



KYSTVERKET

Statsforvalteren i Oslo og Viken  
Postboks 325  
1502 MOSS

Deres ref.:	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/4953-3		Aase Kristin Eikenæs Marthinsen	07.06.2021

## **Samordning av uttalelse til offentlig ettersyn - INNSIGELSE til kommuneplanens arealdel 2021-2033 - Halden kommune - Viken fylke**

Kystverket viser til brev av 12.04.2021 vedrørende høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel 2021-2050 i Halden kommune. Vi viser videre til vårt brev av 14.08.2018 til oppstart av planarbeidet. Kystverket har fått utsatt frist for å komme med uttalelse til planen.

---

**Kystverket fremmer innsigelse til kommuneplanens bestemmelse pkt. 9.7.1 for bruk og vern av sjø og vassdrag, da bestemmelsen er i konflikt med sikkerhet og fremkommelighet i farleden, herunder sjømerkeprosjektet og planlegging av farledsprosjektet. Kystverket har videre faglige råd knyttet til arealformål i sjø samt bestemmelser om navigasjonsinnretninger og ferdsel.**

---

Nærmere begrunnelse for Kystverkets innsigelse gjøres rede for i saksutredningen.

### **Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet**

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Vi tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet. Samferdselsdepartementet har gitt Kystverket i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem.

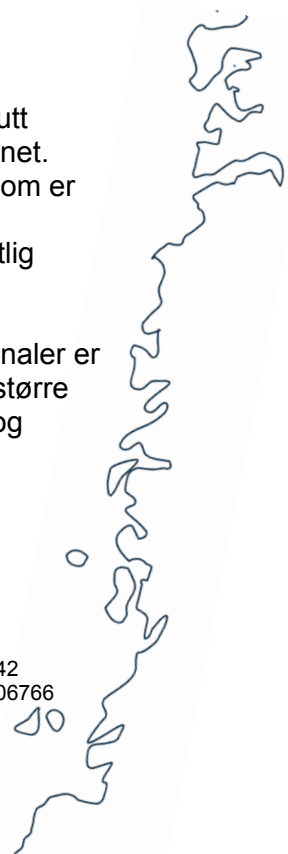
Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk, og for at personer skal komme seg mellom hjem og arbeidssted.

Styrende dokumenter er bl.a.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242  
Bankgiro: 7694 05 06766



- Havne- og farvannsloven
- Prop. 86 L om havne- og farvannsloven
- Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029
- Regjeringens forslag til NTP 2022-2033
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Ny havne- og farvannslov trådte i kraft 01.01.2020. I havne- og farvannsloven § 1 står følgende:

*Loven skal 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. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser*

Det er uttrykt en ambisjon om at mer gods skal transporteres på sjø og bane, bl.a. gjennom NTP 2018–2029.

I regjeringens «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», vedtatt ved kongelig resolusjon 14.05.2019, står det bl.a. følgende:

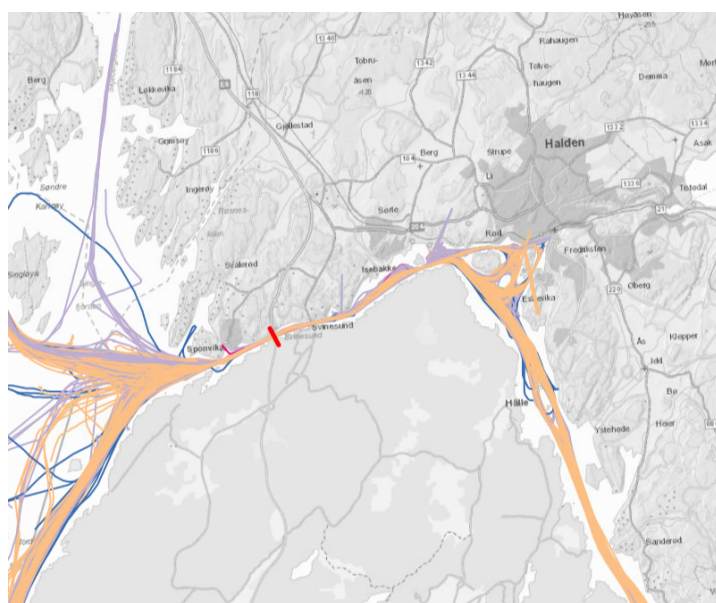
*Det er viktig at egnede arealer til effektive logistikknutepunkter som godsterminaler og havner avklares i plan, gjennom samarbeid mellom kommuner og statlige fagmyndigheter. Farleder for skipstrafikken inngår i disse avklaringene.*

