejendomme lejet ud, både til lager og let industri.

Der er en lille risiko for, at økonomien bremser lidt op, men der er stadig et højt forbrug i samfundet og en høj beskæftigelse, så markedet er ikke der, hvor erhvervslivets behov for kvadratmeter falder i hvert fald de næste 12 måneder. En anden væsentlig årsag til en stigende efterspørgsel er det forhold, at flere kommuner gradvist omlægger ældre erhvervsarealer til boligområder, og derved forsvinder mange erhvervsejendomme de kommende år, især på den københavnske vestegn.

Efterspørgslen på sigt bliver naturligvis drevet af de herskende økonomiske konjunkturer i fremtiden men også af den kommende Femern Bælt-forbindelse, som til en vis grad kommer til at ændre transportvejene, som vi kender dem i dag. Mere trafik i nord-sydgående retning vil anvende Sjælland-Femern forbindelsen frem for at køre over Fyn/Jylland.

### 5.3. Stigende interesse

De internationale rentestigninger har øget investorernes krav til afkast på ejendomme, men ændringerne har været knap så store for industri- og logistikbygninger i Danmark. Det skyldes, at afkastene herhjemme i forvejen var højere end i flere andre lande i Nordeuropa, blandt andet fordi det danske marked for industri- og logistikejendomme historisk set har været et marked, der i sammenligning med udlandet ikke har været udviklet på samme niveau.

Danmark har generelt stadig højere afkastkrav sammenlignet med nabolandene, men udenlandske investorer er gennem årene blevet gradvist mere interesserede i det danske marked. Den tendens vil næppe stoppe, selv om nogle investorer har afventet udviklingen i rente- og prisfastsættelse. Den nuværende situation på markedet har i høj grad betydet, at mange investorer afventer en stabilisering, da de frygter at lave fejlinvesteringer ved at investere for tidligt. Der er dog rekordmange penge allokert til sektoren i øjeblikket, og mange fonde skal bruge disse midler indenfor en årrække, men har dem p.t. stående på sidelinjen.

### 5.4. Grøn vinkel

Transport- og logistikbranchen er ikke en branche med stor fokus på bæredygtighed, men grøn omstilling *kan* finde klangbund i markedet, og der er en bevægelse mod bæredygtigt byggeri og grøn drift. Miljøcertificeringer forventes at blive normen for stort set alle nyopførte ejendomme de kommende år.

Et eksempel er DSV's nyopførte og 95.000 m<sup>2</sup> store lagerbygning i Hedehusene vest for København. Ejendommen blev certificeret med DGNB Sølv, da den blev taget i brug i 2022 – med blandt andet solceller på taget og med batteri, som gemmer strøm til dage uden sol. Ejendommen er blandt de allerførste herhjemme inden for industri og logistik med DGNB-certifikat.

Et andet element kan være at forberede infrastruktur i erhvervsområdet til opladning af el-lastbiler. Eksempelvis har store europæiske og amerikanske lastbilproducenter, der normalt er konkurrenter, etableret et joint venture selskab (Milence), med henblik på netop at etablere store rasteplasser til langturschauffører på strategiske punkter langs det europæiske motorvejsnet med servicefaciliteter og mulighed for 1.000 kW opladning.

På denne baggrund kan der med fordel i kommunikationen mod markedet fokuseres på, at også kommunen lægger vægt på at tiltrække disse virksomheder, og at der er investeret i det gennem forskellige grønne, forberedende elementer, herunder også planmæssigt.

### 5.5. Investorer og investeringer

De internationale investorer dominerer industri og logistiksegmentet. I 2022 var forde-

lingen hhv. 28% danske investorer og 72% internationale investorer.

#### *Udenlandske investorer*

Udenlandske aktører er stadig dominerende blandt investorer med fokus på de bedste ejendomme med én eller få lejere på lange lejekontrakter og i de traditionelle områder som Storkøbenhavn, Trekantområdet og Aarhus. I juni måned 2022 købte den amerikanske kapitalfond Starwood således den jyske Danlog-portefølje for omkring 1,5 mia. kr., og ligeledes i samme måned købte tyske Allianz to DSV logistikbygninger i He-dehusene for mere end 2 mia. kr. i en sale-leaseback-aftale. Modsat tidligere, har de udenlandske investorer dog ikke kun kig på større ejendomme, men er også interesseret i at samle mindre ejendomme i puljer. Til gengæld har investorer fra udlandet ofte en grænse for tomgang, når de investerer, og det giver bedre adgang for lokale investorer med mod på at købe ejendomme med en vis ledighed.

Eksempler på udenlandske investorer, der allerede i dag er i markedet i Danmark for at investere i lager- og logistikejendomme. Listen er ikke udtømmende:

- **Highbrook Investors**  
De har allerede en større portefølje
- **Verdion (med Aviva Investors)**  
Har portefølje i dag og aktiv
- **Savills IM**  
Har portefølje i dag og aktiv
- **Oxford Properties Group**  
Har portefølje i dag og aktiv
- **Blackstone**  
Har portefølje i dag og aktiv
- **Svenske Catena**  
Har portefølje i dag
- **AEW Europe**  
Har portefølje og aktiv
- **Blackbrook Capital**  
Har portefølje og aktiv

#### *Danske investorer*

Danske investorer er både udviklere og investorer. Der er flere selskaber, der både udvikler, videresælger men også beholder projekterne på egne bøger. Nogle af de større investorer er:

- **NREP** er et dansk ejendomsinvesteringsselskab, der også har et pan-skandinavisk fokus. De ejer blandt andet Logicenters, der har et grønt fokus i form af at skulle være CO<sub>2</sub> neutral allerede i 2030.
- Ligeledes investerer **CBRE** (som også er mægler) på vegne af udenlandske investorer i Greve og Jylland.
- **Rubik Properties**
- **PFA**
- **Pension Danmark**

Gruppen af spekulative danske investorer er i dag begrænset, men et eksempel herpå er NREP. Udenlandske Virgin er ligeledes et eksempel. Hvis man ønsker at fremme en udvikling, der kan begyndes af spekulative investorer (projekt igangsættes inden lejer er fundet), kan man tilrettelægge denne mulighed i form af, at der bygges modulært over f.eks. 5 år, hvor bygningerne lejes ud successivt. Til slut vil bygningen fremstå som et samlet projekt, selvom den er opført i etaper over 5 år. Den metode anvendes i Taulov Dry Port ved Fredericia.

I relation til finansiering og risiko kan man ligeledes tilbyde optioner, der følger etaperne og betaling forfalder i forbindelse med den løbende udvikling. Særligt et tilbud om optioner på købesummens erlæggelse kan bryde med den situation, som er i markedet i dag med meget tale og lidt handling.

#### *Lokale investorer*

En konklusion på den dialog, projektet har haft med de lokale erhvervsinteresser, er, at man er godt betjent på de lokationer, man befinder sig på i dag. Det vil sige, at de eksisterende erhvervsområder i kommunen, har den kapacitet og behov, der kan forudses – enten i form af eksisterende bygninger og/eller i form af de udvidelsesmuligheder, der måtte være tilknyttet arealerne, hvorpå virksomhederne ligger. Der kan derfor ikke forventes en videre interesse i arealer i erhvervsparken ved Symbiosen.

## **5.6. Potentielle investeringer i Rønnede**

Typen af investeringer, der kunne tænkes i erhvervsområdet vil hovedsageligt være lagerbyggeri, der er pladskrævende og eventuelt med synlighed fra motorvejen. Det kan være i form af transportcentre og klynger af lagerejendomme i specielt udlagte områder med en særlig infrastruktur, der understøtter formålet. Områder, hvor det indenfor en årrække bliver særligt interessant at placere logistik- og lagerejendomme.

