

Fra: TRM Lone Bach Møller [lb@TRM.dk]

Sendt: 30. november 2011 10:32

Til: Anders H. Petersen; Søren Østerberg Forup (SFS); K.Prytz

Emne: Svar: Fra K. Prytz - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord (Id nr.: 195085)

Att.: K. Prytz

Transportministeriet bekræfter modtagelsen af Deres e-mails af 21. og 29. november 2011 og beklager de besværligheder, De har haft med at finde høringsmaterialet.

På www.trm.dk har Transportministeriet den 25. november 2011 suppleret oplysningerne om floating storage med en høring af nogle flere kommuner, som også har en høringsfrist på 6 uger.

Transportministeriet vender tilbage til sagen efter høringsfristens udløb.

Venlig hilsen

Lone Bach Møller
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Center for Veje og Broer
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 41 71 27 78 lb@TRM.dk www.trm.dk

Til Søren Østerberg Forup (SFS; Anders H. Petersen; Transportministeriet)

Fra K.Prytz [K.Prytz@mail.dk]

Emne Fra K. Prytz - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Sendt 29-11-2011 12:06:41

Att:

- Søren Østerberg Forup (DMA),
- Lone Bach Møller (TRM), j.nr. 2011-2439
- Anders Petersen (grundejerforeningen "Charlesager")

Langt om længe og ad kringlede omveje har jeg fået fat i høringsmaterialet, således som det foreligger på Kystdirektoratets hjemmeside (der har ikke været megen hjælp fra Transportministeriets (TRM) eller Søfartsstyrelsens (DMA) side i den retning).

Lagertankerens positions angivelse

Det fremgår til min store tilfredshed, at de påtænkte STS-operationer ikke skal finde sted i Kalundborg fjord, idet ansøgningen er baseret på en lagertankerposition på 55 gr 40' N, 10 gr 44' E, dvs en sømil sydligere end den position, som jeg henviste til i min mail af 21/11 då. Det er givetvis begrundet med, at

- Der ønskes en del vand under kølen på de store tankskibe, som påtænkes at benytte anlægget.
- Der er tale om en aktivitet, som ønsker nærhed til transitruten mellem Østersøen og Kattegat formentlig, fordi der primært er tale om omladning af olieleverancer fra Rusland og Baltikum.

Det fremgår også af høringsmaterialet, at DMA imidlertid ikke kan godkende positionen aht besejlingssikkerheden i rute TANGO. Det forhold har Søren Østerberg Forup (DMA) belyst i sin mail af 22/11 då., idet han anfører, at der ønskes en sikkerhedsmargen på 2-3 sømil i forhold til rute TANGO baseret på et AIS (Automatic Identification System) tæthedsplot af trafikken i dag i rute TANGO. Et tæthedsplot er skibenes tracéer i rute TANGO set i fugleperspektiv. Det betyder, at hovedparten af alle skibe (skønsmæssigt anslået til 25000 i alt) i rute TANGO sejler i en korridor af 2-3 sømils bredde ud for det sted, hvor lagertankeren ønskes positioneret. Men ikke alle skibe kan med sikkerhed siges at ville følge dette mønster. Der vil fra tid til anden være "vildfarne sjæle", som pgra træthed, druk og andre menneskelige faktorer ikke sejler med rettidig omhu. Det kan DMA til fulde dokumentere. DMA vil derfor forståeligt nok kræve en FSA-analyse (Formal Safety Assessment) udført forinden en evt. godkendelse af den ønskede position for lagertankerskibet. Afhængig af resultatet af en sådan FSA kunne man tænke sig krav til afviserfartøj, installation af tværskibs hækpropeller ombord på lagertankerskibet (således at lagertankerens agterende kan drejes rundt i en nødsituation med risiko for kollision, hvorved lagertankerskibets agterende rammes i stedet for langskibs og derved undgå lækage og oliespild fra cargo tankene; reaktionstid ca. 10 min) mm. Helt generelt ville jeg ønske, om det er muligt at stille krav til, at alle skibe i transit gennem danske farvande navigerer efter elektroniske søkort. Det øger besejlingssikkerheden. Mig bekendt har Søværnet helt forladt de traditionelle papirsøkort til fordel for de elektroniske, når der navigeres i danske farvande.

Hvis det besluttes at flytte lagertankerskibet længere ind i Kalundborg fjord aht minimering af risici forbundet med positionen tæt på rute TANGO, vil jeg minde om, at det vil vi, der bor langs Røsnæs sydside, ikke bryde os om pgra de medfølgende støjgener, som jeg tidligere har beskrevet i min mail af 9/11 då. Jeg har foretaget en beregning af støjgenernes omfang baseret på omladning af 500.000 tons olie per måned og fundet frem til, at **21 dage per måned** vil der **døgnnet rundt** skulle omlastes. Det skøn er baseret på en antagelse af en cargopumpekapacitet (middelværdi) ombord på lagertankerskibet og modtagerskibene på 1000 tons per time. Der vil altså være tale om en uhørt voldsom støjbelastning af et rekreativt område, bla set i relation til hurtigfærgers støjgener af 15 minutters varighed og

med 2 timers interval, som i 90'erne afstedkom initiativer fra Miljøstyrelsens side (Forordning nr. 821 af 23/10-1997).

Afslutningsvis vil jeg foreslå, at omladning af olie på dansk søterritorium påføres en afgift til den danske stat til opbygning af et olieberedskabsfond. Antages råolieprisen at være 100 USD/tønde svarer den skitserede mængde af olie, som skal omlastes, på 500.000 tons per måned til, at omsætningen vil være på knapt 400 mio USD per måned. En afgift på 1 USD/tønde omlastet olie medfører derfor et provenu til staten på 20-25 mio kr per måned.

Med venlig hilsen

Knud Prytz

----- Original Message -----

From: [Søren Østerberg Forup \(SFS\)](#)

To: 'K.Prytz'

Sent: Tuesday, November 22, 2011 9:26 AM

Subject: SV: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Kære Knud Prytz

Rute TANGO følger for en del det naturligt dybeste vand (f.eks. forbi Hatter) og er derfor for meget store skibe at betragte som et snævert farvand.

Skibe har ikke pligt til at sejle i styrbord side af den indtegnede rute, da ruten kun er en anbefalet rute. Det er kun i trafiksepareringssystemet, at det bliver mere striks, som beskrevet i søvejsregel 10.

SFS vil gerne understrege, at det kun er aktiviteter som kan påvirke sejladsikkerheden, som er problematisk inden for den angivne afstand. Afstanden er ikke fastlagt entydig, men vurderes i forbindelse med risikoanalyse af de enkelte ønskede aktiviteter. Almindelig sejlads og opankring i forbindelse med almindelig navigation anses ikke for en aktivitet, som kan påvirke sejladsikkerheden i en grad, der kræver påbud ud over det som er foreskrevet ved søvejsreglerne, vagtholdsbekendtgørelsen og andre gældende bestemmelse.

Et AIS tæthedsplot giver en indikation af den spredning trafikken har omkring en rute, og er et billede på hvor meget plads skibe statistisk anvender til at vige for andre, manøvrere eller navigere i øvrigt. For de største ruter strækker disse plot sig ud til 2-3 sømil, hvorfor permanente aktiviteter i denne zone efter administrativ praksis formentlig ikke vil kunne tillades. Almindelig opankring eller kortvarige STS operationer og lignende kræver ikke særlig tilladelse, men hvis man f.eks. ville anlægge en "floating storage", (stort tankskib til lagring) i en længere periode, vil dette kræve Kystdirektoratets tilladelse (KDI udøver statens højhedsret over søterritoriet). Søfartsstyrelsen ville formentlig i et sådant tilfælde kræve en grundig analyse af påvirkningen af sejladsikkerheden ud fra godkendte internationale standarder (IMO FSA). Uanset hvad en risikoanalyse måtte vise, vil det blot være én af de ting, som en afgørelse ville hvile på. Hvis Kystdirektoratet skulle meddele en sådan tilladelse, ville SFS formentlig fremsætte en række konkrete påbud i medfør af

§ 6 i Lov om sikkerhed til søs om risikoreducerende foranstaltninger.

