



Det vil videre være sannsynlig at det må utarbeides en navigasjonsrisikoanalyse (NRA) med vurderinger og tiltak basert på trafikkanalyser av forventet trafikk, risiko for hendelser og konsekvens av disse.

I tillegg må behovet for etablering av et «area to be avoided» i tilknytning til installasjonene utredes, samt forstyrrelser på radarsystem og kommunikasjonskanaler for sjøtransport, beredskapsplaner for oljevern, søk og redning innenfor området.

Det forventes en kraftig økning av sjøtrafikk i årene som kommer. Spesielt forventes det en kraftig økning av sjøtrafikk som følge av store utbygginger av olje- og gassseksportterminaler og anlegg nordvest i Russland.

Etablering av havenergianlegg, selv med god merking, vil kunne gi en økt risiko ved passering. Volum og tetthet av innretningene være bestemmende for risiko for sammenstøt og berøringer. Særlig vil større ansamlinger i et spesifikt avgrenset område, slik at disse fremstår som en samlet gruppe, kunne føre til at sikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten påvirkes negativt.

Dersom områdene blir definert uten hensyn til sjøtrafikkens seilingsleder, vil det kunne medføre at fartøyene må velge en annen seilingsrute. Dette kan øke seilingsdistansen og dermed tidsforbruk og drivstofforbruk, med påfølgende økte driftskostnader og utslipp fra skipstrafikken.

For å unngå senere konflikter og begrensninger for anleggene er det viktig at det tas hensyn til sikkerhet og fremkommelighet i farvannet allerede ved fastsettelse av områder.

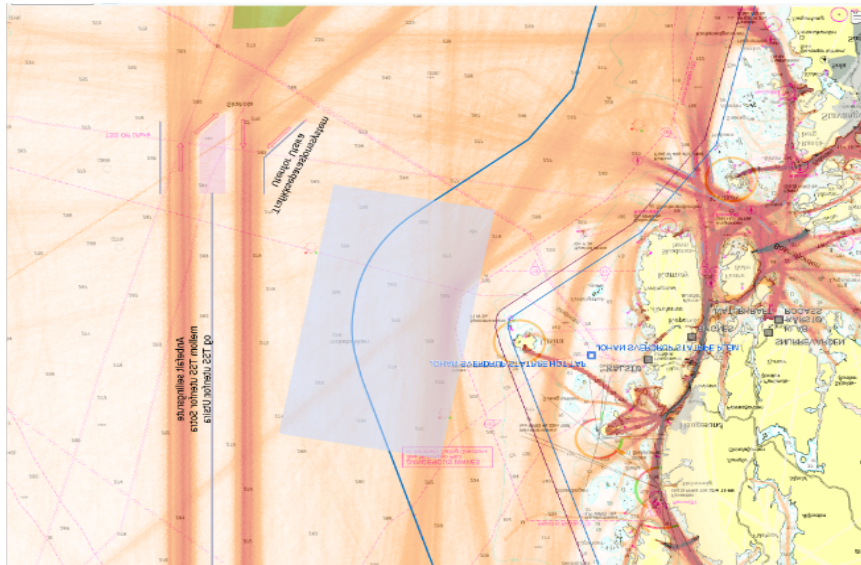
## **2. Utsira Nord**

Området som er foreslått for åpning ligger vest for Haugesund og ligger delvis innenfor territorialgrensen (blå linje).