Planarbeidet i Halden kommune har konsekvenser for sjøtransportens rammevilkår, og Kystverket har da rett og plikt til å delta i planleggingen, jf. plan- og bygningsloven § 3-2 tredje ledd.

## **Kystverkets innspill**

### Seilingsforholdene til Halden og Kystverkets farledsprosjekt

I Halden er det betydelig godstrafikk. Nedenfor vises et kartutsnitt fra Kystdatahuset med AIS- data for fartøy mindre enn 24 meter i perioden jan 2018 – jan 2021. Lasteskip og offshorefartøy/spesialfartøy dominerer.



Innseilinga til Halden er smal og trang, og svært krevende å navigere i. Strømmen i området er normalt på 2-3 knop, men kan komme opp mot 5-6 knop på det meste. Det som gjør seilasen særdeles utfordrende er at strømmen ikke følger leia naturlig som man seiler. På enkelte steder som ved Svinesund og Bjellvarpet kan strømmen avvike med 45 grader på seilingsretningen, og ved Skansen er strømmen i rotasjon. Fartøy med 160 m lengde, 32 m bredde og 6,5 m dypgående vil i de smaleste partiene ha en tilgjengelig seilingsbredde på kun 3-4 m på hver side. Tilgjengelig dybde varierer sterkt, det samme gjør strømmen. Området er ansett som et høyrisiko-område, der faren for grunnstøting med påfølgende oljeutslipp anses som stor.

Det er behov for å utbedre farleden til Halden for å øke sikkerheten og tilgjengeligheten for næringen i Halden, spesielt Nexans og Norske Skog Saugbruks. Mulig farvannstiltak i innseilingen til Halden omfatter fjerning av topper på flere grunner eller terskler i Iddefjorden. Videre vil det være behov for nymerking av farleden. Tiltaket vil bedre fremkommeligheten og sikkerheten for seilas gjennom fjorden, herunder med redusert fare for grunnstøtinger og oljeutslipp. Det aktuelle prosjektet forutsetter tillatelser fra både norske og svenske myndigheter, da tiltaket innebærer inngrep på begge sider av grensen.

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser for tiltaket på norsk og svensk side. Fordelingsanalysen viser at den største nytten tilfaller Norge, som har en betydelig godstrafikk i området og en industri i Halden som får nytte av tiltakene gjennom lavere logistikk-kostnader og redusert ulykkesrisiko. Tiltaket har en beregnet positiv netto nytte på 517 millioner norske kroner for Norge og 149 millioner svenske kroner for Sverige.

I regjeringens forslag til NTP 2022-2033 inngår prosjektet i kategorien «mindre farvannstiltak». Regjeringen har lagt til grunn 2,5 mrd. kroner til mindre farvannstiltak i planperioden, og Kystverket er satt til å vurdere hvilke tiltak som bør gjennomføres og når de gjennomføres. Det forutsettes at tiltakene med høyest netto nytte prioriteres. Basert på regjeringens forslag til NTP planlegger Kystverket å gjennomføre Innseiling Halden i første seksårsperiode.

