



KYSTVERKET

Fiskeridirektoratet
Postboks 185 Sentrum
5804 BERGEN

Deres ref.:
21/9681

Vår ref
2021/9781-6

Arkiv nr

Saksbehandler
Paul Gustav Nyland

Dato
26.11.2021

Havbruk til havs - tre områder til uttale - Kystverkets merknader

Kystverket viser til forsendelse fra Fiskeridirektoratet av 01.11.21. Det inviteres til å gi innspill til de tre områdene som for direktoratet fremstår som de mest aktuelle å anbefale for tilrettelegging for havbruk til havs.

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og arbeider for å sikre en effektiv og sikker sjøtransport. Med bakgrunn i denne rollen vil vi gi tilbakemelding på foreslåtte områder for havbruk til havs.

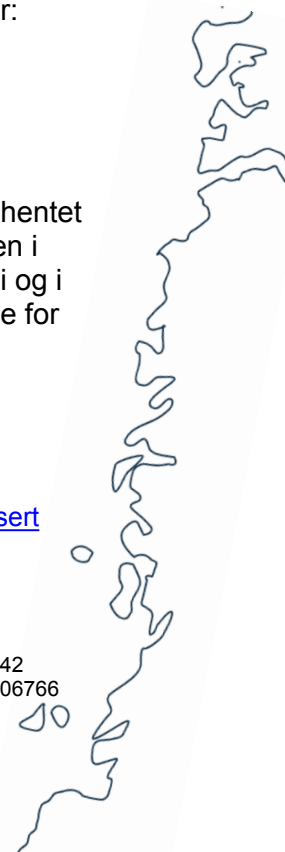
1. Innledning

Anbefalingen om avsetning av areal til havbruk til havs gjøres på bakgrunn av rapporten «Kartlegging og identifisering av områder egnet for havbruk til havs»¹, heretter referert til som «Områderapporten», og de innspill som kom inn i denne forbindelse samt oppdatert GIS-analyse og annen offentlig tilgjengelig informasjon. De tre aktuelle områdene er:

- 2 Norskerenna Sør
- 11 Frøyabanken Nord/10 Frøyabanken Sør
- 7 Tromsøyflaket

Kystverket har i forbindelse med forsendelsen fra Fiskeridirektoratet blant annet innhentet en rapport fra Fiskeridirektoratet og Kystverkets felles analyseenhet (analyseenheten i Vardø), se vedlegg, hvor det ved hjelp av sporingsinformasjon er registrert aktivitet i og i nærheten av nevnte områder. Resultatene er presentert i kart med tetthetsplott både for relativ aktivitet inne i områdene, og for aktivitet både i området og området rundt.

¹ <https://www.fiskeridir.no/Akvakultur/Nyheter/2019/1219/Havbruk-til-havs-omraader-identifisert>



Kystverket har også tidligere uttalt seg til identifisering av aktuelle områder for havbruk til havs i forbindelse med «Områderapporten», se vedlegg. Våre vurderinger i disse uttalelsene står fortsatt ved lag, og vi vil i denne omgang nyansere og utdype disse.

I det følgende vil Kystverket først knytte noen overordnede merknader til prosessen med kartlegging av arealer for havbruk til havs, før vi kommenterer nærmere forhold ved de enkelte områdene, generelle merknader om havbruk til havs og skipstrafikk og merknader til overordnet konsekvensutredning.

2. Overordnede merknader

Som nevnt i tidligere forsendelser fra oss vil tiltak som kan påvirke sikkerhet, fremkommelighet eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet kreve tillatelse etter havne- og farvannsloven. Lovens geografiske virkeområde avgrenser kravet om tillatelse til tiltak i territorialfarvannet. Havbruksanlegg som etableres utenfor territorialfarvannet vil således ikke kreve tillatelse etter havne- og farvannsloven, men Kystverket vil i forbindelse med disponering av areal i dette området være en naturlig høringspart for den myndighet som initierer ny eller endret bruk av areal etter aktuell sektorlovgivning.

Kystverkets overordnede vurdering er at det er gode muligheter for at ulike samfunns- og næringsinteresser kan sameksistere i havrommet. En viktig forutsetning for dette er en åpen og transparent dialog mellom de ulike interessehaverne, og med et oppdatert og tilgjengelig kunnskapsgrunnlag. Samtidig som havne- og farvannslovens formålsbestemmelse skal bygge opp under næringsutvikling og vekst, er virksomhetene som er lokalisert langs og i nærheten av kysten avhengig av sjøtransport og systemet av farleder, havner og havneterminaler. Norge er avhengig av et sterkt, mangfoldig og konkurransedyktig næringsliv. Reduserte transportkostnader kan gi økt konkurranseevne for næringslivet, og er viktig for et velfungerende arbeidsmarked over hele landet. Overføring av gods fra vei til sjø vil gi en klimagevinst for transportsektoren. Dette innebærer at sjøtransporten må ha tilgang på effektive ruter også utenfor territorialfarvannet, slik at transportnettet innenlands knyttes opp mot markeder i andre land. Det er også viktig at transport til og fra installasjoner i havområdene kan skje raskt og effektivt.

Sjøtransportens behov vil kunne komme i konflikt med andre næringer som ønsker å bruke sjøarealene, og dette kan skape konflikter ved bruk av areal. Det er derfor viktig at arealer som settes av til havbruk ikke kommer i konflikt med skipsfartens behov for sikker, forutsigbar og effektiv ferdsel, og at skipsfartens muligheter til å utvikle en miljøvennlig transport understøttes.

I forlengelsen av dette ser Kystverket det som utfordrende når Fiskeridirektoratet, slik vi leser deres brev av 1. november 2021, legger opp til at en nærmere vurdering av anlegg for havbruk til havs først vil bli foretatt når det kommer konkrete lokalitetssøknader. På side 4 i nevnte brev uttales det:

«Den gradvise utviklingen vil også gjøre at spørsmålet Kystverket reiser angående trafikk i området vil kunne løses på en konstruktiv måte».

