

Hørings svar for den kystnære havvindmøllepark i Sejerø Bugt

J. nr. NST-131-00171

Sejladsruter og havbund & miljø

04.09.2015	Karen Lønstrøm
04.09.2015	Vibeke Lønstrøm Møller
08.08.2015	Flemming Christensen mf.
10.08.2015	Leif Møller Jensen
14.09.2015	Marianne Meyhoff & John Keld Jørgensen
15.09.2015	Jan Gleie
20.09.2015	Margrethe Petersen & Harry Kr. Hansen
20.09.2015	Freddy W. Henriksen mf.
-	Kim Bentzen
-	Peter Asboe & Gerda Kristensen

Lykke Hougaard Pedersen

Fra: steffen og karen <kastvi@mail.tele.dk>
Sendt: 4. september 2015 07:09
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Emne: VVM for Sejerø Bugt havmøllepark, j.nr. NST-131-00171

PROTEST

Undertegnede Karen Lønstrøm gør hermed indsigelse mod placering af havvindmøllepark i Sejerø Bugt, da faren for kollisionsrisici er betydelige, og konsekvenserne for havbunden er uafklarede.

Med venlig hilsen
Karen Lønstrøm
Anholtvej 1
4400 Kalundborg

Lykke Hougaard Pedersen

Fra: Vibeke Møller <vibeke_lm@msn.com>
Sendt: 4. september 2015 15:22
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Emne: VVM for Sejerø Bugt havmøllepark, j.nr. NST-131-00171

PROTEST

Undertegnede Vibeke Lønstrøm Møller gør hermed indsigelse mod placering af havvindmøllepark i Sejerø Bugt, da faren for kollisionsrisici er betydelige, og konsekvenserne for havbunden er uafklarede.

Med venlig hilsen

Vibeke Lønstrøm Møller

[Anholtvej 1](#)

[4400 Kalundborg](#)

Sendt fra min iPhone

Indsigelse mod VVM redegørelsen for Sejerø Bugt vedr. Sejladsforhold.

I. nr. NST-131-00171.

Sejladsforhold omtales i VVM-redegørelsens del 2: Det marine miljø under kapitel 11.17, 11.19, 12.20 og 12.22.2

Det gennemgås mere detaljeret i baggrundsrapport atr12: Ship traffic. (1)

Det konkluderes i alle tilfælde i disse, at indflydelsen af havvindmølleparken på sejladsikkerheden vil være:

”Ingen/neutral” eller ”Ubetydelig”

Vores Konklusion:

I nedenstående beskrivelse har vi fokuseret på miljøeffekterne af at placere en 100 MW havvindmøllepark tæt på hovedsejlruterne i Danmark.

Allerede i dag er der en betragtelig risiko for miljøkatastrofer i området, hvilket de mange påsejlinger af Hatter Barn viser. Denne risiko er ikke vist eller omtalt i VVM rapporten eller i atr12 (1).

I (2) er foretaget en gennemgribende analyse af risikoen for olie og kemikaliefurening i danske farvande. Denne viser at både på tidspunktet for analysen (2007) og forventet i 2020 vil den nordlige del af Storebælt være det område i landet med den største risiko for olieforurening på grund af skibulykker. Det er derfor helt urimeligt at acceptere en forøgelse af risikoen ved at placere en havvindmøllepark tæt på. Desuden bør den eksisterende risiko også indgå i truslerne mod fuglebestandene atr 10 (4), hvilket ikke er tilfældet. I bilag 1 er vist udvalgte informationer fra (2)

Hvis der nu placeres en havvindmøllepark tæt på sejlruterne vil risikoen for skibulykker forøges, som det fremgår af HAZID resultaterne vist i atr12 (1). Det fremgår af atr12, at undersøgelsesområdet passerer af tæt på 20.000 skibe per år, hvoraf 6600 af passagerne er tankskibe, hvoraf nogle er enkeltskrogende og der er ingen lodstvang. Der er derfor risiko for ulykker, der vil have karakter af en miljøkatastrofe. Dette er ikke medtaget i HAZID analysen og derfor hverken med i VVM redegørelsen eller atr 12 (1).

Atr 12 kapitel: 6. Evaluation of navigational safety. Denne omtaler kun risikoen for skibsfarten og evt. skader på skibene. Det er helt utilfredsstillende, at det vi anser for den største risiko for miljøet helt er udeladt.

Det er vanskeligt at kvantificere den økonomiske effekt af et større olieudslip. Men det er klart, at der er tale om helt andre størrelsesordner end de maksimale 2 mio. kr der angivet i atr 12 kapitel 6.2.3 for skader på skibe alene. Der kan let være tale om 100 eller 1000 gange større konsekvens.

Vi anerkender ikke de lave forøgelse af frekvenser på 0,002 for større skibe mod vindmøller eller de 0,0009 for skibe mod skibe. Vi mener ikke, den matematiske model kan anvendes til så lave ulykkesfrekvenser (3), og det vil aldrig være muligt at verificere det.

Vi kan heller ikke acceptere, at disse frekvenser anvendes til at beregne en return period.

Beregningerne er rigtige, men irrelevante, idet de viser en gennemsnitsbetragtning, hvor det gentagne gange understreges, at der skal anvendes worst case betragtninger.

Vi mener, der skal anvendes en grænse på 1% risiko for skibssulykker (>klasse 2) i hele projektets levetid.

Hvis man på trods af det ovenfor nævnte forbehold anvender 0,003 som frekvens, svarer det til at man i hele perioden på 30 år vil have en risiko på 9% for at få en eller flere af ovennævnte typer ulykker, altså langt over de 1%, som man normalt vil acceptere i worst case (10)

Hvis man etablerer en 100 MW havvindmøllepark i Sejerø Bugt vil fortrængningseffekten af denne (4), sammen med ødelæggelse af fourageringsområde ved selv et mindre olieudslip, let kunne bringe den samlede forøgede dødelighed over 100% af PBR af Sortænder, og dermed reducere bestanden af Sortænder.

Et større olieudslip vil have helt uoverskuelige virkninger for både den ydre og indre del af Sejerø Bugt og Samsø, både for fastboende og sommerhusejere. Det vil derudover kunne risikere at udslutte området helt som fourageringsplads for fugle.

Vores holdning er altså, at det vil være helt uforsvarligt at etablere selv en 100 MW havvindmøllepark i Sejerø Bugt.

