



KYSTVERKET

Fiskeridirektoratet
Postboks 185 Sentrum
5804 BERGEN

Deres ref.:
21/9681

Vår ref
2022/716-4

Arkiv nr

Saksbehandler
Paul Gustav Nyland/Guttorm
Tomren

Dato
06.03.2022

Havbruk til havs - nye områder til uttale - Kystverkets innspill

Kystverket viser til brev av 11.02.22 fra Fiskeridirektoratet hvor det inviteres til å gi innspill til prosessen med å velge ut områder for havbruk til havs, nærmere bestemt områdene Sklinnabanken og Trænabanken. Det bes særskilt om en sammenligning av områdene, og hvilket som er mest aktuelt for konsekvensvurdering, og videre tilrettelegging for havbruk til havs. Hvis det avdekkes arealkonflikt bes det videre om en vurdering av mulighetene for sameksistens.

1. Innledning

Innledningsvis vil Kystverket peke på at vi har vært aktiv i prosessene knyttet til arealavsetning for mulige områder for havbruk til havs, og vi har tidligere i forbindelse med områderapporten fra Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet kommentert på de ulike områdene. Når det gjelder Sklinnabanken og Trænabanken har Kystverket tidligere spilt inn, se vedlegg, at områdene har betydelig transitt av kystnær trafikk, og at:

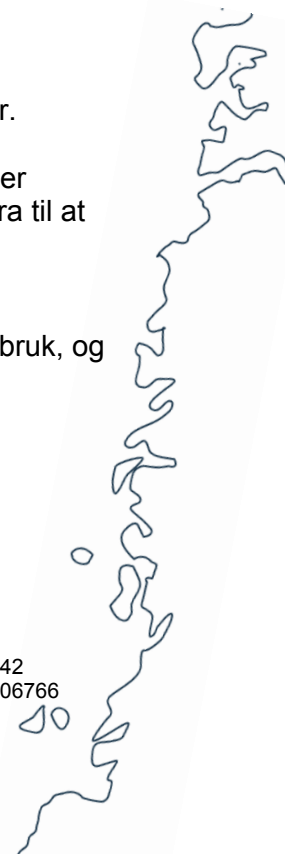
«I områder med sjøtrafikk vil volum og tetthet være bestemmende for om installasjoner for havbruk til havs vil bety en økt risiko for sammenstøt og berøringer. Enkeltstående anlegg anses ikke å være utfordrende for fremkommelighet eller sjøsikkerhet, forutsatt at de er tilstrekkelig merket. Større ansamlinger av innretninger innenfor et avgrenset område, slik at disse fremstår som en samlet gruppe, kan bidra til at fremkommelighet og sjøsikkerhet påvirkes negativt.»

Kystverket vil i det følgende foreta en nærmere gjennomgang av trafikkbildet i de ovennevnte områder, konsekvenser for sjøtrafikken av en avsetning av areal til havbruk, og en vurdering av mulige avbøtende tiltak.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



2. Gjennomgang av trafikkbildet, konsekvenser for sjøtrafikk (endret trafikkmønster) og avbøtende tiltak

Kystverket vil innledningsvis peke på at det er vanskelig å gi eksakte vurderinger av effekten for skipstrafikken av en eventuell åpning av arealer for havbruk til havs. Bakgrunnen for dette er at det så langt er lagt frem lite informasjon om hvordan utnyttelsesgraden av de foreslåtte arealene for havbruk til havs blir. Arealene er svært store og som nevnt i tidligere dialog mellom Kystverket og Fiskeridirektoratet knyttet til åpning av areal for havbruk til havs vil ikke frittliggende anlegg skape utfordringer for sjøtrafikken, så lenge de er godt merket og avbildet i offisielle sjøkart. Det er kun når flere anlegg opptrer som en samlet enhet/park at havbruk vil legge begrensninger på sjøtrafikken, og gir følgeeffekter som fortetting av trafikk i noen områder og økt seilingsdistanse.