En slik tilnærming vil kunne innebære en vurdering av konsekvensene for sjøtransporten fra sak til sak, og dette mener vi er uheldig.

En nærmere vurdering av hvilken påvirkning anlegg for havbruk til havs kan ha for sjøverts ferdsel burde i større grad vært identifisert og vurdert, før det ble tatt stilling til hvilke områder som er aktuelle for videre utredning.

Slik vi ser det bør det så tidlig som mulig etableres rammer for hvordan det settes av områder for havbruk til havs, og hvordan dette kan skje på en måte som ivaretar de ulike interessene i havrommet, herunder sjøtransportens behov for sikker, effektiv og miljøvennlig ferdsel i det aktuelle farvannet. Kystverket er også av den oppfatning at det bør vurderes å redusere/dele opp foreslåtte områder, som et alternativ til full stans av utbygging i hele områdene, før det eventuelt igangsettes en overordnet konsekvensvurdering, se forøvrig våre innspill nedenfor. Det bør utarbeides forslag med reduserte og oppdelte områder som berørte sektororgan, næringsaktører mv. kan uttale seg til.

3. Nærmere om de ulike områdene

I det følgende vil Kystverket gi konkrete merknader/kommentarer til de foreslåtte områdene for havbruk til havs. Som nevnt innledningsvis legger vi også ved en rapport fra analyseenheten i Vardø som inneholder en registrering av skipsaktivitet i disse områdene for hele 2020.

3.1 Norskerenna sør

Kystverket vil innledningsvis under dette punktet vise til vår uttalelse av 14.10.19, se vedlegg, hvor vi anførte at dette området er trafikkett og ligger nært opp til rutetiltaket Utsira-Egersund. Vår anbefaling den gang var at området burde utgå i den videre kartleggingen/utredningen av aktuelle områder for havbruk til havs.

Kystverket vil også bemerke at Fiskeridirektoratets vurdering av område 2 fremstår som noe unyansert. Det vises her til direktoratets vurdering av de ulike samfunns- og næringsinteressene i området. Når det gjelder luseproblematikk er det gjort utførlig rede for denne problematikken knyttet til vurderingen av om en skal gå videre med område 2 Norskerenna Sør eller 13 Indrebakken. Hensynet til sjøverts ferdsel synes i mindre grad å være vurdert. På side 3 og 4 i direktoratets brev av 01.11.21 diskuteres luseproblematikken, og på s. 4 uttales at:

«[...] det må legges avgjørende vekt på potensialet for lusepåvirkning fra havbruk til havområdene inn mot produksjonsområdene.»

I forbindelse med Fiskeridirektoratets brev av 01.11.21 har vi som nevnt over innhentet diverse datagrunnlag og vurderinger internt hos oss. Ifølge våre data har sjøtrafikken og seilingsmønster ikke endret seg vesentlig siden vår forrige uttalelse i saken. Det er innhentet oppdaterte tall for 2020 fra analyseenheten i Vardø for å eventuelt verifisere endret seilingsmønster for sjøtrafikken.

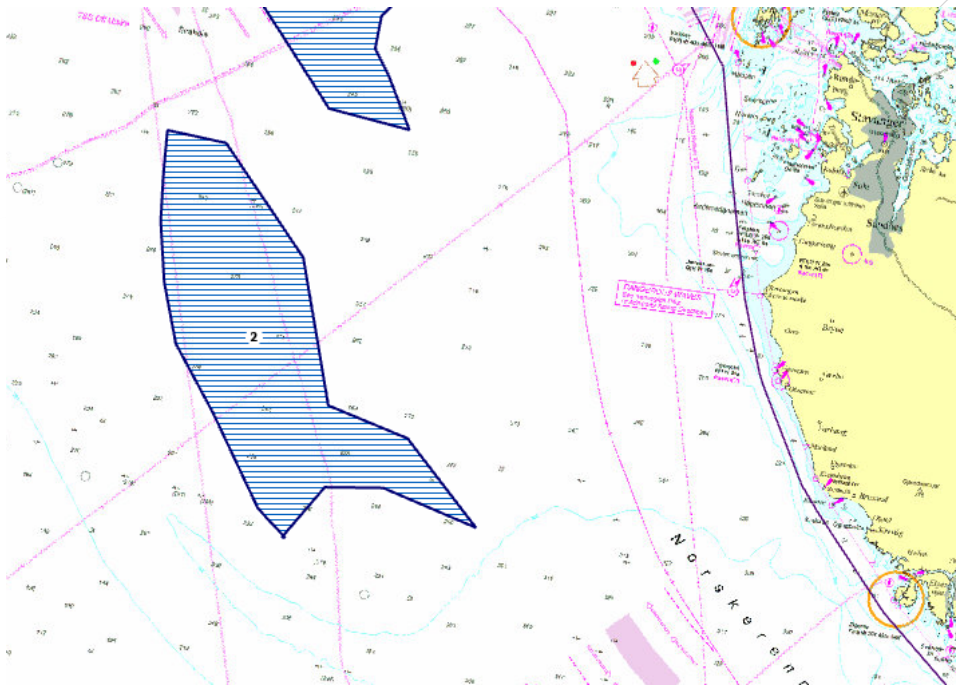


Fig. 1 Kartutsnitt område 2. Kilde: Kystinfo

Område nr. 2 ligger i et trafikk tett område og nært rutetiltaket TSS Utsira – Egersund. Her er inngående/utgående trafikk fortettet, og området blir benyttet av fartøy til kontinentet. Anlegg for havbruk til havs i dette området vil kunne medføre endret seilingsmønster for sjøtrafikken, og en mindre effektiv og mer energikrevende seilas for et større antall fartøy. Vår anbefaling fra 2019 var at området burde utgå av hensynet til skipstrafikken i området. AIS-utklippet under viser tydelig at arealet kommer midt i seilingsmønsteret for sjøtrafikken i transitt som kommer fra/til kontinentet, samt også trafikk øst/vest ut fra norsk havn. Vår konklusjon er fortsatt at området er i konflikt med skipstrafikken/seilingsmønsteret på en måte som gjør at område 2 bør utgå i den videre prosessen med identifisering av egnede arealer for havbruk til havs.

