



ARENDAL KOMMUNE

Postboks 123
4891 GRIMSTAD

Saksbehandler, innvalgstelefon

Heidi Johansen, 37 01 78 31

Innsigelse og høringsuttalelse til forslag til reguleringsplan for Innseiling Arendal i Arendal kommune

Vi viser til oversendelse datert 13.06.2024 fra Arendal kommune, med vedtak om å legge forslag til reguleringsplan for Innseiling Arendal ut til offentlig ettersyn.

Statsforvalteren fremmer, med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) § 5-4, og i henhold til rundskriv T-2/16, Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis (T-2/16), innsigelse til følgende forhold:

- manglende kunnskapsgrunnlag knyttet til naturmangfold, og manglende faglige vurderinger av konsekvenser av planforslaget og av samlet belastning. Forannevnte innebærer at beslutningsgrunnlaget er mangelfullt, og slik at det ikke er mulig å ta stilling til planforslagets konsekvenser/virkninger for naturmangfold.
- punkt 2.0.1 bokstav b) i bestemmelsene, da vi vurderer at angitt tidsbegrensning for anleggsperioden ikke sikrer tilstrekkelig hensyn til gyteperioden for kysttorsk.
- manglende krav i bestemmelsene som sikrer at rene overskuddsmasser skal gjenbrukes, dersom gjenbruk er den løsningen som gir best miljøregnskap.
- manglende støyutredning for anleggsarbeidet, manglende vurdering av samlet støybelastning samt manglende vurdering av behov for avbøtende tiltak.



Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å øke seilingsbredde og seilingsdybde i farleden i områdene Tromøysund og Galtesund, for med dette å legge til rette for økt sjøverts trafikk til Arendal havn ved Eydehavn samt økt cruisetrafikk til Arendal. Planforslaget omfatter sprenging (utdyping) av berg i sjø og deponering av overskuddsmasser i sjø, og omfatter fire delområder; ett utdypingsområde og ett deponiområde i Galtesund, og tilsvarende ett utdypingsområde og ett deponiområde i Tromøysund. Det fremgår av saksdokumentene at utdypingene er planlagt en gang etter 2026.

I kommuneplanen er områdene avsatt til hovedformålet «bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone», underformål «farled». Kommunen anser planforslaget å være i tråd med kommuneplanens arealdel. Planforslaget omfatter ikke konsekvensutredning, og tiltakene som planforslaget åpner for, er ikke utredet tidligere.

Innspill fra Statsforvalteren

Konsekvensutredning og kunnskapsgrunnlaget generelt

Kommunen har vurdert at planforslaget ikke vil få så store konsekvenser at det utløser krav om konsekvensutredning. Etter det vi kan se, er ikke kommunens vurderinger synliggjort i planforslaget. Vi etterlyser både en begrunnelse for hvorfor man har konkludert med at konsekvensutredning ikke skal utarbeides, og synliggjøring av vurderingene som ligger til grunn.

Kystområdene i Skagerrak er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet og er utsatt for store økologiske endringer (Havforskningsinstituttet, 2023. Status for miljøet i norske havområder- rapport fra overvåkningsgruppen i 2023). Det er en negativ bestandsutvikling for flere fiske- og sjøfuglarter, hummer, blåskjell og tareskog. Det er videre en betydelig nedgang i viktige grupper av dyreplankton og storskala endringer i makroalgesamfunnene. I lys av miljøstatusen for havområdene våre, er det særlig viktig med et godt kunnskapsgrunnlag, og at det gjøres grundige vurderinger av samlet belastning på de marine økosystemene, når det vurderes nye tiltak og aktiviteter.

Naturmangfold

Manglende kunnskapsgrunnlag

Planforslaget åpner for tiltak som innebærer inngrep i sjøbunn, som vil kunne medføre permanente negative konsekvenser både for naturmangfoldet innenfor delområdene, og i innsigsområder til gytefelt. Inngrepene vil også kunne medføre negativ påvirkning i anleggsfasen, herunder bl.a. knyttet til spredning av finpartikler og forurensning, og trykkbølger fra sprenging.

Vi viser til rapporten *Karlegging naturmangfold* (vedlegg 7). Etter vår vurdering gir omfanget av transekter der det er innhentet bildedata, jf. tabell 1 og figur 3, og foreliggende beskrivelser av observasjoner, ikke tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om det marine naturmangfoldet i områdene/influensområdene. Planforslaget omfatter heller ikke noen relevante faglige vurderinger av tiltakenes påvirkning på, og konsekvenser for naturmangfoldet som berøres, verken i anleggsfase eller driftsfase.