### *Logistik*

Markedet peger på, at netop logistik kan være meget relevant for erhvervsområdet i Rønnede. Der er som nævnt i dag allerede henvendelser om denne type investering i området, og det må på den baggrund være den primære type investering, der kan forventes.

Mæglerne mener, at den største interesse vil være i moderne lagerkapaciteter, der ikke er så arbejdskrævende at drive som f.eks. et omladelager. Sidstnævnte kategori ses i højere grad placeret tættere på København, fordi der er mere arbejdskraft i nærheden, og man er tættere på markedet.

### *Produktion*

Som nævnt er der ikke på nuværende tidspunkt påvist en lokal interesse i at etablere sig i et nyt erhvervsområde ved Rønnede. Ligeledes er udbuddet af arbejdskraft en faktor, investorer og virksomheder er meget bevidste om.

Moderne produktion er i dag i højere grad præget af arbejdskraft med en højere uddannelse end tidligere. I dag handler det meget om maskinovervågning, styring og programmering, og den arbejdskraft er i højere grad til stede i de større byer, hvorfor virksomhederne søger derhen – alene af den årsag.

En anden komplicerende faktor for produktion er miljøforhold i form af affald og udledninger. Er man klar til at kunne rumme og håndtere disse afledninger med henblik på støj, luft og vandudledninger?

### *Turisme*

Der er blandt mæglere og DKNT enighed om, at erhvervsparken ved Symbiosen ikke vil finde interesse blandt investorer i turisme. De større projekter lægges tættere på kysten, og det ses med Lalandia i Rødby og Søndervig på Vestkysten. Investorer vil hellere se på placeringer på f.eks. Østmøn, Lollands kyst og ved Marielyst på Falster. Dette til trods for, at der syd for Køge kun er få muligheder.

Der er dog mangel på korte overnatningsmuligheder i det sydsjællandske, men der er også et hotelprojekt under planlægning ved afkørsel 37 drevet af ejendomsudvikleren Maycon fra Næstved. Skal der etableres hotel, vil det være lavprissegmentet, der danner grundlaget for en business case.

Skovtårnet, lokale attraktioner som f.eks. kalkbruddet og naturturisme, der er "groet

nedefra" og fra de ressourcestærke godser er vejen frem for turisme, i stedet for at tænke det ind i erhvervsparken ved Symbiosen.

## **5.7. Prisniveau**

Der er en konsensus blandt de københavnske/internationale mæglere om, at en attraktiv pris for en byggeretsmeter i erhvervsparken ved Symbiosen vil være i niveauet omkring 1.000 kr./m<sup>2</sup> pr. byggeretsmeter, plus moms - alt afhængig af om man søger at kickstarte en udvikling eller om interessen er tilstrækkelig. Omregnet til en m<sup>2</sup> pris grundareal ved en udnyttelse på 50% svarer det til en pris på 500 kr./m<sup>2</sup>.

En lokal mægler er dog med afsæt i erfaringen fra Lolland-Falster og Sydsjælland – herunder kendskab til det konkrete område – mere moderat i sit pris-overslag. Her nævnes en pris på 250-350 kr./m<sup>2</sup> som mere realistisk. Ligger arealerne i anden eller tredje række fra motorvejen er prisen nærmere nedad mod de 100 kr./m<sup>2</sup>.

Overvejelser om betaling for byggemodning er i denne forbindelse meget relevante. Det koster f.eks. i dag op mod 80 kr./m<sup>2</sup> alene at anlægge vand/kloak til et større byggeri.

Eftersom der er forskel i vurderingerne ovenfor, kan man anlægge det synspunkt, at det er positivt for erhvervsparken. Hvis de københavnske/internationale mæglere har en pris på 500 kr./m<sup>2</sup> i tankerne på det teoretiske plan inkl. byggemodning – ja, så vil de blive positivt overraskede, når de på vegne af interesserede investorer undersøger mulighederne i erhvervsparken ved Symbiosen.

En faktor, der i øvrigt kan påvirke prisen, er i øvrigt rummeligheden i bygningen. I dag opererer man ved lager/logistik med kubikmeter som en faktor for prissætningen. F.eks. vil et højlager med stor rummelighed give en højere byggeretsmeterpris. Prisen er naturligvis også afhængig af, om arealerne er byggemodnede, eller om investor skal forestå denne udgift. Et vist niveau af byggemodning på arealerne er at foretrække, da det vil øge interessen for at undersøge mulighederne mere detaljeret.

Som nævnt foregående i afsnit 4.5 om spekulativt byggeri kan en udvikling befordres ved at arbejde med at optioner eller lignende konstruktioner.

Med realiseringen af det såkaldte drive-in-center, Stop 37, ses en vilje til at investere i Rønnedes udvikling

Her opføres nyt drive-in-center

**STOP37**  
RØNNEDE

- Fast-food-restauranter
- Click & Collect
- Hotel - restaurant
- Supermarked
- Tankstation
- El-ladestander
- Cabin-hotel med bl.a. ventarum



stop37-ronnede.dk

Maycon

Tlf. 55 77 01 00

---

## 6 // Planforhold

---

*En udvikling af nyt og større erhvervsområde i Rønnede vil kræve omfattende planlægning. Den skal tage afsæt i både den nuværende planlægning, og den skal forholde sig til de bindinger, der er i et område i et karakterfuldt landskab og omkranset af flot natur. Dette afsnit beskriver nogle af de nuværende planlæningsmæssige grundforudsætninger i området.*



## 6.1 // Analyseområdet





## 6.1 // Analyseområdet

Analyseområdet er koncentreret om området omkring Rønnede, med særligt fokus på at afklare muligheder og begrænsninger i området omkring motovejsramperne på Ny Næstvedvej - i daglig tale 'motorvejsfirkløveret'.

Analyseområdet er delt i 6 delområder:

### **A: Landskabsområdet**

Landskabsområdet er det såkaldte herregårdslandskab, beliggende mod vest, nord for Ny Næstvedvej. Afgrænsningen mod vest er ikke tydeligt defineret og skal betragtes som omtrentlig, men vi vurderer, at det ikke har betydning for analysen som helhed.

### **B: Skovområdet**

Skovområdet ligger ligeledes mod vest men syd for Ny Næstvedvej. Området er karakteriseret af skovarealer og af Skovtårnet med tilhørende, rekreative arealudlæg. Analysen forholder sig til området tættest på Ny Næstvedvej, da skoven i sig selv hindrer væsentlig udvikling. Mod vest og syd er afgrænsningen omtrentlig. Arealet nærmest motorvejen rummer et mindre udviklingspotentiale, der dog begrænses af en række stedspecifikke begrænsninger (se bilag, notat C).

### **C: Erhvervsområdet**

Dette område ligger øst for motorvejen og afgrænses af Ny Ulsevej mod nord, Vordingborgvej mod øst, Ny Næstvedvej mod syd og motorvejen mod vest. I dette område forventes størstedelen af Faxe Kommunes fremtidige erhvervsudvikling at være koncentreret. Der er derfor særligt fokus på dette område, når vi taler udviklingsmuligheder.

### **D: Stop 37**

Dette delområde rummer en blanding af flere funktioner, dels landsbyen Kongsted-Borup, dels Rønnede Golfklubs baneanlæg, dels et område lokalplanlagt til rastepladsanlægget 'Stop 37' med blandt andet hotel, boliger,

tankstation og lynladestation, og dels, længst mod øst, et landbrugsareal.