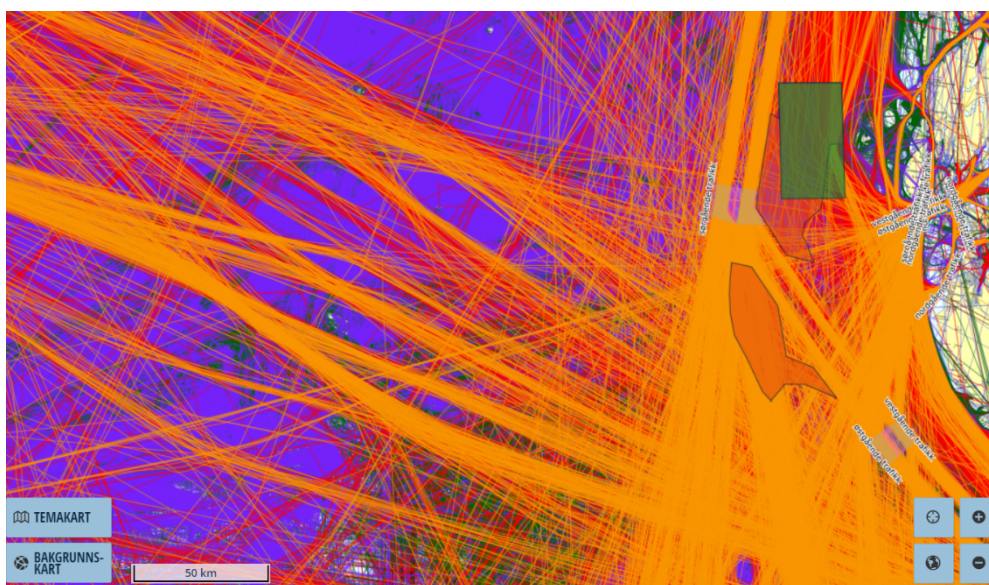


Fig. 2 AIS-utklipp 2019. Kilde: Kystinfo

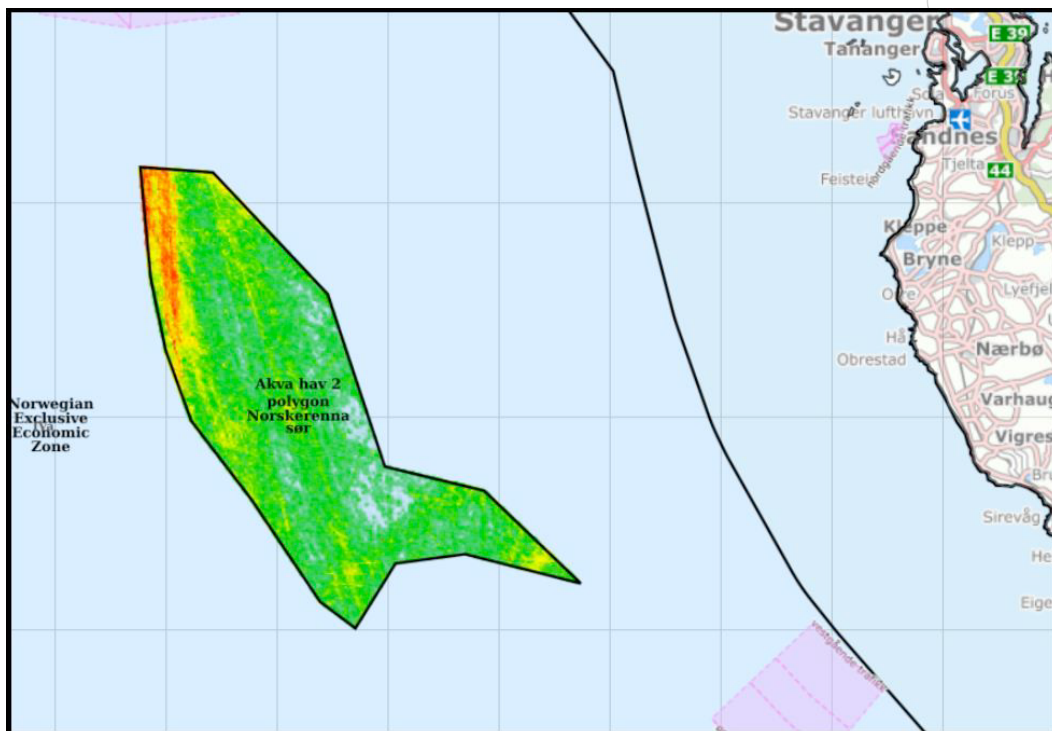


Fig. 3 Tetthetsplott 2020. Kilde: Analyseenheden i Vardø.

Forutsatt at Fiskeridirektoratet ikke følger vårt råd om å ta ut område 2 i den videre utredningen vil Kystverket i det videre gi noen kommentarer til avbøtende tiltak som vil komme sjøtransportens interesser i møte.

Når en ser på den geografiske fordelingen av skipstrafikken i område 2, og forslaget til avgrensning av området, observerer Kystverket at Fiskeridirektoratet har tatt hensyn til skipstrafikken generert av trafikkseparasjonssystemet (TSS) i nordøst når det gjelder trafikk til/fra Skagerrak og/eller Østersjøen. Videre ser vi at internasjonal skipstrafikk mellom norske og utenlandske havner i områdets nordvestlige del skaper større trafikkintensitet, særlig knyttet til nordgående trafikk.

