

SCANDLINES DANMARK ApS
Havneholmen 25, 8.
1561 København V

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS6040203-00163

Dato: 20-03-2020

Sagsbehandler: NAVE

Afgørelse om at etablering af nyt færgeleje i Rødbyhavn ikke er VVM-pligtig

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget ansøgning af 20. januar 2020 fra SCANDLINES DANMARK ApS om etablering af nyt færgeleje 4 i Rødbyhavn.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøvurdering og dermed ikke er VVM-pligtigt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport medfører, at der ikke skal gives en tilladelse efter havnelovens § 2 til udførelse af projektet (LBK nr. 457 af 23/05/2012).

Endelig meddeler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet (se yderligere nedenfor).

Projektet kan således igangsættes uden yderligere foranstaltninger, idet dog nedenstående generelle bemærkninger fra Miljøstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Søfartsstyrelsen og Lolland Kommune lægges til grund for det videre arbejde.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre godkendelser.

Begrundelse for afgørelsen

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektet udføres inden for dækkende værker, at der vil gøres brug af soft-start procedure ifm. ramning, samt at projektet ikke ændrer på havnens funktion.

Ydermere er der lagt vægt på, at det nye anlæg skal bruges til en ny skibstype designet til høj energieffektivitet og lavt miljømæssigt aftryk.

Afstanden til nærmeste Natura 2000-område (nr. 173, Smålandsfarvandet og Guldborgsund med kyster) er 4,2 km. Natura 2000-område nr. 173, Smålandsfarvandet og Guldborgsund med kyster er udpeget på baggrund af bl.a. syv vildtreservater, hvoraf et er sælreservat, en række fugle, som har levesteder i Natura 2000-området, herunder dværgrterne, havterne, splitterne og fjordterne, klyde, rørdrum, plettet rørvagtel, rørhøg, knopsvane, toppet skallesluger, havlit, troldand og hvinand, edderfugle samt stormmåge. Derudover yngler spættet sæl og gråsæl på sandrevler i området ved Rødsand. Området har desuden en vis betydning for marsvinebestanden i Danmark. Det samlede areal er på 79.069 ha, hvoraf langt størstedelen er havområder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder, lagt vægt på, at projektet er placeret inden for havnens dækkende værker, at der benyttes soft-start ved ramning, og at anlægsaktiviteterne udføres således, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet i havne, jf. § 2 i lov om havne jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012.

Etablering af færgebroer er på bilag 2 stk. 10 e) "Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)". jf. bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne. Styrelsen skal derfor vurdere, om projektet kræver yderligere miljøundersøgelser.

Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder.

Afgørelse om at projektet ikke kræver tilladelse er truffet i henhold til lov om havne jf. § 2, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 457 af 25. maj 2012 af lov om havne.

Afgørelse om ikke VVM-pligt og konsekvensvurdering er truffet i henhold til §§ 13 og 16, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervs-havne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Sagsfremstilling

Scandlines Danmark ApS planlægger at indsætte en ny lastbilfærge i 2022 på overfarten Rødby-Puttgarden til erstatning for den eksisterende færge M/F Holger Danske.

Den nye færge designes til at kunne benytte de samme færgelejer som de eksisterende fire PR97 færger, men for ikke at gribe ind i fartplanen for disse med afgang hver halve time er det nødvendigt at anlægge et nyt færgeleje (færgebro) i Rødbyhavn Færgehavn.

Det ny færgeleje – benævnt Færgeleje 4 – er primært til den nye færge, men vil også kunne anløbes af PR97 færgerne.

Den nye skibstype, betegnes som "Zero Emission", dvs. at færgen designes til høj energieffektivitet og lavt miljømæssigt aftryk, således at der ikke vil være emission under normal drift på ruten.

Det nye færgeleje anlægges i vestsiden af havnen inden for de dækkende værker.

Færgelejet etableres som et L-leje. Kajkonstruktionen udføres som forankret spunsvæg. Bag spunsvæggen fyldes der op med tilført sandfyld til ca. 12 m fra væggen. I større afstand fyldes op med rene og eventuelt lettere forurenede materialer fra uddybning foran kajen. Eventuelle lettere forurenede materialer vil i givet fald blive afdækket med mindst 1 m rent sand.

Der etableres rampe- og klapanlæg til lastbiler i to etager (nedre og øvre dæk). Ved den nedre klaps tilslutning til land etableres højvands-sikring (digesikring) svarende til sikringen ved de øvrige lejer. Færgelejet udstyres med fendere og automatisk fortøjningsanlæg svarende til udstyret i Leje 2 og 3. Klapgrav og fundamenter for ramper, fendere og autofortøjning udføres som pælefunderede betonkonstruktioner.

