



KYSTVERKET

Fitjar kommune
Postboks 83
5418 Fitjar

Vår ref
2023/3259-2

Arkiv nr

Sakshandsamar
Turid Susort Jansen

Dato
09.08.2023

Fråsegn til planprogram for rullering av kommuneplanen sin arealdel - Fitjar kommune - Vestland fylke

Kystverket syner til varsel om oppstart av 5.7.2023, frå Fitjar kommune.
Dykkar ref.: 2022/1295-6426/2023

Planprogrammet skal gjere greie for føremålet med planarbeidet, planprosessen, framdrift og medverknad. Det skal avklarast behov for kunnskap, legge til rette for medverknad og innspel til kva som skal konsekvensutgreiast. Planen omfattar heile kommunen sitt land- og sjøareal.

Det går fram av planprogrammet at hovudtema er:

- Strandsone – Fitjarøyane, byggegrense mot sjø og vassdrag
- Bustadbygging – fortetting, nye bustadfelt, LNF-spredd, eldre bustader, folketalsvekst
- Næring
- Arkitektur og estetikk
- Landbruk/ – jordvern
- Havbruk
- Friluft, idrett, folkehelse, kultur og turisme
- Klima, naturfare, naturmangfald
- Energiproduksjon – Vindmøller, solcellekraft, kjernekraft
- Infrastruktur - transport, veg og parkering, gang- sykkelveggar
- Tilhøvet til gjeldande reguleringsplanar

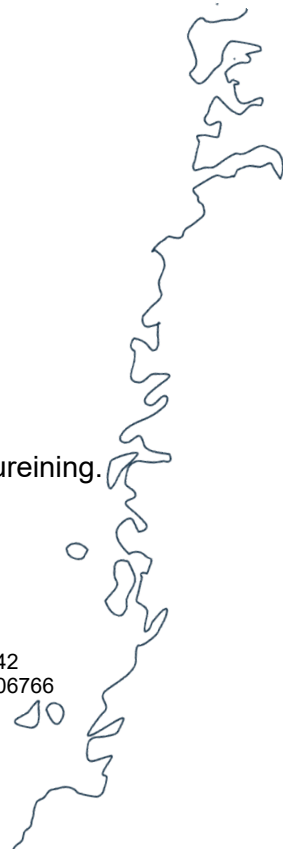
Grunnlaget for Kystverket sitt engasjement i planarbeidet

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, tryggleik og beredskap mot akutt forureining. Kystverket høyrer til under Nærings- og fiskeridepartementet.

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



Kystverket tar ansvar for sjøvegen og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Kystverket har i oppdrag å bidra til å utvikle eit heilskapleg transportsystem.

Eit velfungerande sjøtransportssystem samansett av farleier, hamner og hamnerminalar er særst viktig for næringsutvikling langs med kysten, for at norske bedrifter kan gjere avtalar i større handels- og produksjonsnettverk og for at personar skal kome seg mellom heim og arbeidsstad.

Kystverket har rettleiing og informasjon om vår rolle i arealplanlegginga på våre [nettsider](#)¹. Her finn ein og styrande dokument som ligg til grunn for vår medverknad i planlegginga etter plan- og bygningsloven.

Planarbeidet i Fitjar kommune kan ha konsekvensar for sjøtransporten sine rammevilkår og Kystverket har då rett og plikt til å delta i planlegginga, jf. plan- og bygningsloven § 3-2 tredje ledd.

Kystverket sine innspel

Fitjar kommune har fleire hovudtema som rører ved sjødelen. Kystverket har merknader til nokre tema og oppmodar kommunen til å gjera ein grundig konsekvensutgreiing og for sjødelen for å unngå framtidige konflikhtar mellom næringar, som til dømes sjøtransport og akvakultur.

ROS/Konsekvensanalyse

Analyse for risiko- og sårbarheit er ein systematisk framgangsmåte for å omtale og/eller rekne seg fram til risiko for gjennomføring av tiltak i sjøen eller den tilgrensande strandlina. Analysen skal syne alle forhold for risiko- og sårbarheit som har verknad for om sjøarealet er eigna til utbyggingsformål og eventuelle endringar som følgje av planlagt utbygging. Det kan gjennomførast ein grovare kartlegging av forholda for risiko og sårbarheit på dette plannivået. Resultata av ROS-analysen skal innarbeidast i planomtalen/konsekvensutgreiinga.

