

**ANSØGNING OM
MILJØGODKENDELSE AF
HURTIGFÆRGEN EXPRESS 5 (H423)
PÅ RUTEN RØNNE-YSTAD
MARTS 2023**

Projektnavn	Ansøgning om miljøgodkendelse af hurtigfærge Express 5 på ruten Rønne-Ystad
Kunde	Austal Australia, 100 Clarence Beach Road Henderson, Western Australia 6166
Projektleder	Sanne Kjellerup
Projektnummer	3622000121
Til	Søfartsstyrelsen
Udarbejdet af	Frederik Gai
Kvalitetssikret af	Sanne Kjellerup
Godkendt af	Lea Bjerre Schmidt
Version	01
Versionsdato	03-03-2023
Første udgivelsesdato	03-03-2023

INDHOLD

	BILAGSFORTEGNELSE.....	4
1	INDLEDNING.....	5
2	SKIBSDATA	6
3	RUTE- OG SEJLADSBESKRIVELSE	7
4	BØLGEFORHOLD	8
4.1	Bølgemodellering	8
4.2	Kystmorfologi.....	8
5	NATURA 2000 – KUMULATIVE EFFEKTER	10
6	FUGLE (KONSEKVENSVURDERING)	12
7	STØJFORHOLD	13

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag	Versions historik	Myndighedsproces
1. Fartplan	01	Ikke tidligere fremsendt
2. Ruteplan (inkl. WP-positioner og kortudsnit)	01	Ikke tidligere fremsendt
3. Bølgeforhold	02	Gennemlæst uden yderligere kommentarer
3.1. Notat vedr. ændring ift. Sortegrund bøje	01	Gennemlæst uden yderligere kommentarer
3.2. Kystmorfologi	01	Gennemlæst uden yderligere kommentarer
4. N2000 – kumulative effekter	03	Afventer kommentarer
5. Fugle (konsekvensvurdering)	01	Afventer kommentarer
6. Eksterne støjforhold for Express 5	Forventeligt medio marts	Fremsendes snarest muligt
6.1. Notat – resultatet af beregningerne (Ekstern støjforhold)	01	Ikke tidligere fremsendt

1 INDLEDNING

På vegne af Austal Ships Pty Limited og Molslinjen A/S har WSP Danmark udarbejdet nærværende ansøgning om miljøgodkendelse af hurtigfærgen Express 5 (H423) på ruten Rønne-Ystad. Express 5 erstatter Molslinjens tidligere hurtigfærge Express 1 på ruten Rønne – Ystad. Færgen forventes at indsættes på ruten Ystad-Rønne i begyndelsen af andet kvartal af 2023 efter en forsinkelse pga. Covid-19. Express 5 er bygget specifikt til ruten mellem Ystad og Rønne for derved at kunne minimere de miljømæssige påvirkninger fra færgen mest muligt.

Denne ansøgning beskriver kort 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) for den nye færgesamt henviser til de tekniske bilag vedr. støjbelastning, bølge-generering og højder og kumulative effekter mm., som der er udarbejdet jf. den gældende bekendtgørelse samt dialog med myndighederne (Se bilagsfortegnelsen).

Flere af de vedhæftede bilag har allerede været til screening ved den relevante myndighed (Søfartsstyrelsen, Kystdirektoratet samt Miljøstyrelsen, se bilagsfortegnelsen på side 2).

2 SKIBSDATA

Skibs navn	Express 5
Hjemsted	Rønne
Kontrolnummer	H423
Skibstype	HSLC
Byggeværft	Austal Cebu Philippines Pty. Ltd.
Byggenummer	Hull No. 423
Klasse	DNV
Klassebetegnelse	1A HSLC R1 Ferry B E0
Hoveddimensioner	m
Største længde	115
Længde i vandlinjen	111
Største bredde	30,5
Dybdegang	3,3
Lastekapacitet	
Dødvægt (kg), max	1000 ton
Deplacement (kg), max	2934 ton (incl 1000 ton dødvægt)
Passagerer antal, max	1610
Personbiler	451
Lastbiler	617 meter til lastbiler + 257 personbiler
Fart	
Max fart, 100% ydelse, 1/2 dwt	42 (TBA)
Fremdrivningsmaskiner	4 stk. Wärtsilä W16V31 Ydelse: 39 MW / 53.094 HK
Hjælpemaskiner	4 stk. Scania DI16 090M

