



KYSTVERKET

NAVPLAN og Farledsnormal

Rune Midtkandal



- NTP 2014-2023 s.23: *”Regjeringen vil: -
Utvikle et moderne og framtidsrettet
transportsystem som gjør det enklere,
raskere og sikrere å reise og frakte gods i
framtiden. – Sørge for et robust transportnett
for å håndtere transportutviklingen og bidra til
å realisere lavutslippsamfunnet. – Utvikle et
helhetlig transportnett som bygger på
fordelene ved de ulike transportformene og
styrker samspillet mellom dem.”*

Ansvar

- Kystverket har forvaltningsansvar for og myndighet i 1075 hoved- og bileder
- Hoved- og bileder stopper normalt ved innløpet til et havneområde
- Total utstrekning på nær 20000km
- Lokalleder er ikke innbefattet i farledsforskriften – kommunalt ansvar
- Planlegging eller omlegging av en farled skal gjøres tverrfaglig slik at alle interessenter får saken sin belyst.



www.kystverket.no

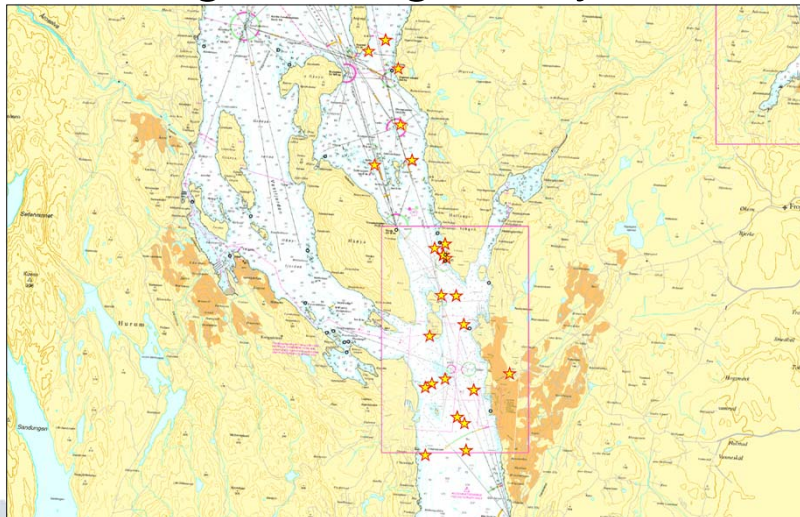
Farledsgjennomgang

- Store deler av kysten er befart med båt
- Hoved- og bileder er evaluert i
- De mest trafikkerte lokalledene er evaluert og delvis befart
- Handlingsprogram og brukerundersøkelser er lagt inn
- Loser, brukere og dels havnemyndigheter var involvert



www.kystverket.no

Registrering av ulykker



www.kystverket.no

Primær årsak	1981-1984	1985-1986	2008-2009	2010-2012
Navigasjonsinnretning	51	26	17	25
Posisjonsfeil	69	45	20	27
Teknisk feil	29	17	65	85
Sovna	44	17	16	20
Promille	23	7	1	1
Manøverfeil	35	9	23	31
Dårlig plan	41	18	10	20
Ved havn/kai	14	4	22	42
Autopilot	17	22	10	3
Andre årsaker	12	11	18	24
Antall hendelser med identifisert årsak	335	176	202	278
Ukjent årsak	201	52	35	69
Sum hendelser	536	228	237	347