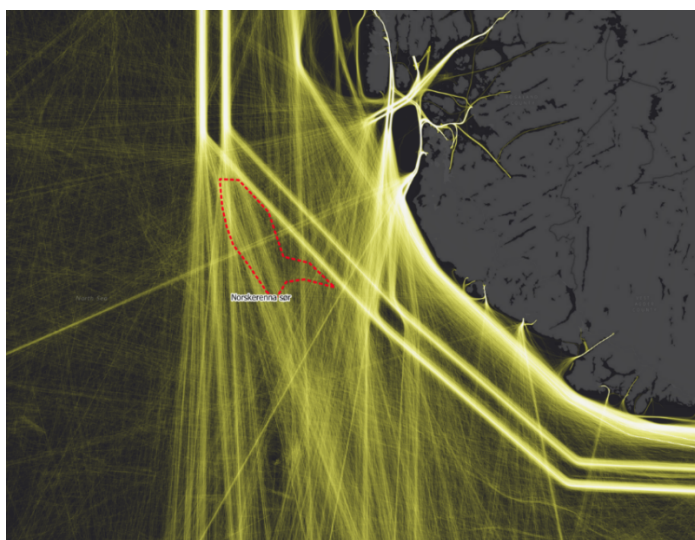


Fig. 4 Internasjonal trafikk mellom norske og utenlandske havner i 2019. Kilde: Kystverket



Fig. 5 Innenrikstrafikk, hovedsakelig offshore og fiskeri 2019. Kilde: Kystverket

Figur 4 avtegner også tydelig skipstrafikk på tvers midt i området. Likeledes ser vi på figur 5 at det er noe kryssende offshoretrafikk i områdets sørøstlige del.

Hvis område 2 skal utredes nærmere, til tross for vårt råd om å ta ut dette, anbefaler Kystverket at området avgrenses mot særlig nordgående internasjonal trafikk (se figur 4) og transitttrafikk (figur 6) i områdets nordvestlige del, mens området avgrenses mot tydelig avmerket kryssende innenrikstrafikk lengst i sørøst (se figur 3).

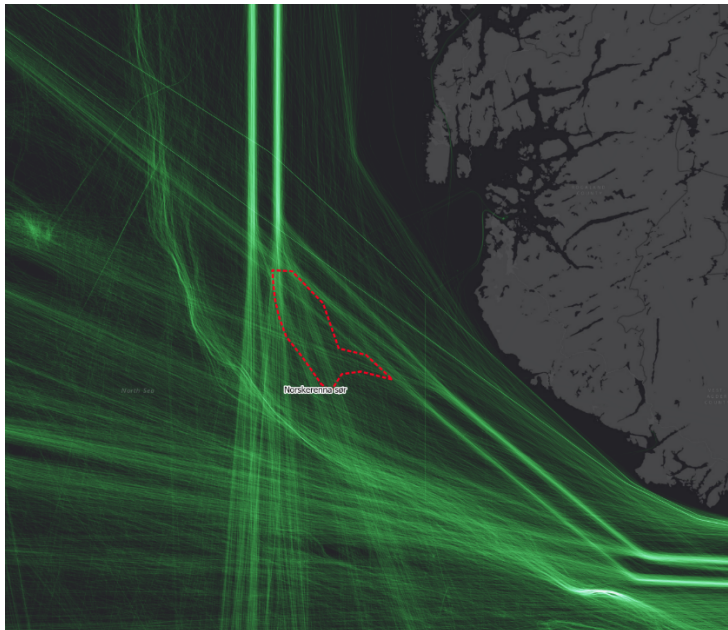


Fig. 6: Transitttrafikk i Norskerenna Sør 2019. Kilde: Kystverket

Ved en eventuell vurdering av areal for havbruk til havs i område 2 bør en ta hensyn til etablerte seilingsmønster. Nordgående internasjonal trafikk entrer TSS i områdets nordvestlige del, samt at det er betydelig internasjonal transitttrafikk gjennom området. For å minimere påvirkningen for skipstrafikken, både ut fra hensynet til sjøsikkerhet og effektiv ferdsel, anbefaler Kystverket at området avgrenses på nytt i tråd med dette.

Kystverket stiller seg til disposisjon for Fiskeridirektoratet i forbindelse med en slik avgrensning/segmentering av område 2.

3.2 Frøyabanken sør og Frøyabanken nord

Kystverket vil innledningsvis under dette punktet vise til vår uttalelse av 14.10.19, se vedlegg, hvor vi anførte at område 10 og 11 har betydelig trafikk til og fra petroleumsinstallasjoner og at det er betydelig transitt av kystnær trafikk.