### **E: Rønnede - nord**

Dette område er primært defineret som erhvervsområde. Det afgrænses mod vest af Vordingborgvej og mod syd af Faxevej. Mod nord og øst afgrænses det af arealudlæg til omfartsvej.

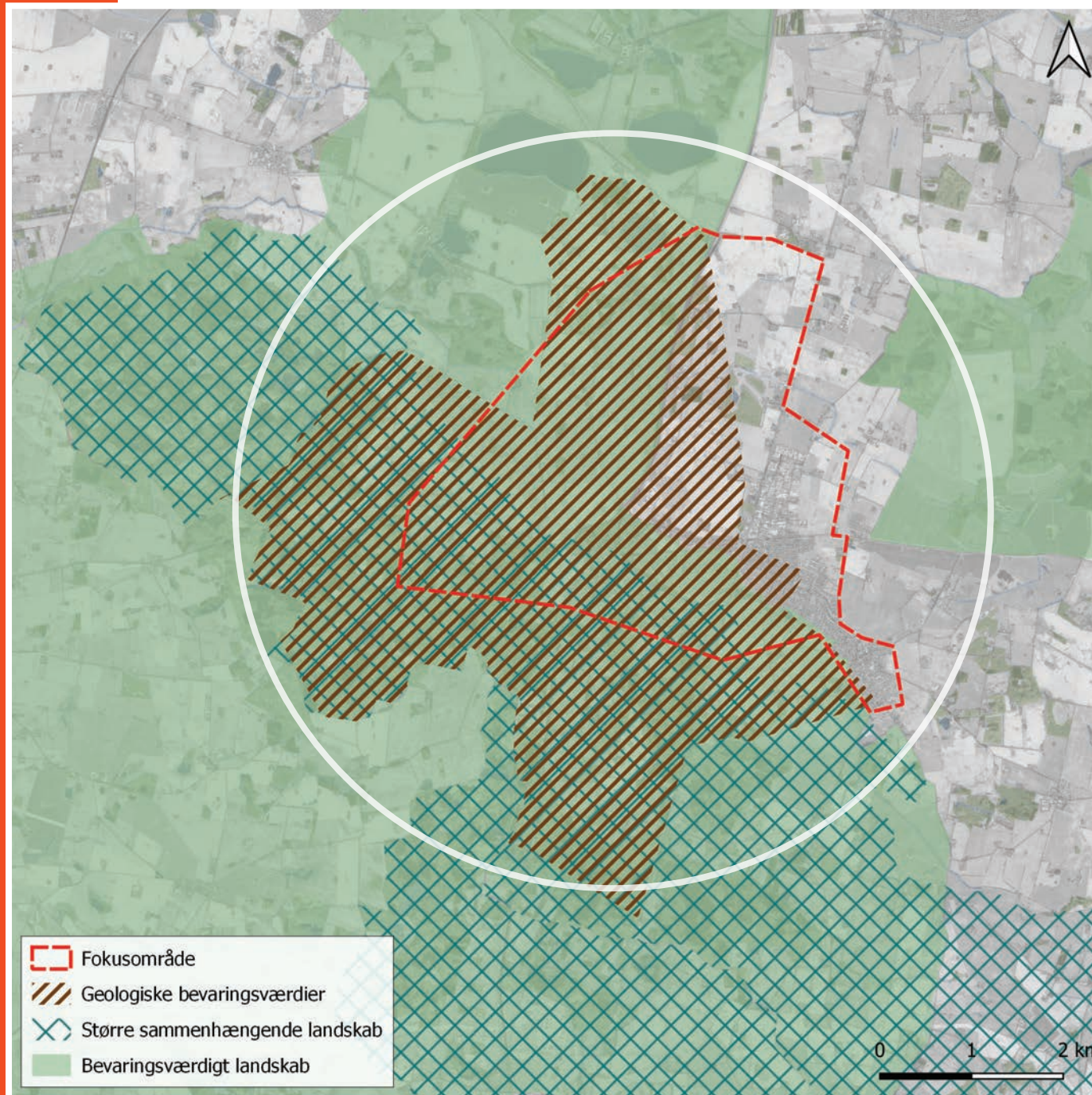
### **F: Rønnede - syd**

I dette delområde ligger størstedelen af Rønnedes boligkvarterer, der strækker sig fra Faxevej mod nord til og med Kongsted mod syd. Afgrænsningen mod vest udgøres af Vordingborgvej, mens afgrænsningen mod syd og øst er mindre tydeligt defineret.

I forhold til den stillede opgave, vil det overvejende være delområde A, B, C og D, der indgår i analysen - og det vil primært være delområde C, der gives en mere detaljeret bearbejdning i forhold til at beskrive fremtidige udviklingsmuligheder.

Delområde E og F indgår af hensyn til sammenhængen mellem selve Rønnede og eventuel ny byudvikling mod vest, omkring motorvejen men behandles ikke yderligere.

## 6.2 // Landskab



## 6.2 // Landskab

Inden for projektområdet gælder nedenstående udpegninger og bindinger af landskabelig interesse. Derudover er området også omfattet af en række andre bindinger og udpegninger, hvori landskabelige hensyn også indgår.

### Bevaringsværdigt landskab

Projektområdet ligger delvist indenfor kommuneplanens udpegninger til bevaringsværdige landskaber. Jævnfør Kommuneplan 2021 – 2033 for Faxe Kommune skal landskabskarakteranalysen indgå i den samlede vurdering af projektet i forbindelse med byggeri og anlæg. Beskrivelser og fokuspunkter for de relevante landskabskarakterområder ses i opslag om landskabets karakter. Nedenfor ses uddrag af retningslinjer for bevaringsværdige landskaber i kommuneplanen:

- Indenfor bevaringsværdige landskaber må der som hovedregel ikke planlægges eller gennemføres byggeri og anlæg ud over det, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af landbrug, skovbrug og fiskeri, eller inddrages arealer til byudvikling, råstofindvinding og placering af ren jord, for eksempel i form af volde. Bygninger og anlæg inden for områderne skal placeres og udformes med hensyntagen til bevaring og beskyttelse samt mulighed for forbedring af værdierne.
- Inden for områderne må tilstanden eller arealanvendelsen af særligt værdifulde sammenhængende helheder eller enkeltelementer ikke ændres, hvis det forringer deres værdi eller muligheden for at styrke eller genoprette deres værdi. Ændringer kan dog ske som led i forbedring af områderne, eller hvis det kan begrundes ud fra væsentlige samfundsmæssige hensyn, eller såfremt det ud fra en konkret planmæssig vurdering kan ske uden at tilsidesætte de særligt værdifulde sammenhængende helheder eller enkeltelementer.

- Der må ikke etableres større udendørs oplag.
- Der er mulighed for at inddrage eksisterende ledige bygninger til erhvervsvirksomheder, såfremt dette ikke indebærer større udvidelse af bygningsmassen.

### Geologiske bevaringsværdier

Projektområdet ligger delvist indenfor kommuneplanens udpegninger til geologiske bevaringsværdier. Nedenfor ses uddrag af retningslinjer for geologiske bevaringsværdier i kommuneplan 2021 – 2033 for Faxe Kommune:

- Landskabets dannelsesformer må kun sløres af byggeri og anlægsarbejder, tekniske anlæg, skovrejsning m.v., hvis en alternativ placering ikke er mulig.
- Værdifulde geologiske landskabstræk og blottede profiler som særligt tydeligt viser landskabets opbygning, skal om muligt bevares og beskyttes.