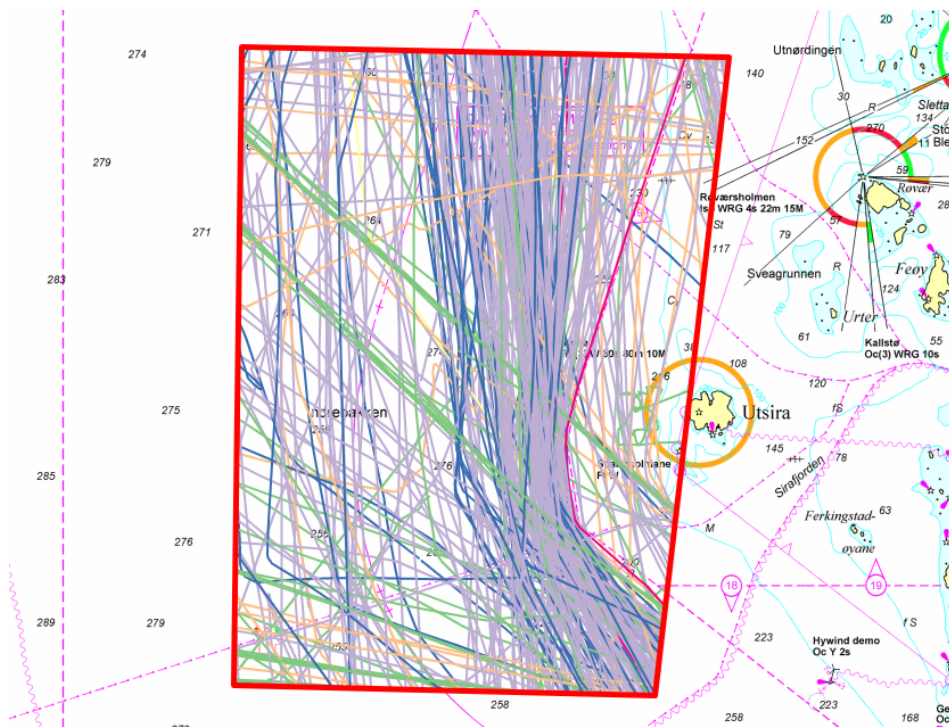
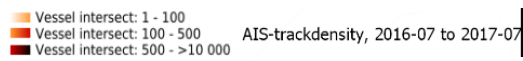
Området er rett i ytterkant av trafikkseparasjonssystemet på strekningen Runde og Utsira, og er ett av de mest trafikkerte områdene i Norge med hovedvekt av stykkgodsskip, offshoresupplyskip, kjemikalieskip og fiskefartøy.

I tillegg til de generelle prognosene for forventet økning i trafikk, er det her i tillegg forventet økt aktivitet mellom feltene og offshorebasene Risavika, Dusavika og tildels Mekjarvik og Killingøy.

Det fremgår av figur 1 at det er tett trafikk gjennom Utsiraområdet. Utsnitt fra datavarehuset som viser de deler av overvåkingsområdet til Kvitsøy VTS som ligger i Utsira Nord, viser også at det er betydelig trafikk i det planlagte vindkraftområdet.



Figur 1: Tetthetsplott ved Utsira N



Figur 2: Utsnitt fra Datawarehuset perioden januar-juli 2019

Konsekvensene for skipstrafikken ved åpning av området er som følger:

- Dersom fartøyene må gå på østsiden av området vil fartøyene komme inn i lospliktig farvann, noe som medfører høyere brukerkostnader for sjøtransporten.

- Dersom fartøyene må gå rundt området på vestsiden vil det føre til økt seilingstid, noe som særlig vil ha konsekvenser for stykkgodstransport som skal konkurrere med landtransport.
- Dersom man må gå mellom foreslått område og Utsira vil trafikken komme svært nært land – med økt risiko for ulykker.
- Området ligger i nærheten av pålagt rute for trafikk (trafikkseparasjonssystem «TSS») på strekningen Runde og Utsira jf. sjøtrafikkforskriften § 158. Reguleringen omfatter fartøy over 5000 BT, samt enkelt oljetankfartøy og kjemkalietankfartøy. Per i dag går trafikken på vei inn/ut av systemet i området som er foreslått åpnet for flytende vindkraftanlegg.

Kystverket anbefaler ikke åpning av området som foreslått.

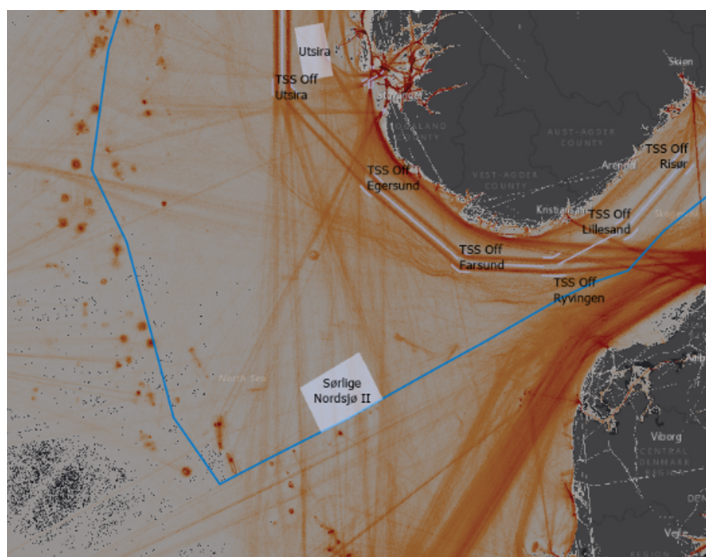
Området må etter vår vurdering reduseres betydelig i øst og noe i sør av hensyn til skipstrafikken. I tillegg til en reduksjon av området, finner vi det sannsynlig at man bør opprette en TSS.

