



Regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne

BORNHOLMS
REGIONSKOMMUNE



Regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne

Bornholms Regionsråd vedtog den 25. november 2004 at offentliggøre et forslag til regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne.

Forslaget omfattede alle havnene på Bornholm og indeholdt overordnede retningslinjer for havnenes fremtidige anvendelse, samt redegørelser for hvilke planlægningsmæssige rammer der fremover skal gælde for hver enkelt havn.

Forslaget var offentliggjort fra den 11/12-2004 til den 8/2—2005. Inden for indsigelsesfristens udløb var der modtaget 21 indsigelser fra myndigheder, organisationer, foreninger, havnebestyrelser og private.

Blandt indsigelserne var der en indsigelse fra Miljøministeriet, der ønskede forhold omkring strandbeskyttelse tilføjet planen. Efter forhandling med Plan & Byg, meddelte ministeriet i juni 2006 at man på grundlag af aftalte justeringer, ikke længere ville stille sig hindrende for en vedtagelse af planen.

Endelig vedtagelse

Den 30/06. 2005 vedtog Regionsrådet regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne.

I forbindelse med vedtagelsen er der tilføjet mindre ændringer som følge af indsigelser mod regionplantillægget, herunder:

- en række kort- og tekstrettelser i afsnittene vedr. generelle afsnit, Rønne Havn, Nexø Havn, Hasle Havn, Tejn Havn, Bakkerne Havn, Svaneke Havn, Nørrekås Havn, Vang Havn, Vigehavn Havn, Sdr. Hammer Havn og Balka Havn.

- tilføjelser i redegørelser og retningslinierne for alle havne omfattet af strandbeskyttelse

- mindre ændringer af havneområdernes afgrænsning for Nexø Havn/Sdr. Hammer Havn, Helligpeder Havn, Vang Havn og Vigehavn Havn.

Der er desuden tilføjet mulighed for etablering af 5-6 husbåde i Nørrekås Havn

Efter regionsrådets endelig vedtagelse af regionplantillægget, forventes det at regionplantillægget følges op i den kommende regionskommuneplan og i lokalplanlægningen.

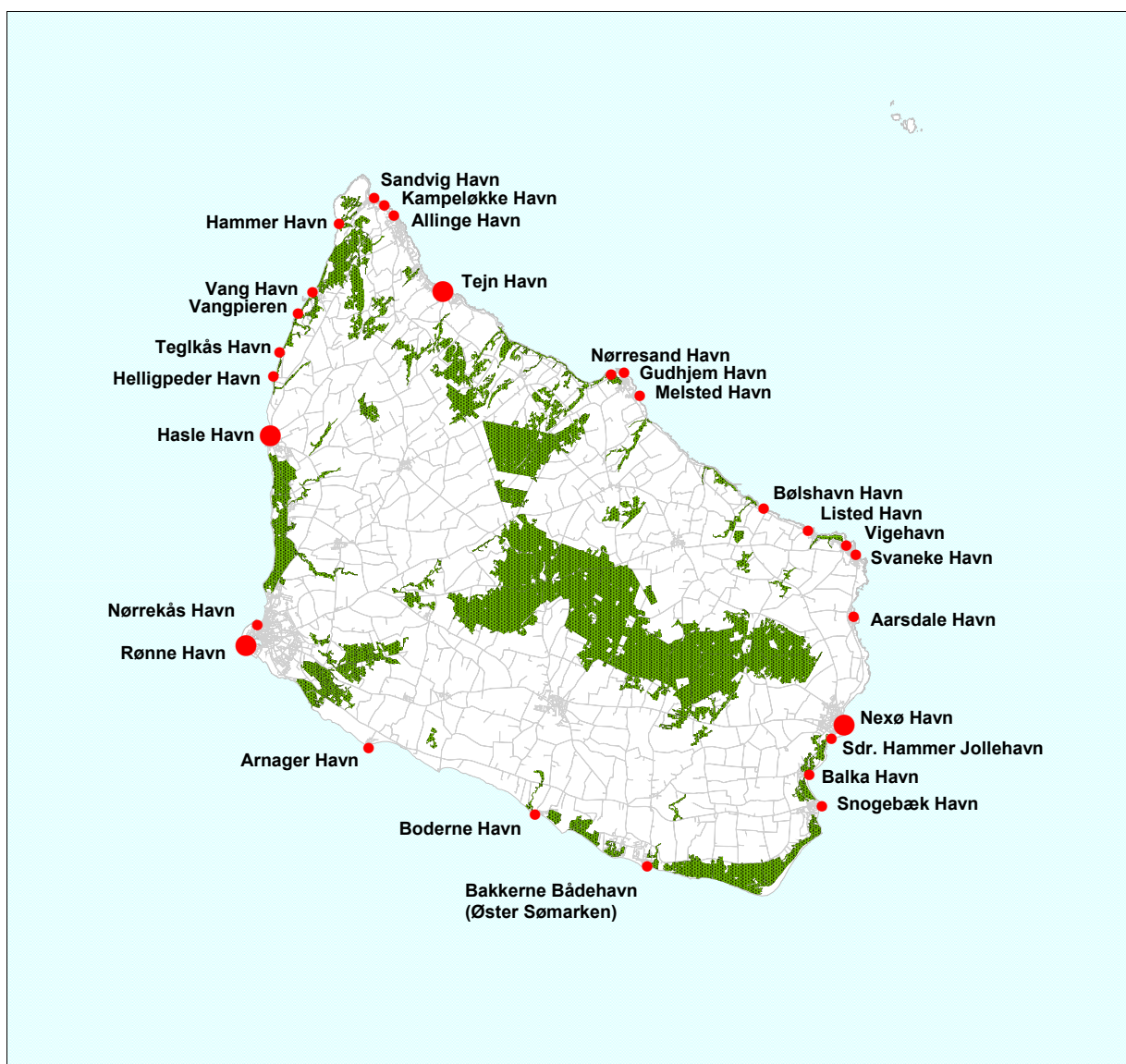
Man kan se eller få regionplantillægget, ved henvendelse i de bornholmske borgerservicekontorer, eller i Plan & Byg, Skovløkken 4, Tejn, inden for normal åbningstid (tlf. 56920000).

Regionplantillægget kan også ses på regionskommunens hjemmeside (www.brk.dk)

Regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne er udarbejdet af Bornholms Regionskommune, Plan & Byg.

Oversigtskort

De bornholmske havne



Forslag til regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne

Indholdsfortegnelse:

Generelt

Baggrund og formål	6
Planens indhold (inkl. definitioner for fremtidig anvendelse)	7
Den historiske udvikling	8

De store erhvervshavne

Rønne Havn	10
Nexø Havn	13
Hasle Havn	16
Tejn Havn	20

De små erhvervshavne

Vang Pier	24
Sandvig Havn	25
Allinge Havn	26
Nørresand Havn	28
Gudhjem Havn	29
Listed Havn	30
Svaneke Havn	31
Aarsdale Havn	32
Snogebæk Havn	33
Bakkerne Havn	34
Arnager Havn	35

Småbåds- og fritidshavne

Nørrekås Havn	36
Teglkås Havn	38
Helligpeder Havn	39
Vang Havn	40
Hammer Havn	41
Kampeløkke Havn	42
Melsted Havn	43
Bølshavn Havn	44
Vigehavn	45
Sdr. Hammer Jollehavn	46
Balka Havn	47
Boderne Havn	48
Andre små anløbssteder	49

Regionplanretningslinier

Hidtil gældende retningslinjer	51
Nye retningslinjer	51

Signaturforklaring m.m.

Signaturforklaring og kildehenvisninger	53
---	----

Debat om de bornholmske havne

Regionsrådet offentliggjorde i foråret 2004 et debatoplæg om de bornholmske havnes fremtid. I tilslutning hertil blev der afholdt offentlige møder om emnet.

Adskillige havne har problemer med at få økonomien til at hænge sammen, specielt efter fiskerikrisen i 90'erne. Regionsrådet ønskede på den baggrund en samlet debat om de bornholmske havnes situation og fremtidsmuligheder.

Under debatten fremkom en del forslag og kommentarer.

Regionsrådet offentliggjorde i december 2004 det forslag til regionplantillæg for 27 bornholmske havne, som med mindre rettelser blev vedtaget den 30/6 2005.

I regionplantillægget redegøres der for alle havnene, herunder deres afgrænsninger og for deres evt. erhvervsmæssige, turistmæssige og kulturmæssige betydning.

Desuden behandles en række specifikke problemstillinger, specielt i de havne hvor der er store ledige erhvervsarealer.

Og endelig redegøres der for hvilke planlægningsmæssige rammer der fremover skal gælde for havnene.

En samlet plan

Der skal med regionplantillægget skabes et samlet overblik over alle havnenes situation og udviklingsmuligheder.

Det er første gang der udarbejdes en samlet havneplan, fordi det planmæssige ansvar for havnene tidligere var delt mellem amtslige og flere kommunale myndigheder. Dette er nu ændret på Bornholm, og det giver samtidig mulighed for at inddrage flere planmæssige aspekter i een samlet planlægning.

Der er dog stor forskel på hvilke bindinger og muligheder der som udgangspunkt gælder for den enkelte havn. Dette er fastlagt i region-, kommune- og lokalplanlægningen samt i evt. fredningsmæssige forhold.

Et regionplantillæg består normalt af en redegørelse og et sæt regionplanretningslinjer som kan omfatte forhold som fremgår af planlovens § 6. Retningslinjerne skal fastlægges på grundlag af en samlet vurdering af udviklingen i regionen og vil være bindende for den efterfølgende kommunale planlægning på

området, herunder den fysiske planlægning for den enkelte havn (kommune- og lokalplanlægning).

Dette regionplantillæg indeholder en række mål for den fremtidige planlægning, gældende for hver enkelt havn, som normalt ikke indgår i regionplanlægningen, men som efterfølgende skal følges op i den kommende regionskommuneplan og i lokalplanlægningen. Planen erstatter ikke gældende kommune- eller lokalplaner (der f.eks. kun kan ændres med nye lokalplaner), men skal alligevel opfattes som en retningsgiver for hvad man i fremtiden skal kunne bruge havnene til.

Gældende lokalplaner kan dog ændres efter behov, f.eks. i forbindelse med konkrete projektforslag. Offentligheden og det lokale område vil naturligvis blive inddraget i forbindelse med sådanne planændringer, men man må forvente, at nye lokalplaner respekterer de overordnede retningslinjer og rammer som indgår i denne plan.

Regionsrådets målsætninger for de bornholmske havne

Regionsrådet vedtog i 2003 nogle mål for de bornholmske havne. Man vedtog

- at skabe rammer for at fastholde og udvikle det store aktiv de bornholmske havne er for Bornholm, bornholmere og turister, og
- at projekter til udvidelse/udvikling eller større renoveringsopgaver vurderes ud fra en helhedsbetragtning.

Set i det lys, er dette regionplantillæg en direkte opfølgning på regionsrådets målsætninger, fordi de planlægningsmæssige betingelser er afgørende for hvad der skal ske i havnene fremover.

Planens formål

Formålet med regionplantillægget er at tilvejebringe en samlet plan for de bornholmske havnes fremtidige udvikling.

Formålet er desuden at beskrive de udviklingsmuligheder der findes, samt beskrive de planlægningsmæssige rammer der fremover skal gælde for havnenes udvikling.

Planens indhold

Havneplanen omfatter primært de 27 havne der er vist på kortbilaget. Desuden findes en lang række mindre anløbssteder, som ikke er kategoriseret som egentlige havne i denne plan.

Regionplantillæggets redegørelse indledes med en gennemgang af den generelle udvikling af havnene på Bornholm.

I redegørelsen er havnene herefter opdelt i tre grupper efter deres nuværende størrelse og anvendelse:

- De store erhvervshavne (Rønne, Nexø, Hasle og Tejn havne)
- De mindre erhvervshavne (Vang Pier samt Sandvig, Allinge, Nørresand, Gudhjem, Listed, Svaneke, Aarsdale, Snogebæk, Bakkerne og Arnager havne)
- Småbåds- og fritidshavne (Nørrekås, Helligpeder, Teglkås, Vang, Hammer, Kampeløkke, Melsted, Bølshavn, Vigehavn, Sdr. Hammer, Balka og Boderne Havne).

De øvrige landingssteder behandles kortfattet under et i et afsnit til sidst, under Småbåds- og fritidshavne.

Opdelingen i grupper gør at havne med forholdsvis ens betingelser behandles i sammenhæng, selvom der inden for det enkelte område kan være store forskelle i, hvilke muligheder der f.eks. findes for udvikling fremover.

Hvert havneafsnit er bygget op med en kort beskrivelse af den historiske baggrund, en beskrivelse af havnen og havneområdet, en kort beskrivelse af havnens udviklingsmuligheder, en beskrivelse af den hidtidige planlægning og sluttes i hvert tilfælde af med en beskrivelse af hvad der skal gælde i den fremtidige planlægning. I et par tilfælde (Hasle og Tejn) er der desuden udarbejdet særlige dispositionsplaner for havneområdernes fremtidige anvendelse.

Hver planbeskrivelse er vedlagt et oversigtskort hvor det enkelte havneområde afgrænses planlægningsmæssigt.

Endelig sluttes planen af med de regionplanretningslinjer der på et helt overordnede plan skal gælde for de bornholmske havne.

Fremtidig planlægning - definitioner

For samtlige havne indeholder regionplantillægget beskrivelser af hvad der skal gælde i den fremtidige

planlægning for den enkelte havn (kommune- og lokalplanlægning). Behovet for planlægningsmæssige ændringer afhænger naturligvis af om den eksisterende planlægning dækker havnenes nuværende behov.

De store erhvervshavne:

Den fremtidige planlægning for de store havne defineres særskilt for hver enkelt havn. Hvor der skal skabes mulighed for nye, ikke havnerelaterede formål, angives dette konkret under den enkelte havn.

De små erhvervshavne

For de fleste små erhvervshavnens vedkommende er der generelt behov for en vis opblødning af havnens fremtidige anvendelsesmuligheder, selvom der fra havn til havn er store forskelle i hvor mange muligheder der er for indpasning af nye aktiviteter.

For de fleste af disse havnes fremtidige planlægning fremgår, at der skal muliggøres "blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses".

Hermed vil man i den fremtidige planlægning muliggøre funktioner, bygninger og anlæg der naturligt er tilknyttet og tilpasset den enkelte havns fiskeri, passagertransport, lystbådsaktiviteter m.v. I de fleste små erhvervshavne vil der ikke være mulighed for større industrivirksomhed, der henvises til de større erhvervshavne.

Desuden muliggøres små service- og turistformål som toilet- og badefaciliteter, småbutikker med ud salg af fiskeudstyr, småhåndværk og kunsthåndværk, kiosk og lignende, afhængig af hvilke muligheder og behov der er i den enkelte havn (der anlægges skøn fra sag til sag). Små service- og turistformål omfatter ikke formål som større dagligvareforretninger, institutioner eller boliger.

Småbåds- og fritidshavne

For de fleste af disse havne er det angivet at anvendelsesmæssige ændringer "kun tillades når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativ funktion".

Disse havne er ofte underlagt frednings- og bevaringshensyn, der nødvendiggør særlige argumenter før der kan tillades nye funktioner. Typisk vil det være muligt at etablere anlæg og bygninger der skønnes nødvendige for havnenes drift, f.eks. redskabsskure og toiletter og evt. mindre service som en kiosk til betjening af turister. Der tillades ikke kunsthåndværk, turistbutikker og lignende.

Den historiske udvikling

Bornholm har som ø-samfund altid været afhængig af søfart og fiskeri. Placeringen midt i Østersøen har på godt og ondt præget øens historie og udvikling.

Der har været mennesker på øen siden stenalderen, og de har fra et tidligt tidspunkt haft kontakt med omverdenen. Søvejen udgjorde den bedste mulighed der var for transport og handelsforbindelser, og Bornholm lå centralt placeret på de handelsruter, der forbandt områderne omkring Østersøen. De fleste af fortidens bopladser lå tæt på kystområdet, hvorfra man havde let adgang til havet og de muligheder det gav.

I middelalderen kom Bornholm af og til i klemme i de stridigheder der opstod på grund af handels- og statsinteresser i Østersøområdet. Da de hanseatiske købmænd blev en magtfaktor i Østersøen, fik det også betydning for Bornholms historie.

I 12-1300 tallet var der store mængder sild i Østersøen, der blev solgt på sildemarkeder i sommer- og efterårssæsonen. Den blev fisket fra små, åbne både af lokale fiskere, og nedsaltet så den kunne holde længe. Omkring sildemarkederne opstod livlig handel og økonomiske vækst. Det var især de hanseatiske købmænd der opkøbte den saltede sild til videre salg i de øvrige Europa.

Det største sildemarked lå ved Falsterbo i Skåne, men der var også markeder på Bornholm, f.eks. ved Hammeren og ved Svaneke, og lokalbefolkningen har tjent godt på denne handel og de muligheder der fulgte med.

De fleste af nutidens bysamfund har deres oprindelse i middelalderen, og de fleste af dem lå i kystområdet i form af små fiskerlejer. I løbet af 1300-tallet etableres de første bornholmske købstæder (Rønne, Nexø, Aakirkeby). Allinge-Sandvig, Svaneke og Hasle fulgte efter lidt senere, hen imod år 1500. Med de handelsprivilegier det gav, blev handelen efterhånden koncentreret til de områder.

I 1400-tallet aftog sildefiskeriet, og den følgende periode var præget af stagnation i det bornholmske handelsliv.

Spillet om magten i Østersøen var afgørende for den udvikling der fulgte. Især den danske indførelse af Øresundstolden i 1429 betød at Danmark blev involveret i flere krige med nabolandene. I 1525 fik Lübeck øen i pant i 50 år, som betaling for krigsgæld.

I 1600-tallets begyndelse var der flere pest-

epidemier som udslettede ca. 1/3 af befolkningen på Bornholm.

Efter krig mod Sverige måtte Danmark i 1658 bl.a. afstå Bornholm til svenskerne, men bornholmernes modstandskamp gjorde at svenskerne måtte opgive øen. Bornholm var nu det eneste støttepunkt der var i Østersøen for den danske flåde, og da havnene på Bornholm var uegnede til større skibe, anlagde kongen i stedet en befæstet flådestation på Christiansø. Rønne fik dog også befæstning i form af kastel og bastioner.

I 1700-tallet fik torskefiskeriet et opsving, da man opfandt kvasen (en bådtype med dam midtskibs) så fisken kunne transporteres levende til København. Der kom snart flere både af denne type, og der opstod derfor et nyt behov for bedre havneanlæg.

I begyndelsen af 1800-tallet var de fleste bornholmere enten landmænd, fiskere eller søfolk. 10 % levede af fiskeriet, mens mange derudover supplerede f.eks. landbrug med fiskeri langs kysterne. Silde- og laksefiskeriet foregik traditionelt fra små sejlbåde med op til 5-6 mands besætning. Bådene kunne trækkes på land efter brug, og de kunne ros, når der ingen vind var. Hele familien deltog i rensning af fisk og klargøring af fiskeredskaber.

Fra 1830'erne begyndte lokale købmænd at opkøbe fisk i en større skala, mhp. nedsaltning og videre salg. Der kom salterier i alle fiskerlejer. Flere fiskere begyndte også at fiske på langfart, ved Island og Spitsbergen, hvor man bl.a. drev sælfangst mhp. produktion af tran (til tranlamper).

Men det var i første omgang handelsskibene der blev store, og det var i de store byer at købmændene i begyndelsen af 1800-tallet tog initiativ til de første nye havneanlæg.



Svaneke 1892 - sildefangsten ordnes



Færgen Østbornholm i Allinge Havn

Fra midten af århundredet kom der også flere større fiskerfartøjer, og det var medvirkende til at fiskere slog sig sammen om at bygge havnebassiner og læmoler rundt om i de små fiskerlejer.

I anden halvdel af 1800-tallet øgedes behovet igen for større havne, pga. den øgede industri og råstofudskibning og pga. de nye dampskibsforbindelser mellem flere bornholmske havne og København (Dampskibsselskabet af 1866 og Det Østbornholmske Dampskibsselskab). Nye transportmuligheder satte gang i nye silderøgerier, og man kunne nu pakke silden i kasser til forsendelse til København.

1872 oplevede man en voldsom stormflod der ødelagde mange havne og fartøjer. Det satte gang i en ny opbygning af bedre sikrede havne og fiskerne gik i højere grad over til at bruge dæksbåde frem for åbne joller.

1883 stiftedes Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening. I slutningen af 1800-tallet faldt fiskeriet af laks, og kun sildefiskeriet gav stadig et godt afkast. I lyset af krisen begyndte fiskerne at etablere salgforeninger, der op igennem 1900-tallet stod for flere havnebyggerier og andre aktiviteter.

I begyndelsen af 1900-tallet begyndte fiskerne også at gå over til motordrevne fartøjer, og man begyndte at fiske med snurrevod, og kunne dermed variere både de redskaber man fiskede med, og de arter man kunne fiske.

Den økonomiske krise i 1930'erne satte også spor i fiskeriet. Det blev i den periode vanskeligt at afsætte fisken.

Øen fik sin første torskefiletfabrik i 1937, grundlagt af Espersen, og flere fulgte snart efter. En del af dem blev etableret af fiskesalgforeningerne (f.eks. i Tejn og Nexø). Kvinderne skulle ikke mere bruges i arbejdet på havnen, men kunne i stedet finde arbej-

de i de nye fabrikker. Det første frysehus kom til Rønne Havn i 1944.

Flere havne blev udbygget jævnlige op gennem 1900-årene. Teknologisk fik man efterhånden udviklet bedre navigationsudstyr og fiskeredskaber. Med industrialiseringen af fiskeriet skete også en koncentreret af landinger i bestemte havne. Det større fiskeri blev især koncentreret i Nexø Havn (der efterhånden modtog ca. 50 % af alle landinger af fersk torsk på Bornholm), men også i Tejn Havn og Rønne Havn.

De øvrige havne havde dog stadig et aktivt fiskeri. De teknologiske landvindinger inden for fiskeriet betød nemlig også, at man gennem 70'erne og 80'erne kunne fiske mere effektivt, og lande flere fisk.

I løbet af 70'erne optræder de første forsøg på at regulere fiskeriet gennem etablering af den Baltiske Fiskerikommission.

