



KYSTVERKET

STATSFORVALTAREN I ROGALAND
Postboks 59 Sentrum
4001 STAVANGER

Deres ref.:	Vår ref 2022/3341-3	Arkiv nr	Saksbehandler Anne Britt Ottøy	Dato 19.08.2022
-------------	------------------------	----------	-----------------------------------	--------------------

Innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel 2022-2034 - Suldal kommune - Rogaland fylke

Kystverket viser til forsendelse fra Suldal kommune vedrørende høring og offentlig ettersyn av forslag til kommuneplanens arealdel (KPA) datert 24.06.2022.

Mottatt forslag til KPA fra Suldal kommune har et innhold som gjør at vi ser oss nødt til å fremme innsigelse i tillegg til faglige råd. Kystverkets merknader til planen oversendes i tråd med samordningsordningen vedrørende statlige innsigelser i Rogaland.

**Kystverket fremmer innsigelse til:
Havneområde HOS2 ved Straumbersundet**

Kystverket har følgende faglige råd:

- Endre havneområde HOS1 ved Berakvam, samt bestemmelse om bruk
- Flytte havneområde HOS4 i Sandsfjorden ved Sauaskolten
- Tilføye bestemmelse om bedre ivaretagelse av ankringsområder mv. i Erfjord
- Endre enbruk fiske til kombinert formål ferdsel/ fiske i farvann med status hovedled og biled
- Redusere del av foreslått akvakulturutvidelse AKVA2 ved Borgaliflot

Nærmere begrunnelse for Kystverkets innsigelse og faglige råd gjøres det rede for i saksutredningen i det følgende.

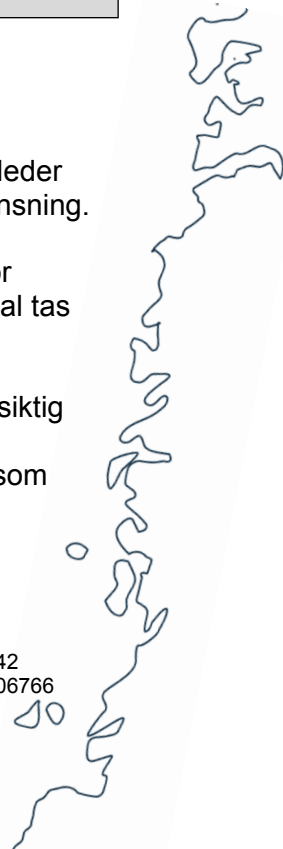
Kystverket er en nasjonal transportetat som sørger for sikker og effektiv ferdsel i farleder langs kysten og inn til havner, og sørger for en nasjonal beredskap mot akutt forurensning. Etaten er et forvaltningsorgan under Nærings- og fiskeridepartementet. Kystverket arbeider for å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv.

Formålet med kommuneplanens arealdel er å fastlegge framtidig arealbruk i et langsiktig perspektiv med tilhørende bestemmelser og retningslinjer. I deler av kommunens sjøområder er arealbruken spesielt angitt mens de øvrige sjøområdene er planlagt som "bruk og vern av sjø...med tilhørende strandsone".

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



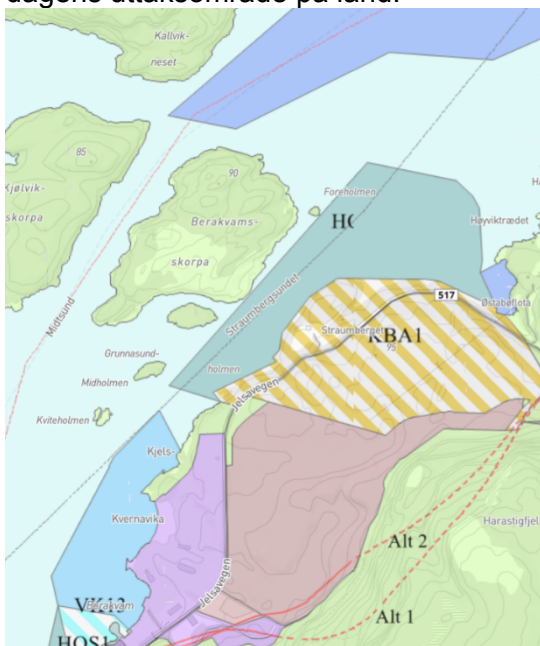
Det fremgår av de *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* at «*det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skjer på sjø og jernbane. Det er viktig at egnede arealer til effektive logistikknutepunkter som godsterminaler og havner avklares i plan, gjennom samarbeid mellom kommuner og statlige fagmyndigheter. Farleder for skipstrafikken inngår i disse avklaringene*».