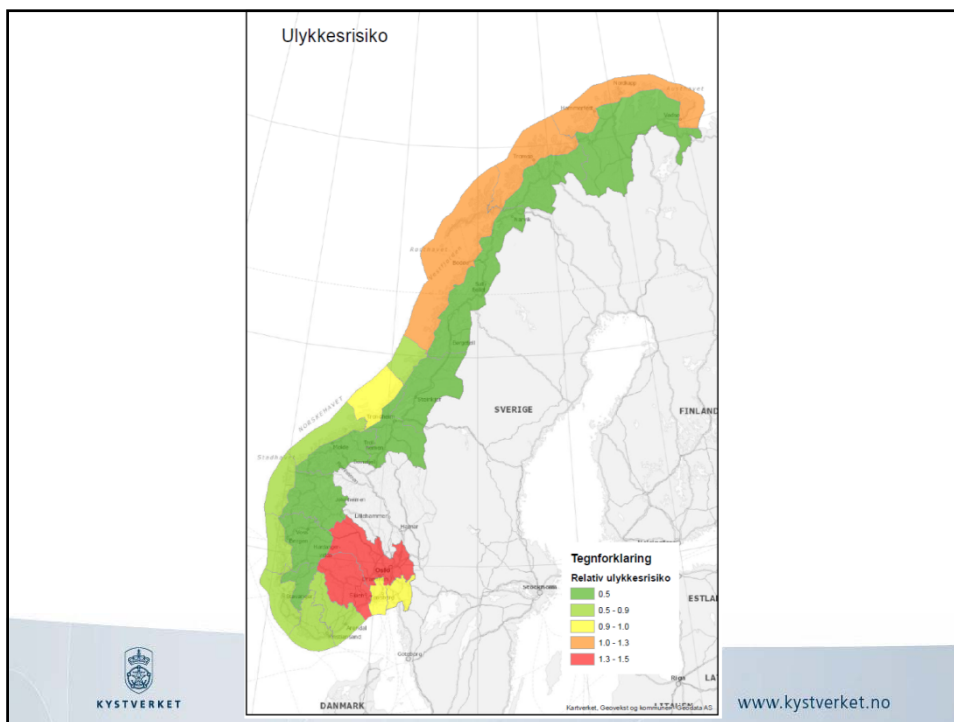


www.kystverket.no

		Antall fartøy km i 2012	Grunnstøttinger pr mill fartøy km
Østfold	Kyst	872 571	2,62
Indre Oslofjord	Kyst	668 101	5,13
Vestfold	Kyst	1 075 711	2,28
Telemark	Kyst	361 629	5,53
Aust-Agder	Kyst	504 749	1,56
Vest-Agder	Kyst	1 604 496	1,47
Rogaland	Kyst	5 598 218	1,52
Hordaland	Kyst	5 576 629	1,71
Sogn og Fjordane	Kyst	4 181 953	1,96
Møre og Romsdal	Kyst	4 980 041	1,65
Sør-Trøndelag	Kyst	2 079 916	2,48
Nord-Trøndelag	Kyst	1 082 820	1,80
Nordland	Kyst	8 753 105	3,02
Troms	Kyst	3 745 270	3,62
Finnmark	Kyst	3 399 003	4,22
Rogaland	Fjord	217 361	1,64
Hordaland	Fjord	560 489	4,42
Sogn og Fjordane	Fjord	878 699	1,90
Møre og Romsdal	Fjord	1 873 202	1,40
Sør-Trøndelag	Fjord	850 041	1,29
Nord-Trøndelag	Fjord	424 456	1,01
Nordland	Fjord	684 471	3,03
Troms	Fjord	105 689	8,56
Finnmark	Fjord	220 775	10,25



www.kystverket.no

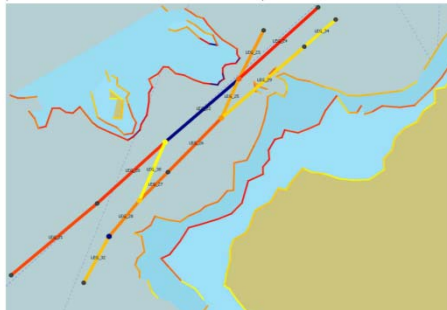


www.kystverket.no

Risikoberegning for Lepsøyrevet

Results and conclusions

The figure below shows the results coloured according to where the most incidents are expected to take place. Blue and red are where the most incidents are and yellow is the fewest.



The most vulnerable areas are still the reefs close to the channel. However, because of the channel the total number of groundings are significantly reduced.