### Større sammenhængende landskab

Projektområdet ligger delvist indenfor kommuneplanens udpegninger til større sammenhængende landskab. Nedenfor ses uddrag af retningslinjer for større sammenhængende landskab i kommuneplan 2021 – 2033 for Faxe Kommune:

- I større sammenhængende landskaber skal der tages særlige hensyn til de landskabelige interesser, herunder skal udsigtskiler og karakteristiske landskabsselementer sikres.
- Større sammenhængende landskaber skal så vidt muligt friholdes for nye, større tekniske anlæg. Såfremt det alligevel bliver nødvendigt at placere et sådant anlæg i et sammenhængende landskab, skal anlægget udformes og placeres, så det skæmmer

landskabet mindst muligt.

### Landskabskarakteranalyse

Projektområdet ligger indenfor tre forskellige landskabskarakterområder, jævnfør Faxe Kommunes landskabskarakteranalyse fra 2013. Det drejer sig om Gisselfeld-Bregentved dødis- og herregårdslandskab, Lystrup moræne- og herregårdslandskab samt Kobanke bakkeparti og skovklædte landbrugslandskab.

Sammenfattende kan man konkludere, at Gisselfeld-Bregentved dødis- og herregårdslandskab skal beskyttes, og at området er generelt sårbart over for nye landskabsselementer. Her er der tale om områderne vest for motorvejen (benævnt A og B på kortet på side 28).

Derimod fastslår landskabskarakteranalysen, at området øst for motorvejen (benævnt C på kortet på side 28), Lystrup moræne- og herregårdslandskab, kan udvikles, da landskabskarakteren er svag og udvisket af den løbende udvikling.

Dermed reduceres mulighederne for at udvikle områderne A og B, mens en udvikling af område C styrkes.

## 6.3 // Bystruktur



## 6.3 // Bystruktur

Rønnede er en af Faxe Kommunes fire lokalbyer. Med en central placering i kommunen og med direkte forbindelse til både motorvej og de to hovedveje har dette område særligt gode forudsætninger for vækst.

Rønnede har da også oplevet en befolkningstilvækst og har i dag godt 2.700 indbyggere. Tilsvarende har byen også budt på en tilvækst af virksomheder.

Byen er opstået omkring krydset Faxevej/Vordingborgvej, hvor især Rønnede Kro (t.h.), der blev opført i 1825, stadig markerer sig. Ellers er det primært bygninger fra 1900-tallet, der kendetegner bybilledet - ikke mindst suppleret af parcelhuskvartererne, der blev udstykket fra slutningen af 60'erne og frem. I dag ligger boligkvartererne primært syd for Faxevej og er sammenbygget med Kongsted, der tidligere har været en selvstændig landsby. Derfor opfattes især den sydlige del af Rønnede, inkl. Kongsted, som et relativt sammenhængende og meget langstrakt byområde.

Krydset på Vordingborgvej har allerede tidligt spillet en særlig rolle for Rønnede. På luftfotoet til højre (fra 1954) er det tydeligt, at krydset er et knudepunkt for byen. Og det er det på sin vis stadigvæk: I dag er et par dagligvareforretninger placeret omkring krydset, og krydset i sig selv er et trafikalt knudepunkt med omkring 11.000 biler i døgnet.

Kun få ejendomme er i dag registreret som bevaringsværdige. Det er ikke nødvendigvis et udtryk for, at de ikke kan være det - blot at de ikke er blevet SAVE-registreret. I selve Rønnede by er Rønnede Kro registreret i kategori 2, altså med høj bevaringsværdi.

Rønnedes erhvervsområder er overvejende koncentreret i et ældre område nord for Faxevej (Industrivej-kvarteret). I forhold til kommuneplanrammen (R-E1) er der en restrummelighed, som reelt stadig kan udnyttes - eller overvejes omdannet til anden anvendelse.

Til højre: Rønnede Kro i dag.

Nedenfor: Krydset i 1954  
- nuværende bebyggelse er antydet.



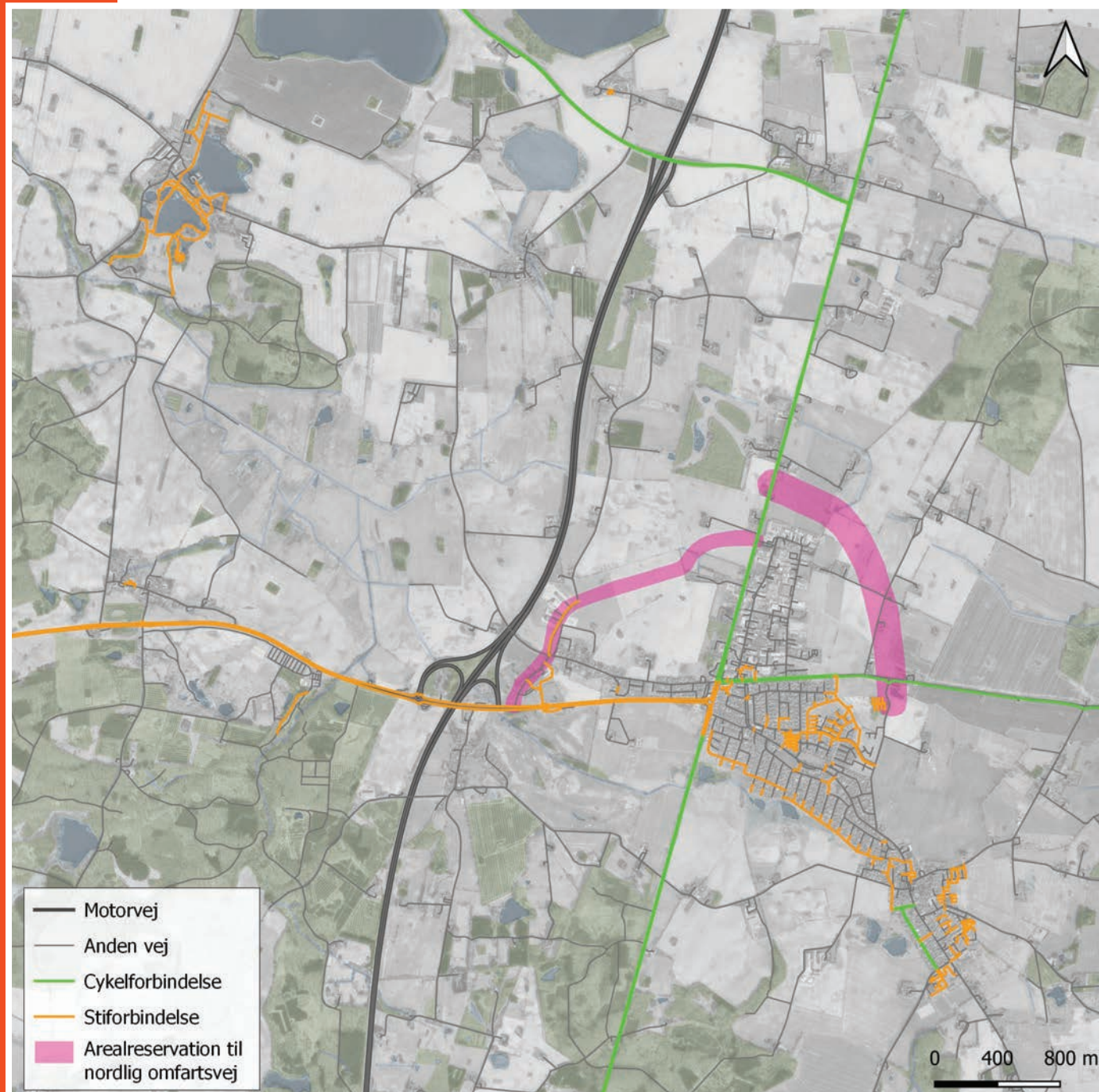
Efter motorvejens etablering vest for Rønnede har det været naturligt, at de senere erhvervsudlæg er placeret tættere på motorvejstilslutningen. Dels af hensyn til tilgængelighed, og dels på grund af synligheden fra motorvejen. Det synes hensigtsmæssigt at koncentrere den fremtidige erhvervsudvikling i dette område - og beslutte hvor meget areal, der reelt skal reserveres til erhverv, baseret på en vurdering af markedspotentialet.