Kystverket har registrert hovedleder og bileder langs hele norskekysten, som er fastsatt i Farledsforskriften. Disse er vist i KPA som juridisk bindende samferdselslinjer. Kystverket er positiv til at kommunen har lagt inn ny farled (fremtidig) i Midsundet. Vi gjør oppmerksom på at ny farled mangler i tegnforklaringen i den elektroniske løsningen, og anbefaler at det blir rettet.

Farledene er transportkorridorer med store mengder gods- og passasjertransport, som er viktige for samfunns- og næringsutvikling både lokalt og nasjonalt. Kommunens sjøområder er en viktig del av sjøveien. Det er viktig at sikkerhet, fremkommelighet, effektiv sjøtransport og effektiv havnevirksomhet vektlegges i kommunal planlegging. Kommunen må i sin arealplanlegging blant annet ta høyde for sjøtrafikkens arealbehov i farledene. Det er også viktig for det maritime næringslivet å ha tilgang til tilstrekkelig næringsareal med sjøtilgang. Havnene spiller en viktig rolle i effektiv sjøtransport og fungerer som omlastningsterminaler i det samlede transportnett. Tilrettelegging av effektive forbindelsesveiene mellom næringsområdene og havnene har også innvirkning på valg av transportløsning.

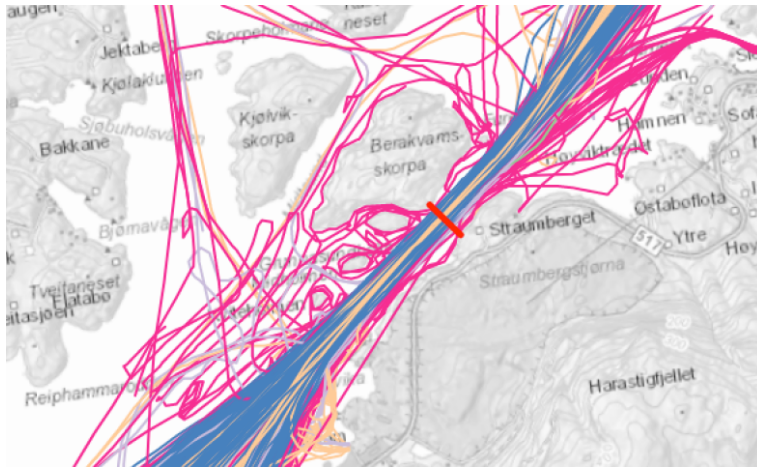
Sjøtransport er den dominerende transportformen for gods målt i samlet godstransportarbeid i Norge. Rundt 50 prosent av innenriks transportarbeid er på sjø og 90 prosent av all eksport/import skjer sjøveien. Med årlig utskipping av 10-12 millioner tonn stein fra Berakvam som et godt eksempel. Sjøtransportens konkurransefortrinn er å tilby effektiv og sikker transport, i hovedsak for å dekke næringslivets behov, med lite negativ miljøpåvirkning.

I fremlagt planforslag til KPA forslås arealformålet i Straumbergsundet endret til havneområde HOS2 og tilstøtende landområde KBA1. Det opplyses bl.a. at det er planer om oppretting av strandlinjen med kaier, oppankring av lange lektene på tvers av sundet og oppankring og arbeid med vindkraft installasjoner i sundet og etablering av tørrdokk i dagens uttaksområde på land.