Sklinnabanken og Trænabanken ligger nærmere kysten enn de IMO-definerte rutetiltakene som Norge har innført. Disse rutetiltakene har som hovedformål å sørge for at risikofartøyer går lenger ut fra kysten, for å sikre tilstrekkelig responstid ved uønskede hendelser (korrektive tiltak kan iverksettes, slep osv). Det vil være ugunstig dersom kystnær trafikk, som ikke allerede går inne i territorialfarvannet, skyves lenger øst og nærmere land enn i dag. Dette vil medføre at nødvendig responstid ved motorstans eller lignende minker for denne trafikken. Dette forhold vil bli gjeldende for begge ovennevnte områder, slik at fartøyene må gå en betydelig distanse nært oppunder land, og tiden de blir disponert for maskinstans blir ikke ubetydelig. I motsatt fall må de gå lengre til havs og får økt seilingsdistanse. I denne omgang er det ikke undersøkt hendelsesdata, men av erfaring er det et ikke ubetydelig antall hendelser ute på åpent hav med motorstans/drivende fartøy langs norskekysten.

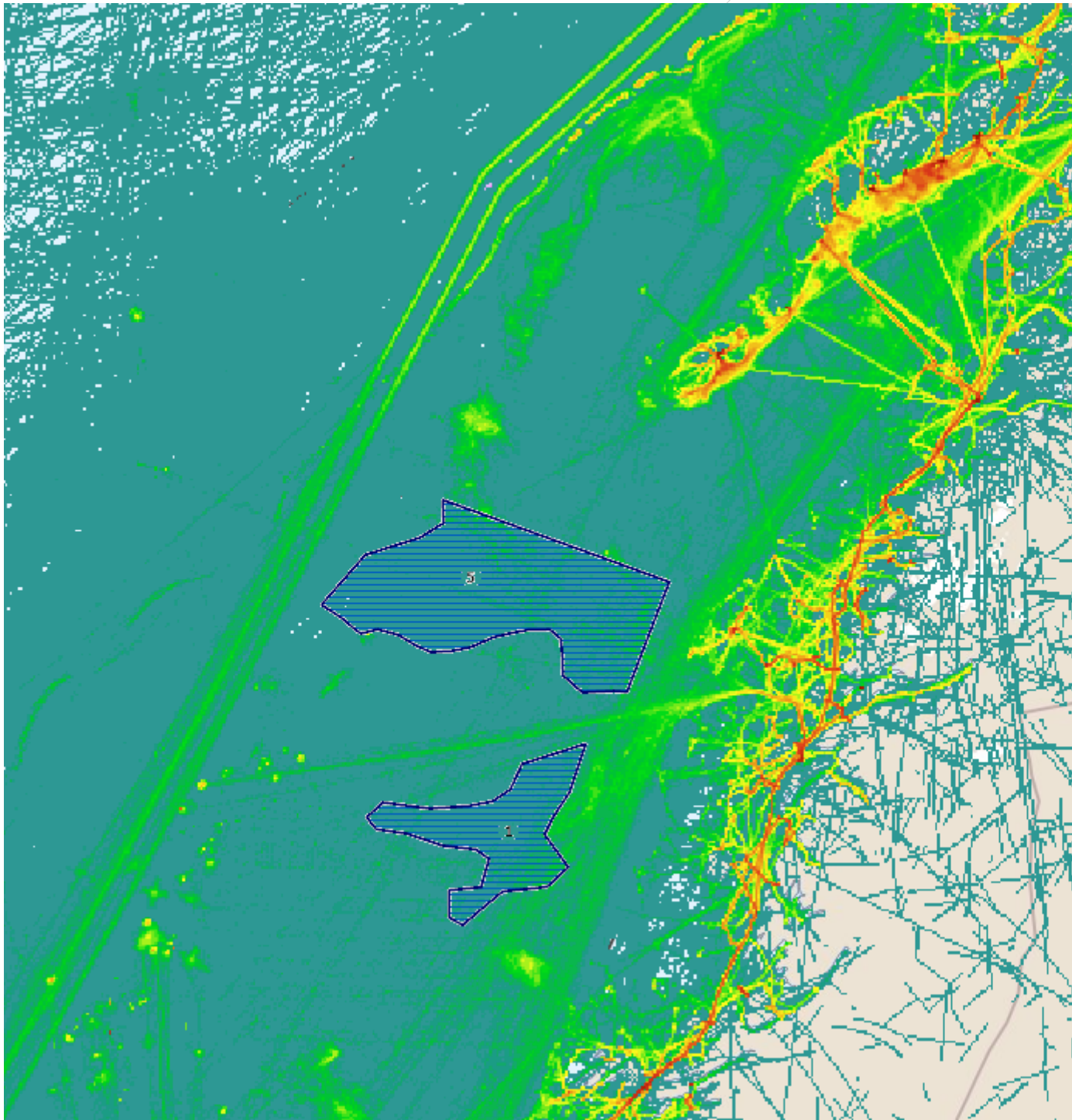


Fig. 1: Dette bildet viser tetthetsplott for all sjøtrafikk i området for hele 2019. Kilde: BarentsWatch arealverktøy, trafikkdata fra 2019.