### Særlige fokuspunkter

- Fortsat udvidelse af erhvervsudlæggene tæt på motorvejen vil skabe en tydeligere kobling af Rønnede by til motorvejen
- Det kan i den forbindelse overvejes, om dele af nuværende ramme R-E1 kan omdannes til anden anvendelse
- Der bør ikke planlægges for yderligere boligudvikling nord for Ny Næstvedvej

## 6.4 // Vejanlæg



## 6.4 // Vejanlæg

### Vejnettet i dag

Kommuneplanen inddeler kommunens veje i vejklasser ud fra deres funktion. Statsvejene fungerer som gennemfartsveje og giver samtidig kommunens borgere, ansatte, øvrige besøgende og erhvervstransport adgang til hovedstadsområdet, resten af Danmark og udlandet. De veje udgøres af Sydmotorvejen og Rute 54 (Ny Næstvedvej) mellem Sydmotorvejen og Næstved. Kommunen er vejmyndighed for alle øvrige veje.

I Rønnede området er Vordingborgvej, Faxevej, Dalgårdsvej-Dyssevej samt Ny Næstvedvej mellem Rønnede og Sydmotorvejen udpeget som trafikveje til gennemfartstrafik, der betjener trafik mellem byer. I Rønnede by gælder det også Kongstedvej-Dyssevej-Møllevej og Gl. Næstvedvej. Erhvervsområdet langs Industrivej i Rønnede betjenes både af Vordingborgvej og Faxevej.

Den primære adgang mellem Rønnede og det nationale vejnet er tilslutningsanlægget Rønnede (nr. 37) på Sydmotorvejen både mod nord og syd.

På Sydmotorvejen kører på et gennemsnitsdøgn ca. 42.000 og 30.000 køretøjer henholdsvis nord og syd for tilslutningen ved Rønnede. Ny Næstvedvej har ca. 16.000 køretøjer vest for motorvejen, mens Vordingborgvej i Rønnede by og Faxevej har ca. 11.000 køretøjer. Alle øvrige trafikveje har noget mindre trafik. Vordingborgvej har ca. 6.000 køretøjer nord for og ca. 3.500 syd for Rønnede by.

Trafikvejene har desuden busbetjening, der i Rønnede området giver passagerer adgang til landområder og nabobyer. Den regionale buslinje 630 R mellem Faxe Ladeplads og Næstved kører i Rønnede via Kongstedvej-Faxevej-Gl. Næstvedvej-Ny Næstvedvej. Buslinje 102A på Vordingborgvej i Rønnede kører mellem Køge og Præstø. Endelig kører buslinje 263 internt i kommunen

mellem Faxe og Haslev og betjener Rønnede via Kongstedvej og Vordingborgvej.

Trafikvejene i Rønnede området fungerer som stier i Rønnede by og til øvrige byer.

I Faxe Kommune og i Rønnede området specifikt er der planer for og reservationer til fremtidige vejanlæg.

### Vejnettet i fremtiden

For statsvejnettet vil fremtidige ændringer bestå af anlæg af en motorvej på Rute 54 mellem Sydmotorvejen og Næstved. Anlægget indgår i den nationale 'Aftale om Infrastrukturplan 2035'. Vejdirektoratet starter i 2023 en opdatering af den tidligere miljøkonsekvensvurdering fra 2016 og afslutter denne i 2025. Vejanlægget inkluderer et nyt motorvejskryds vest for Rønnede. Ved Rønnede vil der fortsat være mulighed for alle til- og frakørsler til Sydmotorvejen, ligesom der bliver fuld tilslutning til den nye Rute 54. Til og fra syd vil udvekslingen mellem de to motorveje ske via rampeanlæg og brug af den nuværende Ny Næstvedvej.

Der foreligger trafikberegninger med den nationale trafikmodel GMM for et fremtidigt år 2035. Denne såkaldte "basis"beregning inkluderer alle nationalt besluttede projekter og prognoser for udvikling i økonomi, befolkning mv. Resultaterne viser, at Sydmotorvejen forventes at få ca 50 procent mere trafik nord for Rønnede-tilslutningen – fra ca. 42.000 køretøjer i dag på en gennemsnitshverdag til ca. 63.000 køretøjer i 2035. Syd for tilslutningen forventes en stigning på knap 45 procent – fra ca. 30.000 i dag til ca. 44.000 i 2035.

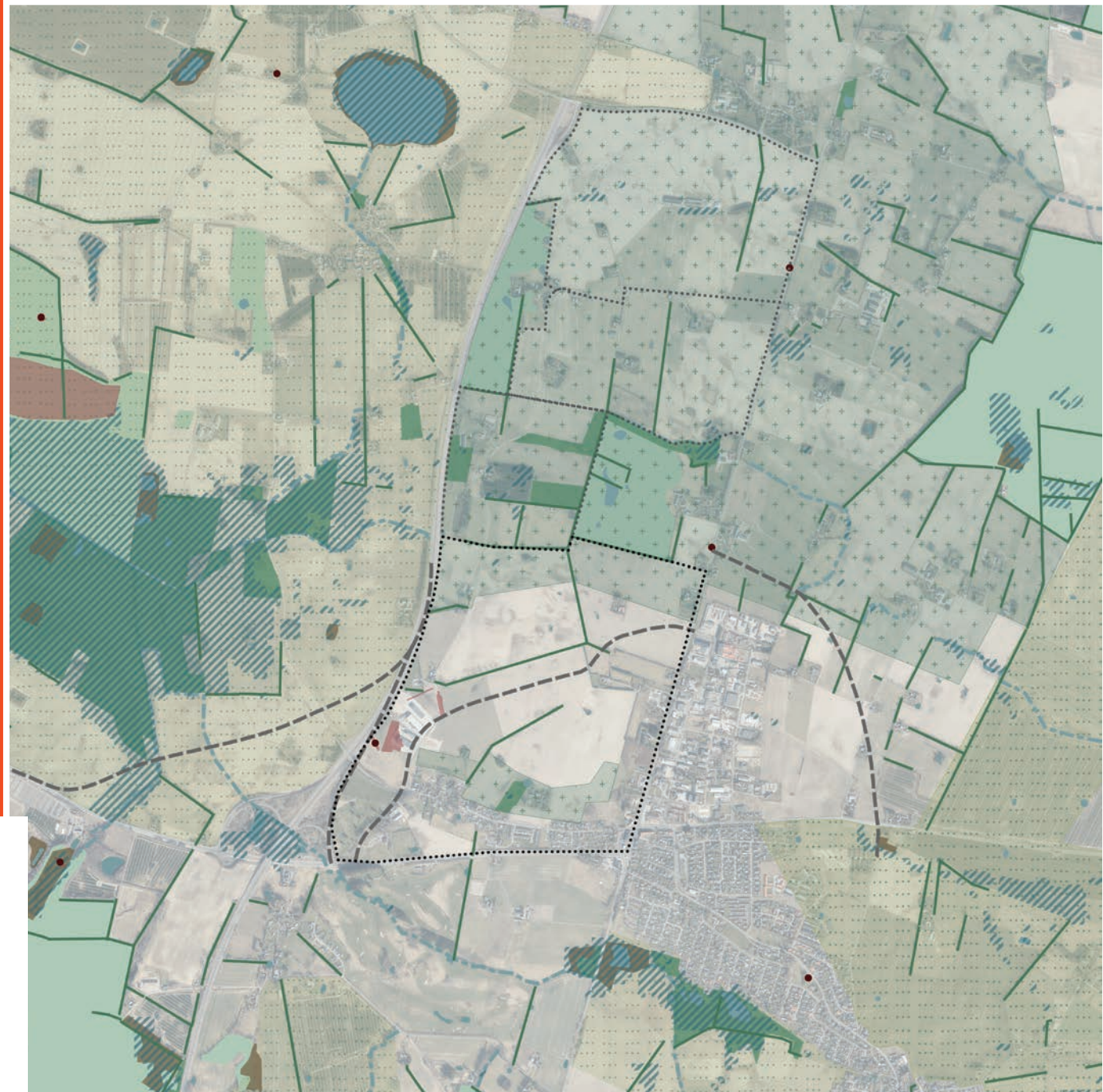
Den nye motorvej (Rute 54) vest for Sydmotorvejen forventes at få ca. 30.000 køretøjer mod ca. 16.000 på den nuværende Ny Næstvedvej. Mellem motorvejen og Rønnede samt på Faxevej øst for Rønnede forventes