#### Kommuneplanens bestemmelser om tiltak i sjø

I vårt brev av 14.08.2018 til oppstart av planarbeidet, gjorde vi oppmerksom på at det i Halden er registrert både hovedled og biled, og at det ikke måtte legges til rette for tiltak som kunne svekke sikkerheten eller fremkommeligheten i farledene. Videre viste vi til det pågår utredningsarbeid knytte til planlegging av farledsutdypingen.

Kystverket registrerer at planbeskrivelsen bl.a. viser til Nexans planlagte utvidelse, og at tilrettelegging for sikring av farled blir vesentlig bidrag for å sikre denne bedriftens konkurransekraft framover.

Videre står det følgende i planbeskrivelsen (side 59):

*Farleden er opprettholdt uendret i planen. Arbeidet med utbedring av farled mellom havna og Singlefjorden har høy prioritet. Når utredningsarbeidet på tilrettelegging av farleden foreligger, vil det bli avklart hvilket plannivå tiltak vil kreve. Halden kommune vil bidra til at slik planlegging starter raskt etter at utredning foreligger.*

Foruten farledsprosjektet, planlegges det også nymerking av farleden inn til Halden. Merkeprosjektet er planlagt gjennomført uavhengig av farledsprosjektet.

I plankartet er sjøområdet i Halden kommune i all hovedsak avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende bestemmelser, jf. pkt. 9.7.1:

*Det må ikke gjennomføres tiltak som kan endre bunn og bunnforholdene eller områdets naturverdi eller friluftsverdi, herunder graving, sprengning, mudring, utfylling eller andre tiltak med konsekvenser for vannflate, vannsøyle eller sjøbunn.*

**Etter Kystverkets vurdering, vil overnevnte bestemmelse være i konflikt med sikkerhet og fremkommelighet i farleden, herunder sjømerkeprosjektet og planlegging av farledsprosjektet. På dette grunnlag fremmer Kystverket innsigelse til bestemmelsen pkt. 9.7.1. Innsigelsen kan trekkes dersom det i planbestemmelsen gis et unntak for merkeprosjektet og utdypningen av farleden, alternativt at bestemmelsen i sin helhet tas ut.**

#### Havn og virksomheter med nærhet til havn

Havner og havneterminaler er viktige bindeledd mellom land og hav, og for folk og næringstransporten langs kysten. Sjøtransport er avhengig av at havner er effektive og tilgjengelige for brukere som har behov for sjøtransport. I dette ligger det også et behov for areal til lasting, lossing og lagring, samt terminaler for ulike formål. Det er også viktig at sjøtransporten sikres tilstrekkelig manøvreringsareal rundt aktuell terminal/kaianlegg.

Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig helårsdrift (24/7). Vi minner om at god og effektiv tilførselsvei til havnene må sikres for å ivareta havnenes funksjon. Kommunen må gjennom sitt arbeid med arealplaner sikre det maritime næringslivet tilgang til tilstrekkelige næringsarealer med sjøtilgang. Også slike areal må ha god og effektiv tilførselsvei.

Innenfor planområdet ligger det flere private havneanlegg, bl.a. Nexans og Saubrugs. Det planlegges utvidelse av nevnte virksomheter. Det er viktig at virksomheter som er avhengig av havn har muligheter til å drive sikkert og effektivt.

Havne- og havnerelatert drift medfører ulike typer støy gjennom døgnet. Kystverket erfarer fra andre steder i landet at støy fra havnevirksomhet og havnerelatert industrivirksomhet er en utfordring for nærliggende områder med støyømfintlig bebyggelse. I den forbindelse må boliger og annen støyømfintlig bebyggelse legges i god avstand til havne- og næringsområder slik at det ikke oppstår konflikter knyttet til støy, brukstid mv, og at havnas/industriens muligheter til å utvide sin virksomhet, ikke begrenses.