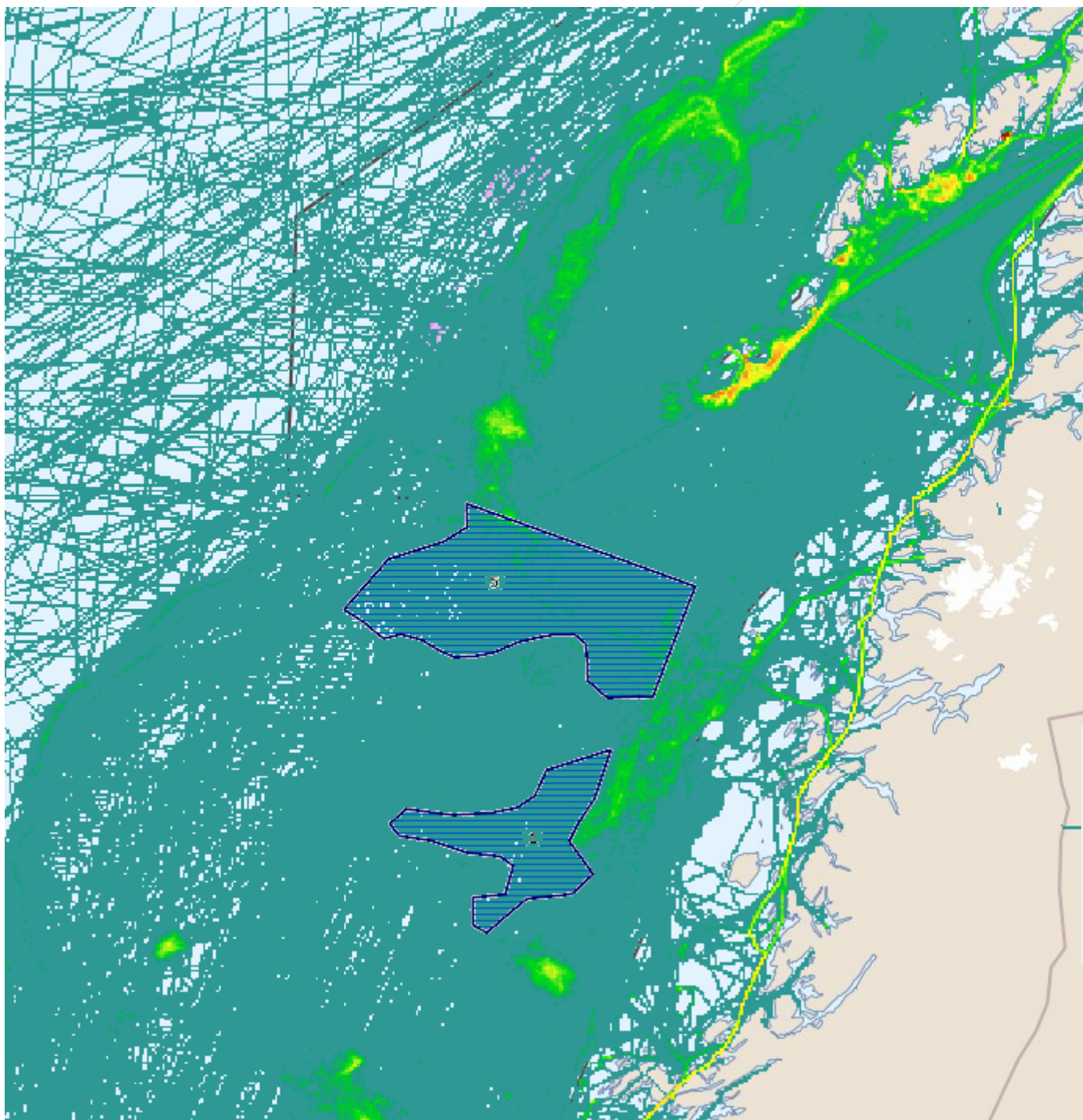


Fig. 2: Dette bildet viser tetthetssplott for fiskefartøy for hele 2019. Kilde: BarentsWatch arealverktøy, trafikkdata fra 2019.