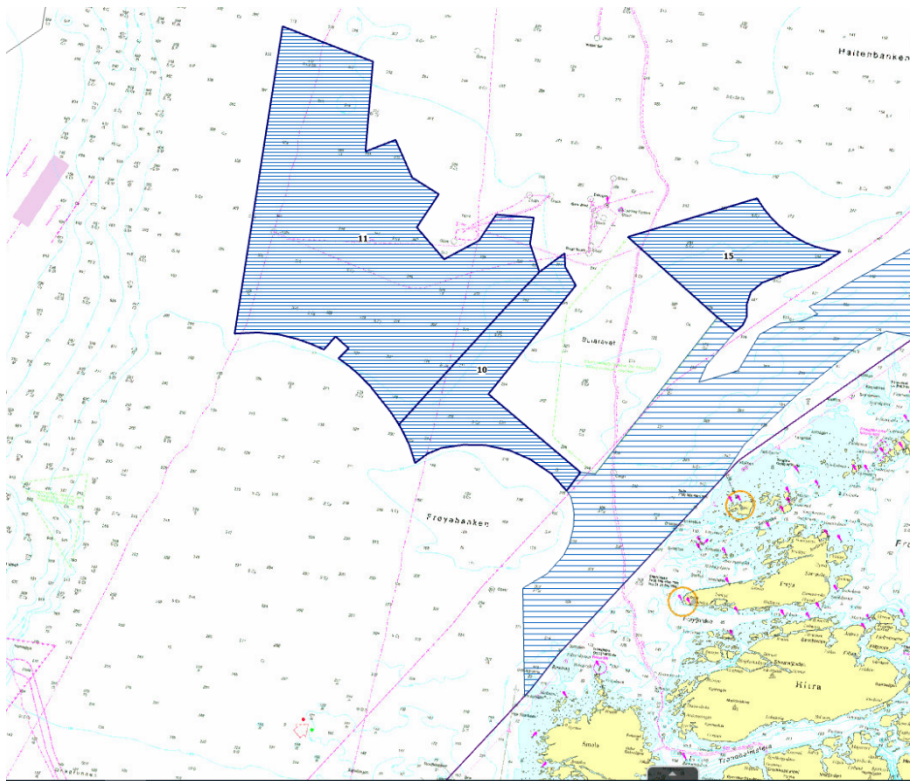


Fig. 7: Geografisk avgrensning av område 10 Frøyabanken Sør og 11 Frøyabanken Nord. Kilde: Kystinfo

Område 10 og 11 må ses i sammenheng ettersom den trafikken som benytter dette området er offshoretrafikk til og fra petroleumsinstallasjonene på midtnorsk sokkel, en trafikk som forøvrig er ganske betydelig. Det er også betydelig sjøtrafikk i transitt langs kysten som passerer gjennom områdene. Område 10 og 11 er lagt tett inntil eksisterende petroleumsinstallasjoner, og dette gir kort responstid ved eventuell nødsituasjoner og nedstengning. Området er stort og kan planlegges med enkeltinstallasjoner. Dette må gjøres på en måte som ivaretar skipstrafikken og seilingsmønsteret i området. I denne sammenheng vises det til vår uttalelse av 14.10.19, se vedlegg, hvor vi uttalte 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.»

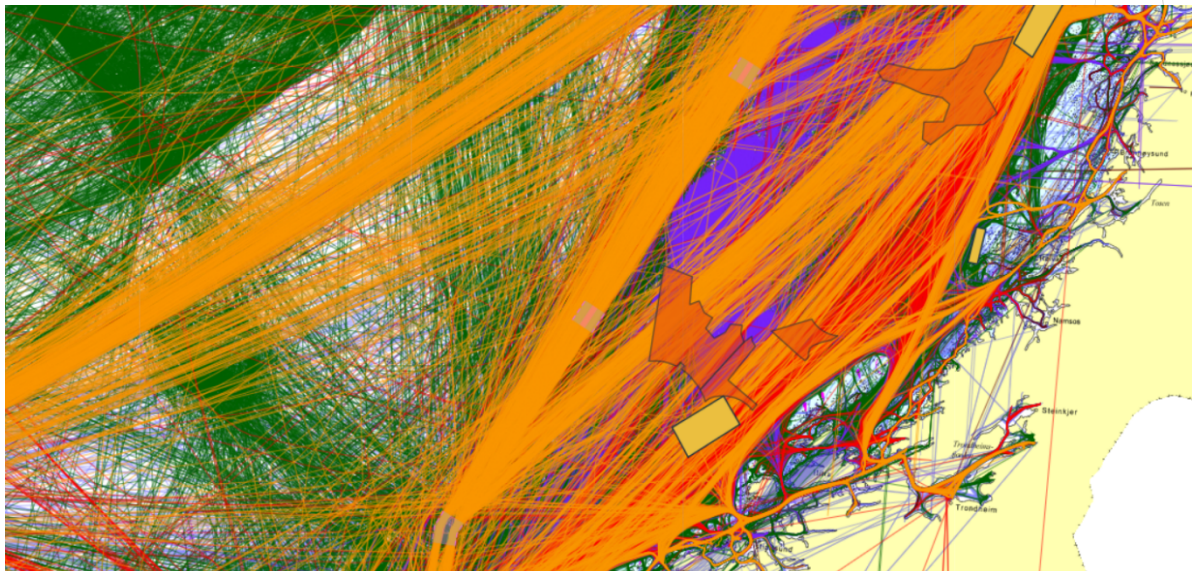


Fig. 8: AIS 2019, gult rektangel er utredningsområde for havvind. Kilde: Kystinfo

