



KYSTVERKET

Namsos regionråd  
Søren R. Thornæs veg 10  
7800 NAMSOS

Deres ref.:	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/7450-2		Børre Tennfjord	01.09.2021

## Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av Kystsoneplan for Namdalen og Fosen - Trøndelag fylke.

Kystverket viser til forsendelse fra Namsos regionråd vedrørende høring og offentlig ettersyn av Kystsoneplan for Namdalen og Fosen, datert 10.02.2021.

Planen er fremmet som kommunedelplan i samsvar med Pbl kap 11, og den er utarbeidet i et interkommunalt samarbeid etter Pbl kap 9. Det interkommunale plansamarbeidet består av kommunene Leka, Nærøysund, Høylandet, Namsos, Flatanger, Osen, Åfjord og Ørland. Med dette som grunnlag har de åtte kystkommunene i Namdalen og Fosen gjennomført en felles kystsoneplanlegging med felles planprogram, utredninger og kunnskapsgrunnlag og utarbeidet felles planbeskrivelse og gjennomført konsekvensutredninger av foreslåtte tiltak. Enkeltvise plankart med felles bestemmelser og retningslinjer gir juridisk bindende arealplaner i sjø.

Formålet med det regionale arealplanforslaget er å fastlegge framtidig arealbruk av sjøområdene i et langsiktig perspektiv og med tilhørende bestemmelser og retningslinjer. Planen skal gi hovedtrekkene for arealenes utnyttelse, herunder vern og hvilke hensyn som må ivaretas gjennom disponeringen av kommunenes samlede sjøareal.

Det er imidlertid slik at de enkelte kommune fatter egne vedtak for egne sjøareal. I denne saken er planforslaget fremmet for 1. gangs politisk behandling i deltakerkommunene med unntak av Ørland og Åfjord kommune, som ikke har fattet vedtak om å sende planen på høring og legge den frem for offentlig ettersyn. Kystverket gir dermed en uttalelse til deler av samlet Kystsoneplan.

### Samlet konklusjon

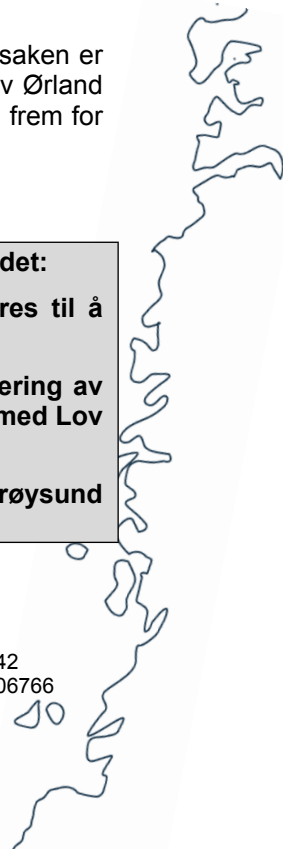
**Kystverket har følgende faglige råd som vi ber om at det blir tatt hensyn til i planarbeidet:**

- Henvisninger til Lov om havner og farvann (havne og farvannsloven) må justeres til å angjelde sist vedtatte lov av 21.06.2021 nr 70.**
- Forslaget til bestemmelser i pkt 1.5 *Ferdsel og farled* har retningslinjer om etablering av fartsforskrifter, som strider mot gjeldende lovverk. Disse må korrigeres i samsvar med Lov om havner og farleder av 21.06.2021 nr.70, §§ 8 og 9.**
- Ankringsfeltet Krigsborgtaren nord for Rørvik, bes tatt inn i kommunedelplan Nærøysund kommune og tilknyttet bestemmelsen om ankringsfelt, jfr. pkt. 2.2.**

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



**d) Vi foreslår etablering av ny generell bestemmelse;**

Det tillates vedlikehold og nyetablering av anlegg til navigasjonsmessig bruk innenfor planområdet, jf. plan- og bygningslovens § 1-8, 4.ledd og § 11-11 nr. 4.

**e) Vi foreslår etablering av ny spesifikk bestemmelse;**

Innenfor ankringsområdene tillates ikke tiltak som er i konflikt med bruken av området til ankring. Eksempelvis kabler, rør, ledninger og andre tiltak som kan være til hinder for sikker forankring.

