



KYSTVERKET

OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENTET
Postboks 8148 Dep
0033 OSLO

Deres ref.:
23/900-1

Vår ref.:
2022/673-17

Arkiv nr.

Saksbehandler
Paul Gustav Nyland

Dato
09/06/2023

Høring av forslag til program for strategisk konsekvensutredning av nye områder til fornybar energiproduksjon til havs - Kystverkets innspill

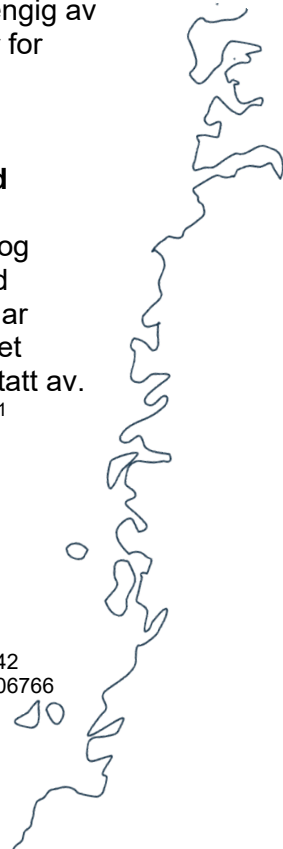
Kystverket viser til forsendelse fra Olje- og energidepartementet (OED) av 25.04.23, og presiserende brev av 12.05.23, hvor forslag til program for strategisk konsekvensutredning (SKU) av nye områder til fornybar energiproduksjon til havs ble sendt på høring. Videre viser vi til forslag til program og identifisering av nye områder for fornybar energiproduksjon til havs fra NVE og direktoratsgruppen som ligger til grunn for høringen.

Som nevnt i brevet fra OED har Kystverket deltatt i direktoratsgruppen, og står sammen med gruppen og NVE for resultatet av denne. I forbindelse med høringen av forslaget vil vi nedenfor oppsummeringsvis angi hva som er viktig sett fra vår side når det gjelder etablering av havvind og sameksistens med skipsfart. Når det gjelder OED sin presisering av at det ligger to ulike forslag til program for SKU på høring, og at det er ønskelig med en presisering fra høringspartene om hvilket forslag innspillet gjelder, vil Kystverket bemerke at vårt høringsinnspill dekker begge forslagene. Når det gjelder områdene som ikke er aktuelle for tildeling i 2025 (de øvrige 18 områdene), vil Kystverket bemerke at avhengig av når disse områdene er aktuelle for nærmere utredning vil forholdet til trafikkmonster for skipstrafikken være mer uklart jo lenger frem i tid en kommer.

❖ Kystverkets interesser i havområder/farvannet og forholdet til havvind

Kystverket er i stort opptatt av sjøtransportens konkurransekraft, behovet for sikker og effektiv ferdsel, og forholdet til klimagassutslipp fra sjøtransporten. I forbindelse med arbeidet med havvind og forslag til program for SKU og indentifisering av områder har konsekvenser vindkraftverk til havs kan få for det ovennevnte vært viktig for oss. I det videre vil vi punktvis dra opp hvilke konkrete forhold vi i denne sammenheng er opptatt av. For en mer utfyllende beskrivelse viser vi til NVEs leveranse og omtale av skipsfart.¹

¹ <https://veiledere.nve.no/havvind/identifisering-av-utredningsomrader-for-havvind/kunnskapsgrunnlag-om-virkninger-av-havvind/skipsfart/#pageSection-1>



- **Farleder**

For å sikre effektiv sjøtransport, er det etablert farleder som fungerer som «veier» på sjøen. De fleste steder inne langs kysten går sjøtransporten i farvann som fra naturens side har tilstrekkelig dybde. Enkelte steder er det gjennomført farvannstiltak med utdypning og utviding av leden, slik at sikkerheten og fremkommeligheten blir bedre for ferdsel til sjøs.