Det er ikke SOK's opgave at kontrollere om Søfartsstyrelsens regler overholdes, men SOK kan lige som alle andre borgere melde overtrædelser af gældende bestemmelser til politiet, eller til SFS, som så vil vurdere om der skal foretages en anmeldelse til politiet.

Reglerne for forsvarets udøvelse af politimyndighed er lavet væsentligt om i 2008:
<https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=115011>

Med venlig hilsen

Søren Ø. Forup
 Nautisk Konsulent
 Center for Maritim Regulering
 Dir.tlf.: 3917 4598
 E-mail: sfo@dma.dk



Vermundsgade 38 C
 DK-2100 København Ø

Tlf.: 3917 4400
 Fax: 3917 4401
www.sofartsstyrelsen.dk

Fra: K.Prytz [mailto:K.Prytz@mail.dk]

Sendt: 21. november 2011 20:33

Til: Søren Østerberg Forup (SFS)

Cc: jojak@mst.dk; trm@trm.dk; sok@mil.dk

Emne: Re: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Til Søren Forup: Tak for svaret og nyttige oplysninger.

I sagen om de evt. kommende STS-operationer i Kalundborg fjord inddrager Søfartsstyrelsen (DMA) meget naturligt Miljøstyrelsen jf. nedenstående svar fra DMA, hvorfor jeg gerne vil fremkomme med nogle præciseringer til DMA's svar:

1. DMA Bek. 9175 af 3/5-02

Bekendtgørelsen regulerer alene **arbejdspladsstøj** ombord i **DANSKE** skibe.

1.1 Arbejdspladsstøj versus ekstern støj:

Mit problem er ikke arbejdspladsstøj men derimod den eksterne støj, som skibe udsender under STS-operationer. For at tilfredsstille krav til grænseværdier for støj på arbejdspladser ombord i skibe er maskinrumsventilation og hydraulikcentraler ofte placeret således, at støj derfra minimeres mest muligt ombord. Fx kan hydraulikcentraler placeres i forskibet under bakken i lang afstand fra apteringen, ligesom maskinrumsventilation placeres højt over dæk på casings (skorstene) vendende agterud.

Bek. 9175 regulerer ikke den eksterne støj, som skibet udsender til omgivelserne. Mange europæiske rederier, bla indenfor kemikalietransport, gør dog af sig selv et stort arbejde med at reducere hydraulikstøj aht havnemiljøet i hovedsagelig NV-europæiske havne.

1.2 Flag:

Det er muligt, at det påtænkte lagertankskib skal føre dansk flag, men det er ikke oplyst på nuværende tidspunkt. Uanset om denne enhed bliver danskflaget eller ej, kan danske myndigheder givetvis skride ind og specificere støjgrænser for den eksterne støj. Og det vil jeg gerne opfordre til.

Men! Dertil kommer alle de skibe (notitsen i "Søfart" omtaler 8-12 skibe månedligt af yderst forskellig størrelse rangerende fra coastertyper til AFRAMAX-tankere dvs med en dødvægt på 100.000 t), som skal laste eller losse olie fra/til lagertankskibet. Disse skibe kan føre flag fra Rusland, Letland, Cypern, Liberia, Kerguelen, Bahamas etc. Det vil ingen djævel kunne kontrollere eller lovgive om. Krav til ekstern støj (grænseværdier) kan ingen anden myndighed end flagstaten regulere. Støj er ej heller et issue i PSSA-sammenhæng (Particular Sensitive Sea Area såsom vandene omkring Danmark), som jo koncentrerer sig om MARPOL-relaterede krav.

2. Bek. Nr. 733 af 25/6-07 vedr. overførsel af bunkersolie mellem skibe på dansk søterritorium

Bekendtgørelsen supplerer eller stadfæster OCIMF's vejledning for, hvorledes der bør foretages STS-operationer. Støj ombord eller til de ydre omgivelser er ikke omfattet af denne bekendtgørelse.

3. Lovbekendtgørelse nr. 654 af 15/6-10 om sikkerhed til søs

Jeg har dyb respekt for DMA's vurdering af, at STS-operationer skal ske 2-3 sømil fra rute TANGO. Det er nyt for mig. Alene et kikk i DMA's statistik over ulykker til søs må overbevise om fornuften i denne vurdering. Vi taler om – i snit over årene - at ca 70 % af alle de ulykker til søs, som DMA registrerer, hidrører fra kollisioner og strandinger.

Offentligheden har hørt om de mere spektakulære begivenheder, såsom påsejling af Vestbroen, Møns klint, Bornholm etc som følge menneskelige fejl: Træthed, druk eller ikke opdaterede søkort bla.

Det er vigtigt i den forbindelse at anføre, at rute TANGO ikke har en bredde (som fx en kanal). Ruten er en streg på et søkort med angivelse af en trafikseparering: N-gående fartøjer skal sejle øst for strengen, medens S-gående sejler vest for strengen, altså i bedste forståelse med de internationale søvejsregler. Jeg antager, at DMA's sikkerhedsmargen skal forstås således, at de 2-3 sømil måles fra strengen, hvorved der i virkeligheden opstår en zone langs rute TANGO af 4-6 sømils bredde, hvor opankring ikke vil være tilrådeligt ud fra en sejladsikkerhedsmæssig vurdering.

Jeg mener imidlertid, at den position for lagertankskibet vest for rute TANGO, som jeg foreslår i min mail til Transportministeriet, ligger 2-3 sømil fra rute TANGO (fra strengen). DMA kan da vælge at positionere lagertankskibet lidt mere mod sydvest, fx 10 gr 44 minE/55 gr 41 N og derved få over 3 sømil til rute TANGO samtidig med, at vanddybde forholdene (ca. 30 m) bibeholdes aht større tankskibes muligheder for at omlaste olie.

I de 5 år jeg har observeret trafikken i rute TANGO (bla via www.Marinetraffic.com) har mange STS-operationer i dette område vest for Rute TANGO foregået meget tættere på rute TANGO end 2-3 sømil tilsyneladende uden at forvolde problemer for den N/S-gående trafik i ruten. Så sent som i fredags lå M/T "Vingatank" (det er et forholdsvis nybygget mindre tankskib, som primært betjener andre skibe med bunkers i en STS-operation) på en position tæt på rute TANGO. DMA's ønske om denne sikkerhedsmargen på 2-3 sømil er således ikke fulgt gennem årene. Jeg sidder med en stille tvivl om, hvorvidt denne sikkerhedsmargen er kommunikeret ud på en forsvarlig måde.

Spørgsmål:

Det fremgår af DMA's oplysninger på deres hjemmeside, dateret 19/5-10, at *Efterretninger for søfarende* nu foreligger i digital form. Jeg har ikke kunnet finde en bekendtgørelse, hvori en sikkerhedszone på 2-3 sømil annonceres. Vil DMA fremsende (per mail gerne) den specifikke efterretning, hvori sikkerhedsmargen på 2-3 sømil for rute TANGO gøres gældende i medfør af Lov om sikkerhed til søs?

Begrundelse:

Tidligere (jf Bekendtgørelse nr. 657 af 30/12-85 ifm offshore efterforskning og indvinding af råstoffer fra undergrunden) har DMA foreskrevet en sikkerhedszone på 500 meter (altså blot 0,3 sømil) omkring sådanne offshore anlæg, hvortil andre skibe inkl. fiskefartøjer forbydes adgang.

Yderligere vil jeg gerne, om DMA vil fremsende den notits/skrivelse, hvorved Søværnets Operative kommando gøres opmærksom på DMAs - i mine øjne nye - fortolkning af sikkerhedsmæssige grænser for opankring langs rute TANGO, idet jeg formoder, at SOK vil være den udfarende (kontrollerende) myndighed i så henseende, da Søværnet råder over fremragende fartøjer af "DIANA"-klassen med base i Korsør, som er velegnede til denne form for operation.