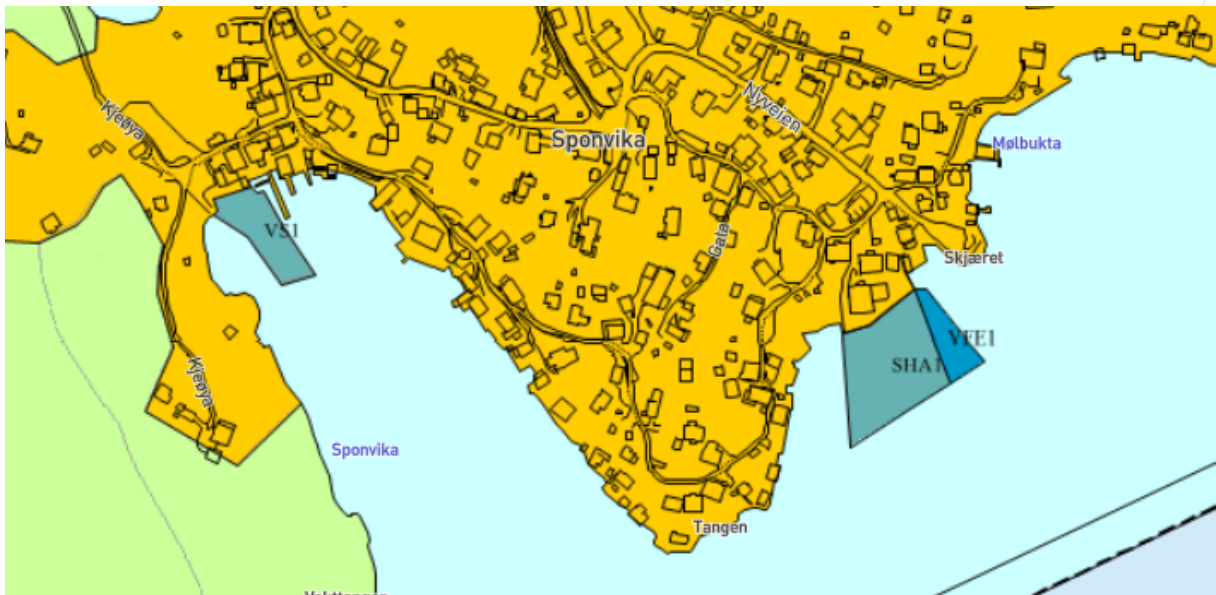
#### Navigasjonsinnretninger

For å sikre trygg og sikker ferdsel i farvannet er navigasjonsinstallasjoner av vesentlig betydning. Kystverket har et overordnet ansvar for fyrlykter, overetter, 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.

Kystverket har flere steder prosjekter knyttet til nymerking av farvannet, der formålet er å oppgradere farvannet til dagens standard og øke sikkerheten og fremkommeligheten ved dag- og nattseilas samt ved dårlig vær. Nymerkingen medfører også overgang fra bruk av sjøkabler til solcelledrift, i tillegg til redusert behov for drift og vedlikehold av navigasjonsinnretningene.

Det er viktig at det i plan legges til rette for nødvendig nyetablering, flytting, fjerning og vedlikehold mv. av navigasjonsinnretninger langs kysten. Fjerning eller flytting av navigasjonsinstallasjoner kan være aktuelt hvis de vil kunne utgjøre en sjøsikkerhetsmessig risiko dersom de blir stående. Vi kan ikke se at vårt innspill i brev av 14.08.2021 om å ta inn en bestemmelse knyttet til navigasjonsinnretninger er tatt inn. Vi ber igjen om at følgende bestemmelse tas inn: *Vedlikehold, fjerning og nyetablering av navigasjonsinnretninger innenfor planområdet er tillatt, jf. pbl. § 1-8 og § 11-11 nr. 4.* Vi legger til grunn at det ikke vil være plankrav for navigasjonsinnretninger. Videre må ikke hensynssoner for kulturmiljø, landskap og friluftsliv være til hinder for Kystverkets sjømerkeprosjekt. Kystverket foreslår at følgende tas inn: *Innenfor hensynssonene for kulturmiljø, landskap og friluftsliv tillates vedlikehold, fjerning og nyetablering av navigasjonsinnretninger i planområdet.* Etablering av navigasjonsinnretninger er for øvrig unntatt reglene i pbl kap 20 – 25, jf. byggesaksforskriften § 4-3 andre ledd bokstav c.