I kommuneplanen sin arealdel skal ein konsekvensutgreiing omtale verknadane på miljø og samfunn for alle bygge-/anleggsområder. Etablering av tiltak i eller nær sjø som kan få følgjer for tryggleik og framkome i farvatnet skal difor vere med i utgreiingsarbeidet.

Gjennom planmedverkinga vil vurderingar om planforslaget kan gje uheldige konsekvensar for tryggleik og ferdsel i hovud- eller bilei vere sentralt for Kystverket. Vi ønsker difor å minne om at det for område i sjø kan knytast bestemte krav om konsekvensutgreiing til arealformål, jf. plan- og bygningsloven § 11-7 nr. 2 og 6.

Føremålet med KU forskrifta er mellom anna å sikre at omsynet til samfunn og infrastruktur vert ivareteke. Innan samfunn og tryggleik er ferdsle, farleier som inkluderer navigasjonsinnretningar irekna. For Fitjar kommune med mykje sjøareal, er sjøvegen viktig både for lokal, regional og nasjonal ferdsle på sjøen. Kommunen må vurdere konsekvens av tiltak opp mot sjøtransporten og allmenn ferdsle på sjøen.

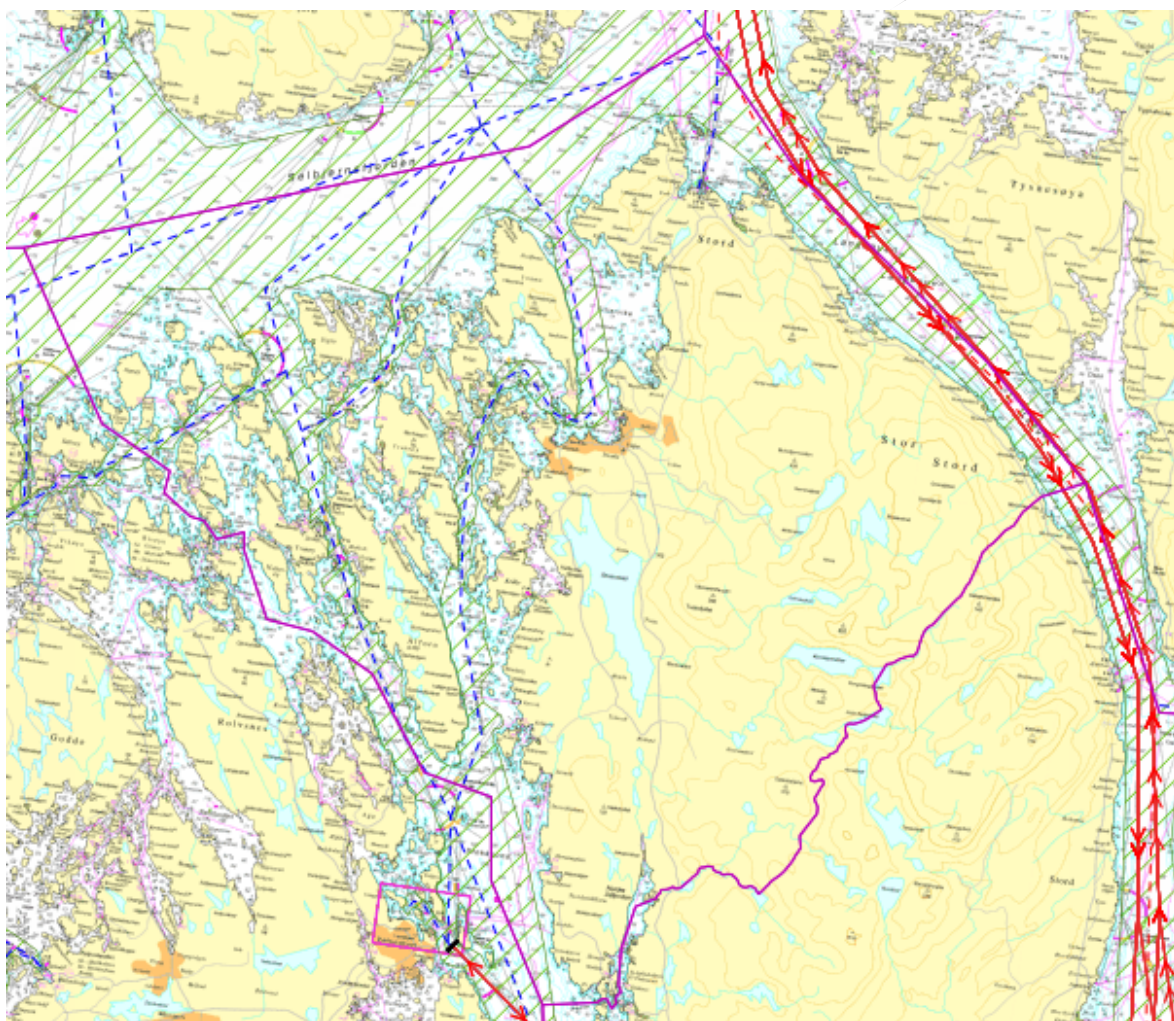
¹ <https://www.kystverket.no/sjovegen/arealplanlegging/>

