KYSTVERKET

Dato: 12.09.07

KYSTVERKETS GJENNOMGANG AV INNSPILL TIL UTREDNINGSPROGRAM FOR FORVALTNINGSPLAN NORSKEHAVET

Innspillene til utredningsprogram Norskehavet.
I tillegg til innspillene på høringskonferansen 1. juni 2007 har vi mottatt innspill fra 38 forskjellige instanser til utredningsprogram for helhetlig forvaltningsplan for Norskehavet (se vedlagt oversikt over instanser som har kommet med innpill). Innspillene berører i forskjellig grad utredningsprogrammet for skipstrafikk. Direktoratet for naturforvaltning er ansvarlig for å behandle innspill til den generelle delen. Disse blir diskutert og vurdert i felles faggruppe.

I dette dokumentet er innspillene til utredningsprogrammet for skipstrafikk oppsummert og Kystverket har gitt sin vurdering av innspillene. Utredningsprogrammet for skipstrafikk et rettet opp i forhold til innspillene og våre vurderinger av disse.

Kystverket har valgt å dele inn innspillene tematisk. I parentesen bak hvert tema er det angitt hvem som har kommet med de forskjellige innspillene. Dette dokumentet skal dermed totalt sett dekke alle innspill som er kommet inn når det gjelder skipstrafikk.

To-delt problemstilling
Ønske om at skipstrafikk bør behandles som en todelt problemstilling, der den rene transitten fra Russland til Europa og USA blir behandlet som en problemstilling, mens skipstrafikken i Norskehavet som har norske havner som destinasjon blir behandlet som en egen problemstilling. (Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening, Norges Fiskerlag).

Kystverkets vurdering:
I utredningen om status for skipstrafikken (felles faktagrunnlag) vil vi gi en oversikt over:

- Intern trafikk i utredningsområdet
- Trafikk til og fra området
- Trafikk med shuttletankere til oljeinstallasjonene i området
- Transittrafikk
- Risikotrafikk.

Det er viktig å være klar over at vi med transittrafikk i denne forbindelsen mener trafikk som seiler gjennom utredningsområdet uten at skipet går til havn. Generelt bør det sies at det ikke vil bli gitt oversikt over andelen skip som seiler gjennom utredningsområdet og som er på vei til og fra utlandet. Begrunnelsen er at det ikke er behov for å skille mellom utenrikstrafikk og trafikk som har norske havner som destinasjon for å vurdere konsekvenser for miljøet og samfunnet, samtidig

Sentral postadresse: Kystverket, Serviceboks 2,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 70 23 10 00
Telefaks: +47 70 23 10 08
Internett:
E-post: post@kystverket.no

Telefon: +47
Telefaks: +47
Bankgiro:
Org.Nr.:

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

som at det er svært tidkrevende å sette opp et slikt datamateriale fra våre datakilder som er AIS og satellittsporing.

Når det gjelder risikotrafikk, deriblant skipstrafikk som seiler til og fra Nordvest-Russland med petroleumsprodukter, så vil denne trafikken bli kartlagt separat ettersom denne trafikken er har stor betydning i forbindelse med risiko og konsekvensvurderinger.

Seilingskorridor og trafikkseparering
Ønske om utredning av områder for seilingsleder og trafikkseparering (Norges fiskerlag, Nordlands fylkes fiskerlag, NNF).

Kystverkets vurdering:
Det pågår en selvstendig prosess ledet av Kystverket der seilingsled (shipsrouteing) og trafikkseparering i Norskehavet blir vurdert. Effekter av oppretting av påbudte seilingsleder utenfor terretrialfarvannet vil bli vurdert i utredningen av konsekvenser av skipstrafikk i Norskehavet, jamfør kap. 6.3 i utredingsprogrammet.

Miljøutfordringer
Vi har fått flere innspill om skipstransportens miljøutfordringer. Beskrivelse og konsekvensvurdering av dagens situasjon vil bli gjennomført i utredning av konsekvenser, jfr. utredningsprogrammet punkt 5.3. På bakgrunn av framtidsscenarier vil det i tillegg bli gjennomført analyser og vurderinger i forhold til framtidig utvikling, jfr utredningsprogrammet punkt 6.2.

