



Afgrænsningsnotat til miljørapport og miljøkonsekvensrapport - Udkast

Dato: 7. juli 2023

Indhold

1.	Indledning.....	3
2.	Miljøvurderingspligt.....	5
2.1	Myndigheder og lovgrundlag.....	5
2.2	Det konkrete projekt.....	5
2.3	Plangrundlag.....	6
2.4	Samlet miljøvurdering.....	7
2.5	Lovkrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten.....	7
2.6	Afgrænsningsnotat for udvidelse af Rønne Havn.....	8
2.6.1	Høring af afgrænsningsnotat.....	8
2.6.2	Projektets forhold til øvrige udvidelser i havnen.....	9
2.6.3	Afgrænsning af indhold i den samlede miljøkonsekvensrapport.....	9
2.6.4	Miljøvurderinger.....	10
3.	Resultat af høring af offentligheden og berørte myndigheder.....	10
4.	Plangrundlaget.....	17
5.	Det konkrete projekt.....	19
5.1	Anlægsfasen.....	21
5.2	Driftsfasen.....	22
6.	Afgrænsning – den samlede miljøkonsekvensrapports indhold.....	23
6.1	Projektbeskrivelse.....	23
6.2	Hovedforslag og alternativer.....	23
6.2.1	Anlægsfase.....	23
6.2.2	Driftsfasen.....	23
6.3	Fravalgte alternativer.....	23
6.4	Referencescenariet.....	23
6.5	Ikke-teknisk resumé.....	23
6.6	Eksisterende forhold.....	23
6.7	Metodebeskrivelse.....	23
6.8	Kumulative effekter.....	24
6.9	Manglende viden.....	24
6.10	Afværgeforanstaltninger og overvågning.....	24
6.11	Miljøtemaer.....	24
6.12	Den biologiske mangfoldighed.....	24
6.12.1	Natura 2000.....	24
6.12.2	Bilag IV-arter.....	25
6.12.3	Havstrategidirektivet.....	25

6.12.4	Flora og fauna på land	25
6.13	Befolkningen og menneskers sundhed	26
6.13.1	Støj og vibrationer.....	26
6.13.2	Trafik.....	27
6.13.2.1	Trafik på land.....	27
6.13.2.2	Skibstrafik.....	27
6.13.3	Luft.....	27
6.13.4	Friluftsliv.....	28
6.13.5	Landskabelige og visuelle forhold (herunder lyspåvirkning)	28
6.13.6	Risikovirksomheder	29
6.14	Jordarealer.....	29
6.15	Jordbund.....	29
6.16	Målsatte vandområder.....	30
6.17	Klima.....	30
6.17.1	Tilpasning til klimaforandringer.....	30
6.17.2	Indvirkning på klimaændringer	30
6.18	Materielle goder	31
6.18.1	Infrastruktur.....	31
6.18.2	Erhvervsliv.....	31
6.19	Ressourcer og affald.....	31
6.20	Kulturarv herunder marinarkæologi	32
6.21	Kystmorfologi og sedimentspredning.....	32
6.22	Projektets sårbarhed over for større ulykker og/eller katastrofer mv.....	33
6.23	Grænseoverskridende påvirkninger.....	33

1. Indledning

Som led i fremtidssikringen af Rønne Havn pågår der en udvidelse af havnen i flere etaper som beskrevet i Masterplanen 2050. Havneudvidelsens etape 1 - bestående af en ny ydermole, nye land- og kajarealer samt uddybning af havnebassiner - stod færdig i juni 2019. På grund af stigende efterspørgsel på havnearealerne ved Sydhavnen har det været nødvendigt at fremrykke anden etape af havneudvidelsen. Etableringen af havneudvidelsens etape 2 blev derfor sat i gang i juni 2021; etape 2 giver yderligere kajareal og mulighed for stor belastning til bl.a. oplag for opsætning af vindmøller, samt kajplads til større krydstogtskibe. Som en del af den anden etape inddrager havnearealet også et område omkring Galløkken. Etape 2 inkl. Galløkken er taget i brug i december 2022.

I det seneste år har Rønne Havn oplevet en øget interesse i at benytte havnens arealer til udskibning af vindmøller. Interessen kommer som følge af både nationale og internationale planer om at etablere store mængder af vedvarende energi primært som havvind i Østersøen. Rønne Havn er derfor, som led i den fortsatte servicering af den grønne omstilling til bl.a. vindenergi, i gang med en plan- og miljøvurderingsproces for etape 3, der omfatter nye landarealer og kaj i området omkring Fiskeribassinet, der kan anvendes til oplag af bl.a. offshore møllekomponenter.

I Masterplanen 2050 beskriver Rønne Havn A/S, at man ønsker at videreudvikle turismeaktiviteterne på havnen, og på lang sigt vil samle aktiviteterne i Nord- og Vesthavnen. Der er en generel stigning i krydstogttrafikken i Østersøen. De krydstogtskibe, som tidligere kunne besejle Rønne Havn er blevet udfaset pga. nye emissionskrav i Østersøen. De nybyggede krydstogtskibe, der nu og i fremtiden vil besejle Østersøen, er så store, at de ikke kan anløbe Rønne Havn på grund af for lille vanddybde og for trange manøvreforhold. I masterplanen er der derfor planer om en udbygning af Vesthavnen, så der bliver plads til de større krydstogtskibe, hvilket er udmøntet i en lokalplan for området.

Udviklingen er, at skibe generelt set bygges længere samt stikker dybere, hvorfor betydelige kajlængder er en nødvendighed for at have en relevant og konkurrencedygtig havn i årene fremover. Havnen ønsker derfor at anlægge en længere kaj, end den nuværende lokalplan lægger op til, så der kan ligge flere skibe på samme tid, og så der kan modtages større skibe i fremtiden. På den måde kan havnen tilgodese flere forskellige typer af havneaktiviteter samtidigt, herunder anløb af søværnets fartøjer. Kapacitetsforøgelsen med investeringen i en ny og længere kaj i Vesthavnen er derfor et væsentligt element i det at sikre en moderne og tidssvarende havn



Figur 1.1 Oversigt over projektområdet og Rønne Havns forskellige havneafsnit.

Rønne Havn ønsker at bygge en multifunktionskaj, der giver forbedrede muligheder for flere forretningsområder (f.eks. bulk, færger og krydstogt) samt for søværnets fartøjer, og dermed generelt bedre forhold for havnens kunder som helhed. Udviklingen er at skibe generelt set bygges længere samt stikker dybere, hvorfor betydelige kajlængder er en nødvendighed for at have en relevant og konkurrencedygtig havn i årene fremover. Havnen ønsker derfor at anlægge en længere kaj, end den nuværende lokalplan lægger op til, så der kan ligge flere skibe på samme tid, og så der kan modtages større skibe i fremtiden. På den måde kan havnen tilgodese flere forskellige typer af havneaktiviteter samtidigt, herunder anløb af søværnets fartøjer. Kapacitetsforøgelsen med investeringen i en ny og længere kaj i Vesthavnen er derfor et væsentligt element i det at sikre en moderne og tidssvarende havn

Etape 4 sker efter intentionerne i Masterplanen, hvor den langsigtede funktionsopdeling af havnens aktiviteter understøttes. Etappen vil derfor markant mindske risikoen for konflikter mellem tunge industriprojekter samt passager- og færgetrafik. Derudover vil der skabes et svajebassin¹ med en diameter på 450 meter i havnebassinet, hvilket vil betyde, at store skibe fremadrettet ikke skal bakke ind/ud af havnen, men kan manøvrere og svaje inden for havneindsejlingen. Dette vil sammen med fjernelse af dele af de indre moler bidrage til, at skibstrafikken, herunder også færgetrafikken, ind og ud af havnen gives væsentlig forbedrede forhold.

¹ Havnebassin med tilstrækkelig størrelse til at et skib kan vende, svaje rundt, i bassinet

På den baggrund ønsker Rønne Havn A/S at gennemføre etape 4, der omfatter tilvejebringelse af nye landarealer og etablering af kaj i Vesthavnen, uddybning til -11 m i dele af havnen samt færdiggørelse/forlængelse af ydermolen.

Etape 4 er obligatorisk miljøvurderingspligtigt, og miljøvurderingsmyndighederne Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen skal gennemføre en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet. Der skal derudover vedtages kommuneplantillæg og lokalplan for projektområdet forud for projektets gennemførelse. Planerne er ligeledes miljøvurderingspligtige. Trafikstyrelsen og Bornholms Regionskommune har besluttet at gennemføre en samlet miljøvurdering af det konkrete projekt, og Bornholms Regionskommune har besluttet, at planforslag ligeledes indarbejdes i samme miljøvurdering. Nærværende notat indeholder en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang som led i miljøvurderingsprocessen.

2. Miljøvurderingspligt

Den planlagte kommende udvidelse af Rønne Havn etape 4 omfatter etablering af 430 m kaj, 4,5 ha landopfyldning og uddybning af havnebassin til -11 m samt færdiggørelse af den ny ydermole og delvis fjernelse af eksisterende indre dækmoler.

Beskrivelse af Etape 4 samt anlægstidsplan kan ses af afsnit 5.

2.1 Myndigheder og lovgrundlag

Da projektet omfatter arealer på land og i selve havnen, er både Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen miljøvurderingsmyndigheder. Udvidelsen af Rønne Havn er omfattet af *miljøvurderingsloven for planer, programmer og konkrete projekter*² (Miljøvurderingsloven) samt *Bekendtgørelse om miljøvurdering af erhvervshavne*³, og projektet henhører under Miljøvurderingslovens og bekendtgørelsens bilag 1, pkt. 8.b: *Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons.*

Projekter omfattet af bilag 1 er miljøvurderingspligtige og kan først gennemføres, når der er givet tilladelse efter § 25 i Miljøvurderingsloven og en administrativ tilladelse efter §2 i Lov om havne⁴ (Havneloven).

2.2 Det konkrete projekt

I forbindelse med miljøvurderingen af projektet er Bornholms Regionskommune myndighed for landdelen af projektet, dvs. de anlægsaktiviteter, der foregår på land (forberedende arbejder på land og anlægstrafik på land), mens Trafikstyrelsen er myndighed for arbejder på vand, der foregår indenfor havnens dækkende værker, herunder uddybning, etablering af dækmole samt indfatning og opfyldning af det ny havneareal. Bornholms Regionskommune er myndighed for alle aktiviteter på land i driftsfasen og dermed også på de nyopfyldte landområder.