- **Rutetiltak**

Rutetiltak som er etablert i norsk økonomisk sone er utarbeidet av Kystverket, og godkjent av FNs sjøfartsorganisasjon, [International Maritime Organization](#) (IMO). Fartøy i internasjonal trafikk følger rutetiltak som fører disse fartøyene lenger ut fra kysten. Etter Kystverkets vurdering kan det på bakgrunn av nasjonalt og internasjonalt regelverk ikke etableres faste innretninger i eller i en buffersone rundt rutetiltak etablert av IMO. Etablering av installasjoner i direkte konflikt med trafikken som går mellom ulike rutetiltak, vil påvirke både sjøsikkerheten og klimaet negativt gjennom blant annet flere kursendringer og økt utseilt distanse.

- **Sjøtrafikksentraler**

Sjøtrafikksentraler, kalt «Vessel Traffic Service» (VTS), er en internasjonalt standardisert tjeneste som skal bidra til sikker og effektiv navigasjon, og verne om miljøet i kystsonen. Ett av verktøyene som sjøtrafikksentralene benytter er radarer. Det er usikkert hvordan vindkraftverk til havs vil påvirke stasjonære radarer som skal overvåke større havområder. Dette må derfor utredes og vurderes nærmere for konkrete prosjekter.

- **Havner og losbordingsfelt**

Havner og terminaler er sammen med farledene avgjørende for å sikre en effektiv sjøtransport. Trafikk som skal inn til havnene kan benytte seg av etablerte farleder og digitale referanseruter.

[Definerte innseilingskorridorer](#) leder inn til såkalte losbordingsfelt (se temalaget los og farledsbevis i Kystinfo), som er områdene der fartøyene border eller kvitter seg med los. Ettersom losbordingsfeltene ligger relativt nærme land, vil disse sannsynligvis ikke komme i konflikt med vindkraftverk til havs. Det understrekes likevel at vindkraftverk ikke vil kunne etableres innenfor områder som brukes som losbordingsfelt, siden dette er en risikofyllt aktivitet hvor losen entrer skipet via en leder hengende utenfor skipssiden.

- **Beredskap mot akutt forurensning**

Kystverket er myndighet for akutt forurensning, og ansvaret gjelder blant annet tiltak ved større tilfeller av akutt forurensning. For vindkraftverk til havs er det særlig to scenarier som krever ekstra oppmerksomhet. For det første mindre hendelser/forurensning fra selve vindturbinen (hydraulikkolje, elektriske anlegg, batterier mv.). Det andre scenarioet er at fartøy kan kollidere med installasjoner som vindturbiner.

- ❖ **Sameksistens mellom skipsfart og havvind**

Kystverkets vurdering er at skipstrafikk og næringsaktivitet kan sameksistere i farvannet gitt tidlig og god kommunikasjon mellom bl.a. fagmyndighetene, næringsaktører og relevante interesseorganisasjoner. Avbøtende tiltak vil kunne tilsi at aktiviteten kan fungere sammen. I denne sammenheng pekes det på forhold som:

- Nye seilingsruter og rutetiltak
- Tilpasninger med trafikkorridorer
- Merking, presentasjon i sjøkart og digitale referanseruter
- Overvåking og kontroll.

For mer informasjon om dette vises det til omtale under temaet skipsfart og kunnskapsgrunnlag i ovennevnte leveranse fra NVE.

Kystverket vil også bemerke at det må tas høyde for dynamikken i havområdene knyttet til de ulike nærings- og samfunnsinteressene. I den mer prosjektspesifikke delen av utviklingen av havvind vil det være viktig med grundige foranalyser og vurdering av fremtidig utvikling både med hensyn til teknologiutvikling og miljøtemaer.

- ❖ **Utfordringer med sameksistens Utsira og Norskerenna Sør**

Kystverket vil avslutningsvis vise til utfordringer knyttet til arealbruk i Utsira-området, se fig. 1 og fig. 2. I området er det interesser knyttet til bl.a. havbruk til havs (Norskerenna Sør), havvind og skipstrafikk. Vi har i ulike sammenhenger spilt inn sjøtransportens interesser knyttet til havbruk til havs og havvind i området. Viktig i denne sammenheng er trafikkseparasjonssystem med buffer og fremtidig behov for skipskorridorer gitt en utvikling av nevnte næringer. Kystverket vil peke på at det er behov for nærmere dialog mellom flere myndigheter ved utvikling av næringsaktivitet i dette området. Det vil også være avgjørende å se dette i lys av de bebudede næringsplanene fra regjeringen.