Vi må derfor forlange, at udbud af Sejerø Bugt havvindmøllepark stilles i bero.

Baggrund.

Konklusionen i VVM del 2 baseres på baggrundsrapport:

atr12_ship_traffic_sejero_bugt_april_2015 (der er uoverensstemmelse mellem det i VVM del 2 viste ref. nr. i referencelisten og ref. nr. i atr 12, som er ROGC-S-RA-000129, og som vi refererer til i det følgende).(1)

Baggrundsrapporten beskriver de grundlæggende forhold for sejlads i området og det nuværende statistiske omfang og placering af sejlads i området.

Yderligere er der fortaget en HAZID-workshop for at identificere de forøgede risici, der måtte være for sejladsen i området i forbindelse med den påtænkte havvindmøllepark, og for at kvantificere den negative økonomiske omfang af ulykker forårsaget deraf.

HAZID må anses for at være en egnet metode til formålet, selv om resultatet grundlæggende står og falder med den fantasi og erfaring paneldeltagerne har. Med den alsidige og kompetente sammensætning af deltagerpanelet i workshoppen, kan man gå ud fra at det bedst mulige resultat er opnået mht. identifikation af risikomomenter og de materielle konsekvenser af disse. Det har sikkert ligget i kommissoriet for workshoppen kun at beskæftige sig med den ændring af risikoen for ulykker, som havvindmølleparken kan give anledning til. Desuden har problematikken med Sortandebestanden sikkert ikke været klarlagt på tidspunktet for analysen. Vores indsigelse går derfor ikke på resultatet af HAZID-metoden bortset fra beregninger af sandsynlighederne for ulykker af forskellig art der vises deri (se side 4 nederst).

Vores indsigelse går på at HAZID-metoden kun bygger på de kendte materielle skader, som kan opstå ved kollisioner mellem to skibe eller mellem et skib og en vindmølle. Det beskrives, at i disse tilfælde vil konsekvenstal normalt være 2 eller lavere, hvilket svarer til et maksimalt skadebeløb på 2 mio. kr.

Desuden er der kun taget hensyn til den forøgede risiko, mens denne i visse henseender skal ses i forbindelse med den nuværende eksisterende risiko for skibssulykker, som ikke omtales i rapporten (muligvis pga. at denne begrænsning kan have været del af kommissoriet).

Det fremgår af rapporten, at de viste forøgede sandsynligheder for skibulykker pga. havvindmølleparken er beregnet vha. modellen ShipRisk (3). Det er en statistisk matematisk model der ender op i et enkelt frekvenstal for skib-skib eller skib-genstand ulykker. Ved de lave frekvenstal der angives i art 12, må tallene anses for meget usikre, og der angives heller ikke i (3) noget interval eller usikkerhedsprocent. Det kan derfor ikke anvendes til beregning af worst case scenariet.

Sejladssikkerhed er specielt vigtig i denne forbindelse, fordi der os bekendt ikke er andre områder udlagt til eller allerede etablerede områder med havvindmøller i Danmark, hvor hovedskibsruter ligger så tæt på havvindmølleområdet. Der findes derfor næppe erfaringer fra andre lignende områder tæt på stærkt trafikerede skibsruter, i hvert fald er der intetsteds refereret til det i den foreliggende VVM rapport.

Indsigelse.

Da det drejer sig om en analyse af Vurdering af Virkningen på Miljøet, skal analysen naturligvis ud over skader på skibene også omfatte de mulige konsekvenser af skibulykker på miljøet. Uden at begrænse det dertil, bør i hvert fald to områder medtages:

- En stor del af VVM-rapporten beskæftiger sig med virkningen af havvindmøllerne på fuglebestandene i området. Virkningen af fortrængningen af havfugle og specielt sorttænder vurderes i VVM del 2, og er grundigt behandlet i baggrundsrapport atr 10 (4). Disse vurderinger har medført, at størrelsen af havvindmølleparken skal reduceres fra 200 MW til 100 MW. Selv om man nu kun kan tillade etablering af en 100 MW havvindmøllepark, vil man også med denne størrelse forøge dødeligheden på grund af fortrængning til ca. 55% af PBH for Sortænder i forhold til situationen uden Sejerø Bugt havvindmøllepark. Dette anses i VVM rapporten for acceptabelt, men det er dog under alle omstændigheder en mere sårbar Sortandebestand end før etablering af en 100 MW havvindmøllepark.

Hvis man forestiller sig en kollision hvor et tankskib er involveret eller en grundstødning, der river hul på et tankskib, kan man risikere op til den ultimative katastrofe.

Selv et mindre udslip fra tankskib vil kunne bringe dødeligheden for Sortand op over 100% af PBH og dermed forårsage, at bestanden ikke kan opretholdes. Hvis yderligere et sådant uheld finder sted i marts - april vil yderligere en stor del af bestanden risikere direkte at gå til grunde.

At scenariet ikke er usandsynligt fremgår af at ca. 58% af skibene i Rute 1 dybvandsruten), ca. 33% af skibene i Rute 2 og ca. 9% af skibene i Rute 3 er tankskibe (1). Det svarer i alt til at ca. 33% af alle passager er tankskibe i alt 6600 per år eller ca. 18 tankskibe per døgn. Det er meget store tankskibe, idet hovedparten ligger mellem 150 og 300 ms længde.

Der er ingen lodstvang i området, og det kan ikke forventes at blive indført, da det er internationalt farvand. Der har da også været en hel del grundstødninger på Hatter Barn og Rev, også af tankskibe.

Alene i perioden 2003 til 2008 har der været 10 grundstødninger på Hatter barn, hvoraf 4 har været tankskibe på i hvert fald op over 100.000 t. (5)

Der er velkendte helt ekstreme eksempler på at et skib er gået indenom Sejerø mod Havnsø og et andet er sejlet ind i Storebæltsbroen. Altså situationer hvor et skib for fuld fart har været i en hel gal retning, har været uden kommando og ikke har kunnet kaldes op. Den slags hændelser kan ikke modelleres ud fra normalfordeling.

Det er vanskeligt at værdifastsætte tabet ved miljøulykker og tab af bestande eller habitater. Men et vist indtryk af størrelsesordenen kan fås ved, at tage i betragtning at man har valgt at reducere havvindmøllens størrelse fra oprindeligt planlagt 200 MW til 100 MW for at undgå fortrængningen af Sortænder fra et område på 30 km² som de sidste 100 MW ellers ville optage.