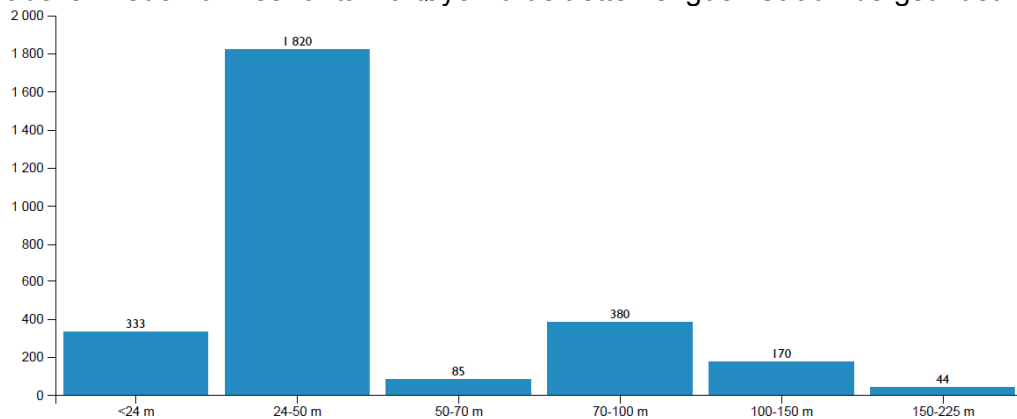
Kilde: Suldal kommune - utklipp fra forslag til KPA

I 2019 hadde Straumbergsundet 2832 passeringer av fartøy med AIS. Midtsundet hadde 587 fartøyspasseringer i samme periode (som ikke vises på kartutsnitt nedenfor). Trafikk uten AIS kommer i tillegg og de har vi ingen oversikt over.



Kilde Kystdatahuset – Trafikk med AIS i 2019 i Straumbergsundet

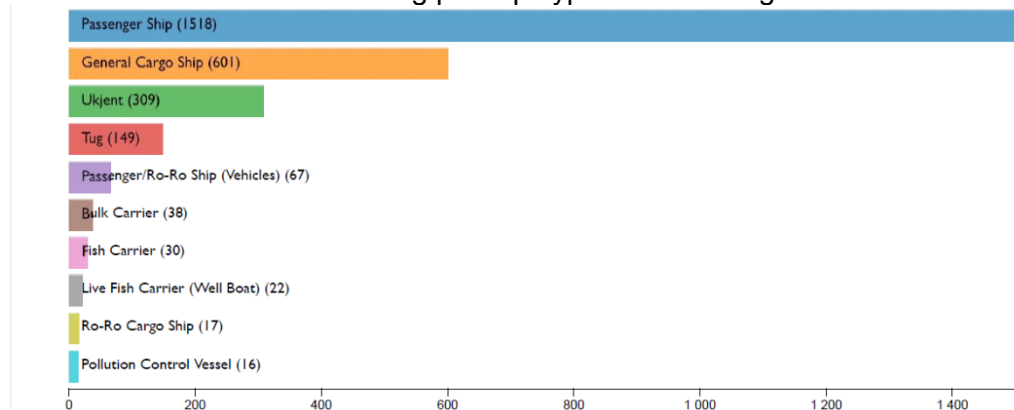
Tabellen nedenfor viser antall fartøyer fordelt etter lengde i Straumbergsundet:



Kilde Kystdatahuset – antall fartøy fordelt etter lengde med AIS i 2019

Fartøy med lengde 24-50 meter er den største gruppen med 1820 passeringer, og er i hovedsak rutegående passasjertrafikk. Farvannet har også trafikk av større tonnasje. Lengste fartøy i 2019 var 200 meter langt, og det med størst dypgående var på 13 meter.