Foran kajen etableres bundsikring i form af en betonplade i mindst 15 m's bredde. Inden udstøbning af beton foretages uddybning, således at den nominelle vanddybde i lejet bliver 8,2 m, som i de øvrige lejer.

Færgelejets opbygning svarer til en normal konstruktionsopbygning som findes flere steder i Danmark. Ved etableringen anvendes traditionelle og anerkendte arbejdsmetoder til alle delarbejder. De nærmere arbejdsmetoder for uddybning, opfyldning, rammearbejde mv. er ikke

fastlagt, da entreprenøren ikke er valgt. Entreprenøren vil blive forpligtet til at overholde gældende standarder for vandbygning og regler for arbejdsmiljø.

På baggrund af den store afstand (ca. 350 meter) fra det nye færgeleje 4 til nærmeste boliger på Lindsgade forventes kun marginale ændringer i støjbilledet ved nærmeste boliger.

I forbindelse med anlæggelse af det nye færgeleje vil der forekomme støjende aktiviteter. Støj- og vibrationskilder i anlægsfasen omfatter ramning af spunsvægge i forbindelse med etablering af opfyldning samt almindelige bygge- og anlægsaktiviteter, herunder kørsel med byggematerialer, jordkørsel, gravearbejde mv.

Da nærmeste boliger ligger i større afstand til anlægsarbejdet (ca. 350 meter) forventes det kun at være ramning af spuns, der giver anledning til betydelig støj ved boligerne. Overslagsmæssigt vurderes støjniveauet ved nærmeste boliger at ligge på ca. 55-60 dB ved ramning af spuns.

Der vurderes ikke betydelige ændringer af undervandsstøjen i driftsfasen. For anlægsfasen gælder, at ramning af pæle og spunsvægge vil have peak værdier i 1 kilometers afstand, der ligger over baggrundsstøjen, og som potentielt kan have betydende indvirkning. Her er der hindringer i form af dækmoler. Støjen vil derfor kun have begrænset udbredelse uden for havnen, og marsvin og sæler fouragerer formentlig kun i meget begrænset omfang inde i havnen pga. færgeanløb hver halve time.

Der bør derfor overvejes "blød start" ved pæleramning, hvor støjniveauet hæves gradvist og/eller nedvibrering af spunsvægge. Øvrige anlægsarbejder vurderes at ligge med støjniveauer i samme størrelsesorden som baggrundsstøjen.

Ramning af spunsvægsjern vil blive udført fra flåde eller jackup-plattform, mens ramning af pæle vil blive udført fra land efter opfyldning.

Uddybning vil ske med flydende materiel, og opfyldning bag spunsvæggen vil blive udført fra søsiden, dels med sand tilført med skib – eventuelt materiale (sand) fra oprensning i den øvrige del af havnen og i sejlrenden – og dels med materialer fra uddybningsområdet.

Resten af uddybningsmaterialet ønskes klappet ved klapplads K_051_01.

Omfang af arbejdet ved etablering af færgeleje.

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| • Uddybningsareal | ca. 22.000 m ² |
| • Uddybningsmængde | ca. 25.000 m ³ |
| • Opfyldningsareal | ca. 4.200 m ² |
| • Opfyldningsmængde (sand) * | ca. 25.000 m ³ |

- Nyttiggørelse af uddybningsmateriale ca. 3.000 m³
- Klapning af uddybningsmateriale ca. 22.000 m³
- Eksisterende vanddybde ca. -4 til -7m

* Opfyldning udføres eventuelt helt eller delvis med materiale fra oprensning i den øvrige del af havnen og i sejlrenden.

Det forventes, at anlægsarbejdet vil kunne udføres inden for 11-12 måneder med en opstart medio-ultimo 2021.

Skønnet varighed af hovedaktiviteter:

- Ramning af spunsvægsjern fra flåde ca. 4-5 uger
- Ramning af pæle på land ca. 3-4 uger
- Uddybning ca. 2-3 uger
- Opfyldning ca. 4-5 uger
- Betonarbejder ca. 4-6 uger

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er nr. 173, som ligger lidt over 4 km. fra projektområdet. Udpegningsgrundlaget påvirkes ikke.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet, Energistyrelsen, Energinet, Erhvervsstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Dansk ornitologisk forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Fridshusejernes Landsforening, Lolland Kommune samt Vikingeskibsmuseet.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i perioden 4. februar – 3. marts 2020.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

Vikingeskibsmuseet har ingen bemærkninger til det ansøgte, men gør opmærksom på Museumslovens § 29h stk.1, ifølge hvilken fund af spor af fortidsminder eller vrag gjort under anlægsarbejde straks skal anmeldes til Slots- og Kulturstyrelsen og arbejdet standes.

Søfartsstyrelsen har ingen sejladmæssige bemærkninger til det ansøgte, men henviser til bekendtgørelse 1351 af 5. december 2013 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande.