Igenom 80'erne øgedes fiskeriet til man i slutningen af 80'erne indførte nye og skrappe begrænsninger, som satte flere havne i chok. Siden er antallet af fiskerfartøjer faldet støt, så den bornholmske fiskerflåde i dag kun er 1/3 af det antal, der var for 25 år siden. Mange fiskerihavne, også nogle af de større, kunne ikke længere drives og vedligeholdes alene på grundlag af fiskeriet.

Også inden for gods- og transportsektoren er der sket ændringer. Ændrede krav til trafikhavnenes godshåndtering og passagerbefordring har efterhånden medført en koncentration af disse funktioner i relativt få internationale havne. Medvirkende hertil er også øgede krav til kontrol og sikkerhed og f.eks. er det især de større trafikhavne, der i dag skal sikres mod terror. På Bornholm er al form for trafikhavns-aktivitet efterhånden koncentreret i Rønne Havn, og de andre bornholmske trafikhavne har kun ringe aktivitet tilbage.

Til gengæld er der opstået en ny form for liv i de bornholmske havne, der i stigende grad benyttes som fritids- og turisthavne. Dels er der flere fritidsfartøjer og gæstesejlere i de bornholmske havne, dels har flere af havnene fået en øget betydning som turistmæssige besøgsmaal, og har derved tiltrukket nye aktiviteter inden for service- og kunsthåndværk. En del havnearealer er desuden overgået til andre erhvervsformål, og enkelte steder er arealer overgået til boligformål.

Dette kan man læse mere om i beskrivelsen af de enkelte havne i efterfølgende afsnit.

Rønne Havn er et delvist kommunalt ejet aktieselskab.

Havnens udvikling

Området ved Rønne Havn har været beboet helt tilbage i forhistorisk tid. Rønne fik købstadsrettigheder i 1327, og der må allerede dengang have været en betragtelig handel fra byen.

Rønne Havn omtales første gang i 1378 hvor ærkebiskoppen tillader tyske købmænd at drive handel på stedet. På det tidspunkt må havnen opfattes som en naturdannet havn inden for de rev der var ved kysten. Der har muligvis også været et landingsanlæg på stedet, for i 1580 skænker Frederik d. II 50 egetræer til forbedring af den da stærkt forfaldne udskibningsbro.

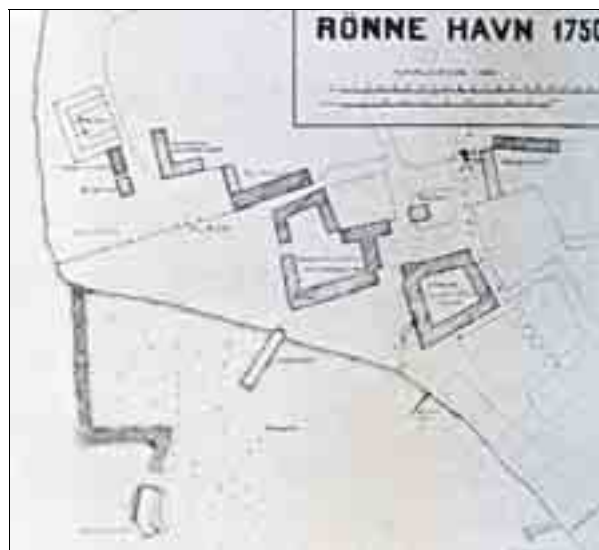
I løbet af 1600-tallet anlagde man en stenkastning nordvest for anløbsbroen. I 1700 tallet overvejede man at udvide havnen med forkastninger på revene ud for havnen, men først ind i 1800-tallet har man gennemført et anlæg med dækmoler og havnebassin (i området ved Nordhavn)

Rønnes betydning for transport af varer og passagerer steg støt. 1852-57 var det atter nødvendigt at udvide havnen bl.a. med en ny vestmole (dampskibsmole). En ny sydkaj ved Søndre Bådehavn blev anlagt 1874 bl.a. pga. stigende eksport af kaolin.

1897 anlagdes en ny bølgebryder på søndre rev. 1913 gennemførtes anlægget af Dampskibskajen (ved Vesthavnsbassinet). Det nuværende Sydhavnsanlæg blev udført 1921-27. Vesthavnen blev udbygget 1964-68. Nye bølgebrydere ud for forhavnen, blev udført i 1989. 1993 blev en ny krydstogtkaj indviet i Sydhavnen.



Villum Clausen på vej ind



Sydhavnen

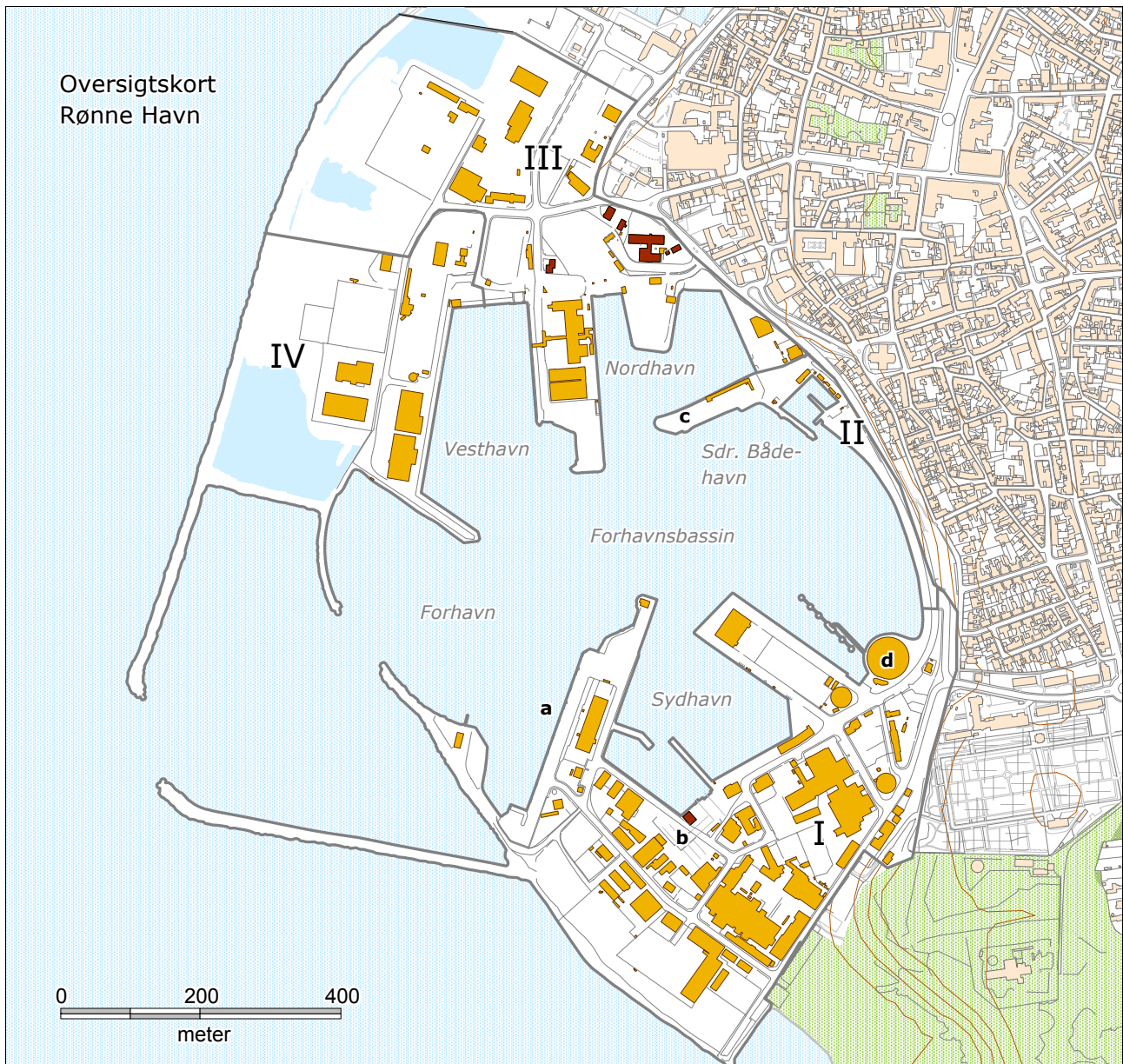
I dag er Rønne Havn suverænt den største havn på Bornholm mht. transport af varer og passagerer. Havnen havde 2003 en godsomsætning på 1,4 mio. tons og anløbes af ca. 1300 fragtskibe, 38 krydstogtskibe, 2.225 færgelanløb med ca. 1,5 mio. passagerer og ca. 290.000 biler. Havnen har i dag 19 fiskefartøjer tilbage. Havnen besøges desuden af mange gæstesejlere.

Havneområdet i dag

Havnens store erhvervsarealer bærer præg af udviklingen som trafik- og godshavn.

I Sydhavnsområdet ligger fiskerihavnen/Sydhavnsbassinet og Forhavnsbassinet. Kajerne i området bruges primært til erhverv, som lossekajer.

Den nye krydstogtkaj (a) tager en del krydstogtskibe, men passagererne må enten køres eller gå ret langt, igennem Sydhavnens erhvervsområde, for at



nå ind til byen. Større krydstogtskibe ligger stadig på reden og landsætter passagerer med chalupper.

På Sydhavnens områder ligger flere store og markante havnerelaterede virksomheder, f.eks. Østkraft. Området fremtræder råt og uprætentøst. En gruppe olietanke (d), ved oliekajen nærmest byen, dominerer billedet set fra nord. Den gamle redningsstation (b) ved Sydhavnen er bevaringsværdig. Der er stadig ubebyggede arealer i området.

Havneområdet ved Søndre Bådehavn anvendes kun af både med lav dybgang. Området omkring bådehavnen ligger tæt på byen, der løfter sig op på skrænten bagved, med kirken som den mest dominerende bygning. Øernes Kaj (c) anvendes i dag som nødleje for Bornholmstrafikken (med gang-

broanlæg). Hele strækningen mellem bådehavnen og Sydhavnen udgør en slags promenade mellem havn og by, hvor udsynet over havnen er frit. Men forbindelsen mellem havn og by er uklar, og der kunne f.eks. etableres gangforbindelse til promenaden fra området ved kirken og promenadeområdet kunne gøres mere attraktivt som en rekreativ oplevelsesmulighed der binder havn og by sammen. Den sydlige side af Øernes Kaj kunne indgå i denne udvikling af områdets rekreative kvaliteter.

Nordhavnsområdet, der er det ældste havneområde, domineres i dag af færgeforbindelserne og de tilknyttede opmarcharealer og terminalbygninger. På arealet findes desuden et par bevaringsværdige bygninger (havnekontoret og den gamle jernbane-



Udsigt fra Vesthavnen mod kirken



Vesthavnsbassinet



Sydhavnen med olieanlæg og Østkraft

bygning). For at fastholde en klar adskillelse mellem den industrielle havns spredte og byens tætte bebyggelse er det væsentligt at grænseområdet mellem by og havn ikke bebygges så tæt at der lukkes af mod byen.

Havnens udviklingsmuligheder hænger sammen med havnens potentiale som en af Danmarks største trafikhavne (gods-, passager- og krydstogtskibe). De behov havnen har afspejles heraf, og der

bør være råderum til at havnen også fremover kan udvikle sig som erhvervsområde.

Men det bør samtidig være muligt, i den fremtidige udbygning af havnen, at forbedre den oplevelse byens borgere og turisterne har i havnen. Det kan man blandt andet gøre ved at tage hensyn til de rumlige sammenhænge der er mellem havn og by, f. eks. i området ved Søndre Bådehavn

Hidtidig planlægning

Rønne Havn omfattes af kommuneplan 2000 for Rønne Kommune. I kommuneplanens redegørelse indgår bl.a. forslag til forbedring af havnens bynære og rekreative arealer. Desuden omfattes havnen af lokalplan 32 for et område ved tværmolen, nr. 59 for trafikhavnen (Nordhavnen), nr. 64 for Østkraft (Sydhavnen), nr. 66 for udvidelse af Vesthavnen, og nr. 86 for Øernes Kaj, Søndre Bådehavn m.m.

Overordnet kan havnen kun anvendes til havneformål (trafik, industri, turisme og offentlige formål). Al anvendelsesmæssig ændring skal godkendes af såvel Regionsråd (planmyndighed) som Havnebestyrelse (havnemyndighed og administrator).

Fremtidig planlægning

Havnen afgrænses planlægningsmæssigt som vist på oversigtskortet. En del arealer tilhørende Rønne havn indgår i et område nord for Vesthavnen, der er udlagt til konference og kursuscenter (se under Nørrekås Havn).

Havnen er Bornholms vigtigste trafikhavn, og den skal i den fremtidige planlægning sikres mulighed for at udvikle sig i overensstemmelse med de erhvervs-mæssige vilkår (herunder sikre en god trafikafvikling til færger, med gode opmarchforhold for biler, faciliteter til losning, terrorsikringsanlæg etc.).

I planlægningen skal sikre bedst mulig sammenhængen mellem havn og by. I randområderne, herunder ved Søndre Bådehavn og Nørrekås, er dette en forudsætning for fremtidige planer.

Nexø Havn er et delvist kommunalt ejet aktieselskab.

Havnens udvikling

Området ved Nexø har været beboet siden forhistorisk tid. Byen fik købstadsrettigheder i 1346, og byens borgere tjente i middelalderen godt på handel med skibe der lå for anker på reden, hvor man lå godt i læ for vestlige vindretninger. Der fandtes to bådebroer ved byen, men kun med ringe vanddybde.

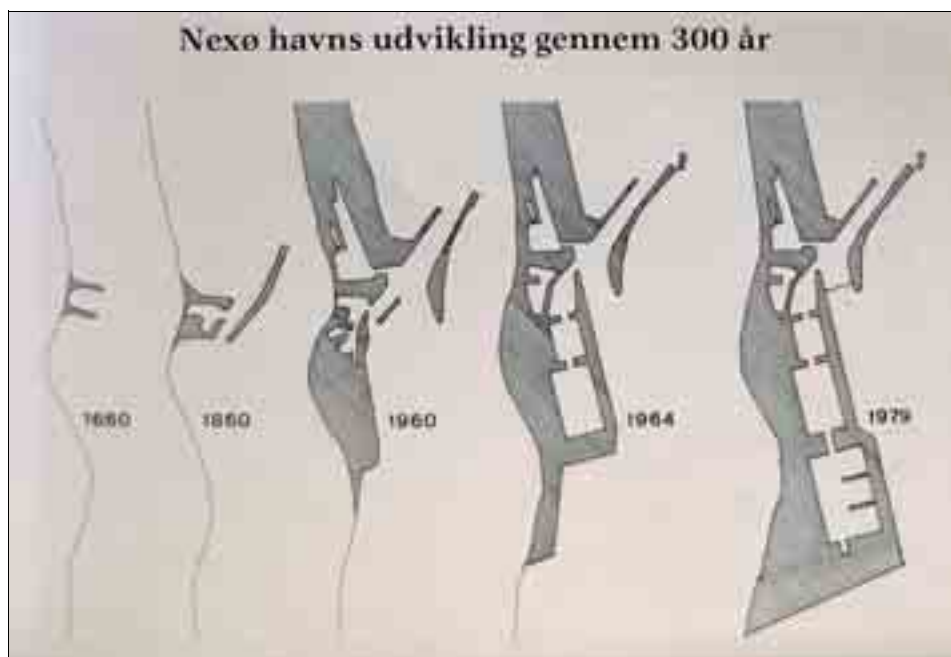
1791-1798 kom der nye moler, og man uddybede havnen til godt 2 m ved med håndkraft at hugge sig ned i sandstensklippen (i det område der i dag kaldes Gl. Havn)

1879 sprængte man ud til et nyt bassin nord for det gamle (nuv. Trafikhavn). 1877 startedes en rute med dampskib til København. Havnen blev uddybet endnu et par gange, til man i midten af 1880'erne fik en dybde på 5 m. 1893 sprængtes en tørdok ud i klippen ved det nordre bassin og i 1907 blev bassinet udvidet mod nord, og der blev anlagt en bedding.

Efter krigen ændrede forholdene sig i fiskeriet, og fiskerne anskaffede sig større både. Behovet øgedes også for faciliteter i land. 1964 blev havnen udvidet med de første tre bassiner i Fiskerihavnen (omr. III). Nordre havnebassin blev herefter kun anvendt som trafikhavn. Tilførslen af fisk landet af lokale, danske og udenlandske fiskere voksede voldsomt.



Gamle Havn - lystbådehavn om sommeren



I 1980 blev havnen igen udvidet mod syd med et bassin, fordi antallet af landinger af lokale og fremmede fiskere gjorde pladsen for trang. Mellem 1964 og 1980 blev havnens vandareal øget fra ca. 4.500 m² til ca. 53.000 m². 1989 fik man en havnelift, der klarer op til 650 tons (a). Siden hen er al skibsværftsaktivitet rykket ned til området ved liften og den gamle sidetrækbedding i Trafikhavnen benyttes ikke mere.

I midten af 1980'erne var der planer om udvidelser af havnen, herunder planer om en ny indsejling mod syd og et Østersøcenter, men fiskerikrisen i slutningen af 80'erne satte en stopper for de tanker

I dag har Nexø Havn kun begrænset aktivitet i Trafikhavnen. Der håndteres stadig gods (ca. 40.000 tons), og havnen anløbes årligt af ca. 80 fragtskibe. Desuden findes to passagerfærgeforbindelser til Polen der 2002 medbragte ca. 55.000 passagerer.

Efter fiskerikrisen er antallet af fiskerfartøjer faldet drastisk i havnen. Fra over 150 fartøjer i 1980 er havnen nu nede på 56. Trods nedgangen landes der i dag fisk til en værdi af 92 mio. kr., til dels takket være mange udenlandske landinger. Nexø havn er stadig den havn, hvori der landes mest fersk fisk på Bornholm, og den 7. største på landsplan mht. landinger af konsumfisk (de øvrige ligger i Vestjylland).

Havnen benyttes også af mange lystsejlere, og Gl. Havns to bassiner benyttes om sommeren af hjemmehørende lystbåde og gæstesejlere.

Havneområdet i dag

Havnen kan groft inddeles i 3 områder: Trafikhavnsområdet (I), området ved den gamle havn (II) og fiskerihavnsområdet (III).

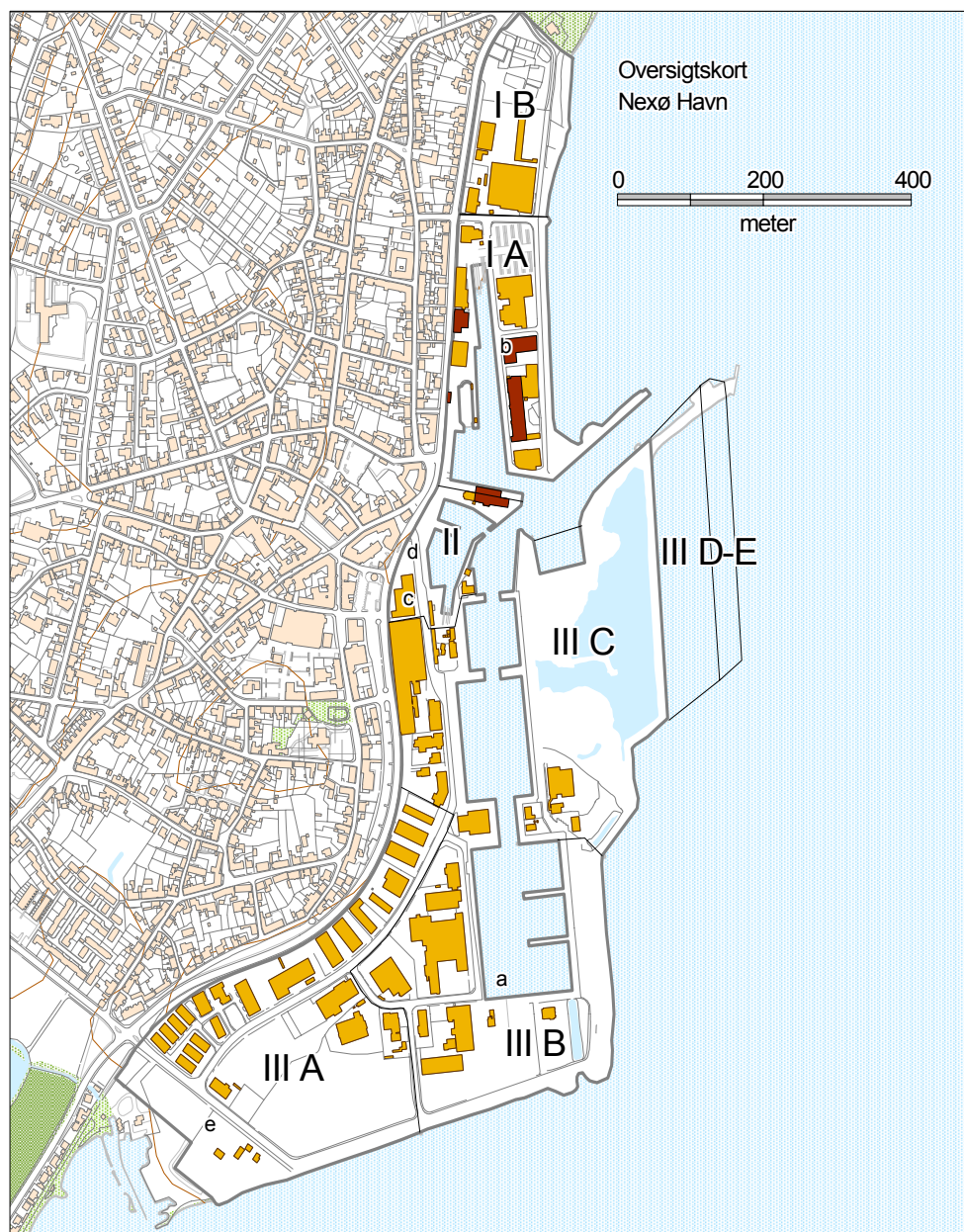
I trafikhavnsområdet findes mod nord et erhvervsområde (I B) der for størsteparten anvendes af en fiskeforarbejdningsvirksomhed (der for nylig blev lukket). Langs Nordre Strandvej ligger nogle mindre forretningsvirksomheder og andre publikumsorienterede virksomheder. På Østkajen (omr. I A) findes en tæt bebyggelse af gamle havneorienterede virksomheder, hvoraf nogle er taget i brug til andre formål. Mest markant er de gamle siloanlæg og den gamle skibsværftsbygning. Et gammelt bevaringsværdigt pakhuis, anvendt til glasfremstilling (b). Trafikhavnsområdets bebyggelse danner over lange stræk visuel barriere mellem byens lave huse og havet. I den sydlige ende af Trafikhavnen, ligger de polske færgeforbindelser til. Resten af havnens kajer bruges fortsat til losning, herunder losning af industrifisk.

Området ved Gl. Havn (II) har gennem årene ændret karakter fra gammel fiskerihavn til turisthavn. Bebyggelsen på den nordre mole består af gamle pakhusbygninger, som efterhånden er ombygget og taget i brug til andre formål (restauranter m.m.). Vest for havnebassinet er en gammel fiskefabrik bygget om til forretnings- og kontorformål (c). Skippertorvet (d) som ligger mellem bygningen og havnen har for nylig fået ny belægning, men der mangler stadig anlæg der kan sammenbinde Skippertorvet med byens øvrige torveområder vest for landevejen. Foreløbig er der nødtørftigt skabt et par

fodgængerovergange som bindeled. Området er meget besøgt om sommeren.

Området i Fiskerihavnen udgør samlet det største erhvervsareal i havnen. Langs Sdr. landevej (område III A) består randbebyggelsen overvejende af industrielle halbygninger, der råt og kantet vender gavlen mod byens gamle tætstillede beboelseshuse.

En del arealer omkring renseanlægget i syd (e) er fortsat ubebyggede. I området øst herfor (område III B) ligger en del større havnerelaterede virksomheder, herunder skibsværftet og beddingsarealerne omkring havneliften (a), samt fiskerivirksomhed af forskellig art. Ud mod Sdr. landevej, tæt på byens centrum, danner fabrikken Bornfish en massiv front mod byen. Fiskerihavnens bassiner ses stort



set først når man bevæger sig ned i kaj-området. I område III C ligger lakseklækkeriet og et isværk. Der findes desuden en del ubebyggede arealer, og en del af området er fortsat under opfyldning.

III D og E er endnu ikke befæstet eller inddraget i havnen. Fiskerihavnens kajer anvendes udelukkende af fiskerifartøjer som lossekajer, liggepladser og reparationskajer. Tæt ved Gl. Havn findes redningsstationen og plads til redningsskib.

Havnens udviklingsmuligheder er fortsat koncentreret omkring fiskeriet, hvor Nexø Havn som fuldt faciliteret international fiskerihavn stadig har en fremtrædende position. I de havneområder der ligger nærmest byen, og i havneområdet nord for trafikhavnen, må man forvente en gradvis ændring af havnens funktion, fordi der ikke længere er behov for så meget areal til de oprindelige havneformål.

Ved en ændret udvikling bør der tilstræbes bedre sammenhæng mellem havn og by (funktionelt og fysisk), især i området ved den Gl. Havn. Men samtidig skal eksisterende erhvervsvirksomheder sikres mulighed for udvikling, så de kan bevare deres konkurrencedygtighed i forhold til andre internationale fiskerihavne. Det er nødvendigt, at man i visse områder fastholder en adskillelse mellem havnerelaterede og ikke-havnerelaterede formål.

Hidtidig planlægning

Nexø Havn er omfattet af Nexø Kommuneplan 1998 og lokalplan 50. Hele området ligger i byzone.

Efter udarbejdelsen af en masterplan for Nexø Havn og Bymidte, vedtog Nexø Kommunalbestyrelse en ny lokalplan 50. Herefter blev anvendelsen af havnens forskellige afsnit ændret på væsentlige punkter. I Trafikhavnens nordlige område indeholdt masterplanen forslag om, at man på længere sigt tillader opførelse af helårsboliger, hvis er-



Havnelift og fiskerihavn



Trafikhavnen set fra syd

hvervsaktiviteten en dag falder bort i området. Dette er endnu ikke gjort muligt. I øvrigt gælder:

Trafikhavnen (I) kan anvendes til havneformål grænsestation, handel, service og liberale erhverv, offentlige formål, kultur og uddannelsesformål og færgefaciliteter. Langs hovedlandevejen kan der etableres forretninger (udlagt detailhandelsområde).

Området ved Gl. Havn (II) kan anvendes til havne og centerformål, bl.a. kontorer, butikker, restauranter, offentlige, turistmæssige og rekreative formål.

Fiskerihavnsområdet (III) kan i hovedsagen kun bruges til havnerelaterede formål, dog er der langs hovedlandevejen mulighed for at indrette forretninger op til 1000 m² (udlagt til detailhandel).

Alle anvendelsesmæssige ændringer skal godkendes af såvel Regionsrådet (planmyndighed) som Havnebestyrelsen (havnemyndighed og administrator).

Fremtidig planlægning

Havnens område afgrænses som vist på kortbilaget.

Havnen er Bornholms vigtigste fiskerihavn, og den skal i den fremtidige planlægning sikres mulighed for at udvikle sig i overensstemmelse med de erhvervsmæssige vilkår. I den fremtidige planlægning muliggøres det, at erhvervsområdet nord for Trafikhavnen kan overgå til helårs-boligformål, såfremt den erhvervsmæssige aktivitet ophører i området.

En planlægning for fremtidige boliger skal sikre at området fremstår som åbent, og at der sikres udsyn mod havet.

Hasle Havn er en kommunal havn.

Havnens udvikling

Hasle er opstået i middelalderen som fiskerleje. Hasle Herred omtales første gang i kilder fra 1335, men byen omtales først i 1546. Byen fik formentlig sine købstadsrettigheder omkring år 1500. Hasle beskrives i 1645 som en meget fattig købstad, med et primitivt havneanlæg. Af samme grund var byen tæt på at miste sine købstadsrettigheder i 1624. Af kort fra 1756 ses, at der dengang kun var en primitiv stenmole ud for byen.

Omkring 1800 var situationen omkring havnen stadig meget usikker, og byen var stadig at sammenligne med et større fiskerleje. 1814 beskrives havnen som anlagt med to arme og indløb fra nord, men kun 2-3 fods dybde i havnebassinet (bassin II). I 1826 blev molerne forstærket og i årene derefter blev havnen uddybet. Byens borgere var ikke selv i stand til at finansiere projektet, men bidrog til gengæld væsentligt med frivillig arbejdskraft. Uddybningen skete ved, at man fjernede de kullag der løb under havnen, hvorefter man gennembrød havbunden. Havnen kunne herefter anvendes til udskibning af kul, og de muligheder det gav for industriel udvikling fik Hasle til at blomstre op.

Omkring 1840 blev havnen udbygget for udskibning af tegl. 1874-76 var A/S Bornholms Kul og Teglværker med til at finansiere endnu en havneudvidelse, så havnens ene bassin blev udvidet med en yderhavn med to dækmoler og et nyt inderbassin (bassin I). Den vestlige dækmole blev anvendt til udskibning af tegl og kul, og fik anlagt jernbanespor til formålet. Havnen havde også færgeforbindelse til København (det østbornholmske dampskibsselskab).

Havnens ændringer de følgende år var alle resultatet af teglindustriens og færgefartens ændrede behov. I 1890'erne blev havnen uddybet, og der blev opført en ny nordmole. 1940 blev havnen uddybet endnu en gang. Skibsfarten udvikledes støt, og havnen blev nu også brugt til udskibning af granit.

1968 blev inderhavnen udvidet mod syd. Først i 70'erne aftog fragten på havnen, så den efterhånden kun fungerede som fiskerihavn.

1988 blev havnen yderligere udvidet med et nyt stort småbådsbassin i det gamle yderbassin og et nyt stort yderbassin med to kraftige stenmoler. Uddybningen skete med støtte fra EF, i håbet om at der ville komme en ny opblomstring af erhverv om-



Vue mod fiskerihavnen og siloen

kring havnen, men bl.a. pga. fiskerikrisen kom den aldrig.

Havnen har nu 15 erhvervsfiskere (mod 23 i 1980). Desuden findes ca. 50 joller (35 i 1980) og 32 lystbåde.

Havneområdet i dag

Området omkring de inderste bassiner (bassin I, II og III) anvendes fortsat som fiskerihavnsområde. Bassin I og II anvendes som liggekaj af fiskerne, Bassin III anvendes som lossekaj.

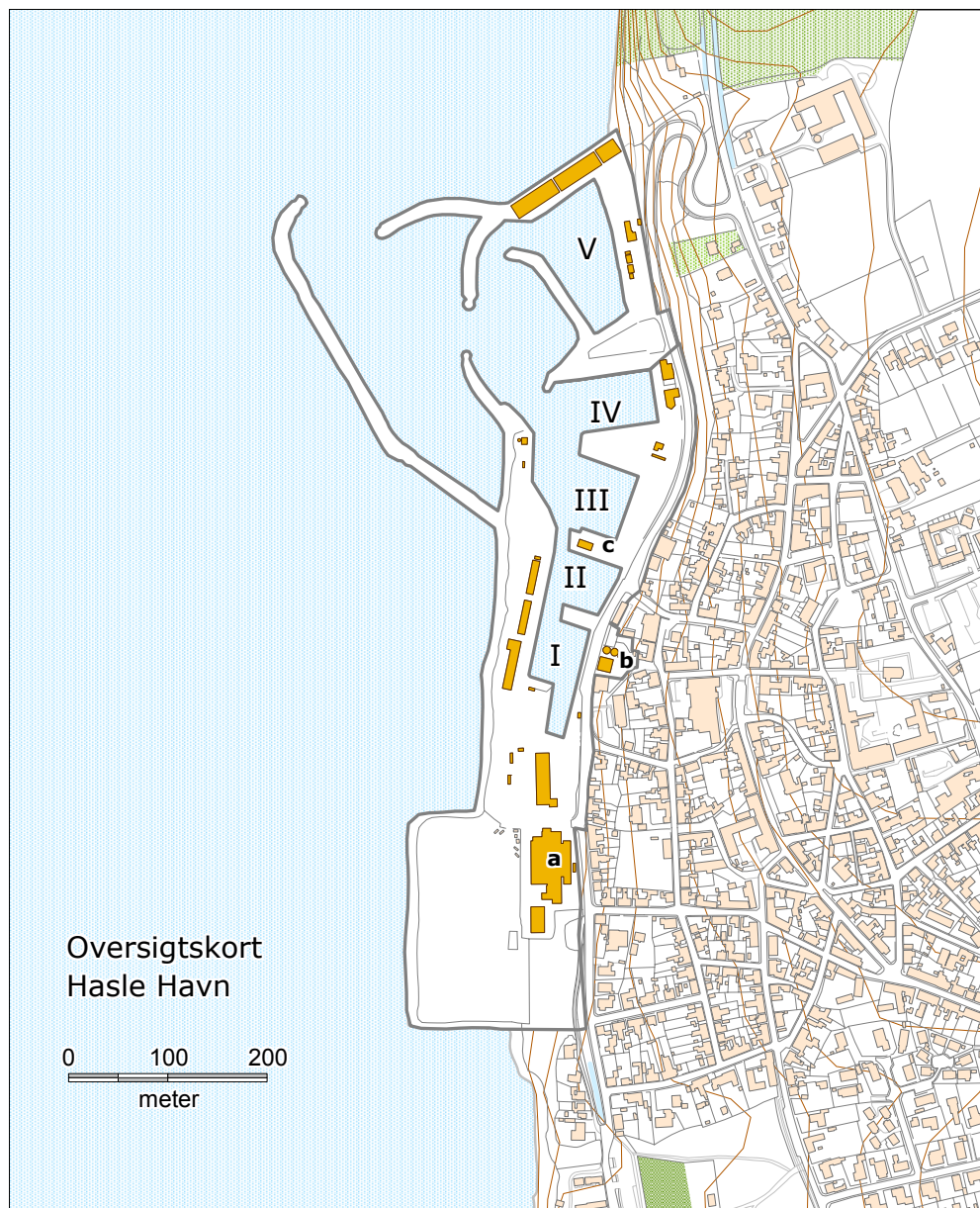
Miljøet omkring denne del af havnen fremstår kontrastfyldt, men udgør alligevel en helhed. På Vestmolen og syd for Bassin I findes nogle rødmalede redskabsskure, og syd for dem findes en fiskefabrik (a). Øst for Bassin I findes en stor silobygning (b) der som et vartegn løfter sig over havneområdet og giver området identitet. Nord for Bassin II ligger et isværk (c).

Bag fiskerihavnen hæver byens boligbebyggelse sig på skrænten, forbundet med havnen med de små gader der fører ned til området.

Syd for Fiskerihavnen findes et stort ubebygget are-



Ny boligbebyggelse ved lystbådehavnen



Oversigtskort
Hasle Havn

0 100 200
meter

al, der danner en fin rekreativ sammenhæng med de grønne områder omkring Fælleden og røgerierne syd for havnen.

Bassin IV anvendes fortsat som trafikhavnsområde, selvom antallet af anløb er meget begrænset. I sommerhalvåret anvendes bassinet også af gæstende lystsejlere. Øst for bassinet findes havnekontor og en grillbar.

Området ved bassin IV fremstår uden megen bebyggelse, og virker, sammen med havnens yderbassiner, mere uafgrænset og identitetsløst end de øvrige havneafsnit.

Bassin V indeholder i dag en af øens største jolle- og lystbådshavne. Områdets nordkaj er bebygget

med boligblokke, og en tilsvarende bebyggelse på østkajen er under opførelse. De fritidsbygninger der lå her flyttes til sydkajen.

Områdets boligbebyggelse vil fremstå massivt i området, og vil kun levne begrænset plads for de mennesker der i øvrigt færdes der. Bebyggelsen kunne desuden tilpasses bedre ved gennemførelsen af en ens rød maling af husenes facader, svarende til de røde farver der benyttes på træbygningerne i området ved fiskerihavnen.

Havnens fremtidige udvikling - dispositionsplan

Hasle Havn rummer i dag en række ubebyggede eller sparsomt bebyggede erhvervsarealer, som ikke kan forventes anvendt til havnerelaterede formål, selvom det oprindeligt var meningen med dem.

Samtidig indeholder havnen både fysiske træk som bør bevares (miljøet omkring fiskerihavnen og det grønne område syd for) og problemstillinger omkring fysisk identitet, som bør løses (specielt områderne nord for fiskerihavnen).

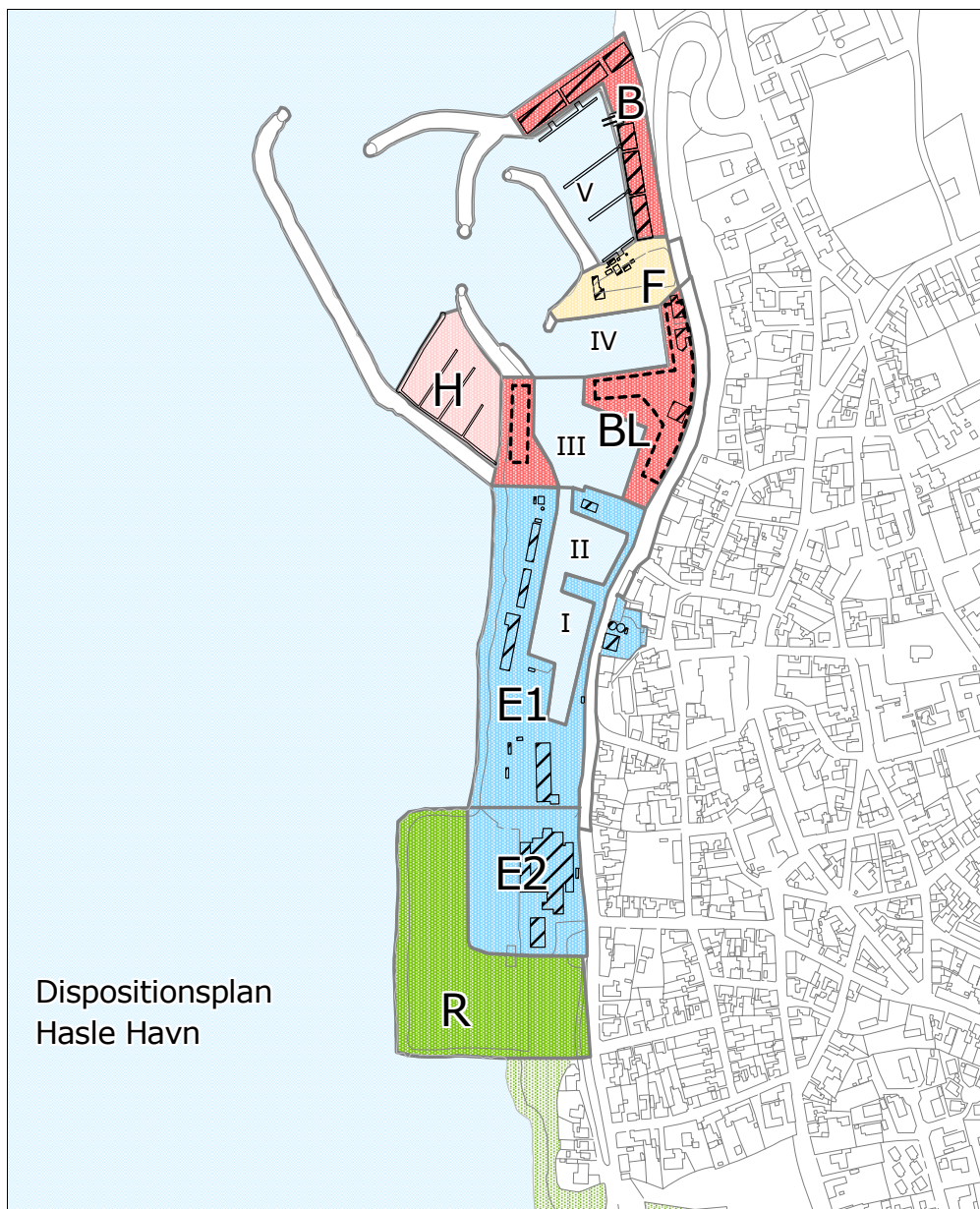
Havnen må derfor i højere grad baseres på andet end havnerelateret virksomhed, f.eks. aktiviteter der kan bidrage til at gøre havnen til et levende og aktivt område for områdets beboere og turister. Heri indgår både erhvervsaktiviteter, rekreative funktioner og beboelse. I sammenblandingen heraf skal man dels sikre at aktiviteterne generer hinanden mindst muligt, dels sikre at ny bebyggelse udføres med særlig hensyntagen til fysisk kvalitet og sammenhæng.

Udgangspunktet for dispositionsplanen er derfor at de "rene" erhvervsområder skal adskilles fra andre funktioner, så man så vidt muligt undgår de konflikter som opstår, hvis mere miljøfølsom aktivitet som boliger eller fritidsaktiviteter blandes sammen med virksomheder der har andre behov.

I dispositionsplanen er en stor del af det sydlige ubebyggede område bevaret som grønt område (R), der på en fin måde binder havneområdet sammen med Fælleden syd for havnen og havet. En del af arealet vest for fiskefabrikken er dog fortsat udlagt til erhvervsformål (E2). Hvis erhvervsaktiviteten en dag ophører, er det muligt at ændre denne del af erhvervsområdet til helårs-boligområde. Der skal i så fald udarbejdes en lokalplan for området, der sikrer en fysisk udvikling i harmoni med de tilstødende natur- og havneinteresser.

Området omkring fiskerihavnen (E1) skal fastholdes til erhvervsformål. Siloanlægget øst for havnen kan evt. ombygges til helårs-boligformål efter udarbejdelsen af en lokalplan. Siloens karakteristiske elementer bør så vidt muligt fastholdes i et evt. projekt.

Nord for Fiskerihavnen muliggøres udviklingen af nye service-, fritids- og boligformål (BL, F og B). Formålet er dels at samle de mere bløde aktiviteter i dette område. Dels tilstræbes det, at området knyttes bedre an til byen med et fælles fristed. Et sådant fristed kunne opstå på og omkring kajarealerne nærmest byen



Dispositionsplan
Hasle Havn

Der udlægges et fritidsområde med tilknytning til områdets fritidsklubber på sydkajen mellem bassin IV og V, og arealerne mellem bassin III og IV udlægges til blandede service- og helårs-boligformål indpasset i 1-2 etages bygninger. Udviklingen af området skal underlægges en nærmere fysisk planlægning, og der skal udarbejdes lokalplan for området.

Ny bebyggelse på begge sider af sejllobet mellem bassin III og IV, bør udføres, så man oplever at sejle "ind i byen", som ved den nuværende fiskerihavn. Man kunne med fordel placere en mindre bebyggelse på Vestmolen for at opnå dette (f.eks. helårsboliger eller turistaktiviteter). I dispositionsplanen er der angivet omtrentlige udlæg af byggefæl-



Forbindelsen mellem Fælleden og havneområdet

ter, der dog først fastlægges endeligt i lokalplanlægningen.

Et område i yderbassinet (H), ligger delvis i skjul bag Vestmolen, og kan benyttes til et antal husbåde. Der skal sikres passende udlæg til parkering og friarealer og evt. rekreative funktioner (badebro og lignende). Der skal udarbejdes lokalplan for et evt. husbådsprojekt, der nærmere fastlægger omfang og udformning.

Hidtidig planlægning

Havnen omfattes af kommuneplan 1997 for Hasle Kommune hvor en del af området er udlagt til fiskeri og trafikhavn, og en del var udlagt til Fritidsformål (området ved Lystbådehavnen).

Desuden omfattes området af lokalplan 2-3 for et område syd for Hasle Havn (opfyldningsområde) der udlægger området til erhvervsformål, offentlig og privat service, samt af lokalplan 85.1 der udlægger de øvrige arealer til lignende formål. En del er dog ophævet med lokalplan 2-5, der udlægger lystbådehavnen og tilstødende arealer til småbådshavn



Område mellem bassin III og IV



Nybyggeri af boliger ved lystbådehavnen

og sommerhusområde (sommerhuse der kan anvendes hele året fordi arealet ligger i byzone)

Hele havnens område ligger i byzone.

Fremtidig planlægning

Havneområdet afgrænses som vist på oversigtskortet. Området defineres som byomdannelsesområde jf. planlovens §11, stk. 5.

Ved fremtidig planlægning skal det sikres, at der sker en adskillelse mellem erhvervsaktiviteter og andre aktiviteter, og at områdets rekreative og bebyggelsesmæssige værdier bevares og udbygges. Der skal desuden skabes mulighed for at etablere ny helårsbeboelse og nye serviceaktiviteter i området.