Selv om området reduseres og det etableres en TSS, vil det likevel være nødvendig at utbyggingen tilpasses gjenværende trafikkmønster, slik at det oppnås tilstrekkelig avstand til Utsira og hensiktsmessig innseiling/utseiling til fjordene.

De deler av anlegget som evt. ligger innenfor 12 NM, samt eks. vekselsstrømkabel til land må ha tillatelse etter havne- og farvannsloven av hensyn til sikkerhet og trygg ferdsel.

### 3. Sørlege Nordsjø II

Området ligger utenfor territorialgrensen og har omfattende trafikk av alle skips kategorier.



Figur 3: Tetthetsplott Sørlege Nordsjø

■ Vessel intersect: 1 - 100  
■ Vessel intersect: 100 - 500  
■ Vessel intersect: 500 - >10 000

Det forventes en kraftig øking av trafikken fra Russland (Gass, kondensat) og til/fra Rotterdam og Frankrike.

Trafikken til/fra Europa ut fra rutetiltak «TSS off Utsira» går i størst grad på østsiden (til/fra Elben/Weser) og vestsiden (til/fra Nederland/Belgia/engelske kanal) av området.

Trafikk som går ut av trafikkseparasjonssystemet utenfor Stavanger går midt imellom og tangerer området. Det samme gjelder trafikk sørfra som entrer trafikkseparasjonssonen utenfor Stavanger.

Åpning av området kan medføre behov for å etablere to TSS i øst og vest av området. Etablering av dette vil kreve godkjenning av IMO og innebærer en lengre behandlingsprosess.

Tidligere var området satt sammen med Nordsjø I og Kystverket anbefalte en tilpasning av arealet. Nordsjø II er nå vurdert alene og kan etter vår mening opprettholdes som foreslått, men man må ta hensyn til sjøtransporten ved en evt. utbygging slik at konsekvensene ikke blir uforholdsmessig store.

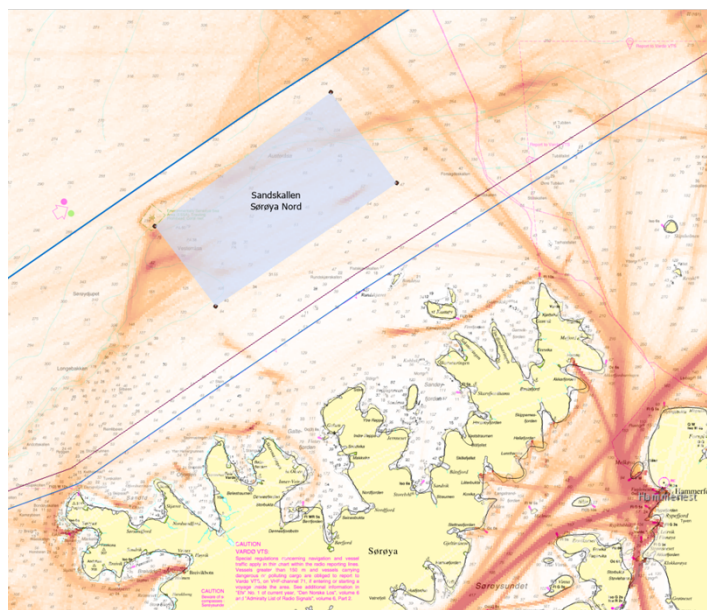
#### 4. Sandskallen-Sørøya nord

Området befinner seg utenfor Sørøya som ligger i Hammerfest og Hasvik kommune i Vest-Finnmark. Området er utenfor grunnlinjen, men innenfor territorialgrensen og dermed innenfor havne- og farvannslovens virkeområde.