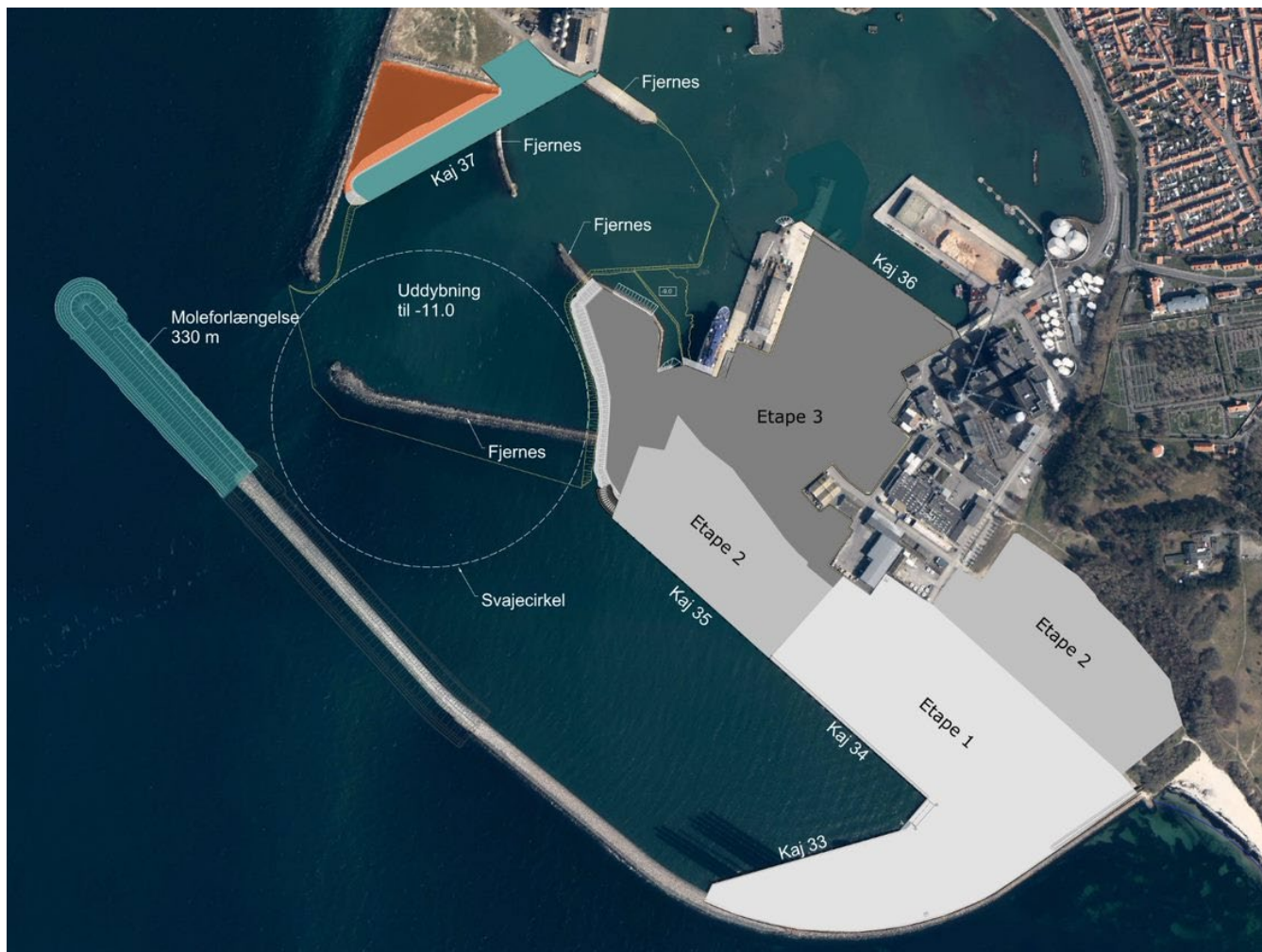
For en del af etape 4 er der tidligere gennemført miljøvurdering (NIRAS A/S, 2016), og Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen har givet hhv. en VVM-tilladelse og en principiel godkendelse af projektet, som det så ud på daværende tidspunkt. Et kort med oversigt over dette projekt (etape 4) og angivelse af de tidligere gennemførte etaper fremgår af Figur 2.1.

² Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 4 af 03/01/2023

³ 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, BEK nr. 517 af 24/03/2021

⁴ Bekendtgørelse af lov om havne, LBK nr. 457 af 23/05/2012

Det nuværende projekt omfatter en længere kaj end tidligere, ligesom der opfyldes ca. 1 ha mere til nyt landområde end projektet fra 2016. Bygherre har 26. april 2023 indsendt anmeldelse om projektet til Bornholms Regionskommune og d. 16. juni 2023 til Trafikstyrelsen.



Figur 2.1 Oversigt over projektet for etape 4 (blå og orange farvemarkeringer) og de tidligere etaper af udvidelsen af havnen (grå nuancer).

2.3 Plangrundlag

I henhold til planlovens §13, stk. 2 skal der i forbindelse med havneudvidelsen udarbejdes en lokalplan. Lokalplanen omfatter et større areal end projektområdet. Bornholms Regionskommune har vurderet, at lokalplanen er obligatorisk miljøvurderingspligtig jf. miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 1, idet planen udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 1, som beskrevet ovenfor. Kommunen har besluttet, at der ligeledes skal tilvejebringes et kommuneplantillæg, da den eksisterende kommuneplanramme ikke indeholder hele lokalplanområdet. Kommuneplantillægget udvider kommuneplanens gældende område, så arealet, som indvindes ved opfyldning af havnebassinet, ligger indenfor kommuneplanens grænser.

Der skal derfor i tilknytning til planforslagene udarbejdes en miljørapport, som beskriver planernes sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

2.4 Samlet miljøvurdering

Der skal således udarbejdes både en miljørapport tilknyttet lokalplan og kommuneplantillæg og en miljøkonsekvensrapport tilknyttet projektet. Bornholms Regionskommune har besluttet at gennemføre en samlet miljøvurdering af planforslagene og det konkrete projekt.

Myndighederne har besluttet, at miljøvurderingen foretages i én samlet rapport, som både indeholder miljørapport og miljøkonsekvensrapport. Den samlede rapport navngives den samlede miljøkonsekvensrapport.

Efter aftale har Rønne Havn A/S leveret et udkast til afgrænsningsnotat til myndighederne. Det er efter myndighedernes gennemgang og tilretning blevet til dette udkast, der sendes i offentlig høring.

Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen vil efter høringen behandle de indkomne høringssvar og tilrette udkastet til afgrænsningsnotat, hvorefter det tilrettede afgrænsningsnotat udgør den endelige afgrænsningsudtalelse ift. den samlede miljøkonsekvensrapport.

Der foreligger således én samlet afgrænsning og udarbejdes én samlet miljøkonsekvensrapport. Det er Rønne Havn A/S, som udarbejder den samlede miljøkonsekvensrapport.

2.5 Lovkrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten

Miljøvurdering er en proces, og formålet med miljøvurderingsprocessen er jf. miljøvurderingslovenes §1, at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til bl.a. planers og projekters sandsynlige væsentlige virkning på miljøet herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Udarbejdelse af den samlede miljøkonsekvensrapport er et element i miljøvurderingsprocessen. Rapporten skal udarbejdes, så den opfylder kravene beskrevet i miljøvurderingslovene. Krav til rapportens indhold i forhold til planer fremgår af miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4, mens krav til rapportens indhold i forhold til projekter er beskrevet i § 20 og bilag 7 i miljøvurderingsloven for planer, programmer og konkrete projekter og i § 10 og bilag 5 i bekendtgørelse om miljøvurdering af erhvervshavne mv.

Den samlede miljøkonsekvensrapport skal indeholde en beskrivelse af *projektet* med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender. Derudover skal der indgå en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet, herunder direkte, indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige samt positive og negative virkninger. De foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet beskrives. Rapporten skal ligeledes indeholde en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet. Hvis der identificeres uforudsete negative påvirkninger som følge af projektet, udarbejdes forslag til overvågningsprogram.

Den samlede miljøkonsekvensrapport skal på tilsvarende måde indeholde en beskrivelse af *planens* indhold og en vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde. Den samlede miljøkonsekvensrapport skal endvidere indeholde en beskrivelse af de planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og en beskrivelse af de påtænkte

foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planens gennemførelse. Rapporten skal ligeledes indeholde en beskrivelse af planens forhold til andre planer/programmer.

Den samlede miljøkonsekvensrapport skal på passende måde påvise, beskrive og vurdere projektets/planens væsentlige direkte og indirekte virkninger på følgende faktorer:

- befolkning og menneskers sundhed
- den biologiske mangfoldighed (f.eks. fauna og flora) med særlig vægt på arter og naturtyper beskyttet i henhold til EU-direktiver
- jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
- materielle goder, kulturarv og landskab
- samspillet mellem disse faktorer

Disse faktorer omfatter miljøvurderingslovens miljøbegreb og dermed beskyttelsesobjekt og anvendes som grundlag for inddelingen af temaerne i kapitel 6.

2.6 Afgrænsningsnotat for udvidelse af Rønne Havn

Afgrænsningsnotatet udgør myndighedernes bestilling til bygherre og rådgiver forud for udarbejdelsen af den samlede miljøkonsekvensrapport. Her fastlægges, hvilke vurderinger på de enkelte miljøparametre, der skal gennemføres for samlet at kunne vurdere anlæggets eventuelt væsentlige miljømæssige konsekvenser.

Afgrænsningen fastlægger, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal fremgå i miljøkonsekvensrapporten, herunder om og i hvilket omfang, der skal udføres feltundersøgelser og beregninger som grundlag for miljøvurderingerne.

En del af processen med afgrænsningsnotatet indebærer en offentlig høring med henblik på den endelige afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold. Bornholms Regionskommune gennemfører derfor en offentlig høring af borgere, interesseorganisationer og øvrige myndigheder, hvor de har haft mulighed for at komme med forslag til, hvad de ønsker undersøgt. I samme periode afholder Trafikstyrelsen en myndighedshøring, hvor relevante myndigheder har mulighed for at udtale sig om, hvilke emner, der bør belyses i miljøkonsekvensrapporten. Processen for høringen beskrives i det følgende.

2.6.1 Høring af afgrænsningsnotat

Projektet for etape 4 har tidligere været i offentlig høring i perioden 3. februar 2023 til 17. februar 2023. Dette skyldes, at Rønne Havn oprindeligt ønskede at gennemføre en samtidig udvidelse af havnen omfattende både projekt for etape 3 og projekt for etape 4, hvorfor havnen oprindeligt har søgt om igangsætning af plan- og miljøvurderingsproces for begge selvstændige projekter samtidig. Rønne Havn besluttede efterfølgende i første omgang kun at gennemføre projektet i etape 3 for at undgå forsinkelser i gennemførelsen af denne selvstændige del af udvidelsen.

En separat plan- og miljøvurderingsproces for etape 3 er derfor allerede i gang. Etape 3 omfatter nye landarealer og kaj i området omkring Fiskeribassinet, der kan anvendes til oplag af offshore møllekomponenter.

Første offentlige høring blev gennemført, inden projekterne blev opsplittet i to særskilte plan- og miljøvurderingsprocesser. Det udkast til afgrænsningsnotat, der var i høring første gang, omfattede derfor en udvidelse af Rønne Havn bestående af både projektet for etape 3 og projektet for etape 4. Der indkom 15 høringssvar i den første offentlige høring fra både privatpersoner, erhverv og myndigheder. Høringssvarene er gennemgået af Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen. Høringssvar fra første offentlige høring, der vedrører etape 4 er medtaget i nærværende gennemgang af høringssvar (kapitel 3).

Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen gengiver i kapitel 3 et kort resume af hvert høringssvar fra 1. offentlighedsfase samt myndighedernes bemærkninger til høringssvaret. Høringssvarene har givet anledning til præciseringer, samt tilføjelser til projektbeskrivelsen og afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten. Hvilke præciseringer eller tilføjelser fremgår af myndighedernes bemærkninger og er opsummeret i Tabel 2.

Bygherre har også fået høringssvarene forelagt og er kommet med bemærkninger til, hvordan projektet stemmer overens med eller tilpasses til de opmærksomhedspunkter høringssvarene har peget på. Bygherres bemærkninger fremgår også i kapitel 3.

I forbindelse med opsplitningen af plan- og miljøvurderingsprocessen i én for Etape 3 og én for Etape 4, er der udarbejdet et nyt afgrænsningsnotat kun for Etape 4. I afgrænsningsnotatet fremgår de ændringer til Etape 4, som er beskrevet i kapitel 1. Indledning. Dette afgrænsningsnotat sendes i en ny offentlig høring.

Når den nye offentlige høring er afsluttet, vil Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen gennemgå nye indkomne høringssvar samlet og fordele høringssvarene efter myndighedsområde. Rønne Havn A/S vil også få mulighed for at komme med bemærkninger til de nye høringssvar.

Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen behandler de indkomne høringssvar og beslutter herefter den endelige afgrænsning af den samlede miljøkonsekvensrapport. Høringssvar, bemærkninger og eventuelle ændringer til afgrænsningsnotatet vil fremgå af den endelige afgrænsning.

2.6.2 Projektets forhold til øvrige udvidelser i havnen

Jf. § 20 i Miljøvurderingsloven skal et projektet vurderes i kumulation med indvirkningen på miljøet fra allerede eksisterende eller godkendte projekter. Godkendelsesmæssige på hinanden følgende projekter skal vurderes kumulativt i den rækkefølge, projekterne godkendes.

Når miljøvurdering af etape 4 gennemføres, forventes etape 3-udvidelsen at være godkendt som projekt. Miljøvurdering af projektet for etape 4 skal derfor omfatte en vurdering af projektet for etape 4 i kumulation med det godkendte projekt for etape 3 således, at den samlede påvirkning af de selvstændige projekter for de to etaper beskrives og vurderes kumulativt, herunder også andre relevante kumulative projekter.

2.6.3 Afgrænsning af indhold i den samlede miljøkonsekvensrapport

I kapitel 6 er der lavet en afgrænsning af de faglige emner i den samlede miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensrapporten behøver ikke følge samme struktur som emnerne i afgrænsningsnotatet, men emnerne skal beskrives og undersøges i den samlede miljøkonsekvensrapport.

Med miljøvurderingsloven er det intentionen, at afgrænsningsfasen kan anvendes til at fravælge emner, hvor det på forhånd kan afvises, at projektet vil medføre væsentlige virkninger på disse miljøparametre.

Som det fremgår af kapitel 6, er det vurderet, at en række emner skal medtages i miljøkonsekvensvurderingen. Det drejer sig om følgende emner:

Anlægsfasen:

- Støj
- Trafik
- Vandkvalitet
- Natur på land og til vands
- Overfladevand og grundvand

Driftsfasen:

- Støj
- Luftkvalitet
- Trafik
- Visuelle forhold/landskabelige påvirkninger

2.6.4 Miljøvurderinger

Den samlede miljøkonsekvensrapport udarbejdes med udgangspunkt i en beskrivelse af projektets anlægs- og drifts-fase med efterfølgende nødvendige projektændringer undervejs i miljøvurderingsprocessen. Ligeledes anvendes forslag til kommuneplantillæg og lokalplanforslag som grundlag for vurderingerne, idet rammerne fastlagt i planerne skal miljøvurderes.

Hvis det vurderes, at der kan blive tale om en væsentlig miljøpåvirkning, skal der i den samlede miljøkonsekvensrapport foreslås afværgeforanstaltninger, herunder eksempelvis begrænsninger i anlægsperioder, anlægsmetoder eller ændringer af det tekniske projekt, udpegning af erstatningsnatur eller lignende.

Såfremt der vurderes behov for overvågning med henblik på at kunne identificere uforudsete negative påvirkninger som følge af projektet, udarbejdes forslag til overvågningsprogram.

3. Resultat af høring af offentligheden og berørte myndigheder

Bornholms Regionskommune har gennemført en offentlig høring for det samlede afgrænsningsnotat for etape 3 og 4 i perioden 3. februar 2023 til 17. februar 2023 og igen i perioden 7. juli 2023 til 15. august 2023 alene for etape 4 med justeret projekt- og plangrundlag. Trafikstyrelsen har i de samme perioder gennemført høring af relevante berørte myndigheder.

I nedenstående Tabel 1 fremgår et kort resume af de høringssvar fra den første offentlige høring, der har medført rettelser af afgrænsningsnotatet i forhold til etape 4. Høringssvarene fra den nye offentlige høring vil efter endt høring fremgå af Tabel 2. Nogle høringssvar handler kun om emner, som hører under Bornholms Regionskommunes myndighedsrolle. Andre høringssvar handler kun om emner under Trafikstyrelsens myndighedsrolle. Enkelte høringssvar handler om emner af relevans for både Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen. Bemærkninger fra den relevante miljøvurderingsmyndighed fremgår i Tabel 1.

Bygherres eventuelle bemærkninger til høringssvarene fremgår også af Tabel 1.

De samlede høringssvar fra perioden 3. februar til 17. februar 2023 er vedlagt som bilag 1 til afgrænsningsnotatet. De samlede høringssvar fra perioden 7. juli 2023 til 15. august 2023 vedlægges den endelige afgrænsning som bilag 2.

Tabel 1: Oversigt over indkomne høringssvar, bygherres bemærkninger samt relevant miljøvurderingsmyndigheds bemærkninger i den første offentlige høring.

Resume af høringssvar	Miljøvurderingsmyndigheds bemærkninger – Bornholms Regionskommune	Miljøvurderingsmyndigheds bemærkninger - Trafikstyrelsen
Høringssvar nr. 3 – Vikingeskibsmuseet		
Gør opmærksom på bygherres pligt til at anmelde eventuelle fund af spor af fortidsminder eller vrag under anlægsarbejdet til Slots- og Kulturstyrelsen samt standse arbejdet	Bygherre har fået høringssvaret forelagt og er opmærksomme på denne pligt. Høringssvaret medfører ikke ændringer i det endelige afgrænsningsnotat	Ingen bemærkninger
Høringssvar nr. 4 - Bornholms Politi		
Gør opmærksom på en forskrift om støj, som Bornholms Regionskommune har under udarbejdelse	Bornholms Regionskommune og bygherre er begge opmærksomme på denne forskrift om støj. Forskriften vedrørende støj er refereret i afgrænsningsnotatets afsnit 6.13.1. I udkastet til afgrænsningsnotat fremgik det som en støjforskrift til havnen. I Bornholms Regionskommunes videre arbejde med forskriften har den ændret form og er nu en forskrift for bygge- og anlægsarbejder generelt. Forskriften er endnu ikke endeligt vedtaget politisk, men vil blive inddraget i det videre arbejde med miljøkonsekvensrapporten efter vedtagelsen. Afsnit 6.13.1 er rettet til i forhold til navn for forskriften.	Ingen bemærkninger
Høringssvar nr. 6 - Trefor El-net Øst A/S		
Opfordring til at indtænke landstrøm til krydstogtskibe i lokalplan	Plangrundlaget forhindrer ikke etablering af landstrøm og forslaget er givet videre til grundejer. Krydstogtskibes påvirkning på miljøet er i udkastet til afgrænsningsnotat både beskrevet som noget der skal undersøges i forhold til emission af stoffer som kan påvirke luftkvalitet i afsnit 6.13.3 og som udledning af CO ₂ som kan påvirke klimaændringer i afsnit 6.17.2.	Ingen bemærkninger

	Mulighed for brug af landstrøm er indskrevet i afsnit 6.13.3 og afsnit 6.17.2.	
Spørger til om ejendomme af interesse for Trefor El-net Øst A/S bliver omfattet af klimasikringen	Bygherre har fået høringssvaret og det stillede spørgsmål forelagt. Bygherre har bemærket at klimasikringen ikke omhandler eksisterende bygningsmasse på havnens område, men tager udgangspunkt i forhøjet vandstand, hvorfor kajer projekteres i kote +3 m, og den nye mole designes til at modstå forventede klimapåvirkninger. Høringssvaret medfører ikke ændringer i det endelige afgrænsningsnotat.	Ingen bemærkninger
Opfordring til at afvikling af trafik under anlægsarbejdet bliver smidig	Trafik er allerede et af de emner, som afgrænsningsnotatet stiller krav om skal indgå i den samlede miljøkonsekvensrapport. Høringssvaret bidrager ikke med en ny vinkel eller ny viden som medfører ændringer i det endelige afgrænsningsnotat angående trafik.	Ingen bemærkninger
Høringssvar nr. 7 – Kystdirektoratet		
Spørger til om etape 4 indgik i miljøvurderingsprocessen i 2017, herunder særligt moleforlængelsen og dennes påvirkning på kystmorfologien	Ingen bemærkninger	<p>Etape 4 indgik i miljøvurderingsprocessen i 2017 med en undersøgelse af hele den nye moles forløb og afdækning af hvilken udformning, der gav den miljømæssigt mest acceptable påvirkning, herunder på sedimenttransport og rekreative værdier i de tilstødende områder til havnen. Moleforlængelsen indgik i sin helhed i vurderingen.</p> <p>Etapenavnene har ændret sig siden miljøvurderingsprocessen i 2017, hvilket måske har bidraget til usikkerheden.</p> <p>Afsnit 6.21 præciseres, så det står klart, at etape 4 har indgået i miljøvurderingsprocessen i sin helhed i 2017.</p>

		Det fremgår i øvrigt af afgrænsningsnotatet, at konklusioner og overvågningsprogram fra undersøgelserne vedrørende kystmorfologi i 2017 skal refereres i den kommende miljøkonsekvensrapport. Dette er fastholdt.
Høringssvar nr. 8 – Energinet		
Gør opmærksom på, at der samtidig med Rønne Havns miljøvurderingsproces kører en miljøvurderingsproces for Energjø Bornholm, som måske kan give anledning til at kigge på kumulative effekter.	<p>Energjø Bornholm kan være relevant at være opmærksom på i forhold til kumulative effekter.</p> <p>Kumulative effekter er allerede et af de emner, afgrænsningsnotatet stiller krav om skal indgå i den samlede miljøkonsekvensrapport.</p> <p>Energjø Bornholm er i afsnit 6.8 allerede nævnt som et eksempel på et projekt, der kan være relevant i forhold til kumulative effekter.</p> <p>Høringssvaret bidrager ikke med ny viden eller en ny vinkel, der medfører ændringer i afgrænsningsnotatet.</p>	Ingen bemærkninger
Høringssvar nr. 9 - Bornholms Regionskommune, Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat, Planmyndigheden		
Gør opmærksom på, at det fremgår at fremtidig kote vil være 3,0 meter, men ikke hvad nuværende kote er. Det har betydning i forhold til fremtidige bygningshøjder og visuel påvirkning.	<p>Forskellen i eksisterende kote og fremtidig kote er relevant i vurderingen af den visuelle påvirkning. Forskellen er indarbejdet i en overordnet beskrivelse i afsnit 4.2.</p> <p>Det fremgår af afgrænsningsnotatets afsnit 6.1 at projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensrapporten skal indeholde forklaringer om anlæggets fysiske udformning og karakteristika. Indeholdt i det er en beskrivelse af eksisterende koteforhold og fremtidige koteforhold. Afgrænsningsnotatets formulering er fastholdt.</p> <p>Visuel påvirkning af Rønne By er allerede et af de emner, afgrænsningsnotatet stiller krav om skal indgå i den samlede miljøkonsekvensrapport. Ændringer i kote skal indgå i visualiseringer og vurderinger. Dette er præciseret i afsnit 6.13.5.</p>	Ingen bemærkninger