en mindre stigning i trafikken. På Faxevej fra ca. 10.000 til ca. 13.000 køretøjer. Vordingborgvej syd og nord for Rønnede forventes ikke at få en trafikvækst.

Kommuneplanen omfatter desuden reservation af arealer til eventuelle fremtidige veje. Af særlig relevans for Rønnede er reservation af arealer til en eventuel fremtidig nordlig ringvej i en bue uden om Rønnede. Fra vest er det et areal mellem Symbiosen og Vordingborgvej og videre herfra til Faxevej øst for Rønnede.

Desuden ønsker kommunen, at der kan etableres nordlige ramper på tilslutning 36 (Bregentved) på Sydmotorvejen, men dette er foreløbig ikke en del af planerne for statsvejnettet.

## 6.5 // Bindinger



- Planlagt trafik anlæg
- Beskyttet dige
- Fredet fortidsminde
- Fredet areal omkring fortidsminde
- Lavbundsareal
- §3 sø
- §3 mose
- §3 eng
- Beskyttet vandløb
- Skovrejsning, ønsket
- Skovrejsning, uønsket
- Fredskov



## 6.5 // Bindinger

Når man kigger på området omkring Rønnede som helhed, er det åbenlyst, at der er mange bindinger, som planlægningen skal forholde sig til.

Det fremgår først og fremmest af Faxe Kommunes kommuneplan.

Der vil være bindinger, der er så stærke, at den fremtidige udvikling skal underlægge sig dem. Det kan f.eks. være elementer som fredede fortidsminder, forsyningsanlæg (f.eks. naturgas) og vejanlæg udlagt af staten.

Dernæst er der bindinger, der beskriver egentlige fysiske hindringer, f.eks. topografi og lavbund - altså våde områder.

Og endelig er der en række bindinger, der oftest omhandler natur og miljø, som f.eks. skovrejsningsområder, §3-beskyttelser og klassificerede jordforureninger. Disse kan i et vist omfang tilpasses ønskerne til fysisk udvikling, hvis det er muligt at opnå myndighedernes godkendelse.

### *Skovene*

Det, der umiddelbart karakteriserer fokusområdet, vist til venstre, er i høj grad de store skovområder - både de eksisterende skove, fredskovarealerne og skovrejsningsområdet mod øst. Mod vest, hvor landskabet er fladere og lavt, er der derimod udpeget store arealer, hvor skovrejsning ikke er ønsket.

Når der ønskes en erhvervsudvikling i området er det relevant tidligt at forholde sig til muligheden for at tilpasse sig fredskovudpegningerne mod nord, lige som en reduktion af skovrejsningsområdet vil være nødvendig. Hvis man ønsker at udlægge større områder til erhverv, som perspektivområder, er det afgørende tidligt i processen at undersøge den reelle mulighed for at reducere udpegningen til skovrejsning.

Områderne sydvest for motorvejtillslutningen - altså omkring Skovtårnet - er kendetegnet af større skovområder, hvoraf omfattende arealer er udpeget som fredskov med tilhørende skovbyggelinjer. Det betyder, at det er vanskeligt at udvikle egentlige bebyggelser der. Derimod vurderes det muligt at udvikle faciliteter i forbindelse med Skovtårnet.

Der er udarbejdet et særskilt notat (Bilag C), der beskriver forudsætningerne for eventuel anvendelse af dele af dette område.

### *Naturbeskyttelse*

Et landskab som dette indeholder en lang række elementer, der er defineret som enten fredede eller beskyttede. Mest markante er de mange diger (stendiger og hegn), der skærer sig igennem landskabet og afgrænser de enkelte jordlodder. De bør i videst muligt omfang bevares - men i særlige tilfælde kan det være relevant at undersøge muligheden for at reducere dem, f.eks. for at opnå en mere hensigtsmæssig infrastruktur.

Også enge, moser og søer - selv mindre vandhuller - er registrerede som såkaldte §3-beskyttede naturarter. Her må tilstanden ikke ændres; de skal leve deres eget, naturlige liv. De udgør vigtige biotoper i området, men i særlige tilfælde kan det være relevant at undersøge muligheden for at få tilladelse til at nedlægge dem og erstatte dem andre steder.