Tabellen nedenfor viser fordeling på skipstype i Straumbergsundet:

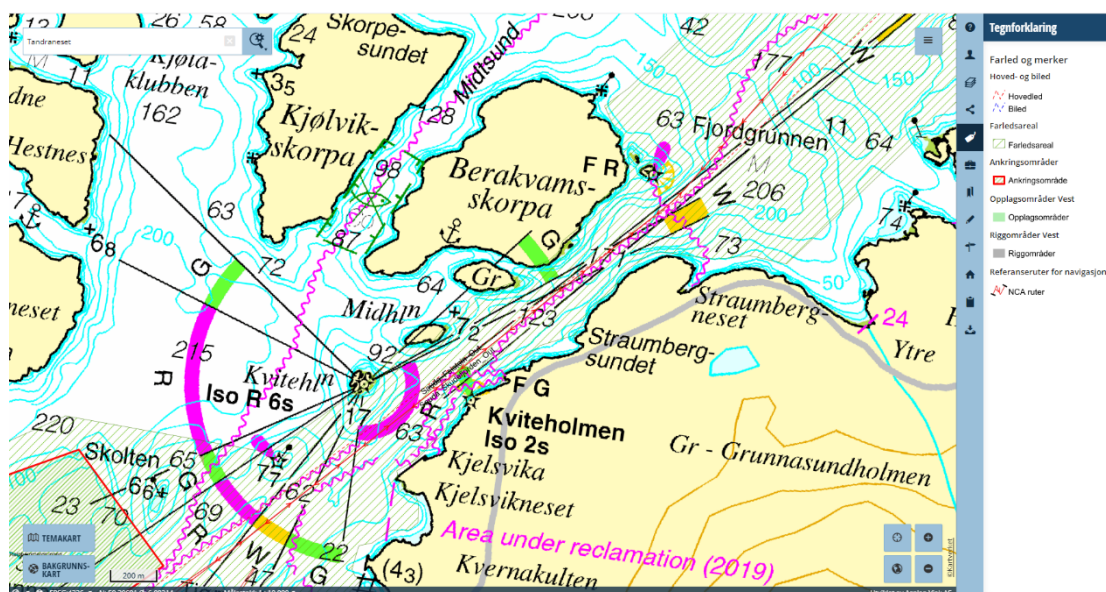


Kilde Kystdatahuset – fartøy med AIS i 2019 fordelt på skipstype

Kystverket er kjent med planer om annen næringsaktivitet på Berakvam som berører Straumbergsundet. Vi er positiv til bygging av vindkraft på land/ «tørrdokk» og med tilpasset utskipping. Vi er i dialog med aktører som ønsker å etablere næringsvirksomhet innen vindkraft i sjø i dette området, og det er planer om møte med Windworks Jelsa i september.

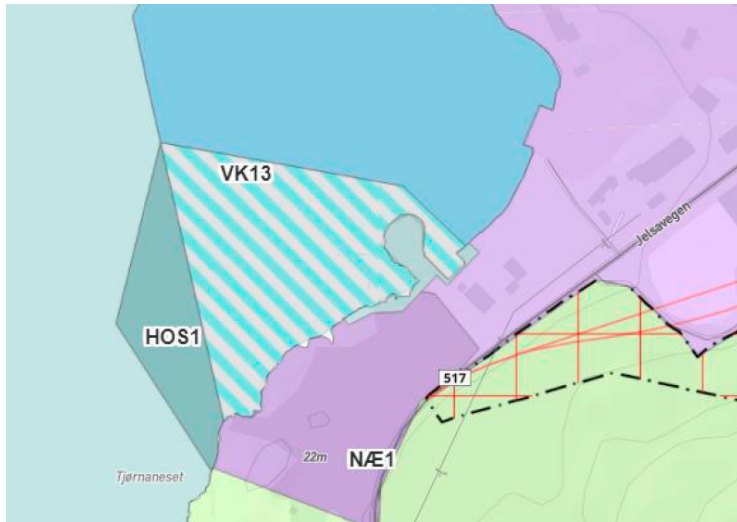
Kystverket har i kommunikasjon med kommunen og aktørene vært tydelige på at hensynet til sikkerheten og fremkommeligheten i hovedledene, som går inn til Sauda, ikke må svekkes. Før eventuell ending av trafikkmønsteret i området må det først utredes og sikres tilstrekkelig areal til alternativ farled i plan. I planforum 3.11.2021 frarådet vi kommunen å endre arealformål til havneområde i Straumbergsundet. Suldal kommune er blitt anbefalt å først sikre areal til farled igjennom Midsundet før det kan bli aktuelt å endre på farleden i Straumbergsundet. Midsundet har ingen navigasjonsveiledning for nattseilas. Det må avklares om det er andre interesser i området som kan legge begrensninger på en omlegging av hovedledene, som vil medføre rundt 3500 fartøyspasseringer i året i Midsundet. Eksempelvis er det korallrev i sjø ved innløpet til Midsundet og Berakvamskorpa er naturreservat. Det er kun Straumbergsundet som har merking for nattseilas så det vil være behov for oppsetting av navigasjonsveiledning. Det går store fartøyer til og fra Sauda som er avhengig av taubåt gjennom Straumbergsundet. Det må avklares hvordan dette stiller seg i Midsundet. Omlegging av farled vil også kreve endring i farledsforordningen. Farvannet er en del av dagens forskriftsfestede hovedled, jf. farledsstrek og areal med grønn skravur i kartutsnitt nedenfor. Farvannet inngår også i de forholdsvis nye referanserutene, som navigatørene kan ta inn i sine navigasjonssystemer og benyttes til seilas.