<p>Gør opmærksom på erfaringer med lysgener fra den delvist gennemførte udvidelse, der allerede er tilladelse til. Lysgener bør indgå i vurderingen af det visuelle miljø på og omkring havnen. Visuel påvirkning bør både tage hensyn til dagtimer samt aften- og nattetimer.</p>	<p>Det indgår allerede i afsnit 6.13.5 i afgrænsningsnotatet, at lyspåvirkninger skal indgå i vurderingerne. På baggrund af høringssvar er det blevet præciseret, at lysgener indeholder lys på elementer stillet i oplag i området samt at visualiseringer også skal vise påvirkning i aften- og nattetimer.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>
<p>Høringssvar nr. 11 – Søfartsstyrelsen</p>		
<p>Gør opmærksom på sejladssikkerhed, som Trafikstyrelsen skal sikre tilgodeset.</p> <p>Gør opmærksom på at afsnit 6.13.2.2 udover sejladssikkerhed i havnen, også bør omfatte sejladssikkerhed i farvandet omkring havnen.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	<p>Trafikstyrelsen er opmærksom på sejladssikkerhed.</p> <p>Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i afgrænsningsnotatet.</p>
<p>Høringssvar nr. 14 – Miljøstyrelsen</p>		
<p>Gør opmærksom på at vurdering af påvirkning på fugle ikke nødvendigvis kan foretages ud fra eksisterende data. Der skal sikres et tilstrækkeligt oplyst grundlag og det kan derfor være nødvendigt at udføre nye undersøgelser.</p>	<p>Miljøstyrelsens bemærkning vedrørende fugle peger ind i afsnit 6.12.1 om Natura 2000.</p> <p>Det fremgår af afgrænsningsnotatet at viden indsamlet i forbindelse med miljøvurderingsproces i 2017 vil blive suppleret med eksisterende viden og analyser fra området i relevant omfang.</p> <p>Ud fra kendskab til eksisterende data, er det bygherres forventning, at der kan sikres et fuldt oplyst grundlag. Det er op til myndighederne at tage stilling til, om oplysningsgrundlaget er tilstrækkeligt.</p> <p>Miljøkonsekvensrapporten vil blive kritisk gennemgået af begge miljøvurderingsmyndigheder inden miljøkonsekvensrapporten godtages til næste procestrin.</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker at forholdene vedrørende fugle allerede fremgår i afgrænsningsnotatet.</p>

<p>Gør opmærksom på, at hvis der konstateres behov for afværgeforanstaltninger for marsvin som er på udpegningsgrundlaget i det nærmeste Natura 2000 område, så skal der laves en fuld konsekvensvurdering af Natura 2000 området.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	<p>Marsvin og den eventuelle påvirkning af arten vil blive behandlet i miljøkonsekvensrapporten.</p>
<p>Opfordrer ud fra råstofbehovet i projektet til at Rønne Havn A/S ansøger om et bygherreområde til havneudvidelsen hvorfra råstoffer kan hentes.</p> <p>Peger på et behov for at undersøge alternativer til at hente råstoffer i fællesområder mere end 140 km væk</p> <p>Peger på et behov for at undersøge miljøpåvirkninger af at hente råstoffer i fællesområder mere end 140 km væk set i forhold til at hente råstoffer i et bygherreområde ved Bornholm, herunder CO₂-udledning.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	<p>Vedrørende råstoffer oplyser bygherre i afgrænsningsnotatet at en miljøvurdering af indvindingsaktiviteterne allerede er foretaget.</p>
<p>Peger på et behov for at sikre at sedimentspredningsmodellen vedrørende klappning af havbundsmaterialer fra 2017 er tidssvarende og simulerer dette projekt så godt som muligt.</p> <p>Peger på et behov for at undersøge klappning af havbundsmaterialers betydning for iltforhold, frigivelse af næringsstoffer og frigivelse af miljøfarlige stoffer.</p> <p>Peger på et behov for at redegøre for det forventede klappningsbehov.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	<p>Det nuværende afgrænsningsnotat danner grundlag for at klappning i forbindelse med projektet bliver behandlet.</p>
<p>Peger på et behov for at vurdering af støj og vibrationer indeholder et fokus på uforstyrret nattesøvn for borgerne samt</p>	<p>Støj og vibrationer er allerede nogle af de emner, afgrænsningsnotatet stiller krav om skal indgå i den samlede miljøkonsekvensrapport.</p>	<p>Støj fremgår som et emne der skal behandles i miljøkonsekvensrapporten</p>

<p>information til borgerne om planer for særligt støjende arbejder og eventuelle ændringer i planerne.</p>	<p>Sikring af uforstyrret nattesøvn og viden om hvornår støjende aktiviteter foregår er gode hensyn at tage. Begge dele er relevante i begrundelser for hvilke afværgeforanstaltninger der foreslås i den samlede miljøkonsekvensrapport og hvilke vilkår myndighederne vælger at opstille i sine tilladelser.</p> <p>Hensynene ses allerede at være inddraget idet støj og vibrationer skal indgå i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Høringsvaret bidrager ikke med ny viden eller en ny vinkel der medfører ændringer i afgrænsningsnotatet.</p>	
<p>Gør opmærksom på at en miljøkonsekvensrapport skal indeholde et afsnit om overholdelse af lov om vandplanlægning.</p>	<p>Vandkvalitet er allerede et af de emner, afgrænsningsnotatet stiller krav om skal indgå i den samlede miljøkonsekvensrapport. Afsnit 6.16 indeholder både krav vedrørende kystvand, udledning af overfladevand og påvirkning på grundvand. Høringsvaret bidrager ikke med ny viden eller en ny vinkel der medfører ændringer i afgrænsningsnotatet.</p>	<p>Overfladevand og grundvand fremgår af afgrænsningsnotatet.</p>
<p>Gør opmærksom på at en miljøkonsekvensrapport skal indeholde et afsnit om overholdelse af lov om havstrategi.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>	<p>Havstrategien er nævnt i afgrænsningsnotatet og vil blive behandlet i miljøkonsekvensrapporten.</p>

Tabel 2: Oversigt over indkomne høringssvar, bygherres bemærkninger samt relevant miljøvurderingsmyndigheds bemærkninger i den anden offentlige høring.

Høringsvarene har givet anledning til enkelte præciseringer, rettelser og ændringer, som er indarbejdet i de relevante afsnit i afgrænsningsnotatet. Ændringerne fremgår i Tabel 3 og Tabel 4.

Tabel 3 Oversigt over præciseringer, rettelser og ændringer til afgrænsningsnotatet som følge af høringssvar fra første offentlige høring.

Ændring, rettelse, præcisering	Indarbejdet i
Forskellen i eksisterende kote og fremtidig kote er indsat i en overordnet beskrivelse.	Afsnit 4.2
Støjforskrift ændret fra 'forskrift for støj på havnen' til 'forskrift for støj i bygge- og anlægsarbejde'.	Afsnit 6.13.1
Krav om vurdering af muligheden for at bruge landstrøm til krydstogtskibe til imødegåelse af miljøpåvirkninger på luft indsat	Afsnit 6.13.3
Præcisering af at ændringer i kote skal indgå i visualiseringer og vurderinger. Præcisering af at vurdering af lysgener skal indeholde eventuelt lys på elementer stillet i oplag samt at visualiseringer også skal vise påvirkning i aften- og nattetimer.	Afsnit 6.13.5
Krav om undersøgelse af muligheden for at bruge landstrøm til krydstogtskibe til imødegåelse af miljøpåvirkninger på klimaændringer indsat	Afsnit 6.17.2
Præcision af, at hele etape 4 er undersøgt i forhold til påvirkning på kystmorfologi i miljøvurderingsproces i 2017.	Afsnit 6.21

Tabel 4 Oversigt over præciseringer, rettelser og ændringer til afgrænsningsnotatet som følge af høringssvar fra anden offentlige høring.

Ændring, rettelse, præcisering	Indarbejdet i

4. Plangrundlaget

En stor del af projektområdet er omfattet af gældende planlægning, men da projektet omfatter et større areal, har Bornholms Regionskommune vurderet, at der skal udarbejdes et nyt plangrundlag i form af et kommuneplantillæg og lokalplan. Planområdet vil desuden omfatte et større areal end projektområdet mod nord, da der ikke er gældende planlægning for området i dag.

Bornholms Regionskommune har oplyst, at der vil blive udarbejdet forslag til kommuneplantillæg, som gives nr. 27, og forslag til lokalplan, som tildeles nr. 158.

Bornholms Regionskommune har i perioden 12. til 26. maj 2023, afholdt indkaldelse af ideer og forslag forud for planlægningens igangsættelse. Kommunen modtog et høringssvar, som ikke gav anledning til at ændre planlægningen. Der indkom ingen indsigelser mod planlægningen eller alternative forslag.

Efterfølgende afsnit vil uddybe de forventede nye bestemmelser, som vil være styrende for den fremtidige anvendelse og fysiske udformning af projektområdet i etape 4.

Med kommuneplantillæg nr. 27 for Multifunktionskaj ved Rønne Havn vil der blive tilvejebragt en ny kommuneplanramme, der dækker lokalplanområdet. Kommuneplantillægget udvider afgrænsningen af kommuneplanen således, at hele projektområdet, inklusive det område af havnen, der ved opfyldning bliver til land, er omfattet af en kommuneplanramme. Kommuneplanrammen vil muliggøre havneformål og formål til servicering af krydstogtsturister samt erhvervsområde, tung industri, virksomheder med særlige beliggenhedskrav, havneerhvervsområde og produktionsvirksomhed. Anvendelsen svarer til den gældende anvendelse for den del af projektområdet, der allerede i dag er lokalplanlagt. Kommuneplanrammen vil fastsætte maksimal bygningshøjde på 20 m og max bebyggelsesprocent på 40.

Lokalplan nr. 158 for Multifunktionskaj ved Rønne Havn vil muliggøre, at lokalplanområdet kan anvendes til havnerelaterede erhvervsformål. Mere specifikt vil lokalplanen muliggøre, at området kan benyttes til servicering af krydstogtsturister samt erhvervsområde, tung industri, virksomheder med særlige beliggenhedskrav, havneerhvervsområde og produktionsvirksomhed. Der vil ligeledes være mulighed for opførelse af byggeri til administration i tilknytning til havnens drift, såsom lageradministration. Det eksisterende havneområde ligger i dag i kote 1-3, og planen muliggør en klimasikring ved landhævning med 1-2 meter, så hele området fremover vil være i kote 3.

Lokalplanen vil ikke muliggøre opførelse af boliger eller indretning af andre støjfølsomme anvendelser.

Med hensyn til de bebyggelsesregulerende bestemmelser muliggør lokalplanen en bebyggelsesprocent på 40 for den enkelte ejendom og en max bygningshøjde på 20 m. Omfanget af ny bebyggelse må ikke signifikant fravige den eksisterende bebyggelse. Lokalplanen forventes ikke at muliggøre anvendelser eller bebyggelsesregulerende forhold, som ikke er kendetegnet for området i dag. Lokalplanen og kommuneplantillæg bør derfor opfattes som en udvidelse af de gældende aktiviteter og anlæg.

Planområdet medfører en inddragelse af nye arealer inden for den bynære del af kystnærhedszonen, hvilket jf. planloven kræver en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for den kystnære placering. Derudover skal der redegøres for byggeriets visuelle sammenhæng med kystlandskabet, og der skal anføres en begrundelse for større højde end 8,5 meter. I miljøkonsekvensrapporten beskrives den særlige planlægningsmæssige og funktionelle begrundelse for den kystnære placering, og der redegøres for byggeriets visuelle sammenhæng med kystlandskabet. Bygningshøjden på op til 20 meter begrundes med, at der ved en aktiv erhvervshavn er funktioner, der kræver en højde på op til 20 meter. De eksisterende virksomheder i området, herunder DLG, Aalborg Portland og Sibelco, har alle i dag høje bygningselementer/siloer, og der skal være mulighed for at kunne udvide de eksisterende forretningsområder i området. Derudover skal planen muliggøre fremtidig havnerelateret erhverv, der forudsætter nærheden til en kaj, herunder siloer og lagerhaller til tørbulk, korn og lign.

Afgrænsningen af Lokalplan nr. 158 er vist i Figur 4.1. Bemærk, at delområde 6 i lokalplan nr. 091 indgår i afgrænsningen af den nye lokalplan 158. Lokalplan nr. 158 aflyser lokalplan 091 for den del, som er omfattet af planområdet for lokalplan 158.

