

ANSØGNING OM MILJØGODKENDELSE AF
HURTIGFÆRGEN HSC LILLEØRE TIL AT
SEJLE NØDRUTEN AARHUS-SÆLVIG VEST
OM TUNØ

SEPTEMBER 2023

Projekt navn	Ansøgning om miljøgodkendelse af hurtigfærgeren HSC LILLEØRE til at sejle nødruten Aarhus-Sælvig vest om Tunø
Kunde	Kunde
Projektleder	Projektleder
Projektnummer	22003624
Til	Søfartsstyrelsen
Udarbejdet af	Camilla Rasch, Frederik Gai, Danni Jensen
Kvalitetssikret af	Frederik Gai
Godkendt af	Lea B. Schmidt
Version	02
Versionsdato	15/09/2023
Første udgivelsesdato	09/08/2023

INDHOLD

1	INDLEDNING	5
2	SKIBSDATA	6
3	RUTE- OG SEJLADSBESKRIVELSE	7
4	STØJFORHOLD	8
5	BØLGEFORHOLD	9
6	NATURA 2000	10

Bilagsfortegnelse

- 1. Fartplan**
- 2. Ruteplan (inkl. WP-positioner og kortudsnit)**
- 3. Bølgeforhold**
- 4. Natura 2000**
- 5. Støjforhold**
- 6. Dokumentliste**

1 INDLEDNING

Denne rapport beskriver de forhold, der i henhold til "Bekendtgørelse om miljøgodkendelse af hurtigfærgeruter" af 21. december 2015 skal forelægges myndighederne (BEK nr 1735 af 21/12/2015).

Ruten der beskrives er:

Aarhus – Sælvig vest om Tunø

Rapporten indeholder oplysninger om skibet "HSC LILLEØRE", herunder sejladsbeskrivelse, kortmateriale samt detaljerede notater vedr. bølgedannelse, støjforhold samt redegørelse for eventuel påvirkning af berørte Natura 2000 områder i forbindelse med besejling af nødruten.

HSC LILLEØRE er bygget af det australske værft Incat Crowther i Kina.

WSP har udarbejdet nærværende ansøgning på vegne af Samsø Rederi.

HSC LILLEØRE ønskes indsat på en ny nødrute Aarhus – Sælvig vest om Tunø.

For at vurdere eventuelle væsentlige effekter, herunder også kumulative effekter, på Natura 2000-områder er der blevet udarbejdet et særligt notat om dette.

HSC LILLEØRE forventes indsat på nødruten i vinterhalvåret 2023.

2 SKIBSDATA

Skibs navn	HSC LILLEØRE
Hjemsted	Sælvig
Kontrolnummer	A 591
Skibstype	Incat Crowther 35
Byggeværft	Afai Southern Shipyard (Panyu Guangzhou) Ltd.
Byggenummer	IC17167
Klasse	BV
Klassebetegnelse	BV1 +HULL +MACH HSC Category A Sea Area 2
Hoveddimensioner	m
Største længde	36,4
Længde i vandlinjen	35,4
Største bredde	10,0
Dybdegang	2,0
Lastekapacitet	Kg
Dødvægt, max	37.204
Displacement, max	637.204
Passagerer (296@75.00) + besætning (4@100), max	22.600
Baggage (296@24)	7.104
Cykler (75@20)	1.500
Personbiler	0
Fart	
Max fart, 100% ydelse, 1/2 dwt	29,5 knob
Fremdrivningsmaskiner	2 x MAN, Model: D 2862 LE 463. Effekt: 1029 kW. Omdr.: 2100
Hjælpemaskiner	2 x Volvo, Type:TBD

3 RUTE- OG SEJLADSBESKRIVELSE

Nødruten Aarhus – Sælvig vest om Tunø er indtegnet på vedlagte ruteplan.

Af trafik- & sikkerhedsmæssige årsager kan mindre deviation fra den optegnede rute forekomme.
Sejlads i indsejlingsområderne kan variere i forhold til trafik og vejr.

Bilag 1: Fartplan.