### *Tekniske anlæg*

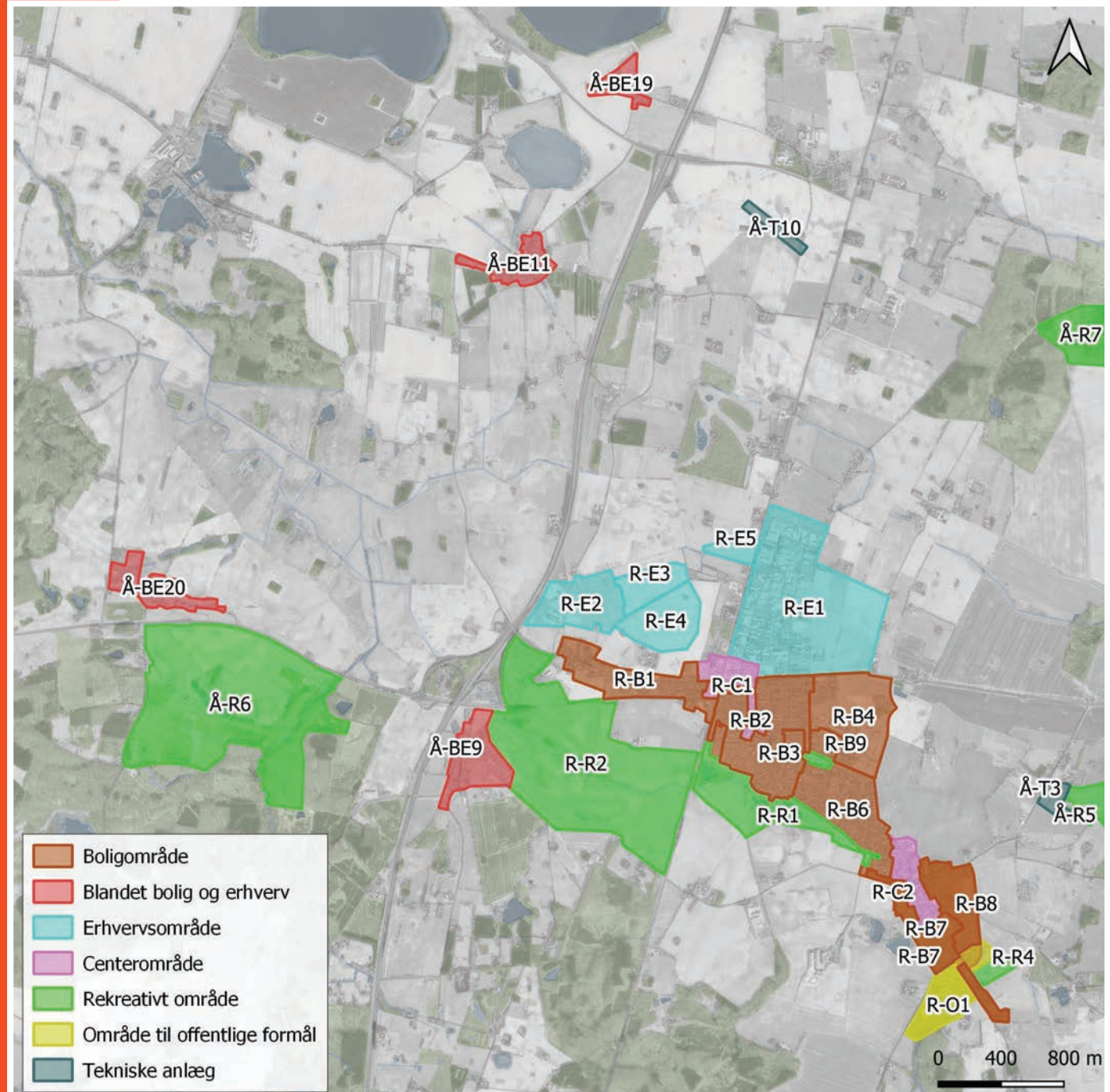
Områdets anvendelse begrænses af to tekniske anlæg, nemlig dels en reservation til et el-kabel som del af Baltic Pipe-projektet, og dels en eksisterende transmissionsledning til naturgas. Desuden er der - længst mod nord - opført tre vindmøller, der også medfører beskyttelseslinjer.

Dertil kommer naturligvis både de nuværende vejanlæg

og de fremtidige reservationer, der begrænser det fysiske råderum - primært omkring motorvejen og det nye tilslutningsanlæg på Ny Næstvedvej.

I praksis er der mange flere bindinger, end der nævnes her. De er mindre relevante i denne skala, men som del i den mere detaljerede planlægning af området vil det være nødvendigt at gennemføre screeninger, der beskriver de konkrete udfordringer, der er netop der, hvor man ønsker at bygge. Bilag C er et eksempel på, at der har været behov for en nærmere undersøgelse af et område - foranlediget af grundejerens ønske om udvikling. På side 52 gennemgås nogle af de mere konkrete, lokale bindinger, der er inden for det udpegede udviklingsområde.

## 6.6 // Planlægning / Kommuneplan



## 6.6 // Planlægning/Kommuneplan

En række kommuneplanrammer er i dag gældende for forskellige dele af analyseområdet. Der er enkelte mindre rammeområder, der udlægger areal til blandet bolig og erhverv, og mod analyseområdets sydøstlige grænse er en stor del af arealet i Rønnede by naturligt nok udlagt til boligområde og centerområde. Disse rammeområder er ikke af interesse for denne undersøgelse, da de forudsættes fastholdt som de er, og undersøges derfor ikke nærmere.

Langs analyseområdets sydlige afgrænsning ligger to større områder til rekreativt formål, som er omfattet af kommuneplanramme nr. Å-R6 og R-R2. I det følgende oplyses gældende kommuneplanrammer for de pågældende områder.

For rammeområde **Å-R6 "Camp Adventure – Gisselfeld kloster"** gælder følgende:

- Anvendelse: Større fritidsanlæg, herunder oplevelsesområde med klatrebaner, overnatning, udsigtstårn, besøgs gård og dyrepark mv.
- Specifik anvendelse: Trætopbaner, udsigtstårn, aktivitetstårn, multihal, parkeringsplads og andre bygninger til området som bygninger til dyr, reception, cafeteria, kiosker, toiletter, udstillingsbygninger, overnatning mv.
- Maks. bebyggelsesprocent: 1 for området som helhed.
- Maks. bygningshøjde: 10 meter, dog 60 meter for udsigtstårn, 30 meter for aktivitetstårn, boardwalk og tilhørende reposer op til 20 meter, multihal op til 14 meter.
- Miljøforhold: Området ligger helt eller delvist indenfor område med risiko for oversvømmelse fra vand-

løb.

- Notat: Fremtidig bebyggelse i forbindelse med besøgs gård skal fastholde gårdspladsen som motiv. Byggeri opføres i samlede klynger, altovervejende i forbindelse med de eksisterende gårde og indenfor i en lokalplan afgrænsede byggefelt. Det samlede bruttoetageareal til kiosk og salg af souvenirs må maksimalt udgøre 250 m<sup>2</sup>, jf. planlovens § 50 o.

- Fremtidig zone: landzone.

For rammeområde **R-R2 "Golfbane"** gælder følgende:

- Anvendelse: Rekreativt område.
- Specifik anvendelse: Rekreativt formål i form af golfbaner o.lign. samt jordbrugsformål.
- Maks. antal etager: 2.
- Notat: Områdets golfbanearealer og tilhørende bygninger samt ny beplantning skal tilpasse sig og forstærke områdets landskabelige kvaliteter. Susåens omgivelser skal beskyttes. Områdets stinet skal sikres offentlig adgang.
- Fremtidig zone: Landzone.

I den centrale del af analyseområdet er der desuden en række områder, der er udlagt til erhverv med kommuneplanramme nr. R-E1, R-E2, R-E3, R-E4 og R-E5. I det følgende oplyses gældende kommuneplanrammer for de pågældende områder.

For rammeområde **R-E1 "Rønnede Industripark"** gælder følgende:

- Anvendelse: Erhvervsområde.
- Specifik anvendelse: Erhvervsformål herunder industri, lager, håndværks- og servicevirksomhed, kontorer. Detailhandel for særligt pladskrævende varegrupper.
- Maks. bebyggelsesprocent: 60 for den enkelte ejendom.
- Maks. bygningshøjde: 12 meter.
- Maks. antal etager: 2.
- Notat: Der er mulighed for at indrette pladskrævende butikker.
- Fremtidig zone: Byzone.

For rammeområde **R-E2 "Ved Sydmotorvejen"** gælder følgende:

- Anvendelse: Erhvervsområde
- Specifik anvendelse: Erhvervsformål herunder værksteder, lager, maskinfabrik, lettere industri. Forbeholdes hovedsageligt til virksomheder, der har et særligt transportbehov.
- Maks. bebyggelsesprocent: 60 for den enkelte ejendom.
- Maks. bygningshøjde: 12 meter.
- Maks. antal etager: 3.
- Notat: I områderne nærmest motorvejen skal det sikres, at vejledende grænseværdier for støj fra

- motorvejen skal det sikres, at vejledende grænseværdier for støj fra motorvejen kan overholdes. Hvor den gennemgående vej fra Vordingborgvej til Næstvedvej passerer Gl. Rønnede skal der etableres fornøden støjskærm og/eller støjvold. Der skal tages fornødent hensyn til fordelingsledningen til naturgas.
- Fremtidig zone: Byzone.