Farlei og ferdsel

Det er viktig at kommunen legg opp til at framtidig arealdisponering tar høgde for at hovud- og bileiene vert haldne av til sjøverts ferdsle. Transport og ferdsle til sjøs må ikkje verte hindra av til dømes plassering av fortøyingar, lekterar, oppdrettsanlegg, bruer m.m. Kystverket har ansvaret for farleiene på sjø, og installasjonar som kan knytast til desse.

Hovud- og bilei er fastsett i [Forskrift om farleder](#)² som kjem fram av Kystverket sin digitale kartløyning Kystinfo, og skal synast som juridiske samferdelslinjer. Desse samferdelslinjene (hovud- og bileiene) indikerer skipstrafikken, men syner ikkje ei definert avgrensing av farleia. Det kan vere formålstenleg å nytte arealformålet farlei som einbruksformål i deler av farleiene. Som til dømes innsegling til trafikksamner, i tronge farvatn og i områder med høg trafikkettleik.

I kommunen sitt sjøområde kan det vere tenleg å bruke farlei eller ferdselsformålet for å sikre innsegling til mindre hamner og småbåthamner.



I bildet ovanfor er hovudleia i Langenuen vist med raud stipla linje, bileiene er vist med blå stipla linjer og referanseruter for navigasjon er vist med raude piler som viser seglingsretninga. Referanserutene er kvalitetssikra for en maksimal skipsdimensjon på 150m lengde og 9m djuptgåande eller mindre. Grønt skravert areal er areal til farleia definert av *Forskrift om farleder (farledsforskriften) FOR-2019-12-11-1834*.

² <https://kystinfo.no/>

Ein syner elles til kap. 6.4.2 i [Veileder for planlegging i sjøområdene](#)³ som er gitt ut av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i mai 2020.

Hamn

Hamner og hamneterminalar er viktige bindeledd mellom land og hav og for folk og næringstransporten langs med kysten. Sjøtransporten er avhengig av at hamner er effektive og tilgjengelege for brukarar som har behov for tenester på/via sjøvegen. I dette ligg det også eit behov for areal til lasting, lossing og lagring, samt terminalar for ulike formål. Det er også viktig at sjøtransporten vert sikra tilstrekkeleg manøvreringsareal rundt aktuelle terminalar/kaianlegg.

Ankringsområder, samt områder til rigg- og opplag

Ankring er ein naturleg del av ferdsla på sjøen, og i utgangspunktet kan eit fartøy ankre (fortøyast) der det blir vurdert som forsvarleg. Det er viktig at det er områder der sjøbotn er fri for kablar, røyr, leidningar og fortøyingar.

Det er fleire typar ankringsområder. *Ankringsområder i sin alminnelegheit* er som oftast vist med eit ankersymbol i sjøkart. Dette signaliserer at forholda (djupne, sediment) er eigna til oppankring av mindre fartøy. Fitjar kommune har fleire områder i sjø som er vist med ankersymbol.

Ankringsområder for sjøtransporten er områder som vert brukt av nyttetraffikken, og då særleg fartøy som er pliktig til å ha los ombord (fartøy over 70 meters lengde). Det er ikkje registrert areal til ankring for større fartøy i sjø i Fitjar kommune.

Ankrings-, opplags- og riggområder er områder som dekker både nasjonale, regionale og lokale behov for sikker oppankring og er difor viktig å ivareta i kommuneplanssamanheng. For nokre kommunar vil det vere behov for å utarbeide meir detaljerte planar og å sette av konkrete områder til desse formåla. Kystverket rår til ein samla gjennomgang av arealbehovet og at aktuell bruk til dei nemnde formåla vert vurdert i kommuneplanen sin arealdel.