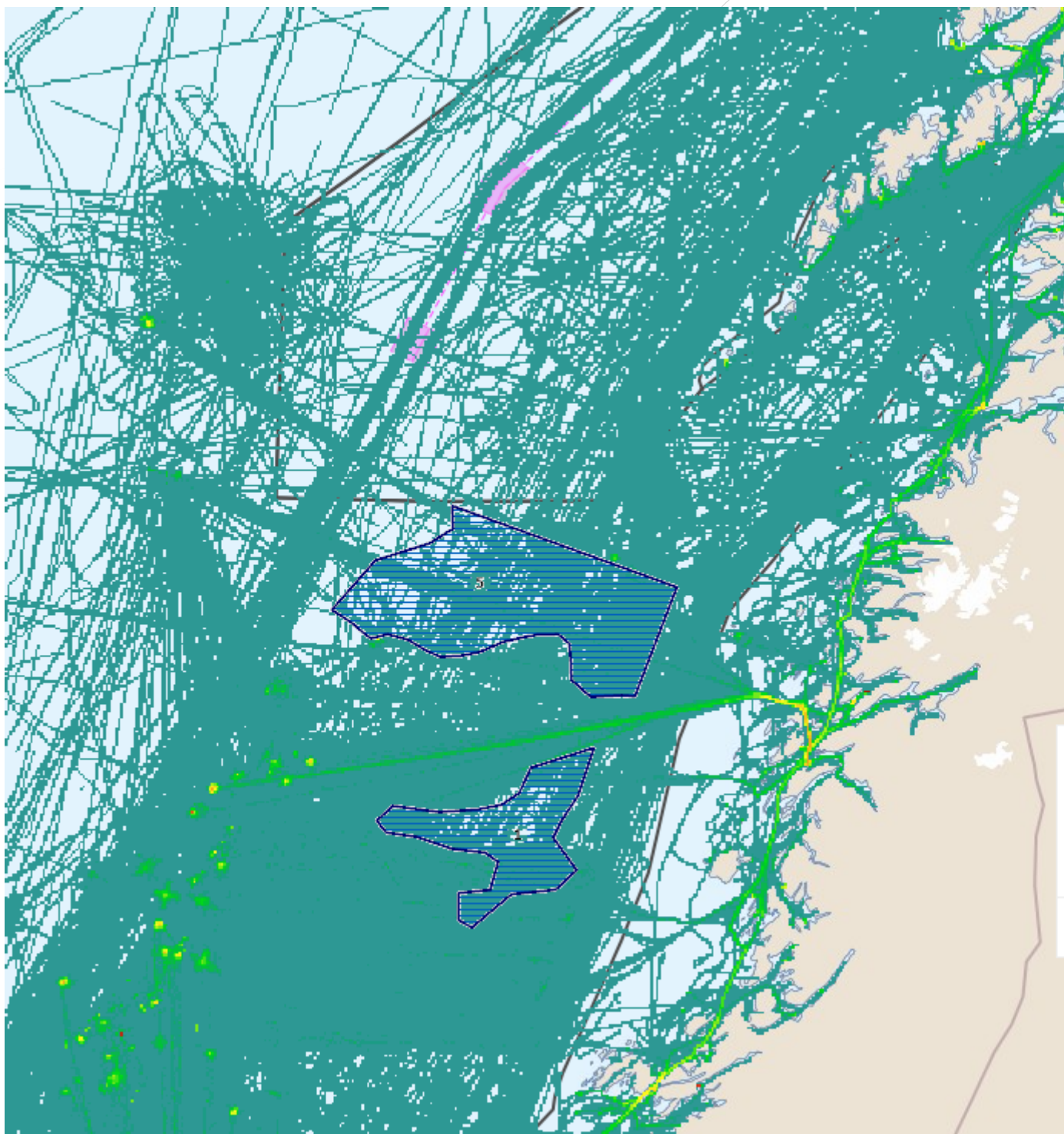


Fig. 3: Dette bildet viser tetthetsplott for offshore/spesial fartøy i 2019. Kilde: BarentsWatch arealverktøy, trafikkdata fra 2019.