	Years between incidents		
	Before	After	Change
Powered Grounding	8	153	-95%
Collisions	313	179	74%

Because most of the traffic stays in the channel, the number of groundings are expected to fall from one every eight years to 1 every 153 years, a reduction of 95 %. However as the ships then sails closer to each other the number of collisions are expected to rise from 1 every 313 years to 1 every 179 years. Even though this is an increase of 74 %, this increase is from a very low value to another low value. It must be remembered that the analysis is based in one month of summer data. The numbers are likely to change if more data were used. However the overall results will probably stay the same.



KYSTVERKET

www.kystverket.no

Prioriteringer baseres på

- Nautisk funksjon
- Kategori (avgjørende – viktig – mindre viktig – overflødig)
- Tilstandsgrad
- Farvann
- Ulykkesregistreringer
- Trafikktetthetsplott (AIS)



KYSTVERKET

www.kystverket.no



KYSTVERKET

Standardisering

Litus Lux

- Testobjekter på Svalbard og i Tønsberg
- Testobjekt nr. 3 skal produseres i 2014
- Forhåpentligvis standardisert ila 2014



KYSTVERKET

www.kystverket.no

Dirigens Lux og Mini

- Testobjekter på Slantreskjæret og ved Småge
- Søkt om standardisering
- Hyllevare 2015

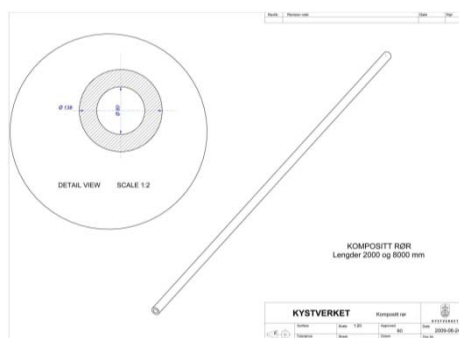


KYSTVERKET

www.kystverket.no

Komposittstenger

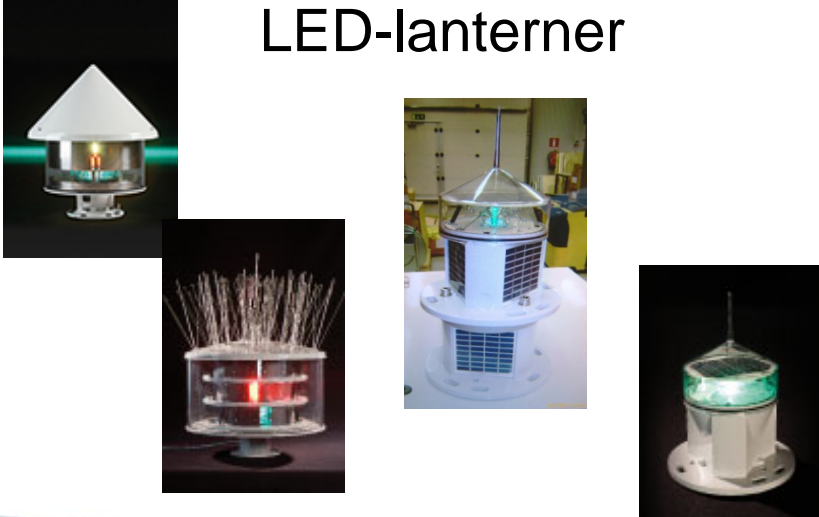
- Allerede standardisert som 140mm
- Behov for 96mm?




KYSTVERKET

www.kystverket.no

LED-lanterner




KYSTVERKET

www.kystverket.no

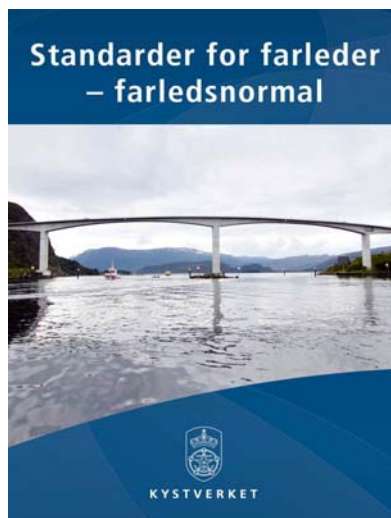


KYSTVERKET

Farledsnormalen

Ny farledsnormal

- Skal erstatte farledsnormal av 2006
- Overlevert departementet 25.11.2013
- Under behandling



www.kystverket.no

Kystverkets hovedmål

- Bidra til en effektiv sjøtransport
- Sikre trygg ferdsel i norske farvann
- Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium

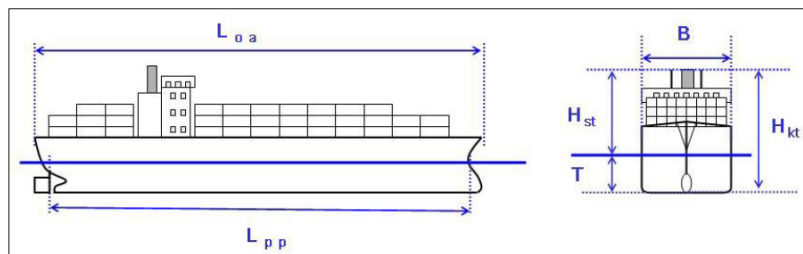


www.kystverket.no

- Havne- og farvannsloven § 16, 2.ledd
- Departementet har bestemt at farledsnormalen i første omgang skal være en instruks i Kystverket og ikke en forskrift.
- *”Ved utforming og anvendelse av farledsnormalen skal det, innenfor de rammene som hensynet til sikker ferdsel forutsetter, også tas hensyn til annen bruk av farvannet, herunder fiskeri og akvakultur, andre næringer og samfunnshensyn for øvrig”.*

www.kystverket.no

Dimensjonerende fartøy

www.kystverket.no

Grunnleggende vurderinger:

- den korteste traseen
- forholdene ved start og sluttunktet for traseen
- områder som vil være vanskelig eller svært dyre å utdype, eller som ofte vil kreve vedlikeholdsmudring
- rådende miljøforhold (vind, strøm og bølgepåvirkning)
- unngå kursendringer generelt og særlig nær innløp til havner
- at fartøy som passerer ikke kan forårsake masseforflytning, ras e.l. fra sideskråningen pga. propellstrømmen
- enkel eller dobbeltled?



www.kystverket.no

Arealforvaltning

- ...skal arealforvaltningen også legge til rette for at viktige næringsinteresser som akvakultur, fiske, petroleumsvirksomhet og kraftproduksjon får tilgang på tilstrekkelige og hensiktsmessige sjøareal.



www.kystverket.no

Sjøtrafikkareal

..det arealet som Kystverket etter en konkret vurdering finner at sjøtrafikken har behov for til sikker seiling og manøvrering. Innenfor sjøtrafikkarealet skal det ikke åpnes for aktivitet eller installasjoner som hindrer trafikken.