Begrundelse:

Det må være en forudsætning for holdbarheden af mit forslag, at DMA's ønske om en sikkerhedsmargen på 2-3 sømil langs rute TANGO også følges op af SOK (hvis altså SOK er blevet gjort bekendt dermed), såfremt denne voldsomme kommende STS-operation på 500.000 tons olieoverførsel per måned fra et stationært opankret lagertankskib bliver en realitet derude vest for rute TANGO.

Med venlig hilsen

Knud Prytz

----- Original Message -----

From: [Søren Østerberg Forup \(SFS\)](#)

To: 'K.Prytz@mail.dk'

Cc: 'jojak@mst.dk' ; 'trm@trm.dk'

Sent: Wednesday, November 16, 2011 9:59 AM

Subject: SV: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Kære Knud Prytz

Tak for din orientering af Søfartsstyrelsen om din henvendelse til Transportministeriet om støj fra skibe ud for kysten.

Jeg informerer med denne mail også Miljøstyrelsen om vores svar på din henvendelse.

Søfartsstyrelsen regulerer støj i skibet som arbejdsplads (bek. 9175 af 3. maj 2002) og regulerer de operative forhold omkring STS operationer (bek. 734 af 25. juni 2007).

Søfartsstyrelsen regulerer endvidere forhold omkring skibes sikre sejlads i henhold til § 6 i lovebekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010 om sikkerhed til søs, Og ud fra en sejladssikkerhedsmæssig vurdering er aktiviteter, der kan påvirke sejladssikkerheden, inden for 2-3 sømil af rute TANGO problematisk.

Med venlig hilsen

Søren Ø. Forup

Nautisk Konsulent

Center for Maritim Regulering

Dir.tlf.: 3917 4598

E-mail: sfo@dma.dk



Vermundsgade 38 C
DK-2100 København Ø

Tlf.: 3917 4400

Fax: 3917 4401

www.sofartsstyrelsen.dk

Fra: K.Prytz [mailto:K.Prytz@mail.dk]

Sendt: 9. november 2011 16:52

Til: trm@trm.dk

Cc: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS); sok@mil.dk

Emne: Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Ref. Notits i "Søfart" 4/11-11 (p.3): "Kæmpe STS-operation ved Kalundborg i startfase"

Baggrund

Det fremgår af denne notits, at der påtænkes at give tilladelse til – om ikke permanente så dog - hyppige STS-operationer (STS: "Ship to ship"-omlastning af olie mellem tankskibe) fra et fast opankret lagertankskib i Kalundborg fjord.

Vi – min hustru og jeg – har et sommerhus på adressen Sydvej 17, 4400 Kalundborg, nærmere betegnet en strandgrund placeret på en 25 m høj skrænt ved Kongstrup Strand. Her opholder vi os hyppigt og påtænker – ved pensionering – at installere os mere permanent der. Området langs med sydsiden af Røsnæs er præget af en blanding af sommerhuse og helårshuse ofte i klynger.

Til søs i Kalundborg fjord ligger der den ene af 2 STS-zoner, hvor der årligt omlastes olie i størrelsesorden 1-2 mio tons uden større forureningsskade på havmiljøet. Den anden STS-zone er placeret i Aalbæk bugt, hvor der omlastes mere. Iflg. Søfartsstyrelsen omlastes ca. 5 mio tons olie om året de to steder.

Det, der er stærkt generende, er den natlige støj fra disse skibe og i øvrigt fra andre ankerliggende fartøjer, hovedsagelig tankskibe. Det drejer sig primært om støj fra maskinrumsventilation og hydraulikaggregater, idet såvel

- Hjælpemaskineri: Lys (iflg. søvejsreglerne skal tankskibe have fuld dæksbelysning, når de er opankrede), lastopvarmning med vand, damp eller i nogle tilfælde olie) som
- Hydraulikcentraler, der driver exvis cargo pumper, manifoldkran og fortøjningsspil; sidstnævnte skyldes, at der må kompenseres for ændringer i dybgange mellem de to skibe, efterhånden som det ene tømmes for olie og det andet fyldes

er i drift om natten.

Det er ikke usædvanligt, at tankskibe ligger i ugevis og venter på sejlordre, reparationer eller crew shifts. Det drejer sig bla om kinesisk byggede, kinesisk/russisk ejede tankskibe, hvor standarden af støjdæmpningen ikke er høj; ex.vis står hydraulikaggregaterne tit under bakken i uisolerede (mht støj) rum. Når vinden er "rigtig" smækker det lige ind gennem vinduerne og isolerede vægge (huset er bygget iht seneste småhusreglements skrappe isolationskrav) og virker stærkt generende om natten.

Ministeriets høringsrunde

Mit ønske er, at ministeriet tager skyldigt hensyn til at minimere sådanne gener ifm udstedelsen af en evt. tilladelse til disse kommende STS-operationer. Her forekommer det evident, at ministeriet iværksætter en reel miljøkonsekvensvurdering indeholdende bla en analyse af støjforholdene (lav- og/eller højfrekvent støj). Forebyggende tiltag kunne fx være,

- At såvel lagertankeren som modtagerskibe skal opfylde nærmere fastsatte regler baseret på en konkret vurdering af strandområdernes støjfølsomhed, exvis at laste/losse-operationer stoppes, når vinden kommer fra retningssegmentet VSV-VNV, alternativt
- At operationer forlægges så langt ud i Kirkebugten, at risikoen for støjgener fra tankskibe, der ikke er "født" med støjisolering af maskinrumsventilation og/eller isolerede hydraulikaggregater, bliver minimal (at definere).
- At der indføres en forhåndsgodkendelsesordning.
- At der udarbejdes vejledende støjgrænseværdier for såvel lagertankeskib som modtagerskibe.

Jeg antager, at der er tale om, at disse STS-operationer finder sted på Dansk søterritorium, hvorfor hensyn til Havretskonventionen ikke skal inddrages i sagen. EU direktiv 85/337 om miljømæssig vurdering af visse offentlige og private projekters indvirken på miljøet omfatter umiddelbart ikke skibe. Jeg er ikke bekendt med andre EU direktiver eller forordninger, som har bæring i denne sag.

Der findes derfor en række Danske love og forordninger, som bør inddrages i denne miljøundersøgelse, herunder bla

- Lov om miljøbeskyttelse, lov nr. 358 af 6/6-1991 med senere ændringer
- Miljøstyrelsens vejledning 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder.
- Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 379 af 1/7-1988

Ifm undersøgelser af hurtigfærgers påvirkninger af det ydre miljø blev der ved Miljøministeriets forordning nr. 821 af 23/10-1997 indført grænseværdier for tilladelig støj fra hurtigfærgers sejlads (der findes andre og lavere grænseværdier for disse færgers havneophold) som følger (Lex CATLINK rejst af daværende miljøminister Svend Aukens kernevælgere i Aarhus):

Støjtype	Område	Grænseværdi
$L_{pA,LF}$	Boliger – indvendig nat og dag	25 dB(A)
L_{DEN}	Boliger og spredt bebyggelse	55 dB(A)
L_{DEN}	Sommerhusområder	50 dB(A)
L_{AFmax}	Boliger og spredt bebyggelse	70 dB(A)
L_{AFmax}	Sommerhusområder	65 dB(A)

Med hensyn til den særlige lavfrekvente støjbelastning indvendig i huse/lejligheder (fx ved den daværende Flyvebådsterminal i Havnegade i København) besluttede myndighederne en særlig frekvensafhængig støjreduktion fra ekstern (ydre) støjniveau til det boligens indre:

Frekvens	16 Hz	31.5 Hz	63 Hz	125 Hz
Korrektion	3 dB	3 dB	12 dB	18 dB

Disse tabelværdier skal forstås således, at der – for fx 63 HZ-båndet – skal lægges 12 dB til den målte ydre støj, forinden støjbelastningen i boliger, sommerhuse mv skal beregnes/måles.

Jeg finder disse oplysninger relevante, når man tager i betragtning, at karakteren af STS-operationerne formentlig forekommer

- mere **hyppige** og **stationære** end forbisejlende hurtigfærger, som støjer under passagen af måske 20 minutters varighed (med 3 timers interval)

og

- **langvarige** (ofte varer en enkelt STS-operation 12 timer eller mere afhængig af mængden af olie, der skal skiftes).