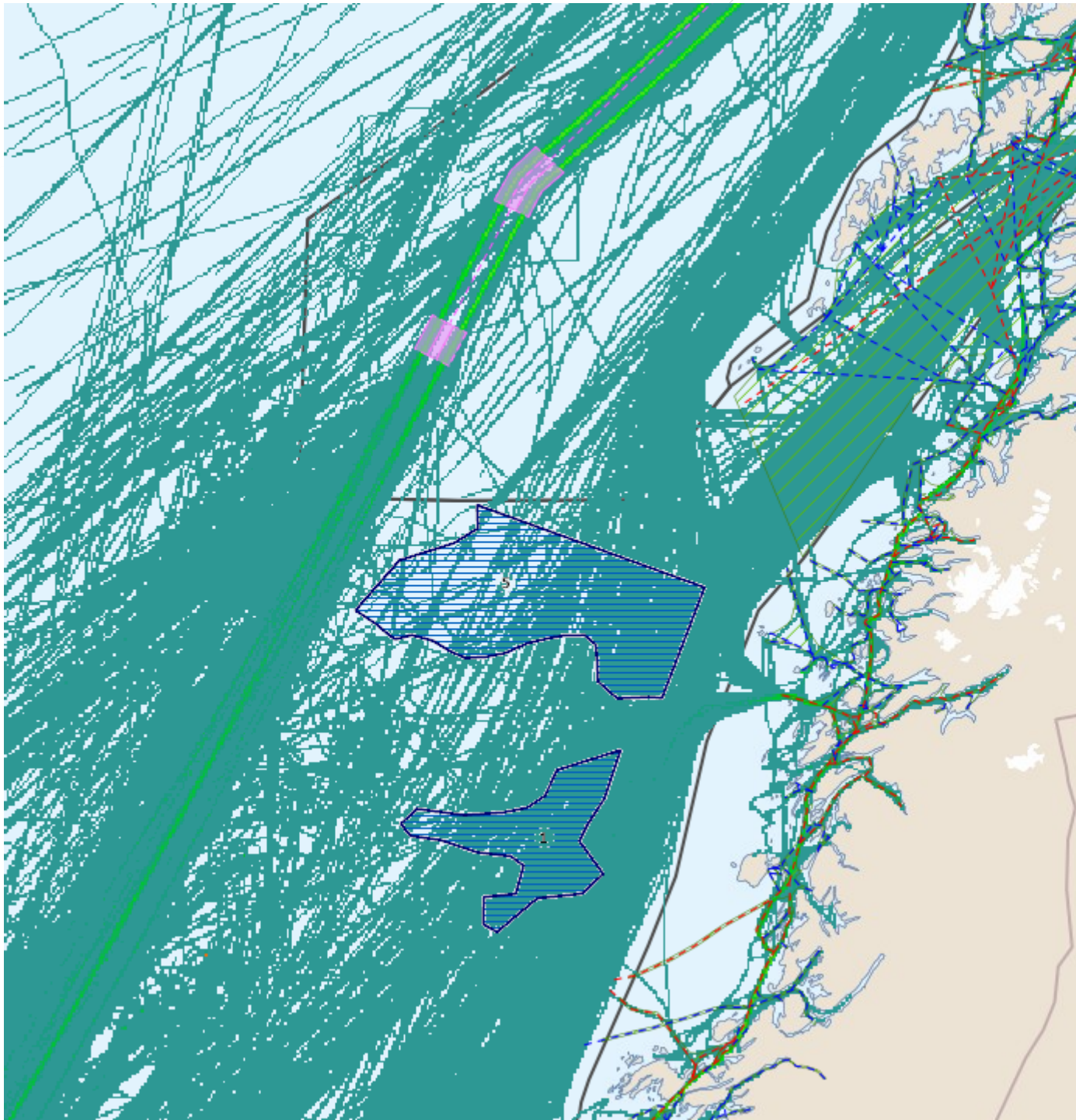


Fig. 4: Dette bildet viser tetthetsplott for tankskip i 2019. Kilde: BarentsWatch arealverktøy, trafikkdata fra 2019.