En tommelfingerregel er at 1 MW installeret på havet koster 15 - 20 mio. kr inklusive placering og tilslutning, altså i alt op til 2.000 mio. kr for 100 MW. (6)

Man har altså besluttet, at det er vigtigere at undgå en risiko for nedgang i Sortandebestanden end at installere for 2 mia. kr havvindmøller.

En ikke helt ubetydelig ulykke vil altså let løbe op i milliard kroner størrelse i oprensningssomkostninger og miljøværditab.

Hvis man forestiller sig en ulykke med lækage med beskedne 1% lækage fra et tankskib i 100.000 t klassen vil alene omkostningerne til oprensning kunne løbe op i en størrelse af ca. 8 mio. USD. Og dertil kommer miljøomkostningerne. (7)

Det konsekvenstal, der angives i HAZID analysen i atr 12 kapitel 6.2.3, som det maksimale tab på 2 mio. kr per ulykke er altså flere størrelsesordener under det, som man når frem til ved alternativt at tage miljøet i betragtning ved en ulykke.

De ovenfor nævnte betragtninger vedr. miljøomkostninger for Sortand bestanden ved en skibsulykke gælder uanset, om det er kollision med vindmøller, eller skyldes de allerede nu kendte risici for grundstødning eller kollision med andet skib. Dette skyldes, at etablering af havvindmølleparken gør Sortandebestanden mere sårbar, og at et miljøudslip oveni, uanset årsag, derfor vil være mere kritisk end tidligere.

- I nærområdet i Sejerø Bugt ligger mellem 1000 og 2000 sommerhuse, og hvis man medtager det indre Sejerø Bugt er der tale om over 10.000 sommerhuse. Afhængigt af vindretning vil også Samsø og Natura 2000 områderne tæt på Samsø komme i farezonen ved en skibsulykke med olieudslip.

Det siger sig selv, at en kollision mellem vindmøller og et tankskib vil kunne give en miljøkatastrofe der vil være ødelæggende for udnyttelsen af strandene i disse sommerhusområder. Konsekvenstallet i denne henseende vil også her overskride 4, og da sandsynlighedstallet for den ekstra risiko vil ligge på 3 (0,002 ekstra sandsynlighed) bliver summen på mindst 7, hvilket altså er væsentligt over grænsen for det, der i atr12 beskrives som den normalt acceptable sum på 5. En forskel i denne sum fra 5 til 7 altså på to, svarer til 100 gange så stor en konsekvens, da det både konsekvenstal og sandsynlighed er på logaritmisk skala.

Også på dette punkt er altså en voldsom overskridelse af det acceptable ved at tage miljøomkostninger i betragtning.

Vi vil samtidig protestere mod at den angivne ekstra sandsynlighed på 0,002, som er beregnet for større skibes kollision mod vindmøller. Vi mener ikke den kan anvendes i dette tilfælde. Dertil er ShipRisk modellen for usikker, og den vil aldrig kunne verificeres i dette lave område.

Yderligere er det udtryk for en gennemsnitsbetragtning. Det nævnes nemlig, at det svarer til i gennemsnit en ulykke hver 500 år. I hele VVM forløbet fremgår det, at der skal være tale om et worst case scenarie, så det der er relevant i dette tilfælde er, hvornår vi

overskrider en 1%-risiko for en større skibsulykke. Altså en 99% sikkerhed. Dette bør først ske efter vindmølleparkens forventede levetid (30 år). Hvis vi medregner den 0,0009 ulykkesfrekvens for skib mod skib altså i alt 0,0029 i ulykkesfrekvens, vil man allerede inden der er gået 4 år overskride den 1% risiko for en alvorlig skibsulykke, som kan medføre en miljøkatastrofe. (8)

Afværgeforanstaltninger.

Havvindmølleparken ved Sejerø Bugt bør helt opgives, da det er uacceptabelt risikabelt, at lægge den tæt på et af Danmarks allermest befærdede farvande. Der er livlig trafik fra og til alle landene ved Østersøen, også af skibe af tvivlsom teknisk standard. Rigtig mange store tankskibe passerer, hvoraf en del stadig er enkeltskrogede. Samtidig er det meget store tonnager, der benytter disse ruter, så en kollision kan blive særdeles voldsom. Langt den største del af skibene er over 150 m og op til 300 m lange.

De miljømæssige konsekvenser er helt uoverskuelige, hvis et større tankskib ved en fejl kommer ind i havvindmølleområdet. Der er i forvejen en alvorlig risiko for skibsulykker på dette sted, så det er helt forkert overhovedet at overveje en vindmølle park her.

Det er en klar mangel i VVM-redegørelsen, at de miljømæssige konsekvenser af en alvorlig skibsulykke ikke er behandlet, hverken i hovedrapporten eller i nogen af baggrundsrapporterne.

Når man, som i denne indsigelse medregner risikoen for en oliekatastrofe i området, kan det ud fra almindeligt anerkendte VVM-præmisser og risici-beregningsmetoder konkluderes, at der ikke kan etableres en havvindmøllepark i området.

Underskrifter:

Flemming Christensen 8/8 - 2015

Flemming Christensen, Hesseløvej 11, 4400 Kalundborg

Peter Asboe 8/8 - 15

Peter Asboe, Porcelænshaven 6A, 2000 Frederiksberg

Leif Møller Jensen 8/8 - 15

Leif Møller Jensen, Fuglevangsvej 9,3, 1962 Frederiksberg C

Søren Mark Jensen 8/8 - 2015

Søren Mark Jensen, Elverhøjen 22, Svenstrup, 4400 Kalundborg

Willy Rønne 4. 4400 Kalundborg

Willy Rønne, Elverhøjen 4, Svenstrup, 4400 Kalundborg

Svend Aage Mikkelsen

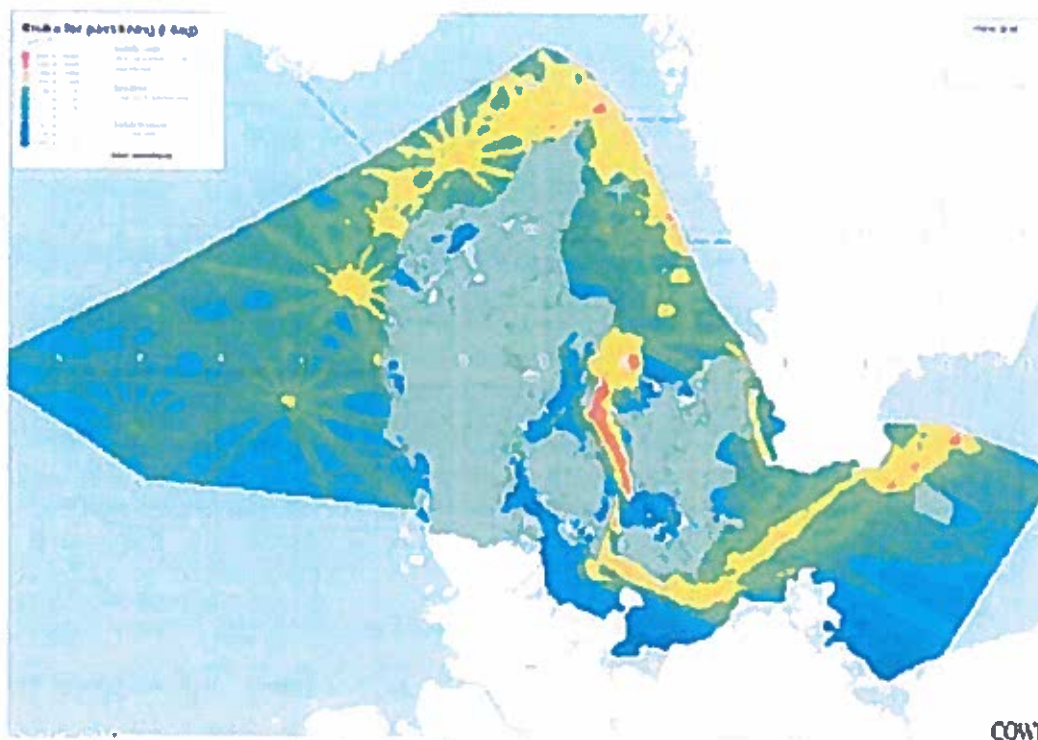
Svend Aage Mikkelsen, Alvedalen 9, Svenstrup 4400 Kalundborg

Litteraturliste:

- (1) atr 12: Energistyrelsen: SEJERØ BUGT OFFSHORE WIND FARM: SHIP TRAFFIC
- (2) COWI, Forsvarsministeriet: Olie- og Kemikalieforurening i danske farvande Hovedrapport Oktober 2007
- (3) Rambøll/Journal of Polish Safety and Reliability Association Summer Safety and Reliability Seminars, Volume 3 number 1-2, 2012t, Quantative Assessment of Risk to ship Traffic in the Fehmarnbelt Fixed Link projekt.
- (4) atr 10: Energistyrelsen: DHI rapport: "Sejerø Bugt OWF Appropriate Assessment. Birds"
- (5) IWRAP MK2: Hatter Barn Case Study
- (6) Energistyrelsen: Stor-skala havmølleparker i Danmark. Opdatering af fremtidens havmølleplaceringer April 2011
- (7) SST-2007-TREN-1 SST.2007.2.2.4. Maritime and logistics co-ordination platform SKEMA Coordination Action
Evaluation of methods to estimate the consequence costs of an oil spill
- (8) J. L. Hodges, Jr. og E. L. Lehmann: Grundbegreber I sandsynlighedregning og statistik. Erlangs statistiske tabeller ved Allan C. Malmberg: s. 28 Poissonfordelinger

Bilag 1:

Det ses at området direkte vest for det påtænkte havvindmølle område har den højeste risiko for olie og kemikaliefurening. (2) p. 108

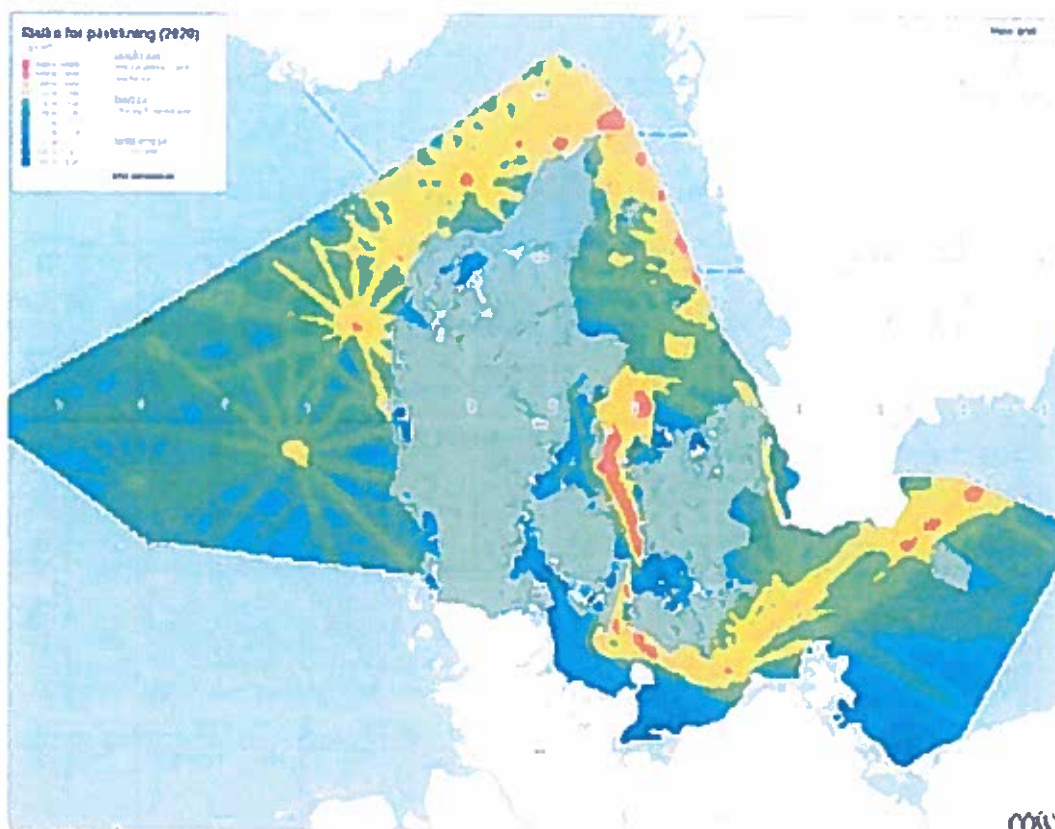


Figur 10.2 Risiko for påvirkning fra udslip af olie og flydende kemikalier fra søulykker og overførsel til sø. Helt året, i dag. Uden beredskab