Nord for projektafgrænsningen ligger et areal, som i dag ikke er planlagt. Lokalplan nr. 158 inddrager dette område, da det ikke er hensigtsmæssigt at have et område, som ikke er planlagt omkranset af planlagte havnearealer. Området er en naturlig del af havnearealet grundet dets placering. Under indkaldelse af ideer og forslag er der ikke indkommet bemærkninger til området eller forslag om anden anvendelse. Dele af området vil skulle benyttes til trafikbetjening af området, og lokalplan nr. 158 vil derfor også skulle indeholde principper for vejføring.



Figur 4.1 Afgrænsning af plan- og projektområde.

5. Det konkrete projekt

Udvidelsen af etape 4 indebærer etablering af ny krydstogtkaj/multifunktionskaj i Vesthavnen, færdiggørelse af den nye ydermole samt uddybning til -11 m i et større område i havnen, som det kan ses på Figur 5.1.



Figur 5.1 Arealudvidelse, Kaj 37 samt moleforlængelse i Etape 4 (blågrøn), mens fase 2 af Etape 4 er vist med (orange). Uddybning af havnebassinet er vist med gul streg. Tidligere godkendte og gennemførte udvidelser (etape 1 og etape 2) vises med lys brun mens en del af det planlagte etape 3 areal fremgår med hvidt.

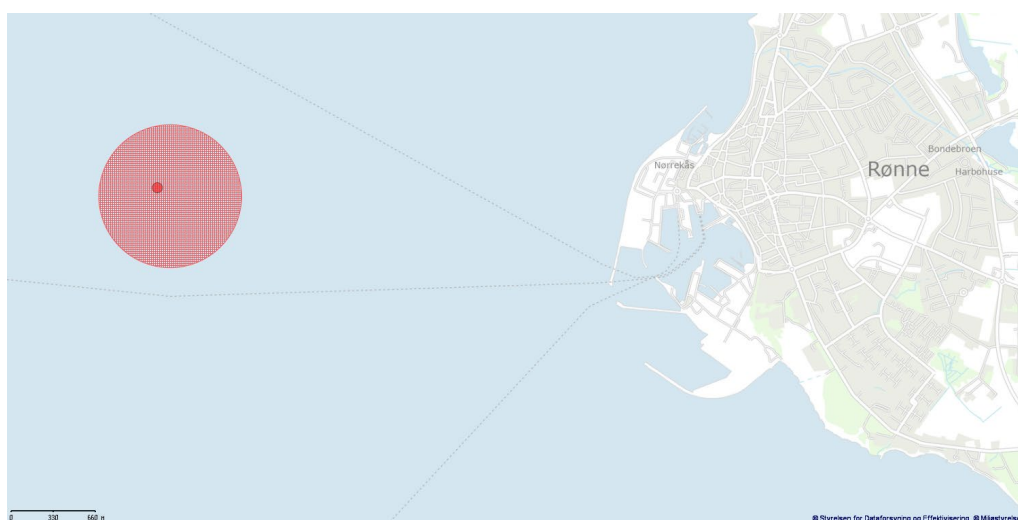
I Etape 4 færdiggøres forlængelsen af den ny ydermole (330 m), der blev påbegyndt i tidligere udvidelsesetaper. De eksisterende/gamle ydre og indre dækmoler samt en anlægspier (Læmolen) ved Vesthavns indløb nedbrydes i nødvendigt omfang af hensyn til besejlingen med henvisning til tidligere gennemførte besejlingssimuleringer.

Udvidelsen indebærer ligeledes anlæg af en ny multifunktionskaj (Kaj 37) med tilhørende bagvedliggende ca. 35 m bred kajgade med en længde på ca. 400 m inkl. fløjvæg, beregnet for bl.a. krydstogtsanløb. I forbindelse med etablering af kajen skal der ske en opfyldning af 1,5 ha af havbunden (vist med blågrøn på Figur 5.1). I en senere fase 2 opfyldes den resterende del af området (1,5 ha) bag den nye kaj (vist med orange på Figur 5.1), så det samlede opfyldte

areal er ca. 3 ha. Multifunktionskajen, og bagarealet på 1,5 ha kan anvendes, når fase 1 er gennemført, mens gennemførelse af fase 2 vil give yderligere 1,5 ha havneareal, når der er behov for det.

For at det nye havnelayout kan give de store skibe mulighed for at svaje/vende indenfor havnens dækkende værker, samt for besejling af den kommende multifunktionskaj (Kaj 37), skal der foretages uddybning af den eksisterende havbund til kote -11,0 m. Der skal i den forbindelse opgraves og bortskaffes op til 750.000 m³ havbundsmateriale. Egnede opfyldsmaterialer anvendes til opfyld i området for Kaj 37, mens det resterende klappes på den eksisterende klappads (K-058_01) vest for Rønne. Klappadsens placering kan ses på Figur 5.2.

Etape 4, som den er beskrevet her, indeholder en færdiggørelse af de anlægskonstruktioner der er beskrevet i VVM-redegørelsen fra november 2016, der på daværende tidspunkt blev benævnt Etape 2 og Etape 3.



Figur 5.2 Klappads K_058_01 markeret med rød skravering. Klappadsen er cirkelformet med centerkoordinaten 55° 6,2' N, 14° 37,7' Ø og en radius på 550 meter.

5.1 Anlægsfasen

Anlægsarbejdet til første fase af udvidelsen forventes at blive igangsat i foråret 2024 og afsluttet i sensommeren 2025, hvor havnearealet tages i brug. På et senere tidspunkt, der endnu ikke er fastlagt, vil fase 2 af udvidelsen igangsættes.

De primære anlægsaktiviteter, som er forbundet med havnens arealudvidelse i fase 1 er:

- Etablering af ca. 400 m kajvæg med stålspuns/kombivæg i Vesthavnen.
- Opfyldning med sand og evt. egnede uddybningsmaterialer på vandarealer til underside belægning ca. 1 m under fremtidigt terræn (kote 2,9-3,1).
- Opbygning af en betonstensbelægning med underliggende skærver med tilførte materialer forventeligt fra stenbrud på Bornholm, ca. 1,5 ha, svarende til ca. 12.000 m³ skærver.
- Trækning af rør og kabler på arealet.
- Etablering af kajgade på de nærmeste 35 m til kajen.
- Uddybning af havbunden til -11 m inden for dækkende værker for etablering af et svajebassin svarende til op til 750.000 m³ havbundsmateriale.
- Uddybningsmateriale, der er geoteknisk uegnet til indbygning, bortsejles i splitpramme til klappning på nærliggende klappads.

- Nedbrydning og opgravning af eksisterende dækmoler omfatter den fri del af Søndre og Nordre Indermole samt den gamle Søndre Ydermole og Kaj 30 i Vesthavnen.
- Færdiggørelsen af dækmolen (330 m) udføres som en stenkastningsmole med materialer, der fremkommer ved tilførte stenmaterialer suppleret med stenmaterialer fra eksisterende moler, der skal nedbrydes.

De primære anlægsaktiviteter, som er forbundet med havnens arealudvidelse i fase 2 er:

- Opfyldning med sand/nyttiggørelsesmaterialer på vandarealer til underside belægning ca. 1 m under fremtidigt terræn (kote 2,9-3,1).
- Opbygning af skærvebelægning med tilførte materialer forventeligt fra stenbrud på Bornholm, ca. 1,5 ha, svarende til ca. 12.000 m³ skærver.
- Trækning af rør og kabler på arealet.

5.2 Driftsfasen

Den nye multifunktionskaj Kaj 37 i Vesthavnen og den bagvedliggende kajgade skal bl.a. anvendes til krydstogtanløb, bulk, marinefartøjer mv. så færgedrift og krydstogtanløb samles i den nordlige del af havnen.

Den nye multifunktionskaj kan modtage krydstogtskibe op til quantum class størrelse med en længde på op til 350 m og op til 18 etager i højden og med plads til maksimalt 5000 passagerer. Krydstogtsæsonen er i perioden 1. april – 31. oktober. Det forventede antal krydstogtanløb i 2025 er ca. 65 og vil forventelig være stigende i årene efter.

Udover anløb af krydstogtskibe forventes ca. 5 årlige anløb af +5000 DWT⁵ skibe med gods, foruden marinefartøjer.

Landtrafikken genereret af krydstogtturister vil flytte til Nord- og Vesthavnen og vil udgøre op til 10-13 busser pr. anløb, der fragter passagerer mellem skibet og destinationer på Bornholm, udover biltrafik med besætning og personale samt til- og frakørsel af forsyninger og affald. Trafikken fra den nye krydstogtsterminal i den nordlige del af havnen forventes at køre via Tysklandsvej og Nordre Kystvej.

Der vil desuden være lastbiltrafik til og fra den ny Kaj 37 afledt af gods ind- og udskibning. Der forventes ca. 80 lastbiler pr. anløb med gods, hvilket forventes at ske op til fem gange om året.

⁵ Dwt er måleenheden for et skibs lasteevne. Forkortelsen står for engelsk dead weight tonnage 'ton dødvægt'.

6. Afgrænsning – den samlede miljøkonsekvensrapports indhold

Herunder beskrives indholdet i den samlede miljøkonsekvensrapport iht. miljøvurderingslovenes og havnelovens regler. Derefter følger selve afgrænsningen af de faglige emner/miljøtemaer i miljøkonsekvensrapporten for udvidelse af Rønne Havn etape 4.

6.1 Projektbeskrivelse

Anlæggets fysiske udformning og karakteristika, ligesom arealanvendelsesbehovet under anlægs- og driftsfasen vil blive beskrevet i den samlede miljøkonsekvensrapport med angivelse af anlæg på land samt andre tiltag på vand herunder fx nyt svajebassin og klappads på kortbilag.

For midlertidige byggepladser og oplagsarealer beskrives omfang, placering og indretning samt de væsentlige anlægsprocesser, som vil foregå inden for arealerne.

Dertil beskrives de væsentligste karakteristika ved projektets driftsfase, herunder forventet arealanvendelse og forventede aktiviteter.

6.2 Hovedforslag og alternativer

6.2.1 Anlægsfase

Der undersøges for et hovedforslag for etablering af havneudvidelsen i to faser.

6.2.2 Driftsfase

Der undersøges for ét hovedforslag som beskrevet ovenfor i afsnit 5.2.

6.3 Fravalgte alternativer

Den samlede miljøkonsekvensrapport vil indeholde en beskrivelse af de væsentligste alternativer, som bygherren har undersøgt, samt en begrundelse for den valgte løsning herunder begrundelser for fravalg.

6.4 Referencescenariet

Der redegøres for den sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres (det vil sige referencescenariet). Den eksisterende situation fremskrives til det tidspunkt, havneudvidelsen er etableret og tages i anvendelse. Årstallet der fremskrives til aftales nærmere med myndighederne.

6.5 Ikke-teknisk resumé

Der vil blive udarbejdet et ikke-teknisk resumé i et letlæseligt sprog.

6.6 Eksisterende forhold

Den aktuelle miljøstatus for projektområdet beskrives for hvert af de faglige emner, som indgår i den samlede miljøkonsekvensrapport. De faglige emner gennemgås i det følgende.

Rapporten vil ligeledes beskrive og forholde sig til de gældende internationale, nationale, regionale og lokale planlægnings- og lovgivningsmæssige forhold og bindinger, der findes i projekt- og planområdet.

6.7 Metodebeskrivelse

Den samlede miljøkonsekvensrapport og eventuelle tilhørende baggrundsdokumenter vil indeholde en metodebeskrivelse og beskrivelse af de undersøgte parametre. Ligeledes vil der indgå en beskrivelse af den vurderingsmetode, der anvendes til at vurdere graden af miljøpåvirkningerne.

6.8 Kumulative effekter

Kumulative påvirkninger er resultatet af kombinerede påvirkninger fra et projekt eller en aktivitet i forbindelse med eksisterende, planlagte og/eller forventede fremtidige aktiviteter.

Eksempler på projekter og planer, der kunne være relevante at forholde sig til, kunne være andre anlægsprojekter i og nær havnen. De kumulative effekter med Rønne Havns udvidelse i etape 3, som forventes at have fået en tilladelse, inden vedtagelsen af etape 4, vil indgå.

Der foretages en vurdering af projektets kumulative virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, idet der tages hensyn til eventuelle eksisterende miljøproblemer i forbindelse med områder af særlig miljømæssig betydning, som kan forventes at blive berørt.

Det vil som en del af miljøvurderingsprocessen for hvert af de behandlede emner blive belyst, om der er andre planer eller projekter, som skal indgå i de kumulative vurderinger.

6.9 Manglende viden

Der vil desuden indgå en identificering af de væsentligste usikkerheder ved vurderingerne, og disse usikkerheder søges minimeret ved løbende indsamling af ny viden igennem miljøvurderingsprocessen. De væsentligste usikkerheder beskrives for de emner, hvor det er relevant.

6.10 Afværgeforanstaltninger og overvågning

I miljøvurderingsprocessen sker der en løbende afklaring af, hvilke foranstaltninger, der skal anvendes med henblik på at undgå, forebygge, begrænse og om muligt neutralisere de skadelige virkninger på miljøet. Afværgeforanstaltningerne vil blive beskrevet under de enkelte emner og samlet i et sammenfattende afsnit i den samlede miljøkonsekvensrapport.

Hvis de gennemførte miljøvurderinger viser, at der er behov for at iværksætte overvågning af en eller flere miljøparametre, vil dette blive beskrevet.

6.11 Miljøtemaer

Her følger en gennemgang af de relevante emner, der skal miljøvurderes, hvad der undersøges, metode mv. Ligeledes beskrives fravalgte/afgrænsede miljøtemaer og argumentationen for fravalget.

6.12 Den biologiske mangfoldighed

6.12.1 Natura 2000

Det nærmeste Natura 2000-område i forhold til Rønne Havn og klappladsen er nr. 211 (Hvideodde Rev), som ligger i en afstand på ca. 1,3 km nord for Rønne Havn og ca. 2 km nordøst for klappladsen.

Indenfor en afstand af 12 km fra enten Rønne Havn eller Klapplads K_058_01 ligger der yderligere fire Natura 2000-områder:

- På land:
- Natura 2000-område nr. 186 Almindingen, Ølene og Paradisbakkerne (ca. 10 km øst for Rønne Havn),
- Natura 2000-område nr. 187 Kystskrænterne ved Arnager Bugt (ca. 7 km sydøst for Rønne Havn),

På søterritoriet:

- Natura 2000-område nr. 212 Bakkebrædt og Bakkegrund (ca. 12 km syd for Rønne Havn) og
- Natura 2000-område nr. 252 Adler Grund og Rønne Banke (ca. 11 km sydvest for klappladsen)

I den seneste opdatering af habitatbekendtgørelsen fra d. 12. november 2021 blev det foreslået at udvide Natura 2000-område nr. 252 til et større område, som også omfatter Natura 2000-område nr. 211 og nr. 212. Afgrænsningen af habitatområderne indenfor både Natura 2000-område nr. 211, 212 og 252 er uforandret, mens hele området er blevet udpeget som fuglebeskyttelsesområde F129.

Der skal udarbejdes en Natura 2000-væsentlighedsvurdering, som også vil omfatte en vurdering af det nyudlagte fuglebeskyttelsesområde F129, Rønne Banke. Vurderingen skal beskrive, hvilke konsekvenser projektet har for udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne, og hvorvidt der vil være en væsentlig påvirkning af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget.

Beskrivelser og vurderinger af mulige påvirkninger af fugle baseres på eksisterende viden, herunder VVM for udvikelse af Rønne Havn fra 2016. Der suppleres med tilgængelig, eksisterende viden fra tidligere optællinger og analyser fra området i relevant omfang.

6.12.2 Bilag IV-arter

Det skal undersøges, hvilke konsekvenser projektet har i forhold til bilag IV-arter i området.

Der er registreret løvfrø og markfirben på Galløkken, hvilket er beliggende på den anden side af havnebassinet, og derfor i stor afstand fra projektområdet. Indenfor projektområdet er der ingen egnede yngle- eller rasteområder for hverken løvfrø eller markfirben. Det vurderes derfor, at disse arter ikke vil blive påvirket af projektet. Løvfrø og markfirben vil ikke blive behandlet i miljøkonsekvensrapporten.

Projektet omfatter ikke nedrivning af bygninger eller fældning af træer, så derfor vurderes yngle- og rasteområder for flagermus ikke at blive påvirket af projektet. Flagermus bliver ikke behandlet i miljøkonsekvensrapporten.

Øvrige arter, som er tilknyttet terrestriske arealer på land, vurderes ikke at blive påvirket af projektet.

Østersøen er hjemsted for flere arter af havpattedyr herunder marsvin, som er den mest almindelige og den eneste ynglende hval i de indre danske farvande. Marsvinet er en internationalt beskyttet art, som er opført på habitatdirektivets bilag IV, hvilket betyder, at yngle- og rasteområderne ikke må beskadiges eller ødelægges af projektet, ligesom der er forbud mod forsætlig forstyrrelse og drab af individer. Miljøkonsekvensrapporten kommer derfor til at indeholde en vurdering af marsvins sårbarhed overfor projektet og mulige afværgeforanstaltninger.

6.12.3 Havstrategidirektivet

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for eventuelle påvirkninger af Havstrategiens deskriptorer (emner/faktorer, der beskriver væsentlige karakteristika for påvirkninger af havet og dets tilstand).

Havstrategidirektivet har til formål at beskytte havmiljøet og naturressourcer samt at fremme en bæredygtig udnyttelse af havområder. Havstrategidirektivet skitserer 11 deskriptorer, der anvendes til at vurdere miljøtilstanden for havområder.

Der skal foretages en vurdering af, om projektet vil påvirke havstrategiens deskriptorer og forsinke eller forhindre opnåelse af god miljøtilstand.

6.12.4 Flora og fauna på land

Projektområdet udgøres af havneareal og havnebassin. Der er en meget begrænset flora og fauna indenfor projektområdet. Projektets placering og karakter gør, at flora og fauna på land i øvrigt ikke bliver påvirket, og emnet behandles ikke yderligere.

6.13 Befolkningen og menneskers sundhed

Her behandles påvirkninger af befolkningen og eventuelle sundhedseffekter fra ændringer i støj og vibrationer, trafik (hhv. trafik på land og skibstrafik), luftforurening, rekreative forhold samt landskabelige forhold og lysgener m.m.

Ved befolkning forstås enhver, hvis tilværelse kan tænkes at blive påvirket væsentligt af anlæggets miljømæssige konsekvenser.

Vurderingerne vil i høj grad blive baseret på vurderinger af relevante miljøpåvirkninger fra støj og trafik.

6.13.1 Støj og vibrationer

I forbindelse med anlægsarbejdet vil der foregå støjende og særligt støjende aktiviteter såsom nedbringning af spuns, uddybning, stenarbejder og nedbrydning af eksisterende konstruktioner. For anlægsfasen beregnes støjbidraget ud fra kendskab til, hvilke aktiviteter (herunder nedramning, uddybning og andre bygge- og anlægsaktiviteter), der foregår. Dertil foretages en kvalitativ vurdering af trafikstøj på offentlig vej som følge af til- og frakørsel med lastbiler.

Hvilke præcise støjgrænser, der skal anvendes ved vurderingerne af støj i anlægsfasen, besluttet i dialog med myndighederne.

På baggrund af kendskab til eksisterende havneaktiviteter og virksomheder gennemføres støjberedning af den nuværende støjubredelse med afsæt i, at virksomhederne skal overholde de vejledende støjgrænser i naboområderne. Der tages afsæt i evt. støjmålinger, miljøgodkendelser samt oplysninger fra virksomhederne og havnen om aktiviteter. På baggrund af de ønskede fremtidige aktiviteter på den udvidede havn i driftsfasen indsættes forventede fremtidige støjkluder i beregningerne, og det fremtidige støjbidrag beregnes.

Beregningerne foretages ved hjælp af beregningsprogrammet SoundPLAN efter Miljøstyrelsens gældende vejledninger.

Trafikstøj vurderes kvalitativt ud fra oplysninger om forventede ændringer i trafikken. Der forventes ikke behov for egentlige beregninger af støj fra ændringerne i vejtrafikken.

I miljøvurderingen foreslås relevante afværgetiltag og evt. restriktioner på arbejdet, således at gældende støjgrænser kan overholdes. Rønne Havn og myndighederne har ved gennemførelsen af tidligere udvidelsesetaper samarbejdet om håndteringen af den uundgåelige anlægsstøj, og dette arbejde vil fremadrettet fortsættes. Bl.a. har Bornholms Regionskommune en forskrift for støj i bygge- og anlægsarbejde under udarbejdelse, og denne inddrages i relevant omfang i vurderingerne. Kumulativ støj fra andre aktiviteter på havnen undersøges og vil indgå i miljøvurderingen.

Vibrationspåvirkninger fra ramning og vibrering af spuns/pæle medfører en risiko for skader på bygninger ud til afstande på ca. 10-20 m. Skader på større afstande ses yderst sjældent. Vibrationerne kan ikke desto mindre opleves som særdeles voldsomme for personer, der opholder sig i bygninger helt nær aktiviteten. Under ugunstige forhold vil vibrationerne endvidere kunne overskride de foreslåede grænseværdier for komfortvibrationer ud til afstande på ca. 100 m, men oftest drejer det sig om kortere afstande på ca. 30-50 m.

Der ligger ingen erhvervsbygninger inden for den angivne afstand med risiko for bygningskadelige vibrationer. Inden anlægsarbejdet igangsættes vil Rønne Havn dog sikre, at der gennemføres registrering af de omkringliggende bygningers tilstand, ligesom der opsættes vibrationsmålere på nærliggende bygninger for dokumentation af overholdelse af kravene, inden vibrationsgivende anlægsarbejder påbegyndes.

De nærmeste boliger ligger mere end 500 m fra lokaliteten, hvor spunsramning skal foregå, og der er dermed ikke risiko for komfortvibrationer ved nærliggende boliger.

På denne baggrund vil emnet vibrationer ikke blive behandlet nærmere i miljøkonsekvensrapporten.

6.13.2 Trafik

6.13.2.1 Trafik på land

I anlægsfasen vil der være kørsel med entreprenørmaskiner og leverancer af materialer (herunder sprængsten og skærver) til byggepladserne.

Efter etablering af etape 4 vil trafikken genereret af krydstogsturister flytte fra andre kajområder i Rønne Havn til den nye krydstogstterminal i Nord- og Vesthavnen. Desuden vil der ca. fem gange om året køre op til 80 lastbiler til kajen i forbindelse med anløb af gods. Bustrafikken fra den nye krydstogstterminal og lastbilerne med gods forventes at køre via Tysklandsvej og Nordre Kystvej.

Der gennemføres en vurdering af trafik og trafikafvikling i både anlægs- og driftsfasen. Vejtrafikmængderne opgøres før og efter udvidelsen. Som grundlag for en vurdering af de trafikale påvirkninger af vejnettet omkring Rønne Havn og Rønne by forventes det, at Bornholms Regionskommune kan levere oplysninger evt. i form af trafikdata for den nuværende trafik på de involverede veje. Vurderingerne forventes gennemført som kvalitative vurderinger.

6.13.2.2 Skibstrafik

Den nuværende mængde af skibstrafik og skibsstørrelser kortlægges, og der gives en prognose for den forventede udvikling efter havneudvidelsen.

Omlægning af skibstrafik som følge af projektet beskrives. Der er gennemført vurderinger af sejladsikkerheden/besejlingssimuleringer med det nye havnelayout, som lægges til grund for beskrivelsen af de besejlingsmæssige forhold herunder for havneudvidelsens eventuelle konsekvenser for sejladsikkerheden i havnen.

6.13.3 Luft

Påvirkningen af luftkvaliteten i anlægsfasen, som følge af anlægsarbejderne, der skal gennemføres i forbindelse med etablering af etape 4, skyldes emissioner af forurenende stoffer til luften fra det anvendte materiel (lastbiler, skibe og entreprenørmaskiner). Det vurderes, at påvirkningen vil være sammenlignelig med andre, tilsvarende anlægsprojekter, og da arbejderne vil foregå midlertidigt og i kortere perioder i områder med særdeles gode spredningsforhold forventes udledning af forurenende stoffer til luften derfor ikke at medføre væsentlige påvirkninger af luftkvaliteten.

På denne baggrund vil påvirkning af luftkvaliteten i anlægsfasen ikke blive behandlet nærmere i miljøkonsekvensrapporten.

Dertil vil der kunne opstå støvgener i forbindelse med jord- og belægningsarbejder. Evt. støvgener forventes at kunne minimeres ved, at bygherre stiller krav til entreprenøren om fx vanding af arealer, overdækning af stentransporter o.l. og dette vil beskrives i miljøkonsekvensrapportens projektbeskrivelse.

Emissioner fra krydstogtskibe ved kaj kan påvirke koncentrationen af partikler og kvælstofoxider omkring havnen, særligt i højden. Emission af stoffer fra øget krydstogtskibstrafik ved kaj 37 i fremtiden og deres miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser skal undersøges nærmere, ligesom der redegøres for mulige afværgeforanstaltninger, herunder muligheden for brug af landstrøm til krydstogtskibene, hvis relevant. Vurderingerne foretages ud fra tilgængelige data og erfaringer fra lignende projekter.

Der forventes ikke etableret nye virksomheder med en betydende luftemission. For eventuelle fremtidige godkendelsespligtige virksomheder vil emissionen være reguleret via miljøgodkendelser, og det vil herved blive sikret, at

udledningen til luft overholder vejledende grænseværdier. Desuden vil myndighederne stille krav til anvendelse af bedst tilgængelig teknologi.

6.13.4 Friluftsliv

Der foregår ikke friluftslivsaktiviteter indenfor projektområdet, og området for havneudvidelsen er i forvejen påvirket af havneaktiviteter. Etablering af anlæggene vil ikke afskære trafikken, hverken på land eller til havs til og fra den øvrige havn eller fritidssejlad.

Støj fra anlægsarbejdet vil midlertidigt kunne påvirke rekreative funktioner i området omkring Galløkken. I forbindelse med vurdering af anlægsarbejdets støjpåvirkning vil de afledte effekter på friluftslivet ligeledes beskrives og vurderes.

Det vurderes, at projektet udover evt. støjpåvirkninger ikke vil påvirke friluftslivsaktiviteter uden for projektområdet, hvorfor det alene er støjens påvirkning på friluftslivet, der beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten.

6.13.5 Landskabelige og visuelle forhold (herunder lyspåvirkning)

Projektområdet er ikke beliggende indenfor landskabelige udpegninger. Projektet etableres i et område, der allerede i dag anvendes til havneformål og dermed fremstår med et stærkt teknisk udtryk. Det vurderes, at projektet ikke vil ændre områdets udtryk væsentligt, hvorfor emnet landskab ikke behandles yderligere i miljøkonsekvensrapporten.

Rønne by er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i kommuneplanen. Området er udlagt omkring Sct. Nicolai Kirke og rummer den oprindelige del af Rønne by. Der er ingen kirkebyggelinje omkring Sct. Nicolai Kirke, da den er omgivet af bynær bebyggelse i hele zonen. Kirken og omgivelserne er omfattet af en bevarende lokalplan, og omgivelserne er udpeget som historisk bymiljø. Der skal derfor foretages en vurdering af den visuelle påvirkning og påvirkningen på det værdifulde kulturmiljø og udpegningen af området som historisk bymiljø som følge af havneudvidelsen, herunder indsigts- og udsigtsforhold til havnen og nærliggende rekreative arealer. Koteændring på kajer og baglandsarealer skal indgå i vurderingerne. Lyspåvirkning fra aktiviteterne i både anlægs- og driftsfasen i aften- og nattetimer skal også indgå i vurderingerne.

Planområdet medfører en inddragelse af nye arealer inden for den bynære del af kystnærhedszonen, hvilket jf. planloven kræver en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for den kystnære placering. Derudover skal der redegøres for byggeriets visuelle sammenhæng med kystlandskabet, og der skal anføres en begrundelse for større højde end 8,5 meter. Den særlige planlægningsmæssige og funktionelle begrundelse for den kystnære placering beskrives i miljøkonsekvensrapporten.

Lokalplanen giver mulighed for byggeri i op til 20 meters højde. De eksisterende aktiviteter på havnen dominerer allerede i dag kystlandskabet omkring havnen, og derfor vurderes lokalplanens byggemuligheder ikke at ændre på det overordnede udtryk af kystlandskabet. Ved etablering af bygninger inden for planområdet med en højde på op til 20 meter, vil der være en påvirkning, som primært vil være fra søsiden, og som samtidig vil bidrage til at understøtte oplevelsen af en aktiv havn. På den baggrund vil påvirkningen af kystnærhedszonen ikke vurderes yderligere i miljøkonsekvensrapporten. Den visuelle påvirkning vurderes som en del af vurderingen af kulturmiljø og visuelle forhold.

Bygningshøjden på op til 20 meter begrundes med, at der ved en aktiv erhvervshavn er funktioner, der kræver en højde på op til 20 meter. De eksisterende virksomheder i området herunder DLG, Aalborg Portland og Sibelco har alle i dag høje bygningselementer/siloer, og der skal være mulighed for at kunne udvide de eksisterende forretningsområder i området. Derudover skal planen muliggøre fremtidig havnerelateret erhverv, der forudsætter nærheden til en kaj, herunder siloer og lagerhaller til tørbulk, korn og lign.

Vurderingerne vil blandt andet blive foretaget på baggrund af visualiseringer af den fremtidige situation (worst case) fra forskellige fotostandpunkter. Antallet af visualiseringer og fotostandpunkter aftales nærmere med myndighederne. Visualiseringerne vil for vurderingen af plangrundlaget indeholde bygninger i op til 20 meters højde, mens visualiseringerne for projektet vil være uden bygninger og med de aktiviteter, der vil foregå i driftsfasen, herunder krydstogtskibe ved kaj. Krydstogtskibene vil på visualiseringerne blive vist som quantum class, der er de største skibe, der kan anløbe havnen, selvom det forventeligt kun vil forekomme op til to gange om året for denne størrelse.

Der foretages ikke vurderinger af påvirkning på udpegningerne af Rønne by som værdifuldt kulturmiljø og historisk bymiljø i anlægsfasen, da aktiviteterne i anlægsfasen er midlertidige og anlægsarbejdet gennemføres over en kortere periode.

6.13.6 Risikovirksomheder

Projektområdet ligger mere end 500 m fra Kuwait Petroleum Danmark A/S (oplag af olie og benzin), YX Danmark A/S (oplag af olie, benzin mv.) og Bornholms El-Produktion (oplag af olieprodukter), som er risikovirksomheder. På grund af afstanden til risikovirksomhederne skal miljøkonsekvensvurderingen ikke indeholde en redegørelse for risikoen for påvirkning af virksomhederne eller en påvirkning af aktiviteterne på havneudvidelsen fra uheld på risikovirksomhederne.

6.14 Jordarealer

Havneudvidelsen omfatter opfyldning på søterritoriet inden for Rønne Havns dækkende værker samt inddragelse af landarealer, der allerede i dag anvendes til havneformål. Der er således ikke tale om inddragelse af ubebyggede/ubefæstede arealer som anvendes til landbrug eller skovdrift eller naturarealer. Emnet behandles ikke yderligere i miljøkonsekvensvurderingen.

6.15 Jordbund

Opfyldsmaterialer på de nye havnearealer, der i dag er vandområder i havnen, vil bestå af rene materialer fra søterritoriet og evt. nedknuste byggematerialer fx ren beton fra de moler der skal fjernes i havnebassinet. Dertil vil uddybningsmaterialer fra havnebassinet i muligt omfang, afhængig af geoteknikk egnethed, nyttiggøres ved opfyldning ved Kaj 37. Materiale fra tidligere udvidelsesetaper har dog ikke vist sig egnet. Afledte miljøeffekter i forbindelse med opfyldning af havnebassin beskrives i afsnit om Målsatte vandområder.

Der vil udelukkende ske håndtering af jord indenfor de relevante matrikler, og der forventes ikke behov for bortskaffelse af jord, og jorden tilbagelægges, medmindre der er tegn på forurening. Jordmængderne forventes at være meget begrænsede.

Evt. opgravet jord håndteres iht. gældende lovgivning, og der forventes derfor ikke, at der ved anlægsarbejderne vil være risiko for yderligere forurening af jordbunden i forbindelse med håndtering og evt. bortskaffelse af jord.

Hvis der under gravearbejdet påtræffes forurening standses arbejdet i det pågældende område, og miljømyndigheden kontaktes mhp. nærmere afklaring omkring håndtering (iht. § 71 i jordforureningsloven).

Den fremtidige anvendelse indenfor projektområdet vil fortrinsvis være kaj og oplagsareal. Forslag til lokalplan nr. 158 vil dog også give mulighed for opførelse af byggeri til modtagelse af krydstogtturister samt administration i tilknytning til havnens drift, såsom lageradministration.

Hvad angår øvrig forurening ved anlægsarbejder, skal der udarbejdes en beredskabsplan for håndtering og begrænsning af spild af kemikalier og brændstof, der kan forurene jord og grundvand.

På baggrund af ovenstående forventes det derfor ikke, at aktiviteter i anlægs- og driftsfasen vil give anledning til risiko for væsentlig forurening af jorden. Emnet vil derfor ikke blive behandlet i miljøkonsekvensrapporten.

6.16 Målsatte vandområder

Projektområdet på havet er udlagt som Kystvandområde nr. 56, der ligger indenfor 1-sømile grænsen og er omfattet af en målsætning om god kemisk tilstand og god økologisk tilstand. Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for eventuelle påvirkninger af vandkvaliteten i kystvandområdet, herunder om projektet vil forringe miljøtilstanden eller forhindre målopfyldelse i det målsatte vandområde som følge af anlægsaktiviteter, herunder påvirkningen fra sedimentspild ved uddybning af havnebassin og efterfølgende klappning. Der skal ligeledes redegøres for eventuelle påvirkninger fra indbygningen af materiale i opfyldsområderne i havnebassinet.

Der er foretaget forureningsundersøgelser af uddybningsområdet, der viser, at materialet, hvoraf hovedparten er in-takt havbund, kan betragtes som uforurenet.

Miljøkonsekvensrapporten skal også redegøre for udledning af overfladevand og potentiel udledning af miljøfarlige stoffer fra havnedriften.

Området for Rønne Havn er udpeget som regional grundvandsforekomst og omfattet af en målsætning om god kemisk og kvantitativ tilstand, og miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for evt. påvirkning af denne.