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

## **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.

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

## **Kystverkets vurderinger**

### *Havn*

Havner og havneterminaler er viktige bindeledd mellom land og hav, og for folk og næringstransporten langs kysten. Det er avgjørende at havna/anløpspunktet har mulighet for å utvide sin virksomhet. Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig helårsdrift (24/7). God og effektiv tilførselsvei til havna må sikres i det videre planarbeidet slik at havnas funksjon kan ivaretas og behovet for areal til lasting, lossing og lagring, samt terminaler for ulike formål må sikres. I arbeidet med kystsonenplanen er det nødvendig å ha fokus på sikring av tilstrekkelige næringsarealer med sjøtilgang, herunder lokalisering av kaianlegg og ferdsel i tilknytning til sjøområdet.

Planforslaget har ikke lagt opp til noen endringer i forhold til de etablerte havnene eller terminalstrukturen. Seilingsmønsteret blir i all vesentlig grad, som før.

Det er lagt inn plankrav i forhold til etableringer av større småbåthavner. Havner med liggeplasser for mer enn 20 båter, skal ha reguleringsplan.

### *Farleder og ferdsel*

I høringsutkastet til Kystsonenplanen ser vi at fremtidig arealdisponeringer har tatt høyde for at hoved- og bileder skal forbeholdes sjøverts ferdsel. Transport og ferdsel til sjøs skal normalt ikke hindres av for eksempel fortøyninger, lektre, oppdrettsanlegg, broer m.m. Vi registrerer at hoved- og biledene er vist som juridiske samferdselslinjer i samsvar med Kystverkets digitale kartløsning Kystinfo. Det vises forøvrig til kap. 6.4.2 i [veileder for planlegging i sjøområdene](#) utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i mai 2020.

I forslaget til bestemmelser til pkt 1.5 *Ferdsel og farled* er det i kystsoneplanen etablert retningslinjer om etablering av fartsforskrifter som strider mot gjeldende lovverk. Disse må korrigeres i samsvar med Lov om havner og farleder av 21.06.2021 nr.70, §§ 8 og 9.

Vi legger til grunn planforslagets innretning og tilpasning hvor ferdsels- eller farledsarealet ikke er avsatt med eget formål, men gjennomføres med linjesymbol i areal avsatt til *Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner (6001)* og *Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsoner (6800)*. I bestemmelsene er det satt inn krav i tilknytning til farledsareal (6200) (VF) uten at vi kan se at dette er benyttet som særformål og vist i kartfremstillingen. Bestemmelser og krav til ikke-eksisterende formål er unødvendig og i denne sammenhengen burde de vært tilpasset arealbrukskravene i *Kombinerte formål akvakultur og ferdsel (VKA)* gjennom tilpassing av farledsformålet.

Planforslaget inneholder ingen nye arealtiltak som er konfliktfylt i forhold til ferdsel eller bruken av farledene. Det foreligger ingen åpenbare risikomomenter i tilknytning til aktuelle nyetableringer i den fremlagte kystsoneplanen. Planforslaget er i tillegg tilrettelagt med bestemmelser som i stor grad avgrensar uheldige tiltaksetableringer, gjennom detaljerte spesifikasjoner og krav.

### *Ankrings-, opplags- og riggområder*

Ankrings-, opplags- og riggområder er områder som dekker både nasjonale, regionale og lokale behov for sikker oppankring, og er derfor viktig å ivareta i kommuneplansammenheng. Det forutsettes at disse etableres og sikres som ordinære formålsområder, eller gjennom bestemmelser. Det legges også til grunn at for områder i sjø vil krav om konsekvensutredning hovedsakelig kunne knyttes til nye arealformål, jf. Pbl. § 11-7 nr. 2 og 6, eksempelvis havn, molo, akvakultur, småbåthavn og ankrings-, opplags- og riggområder. Se forøvrig veileder for planlegging i sjøområdene kap. 4.

I planområdet for Kystsoneplanen har Kystverket etablert 3 overordnede ankringsfelt. Dette er fra nord Lekaflaket i Leka kommune, Krigsborgtaren i Nærøysund kommune og Osenfjorden/Sandviksberget i Osen kommune. Av disse er Krigsborgtaren nord for Rørvik ikke tatt inn i plankartet og følgelig ikke omfattet av bestemmelser eller retningslinjer. Vi ber om at dette blir korrigert i det oppfølgende planarbeidet og at nevnte ankringsfelt blir tilpasset i plankartet og tilknyttes aktuelle planbestemmelser.

### *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 pågående og planlagte prosjekter knyttet til vedlikeholds- og nymerking av farvannet i planområdet og der formålet er å oppgradere farvannet til dagens IALA-standard og øke sikkerheten og fremkommeligheten ved dag- og nattseilas samt ved dårlig vær.

Tiltakene har utover det å øke sikkerheten i seilingsledene, ført til og vil føre til en overgang fra bruk av sjøkabler til solcelledrift og dermed et redusert behov for drift og vedlikehold.

Det er viktig at det i planen legges til rette for nødvendig vedlikehold, nyetablering, flytting mv. av navigasjonsinnretninger langs kysten. Fjerning eller flytting av navigasjonsinstallasjoner kan være aktuelt dersom det utgjør en sjøsikkerhetsmessig risiko ved at de blir stående. Vi oppfatter planen med bestemmelser å være innrettet slik at disse momentene blir avklart og konflikter unngått.

Likewise er vi spesielt oppmerksom på de områdene/arealene som er avsatt til kulturminner i planer, samt avsatt til natur/verneområde og som kan skape utfordringer ved fornying/reetablering eller avskjære Kystverket fra ordinært vedlikehold. Vi ser at planen har tatt relevante hensyn til dette i de foreslåtte bestemmelsene, men ønsker likevel en presisering gjennom tilpasning av bestemmelsene knyttet til fremtidige hensynssoner.

## *Nasjonal transportplan*

Nasjonal transportplan 2022-2033 legger til rette for en videre utvikling av sjøtransporten. Kystverket skal fortsette arbeidet med å lukke vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinstallasjoner, samt gjennomføre større og mindre farvannstiltak som vil bidra til bedret sjøsikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten.

Det er i de 8 samarbeidskommunene planlagt en rekke tiltak i NTP. Kystverket har valgt å sonedele de kommende tiltakene i geografiske og strekningsvise tiltak. For planområdet gjelder disse tiltakene;

- Ørland - Bjugn
- Bessaker - Osen
- Ytre Vikna
- Rørvik – Nordland grense
- Ny indre biled i Flatanger

Kystverket ser at man i arbeidet med kommuneplanens arealdel, legger vekt på å tilrettelegge for Kystverkets samferdsels- og transporttiltak, og knytter bestemmelser til planen som muliggjør ferdigstilling av aktuelle tiltak.

## *Næringsinteresser/arealbruk i sjø*

Økt press på sjøområder har til tider ført til arealkonflikter mellom ulike interessegrupper, herunder ulike næringsinteresser. Skipsfart, tradisjonelt fiske, akvakultur, natur/friluftsliv mv. er eksempler på slike.

Kystverket har tidligere anbefalt kommunen å avklare hvordan behovene til næringer som benytter sjøtransport skal identifiseres. Dette fordi hensynet til disse næringene kan vurderes opp mot hensynet til næringer som ønsker å benytte farvannet til annet enn sjøtransport. Dette er f.eks. næringer som vil benytte sjøområdet til ulike former for akvakultur, leverandørindustri, kraftproduksjon, turisme, småbåthavn og næringer som ser behov for å bruke sjøen til lagring av egne og egenproduserte innretninger.

## *Klimatilpasning*

Arealdisponeringen til kommunen vil ha betydning for hvordan kommunen påvirkes av klimaendringer. En klimatilpasset arealplanlegging vil redusere skadeomfanget som følge av klimaendringer, og dra nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Sjøtransporten er avhengig av en tilfredsstillende maritim infrastruktur for å kunne levere gode og effektive tjenester til sine kunder. Maritim infrastruktur er blant annet farleder, fyr, merker, moloer og havner/havneterminaler med tilhørende infrastruktur. Klimaendringer knyttet til havnivåstigning, vindbølge-, og strømforhold og erosjon vil gi økte utfordringer for etablering/dimensjonering, og drift/vedlikehold av maritim infrastruktur.