Vi har merket oss at det er tatt inn i føresegnene krav om utarbeidelse av reguleringsplan for HOS2, samt at det i det planarbeidet skal gjøres «utgreiing og konsekvensar knyt til ny farlei..». Dette er ikke tilstrekkelig ivaretagelse av skipstrafikken i hovedledene til at arealbruken i Straumbergsundet kan endres til havneområde i kommuneplanens arealdel. Alternativ farled i Midsundet er ikke nok klarlagt til å endre reguleringen i Straumbergsundet til havneområde. Kystverket ser seg nødt til å fremme **innsigelse** til foreslått havneområdet HOS2 i Straumbergsundet i KPA.



Kilde: Kystinfo utsnitt av sjøkart med tilleggsmarkering bl.a. oppmerking og farledsareal med grønn skravur

Når det gjelder forslag 16 som legger til rette for havneområde i sjø (HOS1) og kombinertformål havneområde i sjø og ferdsel (VK13) ved Berakvam anbefaler vi det endret. Kystverket har ikke motforestillinger til at det legges til rette for oppføring av en tømmerkai og en kai for utskipping av stein med ca. 300 meter kaifront og 15 meters dybde såfremt kaiene får en utforming som ved bruk ikke blir i konflikt med ferdselen og navigasjonsveiledningen i området. På Tjørnanesgrunnen står det en HIB (hurtigbåtmerke med indirekte belysning) og på Kvitelholmen en sektorlykt, som gir navigasjonsveiledning som er særlig viktig for nattseilas.



Kilde: Suldal kommune - utklipp fra forslag til KPA

AIS uttrekk viser at det var 5684 fartøyspasseringer av den røde linjen mellom Tjørnaneset og Reiphammerodden i 2019, jf. kartutsnitt nedenfor. Fjorden er trafikkert med en betydelig andel av større tonnasje. 776 av fartøyspasseringene hadde en lengde mellom 150 og 225 meter. ca. 4800 av fartøyspasseringer i 2019 var mellom Skolten og Tjørnanesgrunnen.



Kilde Kystdatahuset – Trafikk med AIS i 2019 med passering av rødlinje

I forbindelse med igangsatt reguleringsarbeid i dette området har vi gitt tilbakemelding til konsulenten om at «Foreslått havneområde må reduseres. Særlig den delen som går ut i farleden i en spiss mot nordvest må reduseres. Det er viktig at det tas hensyn til ferdselen og oppmerkingen i farvannet i planutformingen, og at det ikke planlegges utfylling i større omfang enn det som er nødvendig». Denne merknaden om reduksjon av areal til

havneområde i sjø vil også gjelde for foreslått areal i KPA. Vårt **faglige råd** er at det er mest hensiktsmessig å enten endre HOS1 til kombinertformål, som en utvidelse av VK13 (ferdsel/ havneområde), eller redusere utstrekning i sjø av havneområdet HOS1 i KPA. Samt tilføye bestemmelse om at det ikke er tillatt med havneaktivitet som er til hinder for den øvrige ferdselen i farvannet.