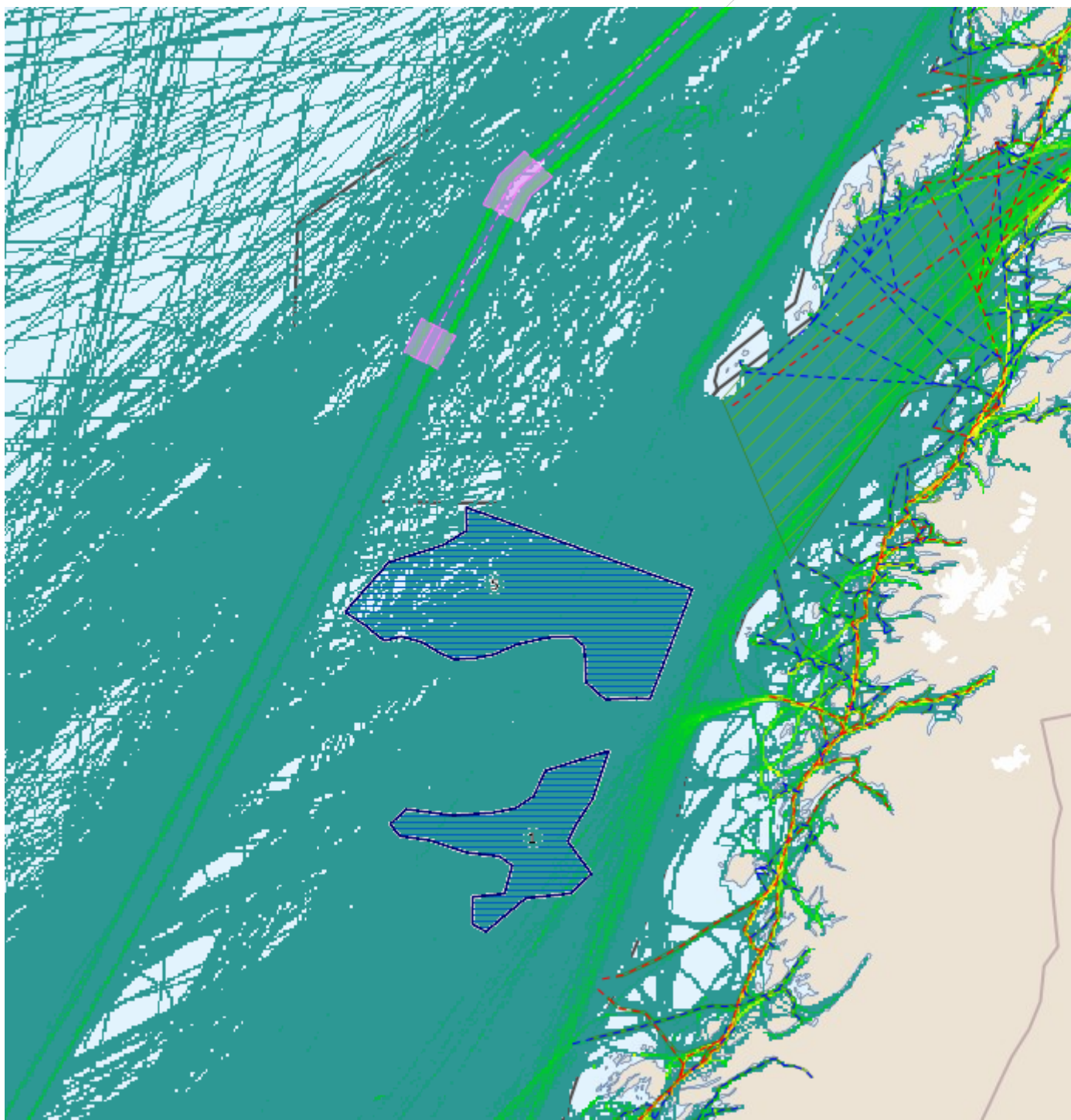


Fig. 5: Bildet viser tetthetsplott over lasteskip i 2019. Kilde: BarentsWatch arealverktøy, trafikkdata fra 2019.