Vi ser at planleggingen har konsekvensutredet samlede effekter på samfunnsforhold og klima i planområdet. Planen på disse områdene er reflektert med hensyn på bruk og vern og gir premisser og forutsigbarhet for utvikling av akvakulturnæringen. Det er imidlertid usikkerhet med tanke på målsetningen i planen om en virkelig er med på å

- sikre viktige høste- og ressursområder for fiskerinæringen
- sikre arealer til viktige naturtyper og viktige områder for friluftsliv
- avsette arealer for bærekraftig vekst og næringsutvikling innenfor akvakultur
- primært legge nye områder for akvakultur til områder med minst mulig konflikt med fiske, ferdsel, natur- og friluftsliv.

## *ROS/Konsekvensanalyse*

I kommuneplanens arealdel skal en konsekvensutredning beskrive virkninger på miljø og samfunn for alle bygge-/anleggsområder. Dette kravet vil også være gjeldende for regionale planer som i denne kystsoneplanen for Namdalen og Fosen. Vi har planutviklere og myndigheter om at det for områder i

sjø kan knyttes bestemte krav om konsekvensutredning til arealformål, og at det gjennom Kystverkets planmedvirkningen vil vurderes om hvorvidt planforslaget får konsekvenser.

Man har gjennomført Konsekvensutredningen som et forsøk på å utrede tiltakene i forhold til hele planområdet og man har her valgt å ta utgangspunkt i Vannforskriften, da den vil legge premisser for kommunenes arealplaner når de regionale planene blir vedtatt. I overordnet KU blir arealavsetningen til akvakultur, effekter av akvakultur i forhold til lakselus og rømming og til slutt er det tatt en vurdering av konsekvenser av å flytte anlegg på land jf. planprogrammet. Vi mener det er gjennomført både aktuelle og nødvendige vurderinger i planutredningen og vi ser ikke at det foreligger noen mangler på risikosituasjoner eller alternativer i tilknytning til utredningsprogrammet eller utredningen i seg selv.

## Oppsummering

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

- Henvisninger til Lov om havner og farvann (havne og farvannsloven) må justeres til å angjelde sist vedtatte lov av 21.06.2021 nr 70.
- Ankringsfeltet Krigsborgtaren nord for Rørvik, bes tatt inn i kommunedelplan Nærøysund kommune og tilknyttes bestemmelsen om ankringsfelt, jfr. pkt. 2.2.
- Forslaget til bestemmelser i pkt 1.5 *Ferdseil og farled* har retningslinjer om etablering av fartsforskrifter, som strider mot gjeldende lovverk. Disse må korrigeres i samsvar med Lov om havner og farleder av 21.06.2021 nr.70, §§ 8 og 9.

Vi foreslår etablering av ny generell bestemmelse;

- Det tillates vedlikehold og nyetablering av anlegg til navigasjonsmessig bruk innenfor planområdet, jf. plan- og bygningslovens § 1-8, 4.ledd og § 11-11 nr. 4.

Vi foreslår etablering av ny spesifikk bestemmelse;

- Innenfor ankringsområdene tillates ikke tiltak som er i konflikt med bruken av området til ankring. Eksempelvis kabler, rør, ledninger og andre tiltak som kan være til hinder for sikker forankring.

Med hilsen

Jan Morten Hansen  
avdelingsleder

Børre Tennfjord  
sjefingeniør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Eksterne kopimottakere:

Statsforvalteren i Trøndelag

Trøndelag fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat - Midt-Norge

Fiskeridirektoratet Region Midt

Statens Vegvesen Transport Midt

Postboks 2600

Fylkets hus Postboks 2560

Postboks 5091, Majorstuen

Postboks 185 Sentrum

Postboks 8142 Dep.

7734

7735

0301

5804

0033

STEINKJER

STEINKJER

OSLO

BERGEN

OSLO