Havnens områder og deres fremtidige anvendelse skal defineres i overensstemmelse med dispositionsplanen:

Områderne nord for Fiskerihavnen kan anvendes til helårs-boligformål, blandede serviceformål og fritidsformål. I yderbassinet muliggøres placering af husbåde.

Fiskerihavnen fastholdes som erhvervshavn. En del af havnen kan fortsat anvendes som trafikhavn i begrænset omfang.

Erhvervsområdet syd for fiskerihavnen fastholdes uændret, men kan evt. overgå til helårs-boligformål, hvis erhvervsaktiviteten ophører. Et ubebygget område vest og syd for udlægges som rekreativt område.

Der udarbejdes lokalplaner i det omfang det er nødvendigt for at realisere dispositionsplanen.

Tejn Havn er en privat havn.

Havnens udvikling

Tejn var langt op i det 18. århundrede et fattigt fiskerleje. Eneste havneanlæg var et par primitive havnemoler. Først i 1868 fik Tejn et rigtigt havneanlæg med bølgeværn. Allerede i 1887-88 blev havnen udvidet med et bassin mod vest. Havnen og byen fik en rivende udvikling. Øens første motor-drevne halvdæksbåd kom til Tejn i 1901.

I 1944 udvides havnen med et tredje bassin, sprængt ind i klippen mod øst. Men havneanlægget blev først helt færdigt i 1947. Frem til 1962 bestod havnen kun af de bassiner, der i dag udgør Østhavnen (2 sydlige bassiner i område I). Bassinernes dybde varierer mellem 2,2 og 3,5 m. 1962 etableres en ny Vesthavn (III) der blev næsten lige så stor som den gamle Østhavn. Havnen har en mindste dybde på godt 4 m. Vest for havnen blev udført opfyldning til et nyt erhvervsområde, hvor der hurtigt etableredes fiskeindustri.

Havnen blev udvidet endnu en gang i 1982, hvor havneforeningen fik gennemført anlæg af Midterhavnen (II), med en dybde på 4,9 m. Samtidig blev der indrettet lystbådehavn nord for den gamle Østhavn (nordlige bassin i område I). Havneliften blev etableret i midterhavnen med støtte fra EU i 1982.

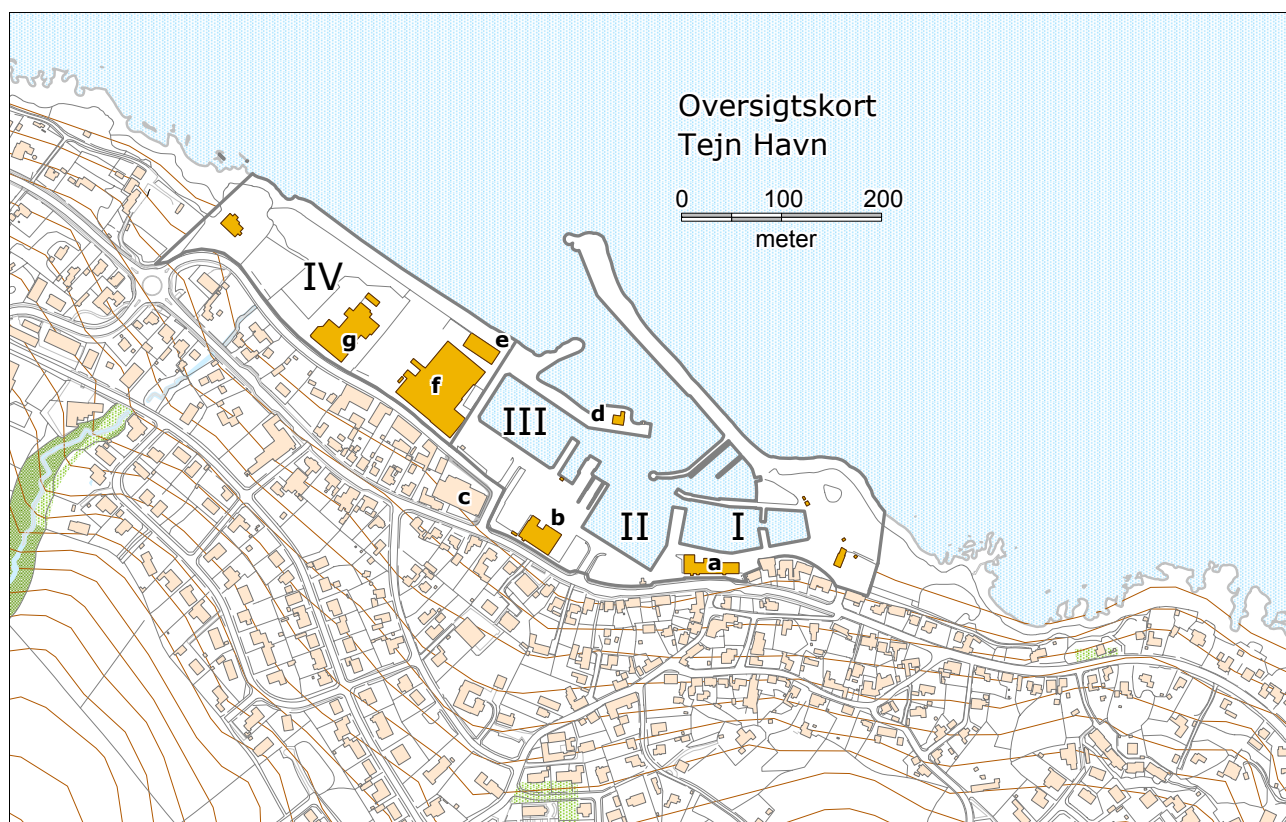


Lystbådehavn og gamle Østhavn

Ydermolen blev forlænget og fik nye forkastninger i løbet af 80'erne.

Havnen var nu udviklet til en moderne fiskeri- og reparationshavn, der kan besejles i al slags vejr, og med alle de faciliteter der er nødvendige for at betjene hjemmehørende og fremmede fiskerfartøjer – herunder isværk, vodbinderi, værft og en dagligvarebutik nær havnen.

Tejn Havn har siden slutningen af 80'erne været hårdt ramt af fiskeri-krisen. I dag er der kun 10 hjemmehørende kuttere tilbage i havnen (mod 36 i 1980). Fiskefabrikkerne er lukket og der kommer kun få fremmede fiskerfartøjer til havnen. Havnen



står muligvis overfor at blive overtaget af regionskommunen.

Til gengæld er der i dag ca. 70 joller (30 i 1980) og ca. 60 lystbåde. Dermed er havnens fritidsaktiviteter øget, så havnen nu har en af øens største lystbådehavne. Der planlægges etablering af rampe, så man kan forbedre vilkårene for trolling-fiskeri fra stedet.

Havnens områder i dag

Område I, Den gamle Østhavn og den nyere lystbådehavn, benyttes i dag af småbåde, joller og lystbåde. Om vinteren benyttes de inderste bassiner dog stadig af mindre kuttere.

Syd for Østhavnen findes havnekontor med boliger på 1. sal (a), og i det tilstødende byområde nogle ældre røgerbygninger og enkelte fiskerhuse. Øst for havnen findes en offentlig p-plads, og et lille rekreativt område i direkte tilknytning til det klippefyldte kystlandskab. Der er et par meters niveauforskel mellem havnen og det grønne område. En trappeforbindelse ville være gavnlige – i dag findes kun en lejder. På arealet nær havnen findes bænke og borde samt petanque-baner. Tejnborgere og turister bader ofte fra en lille vig i området.

Mellembassinet (i område II) benyttes i dag som liggeplads for lokale og gæstende fiskerfartøjer. En del af bassinets sydkaj er sommerhalvåret taget i brug til lystbåde. Området domineres fortsat af beddingsanlæg, havneliften og værftet (b) der ligger øst for bassinet. Det er begrænset, hvad der i dag er



Lystbådehavnen



Udsigt over havnen set fra øst

af aktivitet på værftet, men man bruger dog stadig alle faciliteterne, herunder havneliften.

Vesthavnen benyttes som lossebassin. Syd for bassinet ligger fiskernes garnplads og syd herfor, en dagligvareforretning (c).

På Vesthavns nordkaj ligger isværket (d) og nærved et kølehus (e), der stadig er i drift.

På opfyldningsarealerne bag Vesthavnen ligger en stor fiskefabrik (f), der fuldstændig dominerer billedet i området. Denne fabriksbygning og en bagvedliggende fabriksbygning (g - tidl. Espersen) anvendes nu til forskellige andre formål, men tidligere var her mange arbejdspladser. Syd for Havnevej, findes et par mindre virksomheder, på et erhvervsareal der dog ikke hører under havnen.

Vest for fiskefabrikkerne findes et større ubebygget areal hvoraf en del i dag anvendes til oplag af gamle fiskeredskaber og lignende. En enkelt erhvervsbygning ligger tom i den vestlige ende. Området er meget attraktivt beliggende ved havet.

Byen, der løfter sig op i terrænet bag havnen, præges af spredt villabebyggelse, hovedsageligt nyere byggeri, opført gennem de sidste 40 år, mens der endnu var gang i fiskeriet.

Havnen er stadig omdrejningspunkt for byens udvikling. Hvis der skal ske noget nyt i Tejn, er det nok på havneområdet det skal foregå, selvom man formentlig aldrig kan vende tilbage til tidligere tiders aktivitet.



Fiskefabrik (tidl. Espersen)

Havnens fremtidige udvikling - dispositionsplan

Tejn Havn var det sted hele udviklingen i Tejn handlede om.

Tilbage står, at der trods alt stadig er en vis fiskeriaktivitet i havnen, og at der synes at være en udvikling på vej inden for søturismen.

Fiskerihavnen og lystbådehavnen (område E) må fortsat forventes at fungere som sådan de kommende år.

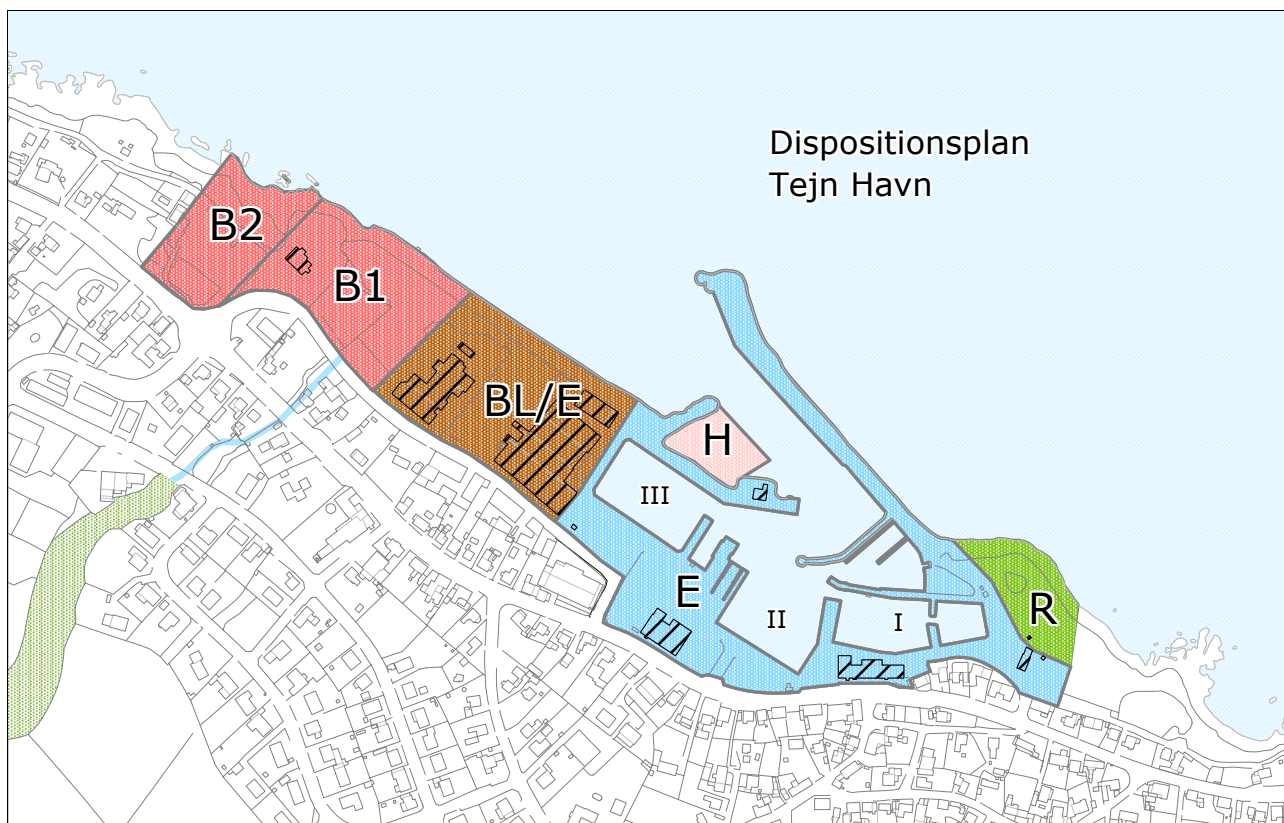
Enkelte detaljer kan forbedres omkring områdets fysiske rammer, men havnen indeholder allerede de

faciliteter og funktioner som er nødvendige for en moderne fiskerihavn, hvis noget af fiskeriet skulle vende tilbage.

Ud over fiskeriet er der et væsentligt potentiale i lystbådehavnen, der med sine mange pladser, og gode servicefaciliteter i land, trækker mange gæstesejlere til. Desuden er det muligt at etablere bedre forhold så man kan tiltrække trollingfiskere til havnen, der ligger tæt på gode fiskepladser.

Af dispositionsplanen fremgår, at der i havnens yderbassin vil der være mulighed for at etablere et lille område med husbåde (område H). Det vil være nødvendigt at etablere et ekstra moleanlæg til formålet. Der forventes kun at være plads til 6-10 husbåde.

Området med de gamle fiskefabrikker (BL/E) byder både på de største problemer og de største muligheder for en ny udvikling. Fabriksbygningerne ligger tæt på andre erhvervsvirksomheder og kan ikke umiddelbart anvendes til "bløde formål" uden gener for disse virksomheder. Men den store fabriksbygning nærmest Vesthavnen kunne måske ombygges og åbnes lidt op, f.eks. som et attraktivt maritimt center der også kan indeholde fritids- og idrætsfunktioner. Havnen kunne dermed blive en ny slags center for søturisme og fritidssejlere (med tiden evt. suppleret med overnatningsfaciliteter i den nordlige ende af komplekset). Eller bygninger-





Del af erhvervsområdet set fra vest - gl. fiskefabrik til venstre

ne kunne anvendes til mindre værksteder og lignende i en form for erhvervshus. Fiskefabrikken længe mod vest indeholder ikke helt så store arkitektoniske problemstillinger, og kunne med tiden indgå i et center så hele området igen kunne tilføres nye arbejdspladser og ny aktivitet til glæde for borgere og turister.

Yderligere vest på ligger et stort ubebygget areal (B1), der oprindeligt skulle været anvendt til erhvervsvirksomhed. Det attraktive areal kan i stedet bruges til fritids- eller helårsboliger, f.eks. boliger for ældre, der herfra vil have kort afstand til indkøb og et evt. nyt center. Det nu ubebyggede område bør planlægges under et med den såkaldte Gartnerigrund vest for (B2), hvor der i forvejen er planlagt bebyggelse med helårsboliger. Der skal udarbejdes en lokalplan for det samlede område. Bebyggelsen skal udformes så der sikres udkigsmulighed mod havet



Enlig erhvervsbygning i det vestlige erhvervsområde.

Hittidig planlægning

Havneområdet ligger i byzone. I kommuneplanen (Allinge-Gudhjem Kommuneplan 2002) er området udlagt til erhvervsformål.

Området omfattes desuden af lokalplan 04-03. Havnen er her opdelt i områder med forskellige erhvervs- og havneformål.

Fremtidig planlægning

Havnens område afgrænses planlægningsmæssigt som vist på oversigtskortet.

Området defineres som byomdannelsesområde jf.

planlovens §11, stk. 5.

Havnens områder og deres fremtidige anvendelse skal defineres i overensstemmelse med dispositionsplanen.

Området omkring fiskerihavn og lystbådehavn skal fortsat sikres til de formål, og den gældende lokalplan dækker formentlig de behov der er herfor. I yderbassinet kan der etableres et lille område med plads til 6-10 husbåde.

Området ved de gamle fiskefabrikker muliggøres anvendt til blandede service og virksomhedsformål med tilknytning til turisme og fiskeri, samt fritidsformål.

Det ubebyggede område vest for fiskefabrikkerne planlægges udlagt til enten fritidsboliger eller helårsboligformål. Når denne planlægning bliver konkret udgår området af havneområdet. Området skal i planlægningen koordineres med boligområdet ved den tilstødende gartnerigrund. .

Der udarbejdes lokalplaner i det omfang det er nødvendigt for at realisere dispositionsplanen.

Vang Pier er en privat erhvervshavn anvendt til udskibning fra Vang Granitbrud.

Havnens udvikling

Det første havneanlæg, der bestod af en 125 m lang lastekaj, blev bygget i 1965. Anlægget er siden udvidet med en forlængelse af pieren og en dækmole. Havnen blev etableret af et granitbrydningselskab for at muliggøre direkte udlosning af granitblokke fra de nærliggende Vang Granitbrud.

Havnen er i sin tid etableret som midlertidigt anlæg, kun beregnet til udskibning af granit. Selskabet NCC der har haft brydningsretten i det bagvedliggende granitbrud, ophører nu med at bryde, og de sidste depoter af granit forventes fjernet i løbet af nogle år. Iflg. kontrakten skal anlægget fjernes når granitbruddets aktiviteter ophører.

Havnen kan anløbes af skibe med en dybgang på op til ca. 7 m.

De skibsafgifter der betales i havnen indgår i Hasle Havns budget.

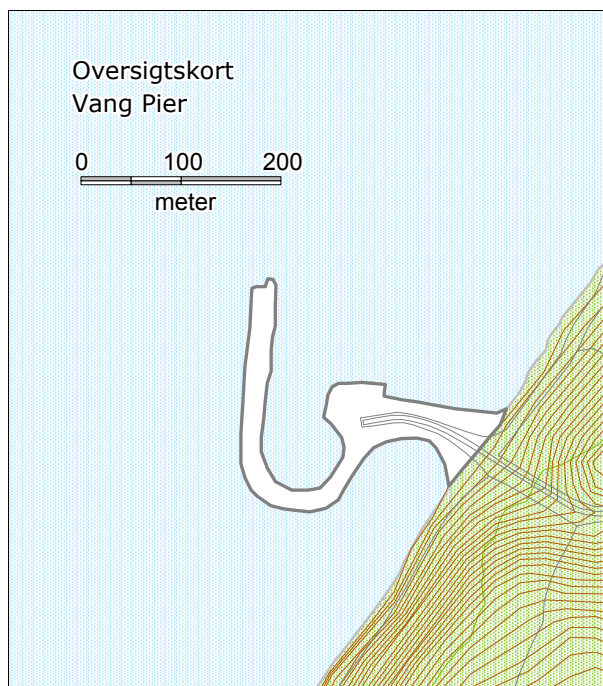
Adgangen til havneanlægget sker via en høj slugt



Vang Pier set fra kunstbroen



Fra stenbruddet mod kunstbroen og Vang Pier



sprængt ud i den massive granitskrænt. Der er også adgang til området fra Vang by (grusvej).

Der er ikke umiddelbart mulighed for en alternativ anvendelse af pieren.

Hidtidig planlægning

De befæstede dele af havneanlægget (selv pieren) er omfattet af strandbeskyttelse. Området ligger i landzone. Der er ingen region- eller kommuneplanmæssige retningslinjer for området, der heller ikke er omfattet af lokalplan.

Fremtidig planlægning

Havneanlægget afgrænses som vist på oversigtskortet.

Området defineres planlægningsmæssigt som et havneområde, der udgår i forbindelse med den fremtidige fjernelse af anlægget.

Sandvig Havn er en kommunal fiskeri- og jollehavn, der nu også benyttes som lystbådehavn.

Havnens udvikling

Fiskerlejet ved Sandvig omtales første gang i kilder fra 1416, og det antages at den gamle naturhavn også har været benyttet som anløbssted for Hammershus. Den nuværende havn blev anlagt som fiskerihavn i 1833 og udbygget til sin nuværende størrelse i 1863, bortset fra et nyt jollebassin, der blev anlagt i 1980'erne. 1976 kom havnen i Allinge-Gudhjem Kommunes eje.

Havnens inderbassin, den oprindelige fiskerihavn, benyttes fortsat af lokale fiskere. Yderbassinet benyttes fortrinsvis af lystsejlere om sommeren. Havnen kan kun benyttes af fartøjer med lav dybgang (1,5-2,2 m).

På havnens område findes en række af de oprindelige fiskeredskabsskure (a), som medvirker til at havnen i dag fremstår som et oplevelsesrigt kulturmiljø i Sandvig by. Desuden findes enkelte bevaringsværdige bygninger på havneområdet, herunder den gamle rådstue (b)

Bebyggelsen nær Sandvig Havn præges af gamle hoteller, opført i begyndelsen af 1900-tallet, da man oplevede den første turisme på Bornholm.

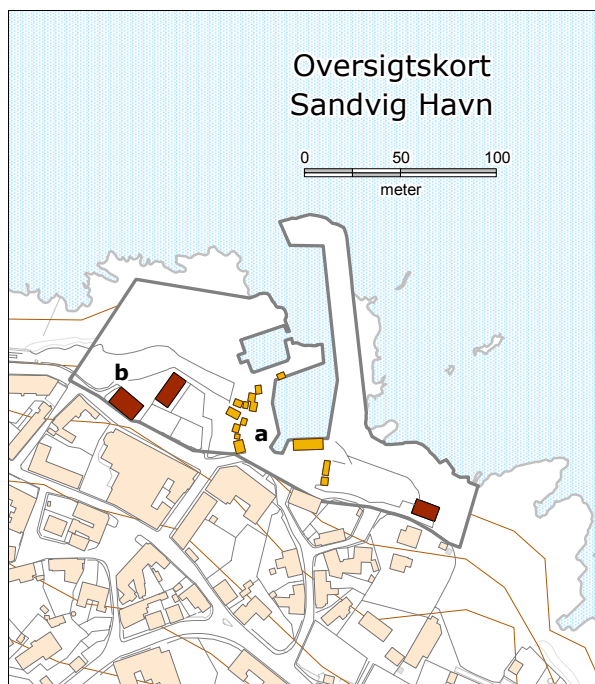
Trods nedgang i fiskeriet, anvendes havnen fortsat af et fåtal erhvervsfiskere (siden 1980 faldet fra 5 til 3). Derudover benyttes havnen til fritidsformål i form af joller (19) og enkelte fastliggende lystbåde samt gæstesejlere i sommerhalvåret (ca. 25 pladser).