Tilsvarende ses af følgende tabel: (2007 tal) (2) p. 110

Farvandsområde	Initielt spild tons/år	Maximal forurening efter emulgering tons/år	Forurening på dansk kyst, uden beredskab tons/år	Opsamlet af beredskab tons/år	Forurening på dansk kyst, med beredskab tons/år
1 Nordsøen Syd	18	30	4	3	4
2 Nordsøen Nord	113	189	32	15	30
3 Skagerrak	271	457	67	30	62
4 Kattegat Nord	200	344	49	13	45
5 Kattegat Syd	180	305	45	26	36
6 Lillebælt	5	9	92	1	76
7 Storebælt	476	800	329	53	303
8 Øresund	64	107	26	17	21
9 Femer Bælt	61	100	31	11	26
10 Kadetrenden	71	117	19	12	16
11 Møn	16	27	1	2	1
12 Bornholm	123	204	9	11	9
I alt	1.599	2.689	704	195	629

Tabel 10.3 Gennemsnitlige årlige mængder i tons fra udslip af olie og flydende kemikalier på grund af søulykker og overførsel til sø. Fordeling på farvandsområder. I dag



Figur 10.8 Risiko for påvirkning fra udslip af olie og flydende kemikalier fra søulykker og overførsel til søs. Hele året, 2020. Uden beredskab

Modtaget i
Naturstyrelsen

10 AUG. 2015

Til Naturstyrelsen:

Vedr.

VVM for Sejerø Bugt havmøllepark, J.nr. NST-131-00171

Vi ønsker hermed at gøre følgende vedlagte indsigelse gældende mod Sejerø Bugt havvindmøllepark:

Indsigelse mod VVM redegørelsen for Sejerø Bugt vedr. Sejladsforhold.

Spørgsmål eller kommentarer bedes sendt til:

Leif Møller Jensen

Fuglevangsvej 9,3

1962 Frederiksberg C

Mobil 23273238

Mail moseager@gmail.com

Med venlig hilsen



Leif Møller Jensen

Lykke Hougaard Pedersen

Fra: john keld jørgensen <john.keld@mail.dk>
Sendt: 14. september 2015 20:32
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Emne: VVM for Sejerø Bugt havvindmøllepark, j.nr. NST - 131 - 00171

Undertegnede, der ejer sommerhus i Røsnæs Strandpark, skal herved gøre indsigelse imod, at der opføres havvindmøllepark i Sejerø Bugt.

Overordnet er vi tilhængere af havvindmøller, der opstilles PÅ HAVET, men modstandere af vindmøller, der opstilles i de indre danske farvande meget tæt på kysterne jf. professor, Dr. Techn., Hans Falk Burcharts brev til folketingspartiernes energi-, miljø og klimaordførere herom.

Specifikt i forhold til kystnære havvindmøller i Sejerø Bugt er det vor opfattelse, at en placering så tæt ved kysten som planlagt vil ødelægge unikke naturværdier og tilsidesætte hensynet til særlige værdifulde landskaber. Kysten på nordsiden af Røsnæs og de tilstødende farvande er udpeget som større uforstyrret landskab, der skal friholdes for tekniske anlæg, der visuelt og støjmæssigt påvirker oplevelsen af landskabet. Selv om det planlagte område for placering af vindmøllerne ligger uden for denne udpegning og derfor ikke formelt er i strid med retningslinjerne, vil de planlagte havmøller dog stå umiddelbart nord for udpegningen og give anledning til en massiv negativ visuel påvirkning. Opsætning af en vindmøllepark i Sejerø Bugt strider derfor grundlæggende imod intensionerne med at udpege nordsiden af Røsnæs som større uforstyrret landskab.

Vindmøllerne vil med den indtil videre påtænkte placering have en negativ visuel påvirkning - ikke kun om dagen, men også om natten, når de meget kraftige og blinkende toplys er tændte.

Det er endvidere vor opfattelse, at VVM - redegørelsens vurdering af støjgener i driftsfasen er for løs og for generel. Vi frygter, at man i Røsnæs Strandpark med vind fra nordlige retninger vil opleve en konstant og generende støj fra møllerne.

Vi er endvidere alvorligt bekymrede for vindmølleparkens placering tæt ved den meget stærkt trafikerede rute for tankskibe gennem Storebælt. Risikoen for ulykker/påsejlinger er simpelthen for stor. Skulle uheldet være ude, vil møllerne formentlig forhindre en effektiv forureningsbekæmpelse med deraf følgende risiko for en miljøkatastrofe.

Med venlig hilsen

Marianne Meyhoff & John Keld Jørgensen
Forhåbningsholms Allé 14, st.th.
1904 Frederiksberg C

Sommerhusadresse:
Romsøvej 5
4400 Kalundborg

Lykke Hougaard Pedersen

Fra: Jan Gleie <gleie@me.com>
Sendt: 15. september 2015 10:22
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Emne: Nej tak til vindmøller i Sejerø bugt j.nr. NST- 131-00171.

Jeg siger venligst nej tak til opførelse af vindmøllepark i Sejerø bugt, da jeg IKKE ønsker ødelæggelsen af unikke naturværdier, tilsidesættelsen af hensynet til særligt værdifulde landskaber, frygten/risikoen for miljøkatastrofe med olieforurening af vores kyster. Krænkelsen af Natura 2000 områder med katastrofale vilkår for Sortand og andre truede fuglearter.

Med Venlig hilsen,

Jan Gleie
Amalievej 18
1875 Frederiksberg C

Naturstyrelsen
Tværgående planlægning
Haraldsgade 53
2100 København Ø.

Værløse, 20.sept. 2015.

J.nr. NST-131-00171 , Sejerø Bugt havmøllepark.

Indsigelse mod kystnær havvindmøllepark i Sejerø Bugt.

Vi vil hermed gøre indsigelse mod en vindmøllepark i Sejerøbugten.

Vi er ikke imod vindenergi, men vi er imod vindmølleparker generelt i de indre danske farvande og især i Sejerø bugt.