I planbeskrivelsen avsnitt 7.2.3.1 konkluderes det likevel med at planforslaget ikke vil medføre tap av naturverdier. I mangel på faglige vurderinger som leder til konklusjonen, herunder også vurderinger av relevant usikkerhet knyttet til kunnskapsgrunnlaget og mulige virkninger på marint miljø, blir denne konklusjonen stående som en frittstående påstand som ikke er etterprøvbart. Dette er ikke i tråd med nasjonale krav om kunnskapsbasert forvaltning.

Tiltaksområdene omfatter, eller ligger i nærhet til både ålegressenger og gytefelt for kysttorsk. De største ålegressengene er i Naturbase registrert som viktige (B-verdi). Ålegressenger er en viktig marin naturtype som preges av et stort biologisk mangfold, og som fungerer som oppvekst- og beiteområder for en rekke arter, som torsk og ørret.

Vi viser til rapporten *Hovedrapport – Oppsummering av miljø- og geotekniske undersøkelser* (vedlegg 9) som sier at både ved Eydehavn og ved Galten vil sprenging og utgraving av sprengsteinsmasser utgjøre en risiko for spredning av finpartikulært materiale fra sprengstein. Dette kan gi skader filtrerende biota og nedslamming av området rundt. Videre står følgende: *Områder med ålegress bør beskyttes mot partikkelspredning fra planlagte tiltakene.*

Hvordan bl.a. ålegressområdene vil bli påvirket av ovennevnte, og hvilke konsekvenser dette vil ha, er ikke faglig vurdert. Vi kan heller ikke finne noen redegjørelse for, eller faglige vurderinger av hvilke avbøtende/skadereduserende tiltak som vil være tilstrekkelig for å beskytte ålegressområdene. Vi savner også en faglig vurdering av konsekvensene for nærliggende gyteområder for torsk, dersom ålegressengene ikke beskyttes.

Planforslaget mangler videre relevante faglige vurderinger av tiltakenes påvirkning på, og konsekvens for nærliggende gytefelt, og tilhørende innsigsområder. Det må blant annet gjøres faglige vurderinger av hvorvidt endringer av sjøbunn som følge av utdyping og dumping vil kunne forringe aktuelle innsigsområder. Det mangler også vurderinger og begrunnelser for hvorfor anleggsarbeidet er lagt til perioden mellom midten av oktober og midten av april, jf. bestemmelsene punkt 2.0.1 bokstav b). Vi viser her til innspill til oppstart av planarbeid fra Fiskeridirektoratet av 05.12.2022: *Vi forutsetter at prosjektet planlegges slik at det ikke forgår sprengnings-, mudrings eller utfyllingsarbeider o.l. i, eller i nærheten, av gytefelt i beste gyteperiode for kysttorsk (februar-mai).*

Skadereduserende/avbøtende tiltak

Etter vår vurdering har ovennevnte mangler også medført til at det i hovedsak mangler faglige vurderinger av om det er behov for skadereduserende/avbøtende tiltak. I planforslaget er det anbefalt tiltak for beskyttelse av ålegressenger, jf. avsnitt over, uten at dette er beskrevet, vurdert eller sikret med rekkefølgekrav.

Vi viser også til kapittel 7.2.2 i planbeskrivelsen, hvor det sies at deponering av masser i sjø, der det er registrert forurensede masser, vil være positivt med hensyn til naturmangfold, forutsatt at det gjennomføres på en slik måte at spredning av forurensning begrenses. Statsforvalteren viser til at det er påvist forurensende sedimenter i deponiområdene og gjør oppmerksom på at områdets beliggenhet vil gjøre det vanskelig med avbøtende tiltak som begrenser slik spredning.



Naturmangfoldloven §§ 8-12

Vi er ikke enig i kommunens vurdering om at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og at § 9 (*føre-var-prinsippet*) ikke er relevant. Det er ikke fremlagt relevant kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, eller effekten av påvirkninger, jf. nml. § 8. Videre mener vi det er feil vurdering at §§ 11 og 12 ikke er aktuelle i denne saken. Blant annet mener vi en konkret vurdering av kostnader ved å gjenbruke og ikke dumpe overskuddsmasser i sjø er å anse som relevante opplysninger ved beslutningsgrunnlaget, jf. kapittel 4 i rapporten Håndtering av overskuddsmasser (vedlegg 4). Videre mener vi miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder som bidrar til å begrense skader på naturmangfoldet må vurderes. Det påpekes at det også mangler vurdering av samlet belastning, jf. § 10.