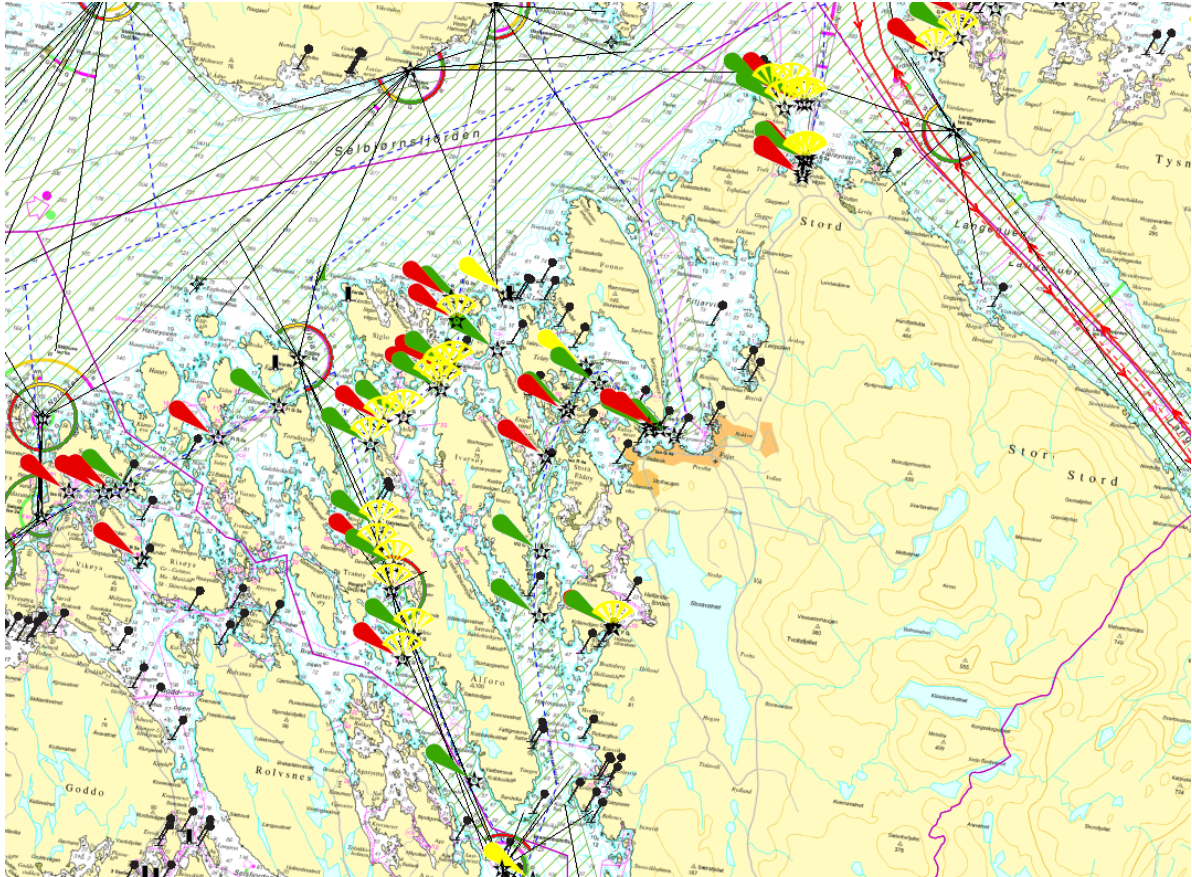
Vi ønskjer i tillegg å minne om at det for områder i sjø vil vere nærare krav om konsekvensutgreiing knytt til nye arealformål som til dømes ankrings-, opplags- og riggområder. Det vert og i denne samanhengen synt til plan- og bygningsloven § 11-7 nr. 2 og nr. 6.

Navigasjonsinnretningar

For å halde ein trygg og sikker ferdsel i farvatnet, er navigasjonsinstallasjonar av vesentleg verdi. Kystverket har eit overordna ansvar for fyrlykter, overrettar, stakar, jernstenger m.m. i kommunen. Det må ikkje planleggjast arealbruk som kan kome i konflikt med navigasjonsretteleinga i farvatnet. Det er spesielt viktig at det ikkje vert planlagt tiltak som kan skjjerme for seglingssektorane frå fyrlyktene.

