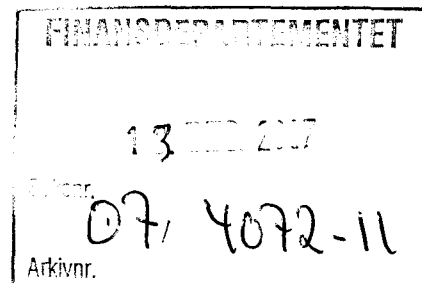




KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



Deres ref
07/4072 SØ ARO

Vår ref
07/04710-2

Arkiv nr
420

Saksbehandler
Synnøve Lunde

Dato
11.12.2007

Utredning om betaling for bruk av areal i kystsonen - Innspill til arbeidsgruppe

Det vises til brev datert 15. november med anmodning om innspill til arbeidsgruppen som skal utrede spørsmålet om betaling for bruk av areal i kystsonen. Arbeidsgruppen ber om innspill til faktabeskrivelsen og synspunkt som kan bidra til et godt beslutningsunderlag.

I arbeidet som skal utredes reises det flere problemstillinger blant annet om sjøareal fortsatt skal stilles gratis til disposisjon for ulike næringsvirksomheter. Regjeringen legger prinsipielt til grunn at kommunene bør få adgang til å kreve inn betaling for bruk av kystsonen, men det er flere spørsmål som må utredes nærmere før det endelig besluttes om og på hvilken måte kommunene bør få adgang til å innkreve betaling for bruk av areal i kystsonen.

Kystverkets svar på spørsmål 1- 6

Kystverket har svart på de seks første spørsmålene i brevet fra arbeidsgruppen som er de som er relevant for vår etat. Vi har for letthets skyld gjengitt spørsmålene og kommer deretter med våre svar.

1. Hvordan bruker virksomheten eller representerte interesser kystsonen i dag, og hvordan antas bruken og utvikle seg framover?

Kystverket er ansvarlig for å følge opp havne- og farvannsloven og dens bestemmelser i vårt arbeid. Formålsparagrafen i loven (§ 1) har følgende formulering:

"Formålet med loven er å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdsele."

For Kystverket sin del vil det si at tilgang på sjøarealet er svært viktig for ulike typer ferdsel langs sjøen, samt adgang til de etablerte havneområdene.

HOVEDKONTORET - ENHET FOR SJØTRANSPORT OG HAVNER

Sentral postadresse: Kystverket, Serviceboks 2,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

Besøksadr.: Kongens gt. 11, ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 08831
Org.Nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

Sjøtrafikken har økt de senere årene og det forventes fortsatt økning i sjøtrafikken. Det er en politisk målsetting å overføre mer transport over på sjø noe som for Kystverkets del vil være førende for arbeidet med Nasjonal transportplan.

Økte krav til sikker seilas med god fremkommelighet og større grad av planlegging i kystsonen gjør at sjøverts ferdsel framover vil legge beslag på større areal for å trygge ferdselen.

I det strategiske planarbeidet i forarbeider til kommende rullering av Nasjonal transportplan har Kystverket utarbeidet et forslag til "Sjøverts stamnett" som omhandler:

- Leden fra grensen mot Sverige til grensen mot Russland, med tilknytning til losbordingsfeltene.
- Innseilinger til definert landverts tilknytningspunkt i viktige trafikkhavner.
- Innseilinger til store petroleumsanlegg med vesentlig sjøvertstransporter av farlig og forurensende stoffer.
- Fergestrekningene i stamvegnettet.
- Seilingsled for risikotrafikk på strekningen Vardø – Nordkapp innenfor territorialfarvannet.

Til grunn for stamnettet foreligger det et forslag farledsnormal som angir faglige krav til farleden, herunder dybde, bredde og høyde. Kystverket har foreslått en arealmessig sikring rundt farleden som skal hindre trafikale konflikter med annen infrastruktur.

Det sjøverts stamnett er ment å skal bli en del av et nasjonalt stamnett der alle transportformer knyttes sammen. Ut over det definerte stamnettet har Kystverket også ansvaret for andre lokale leder.

I tilknytning til farledssystemet har Kystverket ansvar for fyr, merker og navigasjonsinnretninger som også krever plass og legger beslag på areal i sjøen.

Kystverket har ansvar for planlegging, utbygging og vedlikehold av statlige fiskerihavner. Fiskerihavnene legger i første rekke beslag på areal på land, men krever trygg liggeplass for båter og har gjerne molo og andre tiltak for å lage en skjermet havn.

Kystverket gir ulike tillatelser til virksomhet i sjøarealene med hjemmel i havne – og farvannsloven, slik som tillatelse til for eksempel oppdrettsfisk-anlegg og flytebrygger. Disse legger beslag på sjøareal. Der det er opprettet havnedistrikt er det havnedistriktene som er delegert myndighet til å gi disse tillatelsene.

2. Er denne bruken knyttet til eiendomsrett, konsesjon mv.?

Farledssystemet er ikke knyttet til eiendomsrett eller konsesjon.

Når det gjelder de statlige fiskerihavnene har det normalt sett ikke vært knyttet til eiendomsrett, men staten har sikret sin bruk på land gjennom servitutter og avtaler med grunneiere. Forvaltning av sjøareal i tilknytning til statlig utbygde fiskerihavner, og sjøverts ferdsel i farleder er forankret i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv.

Flytebrygger trenger eiendomsrett eller bruksrett fra grunneier på landsida, og fiskeoppdrett trenger tillatelser fra fiskerimyndigheter og kommune, men denne del av virksomhetene tar ikke Kystverket hensyn til.

3. Legger bruken beslag på andres tilgang til eller bruk av arealer i kystsonen, eventuelt på hvilken måte og i hvor stor grad?

Kystverkets planmedvirkning og myndighetsutøvelse legger beslag på relativt store areal i kystsonen og vil til en viss grad hindre andres tilgang på arealene. For eksempel kan det ikke etableres faste innretninger i farledene som er til hinder for ferdselen. Det samme gjelder tiltak som kommer i konflikt med navigasjonsinfrastruktur og bruken av disse. Det kan være fysiske tiltak slik som fiskeoppdrett, ankring, spenn over fjorden etc.

4. Har bruken virkninger på miljøtilstanden lokalt/regionalt/nasjonalt, og har den virkning på andre kvaliteter ved kystsonen?

Sjøverts ferdsel, har som annen motorisert ferdsel miljøulemper. Et arealkrevende ferdselssystem på sjøen med stor skipstrafikk vil kunne påvirke andre miljøkvaliteter i form av støy og uro for eksempel for fritidstrafikk, fritidsfiske, badeplasser og dyreliv.

Utslipp til luft fra sjøverts transport har miljøulemper, og ikke minst ved havarier kan akutt forurensning få meget store miljøkonsekvenser.

5. Påvirkes virksomheten eller representerte interesser selv av hvordan andre gjør bruk av kystsonen?

Det kan være konflikt mellom sikker seilas for alle skip og for eksempel anlegg for fiskeoppdrett, fritidsbåter, kraftledninger i luftspenn, brospenn over fjorden mv.

6. Opplevs det interessekonflikter om bruk av kystsonen, og er knapphet på kystareal et problem for videre utvikling av virksomheten eller representerte interesser?

I forbindelse med kommunal planlegging er det en stadig interesseavveining av hva som skal skje i kystsonen. Kommunale ønsker om næringsutvikling og annen bruk og utnyttelse skaper ofte konflikter mot det etablerte farledssystemet.

I forbindelse med strukturendringer i yrkesfisket rundt om i landet er avvikling av fiskerihavner til fordel for annen bruk av ettertraktede areal ved sjøkanten svært utbredt. Dette viser seg stadig i forbindelse med kommunal planlegging. I tillegg opplever vi et stadig større press på sjønære landarealer som kan legge begrensninger på utnyttelse av sjøarealer, herunder etablerte trafikkhavner og ferdselsårer.

Avsluttende kommentarer

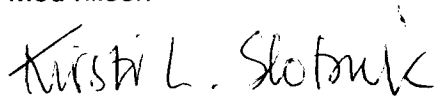
Når det gjelder spørsmålet om betaling i for bruk av kystsonen går det ikke helt klart fram hvordan en eventuelt tenker seg dette organisert, og for eksempel om det kun er privat næringsvirksomhet som eventuelt skal betale.

Kystverket vurderer det slik at en viss betaling for bruk av sjøarealer til næringsformål, slik som oppdrett, skjellsandopptak mv. kan resultere i en bedre avveining i planprosesser der ulike interesser kan komme i konflikt med hverandre, samt at det kan bli mindre bindinger

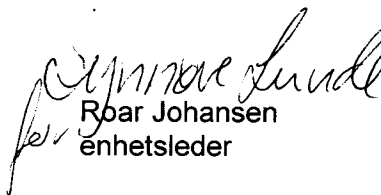
av arealer til oppdrettsformål som ikke har andre formål enn reservearealer til en oppdrettskonsesjon.

Kystverket vil understreke at den type samfunnsmessig infrastruktur (farleder) som etaten er satt til å ivareta, etter vår mening er uegnet til å bli omfattet av en betalingsordning. Skipstrafikken langs kysten er fra før "belastet" med ulike typer avgifter som kystavgift, anløpsavgifter og havneavgifter til havnedistriktene, og en farled som går gjennom mange kommuner vil være både lite hensiktsmessig og heller ikke ønskelig å ta betalt for etter vår oppfatning.

Med hilsen



Kirsti L. Slotsvik
kystdirektør



Roar Johansen
enhetsleder