En kystnære havvindmøllepark kommer til at virke som et stort dominerende teknisk anlæg, i et ellers uforstyrret naturlandskab med uhindret udsyn horisonten rundt.

Havvindmøller bør ligge langt ude på havet på steder, hvor de ikke er så synlige fra land.

Det område, som i Sejerøbugten er udpeget til opstilling af en stor kystnær havvindmøllepark, ligger til næsten alle sider omgivet af stort set uforstyrrede naturområder med store rekreative værdier.

Det udpegede område ligger i ret tæt afstand til en af Danmarks mest benyttede sejlrender, hvor tusindvis af olietransporterende skibe hvert år sejler igennem. VVM redegørelsen angiver, at de store møller kan have indvirkning på skibenes radarer og øge risikoen for, at skibe kan komme på afveje og kolliderer med vindmøllerne. Dette kan få uoverskuelige miljømæssige konsekvenser for hele naturen i området.

Der vil navnlig i anlægsfasen, men også efterfølgende være støjgener forbundet med en vindmøllepark. En stor del af Røsnæs og især nordsiden af halvøen vil blive generet af støj. Støj, som måske nok ligger under grænseværdien, for hvad der er tilladt, men vedvarende, lav støj kan også virke forstyrrende på den ro, der ellers normalt præger området.

I den turistpolitiske redegørelse for Kalundborg kommune fremhæves naturoplevelser, som en væsentlig grund til at holde ferie i området.

Der er endvidere udarbejdet planer for, og påbegyndt anlæggelse af stisystemer i hele Røsnæs området, for at fremme lokalbefolkningens og turisternes adgang til naturområderne. Disse enestående oplevelser af naturlandskabet og de smukke udsigter ud over havet fra de mange udsigtspunkter i området, vil i høj grad blive spoleret, hvis et så dominerende teknisk anlæg, som en havvindmøllepark af den planlagte størrelse, opføres i Sejerø Bugt. Den vil kunne ses dag og nat, og virke meget forstyrrende fra alle verdenshjørner.

Der er i kommuneplanen for Kalundborg kommune udpeget flere kulturmiljøer, heriblandt Ågerup by, hvor man ønsker at sikre, at disse kulturmiljøer ikke skæmmes eller ødelægges. Derfor kan det undre meget, at der planlægges en stor dominerende kabelstation i netop dette område.

Landskabet på Røsnæs er et specielt natur- og kulturlandskab, herunder også de mange gravhøje og udsigten til både Sejerøbugten og Kalundborg Fjord. At placere en transformatorstation midt mellem flere fredede gravhøje er fuldstændig ødelæggende, såvel for naturen som for kulturlandskabet. Disse vurderinger indgår også i VVM redegørelsen, men indgår ikke i konklusionerne. Det er karakteristisk for flere emner i rapporten, at de beskrives som problematiske, men i konklusionerne bliver de mindre betydende. Det er åbenbart de overordnede klimapolitiske målsætninger, der bliver bestemmende for de endelige konklusioner.

Der påhviler beslutningstagerne i denne sag et stort ansvar, for at bevare dette unikke, uspolerede naturområde for nuværende og kommende generationer af fastboende, fritidsboligejere og de mange turister, som hvert år besøger områderne omkring Sejerøbugten.

Det er vel ikke uden grund at stort set hele området i Sejerø Bugt er udnævnt til særligt bevaringsværdigt og uforstyrret landskab.

Med venlig hilsen

Margrethe Petersen og Harry Kr. Hansen
Nøddehaven 12,
3500 Værløse

fritidsbolig: Hvedevej 4, Røsnæs, 4400 Kalundborg

petersen.margrethe@gmail.com

Indsigelse mod VVM for Sejerø Bugt OWF.

Til Naturstyrelsen.

Angående: J.nr. NST-131-00171

20-09-2015

Naturstyrelsen har d. 15. juli 2015 udsendt ovennævnte VVM til høring. Redegørelsen er i 5 dele og meget omfattende med i alt 590 sider.

Mange emner er detaillert beskrevet, med virkningen på fugle, dyrearter på land og i vandet.

Men den miljørisiko som foruroliger os mest i dag, og i endnu højere grad efter en eventuel etablering af en kystnær vindmøllepark, nemlig risikoen for olie- eller kemikalieforurening har vi ledt forgæves efter i redegørelsen. Det er, så vidt vi kan se, overhovedet ikke nævnt i VVM redegørelsen.

Det forekommer meget ejendommeligt, da en tredjedel af de store skibe der passerer Sejerø Bugt er tankskibe med olie eller kemikalier, og der ofte i pressen har været refereret grundstødninger i Samsø bælt ud for Sejerø bugt.

Vores indsigelse omfatter hovedsagelig to forhold. For det første mener vi, at forøgelse af risikoen for oliekatastrofer er bagatelliseret i VVM redegørelsen ved overhovedet ikke at være nævnt i selve rapporten, og i baggrunds rapporten "Sejerø Bugt OWF: Ship traffic." kun at være nævnt i to linjer og en fodnote side 27.

Det er også en bagatellisering af dimensioner, når der står at et sammenstød mellem et mange tusinde tons tungt skib (>klasse 2) og en vindmølle, hvor nacellen vejer mellem 200 og 400 tons og som må formodes at falde mindst 90 m ned mod skibet, i de fleste tilfælde kan beskrives ved "light glancing". Kun i 1% af sådanne ulykker står der, vil kunne give det, der betegnes som betydelig skade på skib og vindmølle. Det er efter vores mening sandsynligt at de fleste ulykker af denne art vil føre til total forlis og tab af menneskeliv.

For det andet baseres hele vurderingen af sejladsikkerheden på beregning af ulykkesfrekvenser i ShipRisk modellen. Den anvendes her til beregning af frekvenser, der ligger så langt fra de frekvenser modellen er udviklet og verificeret på, at det må siges at være misvisende. ShipRisk modellen medtager nok "human failures", men ikke "drunken sailors", som er vi anser for et af de største faremomenter.

Det må derfor konstateres, at der ikke er gennemført troværdig analyse af risikoen for oliekatastrofer som følge af påsejling af vindmøllerne eller kollisioner pga. etablering af vindmølleparken. Vindmølleparken bør derfor

enten opgives eller der bør laves en supplerende redegørelse specifikt af dette med en efterfølgende høringsfase.

Risiko for oliekatastrofer

I baggrundsrapport "Ship traffic" er redegjort for en HAZID session og en efterfølgende beregning af frekvensen eller sandsynligheden for de typer af skibssulykker som er identificerede i HAZID sessionen. Der er i denne forbindelse skelnet mellem mindre fartøjer i klasse 1, som er skibe på op til ca. 50 m's længde, fortrinsvis lystfartøjer, og kommercielle skibe klasse 2 eller større, op til en længde på over 300 m.

I denne forbindelse er det kun de kommercielle skibe, der er af interesse. Årligt passerer der i Storebælt ca. 20.000 kommercielle skibe, hvoraf ca. 33% er tankskibe med olie eller kemikalier.

Ved hjælp af ShipRisk modellen (vurderes nærmere nedenfor) er beregnet frekvensen for sammenstød mellem kommercielle skibe og vindmøller til 0,002 og frekvensen af kollisioner forårsaget af forøget skibstrafik pga. vindmøllerne er beregnet til 0,0009. Dette vil altså iflg. den anvendte systematik i tabel 19 side 26 give et sandsynlighedstal på 3. Da skaderne på skibene er vurderet til højst at beløbe sig til 2 mio. kr. vil konsekvenstallet være 2 og altså summen netop det højst acceptable på 5.

Iflg. Energistyrelsen er dette en acceptabel risiko i forbindelse med skibstrafik og godkendt af Søfartsstyrelsen. Det har vi ingen indvendinger imod, når man ser isoleret på skibssikkerheden.

I oktober 2007 udgav forsvarsministeriet en: Risikoanalyse. Olie- og kemikalieforurening i danske farvande, udført af COWI A/S på foranledning af statsrevisorerne. Af denne kan man skønne at der formentlig i 2020 vil passere af størrelsesorden 250 mio. ton olie i tankskibe gennem Storebælt.

Baggrunden for denne intense tankskibstrafik er selvfølgelig den russiske olieeksport gennem Østersøen. Næsten alle tankskibene er derfor nordgående med fuld last, hvorimod mange af de samme skibe i ballast returnerer gennem Øresund da dette er kortere, men ikke har den nødvendige dybe for at de fuldt lastede skibe kan sejle igennem.

Det der er baggrunden for vores indsigelse er, at ud over en risiko for skibssikkerheden er der en meget stor risiko for miljøet i forbindelse med ulykker som involverer tankskibe.

Dette er også nævnt i "Ship traffic" rapporten side 27, idet man har nævnt at det samlede beløb til miljøoprydning og andre tab ved store olieudslip kan beløbe sig til 200 mio. kr. hvilket vil give et konsekvenstal på 4. Hvis systematikken

derfor skulle være fulgt ville man ende med et konsekvenstal på 4 samt et sandsynlighedstal på 3 altså en sum på 7 hvilket er ca. 100 gange over den acceptable grænse på 5.

Det forekommer derfor utroværdigt at man blot har skrevet at dette sandsynligvis kun forekommer i 1% af tilfældene og derfor har nedsat sandsynlighedstallet fra de i ShipRisk beregnede 3 til det skønnede 1. Dermed er summen igen ved et snuptag nede på 5 som er det acceptable.

Det forekommer meget overfladisk uden nogen beregning at postulere, at langt de fleste sammenstød mellem mange tusinde tons tunge tankskibe og flere hundrede tons tunge vindmøller med faldhøjder på 90 m i de fleste tilfælde vil give det der beskrives ved "light glancing". Det er svært at forestille sig andet end at en nacelle (møllehuset) på typisk 200 – 400 tons som falder fra 90 meters højde, fuldstændig vil smadre det skib den rammer.

Det betragter vi som en klar bagatellisering af et problem som kan give voldsomme miljøproblemer, idet vindmølleparken er omkranset på alle sider af tætliggende strande og hvor vindmølleparken vil næsten umuliggøre en effektiv oprensning.

ShipRisk modellen

ShipRisk modellen er udviklet af Rambøll i 2009 til vurdering af sejladsikkerheden ved en fast forbindelse over Fehmernbælt. Det er en statistisk model der beregner risikoen for ulykkesscenarier af forskellige årsager, som kan være menneskelige fejl, mistet fremdrift (maskinskade) fejl ved styreanlæg.

Modellen blev i udviklingsfasen verificeret ved sammenligning med de registrerede skibsulykker i Øresund, Storebælt og Fehmernbælt gennem fra 5,5 til 9 år.

Hvis man sammenligner beregnede og faktisk registrerede antal skibsulykker, viser det sig, at de beregnede sammenstød af skibe med genstande ligger ca. 50% over de faktiske registrerede sammenstød, mens med grundstødninger ligger de faktiske ca. 50% over det beregnede.

De årlige frekvenser der indgår er for registrerede sammenstød med faste genstande ca. 5 pr år og for registrerede grundstødninger ca. 1 pr år.

Enhver der beskæftiger sig med matematisk eller statistisk modellering ved, at en model er en forenklet beskrivelse af virkeligheden og at den kun kan anvendes i et snævert område omkring det område den er udviklet til. I "Ship traffic" rapporten anvender ShipRisk til at beregne frekvenser ned til 0,0001 pr

år. Dette er mere end en faktor 10.000 fra det frekvensområde modellen er udviklet til og verificeret ved. Derfor er beregningen i dette tilfælde givetvis behæftet med flere hundrede pct. usikkerhed og i realiteten uanvendelig.

Yderligere er der i ShipRisk indlagt nogle faste begrænsninger. For eksempel er det indlagt at et skib der på grund af en menneskelig fejl er på kollisionskurs højest vil kunne fortsætte på denne kurs 20 min før fejlen korrigeres.

Men en stærkt beruset styrmand, der hverken reagerer på lyd eller lys bliver ikke ædru på 20 min og griber ikke ind og korrigerer kursen. Dette kan ikke programmeres og det vil gå galt.

Dette er der set flere eksempler på med russiske skibe. Dels med påsejling af Storebæltsbroen og også med det russiske skib med direkte kurs mod Havnsø havn, hvor det skulle have været ned gennem Storebælt. Dette er ikke enkeltstående eksempler. Hvis man søger på nettet på grundstødning, russiske skibe og beruset skibsfører vælter det ud med eksempler.

Hvis et tankskib efter passage af Røsnæs Puller, fejlagtigt sætter en nordøstlig kurs og ikke reagerer på lys eller lyd advarsler, vil det uvægerligt kunne kolliderer med vindmøller.