Vi viser til rundskriv T – 2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*, punkt 2 bokstav a-c. Vi viser også til Miljødirektoratets håndbok M-1941 *Konsekvensutredning av klima og miljø for veiledning*.

Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i ovennevnte, innsigelse til manglende kunnskapsgrunnlag knyttet til naturmangfold, og manglende faglige vurderinger av konsekvenser av planforslaget og av samlet belastning. Forannevnte innebærer at beslutningsgrunnlaget ikke er tilstrekkelig, og slik at det ikke er mulig å ta stilling til planforslagets konsekvenser/virkninger for naturmangfold.

Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i ovennevnte, også innsigelse til punkt 2.0.1 bokstav b) i bestemmelsene, da vi vurderer at angitt tidsbegrensning for anleggsperioden ikke sikrer tilstrekkelig hensyn til gyteperioden for kysttorsk.

Massehåndtering og deponiområder

I planforslaget står det at det planlegges å benytte rene overskuddsmasser til samfunnsnyttige formål. Dette er imidlertid ikke sikret i bestemmelser. Planforslaget omfatter heller ikke massehåndteringsplan, og det er heller ikke tatt prøver for å avdekke hvorvidt massene er rene eller ikke.

Vi viser til vårt innspill ifm. oppstart, FNs bærekraftsmål 12 *Ansvarlig forbruk og produksjon*, herunder delmål 12.2 og 12.5, og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 punkt 44. Videre viser vi til planforslagets formål om gjenbruk, og at dumping av sprengstein vil medføre spredning av forurensning fra sedimenter i områder som etter vår vurdering gjør det vanskelig å gjennomføre avbøtende tiltak. Vi understreker at områder med forurensede sedimenter bør ligge i bero. Vi viser også til at sjøbunnen i områdene som er foreslått som deponi vurderes som sunn og med mange hulrom og mye makrofauna, jf. rapport om kartlegging av naturmangfold (vedlegg 7), og at konsekvenser for blant annet naturmangfoldet i deponiområder, ålegressenger og innsigsområder for gyteområder, ikke er vurdert.



Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i ovennevnte, innsigelse til planforslaget, da det mangler krav i bestemmelsene som sikrer at rene overskuddsmasser skal gjenbrukes dersom gjenbruk er den løsningen som gir best miljøregnskap.

Innsigelsen kan imøtekommes ved at ovennevnte sikres i bestemmelsene, og at det stilles rekkefølgekrav om at massehåndteringsplan og tiltaksplan for håndtering av syredannende berg skal foreligge før det kan gis igangsettingstillatelse.

Støy

I bestemmelsene er det stilt krav om at grenseverdier for anleggsstøy i henhold til anbefalinger i tabell 4, T-1442/2021 retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, skal følges. Det er også stilt krav om støymålinger, og at krav til dette skal sikres i tiltaksplan for støy. Dette er bra. Vi ser imidlertid at planforslaget ikke omfatter støyutredning/kartlegging, og at det heller ikke er vurdert samlet støybelastning i området.

Manglende kunnskap om støyforhold i anleggsfasen medfører at det også mangler kunnskapsgrunnlag for å vurdere hvorvidt det må sikres avbøtende tiltak. Hvordan arbeidet skal gjennomføres, og hvorvidt anleggsarbeidet vil medføre støyulempere for boliger/omgivelser er ikke redegjort for. I bestemmelsen er det stilt krav om tiltaksplan for støy, men rekkefølgekrav som sikrer dette mangler. Vi viser til veileder M-2061 til støyretningslinjene, *Veileder om behandling av støy i arealplanlegging*, og kap. 6 som omhandler bygge- og anleggsstøy.

Statsforvalteren fremmer med bakgrunn i ovennevnte, innsigelse til planforslaget, da det mangler støyutredning for anleggsarbeidet og da det mangler vurdering av samlet støybelastning. Det fremmes også innsigelse til at det ikke er vurdert behov for avbøtende tiltak.

Innsigelsen kan imøtekommes ved at støyutredning utarbeides. Støyutredning må dokumentere prognoser som viser lydnivå og støyutbredelse i anleggsperioden samt prognoser for samlet støybelastning der også støy fra omkringliggende tiltak/aktiviteter inngår i beregningsgrunnlaget. Behov for avbøtende tiltak må vurderes og eventuelt sikres med rekkefølgekrav. Videre må tiltaksplan for støy sikres med rekkefølgekrav. Vi gir også faglig råd om at det stilles krav i bestemmelsene om at det skal opprettes varsling og dialog med berørte naboer, jf. anbefaling i veilederen M-2160.