Lolland Kommune (inkl. Lolland Havne) har ingen bemærkninger til styrelsens screening for VVM-pligt i forbindelse med etablering af et nyt færgeleje i Rødbyhavn havn, men gør opmærksom på, at etable-

ringen af det nye færgeleje kan kræve forskellige kommunale tilladelser f.eks. iht. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2 og jordforureningslovens § 8.

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til ansøgning inkl. projektbeskrivelse, idet det forudsættes, at der indhentes tilladelse til nyttiggørelse og klapping af optaget havbundsmateriale efter gældende regler.

Miljøstyrelsen gør dog opmærksom på, at bilag IV-arten Marsvin fremgår af et opdateret udpegningsgrundlag i nært beliggende Natura 2000-områder, hvorfor der bør udvises et skærpet hensyn til arten i forhold til undervandsstøj. Som det også fremgår af ansøgningen, er området betydningsfuldt for arten. Det fremgår desuden af ansøgningen, at man "overvejer" at anvende soft-start procedure ved nedramning af spuns, men Miljøstyrelsen ser gerne, at dette er et afværgetiltag, som der altid sættes ind med i samspil med, at man kigger på muligheden for at dæmpe selve støjilden, dvs. sænke den energi hvormed man rammer med, når marsvin findes i området og området har betydning for arten.

Ansøger bedes indsende en separat ansøgning om genplacering af havbundsmaterialer (bypass, nyttiggørelse og klapping) til Miljøstyrelsens klapteam på klap@mst.dk. Dertil gøres der opmærksom på, at ansøger, i ansøgning om genplacering af havbundsmaterialer, skal overveje mulighederne for nyttiggørelse. For yderligere information om ansøgning om genplacering af havbundsmaterialer henvises til: <https://mst.dk/erhverv/klapping/ansoegning-om-klaptilladelse/>

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse bemærker, at havbundsundersøgelserne foretages i et område med relativt meget trafik. For at sikre sikker passage af undersøgelsesplatformen, bør der derfor inddrages vedrørende anvendelse af enten Jack-up eller skib (jf. Rambøll bilaget til denne høring) til Aarhus Havn og den øvrige skibstrafik under foretagelsen af havbundsundersøgelsen.

Derudover skal det gøres opmærksom på, at såfremt der i forbindelse med arbejdet på eller i havbunden, konstateres rester af ammunition eller genstande, der kan være farlige (UXO), skal arbejdet straks indstilles og der tages kontakt til Forsvarets Operationscenter, jf. BEK 1351 af 29. november 2013 § 14, om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter mv. i danske farvande.

Femern A/S bemærker, at anlægsperioden forventes påbegyndt den 1. august 2021 og forventes afsluttet 31. juli 2022, hvortil Femern A/S henviser til høringsmaterialet på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside vedrørende "Projektændring til Femern Bælt forbindelsen [anlægsstøj, arbejdshavn og tidsperiode]", hvoraf det fremgår, at "de fysiske arbejder forventes at gå i gang fra årsskiftet 2019-2020". Det fremgår derudover af den reviderede tidsplan, at en række

aktiviteter vil være i gang samtidig med Scandlines' planlagte aktiviteter, herunder marine aktiviteter (uddybninger og etablering af nye landområder øst og vest for Rødbyhavn Havn).

Det fremgår desuden, at det i VVM-redegørelsen for Femern Bælt-projektet samt tillæg konkluderes, "at der hverken på land eller i det marine område vil være væsentlige kumulative påvirkninger". Femern A/S skal i den forbindelse bemærke, at Scandlines' projekt ikke er inkluderet i VVM-redegørelsen for Femern Bælt-projektet, da Scandlines' projekt ikke var kendt på daværende tidspunkt.

Endelig fremgår det af screeningsnotatet, at "der findes en gældende klaptilladelse for oprensingsmateriale fra sejlrenden, som tænkes at nyttiggøres i projektet". Det skal i den forbindelse blot bemærkes, at tilladelsen udløber den 1. december 2020.

Bygherre oplyser, at selv i den situation hvor begge projekter vil etableres samtidigt, vurderes der ikke at være kumulative effekter mellem Femerns tunnelprojekt og nærværende projekt i form af overskridelse af grænseværdier for støj, luftkvalitet, sediment, marint miljø mv.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer ikke, at der vil være væsentlige kumulative påvirkninger ifm. projektet, da anlægsaktiviteterne er af begrænset omfang samt inden for dækkende værker. Ang. udløb af klaptilladelse fritager nærværende afgørelse ikke ansøger fra at søge eventuelle andre godkendelser.

Alle hørings svar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelse om at projektet ikke er VVM-pligtigt vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 29, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Klagevejledning

Afgørelser truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 42, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Fuldmægtig, VVM

Kopi til: Ovenstående høringsparter