Innspill merket 20-1 gjelder areal til råstoffutvinning, næring og kaiområde ved Sauaskolten på Indre Åsarøy. Planlagt havneområde HOS4 i KPA vil ligge til Sandsfjorden. HOS4 er planlagt lenger sørvest i et smalere parti av Sandsfjorden enn det som foreslås i innspill 20-1 til planen, jf. kartutsnittene nedenfor.

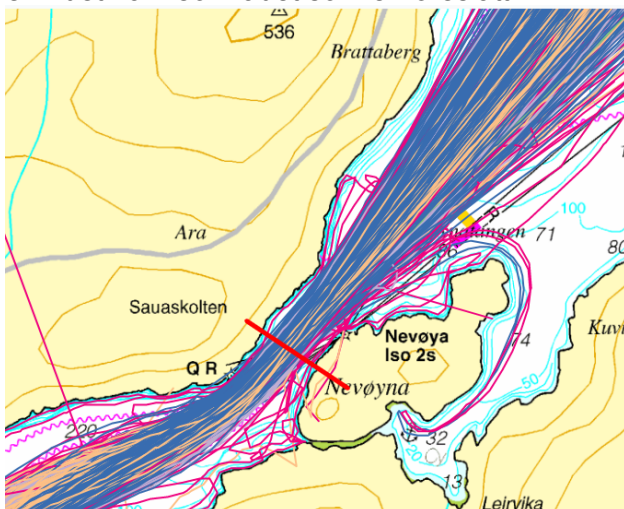


Kilde: Suldal kommune – innspill 20-1 til KPA

utklipp fra forslag til KPA

I planforum i november 2021 anbefalte vi at kaianlegget bør trekkes lengst mulig nord i området for ikke å medføre innskrenking i hovedledet. I tillegg til bredden på fartøy ved kai er det en del fartøy som er utstyrt med en arm som det er hensiktsmessig å kunne svinge bort når det benyttes lasteutstyr fra land.

Kommunen konkluderer i konsekvensutredningen av innspillet på at det ikke skal tas inn i KPA, men informerer i oversendelsesbrevet at det allikevel er tatt inn i KPA. Kommunen er i konsekvensutredningen av det nordligste kaiområdet tydelig på at det er utfordringer knyttet til skipstransport. Vi kan ikke finne argumentasjonen for at det er gunstigere at havneområdet foreslås lenger sør til det smaleste partiet av fjorden, som foreslått i KPA. Kartutsnitt under viser at skipstrafikken bruker bredden av farvannet ved Nevøy. Kartutsnitt nedenfor viser at havneområde (20-1) vil ligge med større avstand til trafikken i farvannet enn det havneområdet som er foreslått i KPA.