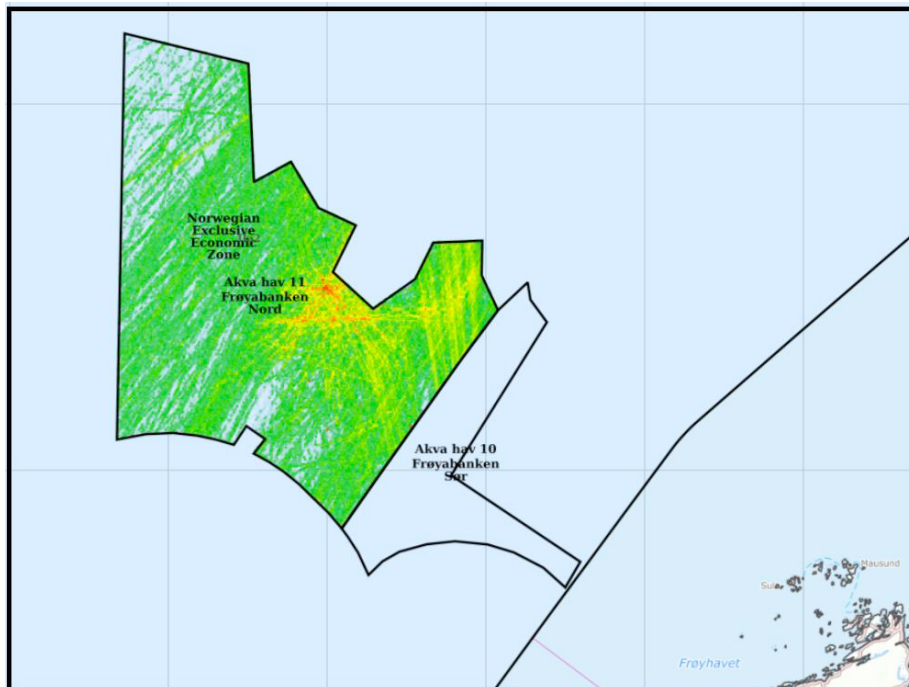


Fig. 9: Område 11 Tetthetsplott 2020. Kilde: Analyseheten i Vardø

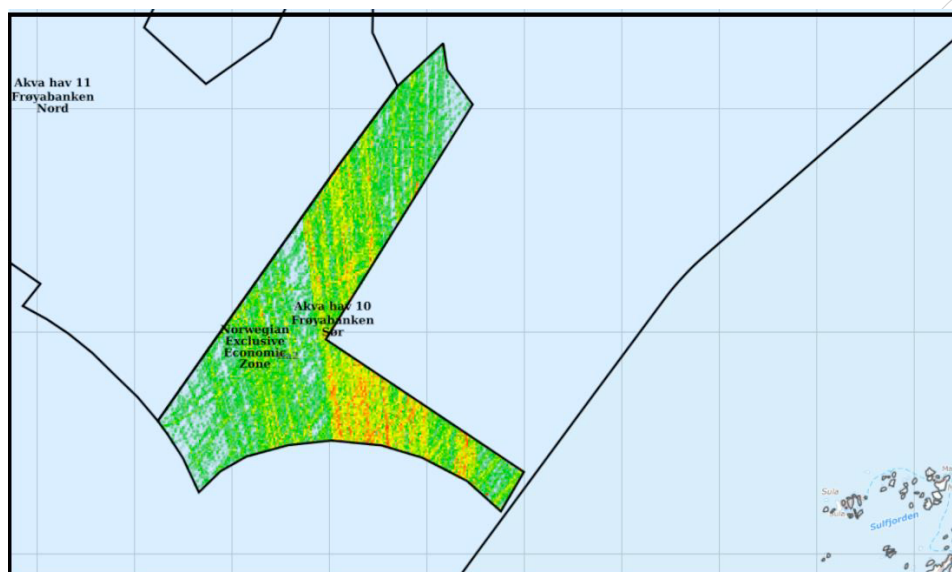


Fig. 10: Område 10 Tetthetsplott 2020 Kilde: Analyseenheden i Vardø

3.3 Tromsøyflaket

Kystverket vil innledningsvis under dette punktet vise til vår uttalelse av 14.10.19, se vedlegg, hvor vi anførte at område 7 overlapper seilingsruter til områder med petroleumsaktivitet. Skipstrafikken mot Svalbard passerer i stor grad også gjennom de nordlige undersøkelsesområdene, sml. «Områderapporten».

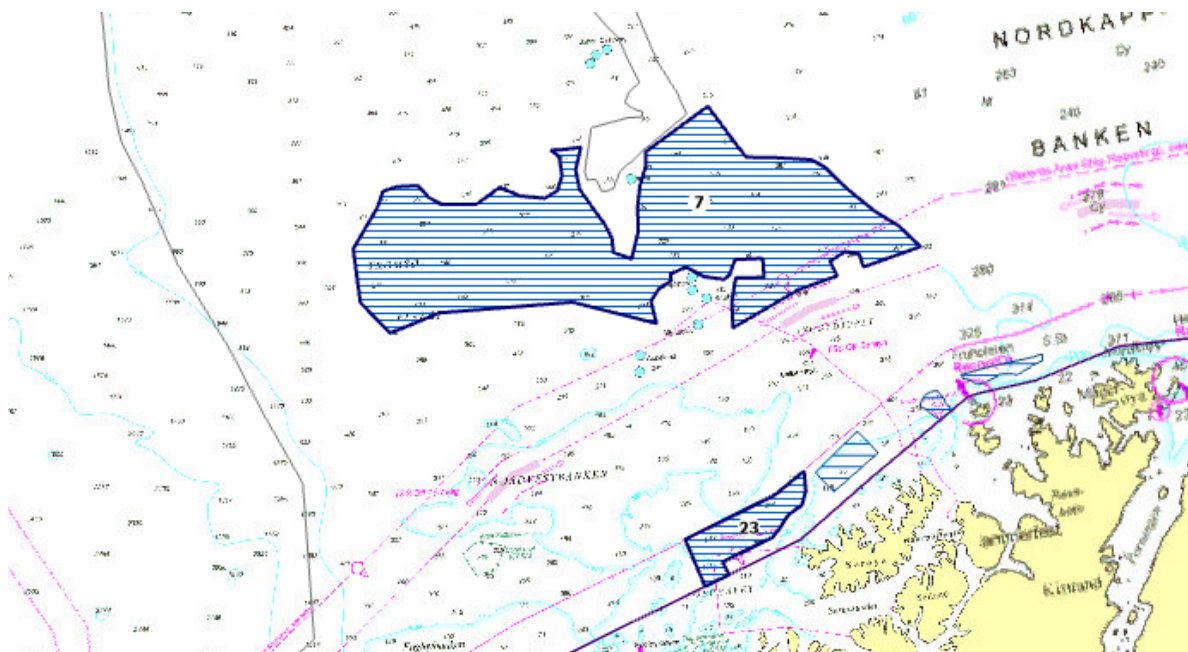


Fig. 11: Geografisk avgrensning av område 7 Tromsøyflaket. Kilde: Kystinfo

Område 7 ligger tett på rutetiltaket «TSS off Sørøyna», og det bør planlegges med en større sikkerhetsavstand mellom TSS og det planlagte området. Videre er området lagt tett inntil eksisterende oljeinstallasjoner, og dette gir kort responstid ved eventuell nødsituasjoner og nedstengning. Den toneangivende skipstype i området med tanke på utseilt distanse er fiskefartøy. Kystverkets anbefaling er at området reduseres i sørøst for å skape større avstand til skipstrafikken i trafikkseperasjonssystemet. Kystverket stiller seg til disposisjon for Fiskeridirektoratet i forbindelse med en slik avgrensning/segmentering av område 7.