Det har været fremført at tankskibe ville grundstøde på en sandbanke før de nåede vindmølleparken. Dette er forkert, der findes ingen sådan sandbanke fra Røsnæs Puller og ind i undersøgelsesområdet. Nordgående tankskibe vil kunne passere ind i vindmølleområdet, uden at komme ind i områder med under 20 m's dybde, hvilket er mere end de 19 m's dybde i dybvandsrenden.

Underskrevet

Freddy W. Henriksen, Ulkær 22, 1.th, 2610 Rødovre

Preben Jørgensen, Spurvevænget 12, Ejby, 4623 Lille Skensved

Martin M. Jensen, Sorgenfrigade 5, 2.tv, 2200 København N

Leif Møller Jensen, Fuglevangsvej 9, 3, 1962 Frederiksberg C

Naturstyrelsen,
Tværgående Planlægning,
Haraldsgade 53,
2100 København Ø.

Ref.: VVM for Sejerø Bugt j.nr. NST- 131-00171.

Jeg protesterer imod vindmøller i Sejrøbugten.

Jeg mener at møllerne vil ødelægge naturoplevelsen langs Sejrøbugten, idet de vil dominere udsigten. De vil også ødelægge nattehimmelen med alle de blinkende lys. Samt udsende konstant støj af varierende intensitet.

Jeg frygter, at de mange møller vil øge risikoen for påsejling af skibe med deraf følgende naturkatastrofer med olieudslip, mm.

Opstilling af kabelstationer på Røsnæs med op til 18 meter høje master kan jeg heller ikke acceptere.

Jeg proteserer også da jeg frygter at det vil gå kraftigt ud over alt dyrelivet både over og under havets overflade. Især er sortanden udryddelsestruet.

Med venlig hilsen,

Kim Bentzen
Gassehaven 114
2840 Holte.

Til Naturstyrelsen

nst@nst.dk

Indsigelse til VVM Sejerø Bugt Havvindmøllepark

J.nr.nst-131-00171

VVM rapporten fremhæver flere gange at man tager udgangspunkt i worst case scenario, men det allervigtigste scenarie er helt ude ladt. Nemlig risikoen for olie- eller kemikalie forurening.

Store Bælt, og området udfor Sejerøbugten specielt området ved Hatter Barn, er udpeget, i en rapport udgivet af COWI og Forsvarsministeriet, som det absolut farligste og mest risikable farvand i forhold til en forureningskatastrofe forårsaget af grundstødning, kollision.

Farvandet passeres af næsten 20.000 skibe om året, heraf 6600 tankskibe

På side 217 skriver man "Procedurer for risikoscenarier fx nedlukning af havvindmøller i tilfælde af drivende skib vil blive beskrevet i beredskabsplanen for havvindmølleparken." Her tænker man ikke på en eventuel olieforurening, men alene risikoen for en større skade på skibet, som følge af en roterende vinge.

Dette er helt utilstrækkeligt. En VVM rapport skal beskrive foranstaltninger der kan forhindre eller nedbringe skadelige virkninger på miljøet.

Der bør laves analyser og vurderinger af risikoen for oliekatastrofer og deres virkning på miljøet i vvm rapporten og på hvilken måde mølleparken vil påvirke beredskabet. Er det nuværende beredskab tilstrækkeligt? Vil den almindelige oliebekæmpelsesmetode, med flydespærre være tilstrækkelig? Skal møllerne udstyres med materiel, der skal indgå i det fremtidige beredskab? Vil varslingsperioden påvirkes? Skal Sejerø havn og Nyby havn inddrages i et kommende beredskab, hvis der bliver behov for en hurtigere indsats? Hvad betyder en kollisionsrisiko med møllerne for en forureningsbekæmpelse? Flere spørgsmål kan være aktuelle.

Rapporten omtaler vindmølleparkens påvirkning af radar overvågningen af området, men dette overlades til en vurdering efter koncessionshaveren har lavet sin plan for opsætning af møllerne. Dette er ansvarsløst, hvad hvis det viser sig at der opstår huller i radardækningen, af det mest befærdede og risikofyldte farvand? Det burde være omvendt, at man vurderer på hvilken måde opstillingen vil påvirke radarovervågningen gennem forskellige opstillingsscenarioer og stiller krav om, at opstillingen skal ske i overensstemmelse med det sikreste scenarie (hvis sikkerheden her vurderes at være høj nok).

I rapporten står der endvidere.

"I områder med havmølleparker kræves en forøget signalbehandling i radarer for at modvirke forstyrrelser fra møllerne. Dette vil overordnet påvirke de enkelte radarers kapacitet til at afsøge hele radarens dækningsområde og ikke kun i området, hvor havmøllerne er placeret.

I takt med at Danmark opstiller stadig flere vindmøller, vil den samlede radarovervågning af både søterritoriet og luftrummet over dansk territorium potentielt forringes og på et tidspunkt nå et niveau, hvor det kan blive kritisk for forsvaret. Det stigende antal områder med forringet dækning for Forsvarets radarer, vil således have en kumulativ effekt på det samlede radarbillede i Danmark, forstået på den måde, at der kommer flere og flere skygeområder (blinde pletter) eller falske radarmål."

Denne konstatering viser klart behovet for at radardækningen analyseres grundigere i forhold til opstilling af vindmølleparken.

Rapporten peger også på problemet med skibsradarerne, hvor man skriver "at det kan blive aktuelt, at fortage afværgeforanstaltninger i forhold til skibsradarere, der også kan blive påvirket af havvindmølleparken."

Her bør man også gå videre i analyserne. Det er jo helt afgørende for skibsførernes navigation, at deres radarudstyr ikke forstyrres af vindmølleparken. Vi er jo ikke bare på en lige sejlroute, men netop på et sted hvor der skal ændres kurs.

Det er ikke tilstrækkeligt, at man alene fortager en risikoanalyse, uden at forholde sig til de konkrete forhold omkring Sejerøbugten.

Der har jo været eksempler på, at skibe er kommet på afveje, senest med det Russiske skib der var direkte på vej mod Havnsø og kun blev stoppet i sidste øjeblik.

Med venlig hilsen

Peter Asboe

Gerda Kristensen

Porcelænsøen 6 A 1mf

2000 Frederiksberg