Havnens udviklingsmuligheder som fiskerihavn er begrænsede, men den erhvervsaktivitet der findes har betydning, både for havnens miljø og økonomi.

Havnens begrænsede størrelse gør i øvrigt, at man kun i ringe omfang kan udbygge havnens anvendel-



Sandvig Havn med hotel Nordland i baggrunden



se af fritidsbåde. Havnens turistmæssige potentiale er primært knyttet til havnen som kulturmiljø, og de faciliteter og aktiviteter det er muligt at etablere i nærområdet til betjening af turister. Selve havneområdet rummer kun begrænsede muligheder i eksisterende bygninger

Hidtidig planlægning

Havnens område findes ikke defineret i den hidtil gældende planlægning. Havnen ligger i byzone og er i kommuneplanlægningen (Allinge-Gudhjem Kommunes kommuneplan 2003) udlagt til centerformål og er desuden omfattet af en bevarende lokalplan 00.01.

Det er i dag muligt at etablere f.eks. kunsthåndværk og butikker i området. Havnens område indgår i et område der for tiden planlægges områdefornyset med støtte efter byfornyelsesloven.

Fremtidig planlægning

Havnens område afgrænses som vist på oversigtskortet.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø.

Allinge Havn er en kommunal trafik- og lystbådehavn.

Havnens udvikling

Det oprindelige fiskerleje omtales første gang i 1392, hvor den beskrives som anløbssted for tyske sildekøbmænd. Allinge har også haft betydning som færgested til Skåne. Havnen udviklede sig efterhånden som færge-, handels- og fiskerihavn. Byen fik aldrig status som købstad, men havde, sammen med Sandvig, alligevel købstadslignende privilegier pga. tilknytningen til Hammershus.

Det første større anlæg af havnens to bassiner og havnens sluseport blev udført 1856-62. I 1872 blev havnen ødelagt af den store stormflod, men genopført inden for 4 år. Havnen er siden ændret og udvidet med moleværker i 1919 og 1976.

Havnens funktion som fiskerihavn synes nu ophørt. For 20 år siden var der 9 fiskerbåde, der i dag alle er væk. Om vinteren er der ingen aktivitet i havnebassinene, bortset fra en lodsåbåd, der hører til i havnen.

Om sommeren er der personfærgeforbindelser til Simrishamn og til Christiansø. Desuden benyttes havnen flittigt benyttes af gæstesejlere (ca. 60 pladser). Havnen har en dybgang på indtil 4,7 m.

På havnens arealer nord og vest for havnebassin-

ne, ligger bl.a. et par gamle røgerier (a) og andre bygninger benyttet til erhvervsformål, offentlige formål (herunder lodsvæsenet, b), og en dagligvareforretning (c). Havnens erhvervsarealer mod syd domineres af en større fiskefabrik (d). Fiskefabrikken, der for tiden er uden aktivitet, medvirker brutalt til at der lukkes af mod havet for den bevaringsværdige bebyggelse langs Kæmpestranden. Syd for fiskefabrikken ligger et bevaringsværdigt røgeri (e)

Den oprindelige bebyggelse langs havnen har med tiden skiftet karakter, fordi flere af de oprindelige strandgårde er ændret til pensionater og butikker. Havneområdet udgør stadig et væsentligt kulturmiljø i byen, selvom det umiskendelige præg af turisme i nogen grad har ødelagt det oprindelige miljø. Her til medvirker også den megen trafik der passerer langs Havnegade.

Der er de sidste år gjort en indsats for at forskønne veje og torve nær havnen, blandt andet for at afhjælpe de trafikale problemer og for at gøre området mere attraktivt for turister.

Hidtidig planlægning

Havnens områdeafgrænsning findes ikke defineret i den eksisterende planlægning.

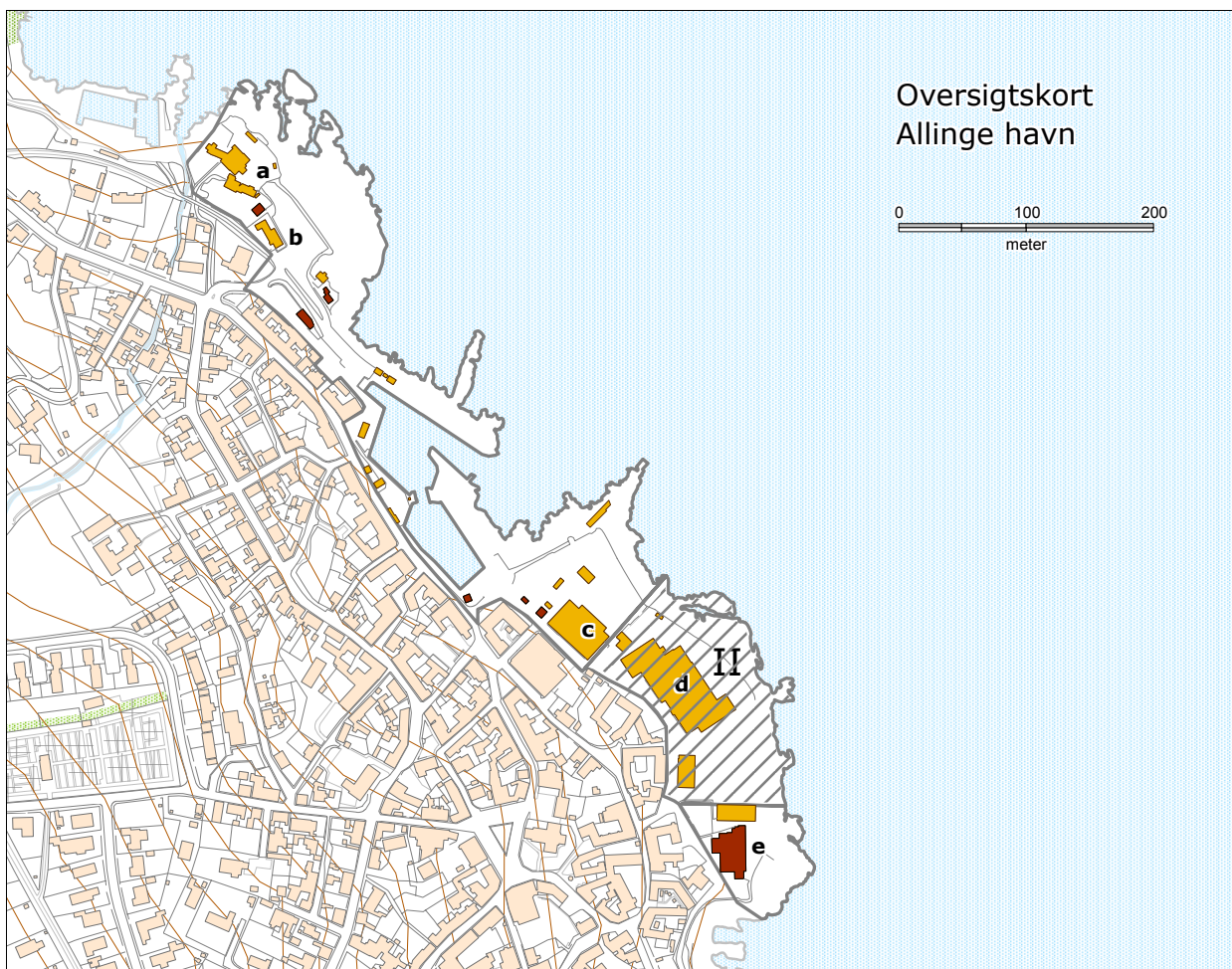
Havnen ligger i byzone og i kommuneplanen (Allinge-Gudhjemms kommuneplan 2003) indgår

havnen i Allinges centerområde, hvormed der blev mulighed for en bredere fremtidig anvendelse af området (centerformål, helårs-boligformål, offentlig service, dagligvare- og specialforretninger, liberalt erhverv, hotel- og restaurationsvirksomheder, mindre håndværks og fremstillingsvirksomheder, samt havnerelaterede formål).

Området omfattes desuden af en bevarende lokalplan (nr. 00.01) og en mindre del af det centrale havneområde omfattes af en lokalplan for bymidten (nr. 02.01), der overvejende vedrører områdets torve og gademiljø.



Allinge Havn set fra øst



Fremtidig planlægning

Havnens område defineres som vist på oversigtskortet på næste side.

I den fremtidige planlægning for området skal havnen udskilles som selvstændigt område, men de planlægningsmæssige rammer skal defineres, så der fortsat muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid) og centerformål når de har en naturlig tilknytning til havnen (herunder offentlig og privat



P-plads og Fiskefabrikken øst for havnen

service, fritidsaktiviteter, småhåndværk og detailhandel).

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø.

Delområde II:

Delområdet er i dag et erhvervsområde, hvor en stor del af aktiviteten synes ophørt.

Der forudsættes udarbejdet en lokalplan, hvor området udlægges til helårsboliger, evt. kombineret med serviceaktiviteter og parkeringsarealer.

En lokalplan skal sikre at ny bebyggelse udformes under hensyntagen til eksisterende bevaringsværdig bebyggelse langs Kæmpestranden samt at der bliver udkig mod havet.

Nørresand Havn er en privat fiskeri og lystbådehavn. Havnen drives sammen med Gudhjem Havn.

Havnens udvikling

Nørresand Havn blev etableret 1889-1906 som nødhavn for Gudhjem Havn, og blev blandt andet brugt når datidens færger ikke kunne besejle Gudhjem (ved kraftig vind mellem nord og øst).

Havnen ser stort set ud som da den blev anlagt, med et enkelt havnebassin sprængt ud i klippen og en dækmole mod nord. Havnen har en dybgang på op til 3,6 m. Den er meget urolig ved vind fra nord-vestlig retning.

Nørresand Havn har for længst mistet sin oprindelige betydning som nødhavn, selvom færger fra Gudhjem til Christiansø af og til benytter den.

Havnen benyttes af en enkelt fiskerbåd, og desuden ligger her en del joller (8) og enkelte lystbåde. Havnen har ca. 10 pladser for gæstesejlere.

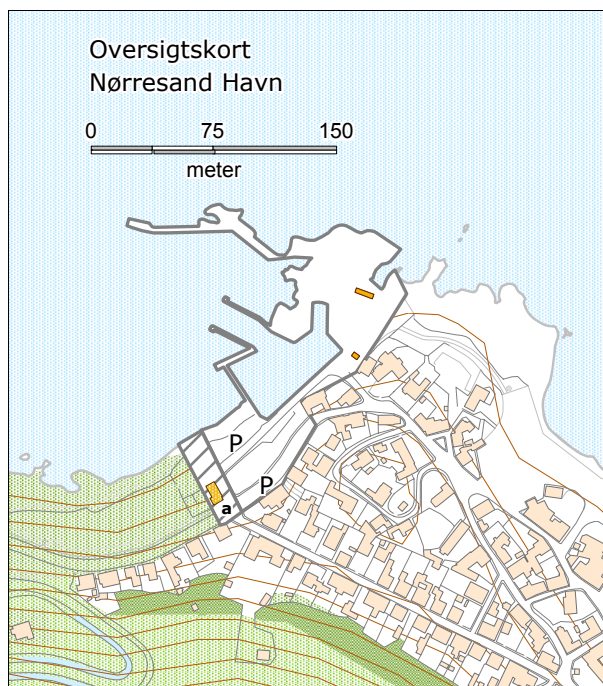
Havnens arealer er kun sparsomt bebygget (et gammelt røgeri anvendt som cafe (a) og et par gamle redskabshuse. Den smule friareal der findes, er stort set benyttet som p-areal og bådoplæg.

Havnens nærområde præges af den bevaringsværdige bebyggelse lang vejen Nørresand. Havnen indgår fint i kulturmiljøet mellem byen og kystlandskabet/havet.

Havnen udgør stadig et godt supplement til Gudhjem Havn. Men havnens udviklingsmuligheder er begrænsede, fordi havnen ikke indeholder faciliteter af betydning, og fordi pladsen i bassiner og på havnens arealer er begrænset af størrelse. Hertil kommer at søturister dårligt kan anvende havnen, når det blæser fra nordvestlige retninger.



Nørresand Havn set mod vest



Hidtidig planlægning

Havnens område findes ikke defineret i den hidtil gældende planlægning. En mindre del mod vest er omfattet af strandbeskyttelse (rastet på kortet). Havnen ligger i landzone.

Havnen indgår i et byfornyelsesprogram for Gudhjem.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og områdets kultur- og landskabsmiljø.

Gudhjem Havn er en privat trafik-, fiskeri- og lystbådehavn. Havnen drives sammen med Nørresand Havn.

Havnens udvikling

Gudhjem fiskerleje nævnes første gang i 1547, men der har været bebyggelse og antagelig været landingssted langt tilbage i oldtiden. I 1698 forpligtede byen sig til at besørge overfart til Christiansø. Fiskerlejet udviklede sig i 1700-tallet til at være Bornholms største, bl.a. fordi mange svenske fiskere indvandrede til byen.

De to inderste bassiner i det nuværende Gudhjem Havn blev sprængt ud af klippen lige før stormfloden i 1872, og havnen blev yderligere udvidet til 3 bassiner i 1883. 1935 blev store dele af havnen uddybet til en dybde på ca. 4 m. De inderste bassiner fik en port der bliver lukket ved kraftig nordøstlig vind.

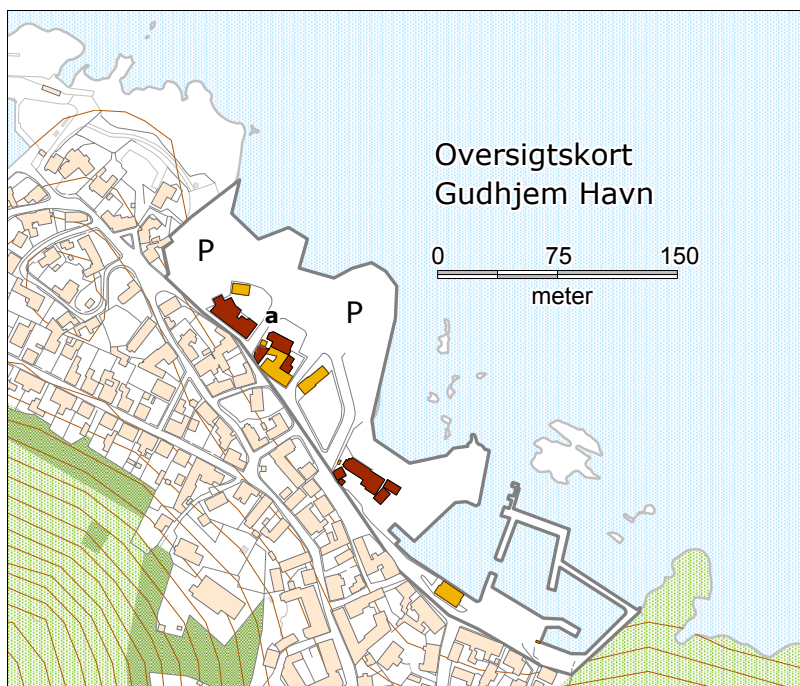
Det er gået meget tilbage med fiskeriet. I dag findes der kun 2 erhvervsfiskere (hvor der 1980 var 13). Der er desuden 14 joller (før 36) og 5 lystbåde (før 1). Der er ca. 50 pladser til gæstesejlere der benyttes flittigt om sommeren.

Havneområdet strækker sig op nordvest for havnen. På området findes en del mindre bygninger, heriblandt et par gamle røgeribygninger (a). Ellers anvendes områdets bygninger til blandede turist og havneformål. Flere af bygningerne har høj bevaringsværdi. Et stort areal ud mod vandet anvendes som p-plads.

Havnen udgør i sammenhæng med byen et værdifuldt kulturmiljø. Havnefronten præges af en meget varieret, men alligevel homogen bebyggelse og består af en blanding af boliger og turistorienteret virksomhed.



Gudhjem Havn - Christiansøfærgen lægger til



Havnens hidtidige udvikling er præget af den betydning turismen har for Gudhjem, og det må forventes at den tendens fortsættes. Havneområdet indeholder kun begrænsede muligheder for nye aktiviteter. Det må forventes at havnens udvikling i høj grad vil handle om at sikre og forbedre havnen som turistaktiv.

Hidtidig planlægning

Havnens område er ikke i dag defineret i planlægningen. Havnen ligger i byzone, og indgår i et område der i kommuneplanen (Allinge-Gudhjems kommuneplan 2003) er udlagt til centerformål. Området er også omfattet af en bevarende lokalplan 00.01. Området kan anvendes til centerformål, havneformål og boligformål.

Havnen er desuden omfattet af et byfornyelsesprogram for Gudhjem, der blandt andet betyder at de havnenære arealer får et løft med ændring af gadebelægninger m.m.

Fremtidig planlægning

Havnens område afgrænses som vist på oversigtskortet.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses. Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø.

Listed Havn er en privat fiskeri- og jollehavn.

Havnens udvikling

Et havneleje i Listed er første gang omtalt i 1379, hvor ærkebispens opfører 6 boder til udlejning (sildeboder).

Den nuværende havns første 3 bassiner blev anlagt i midten af 1800-tallet, delvis sprængt ind i klippen. I 1891 blev et nyt 4. bassin sprængt ind i klippen, øst for de andre bassiner. Havnen har, bortset fra den sydlige jollehavn nær p-pladsen, en dybde på mindst 2,8 m. Havnen er sikker og rolig under de fleste vejrforhold.

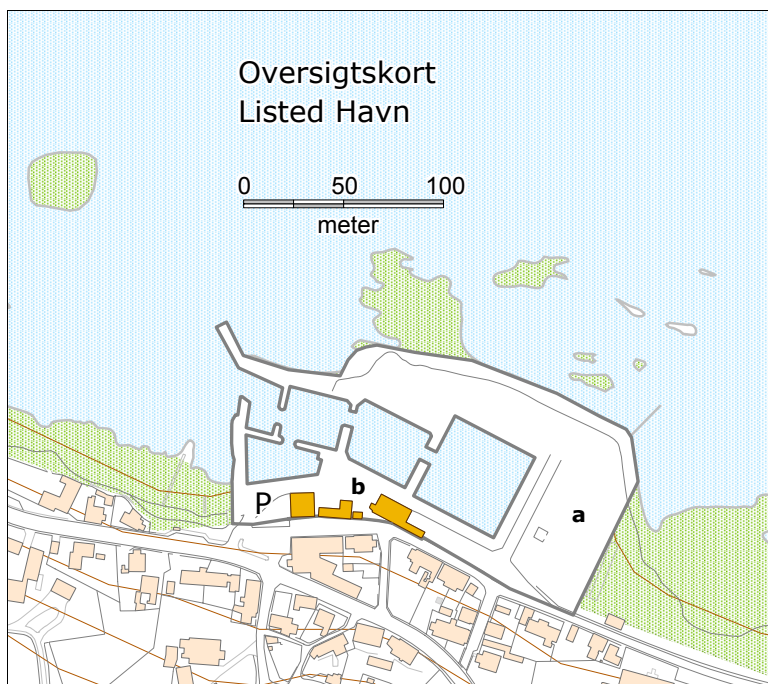
Antallet af fiskerfartøjer er faldet de senere år, fra 17 i 1980 til 6 i dag. Antallet af joller er øget fra 20 til 24, hvortil kommer 3-4 lystbåde. Der er plads til ca. 20 gæstende lystsejlere.

Havneområdet omfatter et mindre ubebygget areal (a) øst for inderbassinet (en gammel stejleplads hvor man ordnede garn). I området mod syd findes nogle mindre hytter og bygninger (b) med tilknytning til fiskerihavnen. Enkelte er taget i brug til andre formål (mere turistorienterede formål som kunsthåndværk og udstilling).

Havnen ligger synligt, men ret ugeneret i forhold til hovedlandevejens trafik, og fremstår i et fint samspil med bebyggelsen syd for Strandstien og den omgivende klippekyst.

Udviklingen har medført at der i øget grad satses på turismen som supplement til fiskeriet, samtidig med at det oprindelige miljø omkring havnen er bevaret.

Havnen har kun begrænsede muligheder for at ska-



be nye erhvervsaktiviteter, men nye turistorienterede aktiviteter knyttes især an til den effekt havnen har som "stopklods" for forbigående turister.

Hidtidig planlægning

Havnens område afgrænses som vist på oversigtskortet.

Havnen ligger i byzone. I kommuneplanlægningen (Nexø Kommunes kommuneplan, 1998) er havnen udlagt til erhvervsområde der kan anvendes til havneformål samt turistorienterede formål.

Havnen omfattes desuden af lokalplan nr. 6, hvor det fremgår at havnen kun må anvendes til havne-relaterede formål.

Fremtidig planlægning

Havnens område afgrænses som hidtil.

De planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø.



Listed Havn

Svaneke Havn er en kommunal trafik, fiskeri og lystbådehavn.

Havnens udvikling

Svaneke omtales første gang som fiskerleje i 1491. De mange naturhavne ved Svaneke har dog været anvendt langt tilbage i oldtiden, og i middelalderen var der en betydelig skibsfart og handel på byen. Byen fik stadfæstet sine købstadsrettigheder i 1555.

De første havneanlæg blev anlagt efter 1816. I 1877 blev havnen udvidet fra 2 til 3 bassiner. I 1907 blev der tilføjet en bølgebryder nord for indsejlingen. I 1912 blev mellembassinet udvidet, og yderligere ændret i 1939, af hensyn til skibstrafikken. Havnen havde også skibsværft. Der blev etableret port mellem inderste og mellemste bassin. De inderste bassiner har en dybde på 3,5 og 4,4 m.

Havnens betydning som handels- og trafikhavn forsvandt, og i dag findes kun en postbådsforbindelse til Christiansø om sommeren. Samtidig er antallet af fiskerfartøjer i havnen faldet til 4 (fra 22 i 1980). Hertil kommer enkelte joller og 19 fastliggende lystbåde (2 i 1980). Der er plads til ca. 30 gæstesejlere.