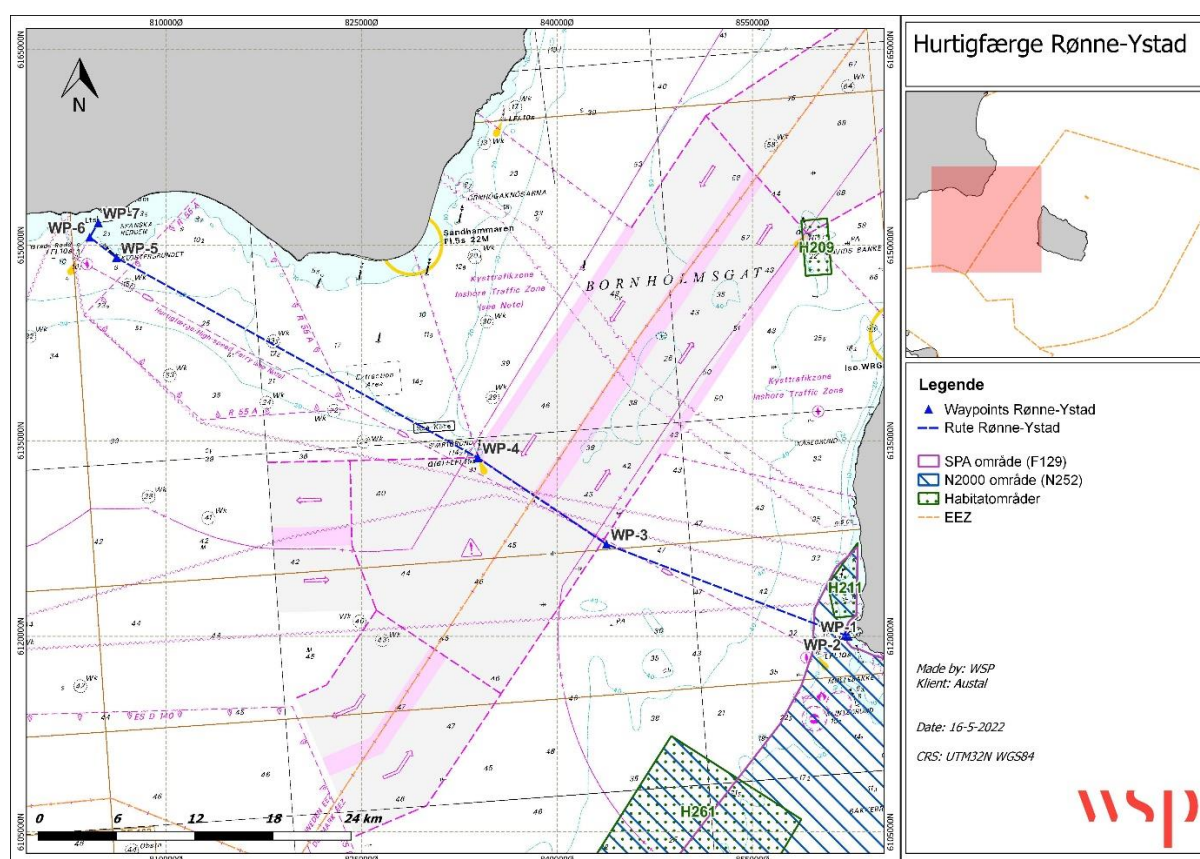
3 RUTE- OG SEJLADSBESKRIVELSE

Ruten Rønne-Ystad og Ystad-Rønne er indtegnet på vedlagte ruteplan (Bilag 2). Nedenstående Figur 3-1 viser ruten Rønne- Ystad samt de eksisterende waypoints (WPs).

Af trafik- og sikkerhedsmæssige årsager kan mindre afvigelse 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).



Figur 3-1 Ruteplan Rønne - Ystad

4 BØLGEFORHOLD

4.1 BØLGEMODELLERING

Forhold vedr. færgens kølvandsbølger langs den sejlede rute er undersøgt af WSP på vegne af Austal Ships PTY Limited. Notatet er i sin helhed medtaget som Bilag 3. Bilag 3.1. er en erklæring på baggrund af at ruteforløbet ved Sortegrund er blevet flyttet 350 meter i sydvestlig retning. Ændringen ændrer ikke på konklusionerne af Bilag 3.

Bølgemodelleringen er udført i overensstemmelse med Bekendtgørelse nr. 307 af 1.05.1997, hvoraf det fremgår at rederiet skal opfylde krav til den maksimale bølgehøjde, som de færgekabte bølger kan nå på 3 meters vanddybde ud for kysten. Modelleringen er gennemført med brug af MIKE-modellen fra DHI A/S, som er et anerkendt modelværktøj for den slags arbejde.

Modelberegningerne er gennemført for en række færgehastigheder langs ruten, fra færgen forlader Rønne med kurs mod Ystad, til bølgerne ikke længere når de danske kyster, samt for ankomst fra Ystad til anløb af Rønne Havn. Ved modelberegningerne er anvendt typiske hastigheder for færgen samt hastigheder som giver de største mulige kølvandsbølger. Bølgemodelleringen viste, at Express 5 ikke genererer bølger som overskrider myndighedernes krav nogen steder på den danske eller svenske kyst.