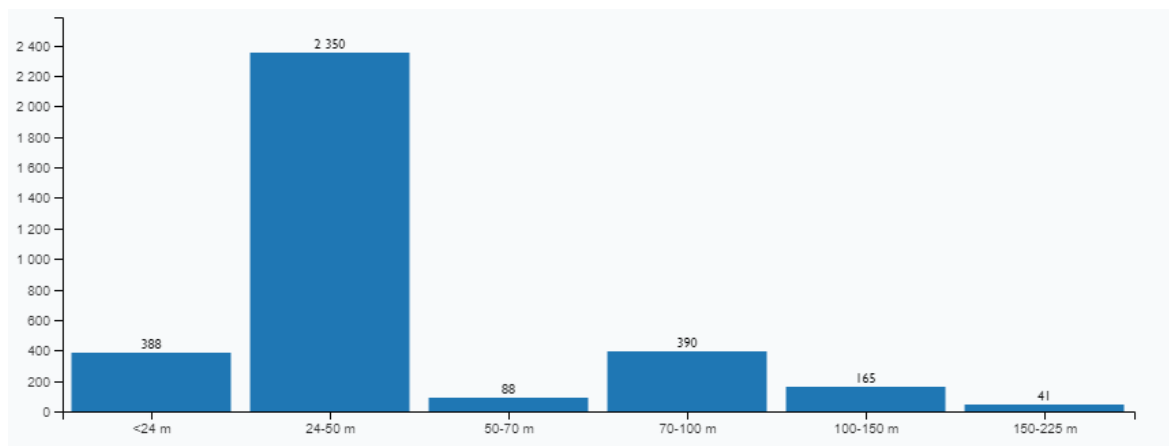


Kilde Kystdatahuset – Trafikk med AIS i 2019 med passering av rødlinje

Største dyptgående, lengde, bredde og høyde på passerende fartøy med AIS i 2019 var:

Største dyptgående	Største lengde	Største bredde	Største høyde
13 meter	200 meter	36 meter	49 meter

Av de 3422 passeringene av fartøy med AIS i 2019 har de følgende fordeling i lengde:



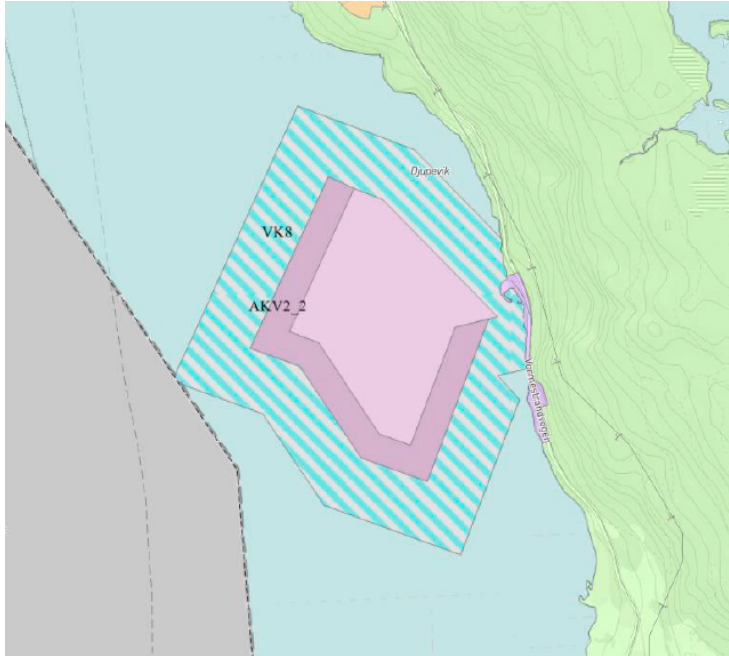
Når det skal planlegges et helt nytt havneområde med anløp av store fartøyer må dette plasseres der det er minst i konflikt med trafikken i fjorden. Vårt **faglige råd** er at det opprinnelige innspillet/ nordligste forslaget til havneområde vises i KPA med krav om utarbeidelse av reguleringsplan.

I KPA vises areal til ankring, rigg og opplag som kombinertformål sammen med ferdsel (VK1- VK5) i tråd med våre registreringer. Det positivt at kommune har fulgt opp vår anbefaling om å vise arealene i Erfjord i tråd med våre registreringer (VK 2,3 og 4). I føresegnene til kombinert formålene er det bare VK1 og VK5 som har følgende føresegn: «*Innanfor ankingsområda vert det ikkje tillat med tiltak som kan komme i konflikt med bruken av området til ankring. Til dømes kablar, røyr, leidningar og andre tiltak som kan være til hinder for trygg forankring. Ferdsel er tillat*», jfr. pkt. 2.5.10.a). Vårt **faglige råd** er at også de andre ankingsområde mv. (VK 2,3 og 4) får tilsvarende føresegn.