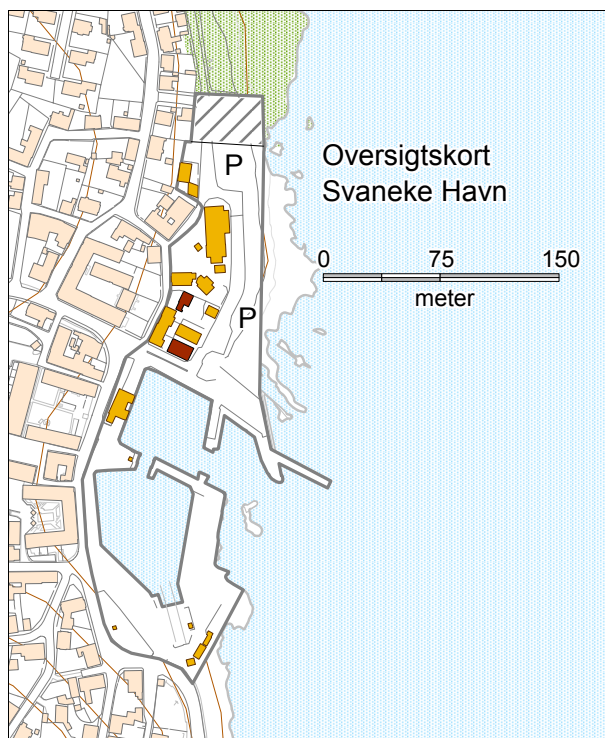
Havnens kajnære arealer anvendes hovedsageligt til havneformål. I området nord for havnen findes bygninger, der i hovedsagen anvendes til andre former for erhverv, samt et større p-areal (Gruset).

Havnen udgør et væsentligt kulturmiljø i nær sammenhæng med den markante, bevaringsværdige bebyggelse rundt om havnen, præget af gamle købmandsgårde og hoteller.

Havnen har fået en stigende betydning som turistområde. Havnens udviklingsmuligheder knyttes derudover til den smule havneerhverv der stadig findes. Området nord for havnen kan på længere sigt indeholde nye muligheder for aktivitet (kultur



Svaneke Havn



eller undervisning har været på tale) hvis den nuværende erhvervsaktivitet ophører, men mulighederne begrænses af de bevaringshensyn der nødvendigvis må tages i området.

Hidtidig planlægning

Størstedelen af havneområdet er i kommuneplanen (Nexø Kommunes kommuneplan, 1998) udlagt som erhvervsområde til erhvervsformål og turistorienterede formål. Det rastede p-område er omfattet af strandbeskyttelse. På nær det strandbeskyttede areal og et mindre areal mod syd ligger området i byzone. Havnen omfattes desuden af bevaringsbestemmelser og bestemmelser om anvendelse og bebyggelse i lokalplan 30 (erhvervs- og havneformål med tilknytning til havnen, samt turistformål).

Fremtidig planlægning

Områdets afgrænsning fastlægges som vist på oversigtskortet.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt institutioner og mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og områdets kulturmiljø.

Aarsdale Havn er en privat fiskeri- og jollehavn, der også benyttes som lystbådehavn.

Havnens udvikling

Naturhavnen ved Aarsdale har formentlig været i brug siden oldtiden. Aarsdale fiskerleje er første gang nævnt i skriftlige kilder fra 1600-tallet.

Den nuværende havn blev anlagt med 3 bassiner i 1871, hvoraf yderbassinet kun dårligt kan benyttes som liggeplads. 1880-1900 blev havnen forbedret og udvidet lidt. 1959 blev det store inderbassin tilføjet, så der nu er 4 havnebassiner. Havnen har en dybde på op til 3 m.

Trods generel tilbagegang er fiskeriet fortsat af stor betydning i havnen, der har 11 hjemmehørende erhvervsfiskere (22 i 1980). Hertil kommer 15 joller (28) og 20 lystsejlere (8). Der er plads til ca. 10 gæstesejlere i havnen.

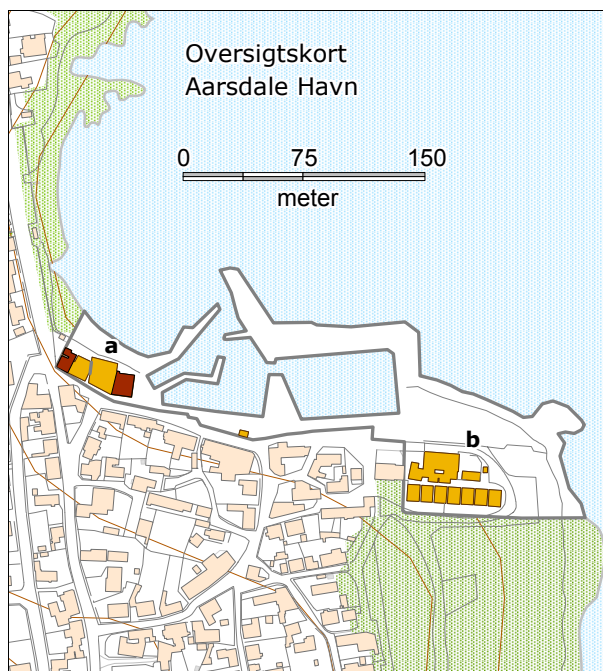
Nær havnebassinene findes enkelte bygninger anvendt til havnerelaterede formål (a - kølerum, havnekontor m.m.). Øst for bassinet, mellem havet og det ubebyggede Oren, har havnen et erhvervsareal (b) som er bebygget med en del nyere redskabsskure og et bådbyggeri. Disse nyere bygninger er uden bevaringsværdi, men ligger så de ikke generer bybilledet og miljøet omkring havnen.

Langs Laksegade, der afgrænser havnen mod syd, findes en række velbevarede ejendomme, heriblandt røgerier der stadig er aktive, som danner en fin overgang mellem havnen og den ældste tætbebyggede del af det gamle fiskerleje. Turismens betydning er øget i området, fordi mange vælger at lægge deres vej forbi byens røgerier og det fortsat uspolerede miljø omkring havnen.

Havnens udviklingsmuligheder er fortsat snævert knyttet til fiskeriet, selv der efterhånden er flere



Aarsdale Havn set fra nord



lystbåde i havnen. Der er kun begrænsede muligheder for at udvide de tilbud der ydes turisterne i området.

Hidtidig planlægning

Området ligger i byzone.

I kommuneplanen (Nexø Kommunes kommuneplan, 1998) er havneområdet udlagt til havnerelaterede formål samt turistvirksomhed med naturlig tilknytning til havnen.

Området omfattes desuden af lokalplan 30, der foruden bestemmelser om anvendelse også afgrænser mulighederne for nybyggeri til arealerne øst for havnen.

Fremtidig planlægning

Havnens afgrænsning fastholdes som vist på oversigtskortet.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø.

Snogebæk Havn er en privat fiskeri- og jollehavn.

Havnens udvikling

Fiskerlejet Snogebæk omtales første gang i 1555. Der har været fiskerboder helt tilbage i middelalderen.

I 1869 byggedes den første havn, helt inde ved kysten. Da denne havn sandede til, byggedes en ny, som ø-havn, i 1889. En ca. 100 m lang bro forbinder havnen med en ca. 60 m lang betonrampe i land. Havnen blev udvidet med en jollehavn i 1974-79. I 1980'erne anlagdes en større dækmole udenfor havnen.

Havnen består af to bassiner, anlagt med granit og betonmoler, hvoraf det yderste benyttes af fiskerbåde, det inderste af joller. Dybden i de to havnebasiner er mellem 1,5 og 2,8 m.

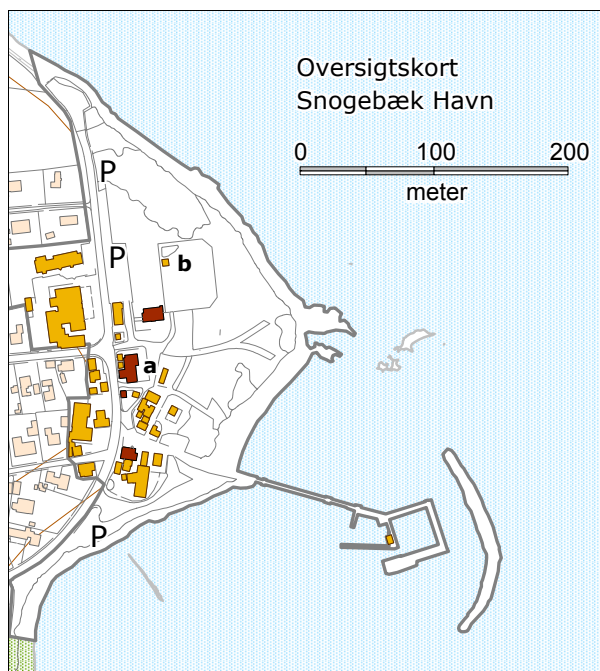
Trods problemerne i fiskeriet er der 8 fiskerbåde i havnen (uændret siden 1980). Antallet af joller er ca. 35 (40 i 1980). Der er plads til ca. 10 gæstesejlere i havnen.

Området ved Snogebæk Havn er stærkt præget af turisme, ikke mindst pga. de store sommerhusområder nord og syd for byen. De gamle bevaringsværdige fiskerhytter og røgeribygninger, på søsiden af Hovedgaden, er i flere tilfælde taget i brug til turistformål, herunder værtshuse, butikformål og glaspusteri, som ligger blandet med levertranfabrik (a), røgeri og almindelige redskabsskure. Mod nord, diskret i afstand fra den øvrige bebyggelse, ligger Bornholms ældste biologiske renseanlæg (b).

Nærområdet præges derudover af spredt boligbebyggelse med blandede enfamilieboliger og enkelte strandgårde, der langs hovedgaden ofte er ombygget til turistorienterede formål. Havnen og byen har, trods et noget rodet indhold af bygninger og



Snogebæk Havn



aktiviteter, et liv og en charme som hver sommer gør den til et spændende opholdssted for turister.

Havnens udviklingsmuligheder vil fortsat være koncentreret omkring havnerelaterede erhverv tilknyttet fiskeriet og turistorienterede erhverv. Der er kun begrænsede muligheder for at etablere ny bebyggelse i området, og nye aktiviteter skal ofte indpasses i eksisterende bygninger, hvilket fortsat bør ske under hensyntagen til de bevaringsværdige bygninger der findes i området.

Hidtidig planlægning

Dele af havneområdet ligger i byzone. Området indgår i kommuneplanen (Nexø Kommunes kommuneplan, 1998) som erhvervsområde, som kan anvendes til havnerelaterede formål og turistorienterede formål. Havnen omfattes af lokalplan nr. 25, for det samlede havneområde, hvor anvendelsen er fastlagt til havnerelaterede formål, men også turistorienterede formål, når dette ikke strider mod fiskerierhvervets interesser. Der er udlagt byggefeltet, og lokalplanen indeholder krav om bevaring af gamle fiskerhytter. Området omfatter ca. 5,3 ha., inklusiv strandarealer der ikke kan bebygges. Havnen omfattes desuden af lokalplan 30, bevarende lokalplan.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses uændret som vist på oversigtskortet. De planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Bakkerne Bådehavn (eller Østre Sømarken Havn eller Pedersker Havn) er en privat fiskeri og jollehavn.

Havnens udvikling

Tidligere foregik fiskeriet ved kysten med åbne både, som fiskerne fra Østre Sømark trak op på stranden.

Havnens første værker blev anlagt som lave læmøler og en adgangsbro i begyndelsen af det 19. århundrede. Områdets fiskere byggede selv havnen, da behovet for større både nødvendiggjorde et egentligt havneanlæg.

Efter stormskader i 1944 måtte man opgive det gamle værk og i 1945 byggedes et egentligt havnebassin, udført i beton og granit. I princippet fremstår havnen som en ø-havn, forbundet til land med en kort bro. Broen blev lavet om til betonbro i 1989. Havnen har en dybde på indtil 1 m.

Der findes i dag 5 erhvervsfiskere i havnen (mod 6 i 1980). Dertil findes 10 joller i havnen (8 i 1980) samt 12 joller trukket på land.

Havnen ligger neden for det gamle Østre Sømarks-huse og fiskernes redskabsskure, der næsten ligger skjult bag skræntens beplantning. De tilstødende strande er populære badestrande for områdets turister.

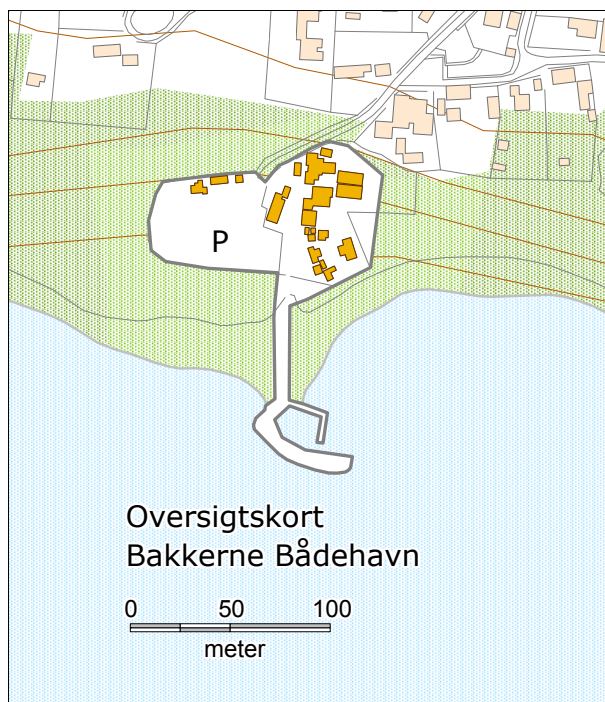
Selve havnen fremstår derved som adskilt fra bebyggelsen bagved og indgår mere i sammenhæng med de lange strande, der findes på begge sider af den. Der findes en offentlig p-plads nær ved stranden.

Bakkerne Bådehavn og Østre Sømark besøges ofte af turister, der kommer for at bade ved stranden eller købe fisk af de lokale fiskere.

Der er normalt ingen gæstesejlere i havnen, der



Bakkerne Bådehavn



udelukkende fungerer som fiskerihavn, og havnens udviklingsmuligheder er begrænset pga. havnens ringe dybgang og størrelse. Evt. nye turistmæssige tiltag kan kun finde sted i bebyggelsen bagved havnen.

Hidtidig planlægning

Havneområdet ligger i landzone og ligger i strandbeskyttet område. Der er udarbejdet fredningsplan for området. Området er hverken omfattet af kommune eller lokalplan.

Fremtidig planlægning

Havnen afgrænses som vist på oversigtskortet.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse, fredningsplan og områdets kulturmiljø.

Evt. nybyggeri skal etableres ved bebyggelsen nord for havnebroen.

Arnager Havn er en privat fiskeri og jollehavn.

Havnens udvikling

Arnager nævnes første gang som fiskerleje i 1552. Arnager havde en kort tid købstadsrettigheder under kaperkrigen 1807-14.

Det første havneanlæg blev bygget tæt under land i 1851, men måtte opgives pga. tilsanding. Den nuværende ø-havn blev anlagt i 1884 med en 185 m lang broforbindelse. Der er siden kun sket mindre ændringer i havnens udseende. Havnen kan benyttes af både med en dybgang på op til 2,2 m.

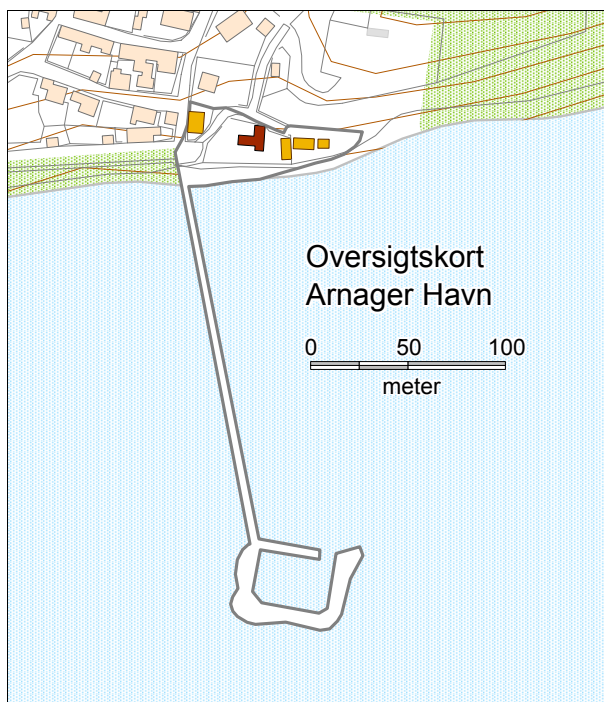
Havnen har 5 hjemmehørende erhvervsfiskere (6 i 1980) og 13 joller (12 i 1980). Derudover findes kun en enkelt lystsejler i havnen. Der er kun plads til 2-3 gæstesejlere i havnen, og havnen benyttes kun sjældent til det formål.

Havnen er selvforsynende med de funktioner der hører til fiskerihavnens drift. Den bebyggelse der er tilknyttet havnen (kølerum, redskabshuse, m.m.) er anlagt i land, ud for landgangsbroen, og i sammenhæng med Arnagers øvrige bebyggelse. De sydligste huse i byen ligger med front mod havnen, og bebyggelsen her består overvejende af små beboelseshuse.

Fiskeriet spiller fortsat en afgørende rolle for havnens udvikling. De begrænsede muligheder der findes for bebyggelse i land, og havnens begrænsede størrelse gør, at der kun er begrænset mulighed for at udvide aktivitetsniveauet med f.eks. gæstesejlere.

Hidtidig planlægning

Havnen og de tilknyttede anlæg ligger i landzone. Byen og havnen er i kommuneplanen for Aakirkeby Kommune (2001) fremhævet som et bevaringsværdigt kulturmiljø. Kommuneplanens rammer for lo-



kalplanlægning omhandler kun byområdet og ikke selve havneanlægget. Der findes ikke lokalplan for området.

Fremtidig planlægning

Havnen afgrænses som vist på kortbilaget, med et mindre landareal tilknyttet inde på land.

Havnen udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område, og de planlægningsmæssige rammer defineres, så der fremover muliggøres blandede havneformål (erhverv og fritid), samt mindre service- og turistformål der naturligt kan indpasses.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø. Evt. nybyggeri skal etableres ved bebyggelsen nord for havnebroen



Arnager Havn

Nørrekås Havn er en kommunal lystbådehavn.

Havnens udvikling

Havnen blev oprindeligt etableret som fiskerihavn. Det første havneanlæg ved Nørrekås blev bygget i 1842. Efter stormskader blev havnen genopført og udvidet i 1885. Havnen fungerede som fiskerihavn frem til 1947 hvor der kun var en erhvervsfisker tilbage. Havnen har herefter fungeret som jolle- og lystbådehavn. I 1965 blev havnen udvidet med et vestligt bassin til den nuværende størrelse (omr. I).

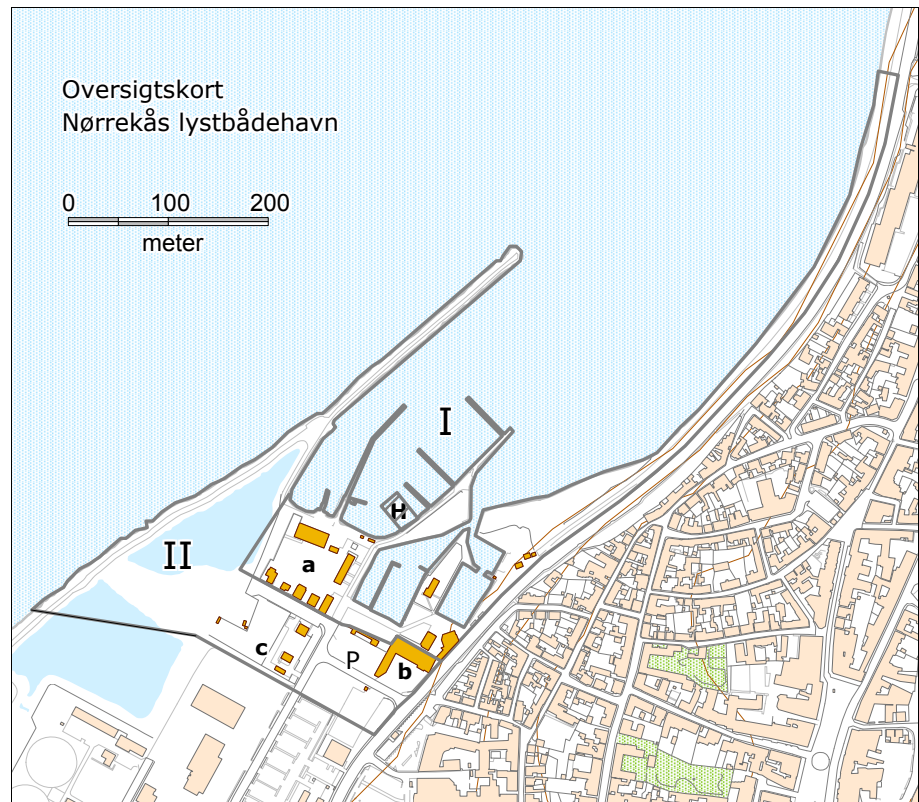
Havnen har i en periode været drevet som en del af Rønne Havn, men i dag er havnen udskilt som kommunal lystbådehavn, hvor driften er forpagtet ud til en privat virksomhed.

Nørrekås Havn består af to mindre østlige bassiner og et nyere og større vestligt bassin. Havnen har ikke længere nogen erhvervsfiskere (der var stadig een i 1980). Der er 113 joller i havnen (102 i 1980) og 111 lystbåde (48 i 1980). Der er desuden plads til ca. 70 gæstesejlere i havnen, der dermed er Bornholms største lystbådehavn.

På området ved havnen findes et meget blandet indhold af bygninger og funktioner. Nærmest havnen findes en række små foreningshuse for sportsfiskere, svømmedykkere, sejlere og roere (a). Husene står nærmest i geled, men fremstår uden fælles karakter i farvevalg.