Miljøutfordringene er sortert tematisk:

- Introduserte arter
    - Problemstillinger, konsekvenser av ballastvannsutskifting (Norges fiskerlag, Norges fylkes fiskerlag, Artsdatabanken, DN, WWF, FHL, Nordlands fylkeskommune)
    - Beskrive regelverk og teknologisk utviking i forbindelse med ballastvann (OLF).
    - Konsekvenser av begroing av skip (Norges fylkes fiskerlag, Artsdatabanken, DN).
    - Svartelisten bør ligge til grunn for arbeidet (Artsdatabanken).

Kystverkets vurdering:
Skipstrafikk kan medføre introdusering av ny arter og problemstillinger rundt dette vil bli belyst, jamfør kap. 4.2 i utredningsprogrammet for skipstrafikk. Svartelisten skal ligge til grunn for arbeidet med introduserte arter. Begroing vil bli utredet som et separat tema.

- Utslipp av CO_2 og NOx og tiltak for reduksjon (NNF, OLF)
    - Beskrive teknologisk utvikling.
    - Beskrive IMO-krav.

Kystverkets vurdering:
Skipstransport medfører blant annet utslipp av CO_2 og NOx, og dagens utslipp i Norskehavet vil bli gjennomgått, jamfør kap. 4.2 om påvirkningsfaktorer i utredningsprogrammet for skipstrafikk. Videre vil IMO-kravene bli gjennomgått.

Forventet teknologisk utvikling vil bli tatt hensyn til og beskrevet i forbindelse med utslippsvurderinger i forhold til aktivitetsscenariene.

- Klima
    - Konsekvenser av økt ekstremvær (OLF).
    - Arktiske utfordringer i forhold til klima og lys (Troms fylkeskommune).

Kystverkets vurdering:
Kystverket er enig i at dette er viktige forhold som må ivaretas i utredningen. Disse forholdene påvirker alle sektorene og et felles faktagrunnlag vil bli lagt til grunn for alle utreningene vedrørende sannsynlige fremtidige klimaendringer. Økt ekstremvær vil blant annet ha betydning for bølgehøyde som igjen har betydning for skipstrafikk.

- Støy fra skip
    - Konsekvenser for pattedyr og fisk – hørselsskade (WWF)

Kystverkets vurdering:
Støy fra skip vil være et tema i utredningen, jamfør kap. 4.2 om påvirkningsfaktorer i utredningsprogrammet for skipstrafikk. Mulig hørselsskade på pattedyr og fisk vil bli omtalt i forhold til eksisterende kunnskap om dette.

- Kollisjon mellom skip og sjøpattedyr (WWF).

Kystverkets vurdering:
På bakgrunn av eksisterende kunnskap vil faren for kollisjon mellom skip og pattedyr bli diskutert, jamfør kap. 4.3 om utredningstemaet: sjøpattedyr.

- Avfall
    - Beskrive avfallshåndtering på skip og mottak (NNF).
    - Oversikt over miljøfarlige stoff som er på skip, regelverk og oppfølging (OLF).

Kystverkets vurdering:
Det oppstår en del avfall på skip både vanlig avfall og farlig avfall. Det vil bli gitt en oversikt over avfallshåndtering på skip, samt hvordan mottak av avfall fungerer i havnene, jamfør kap. 4.2 om påvirkningsfaktorer i utredningsprogrammet for skipstrafikk.

Oppbevaring av miljøfarlige stoffer ombord på skip er lovregulert, og dette lovverket blir fulgt opp av Sjøfartsdirektoratet. I den grad det er sannsynlig at disse stoffene kan havne i sjøen ved normal drift vil dette bli vurdert i utredningen.

- Ønske om mer fokus på utslipp til sjø ved ordinær drift (OLF).

Kystverkets vurdering:
Det vil bli fokus på utslipp til sjø ved ordinær drift og i kapittel 4.2 om påvirkningsfaktorer er dette nå spesifisert nærmere.

- Akuttutslipp
    - Konsekvenser ved akutte utslipp (Fylkeskommunen i Sør-Trøndelag).
    - Ta høyde for scenarier med utslipp av ulike kvaliteter/typer råoljer og bunkersoljer (SINTEF, OLF).