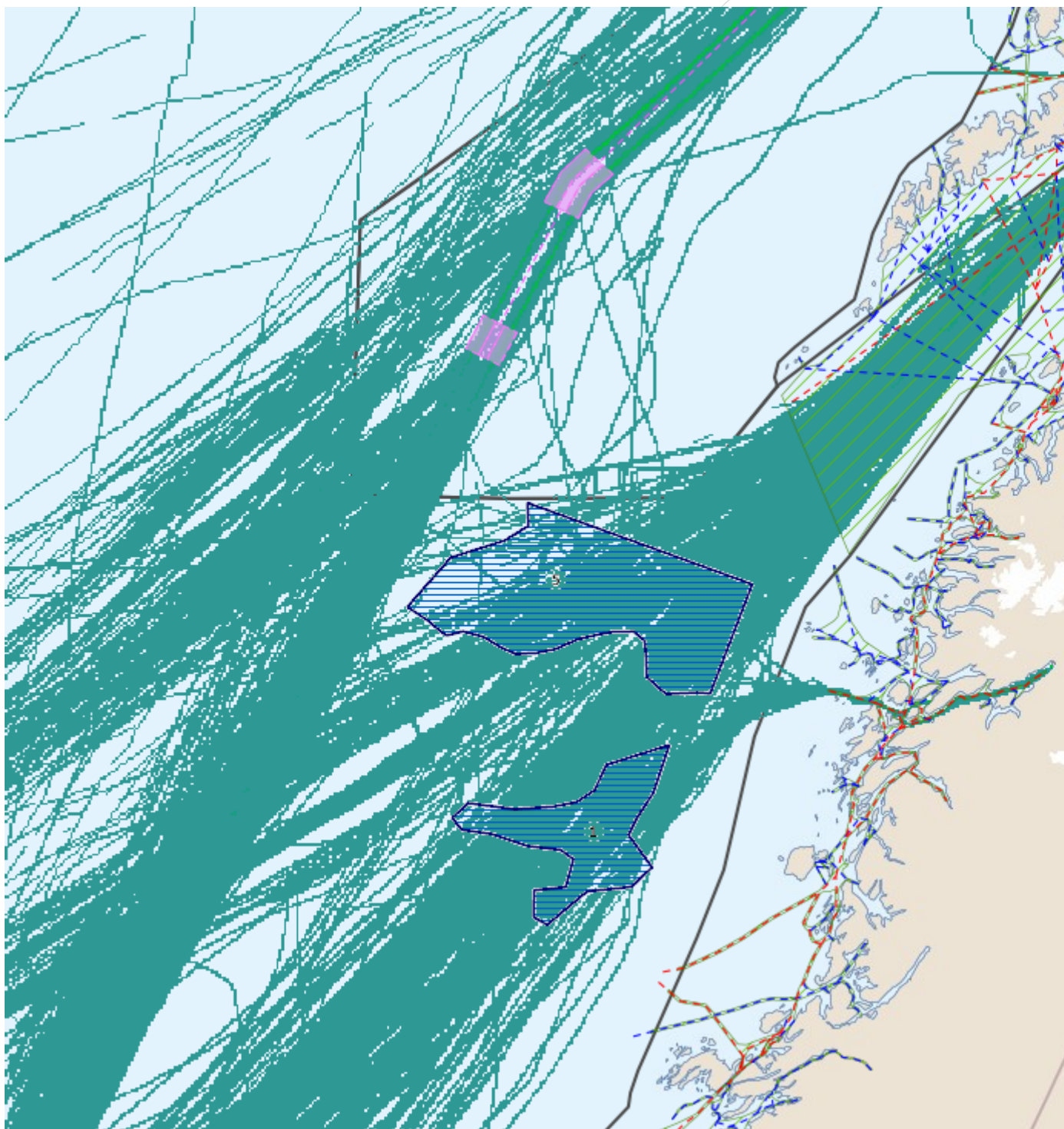


Fig. 6: Bildet viser lasteskip over 30000BRT i 2019. Kilde: BarentsWatch arealverktøy, trafikkdata fra 2019.

Som nevnt innledningsvis er det vanskelig å estimere effektene av at Sklinnabanken og Trænabanken åpnes for havbruk til havs. Dersom en skal legge en konservativ holdning til grunn, og forutsette at arealene er stengt for annen trafikk enn den som yter service til

fremtidige akvakulturanlegg, vil konsekvensene være store og bidra til en vesentlig økning i utseilt distanse. Kystverkets vurdering er at dette ikke er en hensiktsmessig løsning for sjøtrafikken. Arealene antas utbygget i etapper, slik at deler av arealene vil være uberørt, mens andre blir berørt. Det kan også tenkes at enkelte områder er lite attraktive for havbruk grunnet lang distanse til land som fordyrer produksjonslinjen.

Avbøtende tiltak relatert til ulempene for sjøtrafikken vil være å anlegge korridorer gjennom arealene for skipstrafikken. Dette kan være både i retning øst/vest og nord/syd.

Eksempelvis viser tetthet for lasteskip størst trafikkmengde øst for arealene. Dette er mindre fartøyer som ikke er pålagt å følge rutetiltakene. En nærmere analyse av lasteskip og fartøy over 30000BRT viser at «malmbåtene» inn til Narvik i hovedsak går rett gjennom arealet til Træna-banken og Sklinna-banken, jf. fig. 6. Det vil ikke være tilrådelig at disse fartøyene rutes helt øst for arealet som er avsatt. Disse fartøyene har tradisjonelt tungolje som drivstoff. Her vil en korridor gjennom arealene være et fornuftig kompromiss.

