

Kommissorium

Analyse af vandgennemstrømningen i Storebælt og strømforhold ved indsejlingen til en fremskudt færgehavn ved Tårs

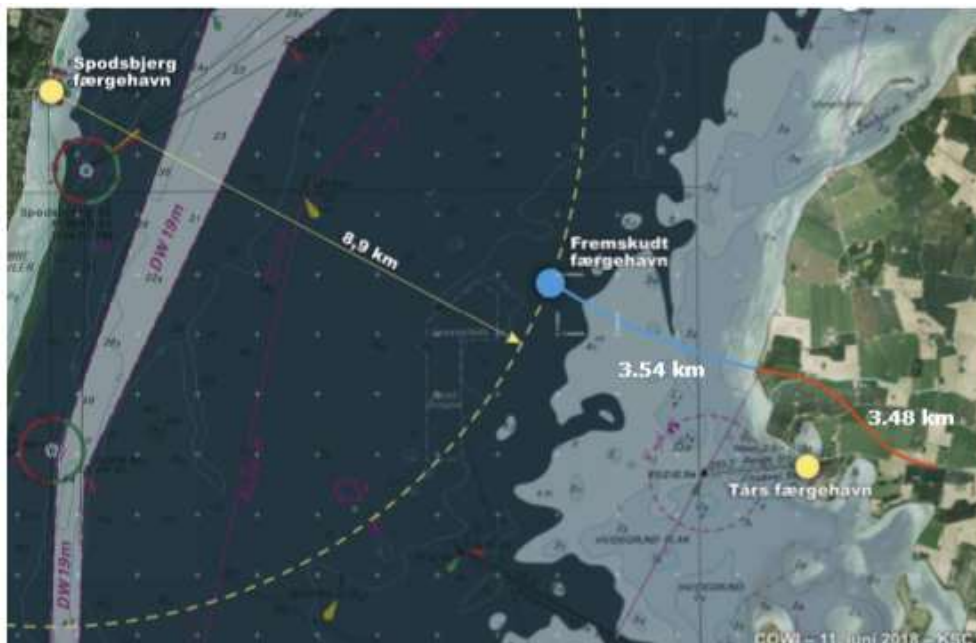
1. Baggrund

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår af aftalen, at der afsættes 12,94 mio. kr. (2023-pl) til en analyse af vandgennemstrømningen i Storebælt og strømforhold ved indsejlingen til en fremskudt færgehavn ved Tårs. Analysen udføres i 2023-2024.

Formålet med fremskudt havn ved Tårs er at opnå halvtimesdrift på overfarten Spodsbjerg-Tårs ved at etablere en kunstig ø ca. 3,5 km ude i Langelandsbæltet (markeret med en blå prik på kortet nedenfor) forbundet til kysten på Lolland med en lavbro eller en dæmning, samt en tilslutningsvej til den eksisterende rute 9.

Der blev i 2018 gennemført en screeningsundersøgelse, hvor forskellige tekniske løsninger for den fremskudte færgehavn blev undersøgt. Undersøgelsen viste, at der er miljø- og sejladmæssige udfordringer forbundet med projektet. Det drejer sig om blokering af vandgennemstrømningen igennem Storebælt og Langelandsbæltet ind og ud af Østersøen samt udfordrende strømforhold ved indsejlingen til færgelejet i en fremskudt havn. Det vurderes, at usikkerheden om strømforholdene ved indsejlingen til den fremskudte havn ved Tårs indebærer en betydelig usikkerhed for projektet.



Screeningsanalysen fra 2018 anbefalede, at hvis det blev besluttet at arbejde videre med projektet, skal der foretages grundige undersøgelser af projektets påvirkning på vandgennemstrømning samt de særlige strømforhold ved indsejlingen til et fremskudt færgeleje. Herefter vil der kunne tages stilling til, om der skal igangsættes en Miljøkonsekvensvurdering (VVM).

2. Opgaven

Undersøgelsen pågår i 2023-2024 og skal omfatte følgende:

- Revurdering af fremskudt færgehavns placering i relation til strømningsblokering (kombination af lavbro og dæmning).
- Verificerende simuleringer af klimaeffekter (øget vandstand)
- Verificerende simuleringer af Østersøen (salt, lagdeling mv.), herunder kumulative virkninger med øvrige infrastrukturprojekter i overgangsområdet mellem Kattegat og Østersøen.
- Nærmere afklaring af forudsætninger for blokeringsstal, herunder verificering af acceptable blokeringsstal
- Vurdering af konsekvenser for besejlingsmuligheder som følge af de øgede strømhastigheder (herunder på forskellige årstider) omkring indsejling til den fremskudte færgehavn samt evt. tilpasning af havnelayoutet for at optimere manøvreforholdene
- Simulering af bølgeforhold inde i færgehavnen, herunder evt. tilpasning af havnelayoutet
- Undersøgelse af risiko for oversvømmelse af lavtliggende områder ved kysten som følge af opstuvning af havvand
- Vurdering af sedimentering og erosion omkring de nye anlæg som følge af de ændrede strømningsforhold, herunder særligt ved indsejlingen til den fremskudte færgehavn og ved bro mellem fastland og dæmning, samt vurdering af eventuel effekt af Natura 2000 område. (Dog forventes yderligere detaljering af sedimentanalyse at ske i forbindelse med anlægsprojekteringen)

Derudover vil der også på et overordnet niveau blive set på mulighederne for på sigt at etablere vindmøller ved eller på selve færgehavnen, herunder betydningen for udformningen af selve færgehavnen og påvirkningen af vandgennemstrømningen i den forbindelse.

Resultatet af ovenstående undersøgelser afrapporteres til Transportministeriet med henblik på forelæggelse for forligspartierne.

3. Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Sund & Bælt A/S. Der nedsættes samtidig en følgegruppe bestående af Transportministeriet, Sund & Bælt A/S, Lolland og Langeland kommuner samt øvrige relevante ressourcer, herunder Rute 9-komiteén og Molslinjen.

4. Tidsplan

Ved en igangsættelse af analysearbejdet ultimo 2023, efter forudgående EU-udbud af rådgivningsydelserne, forventes afrapportering at foreligge ved udgangen af 2024.