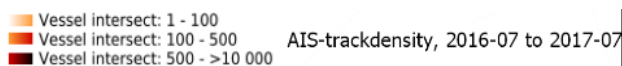
De største fartøyene til og fra Russland benytter TSS utenfor området. Større fartøy som skal til eller fra Hammerfest går som oftest lengre nord.

Trafikken er i hovedsak fartøy som ikke går i TSS og fiskefartøy. Som Kystverket tidligere har spilt inn er det betydelig fiskeriaktivitet i området.

Det er forventet en økning i trafikk i området særlig innenfor gods-, olje- og gass segmentet i forbindelse med utviklingen av Goliatfeltet og Snøhvit. Fiskeriaktiviteten forventes å holde seg på dagens nivå.

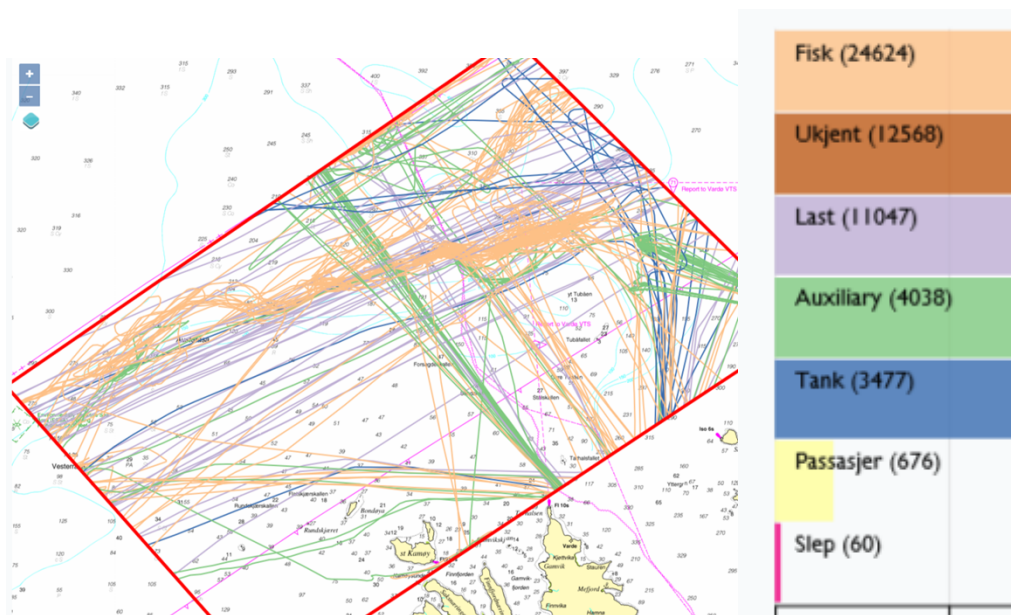


Figur 4: Tetthetsplott Sandskallen Sørøya Nord



Ved endring i seilingsmønster som følge av åpningen av området må man unngå at fartøyene blir presset til å gå nærmere land i Tarhalsen enn nødvendig.





Figur 5: Øyeblikksbilde av sjøtrafikk januar-juni 2019 Sandskallen Sørøya Nord

Det er som nevnt betydelig fiskeriaktivitet i deler av området. Ettersom det vil bli etablert sikkerhetssoner rundt anleggene med ferdselsforbud, samt et aktsomhetsområde kan man ikke opprettholde fiskeriaktivitet der anleggene plasseres. Hvor stort område dette vil bli avhenger av om anleggene vil være bunnfaste eller ankrede.

Kystverket mener at området kan opprettholdes som foreslått, ut fra hensynet til sikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten. Etablering i deler av området medfører at fiskeriaktiviteter medfører at fiskeriaktivitet ikke kan opprettholdes i særlig grad. Vedrørende konsekvenser for fiskeri henvises det til Fiskeridirektoratet.

## 5. Forslag til forskrift

Kystverket anbefaler at det i forskriften § 6 b) blir tilføyd at det også skal vurderes hvilken virkning energianlegget vil kunne få på skipstrafikken i området, da dette er viktig for sikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten.

I forslag til forskrift § 6 b) punkt xi bør man inkludere også de samfunnsmessige konsekvensene som skal skildres og vurderes jf. bestemmelsens første setning.

Med hilsen

Einar Vik Arset  
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