4.2 KYSTMORFOLOGI

WSP har udarbejdet et tillægsnotat til Bilag 3 med titlen 'Påvirkning af kystmorfologi ved Rønne fra hurtigfærgen *Express 5*', på vegne af Austal Ships PTY Limited. Bilag 3.2 præsenterer de eksisterende kystmorfologiske forhold samt vurderer kølvandsbølgenes påvirkning på kysten nord og syd for Rønne. Følgende afsnit præsenterer hovedkonklusioner fra tillægsnotatet, som fremgår i sin helhed i Bilag 3.2.

Kysten umiddelbart nord og syd for Rønne består overvejende af en 15-20 m bred sandstrand. Kysten ud for byen er flere steder sikret med skråningsbeskyttelse uden en egentlig sandstrand. Kystlinjen på strækningen har været relativt stabil de sidste mange årtier, dog med varierende mindre frem- og tilbagerykninger. Nord for Rønne er der en netto sedimenttransportretning mod nord, mens der syd for Rønne er en netto sedimenttransportretning mod syd.

Som følge af et langt frit stræk, samt kraftige og hyppige vinde fra vest, er eksponeringsgraden ved Rønne stor med relativt høje bølger. Bølgerne bliver ofte over 2 m, og der registreres mere eller

mindre årligt signifikante bølgehøjder op mod 4 m. Ved enkelte events kan den signifikante bølgehøjde komme op på 5-6 m. 25 % af tiden er bølgehøjden større end 1 m. Typiske bølgeperioder ligger på mellem 2-6 s. Både de højeste og hyppigste bølger kommer fra vest og vest-syd-vest. Nærværende vurdering er baseret på en sammenligning af bølgehøjder og hyppighed. Dog skal det bemærkes, at sammenhængen mellem bølgehøjde og sedimenttransport ikke er lineær. Sedimenttransporten er betinget af den indkomne bølgeenergi, der afhænger af bølgehøjden i minimum 2. potens.

Den samlede mængde energi i de vindgenererede bølger overstiger dermed langt energien i de færgenererede bølger, og det vurderes derfor, at de færgenererede bølger har en ubetydelig påvirkning på kystmorfologien ved Rønne.

5 NATURA 2000 – KUMULATIVE EFFEKTER

WSP har undersøgt forhold vedr. kumulative effekter på omkringliggende Natura 2000-områder som følge af sejlads med Express 5 på ruten Rønne - Ystad samt Ystad – Rønne på vegne af Austal Ships PTY Limited.

Notatet er i sin helhed medtaget som Bilag 4.

Samlet set vurderes, at indsættelsen af Express 5 ikke har væsentlig påvirkning på miljøet, og indsættelsen af Express 5 hverken alene eller kumuleret set i sammenhæng med miljøpåvirkninger fra andre anlæg, planer og projekter (realiserede eller ikke realiserede samt forslag) vil medføre væsentlige påvirkninger på udpegningsgrundlagene for det omkringliggende Natura 2000-område.

Derfor vurderes det, at det ikke er nødvendigt at gennemføre en egentlig Natura 2000-konsekvensvurdering for indsættelse af Express 5. Det skal dog nævnes, at dette ikke gælder for fugle, idet ruten gennemsejler det ny-udpegede fuglebeskyttelsesområdet F129 nær Rønne. Idet F129 gennemsejles, kan en væsentlig påvirkning af udpegningsarten 'havlit' ikke udelukkes på niveauet af en væsentlighedsvurdering. På baggrund af dette, er der blevet udarbejdet en konsekvensvurdering for fugle i et separat notat (Bilag 5).

Tabellen nedenfor lister de nærliggende Natura 2000-områder og konklusioner for hvert område vedrørende kumulative effekter som følge af indsættelse af hurtigfærgen Express 5.

***Fuglebeskyttelsesområde F129 behandles i en separat rapport (Bilag 5).**

Natura 2000-område	Habitat-beskyttelsesområde	Fuglebeskyttelses-område	Afstand til H-område (km)	Udpegningsgrundlag	Kumulative effekter
Nr.252 - Adler Grund og Rønne Banke	H211 – Hvideodde Rev		0,25	Rev (1170)	Ingen væsentlig negativ påvirkning
	H212 – Bakkebrædt og Bakkegrund		12,1	Sandbanke (1110) Rev (1170)	Ingen væsentlig negativ påvirkning
	H261 – Adler Grund og Rønne Banke		11,3	Sandbanke (1110) Rev (1170) Marsvin (1351)	Ingen væsentlige negativ påvirkning
		F129*	0	Havlit	Ingen væsentlig negativ påvirkning

Jævnfør afsnit 7 om Støjforhold, er støj langs den sejlede rute blive undersøgt af COWI, i ultimo februar 2023 i Filippinerne (hvor færgen er bygget). Bilag 4, 'Natura 2000 – Kumulative' vil blive opdateret så snart resultaterne for de eksterne støjpåvirkninger langs den sejlede rute foreligger, forventeligt i medio marts (Bilag 6 vil blive fremsendt så snart det er muligt). De første

beregningsresultater (Bilag 6.1) viser at støjniveauet for parametrene er under grænseværdien i alle beregningspunkter.