6.17 Klima

6.17.1 Tilpasning til klimaforandringer

Havnen klimasikres ved etablering af kajer og bagarealer i kote +3,0 m for at imødegå fremtidige havspejlsstigninger som følge af klimaforandringerne. Det vurderes derfor, at der ikke er risiko for oversvømmelse af de fremtidige havnearealer i forbindelse med storme og høj vandstand. Dette vil fremgå af projektbeskrivelsen, men derudover behandles projektets tilpasning til klimaforandringer ikke.

6.17.2 Indvirkning på klimaændringer

Afbrænding af fossile brændstoffer bidrager til et forøget CO₂-indhold i atmosfæren. Stigende CO₂-koncentrationer i atmosfæren er den væsentligste årsag til global opvarmning med tilhørende risiko for klimaforandringer. CO₂-udslip har således primært betydning i det globale perspektiv.

Etablering af havneudvidelsen vil medføre emissioner med CO₂ og dermed have et klimaafttryk i anlægsfasen. CO₂-emissionen vil skyldes kørsel med entreprenørmaskiner og anlægsaktiviteter udført fra skib samt produktion af materialer, der anvendes til anlægsarbejdet. Projektets klimaafttryk i anlægsfasen vil være sammenligneligt med andre større anlægsprojekter, dog uden anvendelse af store mængder beton. Emnet behandles derfor ikke i miljøkonsekvensrapporten.

Etableringen af den ny kaj medfører øget sejlads til og fra Rønne Havn i projektets driftsfasen. Antallet af skibsanløb til Rønne Havn forventes således også at stige frem mod 2050. Det forventede antal årlige anløb ved den ny kaj beskrives.

Den øgede sejlads vil medføre en øget udledning af CO₂. Da udledning af CO₂ i forbindelse med sejladsen er proportional med skibenes brændstofforbrug vil der blive foretaget et estimat af CO₂-udledningen fra krydstogtskibe, som er den skibstype, som fortrinsvist forventes at have motoren tændt under opholdet i havnen. Der foretages også en vurdering af muligheden for at bruge landstrøm til krydstogtskibe i forhold til at imødegå påvirkning på klimaændringer. Estimater af CO₂-udledningen vil blandt andet blive foretaget på grundlag af en opgørelse over det forventede

antal af anløb og forventede skibstyper samt ud fra tilgængelige data og erfaringer fra lignende projekter. Der foretages ikke beregninger for sejlede skibe.

6.18 Materielle goder

Materielle goder omfatter 'fysiske goder', men også indvirkningen på andre former for goder. Det kan være bredere betragtninger som samfundsmæssige eller lokalsamfundsmæssige indvirkninger.

Begrebet 'materielle goder' omfatter her infrastruktur og erhvervsliv.

6.18.1 Infrastruktur

I en begrænset periode kan der evt. være risiko for mindre begrænsninger for trafikken på Tysklandsvej og Nordre Kystvej ifm. transport af materialer og eventuelt entreprenørmaskinel til området. Projektet vil i muligt omfang imødekomme eventuelle udfordringer, så gener for erhvervsdrivende i området nedbringes. Det vurderes derfor, at der overordnet set ikke vil være væsentlige påvirkninger som følge af vejforhold/vejadgang til projektet. Forholdet vurderes derfor ikke yderligere.

6.18.2 Erhvervsliv

Havneudvidelsen forventes at generere et større antal arbejdspladser på havnen eller i virksomheder med tilknytning til havnen, hvorfor projektet vurderes at have en væsentlig positiv samfundsmæssig værdi. For virksomhederne på Bornholm er det af yderste vigtighed, at der er kontinuerlige projekter i gang på havnen, således at det vil skabe et behov for lokal arbejdskraft og vedvarende ansættelser til gavn for den bornholmske økonomi. Disse positive effekter hænger nøje sammen med projektets formål og vil blive beskrevet i indledning eller i projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensrapporten.

Ovennævnte forhold vurderes derfor ikke yderligere.

6.19 Ressourcer og affald

Der skal anvendes en række materialer og råstoffer i projektet, herunder, beton, stål, sten, sand og skærver. Materiale- og råstofforbruget er endnu ikke endeligt fastlagt, men skal beskrives og opgøres med hensyn til typer og mængder med udgangspunkt i detailprojektet. Der redegøres for muligheden for at nyttiggøre uddybningsmaterialer samt hvilke mængder råstoffer, der forventes indvundet og fra hvilke marine råstofindvindingsområder.

Rønne Havn forventer at anvende skærver fra bornholmske stenbrud til slutfædning af arealerne. Ligeledes ønsker havnen i muligt omfang at nyttiggøre uddybningsmaterialer og genanvende rene nedknuste materialer fra molenedbrydning til opfyldning til nyt landareal.

Opgørelsen over anvendte ressourcer og råstoffer vil blive beskrevet, men emnet vil ikke blive behandlet yderligere i rapporten, da der allerede er foretaget en miljøvurdering af indvindingsaktiviteterne i forbindelse med udlægning af råstofområder og indvindingstilladelser.

I forbindelse med anlægsarbejdet vil der ud over eventuel overskudsjord og brokker af beton være bygge- og anlægsaffald særligt fra nedrivning af eksisterende moler. Der vil desuden være spildprodukter fra entreprenørmaskinerne. Affald og spildprodukter vil altid blive håndteret i henhold til gældende bekendtgørelser og regulativer for affaldstyperne, hvorved det forudsættes, at håndteringen sker forsvarligt, og at der derfor ikke er risiko for en væsentlig miljøpåvirkning.

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for, hvilke affaldstyper der genereres i anlægs- og driftsfase samt håndteringen af disse.

6.20 Kulturarv herunder marinarkæologi

De landarealer, der inddrages, anvendes i dag til havneformål. Der er ikke på disse arealer udpegninger eller beskyttelser, som vedrører kulturarven, dvs. arealfredninger, kirkeomgivelser og –byggelinjer, kulturmiljøer, arkæologiske fund og kulturarvsarealer, fredede fortidsminder, beskyttede sten- og jorddiger og fredede og bevaringsværdige bygninger og anlæg. Da projektområdet således ligger uden for kendte områder med kulturhistoriske og arkæologiske interesser behandles emnet ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

For så vidt angår havneudvidelsens påvirkning på udpegningen af Rønne by som værdifuldt kulturmiljø og historisk bymiljømiljø, henvises til beskrivelsen vedrørende projektets landskabelige og visuelle påvirkninger.

Bygherre er iht. museumslovens bestemmelser forpligtet til at afsøge de områder, som berøres af projektet, for fortidsminder af kulturhistorisk interesse. På land drejer det sig om landarealerne, der inddrages i etape 4. På søterritoriet drejer det sig om områder, hvor der fx sker opfyldning og uddybning.

I forbindelse med den tidligere VVM-undersøgelse fra 2016 er det vurderet, at der ikke er begrundet formodning om forekomst af fortidsminder beskyttet af Museumsloven inden for de arealer, der berøres af anlægsarbejdet, hvorfor der ikke er behov for at foretage yderligere forundersøgelser, for så vidt angår marinarkæologiske interesser. Denne vurdering forventes uændret i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten, hvorfor emnet ikke behandles i rapporten.

Inden igangsætning af anlægsarbejdet tages kontakt til Vikingeskibsmuseet, for så vidt angår arealinddragelsen og uddybning på søterritoriet samt til Bornholms Museum, for så vidt angår arealinddragelsen på land. Ligeledes er bygherre forpligtet til at anmelde fund af spor af fortidsminder eller vrage gjort under anlægsarbejdet samt straks at anmelde disse til Slots- og Kulturstyrelsen iht. Museumslovens § 29h, stk.1.

6.21 Kystmorfologi og sedimentspredning

Uddybningen af op til 750.000 m³ i havnebassin/svajebassin vil medføre sedimentspild i anlægsfasen både i forbindelse med uddybning og efterfølgende klappning af materialerne på klappads K_058_01 øst for Rønne.

Der er foretaget forureningsundersøgelser af uddybningsområdet, der viser, at materialet, hvoraf hovedparten er inakt havbund, er uforurenet.

Der redegøres for omfanget af sedimentspild baseret på de anslåede mængder (erfaringsstal). Med baggrund i de tidligere gennemførte modelberegninger af sedimentspild (Mike21) beskrives mængde og omfang af suspenderet sediment og sedimentaflejring i forbindelse med uddybningen. Disse resultater vurderes at være tilstrækkelige at lægge til grund for vurderingen. For at beskrive effekterne af klappning på klappadsen gennemføres simuleringer med en 3D-spredningsmodel. Disse beskrivelser vil ligge til grund for vurdering af påvirkning på marin flora/fauna og overfladevand herunder habitatdirektivet (Natura 2000, bilag IV), vandområdeplaner og havstrategidirektivet beskrevet andetsteds i nærværende dokument.

Opfyldningen i Vesthavnen vil forventeligt foregå bag lukket indfatning, og det vurderes derfor, at der ikke vil ske sedimentspredning fra disse aktiviteter i et omfang, der kan påvirke miljøet væsentligt. Sedimentspredning fra disse aktiviteter behandles derfor ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten.

Moleforlængelsen er den sidste del af havnens ny sydlige dækmole, som ændrer havneprofilen. Det nye, ændrede havneprofil vil potentielt kunne ændre bølgeenergi, strømforhold og sedimenttransport i nærområdet. Miljøkonsekvensrapporten for udvidelse af Rønne Havn fra 2016 omfattende de daværende etape 1-3 har redegjort for projektets eventuelle påvirkning af kystmorfologien som følge af denne samlede ændring.

Nærværende projekt omfatter moleforlægelsen i Etape 2 samt hele Etape 3 fra Rønne Havns projekt beskrevet i miljøkonsekvensrapporten fra 2016. Nærværende projekt inklusiv moleforlægelsen indgik derfor i sin helhed i miljøvurderingsprocessen i 2016 i forhold til påvirkning på kystmorfologi.

Der vil i miljøkonsekvensrapporten blive gjort rede for undersøgelsens konklusioner, ligesom det foreslåede overvågningsprogram beskrives. Foreløbige resultater af overvågningsprogrammet vil i relevant omfang blive beskrevet.

Opfyldningsarbejderne samt etablering af kaj og stenindfatning foregår inde i havnen og vil ikke påvirke kystmorfologien. Emnet behandles derfor ikke yderligere.

6.22 Projektets sårbarhed over for større ulykker og/eller katastrofer mv.

Det skal vurderes, om der som følge af projektet kan opstå potentielt skadelige virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed overfor større ulykker og/eller katastrofer.

Projektområdet ligger mere end 500 m fra Kuwait Petroleum Danmark A/S (oplag af olie og benzin), Uno-X Danmark A/S (oplag af olie, benzin mv.) og Bornholms EI-Produktion (oplag af olieprodukter), som er risikovirksomheder. På grund af afstanden til risikovirksomhederne skal miljøkonsekvensvurderingen ikke indeholde en redegørelse for risikoen for påvirkning fra virksomhederne. På den baggrund vurderes projektet ikke at være sårbart overfor større ulykker og/eller katastrofer, og derfor vurderes der ikke at opstå potentielt skadelige virkninger på miljøet som følge af ulykker og/eller katastrofer. Emnet behandles derfor ikke i miljøkonsekvensrapporten.

6.23 Grænseoverskridende påvirkninger

Projektet forventes kun at medføre få og geografisk afgrænsede miljøpåvirkninger herunder som følge af sedimentspredning (se relevant afsnit ovenfor). Rønne Havn og klapplassen er beliggende i så stor afstand fra internationalt farvand, svensk farvand og svenske landområder, at projektet således ikke vil medføre skadevirkninger på miljøet på tværs af landegrænser.

Bornholms Regionskommune og Trafikstyrelsen gennemfører derfor ikke en høring af nabolande, jf. § 38 i miljøvurderingsloven og miljøvurderingsloven for erhvervshavne m.v..