Henvisningen til hurtigfærge-problematikken kan måske opfattes irrelevant, fordi støj ikke skal relateres til en særlig type skibe. Støj hidrører fra roterende maskineri. Men netop hurtigfærge-problematikken i midt 90'erne viste, at der var politisk vilje til at haste en bekendtgørelse igennem mod sædvanlig branche-kutyme.

Forslag

Henlæg STS-operationerne til et område ca. 1½ sømil vest for rute TANGO og 2 sm SØ for Falske bolsaks (koordinater: 10 gr 45 min E/55 gr 42 min N). Det er i forvejen et område, hvor der gennem årene har fundet hyppige STS-operationer sted mellem store tankskibe, da vanddybden er over 30 meter. Området er ikke afsat på søkort nr. 141 til STS-operationer, men det må formodes, at Søværnets operative kommando (SOK) har givet tilladelse dertil.

Afslutningsvis ville jeg finde det naturligt, at der etableres en hjemmel i lov om beskyttelse af havmiljøet til regulering af støjemissionen fra de påtænkte STS-operationer.

Jeg forventer naturligvis at blive holdt ajour med ministeriets tiltag i denne sag og forbeholder mig ret til at indbringe sagen for en klageinstans.

Med venlig hilsen

Knud Prytz

CC: SOK og Søfartsstyrelsen



Returadresse:
Plan Byg og Miljø
Postboks 50, 4400 Kalundborg

Transportministeriet
Center for Veje og Broer
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.
Att. Lone Bach Møller mail:lb@trm.dk

DATO
29. november 2011

SAGSNR.
326-2009-61347



SELVBETJENING
www.kalundborg.dk/
selvbetjening

Høringssvar fra Kalundborg Kommune på fornyet høring om floating storage.

Trafikministeriets departement har i brev af 1. november 2011 sendt en ansøgning om at indrette et tankskib til floating storage af olie i Storebælt i fornyet høring. Dette er gjort dels fordi der siden den oprindelige høring fra 19/7 2009 (v/ Kystdirektoratet) er trådt en erstatningsordning for oliespild i kraft, dels fordi sagsbehandlingen nu har varet to år siden første høring, og endelig for at udvide kredsen af høringsparter fra i første omgang 19 til nu 30.

Det ansøgte går ud på at et skib af størrelse 'suezmax' (dødvægt typisk 240.000 t¹, 150.000 mts² kapacitet) ankres op på en position vest for T-ruten gennem Storebælt, ca. 13 km vest for Asnæs og ca. 8 km nordøst for Fyns Hoved, se kortskitse på næste side. Fra dette skib skal andre skibe tankes op med fueloil og evt. crudeoil, og losning og lastning på ny vil give 8-12 anløb ved skibssiden pr. måned og et kvantum på 500.000 mts overført månedligt.

Nedenfor: Kortskitse (fra arealinfo.dk), habitat og fuglebeskyttelsesområder (v/Saltbæk vig) vist med grøn skravering. Den røde linie fra Asnæs' spids er ca. 13 km lang og peger mod ankerpositionen vest for T-ruten gennem Storebælt.



¹ Fra wikipedia: <http://en.wikipedia.org/wiki/Suezmax>: "The typical deadweight of a Suezmax ship is about 240,000 tons...". Dødvægt er vægten af al last, brændstof, ballast osv., som skibet kan sejle med på sikker vis, hvor displacement anvendes om skibets totale masse ved maksimal lastning.

² Fra ansøgningen: "kapacitet på de skibe der er nævnt i ansøgningerne: 1)Suezmax skib: kapacitet på ca. 150.000 mts" [=metric tonnes, altså 1000 kg]

Kontakt

Sagsansvarlig:
Jan Krause
E-mail:
Jan.Krause@kalundborg.dk
Telefon, direkte: 59 53 52 37

Kalundborg Kommune
Højvangen 9
4470 Svebølle
www.kalundborg.dk
Telefon, omstilling: 59 53 44 00



Scan QR-koden og benyt
dig af selvbetjening

DATO
29. november 2011

Kalundborg kommune gav 19/11 2009 sit høringssvar til den oprindelige høring.

SAGSNR.
326-2009-61347

Her påpegede kommunen at evt. olieudslip med de fremherskende vestlige vinde kunne ramme Habitatområde nr. 135, Sejerø Bugt og Saltbæk Vig, og nr. 195, Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord, sidstnævnte udpeget bl.a. for at beskytte marsvin.



SELVBETJENING
www.kalundborg.dk/selvbetjening

Samtidig påpegedes det, at beredskabsmateriel til at håndtere et evt. olieudslip i bedste fald ville være 1,5-2 timer om at nå frem til Kalundborg Fjord, og at tilgængelighed og oprensning langs Røsnæs kyststrækninger vil være meget vanskelig. Endelig påpegede kommunen, at der som minimum er behov for en VVM-screening for at afdække behovet for en egentlig VVM-undersøgelse, herunder bør risikoen for miljøuheld samt påvirkning af specielt ovennævnte Natura 2000-områder afdækkes.

Kalundborg Kommune fastholder oprindelige høringssvar med præcisering af beskyttelsesinteresserne i forhold til områdets bestande af bl.a. fugle og marsvin. Herudover giver den fornyede høring kommunens brandmyndighed anledning til at supplere med, at det vil være hensigtsmæssigt, at få en vurdering af om statens miljøskibe har kapacitet nok til at håndtere et evt. olieudslip på åbent hav. Alle erfaringer viser, at et olieudslip på havet er betydelig nemmere at håndtere, end at opsamle olien på land. Et olieudslip med de angivne mængder kan få uoverskuelige konsekvenser, hvis olien går på land langs Kalundborg Kommunes kyststrækninger, specielt Kalundborg Fjord.

Med venlig hilsen

Jan Krause
Teamleder

Anders H. Petersen**Fra:** K.Prytz [K.Prytz@mail.dk]**Sendt:** 30. november 2011 18:06**Til:** Anders H. Petersen**Emne:** Re: Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Hej Anders

En sidste hilsen fra mig inden mødet i morgen.

Når man læser kommunens høringssvar (både den fra 2009 og den seneste dateret 29/11 då) undres man såre:

- For det første fokuseres på pipfugles og marsvins ve og vel. Ikke et eneste ord om borgernes og landliggerens. Det undrer! så meget mere som kommunen ved tidligere henvendelser om støjgener (fra Knud Heinesen ved vi konkret, men der er sikkert andre, der i tidens løb har klaget) totalt har negligeret disse. Kommunen burde vide, at der allerede nu er et støjproblem fra ankerligger i Kirkebugten.
- Dernæst reflekterer kommunen over beredskabssituationen. Som om det betyder noget. Hvis der først er et olieudslip til søs, kan de ikke gøre andet end se på, at olien driver ind på kysten. Strøm og vind bestemmer på hvilken kyst olien strander. Indsatsen skal gøres til søs vha miljøskibenes oil recovery systemer. Om beredskabet er 1,5-2 timer om at nå frem, er totalt ligegyldigt, da oliepølen er væsentlig længere tid om at drive ind kysten.
- Kommunen foreslår i første omgang en VVM-screening og anfører - udover risikoen for miljøuheld - særligt Natura 2000-områder dvs pipfugle og marsvin. Her mener jeg, at kommunen må tvinges til også at inkorporere hensynet til borgernes og landliggerens ve og vel specielt på støjområdet, såfremt STS-operationerne forlægges til en mere kystnær position end den ansøgte (vest for rute TANGO) grundet Søfartsstyrelsens betænkeligheder for sejladsikkerheden i denne rute.

Jeg synes, at du skal arbejde for en fælles indstilling (høringssvar til ministeriet) fra landliggerudvalget. Såvel Sejerø bugt og havområdet syd for Asnæs (hedder det Musholm bugt?) kunne principielt også blive truet af en mulig alternativ placering af lagertankskibet, såfremt risikoen for kollision medfører, at den ønskede position vest for rute TANGO må opgives.