6 FUGLE (KONSEKVENSVURDERING)

Forhold vedr. fugle langs den sejlede rute er undersøgt af WSP på vegne af Molslinjen. Notatet er i sin helhed medtaget som Bilag 5. Herunder findes uddrag af konklusionen.

F129 Rønne Banke blev udpeget som fuglebeskyttelsesområde i 2021, og der er derfor endnu ikke udarbejdet en Natura 2000-plan med konkrete målsætninger for områdets udpegningsgrundlag. Den overordnede målsætning for dette område forventes dog at være den samme som for alle øvrige danske Natura 2000-områder, dvs. at målet er at sikre en gunstig bevaringsstatus for de arter, som området skal beskytte. Rønne Banke rummer forekomster af havlit af international betydning, men forekomster af national betydning forekommer hyppigere. Desuagtet vurderes det, at forekomster af havlit i IBA (Important Bird Area) nr. 120 regelmæssigt overstiger 1 %-kriteriet for artens flyway-bestand, hvilket svarer til 16.000 fugle.

For at bevaringsstatus for havlit skal kunne karakteriseres som gunstig inden for det enkelte fuglebeskyttelsesområde, skal der findes passende habitater for mindst det antal havlitter, som ligger til grund for udpegningen, og antallet af havlitter i området skal være stabilt eller stigende.

Bestanden af overvintrende havlit i Danmark er listet som Livskraftig (Least concern, LC) på den Danske Rødliste (2019), og bestanden er stabil set fra 2007-2018. Ligeledes angiver Wetlands International, at den Vestsibiriske- og Nordeuropæiske vinterbestand er på 1,6 mio. individer med en stabil udvikling for 2009-2018.

Det vurderes, at den ansøgte sejlads vil resultere i så små, kortvarige og lokale forstyrrelser og påvirkninger, at den hverken alene eller i kumulation med de beskrevne forhold vil kunne give anledning til skade på F129 eller ligger til hinder for opfyldelsen af bevaringsmålsætningen for det Natura 2000-område, det nye fuglebeskyttelsesområde kommer til at indgå i. Tilsvarende vil sejladsen såvel isoleret set som kumulativt med de øvrige påvirkninger være uden betydning for sammenhængen i det samlede Natura 2000-netværk. Samlet set vurderes det, at den ansøgte sejlads ikke vil kunne påvirke bevaringsstatus for havlit i fuglebeskyttelsesområde F129.

Hvad angår områdets øvrige fugle og områder uden for fuglebeskyttelsesområderne, vil den ansøgte sejlads ikke være i modstrid med fuglebeskyttelsesdirektivets generelle bestemmelser om beskyttelse i direktivets Artikel 4 stk. 4 og Artikel 5, der bl.a. handler om at undgå bl.a. forringelse af levesteder samt forsætligt drab, ødelæggelse eller beskadigelse af reder, indsamling, forstyrrelser i yngletiden m.m.

7 STØJFORHOLD

Støjforhold vedr. eksterne støjpåvirkninger langs den sejlede rute er blevet undersøgt af COWI for WSP Danmark på vegne af Austal Ships PTY Limited. Målingerne af kildestøj er blevet gennemført ultimo februar 2023 i Filippinerne. Beregninger og rapporteringen vil efter målingerne af kildestyrker kunne færdiggøres indenfor fire til fem uger (Bilag 6). Der foreligger for nuværende et kort notat som belyser om følgende typer af støjbelastning overholdes, når hurtigfærgen er i sejlads på ruten:

Som det fremgår af de første beregningsresultater (Bilag 6.1) er støjniveauet for parametrene LDEN, LAFmax og LpA,LF under grænseværdien i alle beregningspunkter.

Notatet (Bilag 6.1) er fremsendt samme med denne afsøgning for at lette sagsbehandlingen, mens den endelige støjrapport (Bilag 6) vedrørende eksterne støjpåvirkninger vil blive fremsendt til myndighederne så snart det er muligt.

Notatet vedrørende støj vil i sin helhed indgå som Bilag 6 i denne ansøgning, mens notatet vil indgå som Bilag 6.1 i den endelige ansøgning for at fremme sagsbehandlingstiden.