Bilag 2: Ruteplan (inkl. WP-positioner og kortudsnit).

4 STØJFORHOLD

Støjforhold vedr. støj langs den sejlede nødrute er blevet undersøgt af COWI.

Notatet vedrørende støj er i sin helhed medtaget som Bilag 5 i den endelige ansøgning.

Konklusionen på undersøgelsen er som nævnt i notatets afsnit 4 følgende:

Der er regnet på støj fra Lilleøre når færgen sejler vest om Tunø som en nødrute i tilfælde af voldsomt vejr. I dagperioden kan Lilleøre sejle efter "normal" sejlplan uden at støjgrænseværdierne overskrides. Hvis Lilleøre skal sejle i aften/nat perioden kl. 18-07, skal færgen sænke hastigheden mellem WP8-WP9 fra 25 til 18 knob for at støjgrænseværdierne er overholdt.

5 BØLGEFORHOLD

Forhold vedr. bølger langs den sejlede nødrute er blevet undersøgt af DHI.

Notatet udarbejdet af DHI er i sin helhed medtaget som Bilag 3.

Konklusionen på undersøgelsen er som nævnt i notatets afsnit 3.3 og 3.4 følgende:

Beregningerne viser, at bølgehøjde-kriteriet på 3 m vanddybde ikke overskrides noget sted langs ruterne.

Det vurderes for hele nødruten, at re-suspension af sediment og tilhørende stigning i turbiditet som følge af færgebølgerne vil være ubetydelige. Dette skyldes de aktuelle vanddybder, de begrænsede færge-bølgehøjder og at vindbølgerne er væsentlig større og hyppigere end færgebølgerne.

Den planlagte rute passerer 3-5km fra Natura 2000 område nr. 56 (se Figur 3.23). De potentielle fysiske indvirkninger omfatter en kortvarig ændring af bølgeforholdene langs sejlruerne ved hver passage af færgerne pga. de af færgerne genererede bølger. De største færge-genererede bølger i området er mindre end 0,5 m høje. Til sammenligning er de vindgenererede bølger i området væsentlig større og hyppigere. Baseret på DHI's eksisterende vind-bølgemodeller findes det, at bølgehøjden ved Natura 2000 område nr. 56 større end 0,5 m i ca. 25% af tiden.

Derfor konkluderes det at indvirkningerne af hurtigfærgesejladser i området at være ubetydelige.

Færgebølgerne potentielle indvirkning på kysterne skal ses i relation til det på det pågældende steds typiske bølgeklima. På baggrund af eksisterende data for området, er det vurderet i DHI's rapport, at hyppigheden af de naturligt forekommende bølger med samme bølgehøjde som færgebølgerne er ca. 3000 gange hyppigere end færgebølgerne. Derfor konkluderes det, at færgebølgerne indvirkning på kysternes erosionsforhold, sedimenttransport og morfologi er ubetydelig.

6 NATURA 2000

WSP har undersøgt effekter af nødruten på Natura 2000-områder samt kumulative effekter på omkringliggende Natura 2000-områder.

Notatet er i sin helhed medtaget som Bilag 4.

Samlet set vurderes det, at indsættelsen af HSC LILLEØRE på nødruten vest om Tunø ikke vil medføre væsentlige negative påvirkninger af Natura 2000-områder eller medføre væsentlige kumulative effekter på udpegningsgrundlaget for de omkringliggende Natura 2000-områder. Derfor vurderes det, at det ikke er nødvendigt at gennemføre en egentlig Natura 2000-konsekvensvurdering for indsættelse af HSC LILLEØRE på nødruten.

Tabellen nedenfor lister de nærliggende Natura 2000-områder og konklusioner for hvert område vedrørende kumulative effekter som følge af indsættelse af hurtigfærgen HSC LILLEØRE på nødruten Aarhus – Sælvig vest om Tunø.

Natura 2000-område (nr.)	Natura 2000-område (navn)	Kumulative effekter
56	Horsens Fjord, havet øst for og Endelave	Ingen væsentlig påvirkning
194	Mejl Flak	Ingen væsentlig påvirkning