Til sidst kunne du jo forsøge at skabe en stemning for totalt at afvise idéen om yderligere STS-operationer. **Hvorfor skal vi i det hele taget have denne form om omlastning af olie på dansk søterritorium????** Det drejer sig udelukkende om olie fra et land (Rusland gættes der på), som skal videre til et tredje land (olieaftager), som ikke er Danmark. Det vedrører overhovedet ikke Danmark eller danske interesser. STS-operationerne har alene kommerciel interesse af to grunde:

- Fordi man ad den vej kan omlaste olien fra mindre tankskibe, hvis dybgang tillader sejlads i Østersøens mere grunde farvande, til VLCC-tankere på 250-450.000 tons med op til 26 meters dybgang. VLCC-tankerskibene har selv været i Østersøen, men er kun halvt lastede, når de sejler nord over ad rute TANGO, hvorfor de - af indlysende økonomiske grunde - har behov for at blive "efterfyldt" (toppet op) fra et lagertankskib.
- Den anden grund er issituationen i Finske viken, Botniske bugt og langs Letlands/Litauens kyster. Om vinteren har alene tankskibe med isforstærkning lov til at besejle disse olieudskibningshavne. VLCC'ere har ikke denne isforstærkning af klædningstykkelsen og de bagved liggende spantesystemer, propellere og ror.

Hilsen Knud

----- Original Message -----

From: Anders H. Petersen**To:** 'K.Prytz'**Sent:** Tuesday, November 29, 2011 2:44 PM

01-12-2011

Subject: SV: Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Tak, Knud, jeg mener nu at være "klædt på" til mødet i Landliggerudvalget på torsdag - jeg synes især, at din sammenligning med hurtigfærgernes støjniveau er meget sigende.

Mvh
AHP

Tlf. +45 4649 9468
Mobil. +45 2320 5007
Lindborgvej 163
DK-4060 Kirke Såby

01-12-2011

Anders H. Petersen**Fra:** K.Prytz [K.Prytz@mail.dk]**Sendt:** 25. november 2011 14:34**Til:** Anders H. Petersen**Emne:** Re: STS

Det er helt korrekt. Positionen i høringsmaterialet ligger 1 sømil sydligere end mit sidste forslag.

Årsag: Som jeg skrev til dig i går, havde jeg ikke fået tilsendt høringsmaterialet, før jeg reagerede på den artikel, som var i "Søfart", og som efterlod det indtryk, at STS-operationerne skulle foregå det sted inderst i fjorden, der i forvejen var afsat til STS-operationer af danske myndigheder (rød cirkel i søkort nr. 141).

Vi skal imidlertid ikke glæde os for tidligt, idet det fremgår af sagsfremstillingen, at Søfartsstyrelsen (DMA) ikke kan godkende placeringen af lagertankeren på den ansøgte position. Begrundelsen er, som det fremgår af min korrespondance med DMA, at lagertankeren ligger for tæt på rute TANGO, og derfor udgør en risiko for kollisioner med skibe i rute TANGO. DMA vil derfor kræve, at der foreligger en FSA (formal safety assesment analyse dvs en decideret risikoanalyse) ikke en VVM-undersøgelse fra ansøgerens side forinden en evt. godkendelse. M

Mødet i landliggerudvalget tager nu nok en anden drejning: Nu gælder det for os om at sikre, at lagertankeren ikke placeres i Kalundborg fjord, såfremt DMA får medhold i deres reservation mod den ansøgte position. I den forbindelse må du jo sondere kommunens holdning.

Jeg er gået i tænkeboks og vender tilbage til dig.

Hilsen Knud

----- Original Message -----

From: [Anders H. Petersen](#)

To: 'K.Prytz'

Sent: Friday, November 25, 2011 11:09 AM

Subject: STS

Kære Knud

Efter at have gennemgået høringsmaterialet incl. ansøgning har jeg et (dumt?) spørgsmål: Ansøgningen vedrører pos 55 40 N - 10 44 Ø, og så vidt jeg kan se er det vest for rute T, næsten den placering, som du foreslår??? Selve Kalundborg Fjord er ikke berørt??

Mvh
AHP

Tlf. +45 4649 9468
Mobil. +45 2320 5007
Lindenborgvej 163
DK-4060 Kirke Såby

01-12-2011

Anders H. Petersen

Fra: K.Prytz [K.Prytz@mail.dk]

Sendt: 24. november 2011 18:09

Til: Anders H. Petersen

Cc: knud.heinesen@mail.dk

Emne: Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Anders.

Jeg har nu haft en telefonsamtale med Knud Heinesen (vor gamle finansminister i slutningen af 70'erne), som bor i Buhk's hus på Røsnæs' sydside; et firkantet stråetækket hus lidt længere ude end timeglasklinten.

Han er rimeligt pikeret over sagen (specielt at vi ikke bliver ordentligt og rettidigt orienteret fra kommunens side), især fordi han og deres grundejerforening tidligere er blevet afvist af kommunens tekniske forvaltning i en lignende sag om støjforurening fra ankerliggere.

Kommunens svar dengang var frit citeret: *Hvis vi ikke kunne li luften i bageriet, kunne vi jo blot gå*". Begrundelsen fra kommunens side var, at det havde beskæftigelsesmæssige aspekter.

Heinesen tager nu kontakt til sin grundejerforeningsformand (en kvinde).

På mødet den 1/12 er det nok vigtigt derfor at begrunde, at havnens arbejdspladser jo ikke går tabt, fordi STS-operationerne forlægges til vest for rute TANGO. Der vil fortsat være brug for Kalundborg som basehavn for

- slæbebåde (Svitzer, Svendborg bugser og bjærgning),
- entreprenørfartøjer (vi ser tit et ombygget landgangsfartøj i arbejde),
- lodser,
- mindre fartøjer som bruges til crew shifts (ankerliggerne får af og til deres besætning udskiftet, medens de ligger for ankers i fjorden).

Hilsen Knud

01-12-2011

Anders H. Petersen

Fra: K.Prytz [K.Prytz@mail.dk]**Sendt:** 24. november 2011 17:28**Til:** Anders H. Petersen**Emne:** Re: VS: Landliggerudvalgets møde 1.11.2011: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Hej Anders.

Jeg modtog nedenstående samtidig med, at jeg sendte min mail til dig. Jeg læser det sådan, at kommunen trækker sagen i langdrag, hvorfor jeg stærkt vil opfordre til at presse på og få udleveret ministeriets høringsmateriale snarest muligt.

Kirsten og jeg skal i sommerhuset i weekenden 3-6 dec. (kommer sent eftermiddag lørdag). Måske kunne vi mødes søndag den 4, hvis du har fået noget fremskaffet forinden.

Hilsen Knud

----- Original Message -----

From: [Anders H. Petersen](#)**To:** k.prytz@mail.dk**Sent:** Thursday, November 24, 2011 2:45 PM**Subject:** VS: VS: Landliggerudvalgets møde 1.11.2011: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Til din orientering

Mvh
AHPTlf. +45 4649 9468
Mobil. +45 2320 5007
Lindborgvej 163
DK-4060 Kirke Såby

Fra: Finn Baad [mailto:baad@os.dk]**Sendt:** 24. november 2011 14:05**Til:** ahp@ahp.dk**Emne:** VS: VS: Landliggerudvalgets møde 1.11.2011: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Hej Anders Petersen

Jeg har fremsendt din mail til landliggerudvalgets formand Elsebeth Lunding med anmodning om optagelse på mødet.

Som til fremgår af mailen forsøger Elsebeth at få en kommentar fra plan- & miljø med på mødet. Mødet dagsorden fremsendes senere.

Venlig hilsen

Finn Baad

01-12-2011

Fra: Elsebeth Lunding [mailto:elsebethlunding@hotmail.com]

Sendt: 24. november 2011 00:08

Til: Finn Baad Lasndiggerudvalget; Birgit Olsen Landliggerudvalget

Emne: RE: VS: Landliggerudvalgets møde 1.11.2011: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Landliggerudvalgets møde 1. december 2011, punkt til dagsordenen:
"Støj i forbindelse med kommende STS-operationer i Kalundborg Fjord"

Kære Birgit

Med henvisning til nedennævnte mailkorrespondance, modtaget fra medlem af Landliggerudvalgets kreds 5 Finn Braad, bedes du venligst anmode Plan & Miljø om at fremkomme med dets (skriftlige) orientering/kommentarer til sagen, meget gerne og helst inden mødet den 1. december. Dette med henblik på at de involverede grundejerforeninger har mulighed for eventuelt selv at agere inden Transportministeriets udløb af høringsfrist den 9. december 2011.