### Merknader til plankartet og bestemmelsene



Kystverket registrerer at det foretatt noen endringer av arealformål i Sponvika. I den forbindelse vises det til *delrapport 20.02.2019 Formålsendringer for sjøarealer i Sponvika.*

I Sponvika er det i plankartet avsatt et område til havn, SHA1, med tilhørende bestemmelse pkt. 9.2.2:

*For områder omfattet av formålet 2040 Havn i Sponvika skal fremkommelighet og arealdisponering for nyttefartøy prioriteres foran fritidsfartøy. Et viktig formål med området er havneassistanse inkludert beredskap og støtte for brannvesenet, politi, redningstjeneste o.l.*

Ifølge telefonsamtale med saksbehandler i kommunen er hensikten å ivareta havnevirksomheten i området, og at det ikke legges til rette for noen tiltak i sjø. Etter Kystverkets vurdering er bruken av formålet «havn» i områder hvor det ikke planlegges utfylling, misvisende. Vi gir faglig råd om å endre arealformålet til et arealformål som er i tråd med intensjonen. Dette kan f.eks. være havneområde i sjø. I den forbindelse kan kommunen vurdere om område vist som ferdsel, VFE1, skal inngå i endret arealformål.

Videre er det i plankartet avsatt et området til småbåthavn, VS1, der hensikten er å ivareta atkomst i sjø for fylling av drivstoff og utsetting av båter, jf. telefonsamtale med saksbehandler i kommunen. Kystverket gir faglig råd om endre arealformålet slik at det er i tråd med kommunens ønske. Dette kan f.eks. være havneområde i sjø.

I forslag til bestemmelser pkt. 9.7.2 for områder avsatt til ferdsel står det følgende:

*I områder avsatt til ferdsel er tiltak som hindrer ferdsel ikke tillatt. Dette er likevel ikke til hinder for utlegging av sjøledning for vann, avløp, strøm og telenett mv.*

Etter Kystverkets vurdering er utlegging av sjøledninger og sjøkabler i områder avsatt til ferdsel prinsipielt uheldig, da dette vil svekke mulighetene for oppankring. Vi gir faglig råd om at andre punktum i bestemmelsen utgår.

#### Havne- og farvannsloven

Vi minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller framkommeligheten i sjø krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. Det er Kystverket som skal vurdere og eventuelt gi tillatelse til tiltak i hoved- og biled, mens kommunal havnemyndighet behandler tiltak i kommunens sjøområde. Tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller framkommeligheten i hoved- eller biled skal behandles av Kystverket.

#### **Oppsummering**

Kystverket fremmer innsigelse til bestemmelsen pkt. 9.7.1, da denne er i konflikt med sikkerhet og framkommelighet i farleden, herunder sjømerkeprosjektet og planlegging av farledsprosjektet. Innsigelsen kan trekkes dersom det i planbestemmelsen gis et unntak for merkeprosjektet og utdypningen av farleden, alternativt at bestemmelsen i sin helhet tas ut.

Kystverket har følgende planfaglig råd:

- Ta inn bestemmelser om navigasjonsinnretninger
- Endre arealformål i sjø ved Sponvika
- Endre bestemmelse pkt. 9.2.2 i tråd med endret arealformål i Sponvika
- Endre bestemmelse pkt. 9.7.2 om ferdsel

Med hilsen

Jan Morten Hansen  
avdelingsleder

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Eksterne kopimottakere:  
Fiskeridirektoratet

Postboks 185 Sentrum

5804

BERGEN