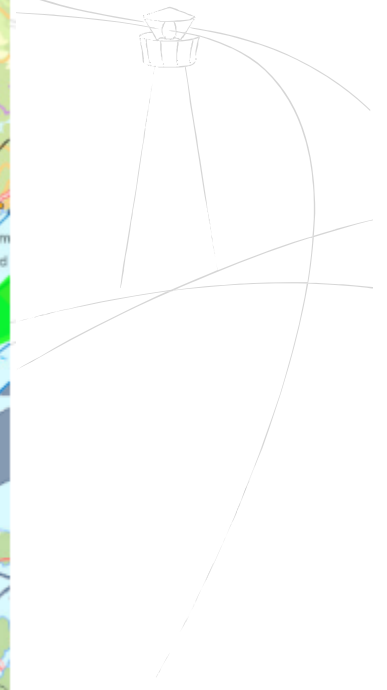
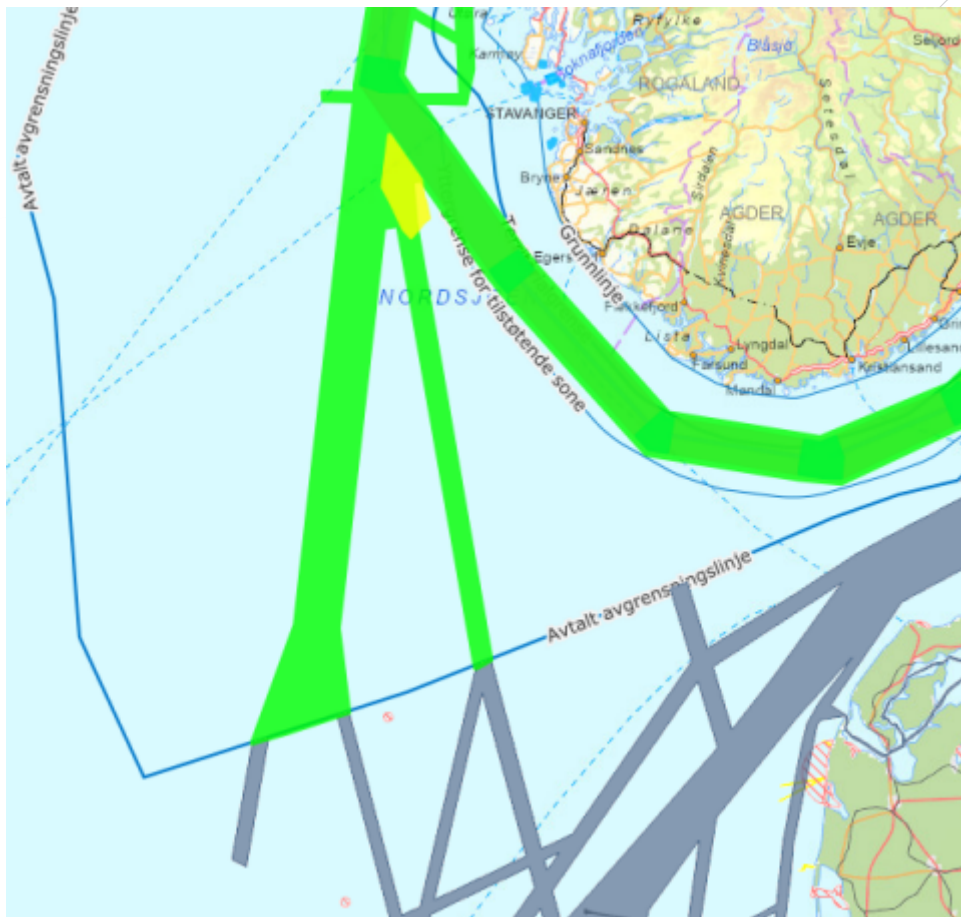


Fig.1: Viser foreløpige ruter/skipskorridorer i norsk sektor (grønn) og dansk havplan sine ruter/skipskorridorer i dansk sektor (grå)



Fig.2: Viser foreløpige ruter/skipskorridorer (grønn) og overlapp med havbruksområde (gult)

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:

Nærings- og fiskeridepartementet
Norges vassdrags- og energidirektorat

Postboks 8090 Dep	0032	OSLO
Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO