

REFERAT Udvalget for teknik og miljø 2005-2020 d. 14-08-2013

Mødedato Onsdag d. 14. august 2013 kl. 00:00

Mødested

Indholdsfortegnelse

Beslutning om havnelayout for Ballen Færgehavn, TU, ØU, KB.....	3
---	---

Punkt 340: Beslutning om havnelayout for Ballen Færgehavn, TU, ØU, KB

Beslutning om havnelayout for Ballen Færgehavn, TU, ØU, KB

340. Beslutning om havnelayout for Ballen Færgehavn, TU, ØU, KB

Sagsnr.: 741-2012-1313

Dok.nr.: 741-2013-16404

Sagsbeh.: SS

Åbent

Problemstilling:

Projektet for Ballen Færgehavn foreslås ændret, således at der tages højde for, at havnen skal besejles af Kanhave, der er væsentligt mindre end de designparametre, Transportministeriet tidligere har fremsendt.

Sagsfremstilling:

Transportministeriet tildelte den 24. juni 2013 kontrakten for besejlingen af Ballen - Kalundborg til rederiet Danske Færger.

Det er vigtigt, at der bliver bygget en havn, der er god at besejle, og som tager de nødvendige hensyn til læ og bølgeuro. Danske Færger oplyser, at det er Kanhave, der skal sejle på ruten.

Det oprindelige havnelayout (benævnes fremover Havnelayout I) var dimensioneret til en færge på 140 meter.

Kanhave er et mindre skib på ca. 100 meter – det medfører, at Kanhave er mere følsom for bølgeuro i havnebassinet. Der er derfor blevet udarbejdet alternative havnelayout, der reducerer bølgeuroen.

Teknisk forvaltning har sammen med havnerådgiverne A1 Consult og rederiet Danske Færger drøftet et havnelayout, der tager de nødvendige hensyn til bølgeuro, besejlingsforhold og sikkerhed.

Der peges enslydende på Havnelayout 2, der fremgår af vedlagte bilag. Forskellen mellem Havnelayout I og II er hovedsageligt, at havnens indsejling er rykket fra Øst til Nord Nord Øst.

Indsejlingen mod NNØ medfører en mindre bølgeuro, men giver en lidt længere besejlingstid på grund af havnemanøvre. Teknisk forvaltning og A1 Consult anslår den forlængere tid til havnemanøvre til ca. 1-2 minutter eller ca. 2-4 minutter for en ankomst og en afgang.

I forhold til vind og bølgeforhold hen over et år vil afgang fra Havnelayout 2 blive påvirket således:

- Upåvirkede afgang 947 (98%), bølgehøjde i havnen Hm0 - 0,5 m
- Påvirkede afgang 18 (2%), bølgehøjde i havnen Hm0 - 0,5-1,0 m
- Aflyste afgang 0,1 (<1%), bølgehøjde i havnen Hm0 - 1,0 m

Det anbefales, at der arbejdes videre med havnelayout 2, således bølgeuro i havnen begrænses bedst muligt i forhold til besejlingssikkerheden.

Det anbefales, at Samsø Kommune tager kontakt til Transportministeriet og gør opmærksom på, at anbefalingerne til en NNØ indsejling medfører en længere sejltilid - i størrelsesordenen 2- 4 minutter for en ankomst og en afgang.

Teknisk forvaltning er orienteret om, at Danske Færger har rettet henvendelse til Transportministeriet. Spørgsmålet om kompensation for meromkostninger til evt. højere olieforbrug er et kontraktligt forhold, der bør drøftes mellem Danske Færger og Transportministeriet.

Udtalelser fra andre afdelinger/instanser:

Danske Færger har i bemærkninger fremsendt den 8-7-2013, følgende konklusioner og anbefalinger vedr. havnelayout: *Danske Færger er enig med A1 i konklusionen, at havne layout 2 med NNØ indsejling i forhold til havne layout 1, vil give bedre besejlingsforhold i forhold til bølger der hersker i området og dermed også betyde færre aflysninger i forbindelse med dårligt vejr.*

Der bør dog fortages, nøjere optimering ved fornyet modellering på basis af havne layout tegning 110e, således bølgeuro i havnen begrænses bedst muligt i forhold til besejlingssikkerheden og så det fastlægges, at der statistisk kun vil forekomme 18 aflysninger som angivet i A1 notatet.

Rederiet noterer sig, at eksisterende Ballen havn er forsynet med en N-S gående afdækning, der har overlap med nordmolen for reduktion af bølgeuro i havnebassin.

Layout 2 med NNØ indsejling giver en længere sejltilid som angivet i A1's notat af 9. juni 2013 på 2-4 minutter.

Danske Færger vurderer dette til at ligge nærmere de 4 minutter end de 2 minutter, men marginalerne er så små, at man ikke kan simulere det mere nøjagtigt. Praktikken vil vise dette.

Anløb af ny havn ved Ballen med havnelayout 2 NNØ indsejling giver enten en længere sejltilid som angivet ovenfor, eller et større olieforbrug på grund af forceret sejlads.

Danske Færger forventer, at Samsø Kommune gør Transportministeriet opmærksom på dette, og betinger ovennævnte godkendelse af layout 2 NNØ af, at Danske Færger kompenseres for meromkostninger til evt. højere olieforbrug. Danske Færger vil også selv adressere problematikken overfor Transportministeriet. Det bemærkes molehovederne er planlagt til at være skrå stenmoler, hvor rederiet anbefaler faste molehoveder med affendring.

Teknisk forvaltning er enige med Danske Færgers faglige input, og anbefaler at rederiet imødekommes hvor det er muligt ud fra en afvejning af tekniske og økonomiske forhold.

Løsningsmuligheder:

1. At Havnelayout II med en NNØ indsejling godkendes.
2. At Havnelayout II med en NNØ indsejling ikke godkendes.

Faglige overvejelser:

Det tidligere Havnelayout I kan ikke anbefales ud fra betragtninger omkring bølgeuro.

Selvom en havn med en østlig indsejling i langt de fleste situationer vil være tilstrækkeligt rolig, vil der i perioder med østlig vind være væsentligt uro i havnen, der kan medføre aflysninger og risiko for skader på skib og havneanlæg.

Havnelayout II er tegnet, så det er muligt at rykke det sydlige molehoved mod syd, hvis der efter endt kontraktperiode om ti år, skal sejles med et større skib.

Indretningen af baglandet med opmarch baner, parkering og lignende udarbejdes efterfølgende.

Økonomi:

Havnelayout II overholder anlægsbudgettet, der er godkendt af Transportministeren.

Andre konsekvenser:

Det er planen, at havnebyggeriet udbydes til oktober med forventeligt tildeling af kontrakten for byggeriet i totalentreprise til december. Byggeriets start afventer en VVM godkendelse, der kan foreligge ultimo februar 2014.

Der bør foreligge en beslutning om havnelayout, inden projektet udbydes.

Projektet overholder fortsat tidsplanen og forventes delvist færdigt, så Kanhave kan anløbe havnen den 1. oktober 2014.

Indstilling:

Chefen for Teknisk forvaltning indstiller løsningsforslag 1 til beslutning.

1. At Havnelayout II med en NNØ indsejling godkendes.

Indstillingen anbefales af Chefgruppen.

Bilag

741-2013-16415 Havnelayout I og II - Bilag til indstilling om Beslutning om havnelayout for Ballen Færgehavn

Bilag

Havnelayout I og II - Bilag til indstilling om Beslutning om havnelayout for Ballen Færgehavn