Øvrige merknader

Samfunnsnytt

Vi forstår det slik at samfunnsnytt ved planforslaget er størst for utdypingen i Tromøysund. For utdypingen i Galtesund er det usikkerhet knyttet til samfunnsnytt, jf. vedlegg 16, da hovedbegrunnelsen for tiltaket er å bedre sikkerheten og fremkommeligheten for cruiseskip. Vi ber om at det gjøres en kvalifisert vurdering av samfunnsnytt ved de ulike foreslåtte tiltak, og at samfunnsnytt vurderes opp mot planforslagets samlede konsekvenser for miljø og samfunn, da dette mangler i mottatte dokumenter.



Vannmiljø og vannforskriften

Vurderingene av virkningene for vannmiljøet er meget kortfattet, og det mangler for eksempel henvisninger til hvilke vannforekomster som faktisk er berørt. Vi ber om at planforslaget utdypes med mer systematisk vurdering av kunnskapsgrunnlaget, om miljøtilstanden blir forringet og hva som er virkningene av de planlagte tiltakene.

Forurensning

Ved faglig vurdering av konsekvenser tilknyttet forurensing, herunder for naturmangfold og vannmiljø, må også samlet belastning vurderes. Vi gjør oppmerksom på at det nylig er gitt tillatelse til tiltak i Bukkevika, og at dette tiltaket må inngå i vurderingene.

Med hilsen

Knut Berg (e.f.)
ass. statsforvalter

Pia Karine Hem Molaug
ass. miljøverndirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Kystverket	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN

Statsforvalteren i Agder
Att:
Postboks 504
4804 ARENDAL

Uttalelse med innsigelse til høring av planforslag - Offentlig ettersyn av reguleringsplan for Innseiling Arendal

Vi viser til brev 13.6.2024 om høring av ovennevnte planforslag samt til vårt innspill til oppstart av planen 5.12.2022. Fiskeridirektoratet har fått utsatt frist for innspill til 13.9.2024.

Fiskeridirektoratet fremmer innsigelse med bakgrunn i at hensyn til viktige ressursområder i form av gytefelt, overlappende med ålegrassamfunn, ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Man må gi bestemmelse som tar hensyn til gyte- og larveperiode, og unngå dumping av masser i sjø.

Formål og bakgrunn

Formålet med planforslaget er å legge til rette for økt sjøverts trafikk til Arendal havn ved Eydehavn samt legge til rette for økt cruisetrafikk til Arendal. Dette utløser behov for å øke seilingsbredde og seilingsdybde i farleden i områdene Tromøysund og Galtesund. Forslaget legger også opp til mulig deponering av masser i sjø. Planområdet består av fire delområder. Utdypingsområder ved Eydehavn, på utsiden av Åmdalsøyra og i Galtesund, øst for Galten samt deponiområder ved Eydehavn, utenfor Grønningen, og i Galtesund, nord for Galten.

Fiskeridirektoratets rolle i planarbeid

Fiskeridirektoratet har som formål å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. Vårt samfunnsoppdrag overlapper i stor grad med FNs bærekraftsmål 14 «*Bevare og bruke havet og de marine ressursene på en måte som fremmer bærekraftig utvikling*». Vi skal ivareta fiskeri- og havbruksnærings interesser i planarbeidet, herunder ivaretagelse av marint biologisk mangfold, ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen.

Vurdering av planforslaget

Konsekvenser for fiskeri- og havbruksinteresser i området

Det er registrert gytefelt for torsk og ålegrassamfunn flere steder langs farleden gjennom Tromøysundet og sydvestover og ut Galtesund. Det er gytefelt ca. 250 meter syd for utdypningsområdet Galtesund, og i Tromøysundet vil sprengning foregå delvis i gytefelt utenfor Staksnes. Videre er det ålegrasforekomster ganske nær alle de fire tiltaksområdene.