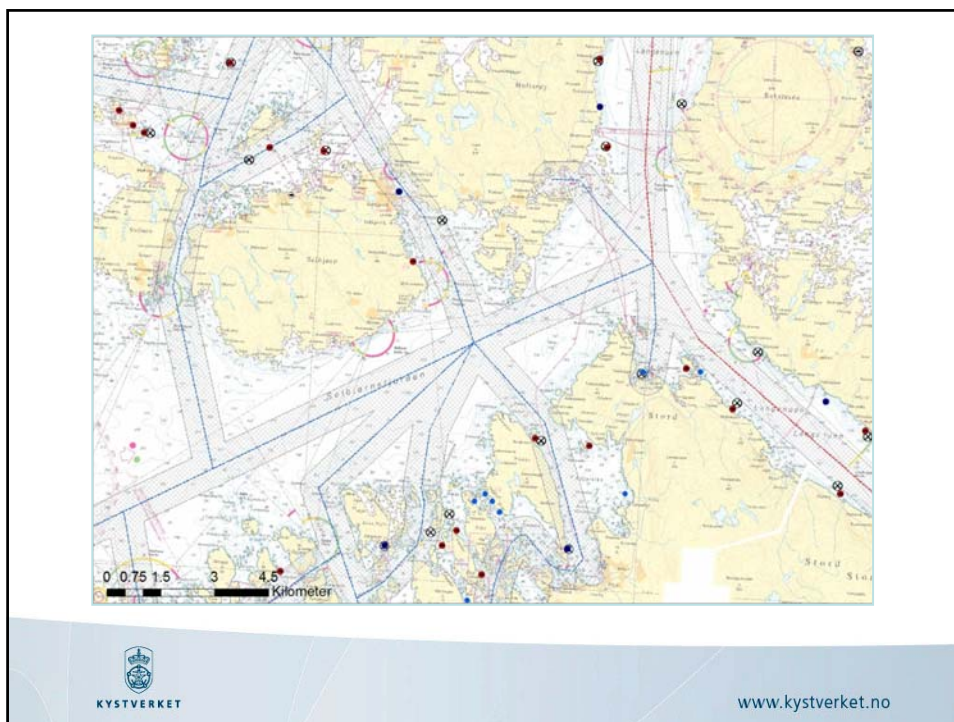
www.kystverket.no

Fastsetting av sjøtrafikkareal

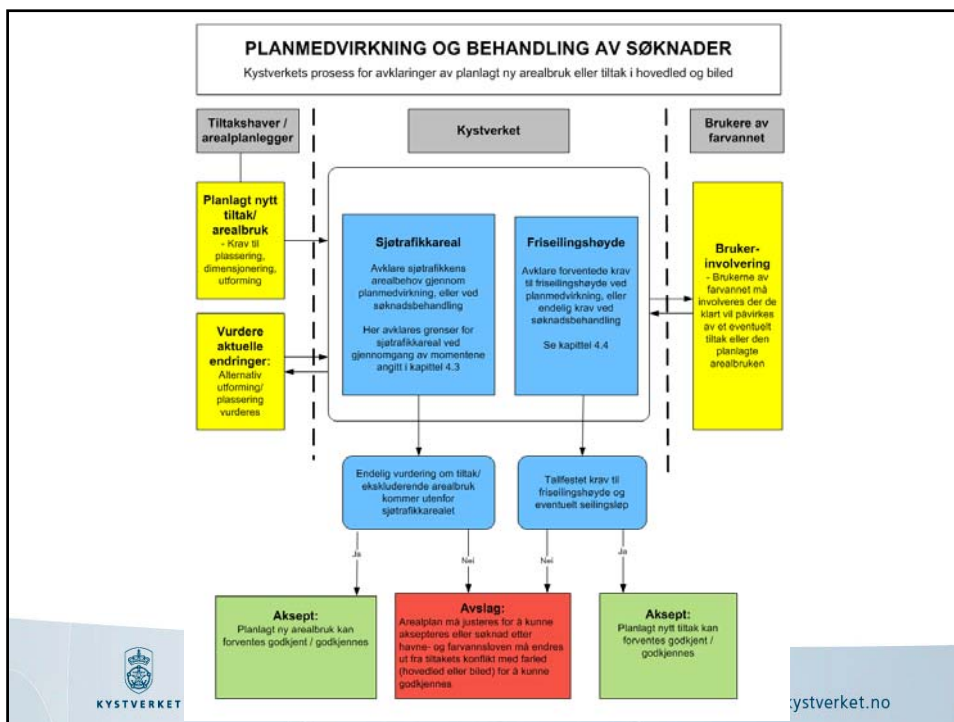
- Færrest mulige begrensninger på areal der det ikke er planlagt annen aktivitet
- Først når det foreligger et planforslag eller en søknad om tiltak blir det aktuelt å fastsette et sjøtrafikkareal
- Trenger ikke å sammenfalle med hoved- og biled



www.kystverket.no



www.kystverket.no



kystverket.no

Nasjonale føringer

Stortingsmelding nr. 19, 2004-05 om marin næringsutvikling sier blant annet *"Tilgang til areal for næringsutvikling er viktig og næringens arealbehov må vurderes i åpne prosesser som også ivaretar andre viktige samfunnshensyn. 'Det er viktig at arealdisponering som begrenser næringsutvikling skjer etter en helhetlig vurdering og blir evaluert på hensiktsmessig måte"*.