For rammeområde **R-E3 "Ved Stamvejen"** gælder følgende:

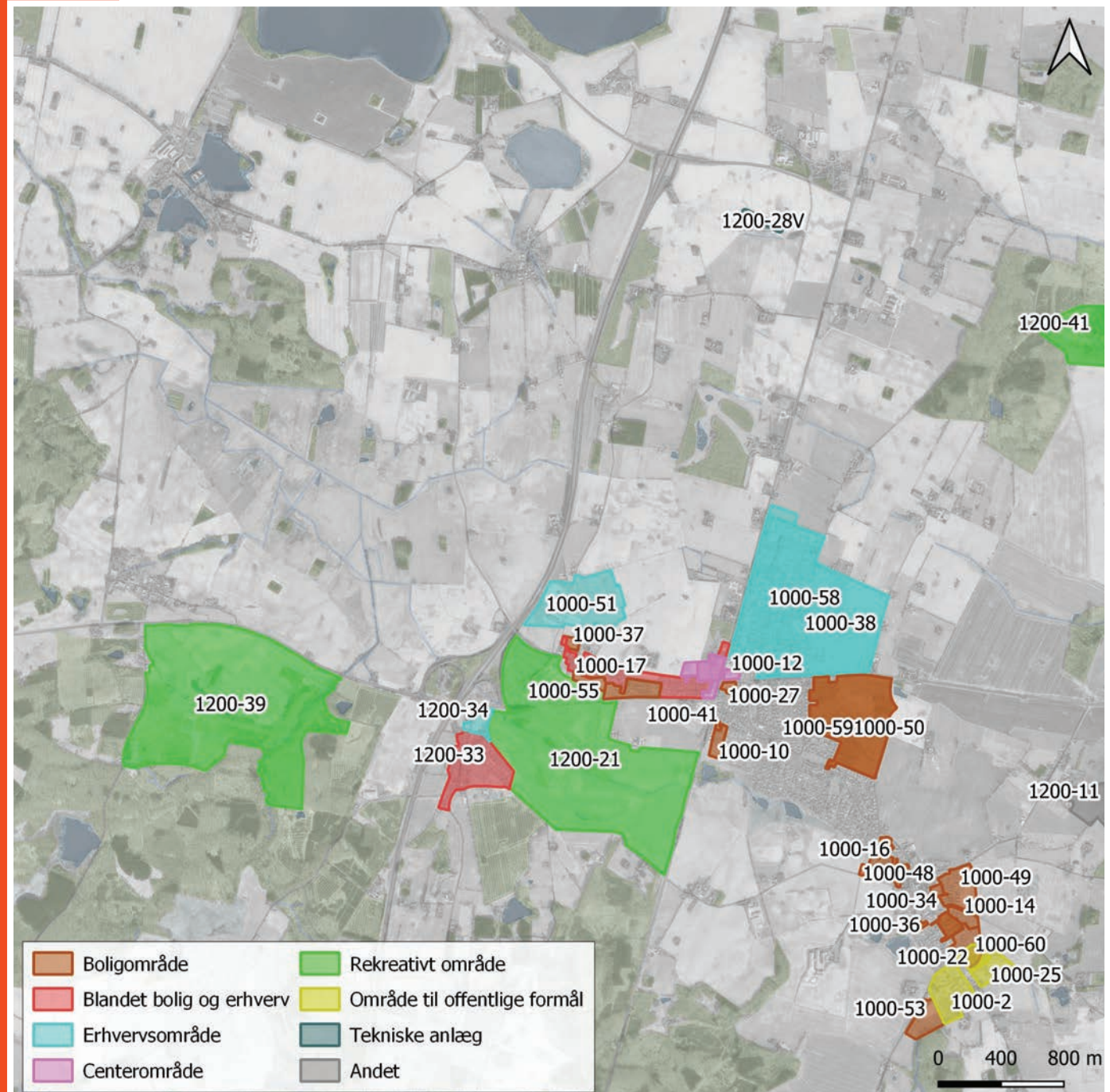
- Anvendelse: Erhvervsområde.
- Specifik anvendelse: Erhvervsformål herunder værksteder, lager, maskinfabrik, lettere industri.
- Maks. bebyggelsesprocent: 50 for den enkelte grund.
- Maks. bygningshøjde: 10 meter.
- Maks. antal etager: 2.
- Notat: Den gennemgående vej fra Vordingborgvej til Næstvedvej skal belægges med støjsvag asfalt. Ved vejens passage af Gl. Rønnede skal der etableres fornøden støjskærm og/eller støjvold. Der skal tages fornødent hensyn til fordelingsledningen til naturgas.
- Fremtidig zone: Byzone.

For rammeområde **R-E4 "Bag Rønnede Kro"** gælder følgende:

- Anvendelse: Erhvervsområde.
- Specifik anvendelse: Erhvervsformål herunder liberale erhverv, kontorer, forretningservice, hotel og restauration.
- Maks. bebyggelsesprocent: 60 for den enkelte ejendom.
- Maks. bygningshøjde: 10 meter.
- Maks. antal etager: 2.
- Notat: Der kan etableres et udviklingshus med reception, kontorer, fællesrum, køkkenfaciliteter, møderum og projektarbejdspladser. Den gennemgående vej fra Vordingborgvej til Næstvedvej skal belægges med støjsvag asfalt. Ved vejens passage af Gl. Rønnede skal der etableres fornøden støjskærm og/eller støjvold.
- Fremtidig zone: Byzone.
- For rammeområde **R-E5 "Ved Vordingborgvej"** gælder følgende:
  - Anvendelse: Erhvervsområde.
  - Specifik anvendelse: Erhvervsformål herunder liberale erhverv, service, elektronikværksted. En enkelt bolig i tilknytning til erhverv.
  - Maks. bebyggelsesprocent: 40 for den enkelte ejendom.



## 6.7 // Planlægning / Lokalplaner



## 6.7 // Planlægning/Lokalplaner

Med særligt fokus på udviklingsområdet mellem motorvejen, Vordingborgvej og Ny Næstvedvej beskrives her de to gældende lokalplaner, der har størst betydning for den konkrete planlægning af området.

Bortset fra den udviklingsmulighed, der er indbygget i gældende lokalplan 1000-51, vil en videre udvikling til erhvervsformål kræve som minimum ny lokalplanlægning - men også kommuneplantillæg, når man planlægger uden for de kommuneplanrammer, der allerede er fastlagt.

Lokalplanlægningen må formodes som minimum at afføde miljøvurdering af planerne.

For lokalplanområde **1000-51 "EcoPark Rønnede"** (2011) gælder følgende:

### *Formål*

Lokalplan skaber plangrundlag for etablering af et område til erhverv inden for virksomhedsklasse 3-5 - og med et primært fokus på virksomheder med særligt transportbehov.

### *Anvendelse*

Planen definerer tre delområder, der beskriver forskellige anvendelsesmuligheder. En del af området (delområde III) må kun anvendes til virksomheder med særligt behov for lager og transportfaciliteter, herunder højlager.

Dertil kommer en række bestemmelser om vejanlæg, bebyggelsens udseende, beplantning mv.

For lokalplanområde **1200-28V "Vindmølleområde syd for Olstrup"** (1999) gælder følgende:

### *Formål*

Lokalplan skaber plangrundlag for etablering af op til to

500 kW vindmøller med en navhøjde på max. 46 m og med mulighed for at opføre tilknyttede servicebygninger (transformerkioske).

Planen beskriver ikke væsentlige afstandskrav.

Denne lokalplan har ingen betydning for realisering af det sydlige erhvervsområde og finder først anvendelse, i forbindelse med en eventuel senere erhvervsudvikling mod nord (Perspektivområde III, se side 54).