I fremlagt forslag til KPA er det noen arealer som er avsatt til fiske som eneste arealformål. Deler av disse arealene ligger i farvann som også har status som hovedled eller biled. Kystverket har ikke innvendinger til at fiskeriinteressene vises i plan, men når disse ligger i farvann som også har status som hovedled og biled er det viktig at dette vises i planen ved at arealene gis kombinertformål ferdsel og fiske. I planforum 03.11.2021 ble det enighet mellom kommune, Fiskeridirektoratet region sør og Kystverket om å endre enbruksområder fra fiske til kombinertformål ferdsel/ fiske i sjøområder med status hovedled eller biled. Dette er ikke fulgt opp i forslag til KPA. Kystverket antar at det er en forglemmelse og har **faglig råd** om at det må bli rettet til kombinertformål.

I planomtalen opplyser kommunen at «*I noverande kommuneplan er akvakulturanlegg vist som ein rosa sirkel. I ny kommuneplan ynskjer me å legge inn dei reelt nytta areala. For å ha noko fleksibilitet til mellom anna forankring, vert det lagt eit fleirbruksområde rundt områda som er avsett til oppdrett*». Vi har merket oss at det fremgår av føresegnen til

kombinert formål akvakultur og ferdsel at det er tillatt med fortøyninger, men at disse skal ligge på minimum kote minus 20 meter og ikke være til hinder for ferdsel, farled og merkesystem. Vi har ikke merknader til disse endringene. Noen av akvakultur arealene er planlagt med noe utvidelse (mørkrosa farge) deriblant Borgaliflot AKVA2.



Kilde: Suldal kommune - utklipp fra forslag til KPA

Det er oppdrettsanlegg på begge sider av Vindafjorden og det tas store offshorekonstruksjoner inn til Vatsfjorden med stort dyptgående.



Kilde Kystinfo- sjøkart med akvakulturflater

Når det gjelder foreslått endring av AKVA2 Borgaliflot går vi imot foreslått utvidelse av en bruk akvakultur mot vest i det omfang som er skissert av hensyn til navigasjonsveiledningen i området og annen bruk av fjorden. For å sikre trygg og sikker

ferdsel i farvannet er navigasjonsinstallasjoner av vesentlig betydning. Kystverket har et overordnet ansvar for fyrlykter, overretter, staker, jernstenger m.m. i kommunen. Det må ikke planlegges arealbruk som kan komme i konflikt med navigasjonsveiledning i farvannet. Det er spesielt viktig at det ikke planlegges tiltak som kan skjerme for seilingssektorene fra fyrlyktene. Eksisterende akvakulturanlegg ligger allerede helt ut til hvitsektor fra Sønnanåneset lykt. Det kan legges til rette for utvidelse av akvakulturformålet øst av linjen som går igjennom det vestligstepunktet på det lys rosa akvakulturareal (eksisterende vestlig avgrensning). Vårt **faglige råd** er at foreslått akvakulturutvidelse mot vest fjernes slik at det ikke åpnes for utvidelse av anlegget lenger vest/ ut i fjorden enn dagens avgrensning av anlegget.

Oppsummering

Kystverket viser til vår innsigelse og faglige råd i dette brevet, og ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidets oppfølging.

I følge plan- og bygningsloven § 3-2, 3. ledd har Kystverket som statlig fagmyndighet rett og plikt til å medvirke i planlegging når den berører Kystverkets saksfelt. Det framgår av formålet med havne- og farvannsloven at sikkerhet og fremkommelighet på sjøen, og effektiv havnevirksomhet og effektiv sjøtransport er viktige hensyn som Kystverket skal ivareta. Det følger videre av departementets tildelingsbrev at Kystverket skal sikre havne- og sjøtransportinteressene i offentlige planprosesser.

Kystverket har veiledning og informasjon om vår rolle i arealplanlegging på våre [nettsider](#)¹. Her finner en også styrende dokument som ligger til grunn for vår medvirkning i planlegging etter plan- og bygningsloven.

Kystverket ønsker å bidra til å finne løsninger og er positiv til dialog i sakens anledning.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Anne Britt Ottøy
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:
Suldal kommune
Fiskeridirektoratet region sør
Rogaland fylkeskommune
Kvitsøy VTS
Rogaland losoldermannskap
Planseksjonen RFS

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