Det fremgår af korrespondancen, at såvel du som Plan & Miljø allerede tidligere i dag har modtaget sagen.

Som tidligere aftalt, vender jeg i morgen tilbage til dig vedr. den endelige dagsorden for mødet.

Finn Braad er orienteret ved kopi af denne mail.

Med venlig hilsen
Elsebeth

From: baad@os.dk

To: elsebethlunding@hotmail.com

Subject: VS: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

Date: Wed, 23 Nov 2011 14:51:58 +0100

Hej Elsebeth!

Jeg har med kort varsel fået forfald til mødet den 1. december, men min suppleant Anders Petersen møder i stedet.

Vedhæftet til er en henvendelse til plan-&miljø fra en grundejer i kreds 5. Jeg ønsker dette forelagt Landliggerudvalget, idet det har betydning for flere grundejerforeninger i kreds 5.

Jeg er opmærksom på det sene tidspunkt for fremsendelsen, men håber du har mulighed for at få en kommentar til sagen fra plan- & miljø inden mødet.

Det er min suppleant Anders Petersen der er formand for den grundejerforening og som har indsendt forslaget. Han vil derfor kunne redegøre yderligere for sagen.

Venlig hilsen

Finn

Kreds 5

Fra: Anders H. Petersen [mailto:ahp@ahp.dk]

Sendt: 22. november 2011 19:32

Til: plan.byg.miljo@kalundborg.dk; birgit.olsen@kalundborg.dk; k.Prytz@mail.dk; 'Tom Jensen'; kim.k.nielsen@webspeed.dk

Cc: baad@os.dk

Emne: VS: Borgerhenvendelse - Kommende STS operationer i Kalundborg fjord

DEPARTEMENTET

Dato **01 NOV. 2011**
J. nr. 2011-2439
Sagsbeh. LB

Til de myndigheder, organisationer og havne,
der er anført i slutningen af brevet.

Lone Bach Møller
Telefon 41 71 27 78
lb@TRM.dk

Høring om ansøgning om tilladelse til floating storage vest for Kalundborg

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Kystdirektoratet modtog den 17. juli 2009 vedlagte ansøgning om at etablere tankskib MT TBN som floating storage på position 55° 40' N, 10° 44' Ø (d.v.s. ca. 15 km vest for Kalundborg) i ca. 1 år og med 8-12 anløb pr. måned, jf. vedlagte søkort med positioner, sendt 12. oktober 2009, og kapacitet på skibe sendt 19. oktober 2009.

Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk

Bank Danske Bank,
reg. 0216 kt. 4069 0658 80
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Departementet anser floating storage for omfattet af nr. 3 i bestemmelsen i § 16 a, stk. 1, i kystbeskyttelsesloven, lovbekendtgørelse nr. 267 af 11. marts 2009:

"På søterritoriet må der kun efter tilladelse fra transport- og energiministeren

3) anbringes fartøjer, der agtes anvendt til andet end sejlads,"

Det er Kystdirektoratet, der administrerer bestemmelsen, og Kystdirektoratet afgør, om der kan gives tilladelse på grundlag af dels svarene på den høring, som Kystdirektoratet foretager af relevante myndigheder og organisationer m. fl., og dels Kystdirektoratets egen vurdering af, om en del af søterritoriet skal stilles til rådighed for ansøger på visse vilkår.

./. Kystdirektoratet anmodede i vedlagte brev af 20. oktober 2009 en række myndigheder, organisationer og havne om en udtalelse, men modtog ikke svar fra alle.

I oktober 2010 fastslog IOPC (International Oil Pollution Compensation Fonds), at floating storage-skibe er omfattet af dækningen af skader fra fonden på op til 7 mia. kr.

Siden har sagen været drøftet på et møde i Søfartsstyrelsen den 12. november 2010 med de berørte myndigheder.

Da ansøgningen er den første af sin art og vedrører et principielt spørgsmål, har departementet besluttet at overtage behandlingen af ansøgningen.

Departementet kan oplyse, at de tidligere modtagne høringssvar bl.a. indeholdt følgende forbehold og indsigelser:



- Søfartsstyrelsen, Søværnets Operative Kommando og Farvandsvæsenet kan ikke acceptere floating storage på den ansøgte position ud for Kalundborg af hensyn til øvrig skibstrafik og nærliggende lodspåsætningssted
- Hvis Kystdirektoratet vil give tilladelse, vil Søfartsstyrelsen stille sejladsikkerhedsmæssige krav og anbefale en VVM-undersøgelse
- Bemærkninger fra By- og Landskabsstyrelsen, Kalundborg Kommune om mulig påvirkning af Natura 2000 områder og marsvin. (COWI har 15-02-2007 udfærdiget en risikoanalyse – Olie- og kemikaliefurening i danske farvande, der angives bl.a. at behandle de emner, By- og Landskabsstyrelsen har nævnt.)
- Bemærkninger fra Kalundborg Kommune og Røsnæs Havn behov for VVM-undersøgelse
- Kalundborg Kommune oplyser, at der kan være op til to timers reaktionstid i beredskabssituation

Energistyrelsen, Kalundborg Havn og Langelands Museum havde ingen bemærkninger til ansøgningen.

Miljøstyrelsen, Miljøcenter Roskilde, Fiskeridirektoratet og Fiskeriinspektariatet i Roskilde, Lodserne i Kalundborg, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Sejlunion, Danske Havne, Kalundborg Lystbådehavn og Gisseløre Lystbådehavn svarede ikke på høringen.

Da der siden denne høring dels er vedtaget den ovennævnte erstatningsordning vedrørende skader og dels er forløbet ca. to år, finder departementet, at der skal foretages en ny høring, inden der tages stilling til ansøgningen. Departementet finder tillige, at høringen skal omfatte flere organisationer, der varetager miljø- og naturbeskyttelseshensyn, rekreative interesser samt erhvervs- og grundejerinteresser.

På dette grundlag anmoder departementet hermed de myndigheder, organisationer og havne, der anført i slutningen af brevet, om en udtalelse om vedlagte ansøgning med bilag om tilladelse til floating storage vest for Kalundborg - **senest 6 uger fra datoen på dette brev.**

Det bemærkes, at ansøger af kunde- og konkurrencehensyn har anmodet om, at de med sort overstregede passager ikke offentliggøres.

Efter kystbeskyttelsesloven skal naboer informeres om ansøgninger og tilladelser vedrørende anlæg og foranstaltninger på søterritoriet. Hvis ansøgninger og tilladelser er af væsentlig betydning eller har almindelig offentlig interesse, skal ansøgninger og tilladelser offentliggøres i stedlige blade eller på Kystdirektoratets hjemmeside samtidig med, at høringer og tilladelser sendes. Da kredsen af naboer er ubestemt, offentliggør departementet høringen på Kystdirektoratets hjemmeside og i lokalaviser i Kalundborg, på Nordfyn og Samsø.