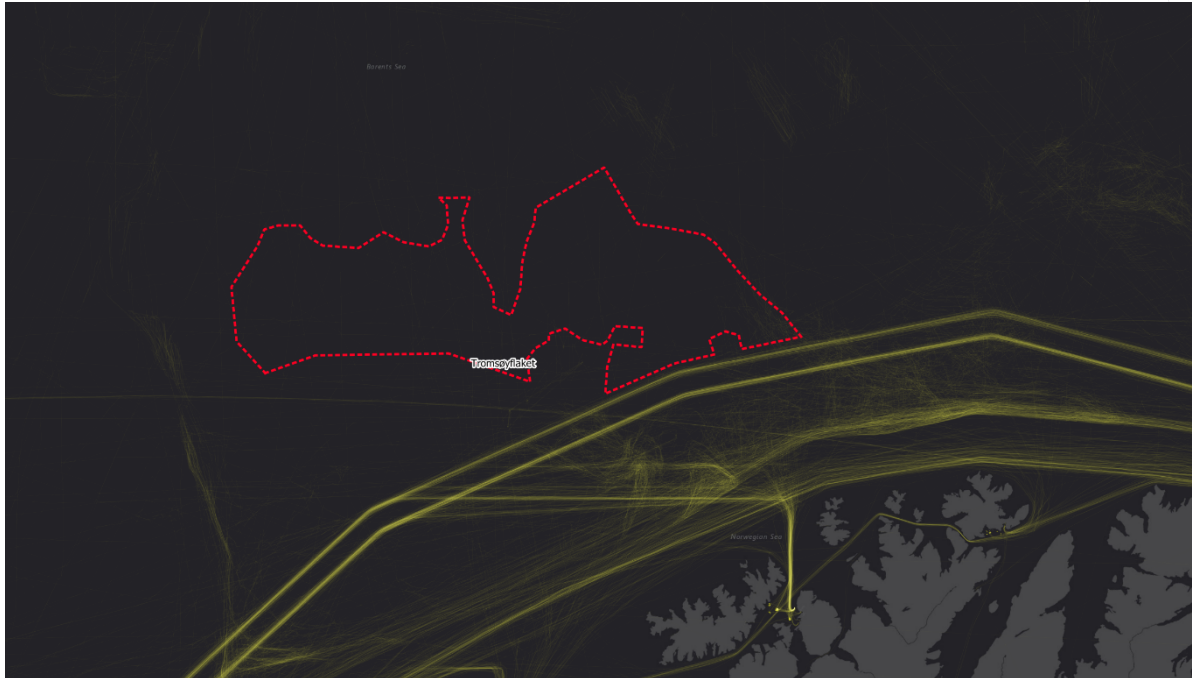


Fig. 12 Internasjonal skipstrafikk 2019. Kilde: Kystverket

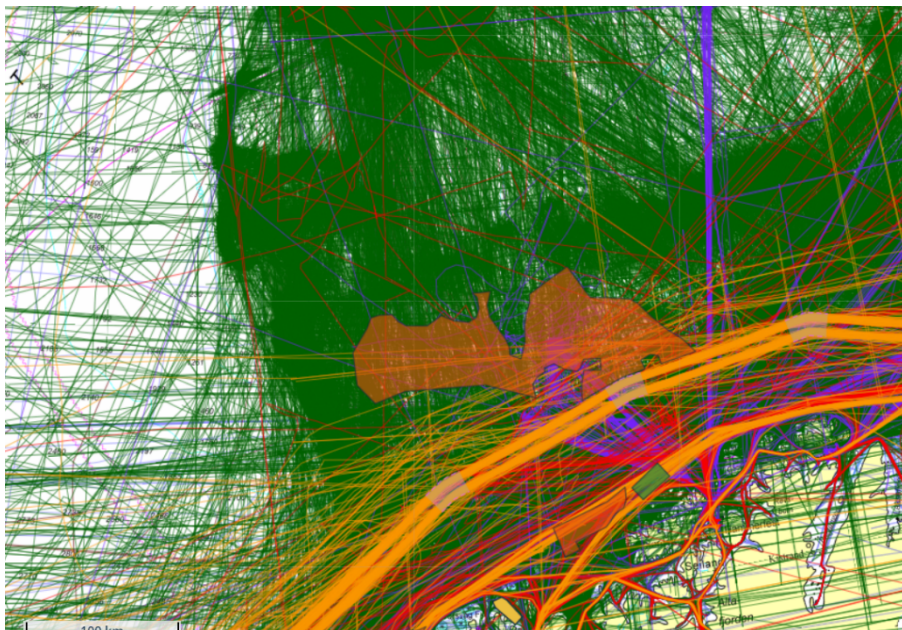


Fig. 13 AIS-plott 2019. Kilde: Kystinfo

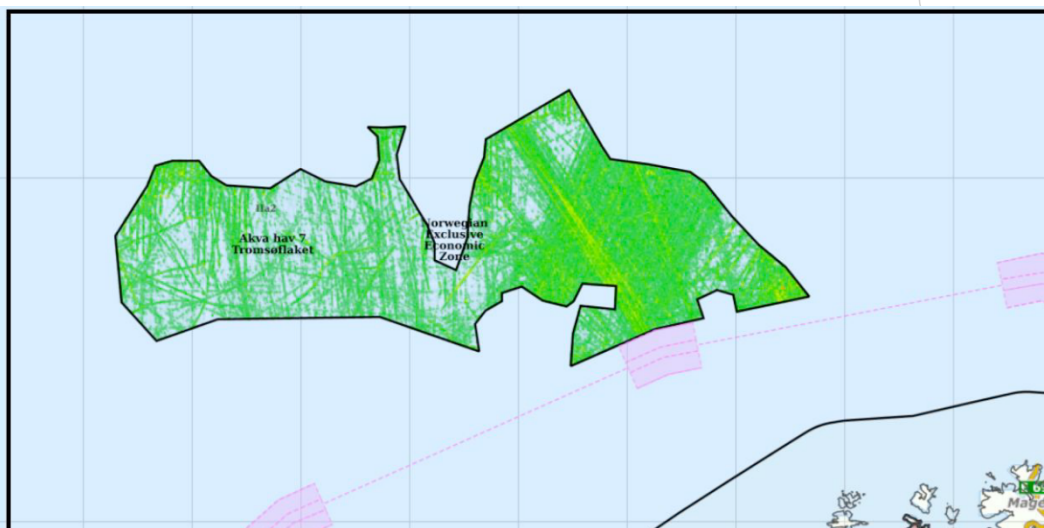


Fig. 14: Tetthetsplott 2020. Kilde: Analyseenheden i Vardø

4. Generelle merknader til lokalisering av havbruk til havs og skipstrafikk

Volum og tetthet av akvakulturanlegg til havs vil være bestemmende for om dette vil gi en økt risiko for sammenstøt mellom fartøy og havbruksanlegg, og berøringer fra fartøy med manøvreringsproblemer. Enkeltstående anlegg anses ikke å være utfordrende for fremkommelighet eller sjøsikkerhet forutsatt at seilingsmønsteret hensynstas, og at anleggene blir merket i henhold til gjeldende regler, eventuelt en tilpasning av gjeldende regler om merking i forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger² i de tilfeller hvor anlegg lokaliseres utenfor forskriftens geografiske virkeområde. Se forøvrig tidligere korrespondanse om dette mellom Kystverket og Fiskeridirektoratet. Større ansamlinger av akvakulturanlegg i ett spesifikt avgrenset område, slik at disse fremstår som en samlet gruppe, kan bidra til at fremkommelighet og sjøsikkerhet påvirkes negativt. Rammer for plassering av anlegg, avstander mellom anlegg mv. bør vurderes så tidlig som mulig, slik at en unngår å måtte vurdere dette i hver enkelt sak i forbindelse med konsesjonssøknad for en spesifikk lokalitet.

Om sikkerhetssoner med ferdselsforbud skal etableres rundt tiltaket så kan disse være maksimalt 500 meter fra ytterkant av innretningen, jf. havrettskonvensjonen artikkel 60, punkt 5³. Sonene bør settes til et minimum for å minimere arealbeslag. Det bør heller etableres aktsomhetsområde «Precautionary area». Installasjonene vil da være synlig på elektroniske kartsystemer (ECDIS), og vil gi alarm på disse systemene når kursvektor treffer anlegget. Dette vil også være i samsvar med Kystverkets anbefalinger for fornybar energiproduksjon til havs.

² <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-12-19-1329>

³ https://lovdata.no/dokument/TRAKTAT/traktat/1982-12-10-1/KAPITTEL_5#KAPITTEL_5

På generell basis forventes det en kraftig økning i trafikken i rutetiltakene langs kysten basert på store utbygginger av olje- og gassseksportterminaler og anlegg i den Russiske føderasjonen. (Ob Gulfen)

5. Om overordnet konsekvensvurdering

Fiskeridirektoratet har på s. 4 i brev av 01.11.21 opplyst at:

«[...] legger til grunn at interessene Kystverket er satt til å ivareta skal inngå i konsekvensvurderingen av området, men ber likevel særlig om innspill på dette punktet nå.»

Kystverket legger til grunn at en overordnet konsekvensutredning vil følge bestemmelsene i plan- og bygningsloven kapittel 14 om konsekvensutredninger for planer og tiltak etter annet lovverk. Vi antar at Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven kan gi relevant veiledning, også for planlegging etter annet regelverk. Det fremgår av veiledningen s. 22 at:

«Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal slik informasjon innhentes allerede på et overordnet plannivå.»

Videre at:

«Tilsvarende vil det være en forutsetning at det ved etablering av nye utbyggingsområder er gjort en grundig vurdering opp mot statlige og regionale føringer gitt i aktuelle sektorlover og statlige planretningslinjer.»

«Utredningen må gjøre det klart på et overordnet nivå hvilke negative konsekvenser planen kan få. Det skal også redegjøres for om det er mulig, og i så fall hvordan, man på en akseptabel måte kan unngå de negative virkningene av tiltakene som planen tilrettelegger for. Dersom det ikke er mulig, skal ikke planen åpne for den foreslåtte arealbruken.»

Vår forståelse av dette er at det i en overordnet konsekvensvurdering bør gjøres en vurdering av hvordan ulike måter å utnytte de aktuelle områdene kan påvirke sjøverts ferdsel, f.eks. hvordan ulik grad av tetthet mellom anlegg og tilhørende sikkerhetssoner vil påvirke forhold som trafikk tetthet, seilingstid, kollisjonsrisiko osv.

6. Avslutning

Kystverket vil for ordens skyld bemerke at det ikke er noen endringer i vår tidligere omtale av forhold som havne- og farvannslovens virkeområde, merking av anlegg, avgrensning av mulighetsområder og seilingsleder/rutetiltak, sikkerhetssoner/aktsomhetsområder og regulatoriske tiltak. Omtalen av disse temaene fra vår side er fortsatt gjeldende. Vi stiller oss også til disposisjon for Fiskeridirektoratet hvis det skulle være behov for å diskutere våre innspill nærmere.

Med hilsen

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

Paul Gustav Nyland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030

OSLO

Vedlegg:

- 1 Rapport fra analyseenheten Havbruk til havs område 2-7-10 og 11
- 2 Havbruk til havs - innspill fra Kystverket 141019
- 3 Havbruk til havs - innspill fra Kystverket til undersøkelsesområde 13 til 27 131119