- Konsekvenser av uhellsutslipp av kjemikalier (OLF).
- Ønsker fokus på innholdet av fremmedstoffer i sjømat ved akuttutslipp, for eksempel av kjemikalier (NIFES).
- Transport av radioaktivt materiale må inkluderes i risikoanalysen (FHL)
- Bruke "hendelser som gir utslipp av radioaktivitet" i stede for "radioaktiv transport". Det er kun atomdrevne ubåter og isbrytere som innen skipstrafikk utgjør en fare for radioaktiv forurensning pr. i dag. I fremtiden kan det komme skip som frakter radioaktivt avfall (Statens strålevern).

Kystverkets vurdering:
Under kapittel 4.2 om påvirkningsfaktorer vil akutte utslipp til sjø bli gjennomgått. Dette inkluderer utslipp av råolje, bunkersolje, kjemikalier og radioaktivitet. Det vil bli gjort generelle vurderinger av ulike kvaliteter/typer råoljer og bunkersoljer betydning for drivbaneberegning og konsekvensvurderinger.

Det vil bli gjort generelle vurderinger i forhold til innholdet av fremmedstoffer i sjømat ut i fra eksisterende kunnskap. Det vil bli henvist til fagrapporter om temaet. En beskrivelse av eventuelle kunnskapsmangler vil bli vurdert i samråd med relevante myndighetsorgan og fagmiljø på dette spesialiserte fagområdet.

- Oljevernberedskap
  - Kartlegge dagens beredskap, utrede mulige forbedringspotensial og lage framdriftsplan for teknologisk oppgradering av dagens oljevernutstyr (NUB, Nordland fylkes fiskerlag,)
  - Analyse av behovet for oljevernberedskap (FHL, WWF, Fylkeskommunen i Sør-Trøndelag).
  - Vurdere konsekvenser og systemer for håndtering av oljeskadet sjøfugl, samt ta hensyn til sjøfuglenes utbredelse i tid og rom (NOF, WWF).

Kystverkets vurdering:
Eksisterende oljevernberedskapen i Norskehavet vil bli gjennomgått, jamfør kapittel 4.2 om akutte utslipp.
På bakgrunn av forvaltningsplanen vil det etter en politisk behandling bli tatt stilling til om det er behov for oppgradering av den beredskapen som finnes pr. i dag, og om det er behov for å utarbeide nye retningslinjer.

Konflikter mellom skipstrafikk og fiskefelt

- Skipstrafikk går gjennom viktige fiskefelt, og dette kan medføre (Runde miljøsenter):
  - Tap av iler og merkebøyer
  - Fare for fiskefartøy
  - Tap av fiskeredskap -> garn som medfører forurensning og unødig bidødlighet av fisk (spøkelsesfiske)

Kystverkets vurdering:
Viktige fiskefelt vil bli identifisert gjennom arbeidet med forvaltningsplanen.
Arealkonflikter mot fiskeri vil bli drøftet, jamfør kap. 5.4 i utredingsprogrammet for skipstrafikk.
Tap av fiskeredskaper vil bli vurdert i utredningen om fiskeri.

Konflikter mellom skipstrafikk og petroleumsvirksomhet

- Vurdere forholdet mellom skipstrafikk og petroleumsvirksomhet fordi begge virksomhetene er økende (Sør-Trøndelag fylkeskommune)

Kystverkets vurdering:
Skipstrafikkens arealkonflikter mot petroleumsnæringen skal drøftes, jamfør kap. 5. 4 i utredningsprogrammet for skipstrafikk.

Samfunnsmessige konsekvenser

- Hvilke samfunnsmessige konsekvenser økt skipstrafikk i området kan gi (Troms fylkeskommune).
    - Økt aktivitet for næringslivet.
    - Konsekvenser ved ulykke.

Kystverkets vurdering:
Skipstrafikkens påvirkning på næringsliv og sysselsetting vil bli vurdert, jamfør kap. 5.4 i utredingsprogrammet for skipstrafikk.

Sikkerhet og beredskap

- Ønsker fokus på sikkerhet og beredskap rundt cruise- og persontrafikk på skip i arktiske områder (Troms fylkeskommune).

Kystverkets vurdering:
Det vil bli gjennomført risikoanalyser av havari med cruiseskip, jamfør kap. 5.5 om vurdering av ulykker, usikkerhet og risiko i utredingsprogrammet for skipstrafikk.