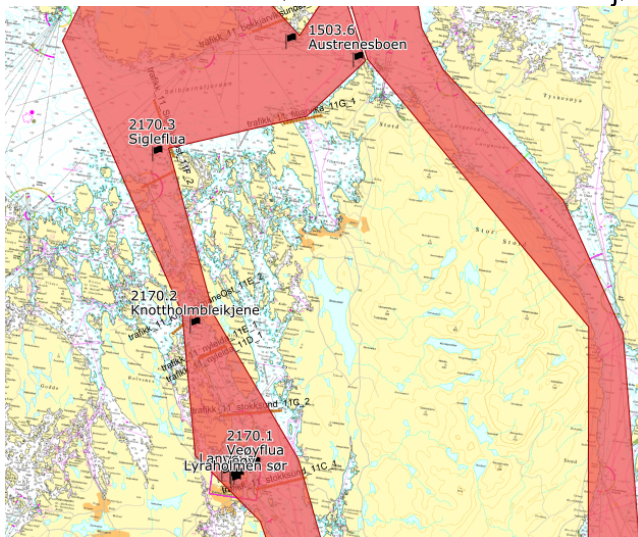
I Fitjar kommune sitt sjøområde er det fleire navigasjonsinnretningar, her vist for nordlege delen av kommunen:

³ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/planlegging-i-sjoomradene/id2700314/>



Kystverket har fleire stader prosjekt knytt til nymerking av farvatnet, der formålet er å gradere opp farvatnet, auke tryggleiken og framkoma ved dag- og nattseglas, samt i dårleg ver.

Tiltaksområder som rører ved kommunen sitt sjøområde:



Nasjonal transportplan legg til rette for vidare utvikling av sjøtransporten. Kystverket skal halde fram med arbeidet for å lukke vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinstallasjonar, samt gjennomføre større og mindre farvasstiltak som hjelper til med å betre tryggleiken på sjøen og framkoma for sjøtransporten.

Tiltaka har også ei side til klimaendringar ved at dei aukar tryggleiken i seglingsleier som går i beskytta farvatn. Nymerkinga fører også med seg ein overgang frå bruk av sjøkablar

til solcelledrift, i tillegg til redusert behov for drift og vedlikehold av navigasjonsinnretningane.

Det er viktig at det i planen og føresegner vert lagt til rette for naudsynt vedlikehold, nyetablering, flytting m.m. av navigasjonsinnretningane langs kysten. Fjerning eller flytting av navigasjonsinstallasjonar kan vere aktuelt dersom dei vil kunne utgjere ein tryggleiksrisiko ved å verte ståande.

Næringsinteresser/arealbruk i sjø

Auka press på sjøområda kan føre til arealkonfliktar mellom ulike interessegrupper, irekna ulike næringsinteresser. Skipsfart, tradisjonelt fiske, akvakultur, natur/friluftsliv m.m. er døme på slike.

Kystverket rår til at kommunen i planprosessen må avklare korleis behova til næringar som nyttar sjøtransport skal identifiserast og slik at omsynet til desse næringane kan verte vurdert opp mot omsynet til næringar som har interesse i å nytte farvatnet til anna enn sjøtransport. Dette kan til dømes vere næringar som vil nytte sjøareala til ulike former for akvakultur, leverandørindustri, kraftproduksjon, turisme, småbåthamn og næringar som har behov for å nytte sjøen til lagring av einingar dei har produsert.

Akvakultur ekskluderer andre føremål som farlei og ferdsel. Der akvakultur vert planlagt er det viktig at farleia vert synt med både stripla hovud- og bileier, og med faktisk naudsynt areal til skipstrafikken.

Der fiskeriinteresser ligg i farvatn som også har status som hovud- eller bilei må ein ha kombinert arealføremål Farlei/Fiske.

Klimatilpassing

Arealdisponeringa til kommunen vil ha følgje for korleis kommunen vert påverka av klimaendringar. Ein klimatilpassa arealplanlegging vil redusere skadeomfanget som følgje av klimaendringar og dra nytte av fordelar som følgje av endringar i klimaet.

Sjøtransporten er avhengig av ein tilfredsstillande maritim infrastruktur for å kunne levere gode og effektive tenester til kundane sine. Maritim infrastruktur er mellom anna farleier, fyr, merker, moloar, hamner og hamneterminalar med tilhøyrande infrastruktur. Klimaendringar knytt til havnivåstigning, vind-, bølge-, og straumtilhøve og erosjon vil gje auka utfordringar for etablering/ dimensjonering og drift/vedlikehold av maritim infrastruktur.

Kystverket vil presisere kor viktig det er at kommunane gjer gode vurderingar knytt til klimaendringar og arealdisponering i planen, irekna konsekvensar for maritim infrastruktur.

Oppsummering

Kystverket syner til våre faglege råd og innspel i dette brevet, og ber om at det vert teke omsyn til desse i planarbeidet.

Med helsing

Marie Gisetstad Andersen
Fung. avdelingsleder

Turid Susort Jansen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