Med venlig hilsen


Jakob Karlsen
kontorchef

Bilag:

1. ansøgning med tilhørende artikel og søkort
2. høring af 20-10-2009 fra Kystdirektoratet

Følgende myndigheder, organisationer og havne bedes udtale sig om ansøgningen med bilag:

Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk
Danmarks Ornitologiske Forening, dof@dof.dk
Danmarks Rederiforening, info@shipowners.dk
Danmarks Fiskeriforening, mail@dkfisk.dk
Danmarks Sportsfiskerforbund, post@sportsfiskerforbundet.dk
Dansk Sejlunion, ds@sejlsport.dk
Danske Havne, danskehavne@danskehavne.dk
Danske Maritime, info@danskemaritime.dk
Ejerlejligheds Landsforeningen, ejl@ejl.dk
Energistyrelsen, ens@ens.dk
Erhvervs- og Vækstministeriet, oem@oem.dk
Fiskeriinspektoratet i Roskilde/Fiskeridirektoratet, roskilde@naturerhverv.dk
Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, info@flidhavne.dk
Forsvarsministeriet, fmn@fmn.dk
Friluftsrådet, fr@friluftsradet.dk
Fritidshusejernes Landsforening, jhowardy@mail.dk
Gisseløre Lystbådehavn, havneformand@kalundborg-sejlkлуб.dk
Greenpeace, info.nordic@greenpeace.org
Grundejernes Landsorganisation, info@ejendomsforeningen.dk
Kalundborg Kommune, kalundborg@kalundborg.dk
Kalundborg Havn, info@portofkalundborg.dk
Kalundborg Lystbådehavn, info@portofkalundborg.dk
Kerteminde Kommune, kommune@kerteminde.dk
Klima- og Energiministeriet, kemin@kemin.dk
Kulturarvsstyrelsen, post@kulturarv.dk
Langelands Museum, langelandsmuseum@langelandkommune.dk
Landsforeningen Levende Hav, llh@levende-hav.dk
Lodserne i Kalundborg/Kalundborg Lodseri, jld@danpilot.dk
Miljøministeriet, mim@mim.dk
Miljøcenter Roskilde, post@ros.mim.dk



Miljøstyrelsen, mst@mst.dk
Ministeriet for fødevarer, landbrug og fiskeri, fvm@fvm.dk
Naturstyrelsen, nst@nst.dk
Nordfyns Kommune, post@nordfynskommune.dk
Parcelhushusejernes landsforening, sekretariat@parcelhus.dk
Røsnæs Havn, info@visitkalundborg.dk
Samsø Kommune, kommune@samsøe.dk
Søfartsstyrelsen, sfs@dma.dk
Søværnets Operative Kommando, sok@mil.dk
Visit Denmark, contact@visitdenmark.com

Side /

Kopi til:
Ansøgeren
Kystdirektoratet



Returadresse:
Postboks 50, 4400 Kalundborg

Kystdirektoratet
Højbovej 1
Postboks 100
DK 7620 Lemvig

DATO
16. november 2009

SAGSNR.
326-2009-61347

SAGSANSVARLIG
Michael Tranekjær Jensen

Plan, byg og miljø

Høringssvar

Vedr.: Ansøgning om tilladelse til floating storage for tankskib MT TBN off Kalundborg, pos. 55 40 N – 10 44 E (vest for T-ruten).

Personlig henvendelse:
Højvangen 9
4470 Svebølle

www.kalundborg.dk

kalundborg@kalundborg.dk

Telefon 59 53 44 00
Telefax 59 53 49 13

Plan, Byg & Miljø, Kalundborg Kommune skal i forbindelse med høringen vedrørende ovennævnte ansøgning henlede Kystdirektoratets opmærksomhed på, at der øst for positionen hvor der ansøges om floating storage er udlagt flere internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 200-områder). Det drejer sig bl.a. om habitatområderne Sejerø Bugt og Saltbæk Vig (H135) samt Røsnæs og Røsnæs Rev (H195). Sidstnævnte er for nyligt lagt sammen med et nyudpeget habitatområde for marsvin, som omfatter Kalundborg Fjord.

Ovennævnte habitatområder er arealmæssigt dækkende for de Natura 2000-områder, herunder fuglebeskyttelsesområder (ej nævnt), som kan påvirkes ved miljøuheld i forbindelse floating storage vest for T-ruten. Dette begrundes med, at den fremherskende vindretning i Danmark er vestlig. Plan, Byg & Miljø har imidlertid ikke detailkendskab til strømforholdene i Storebælt. Af samme årsag har disse ikke indgået i vurderingen af hvilke områder, som kan blive påvirket ved miljøuheld.

I forhold til beredskabsmaterielsituationen skal Plan, Byg & Miljø endvidere bemærke, at meget af det materiel der haves til rådighed i bedste fald vil være minimum 1,5-2 timer om at nå frem til Kalundborg. I alvorlige situationer er dette en lang reaktionstid set i lyset af de relativt store natur- og landskabsværdier der findes langs kommunens kyster. Tilgængeligheden og oprensningen langs Røsnæs kysstrækninger er tilmed meget vanskelig.

Plan, Byg & Miljø har den 16. november 2009 kontaktede Kystdirektoratet v/Laura Storm Henriksen for at få uddybet høringsbrev af 20. oktober 2009 vedrørende VVM-delen. Plan, Byg & Miljø v/undertegnede forstod udfra samtalen, at Kystdirektoratet er af den opfattelse, at den ansøgte aktivitet skal henføres til bilag II i bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM) (BEK nr. 809 af 22/08/2005), hvorfor der skal foretages en VVM-screening for at afdække behovet for en egentlig VVM-undersøgelse.

Plan, Byg & Miljø mener, at der som minimum er behov for en VVM-screening, som bør afdække risikoen for miljøuheld samt påvirkning af specielt ovennævnte Natura 2000-områder ved den ansøgte aktivitet.

Med venlig hilsen

Michael Tranekjær Jensen
Biolog

59 53 49 32
michael.jensen@kalundborg.dk

Kopi af dette brev er sendt til:

- Kalundborg Havn v/Havnefoged Michael Høy, Havnepladsen 1, 4591 Føllenslev,
michael.hoy@kalundborg.dk
- Kalundborg Beredskab v/Beredskabschef Gert Jürgensen, Rynkevangelen 12, 4400
Kalundborg, gert.jurgensen@kalundborg.dk

Fra: \$Reception
 Sendt: 17. juli 2009 08:05
 Til: \$Journal
 Emne: VS: Floating storage off Kalundborg
 Vedhæftede filer: FSO Kirkeness.pdf

Document is Archived: 0

Sendt: 16. juli 2009 16:10
 Til: Skystdirektoratet (kdi)
 Emne: Floating storage off Kalundborg

Til: Kystdirektoratet/The Danish Coast Authority Att: Jørn Bisgaard
 Vedr floating storage

På vegne af [redacted] ansøges hermed om tilladelse til floating storage for tankskib MT TBN (to be nominated) off Kalundborg med følgende bemærkninger/information:

- Position off Kalundborg: Ca. pos. 55 40 N - 10 44 E (vest af T-Ruten)
- Floating storage skibet agkres på ovenstående position
- Størrelse på skibet som ønskes ankrat på ovenstående position: Aframax - size
- Størrelse på skibe som kommer alongside storageeskibet for enten losning/lastning: Coasters til Aframaxsize
- Cargotype: Fueloil evt. crudeoil (primær fokus på fueloil)
- Periode/varighed for floating storage: ca 1 år
- Frekvens/antal anløb, hvor feederskibe kommer langs moderskibet for enten losning/lastning vil ligge på ca: 8-12 anløb per måned
- Kvantum: ca 500.000 mts per måned
- Der er tale om STS operationer, hvorfor operationerne udføres i henhold til ICS/OCIMF transfer guidelines, latest edition 2005, samt gældende nationale regler udstedt af Søfartsstyrelsen.
- Der benyttes kun godkendt/certificeret sts-udstyr til operationerne, fendere slanger etc.
- Ligeledes er det kun af Søfartsstyrelsen godkendte sts-providers samt mooringmasters, der udfører sts-operationerne.
- Erfaren STS-koordinator, [redacted] sikrer på vegne af involverede skibe/masters korrekt/fyldig anmeldelse til gængse myndigheder (SOK, DMA og Kystdirektoratet osv) senest 48 timer før en operation går igang, hvor som minimum kopi af skibenes CLC certifikater vil blive vedhæftet mail. På samme vis som ved anmeldelse af almindelig STS-operation.
- Der benyttes erfarne sts-lodser (compulsory) for skibe der skal alongside moderskibet, og samme procedure for skibe ved cast off fra moderskibet.