Forvaltningsplanens formål er økologisk forvaltning. Konsekvenser for menneskeliv er derfor ikke fokus i denne utredningen, selv om dette selvsagt er viktig i seg selv. Faren for tap av menneskeliv vil likevel bli omtalt i utredningen, jamfør kap. 4.4 og 5.5.

Metode

- Scenariene
    - Beskrive hvilket at de to scenariene som er mest sannsynlige (DN).

Kystverkets vurdering:
Årsaken til at det er valgt å utarbeide to scenarier innen skipstrafikksektoren er blant annet usikkerheten innen petroleumssektoren både i Norskehavet og i Barentshavet. Usikkerhet vedrørende Barentshavet er tilstedeværende både på norsk og russisk side. Hvilke av de to scenariene som vil være mest realistisk vil være vanskelig å si noe om ettersom skipstrafikken i stor grad er et resultat av eventuelle fremtidige drivverdige funn av hydrokarboner, samt storpolitikk og verdenskonjunkturer m.m. Stor usikkerhet er faktisk en av begrunnelsene for å velge en scenariobasert metodikk. Når usikkerheten om fremtiden er stor er det metodisk riktig å utarbeide scenarier som er ulike, men like fullt realistiske, for å kunne gjøre konsekvensvurderinger i forhold til fremtidig påvirkning. Scenariometoden dreier seg med andre ord om å utvikle et sett med fortellinger om hvordan fremtiden *kan* bli, når usikkerhet og kompleksitet gjør det lite fruktbart

å utvikle en enkel prognose, fremskrivning eller spådom. Fortellingene skal ikke nødvendigvis være de mest sannsynlige, og heller ikke de mest ønskelige bildene av fremtiden – men troverdige og utfordrende historier som det er viktig eller nyttig å tenke gjennom. Et resultat av gode konsekvensvurderinger i forhold til forskjellige scenarier kan være at de synliggjør et handlingsrom for forskjellige politiske avgjørelser/avveininger. Det viktigste formål med valgte scenariometodikk sett i forhold til økosystembasert forvaltningsmetode blir å anskueliggjøre dette handlingsrommet, slik at det blir tatt politiske avgjørelser som setter opp robuste forvaltningsregimer. Robuste forvaltningsregimer tar høyde for en usikker utvikling, og at utviklingen kan gå uforutsette veier.

  - Beskrive endringer som vil kunne skje mht. trafikkmengde, teknologi på skip, regelverk og kontrolltiltak (Nordland fylkeskommune).

    Kystverkets vurdering:
    Scenariene som skal utvikles for skipstrafikken vil ta høyde for dette.

- Påvirkningsfaktorer
  - Beskrive omfang av og problematikk omkring relevante påvirkningsfaktorer (OLF, DN)
  - Følgende påvirkningsfaktorer bør med i utredningsprogrammet for skipstrafikk (OLF):
    - regulær driftsutslipp til sjø; kjemikaliebruk og utslipp
    - regulære utslipp til luft; drivhusgasser og NOx
    - avfall; hva som genereres og hvordan avfall blir håndtert
    - marin støy
    - utslipp av ballastvann
    - uhellsutslipp av kjemikalier
    - uhellsutslipp av bunkersolje
    - uhellsutslipp av råolje

  Kystverkets vurdering:
  Skipstrafikkens påvirkningsfaktorer skal utredes, jamfør kap. 4.2 i utredningsprogrammet for skipstrafikk

- Gjøre vurderinger basert på kvantitative data, uhellsstatistikk og prognoser for aktivitet og utslipp (OLF).

  Kystverkets vurdering:
  Eksisterende kvantitative data, statistikk og prognoser vil bli lagt til grunn for utredningen.

- Spørsmål om risikoanalysene (NHD):
  - Hvilke vurderinger skal tas med i risikomodellen?
  - Forutsettes det at man skal bruke en eksisterende modell? I så fall hvilken?
  - Hva slags inngangsdata og hvilken beregningsmetode skal brukes?

  Kystverkets vurdering:
  Vurderinger som vil bli vurdert i risikomodellen er kollisjon, materialtretthet og grunnstøting.