Lystbådehavnen set mod hotel Griffen



Desuden findes i nærområdet syd for havnen en busterminal (b), der med sit markante garageanlæg danner barriere mellem havn og by. Vest for busterminalen findes et p-areal og et par erhvervsbygninger tilhørende renseanlægget (c), som er uden funktional sammenhæng med havnens fritidsaktiviteter. Yderst mod havet findes et stort, endnu ubebygget areal. Et areal syd for p-pladsen benyttes til bådoplag, men hører under Rønne Havn.

Nord for havnen findes et meget besøgt lille strandområde. Havnen og stranden fremstår tilsammen som en lille oase i hjørnet mellem Rønne Havns erhvervsarealer og byens bebyggelse, der danner front på skrænten over havneområdet. Havnens betydning som rekreativt brohoved kunne ønskes mere synliggjort. Havnens udviklingsmuligheder hænger derved sammen med de ændringer der kan ske i havnens nærrområde.

Hidtidig planlægning

I kommuneplanen for Rønne Kommune 2000, er havnen og strandområdet (svarende til område I på oversigtskortet) udlagt til fritidsformål, herunder lystbådehavn, klubhuse, bådopstilling, servicefunktioner, restauration, kiosk og lign. Desuden muliggøres en evt. moleudbygning.

I område II er det ubebyggede areal mod vest i

kommuneplanen udlagt til offentlige formål, herunder konference- og kulturcenter, uddannelsescenter, restauration, museum m.m. Resten af område II indgår i kommuneplanen som dele af Rønne Nordhavns erhvervsområde, og dele heraf ejes fortsat af Rønne Havn.

En del af omr. II omfattes af lokalplan nr. 66 for en udvidelse af Vesthavnen.

Rønne Kommune udarbejdede i 2001 en byudviklingsrapport, der især omhandler byudviklingen i Nørrekås- og nordhavnsområdet. Rapporten foreslog ændring af Nørrekås-områdets afgrænsninger og anvendelser, bl.a. fordi der ønskes en bedre sammenhæng mellem byen og Nørrekås, som samtidig forbedrer adgangen til det ubebyggede areal i område II.

Notatet er ikke endnu fulgt op i kommune og lokalplanlægningen (men de planmæssige afgrænsninger er fulgt op her for så vidt angår oversigtskortets afgrænsning af område II).

Af notatet fremgår at arealerne på begge sider af adgangsvejen, herunder arealet med busterminal, bør indrettes så de fremtræder som præsentabel indgang til en kommende attraktion (f.eks. turistmæssig eller kulturel attraktion) på det ubebyggede areal mod vest. I den skraverede zone kan f.eks. etableres p-pladser og bådoplag om vinteren (se illustrationsplanen herunder).

Desuden har der været planer fremme om at etablere af et nyt molehoved nord for indsejlingen til hav-



Illustrationsplan - Byudviklingsrapport fra 2001



Busterminalen i omr. II

nen, dels for at skabe bedre anløbsforhold og mindske tilsanding af havnen, dels for at udvide og forbedre de attraktive strandarealer nord for havnen. Disse planer er endnu ikke ført ud i livet, bl.a. pga. de udgifter der er forbundet med projektet.

Fremtidig planlægning

Området ved Nørrekås Havn afgrænses som vist på oversigtskortet på forrige side.

Ved fremtidig planlægning skal de dele der indeholder lystbådehavn m.m. (område I), og de dele der f.eks. kunne indeholde et attraktivt turistcenter eller lign. (område II), skilles ud.

Ved planlægning af område I kan der sikres mulighed for en fremtidig udvidelse af havneområdet gennem anlæg af en ny mole nord for havnen. En udvidelse af området med et nyt moleanlæg m.m. forudsætter tilladelse fra Kystdirektoratet samt en lokalplan for området, der bl.a. skal redegøre for områdets rekreative udnyttelse samt tilkørsels- og parkeringsforholdene i området.

Et mindre areal i område I udlægges til brug for 5-6 husbåde, jf. oversigtskortet, delområde H. Områdets anvendelse defineres i øvrigt uændret til fritidsformål.

Ved planlægning af område II skal tilstødende arealer i Rønne Havn medtages, så der herved tages højde for den fysiske og funktionelle sammenhæng der bør være i området. Der skal udarbejdes lokalplan der endeligt fastlægger områdets fremtidige afgrænsning mod syd, samt evt. yderligere krav til områdets anvendelse og bebyggelse.

Helligpeder Havn er en privat havn, drevet som selvejende institution.

Havnens udvikling

Fiskerlejet nævnes første gang i 1570 men der er spor af bebyggelse tilbage til jernalderen.

De første havneværker blev anlagt i 1854 og bestod af simple bølgebrydere. 1870 opførtes havnen i granit til sin nuværende skikkelse med dækmoler og to små havnebassiner. Havnen er mellem 1 og 2,4 m dyb.

Havnen fungerede indtil for få år siden som fiskerihavn, men nu findes kun en enkelt erhvervsfisker i havnen (4 i 1980). Der kan ikke længere landes fisk i havnen, og der må i stedet landes i f.eks. Hasle Havn. Derudover findes 15 joller og 6 lystbåde i havnen (i 1980 henholdsvis 10 og 5). Havnen må i dag karakteriseres som fritidshavn. Gæstesejlere er i reglen henvist til yderhavnen. Inderhavnen er rolig under de fleste vejrforhold.

På havnens område findes kun et par redskabshuse og et offentligt toilet. Et gammelt bindingsværkshus i den sydlige del af området (a) ejes af havnen. I nærområdet findes et fåtal gamle fiskerhuse, som sammen med havnen og den bagvedliggende skrænt udgør et meget autentisk og bevaringsværdigt kulturmiljø. Der er ikke mulighed for at foretage indkøb og langt til offentlig transportmuligheder.

Havnens udviklingsmuligheder er begrænset af fredninger og bevaringshensyn. Nye (f.eks. turistorienterede) funktioner kan kun med forsigtighed indpasses i den eksisterende bebyggelse.

Hidtidig planlægning

Havneområdet omfattes for størsteparten af strandbeskyttelse. Området indgår i Hasle Kommunes



Helligpeder Havn



kommuneplan 1997 og omfattes desuden af bevarende lokalplan 0-02. Af planerne fremgår, at havn og bebyggelse så vidt muligt skal bevares, og at nye service og erhvervsfunktioner kun tillades når de kan indpasses uden gene for omgivelserne.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og til områdets kulturmiljø.

Teglkås Havn er en privat havn, drevet som selv-
ejende institution.

Havnens udvikling

Havnen kendes tilbage i 1700-tallet, men der har
formentlig været et fiskerleje helt tilbage i middelal-
deren.

Den nuværende havn blev bygget ca. 1850 og sup-
pleret med ydermole i 1895. Havnen er opført i gra-
nit. Havnen har to små bassiner og havnens dybde
er op til 2,5 m. Havnebassinerne er urolige når det
blæser mellem vest og nord.

Havnen har fortsat en hjemmehørende erhvervs-
fisker (4 i 1980), men der findes ikke længere mulig-
hed for at lande fisk i havnen, og man må i stedet
lande i f.eks. Hasle Havn. Desuden findes 4 joller
og en enkelt lystsejler i havnen (1980 var der hen-
holdsvis 10 og 5). Erhvervsaktiviteten er dermed så
begrænset, at man i dag må karakterisere havnen
som fritidshavn.

På havneområdet står enkelte redskabshuse. Øst
for havnen snor den gamle landevej sig og langs
hermed, mellem landevej og den bevoksede skrænt,
ligger fiskerlejets huse, der overvejende består af
små bindingsværkshuse med bræddegavle. Bebyg-
gelsen virker uforandret, og kun et enkelt hus er
opført efter 1920. Der er ikke mulighed for at fore-
tage indkøb og der er langt til offentlig transport-
muligheder.

Havn og bebyggelse udgør tilsammen et væsentligt
kulturmiljø, og bør så vidt muligt bevares. Der er
f.eks. kun begrænsede muligheder for at indpasse
turistorienterede formål i den eksisterende bebyg-
gelse. Havnens udviklingsmuligheder er samtidig
begrænset af fredninger og bevaringshensyn.

Det til tider urolige havnebassin og manglende ser-



Teglkås Havn set fra syd



vicefaciliteter gør havnen mindre attraktiv som gæ-
stehavn.

Hidtidig planlægning

Havnen ligger i landzone og er omfattet af strand-
beskyttelse.

Havneområdet indgår i Hasle Kommuneplan 1997,
samt i en bevarende lokalplan nr. 0-02, der sikrer at
området bevares, og at der kun muliggøres mindre
service og erhverv der kan indpasses uden gene-
virkninger.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og
udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt
område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de
planmæssige rammer, så havnen og de omgivende
arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer til-
lades kun, når det kan begrundes i havnens funkti-
on som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyn-
tagen til gældende strandbeskyttelse og områdets
kulturmiljø.

Vang Havn er en privat havn, drevet som selvejende institution.

Havnens udvikling

Vang er første gang omtalt i 1570, men som fiskerleje først i 1700-tallet.

Den nuværende havn blev anlagt i 1870 som fiskerihavn og udvidet i 1887. Dengang var Vang et af de store fiskerlejer på Bornholm.

I perioden 1902-67 var Vang Havn også udskibningssted for Vang Stenhuggeri. Områdets granitbrud beskæftigede dengang op mod 200 stearbejdere. Granit fra Vang blev bl.a. benyttet til bygning af det nyeste Christiansborg Slot i 1920'erne

Havnen består af 3 små bassiner. Der er der ingen erhvervsfiskere tilbage (der var 2 i 1980), og havnen benyttes nu udelukkende som fritidshavn. I dag findes 11 joller og 1 lystbåd i havnen (I 1980 henholdsvis 10 og 2) men der er derudover plads til ca. 25 gæstesejlere.

Havnens område er sparsomt bebygget. Der findes et galleri (a), offentligt toilet/bad, klubhus og redskabshus (b) samt et gammelt salteri der nu anvendes til museum (d). Det gamle udskibningsareal ved yderbassinet benyttes som p-plads. Desuden findes et nedgravet grovrenseanlæg (c). Området mellem havnen og museet benyttes som rekreativt område og bådoplag.

Bag havnen findes en del bevaringsværdige huse, de ældste tættest ved havnen, og nogle af dem udført som sammenbyggede længehuse. I området finde cafe og restauration.

Havnen benyttes flittigt af gæstesejlere om sommeren, og i de bagvedliggende sommerhusområder bor mange turister. Havnen har begrænsede mulig-



Vang Havn med del af det gamle udskibningsareal



heder for nye aktiviteter, og nye turistorienterede formål må i reglen henvises til nærområdet.

Hidtidig planlægning

Havnen ligger i landzone. Havneområdet indgår i et område der i kommuneplanen for Hasle Kommune 1997 er udlagt til boligformål. Havnen er ikke særskilt defineret.

Derudover omfattes havnen af bevarende lokalplan 0-02, der skal sikre at eksisterende havnemiljø og havneanlæg så vidt muligt bevares.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kulturmiljø.

Hammerhavn (eller Sæne Havn) er en kommunal småbåds- og fritidshavn.

Havnens udvikling

Området ved Sænebugten var i middelalderen et vigtigt anløbssted til Hammershus, og der er fundet pælerester af havneanlæg samt bebyggelse på stranden fra den tid (man ved, at lybækkerne brugte en havnebro på stedet).

Den nuværende havn blev anlagt af Bornholms Granitværk i 1892, til udskibning af granit fra området. I 1915 overtog staten havnen. Granitudskibningen fortsatte frem til 1971. Siden er der kun sket mindre ændringer af havneanlægget. I 2002 blev der på Nordre mole gennemført en hårdhændet forstærkning af de gamle granitmoler med stålplader. Kommunen overtog havnen samme år..

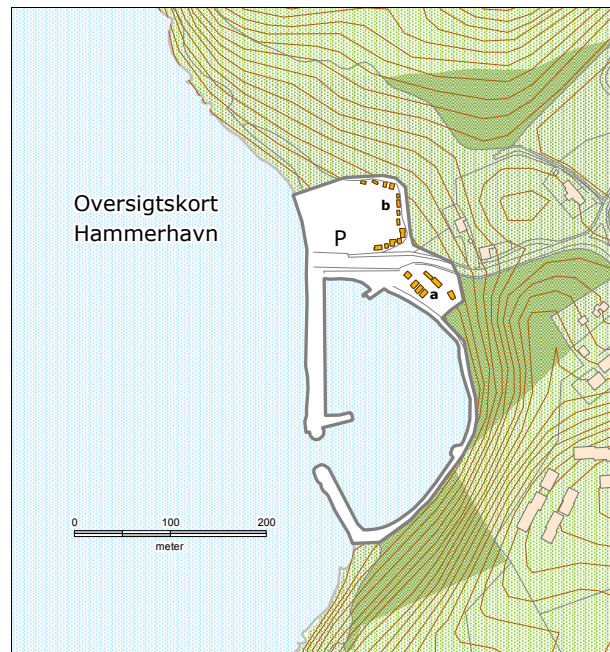
Havnens ca. 200 m moler er lagt på tværs af Sænebugten med en kort tværmole ved indsejlingen. Der findes i den nordlige ende en bådebro i træ, men fartøjer lægger til langs hele den nordre kaj. Østsiden af bassinet afgrænses naturligt af strandkanten.

I havnen findes en enkelt fiskerbåd, men der afhentes ikke fisk i havnen. Desuden 10 joller (17 i 1980) samt 15 lystbåde (3 i 1980). Trukket op på land ligger yderligere ca. 20 joller. Der er plads til ca. 25 gæstesejlere i havnen. Havnen benyttes om sommeren af 3 små turbåde til Våde Ovn m.m., og desuden benyttes den af en del trolling-både. Havnen fungerer også som nødhavn.

Nærmest havnen findes enkelte bygninger anvendt til toilet/bad, iskiosk, bådfarts- og klubhusbygninger (a). De store udskibningsarealer benyttes i dag overvejende som p-plads, og om vinteren, som oplagsplads for både. I den nordøstlige ende af p-området er der opført en række nyere redskabsskure (b), øjensynligt opført uden plan eller krav til udseende.



Hammer Havn set fra nord



Skurene bør reguleres mht. placering, anvendelse og udseende i en samlet plan for området.

Området domineres i øvrigt uskæmmet af Hammerknudens naturlandskab, og der findes kun et par beboelseshuse, liggende på skrånten over havnen. Adgangsvejen til havnen sker ad den granitbrolagte Sænevej, der er bevaret.

Den gamle granitudskibningshavn, hvoraf man stadig kan finde genkendelige spor i området, danner tilsammen med naturomgivelserne et storslået kulturlandskab, der gør havnen meget eftertragtet som udflugtsmål for søturister og turister i øvrigt. Gæstesejlere benytter ofte havnen.

Hidtidig planlægning

Havnen ligger i landzone og er fuldstændigt omfattet af strandbeskyttelse. Al ny bebyggelse kræver dispensation fra fredningsbestemmelser.

Fremtidig planlægning

Havnen afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

De oprindelige havneanlæg bør så vidt muligt bevares. De gamle granitudskibningsarealer mod nord skal underlægges en særlig fysisk planlægning (lokalplan skal udarbejdes i 2005), så arealernes anvendelse til p-plads, oplagsplads og skurbyggerier reguleres ud fra en hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og områdets kulturhistoriske og landskabelige forhold.

Kampeløkke Havn er en privat jollehavn.

Havnens udvikling

Området, i den nordlige ende af Allinge, har formentlig fungeret som landingssted langt tilbage i tiden, og der er fundet rester af middelalderlige bodeotomter ved havnen.

Oprindeligt var der kun et slæbested, og et egentligt havneanlæg blev først bygget af de lokale jolleejere i 1968. Havnen blev udvidet med et vestligt inderbassin til sin nuværende størrelse i 1975.

Havnen består af 2 bassiner, med en snæver indsejling direkte til havet, kun delvist beskyttet af nogle udenfor liggende skær. Havnen kan ikke besejles ved pålandsvind fra nordøstlig retning, og yderbassinets kan dårligt anvendes ved nordøstlig kuling. Bådene må forhales eller trækkes på land via et af havnens to slæbesteder. Havnen har en dybde på 1-2 m.

I havnen findes 65 fastliggende joller (70 i 1980). Herudover benyttes havnen af gæstende trollingbåde, men havnen modtager ikke ellers gæstesejlere.

På havnens arealer findes kun enkelte bygninger (toilet og klubhus). Havnen indgår som en stilfærdig oase i fin balance med naturmiljøet omkring havnen, der overvejende består af træklædte klippeløkker. Havnen generes ikke af trafik, og området kan kun passeres via stiforbindelse.

Der er kun begrænsede turistmæssige interesser i havnen, der næsten udelukkende baseres på de lokale medlemmer. Hvis det er nødvendigt med ny bebyggelse i området skal der tages hensyn til områdets naturinteresser så det fine miljø ikke spoles.

Hidtidig planlægning

Området ligger i byzone. I kommuneplanen



Kampeløkke Havn set fra nord



(Allinge-Gudhjem kommuneplan 2002), indgår havnen i et område udlagt til offentlige formål, herunder skole, idræt, park m.v., men havnen er ikke særskilt defineret. Området omfattes desuden af partiel byplanvedtægt nr. 10, og en bevarende lokalplan nr. 00-01.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på kortbilaget og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kultur- og landskabsmiljø.

Melsted Havn er en privat jollehavn.

Havnens udvikling

Melsted omtales som fiskerleje i 1569. Over for havnen findes en kystkanse.

Oprindeligt havde havnen kun to små forkastningsmoler. Det eksisterende havneanlæg blev opført i 1880'erne. Den østre mole blev forlænget i 1914 og igen i 1935. Havnen fik slæbested i 1978. Havnen har en dybde på ca. 1,6 m.

I 1980 var der stadig en erhvervsfisker i havnen, men i dag bruges den kun til fritidsformål. Havnen har 54 joller (44 i 1980), foruden et par stykker på land. Havnen bruges også af sommerhusejere med joller på trailere. Havnen kan med vanskelighed besjles af gæstesejlere, men bruges næsten aldrig som sådan (muligvis fordi den ifølge havnelodsen ofte er overfyldt).

På havnens område findes et enkelt redskabshus i rullesten, og lidt længere inde i land, en gammel redningsstation (a).

Nord for havnen går kysten over i klippekyst, mens der syd for havnen ligger en udmærket badestrand.

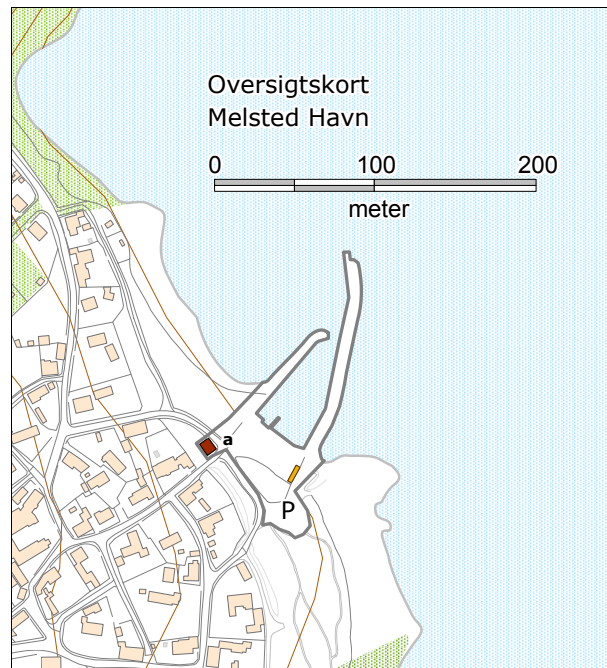
Havnen er et aktiv som lokal fritidshavn og indgår harmonisk i samspil med den omgivende natur og Melsted by, der er præget af mange bevaringsværdige huse. De udviklingsmæssige behov begrænses til havnens brug som fritidsområde, men nyt byggeri bør indpasses med forsigtighed.

Hidtidig planlægning

Havnen ligger i landzone og er ikke planmæssigt defineret som selvstændigt område. Området er ikke omfattet af kommune- eller lokalplaner.



Melsted havn



Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til områdets kultur- og landskabsmiljø.

Bølshavn Havn er en kommunal jollehavn.

Havnens udvikling

Fiskerlejet Bølshavn, mellem Gudhjem og Svaneke, nævnes første gang i 1697. Der er desuden gjort fund af middelalderlige fiskerboder i området.

Havnen var oprindeligt ejet af områdets beboere, men blev i 1967 overtaget af Allinge-Gudhjem Kommune, fordi havnen ikke længere kunne drives med indtægt fra fiskeriet.

Havneanlægget blev etableret i 1886, sprængt ud i klippen, og ser stadig ud omtrent som dengang. Havnen har i dag kun ét lille havnebassin med slæbested. Havnen har en dybde på ca. 1 m, og kan ikke benyttes af gæstesejlere.

I havnen findes en enkelt fiskerbåd (0 i 1980) og 8 joller (14 i 1980). Der er ikke mulighed for at lande fisk i havnen, der reelt nu kun fungerer som lokal fritidshavn.

På havneområdet findes kun et offentligt toilet. Tidligere redskabshuse er for længst revet ned. Den gamle redningssti løber tæt bag havnen.

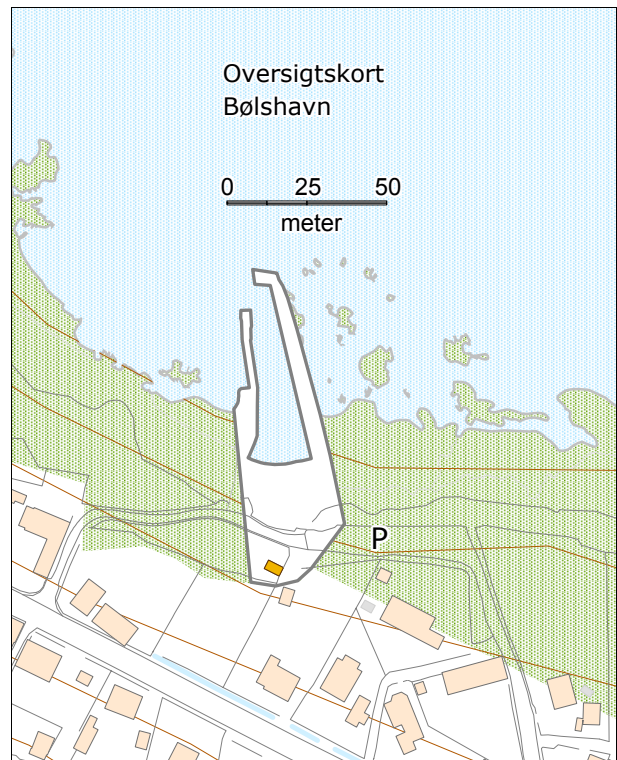
Havnen er anlagt så den næsten ikke syner i kystlandskabet. Kystområdet, kaldet Bølshavn Frihed, mellem Bølshavns bebyggelse og havet, blev foræret til beboerne af Frederik d. VII og grevinde Danner i 1851. I dag udgør havnen, kystlandskabet og Bølshavns gamle fiskerhuse, et værdifuldt kulturmiljø, først og fremmest til glæde for lokalområdets beboere.