Til orientering ble det innført nye rutetiltak i 2021, og det er vanskelig å se store endringer i trafikkmønsteret ennå. Tiltakene ble imidlertid innført for å unngå at fartøyer avsluttet rutetiltaket for tidlig og gikk inn mot kysten for tidlig. Det er vanskelig å vurdere om dette vil få nevneverdige konsekvenser for arealene, men det er som nevnt ønskelig at fartøyer ikke går lenge tett utenfor territorialfarvannet før de tar los. En endring her vil føre til at det kan bli flere fartøyer som kommer i konflikt med arealene, men dersom en åpner opp med korridorer vil dette være håndterbart for sjøtrafikken. En tilsvarende modell har Kystverket tidligere spilt inn i forbindelse med åpning av areal for havvind i området Utsira Nord.

3. Avslutning

Kystverket ber om at ovennevnte vurderinger tas med i den videre prosessen knyttet til disse arealene. I tillegg ber vi om at Fiskeridirektoratet tar kontakt med oss igjen i forbindelse med en eventuell detaljering av avbøtende tiltak (oppdeling av areal, etablering av korridorer mv.) hvis arealene tas med i den videre utredningen av havbruk til havs.

Med hilsen

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

Paul Gustav Nyland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

1 Havbruk til havs - innspill fra Kystverket