Det arbeides med en omforent metode for risikoanalyse i et risikoforum som Kystverket leder. Opprettelsen av risikoforumet var et resultat av Forvaltningsplan for Barentshavet. Arbeidet i risikoforumet har ikke kommet så langt at det er mulig å konkludere med en omforent metodikk som bør velges. Kystverket anser det likevel som viktig at sektorene legger til grunn en mest mulig lik metode i arbeidet med risikoanalysene, og vil søke å få dette til gjennom samarbeid med de andre etatene.

Gjennomføring av tiltak

En del innspill går på gjennomføring av diverse tiltak:

- Bedre overvåking av bølger og strøm i området ved og nord for Stad for å sikre navigasjon (Runde miljøsenter).
- Lage system/retningslinjer for håndtering av oljeskadet fugl
- Retningslinjer for rehabilitering av sjøfugl ved akutt oljeutslipp (NOF).
- Retningslinjer for innhenting av kompetanse ved akutte utslipp (NOF).
- Forbud mot bruk av tungolje og viser til arbeid i IMO (NNF)
- Innføring av et internasjonalt ikke-spesifisert gebyr (no-special-fee-system) der innlevering av olje og annet spesialavfall må inngå i den ordinære avgiften for å ligge i havnen (NNF).
- En helhetlig plan for skip-til-skip omlastning av olje (NNF).
- Respostid på slepebåter som samsvarer med avstanden til land (NNF).
- Lage framdriftsplan for teknologisk oppgradering av dagens oljevernutstyr (NUB).

Kystverkets vurdering:

Forvaltningsplanen vil etablere rammer for påvirkning i de enkelte delene av Norskehavet og på den måten gi føringer for hvilke krav som må stilles til virksomhet i de ulike delene av havområdet. Hva slags tiltak som evt. vil bli iverksatt vil dermed bli vurdert i en senere fase, etter politisk behandling av selve forvaltningsplanen.

Vedlegg

Følgende har kommet med innpill til utreningsprogram for Norskehavet:

	Adressat	**Datert**
1	Alstadhaug kommune	14.06.07
2	Artsdatabanken	15.06.07
3	Bellona/Natur og Ungdom (NUB)	18.06.07
4	Brønnøy kommune	18.06.07
5	Direktoratet for naturforvaltning	12.06.07
6	Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL)	20.06.07
7	Fylkesmannen i Nord-Trøndelag (FMNT)	31.05.07
8	Havforskningsinstituttet (HI)	15.06.07
9	Helgeland Regionråd	15.06.07
10	Herøy kommune	20.06.07
	Herøy kommune, behandling formannskap	20.06.07
11	Industri Energi	26.06.07
12	Metrologisk institutt (MI)	20.06.07
13	Nordland fylkes fiskerlag (NFF)	14.06.07
14	Nordland fylkeskommune	29.05.07
	Nordland fylkeskommune, ny uttalelse	19.06.07
15	Nord-Trøndelag Fylkesrådet	18.06.07
16	Norges Fiskerlag	13.06.07
17	Norges Naturvernforbund (NNF)	15.06.07
18	Norges Rederiforbund	15.06.07
19	Norsk institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES)	14.06.07
20	Norsk institutt for naturforsking (NIVA)	15.06.07
21	Norsk Ornitologisk Forening (NOF)	11.06.07
22	Norsk Polarinstitutt	21.06.07
23	Nærings- og handelsdepartementet (NHD)	13.06.07
24	Oljedirektoratet	13.06.07
25	Oljeindustriens Landsforening (OLF)	15.06.07
26	Riksantikvaren (RA)	27.06.07
27	Runde Miljøsenter	15.06.07
28	Samferdselsdepartementet	07.06.07
29	Sandøy kommune	04.06.07
30	SINTEF, Fiskeri og havbruk AS	06.06.07
31	Statens strålevern	15.06.07
32	Sysselmannen på Svalbard	15.06.07
33	Sør-Trøndelag fylkeskommune	21.06.07
34	Sør Trøndelag fylkeskommune, fylkesutvalgets behandling	26.07.07
35	Troms fylkeskommune	19.06.07
36	Universitetet i Bergen	13.06.07
37	Universitetet i Oslo, Naturhistorisk museum	15.06.07
38	World Wide Fund (WWF)	21.06.07