Hidtidig planlægning

Havnen er beliggende i landzone og omfattes af strandbeskyttelse, men er ikke planlægningsmæssigt defineret som selvstændigt område. Havnen er ikke omfattet af kommune- eller lokalplan.



Bølshavn



Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og til områdets kulturmiljø.

Vigehavn er en privat jollehavn.

Havnens udvikling

Havnen ligger i den nordvestlige ende af Svaneke, med adgang fra den vig der hedder Nørrevig. Et par steder omkring Svaneke var der små naturhavne som antagelig benyttedes langt tilbage i historien, og Vigehavn var en af dem. Oprindeligt var der en hellig kilde på stedet.

Indtil 1960 var der blot en betonmole i havnen. I 1960 anlagde lokale jolleejere et egentligt havnebasin og i 1970 blev havnen udvidet til 2 bassiner. Havnen ligger godt beskyttet under normale vindforhold. Dybden i havnen er 1 til 2 m.

Havnen har 54 joller (i 1980 var der 65). Den benyttes ikke af gæstesejlere. På havnens område findes et par velindpassede småbygninger i træ, anvendt til toilet og klubhus. Arealet vest for toilet og klubhus benyttes til bådoplag om vinteren. En lille vej fører ned til havnen og p-plads syd for.

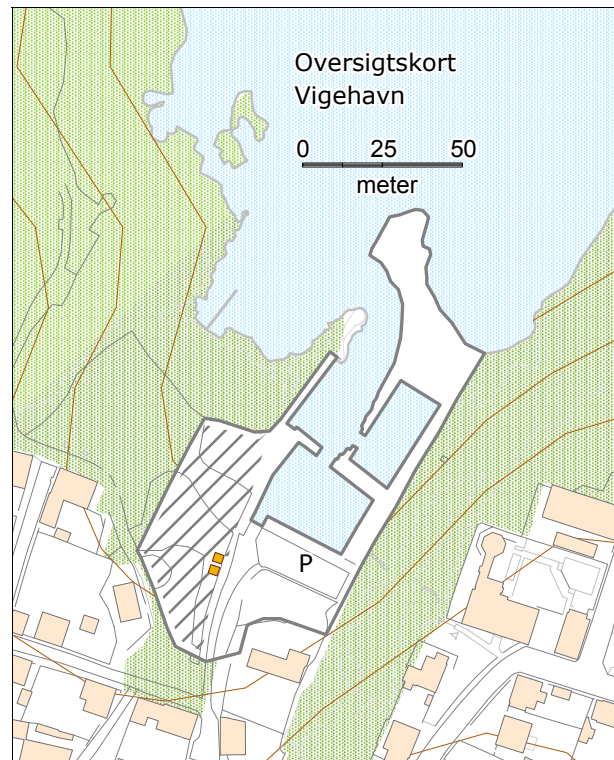
Vigehavn indgår som et naturligt element i kulturmiljøet ved Nørre Vig. Havnen ligger diskret i en ugeneret sprækkedal, omgivet af bratte klippepartier (det vestlige kaldet Templet).

Bag havnen og oven for klippeskrænterne danner Svaneke's bevaringsværdige boligbebyggelse front mod havnen og havet. Det grønne område vest for havnen bruges en sjælden gang som ramme om større arrangementer, men størstedelen af tiden udgør hele området et fredeligt rekreativt område for Svaneke's befolkning, og for de turister der benytter kyststien gennem området.

Kun selve havneanlægget er undtaget for strandbeskyttelse, og der er pga. fredningsbestemmelser kun meget begrænset mulighed for at opføre nye bygninger i området.



Vigehavn



Hidtidig planlægning

Området indgår i kommuneplanen for Nexø Kommune 1998, som rekreativt område, udlagt til offentligt friareal og jollehavn. Havnen er ikke særskilt afgrænset, og omfattes ikke af lokalplan.

Området ligger i landzone. Det skraverede område omfattes af strandbeskyttelse. Kun området ved havnebassinene og p-arealet er ikke omfattet af strandbeskyttelse.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og til områdets kulturmiljø.

Sdr. Hammer Jollehavn ejes af Nexø Havn A/S.

Havnens udvikling

Havnen er anlagt i tilslutning til Søbro og Søbækken, der via Ferskesø afvander store områder i Boddilsker og Paradisbakkerne.

Jollehavnen blev etableret for 60-70 år siden som selvgrøet havn i området ved Søbækkens udløb. Det nuværende havneanlæg blev etableret af lokale jolleejere i 1994. Havnen består af enkle stenfor-kastninger og en lang betonmole mod syd, hvor bådene ligger på række langs en gangbro.

Jollehavnen ejes af Nexø Havn som privat jollehavn med selvstændig bestyrelse.

Havnen har i dag ca. 50 joller og yderligere ca. 20 på venteliste, hvorfor man overvejer anlæg af endnu flere bådepladser.

På området er der opført nogle veltilpassede klub- og redskabshytter, de fleste anbragt i området lige vest for havnen.

I nærområdet findes mod syd boligbebyggelsen langs Sdr. Landevej. Mod nord findes nogle endnu ubebyggede havnearealer.

Trods det at havnen er et ret nyt anlæg, indgår havnen og dens bebyggelse naturligt i området. Den glider diskret ind i omgivelserne, skjult bag bevoksningen mod Sdr. Landevej og Nexø Havns afgrænsende skrænter mod syd, og de fleste bemærker først havnen og dens bygninger når de kommer ned til den. Selve havnen udgør i dag et attraktivt fritidsområde og fristed for dens brugere.

Hidtidig planlægning



Sdr. Hammer Jollehavn



Havnen indgår i et område der i kommuneplanen for Nexø Kommune 1998 er udlagt til erhvervsområde (Nexø Havn). Desuden omfattes området af lokalplan 50, hvoraf det fremgår at området kan anvendes til jollehavn med begrænset bebyggelse og rekreative formål.

Havnen ligger i byzone, men er ikke udskilt som selvstændigt område i planlægningen.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses omtrent som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område (ejet af Nexø Havn).

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Balka Havn er en privat jollehavn.

Havnens udvikling

Balka er første gang omtalt 1813. Havnen var oprindeligt bare en smal rende i de lave klipper ved kysten. Et havneanlæg blev opført i 1915, som en dækmole, simpelt udført som stenforkastning.

Lokale jolleejere har gradvist, gennem 70'erne og 80'erne, udbygget havnen med nye moleværker i sten og beton. Havnen består i dag af 3 lave bassiner med en vanddybde på ½ -1 m. Havnen har to slæbesteder.

I havnen findes 21 fastliggende joller (24 i 1980). Havnen benyttes kun af lokale jolleejere som fritidshavn.

På havnens område finde en lille klynge redskabs-hytter, hvoraf flere er bevaringsværdige, udført i traditionelle materialer. Hytterne omgives af beplantning med træer og buske.

Nord og lige syd for havnen præges kysten af klipper (sandsten) og gammel strandvold (rullesten). Lidt længere mod syd ligger Balka Strand.

Et stort areal syd for havnen anvendes til p-plads for strandgæster, og tæt på havnen er anbragt en miljøstation. Bebyggelsen bag havnen præges i øvrigt af lave fritliggende boliger (helårs- og ferieboliger i blanding).

Havneområdet udgør i sig selv et lokalt kulturmiljø, af stor rekreativ værdi for havnens brugere og områdets beboere. Bebyggelse bør ske med nænsomhed, og de gamle hytter og beplantningen bør bevares.

Hidtidig planlægning.

Området ligger i landzone og omfattes fuldstændigt



Balka Havn med Balka Strand i baggrunden



af strandbeskyttelse. Havneområdet er ikke omfattet af kommune- eller lokalplanlægning.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område.

Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og områdets kulturmiljø.

Boderne Havn er en privat jollehavn.

Havnens udvikling

I middelalderen var Boderne antagelig anløbssted og havn for bønderne i Aaker Sogn og for Aakirkeby. Der er således i området fundet rester af bode-tomter fra middelalderen, men der er spor af menneskelig aktivitet helt tilbage i oldtiden. Boderne er i skriftlige kilder nævnt første gang i 1603.

Et første primitivt havneanlæg blev bygget ved indgangen til det 19. århundrede. I 1960'erne var havnen stærkt misligholdt, og i 1972 påbegyndtes en genopbygning, der først blev afsluttet i 1980 med færdiggørelse af en ny dækmole. Havnen er rummelig og indrettet med bådebroer i træ, opsat inden for de kraftige forkastninger, der omgiver havnen. Der er tilsandingsproblemer ved havnens indsejling, der jævnligt må renses op. Havnen har en dybde på ca. 1 m.

Havnen har oprindeligt fungeret som fiskerihavn men i dag benyttes den udelukkende som jollehavn til fritidsbrug. I havnen findes i dag 85 joller (64 i 1980). Havnen benyttes ikke af gæstesejlere.

På forstranden bag havnen findes et antal gamle fiskeredskabshytter, som fremtoner med en nærmest kolonihaveagtig karakter, og som i dag udelukkende benyttes til forskellige fritidsformål.

I nærområdet, skjult bag de tilgroede klitter, findes nogle få gamle beboelseshuse og et hotel, samt et sommerhusområde. En p-plads sikrer offentligheden nem adgang til de gode badestrande nær havnen.

Havnen udgør en væsentligt rekreativt funktion for områdets mange jolleejere. Selve havneanlægget virker tungt i kystlandskabet, med sine massive moler. Områdets gamle fiskeredskabshuse er med til at



Boderne Havn set fra indløbet af havnen



give området karakter af oprindelighed og stemning.

Hidtidig planlægning

Området er beliggende i landzone og omfattes af strandbeskyttelse. Havnen er ikke omfattet af kommune- og lokalplanlægning, og havneområdet er ikke planmæssigt defineret.

Fremtidig planlægning

Området afgrænses som vist på oversigtskortet og udskilles planlægningsmæssigt som selvstændigt område.

Ved fremtidig planlægning i området defineres de planlægningsmæssige rammer, så havnen og de omgivende arealer bevares. Anvendelsesmæssige ændringer tillades kun, når det kan begrundes i havnens funktion som fritidshavn og rekreativt område. Nye aktiviteter skal indpasses under særlig hensyntagen til gældende strandbeskyttelse og områdets kulturmiljø.

Udover de tidligere beskrevne havne findes en række små anløbssteder, som ikke kan karakteriseres som egentlige havneanlæg. Disse anlæg er alle private.

Om de små anløbssteder

Ikke alle anløbssteder blev udbygget med havneanlæg, som det f.eks. skete i flere gamle fiskerlejer i 1800-tallet.

Behovet for egentlige havne hang sammen med at der udvikledes nye dæksbåde til afløsning for de åbne joller. Mulighederne for at etablere en havn beroede ikke kun på om der var tilstrækkeligt mange fiskere i et område – besejlingsforholdene skulle også være gode nok, og det at etablere en havn var en bekostelig affære.

Mange af de oprindelige anløbssteder er der stadig, selvom ingen af dem længere benyttes erhvervs-mæssigt. Nogle anvendes fortsat som jollehavne til fritidsbrug, andre er stadig synlige, men bruges ikke mere, og atter andre kan ikke længere spores i landskabet.



Nedlagt slæbested nær Saltuna



Slæbested ved Sose Odde



Slæbested ved Levka



Moleanlæg ved Bådsted

I optegnelser fra 1812 nævnes ca. 30 sådanne anløbssteder, ud over de havne vi kender i dag.

De fleste anløbssteder blev på den tid benyttet af lokale småbønder, der supplerede deres daglige husholdning med lidt fiskeri i havet. De lå hele vejen rundt om øen, dog lidt koncentreret på kyststrækninger, hvor klipper og skær skabte flere muligheder for læ.

Men der har antageligt været flere anløbssteder endnu, og i det sidste århundrede er der kommet yderligere steder til. Ikke alle anløbssteder er lige let tilgængelige fra land - ofte er der kun adgang til dem via private ejendomme.

En del anløbssteder er slæbesteder. Her slæber man stadig bådene direkte op på land, evt. hjulpet med spil. Slæbestederne kunne være ret store med 5-25 joller. Her kan nævnes Sorthat, Levka, Campanella, Løsebæk, Vestre Sømark og Sose Odde. Der findes fortsat livlig aktivitet omkring nogle af dem, og ofte findes små redskabsskure i tilknytning til dem.

En del anløbssteder har små moleanlæg, beregnet til 2-5 joller. Der findes flere små anløbsbroer sta-



Anløbsbro ved Grisby

digvæk, f.eks. ved Ypnasted, Saltuna, Røsted og Grisby.

Andre anløbssteder med faste moler er f.eks. Bådstad, Salene, Ypnasted, Haraldshavn, Englænderhavn, Danielsbæk, Strandby Havn og Vagtbo-den, der kun benyttes af 1-2 joller.

Herudover findes en hel del anløbssteder, som ikke længere er i brug og som på Sydbornholms sandkyst kun vanskeligt kan stedfæstes.

Alle de aktive anløbssteder anvendes kun til fritidsformål, og de indgår i kystlandskabet som små minder om tidligere tiders kystfiskeri.

Hidtidig planlægning

De små anløbssteder er alle beliggende i landzone og er omfattet af strandbeskyttelse og evt. fredning. De er ikke omfattet af kommune- eller lokalplanbestemmelser.



Englænderhavn nær Randkløve

Fremtidig planlægning

De små anløbssteder afgrænses ikke i planlægningen som selvstændige områder, og der muliggøres ikke nye landingssteder. Eksisterende anlæg kan vedligeholdes. Nye anlæg af havneværker, skure og lignende forudsætter landzonetilladelse og dispensation fra strandbeskyttelseslinjen og evt. fredning.

Regionplan 2001 - hidtil gældende retningslinjer

Rønne Havn skal fortsat være øens dominerende trafikhavn og Krydstogthavn med forbindelser til ind- og udland. Havnen skal varetage den altovervejende del af gods- og passagertransport til/fra Bornholm. Desuden har havnen fiskerihavn og lystbådehavn.

Nexø Havn skal fortsat være øens dominerende fiskerihavn, men kan derudover betjene passager- og godstrafik i et vist omfang, ligesom der er lystbådehavn.

De øvrige havne vil fortsat skulle betjene såvel fiskerbåde som lystbåde. Enkelte havne har eller vil få passager- og godstrafik i mindre omfang, f.eks. transport til Christiansø og sommertransport af passagerer til havne i nabolande.

Der tillades ikke anlagt egentlige marinaer, normalt med selvstændige faciliteter som bådeværft, cafeteria, overnatningshytter m.v. Virksomheder til reparation og service kan oprettes og udvides i større havne.

Denne bestemmelse er ikke til hinder for anlæg af almindelige lystbådehavne med henblik på den fastboende befolknings behov og søturismen.

Havnearealer i byzone kan anvendes til andre formål, der kan indpasses under hensyntagen til havnenes erhvervsmæssige udnyttelse.

Ved udnyttelse af de mindre havne som lystbådehavne skal havnenes og deres omgivelser særlige karakter søges bevaret.

Retningslinierne ophæves med den endelige vedtagelse af Regionplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne.

Regionplantillæg nr. 7 - nye retningslinjer

Retningslinjerne indeholder en overordnet beskrivelse af de bornholmske havnes fremtidige anvendelse.

Med hensyn til havnenes afgrænsning og den mere detaljerede fysiske planlægning, henvises til redegørelserne for de enkelte havne.

Der tillades ikke etablering af nye havne eller marinaer ud over de der indgår i denne plan.

De største erhvervshavne:

Rønne havn er Bornholms største trafikhavn (gods-, krydstogt- og passagerskibe). Havnen vil fortsat skulle varetage den altovervejende del af disse opgaver, og havnen skal kunne udvikles i overensstemmelse med de erhvervsmæssige behov. Havnen rummer også fiskerihavn og Søndre Bådehavn, der anvendes til fritidsformål. Der skal sikres bedre forhold for turister og fastboende i visse områder af havnen.

Nexø Havn er Bornholms største fiskerihavn. Havnen skal fortsat kunne varetage de opgaver der er forbundet med de erhvervsmæssige behov tilknyttet fiskeriet. Dele af havnen anvendes til lystbådehavn og trafikhavn, som i et vist omfang kan betjene passager- og godstrafik. Der muliggøres en gradvis ændring af erhvervsarealer til andre erhvervsformål eller evt. helårs-boligformål, i det omfang de erhvervsmæssige funktioner ophører eller ændres.

Hasle og Tejn havne er større fiskeri og lystbådehavne. Der kan etableres områder med husbåde i begge havne. Hasle Havn kan desuden anvendes som trafikhavn med godstransport i begrænset omfang. Ledige erhvervsarealer i de to havne kan overgå til andre formål, herunder service, rekreative formål og fritidsformål, samt helårs-boligformål. I Tejn Havn kan der alternativt til helårsboliger etableres et fritids-boligområde.

Mindre erhvervshavne:

Heri indgår Vang Pier, Sandvig Havn, Allinge Havn, Nørresand Havn, Gudhjem Havn, Listed Havn, Svaneke Havn, Aarsdale Havn, Snogebæk Havn, Bakkerne Havn og Arnager Havn.

Alle havnene defineres som erhvervshavne, hvori der kan foregå erhvervsmæssig aktivitet, herunder fiskerirelaterede aktiviteter.

De fleste mindre erhvervshavne kan også anvendes som fritidshavne, til lystbåde og joller. Der kan des-

uden tillades mindre service- og fritidsformål, der naturligt kan indpasses i det enkelte havneområde.

Vang Pier kan dog kun anvendes til udskibning af granit, og havnen nedlægges når dette ophører.

I nogle af havnene kan der foregå passager- og godstransport i mindre omfang (herunder passagerfærger til Sverige og Christiansø samt lokale turbåde).

I området ved Allinge Havn tillades en del af havnens erhvervsområde anvendt til helårs-boligformål i det omfang erhvervsaktiviteten ophører.

I de ældre havneområder skal der generelt tages hensyn til de eksisterende kulturmiljøer, når der indpasses nye aktiviteter og bygninger.

Småbåds- og fritidshavne:

Heri indgår Nørrekås Havn, Teglkås Havn, Helligpeder Havn, Vang Havn, Hammer Havn, Kampe-løkke Havn, Melsted Havn, Bølshavn Havn, Vige-havn, Sdr. Hammer Jollehavn, Balka Havn og Boderne Havn.

Desuden findes flere små anløbssteder, der ikke her defineres som egentlige havne.

Havnene anvendes alle til fritidsformål, herunder lystbåde- og jollehavne, og kan fremtidigt kun anvendes til sådanne formål.

I Nørrekås Havn er det muligt at udvide havnen med et havneanlæg nord for havnen. Et område syd for havnen kan anvendes til formål som turist- eller kulturcenter. Der kan etableres husbåde i et område af lystbådehavnen.

De øvrige havne har kun få muligheder for at udvide aktiviteterne, og der kan kun etableres nye aktiviteter eller udvidelse af aktiviteter, når de har direkte tilknytning til havnenes brug som fritidshavne eller rekreative områder.

De øvrige anløbssteder tillades kun anvendt som hidtil, og der kan ikke etableres nye anløbssteder med faste anlæg eller nye bygninger.

Mindre erhvervshavne og Småbåds- og fritidshavne

Enkelte mindre erhvervshavne og flere småbåds- og fritidshavne omfattes af strandbeskyttelse.

Alle havne omfattet af strandbeskyttelse er fortsat underlagt naturbeskyttelseslovens bestemmelser herom (§15). Der må ikke foretages ændring af de bestående forhold inden for et strandbeskyttet om-

råde, herunder ændring af bebyggelse, beplantning, skel eller benyttelse. Der er jf. § 15, stk 2, mulighed for at fravige et egentligt forbud mod bebyggelse, hvis der er tale om havneanlæg og tilhørende landarealer, som ved lokalplan er udlagt til havneformål.





Ændringer inden for strandbeskyttet område kræver, i hvert tilfælde, dispensation og tilladelse fra regionsrådet. Der kan kun forventes dispensation til mindre tilbygninger og lignende, som er nødvendige for driften af den enkelte havn.

Signaturforklaring

Alle havnebeskrivelserne ledsages af et oversigtskort.

De bygninger, parkeringsarealer, m.v. som vises i oversigtskortene udgør omtrentlige registreringer af de eksisterende forhold, baseret på regionskommunens kortgrundlag og luftfotos, og der findes i nogle tilfælde enkelte mindre bygninger m.v. som ikke fremgår oversigtskortet.

De enkelte oversigtskort indeholder en del gennemgående signaturer, herunder:

	Havneområde
	Bevaringsværdig bygning
	Øvrige bygninger
	Naturområde
P	Parkering

Bevaringsværdige bygninger er angivet efter oplysninger fra kulturmiljøatlasset for Bornholm.

Der gøres opmærksom på at kulturmiljøatlasset indeholder flere fejl mht. angivelse af bevaringsværdier, og kan ikke alene tages som udgangspunkt for en vurdering af de bevaringsinteresser der skal varetages i en evt. lokalplanlægning for de enkelte områder.

Kilder

I udarbejdelsen af denne plan er bl.a. brugt følgende kilder:

”Havneundersøgelse, en undersøgelse af 23 bornholmske havne” af Rosenquist og Sørensen, udgivet af Bornholms Amtsråd i 1981.

Havnebyer og Fiskerlejer, ligeledes af Rosenquist og Sørensen, udgivet af Bornholms Turistråd i 1991.

”Bornholm, atlas over byer, bygninger og miljøer” (kulturmiljøatlasset), udarbejdet af Kulturarvstyrelsen i samarbejde med Bornholms Regionskommune i 2003.

Fra de nævnte kilder er bl.a. anvendt data vedr. planens historiske oplysninger om de bornholmske havnes udvikling.