Ligeledes benyttes der bugserbåde for skibe, der skal langs/cast off moderskibet - antallet af bugserbåde afhænger af størrelsen på de skibe der skal langs/cast off, men også afhængig af lodsernes/masters ønsker/recommendations. Vi håber på positiv/hurtig sagsbehandling, og skulle der være yderligere information, som er af vigtighed for sagsbehandlingen bedes De venligst kontakte os, hvorved vi vil fremskaffe de nødvendige informationer så hurtigt som muligt.

[REDACTED]
19. oktober 2009 15:31
Laura Storm Henriksen (lsh)
Re: Opklarende spørgsmål

DocumentIsArchived: 0

[REDACTED]
Hei Laura,

Som nevnt har kapacitet på de skibe, der er nevnt i ansøgingerne:

- 1) Suezmax skib: kapacitet på ca 150.000 mts.
- 2) VLCC: kapacitet på ca 270.000 mts - 290.000 mts

Ligeledes står vi altid til disposition for evt. møde med diverse myndigheder/partner, der måtte ønske dybere information omkring floating storage/sts.

Vedhæftet kun som information artikel fra Søfart om godkendt FSO off Kirkeness i Nordnorge.

Med venlig hilsen/Best regards

[REDACTED]

[REDACTED]

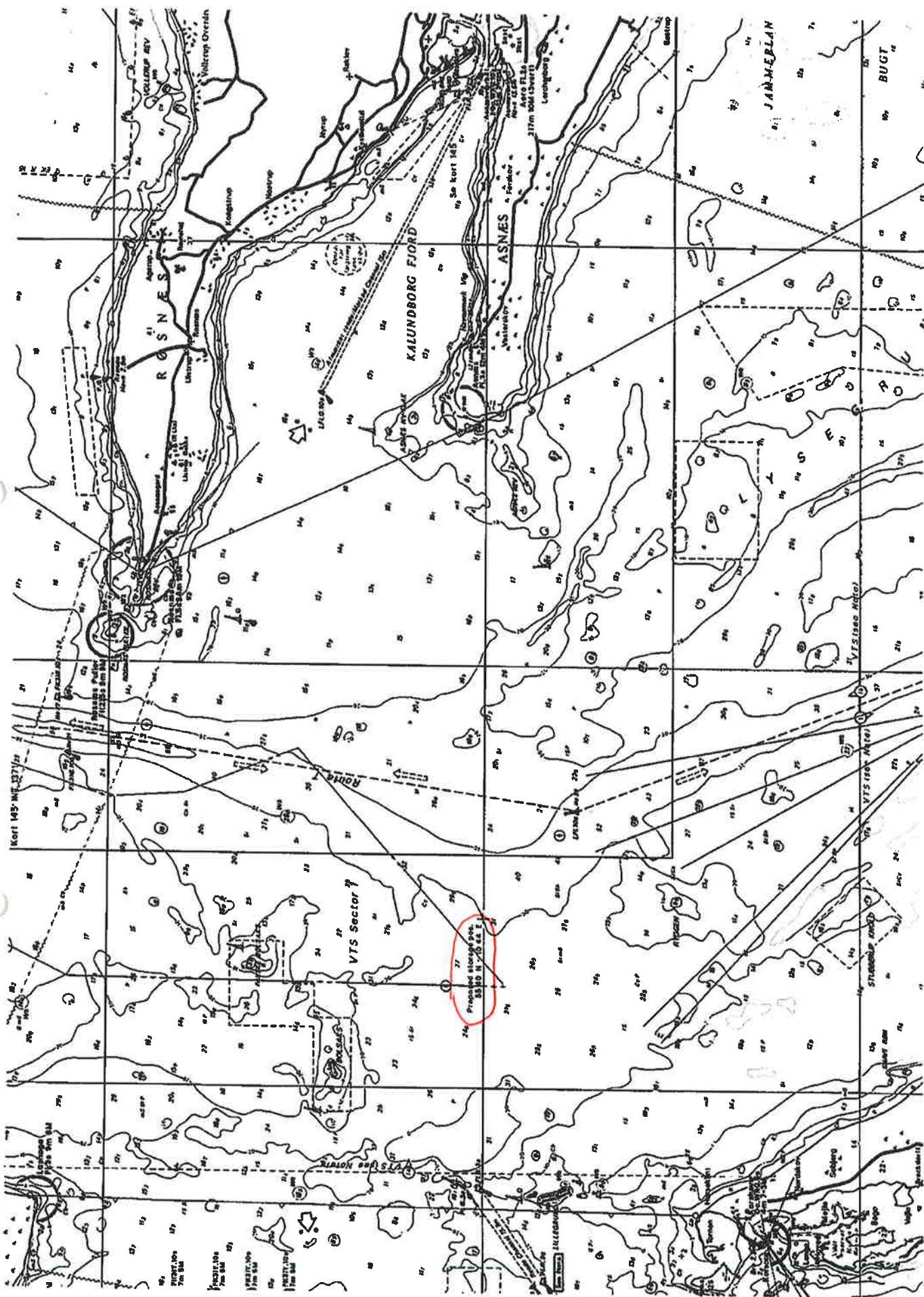
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

10

[REDACTED]



Dansk virksomhed i stort norsk STS- og FSO-projekt

Efter syv års forarbejde har Aalborg-virksomheden ShipCargo sikret sig tilladelser til at foretage ship-to-ship-operationer (STS) i Bækfjorden ud for Kirke-nes i Nordnorge. Desuden må ShipCargo nu placere og operere en FSO-enhed (floating storage and off-loading) i fjorden.

Tilladelsen gælder operationer året rundt og omfatter som udgangspunkt op til 14 mio. ton olie om året.

Bækfjorden er placeret tæt på den russiske grænse i det nordvestlige hjørne af Norge og ligger strategisk særdeles godt placeret i forhold til at håndtere den stærkt stigende olieeksport fra Rusland. De russiske olieaktører har allerede begyndt at bygge nye vanddybde og is, hvilket gør det økonomisk attraktivt at omklade olien på et passende sted i regionen.

Dermed kan olie udskibes fra Rusland med eget tonnage – mht. størrelse og klasse – og kan senere sælges videre til slutdestinationer i f.eks. Europa og

det økonomisk realistisk at foretage STS-operationerne i Bækfjorden. Omkostningerne ved disse operationer er simpelthen så store, at de skal foregå året rundt for at give mening, lyder vurderingen fra ShipCargo.

Der er nogle helt andre krav til og omkostninger ved operationerne end i Danmark, og man kan ikke bare rykke det hele ind

for en enkelt operation. Det samme gælder, hvis vi benytter en FSO'er. Den skal ombygges til opgaven og kan jo ikke bare ligge standby, så det er helt nødvendigt med en 12 måneders operation, siger Morten L. Andersen, direktør for ShipCargo.

Nu har det norske Miljøverndepartementet indledt revurderet sagen, hvor såvel miljøhensynet som behovet for etablering af udvikling og værdiskabelse i regionen er taget med i vurderingen. Tilladelsen er givet under strenge vilkår i forhold til at sikre en passende beredskabsplan.

Der er strenge krav til be-



Dansks ShipCargo har nu fået tilladelse til at foretage STS- og FSO-operationer året rundt ud for Kirkenes i Nordnorge. Her en STS-operation, som blev foretaget i 2008. Foto: Kystverket / Ole Arnesen

redskabet, rutiner osv., og det hele skal godkendes af myndighederne, siger Morten L. Andersen.

Stort potentiale
Nu hvor tilladelsen er på plads, kan ShipCargo så begynde at arbejde videre med at påbegynde operationerne. Det kommer imidlertid til at tage tid, før de kan komme i gang.

STS-operationer kan vi principielt påbegynde med relativt kort varsel, men vi har et større kommercielt arbejde, vi skal have på plads først. Tingene skal

lingens af tilladelsen hos de norske myndigheder haft en løbende dialog med potentielle kunder. Derfor er der på forhånd et vist kundesamarbejde på plads, mener Morten L. Andersen.

Det forretningsmæssige potentiale i regionen betegnes som meget stort. I 2009 forventes olieeksporten gennem Barentshavet fra de russiske havne at nå op på 15 mio. ton, men

vise ingtagere mener, at tallet kan stige til op imod 100 mio. ton i løbet af de kommende 5-10 år.

Ved driftssat...