Farledstiltakene vil kunne medføre svært negative konsekvenser for marint biologisk mangfold, særlig gytende fisk. Sprenging under vann vil kunne forårsake ulike skader og

ulempes for fisk o.a. marine livsformer, inkludert egg, larver og juvenil fisk, forårsaket av særlig sterk støy og trykkbølger. Dersom tiltak skal gjøres i, eller i umiddelbar nærhet til, gyteområder, anbefaler Havforskningsinstituttet at anleggsperioden i størst mulig grad legges utenfor gyteperioden, slik at de umiddelbare effektene blir minst mulig.¹ Fisk kan videre knytte gyteaktivitet til bestemte topografiske formasjoner på bunnen. Sprengning kan derfor påvirke gyting og innsigsområder/vandringsruter for fisk, med redusert gytesuksess som resultat. Det samme vil gjelde for dumping og fylling av masser i sjø.

Av generelt hensyn til marint biologisk mangfold bør utdypning ved sprengning/mudring i sjø foregå i vinterhalvåret, fortrinnsvis september/oktober–januar, når livet i sjøen er mest i ro, og sannsynligheten for å gjøre skade på naturmiljøet er minst. Man må særlig unngå slike tiltak i mest aktive gyteperiode for kysttorsk, februar–april, og også utenom perioden hvor egg driver og yngel bunnsår. Havforskningsinstituttet har frarådet tiltak som mudring, sprengning og deponering i eller nær gytefelt i gyte- og larveperioden, fra 1. januar til 15. juni i sak fra november i fjor (Innseiling Borg havn-prosjektet).² Det er ellers en kjent sak at kysttorsken er på et særlig lavt nivå sør i Norge, og det er iverksatt vernetiltak rettet mot gjenoppbygging av torskebestanden. I store deler av Tromøysundet er alt fiske forbudt 1. januar–30. april, av hensyn til kysttorsken. Vi kan videre vise til Havforskningsinstituttets oppdaterte rådgivning om støy i sjø, kap. 5, om bruk av eksplosiver i sjø.³ Kunnskapsgrunnlaget om disse temaene i Innseiling-Arendal-prosjektet synes å være svært tynt.

Fiskeridirektoratet ga ellers i ovennevnte brev 5.12.2022 innspill om bl.a. ivaretagelse av gytefelt, uten at vi kan se at dette har påvirket planforslaget i særlig grad.

Interesseavveining og vurdering av samfunnsnytt

Vi er ikke uenig i at utdypning vil kunne gi økt sikkerhet, og at f.eks. grunnstøting eller kollisjon vil kunne gi negative konsekvenser for samfunn og naturverdier. Men planforslaget berører i liten grad konsekvenser for marine næringer som fiskeri, og betydningen av skader og ulemper på marine naturverdier i form av tapt fortjeneste ved reduksjon av økosystem-tjenester for lokale/regionale næringer. Videre kan farledsutdypning gjøres uten dumping av masser i sjø. Det er heller ikke uten videre gitt at framkommelighet og effektivitet i enhver sammenheng skal trumfe langsiktige miljø- og ressurs-hensyn i et bærekrafts-perspektiv.

I planbeskrivelsen står det om avbøtende tiltak at: «Tiltakene bør gjøres i høst- eller vintermånedene for å unngå vekstperioden. Vekstperioden for marint liv er på våren og sommeren. Tiltaksperioden bør gjøres så kort som mulig. Av hensyn til livet i havet og hekkeperioden på land skal anleggsperioden legges fra midten av oktober til midten av april.» Dette er vi langt på vei enig i, men konklusjonen i siste setning, som også er inntatt i forslag til reguleringsbestemmelser, tar ikke hensyn til gyteperiode. Påvirkning på gytefelt synes ellers svært sparsommelig behandlet i planforslaget.

I planbeskrivelsen står det videre: «Det er planlagt deponiområder for overskuddsmassene i detaljeringsplanen. Det er viktig å få frem at det er ønskelig at massene primært skal deponeres på land, men at man også åpner for denne muligheten i sjø. I deler av områdene som skal utdypes er det funnet forurensede masser. Overskuddsmassene som er forurensede må leveres på godkjent deponi. De rene massene planlegges benyttet til samfunnsnyttige formål.» Det er en målsetting vi synes er god. Men dumping av masser i sjø er ingen god løsning, og heller ikke nødvendig for gjennomføring av planen. Det framgår videre av notatet om håndtering av overskuddsmasser at utdypingene er planlagt en gang etter 2026. Man bør derfor ha tid til noen ekstra runder for å unngå dumping av masser i sjø.

¹ Se f.eks. <https://www.hi.no/hi/radgivning/marine-naturverdier-og-tiltak-i-kystsonen>

² <https://hi.no/hi/nyheter/2023/november/innseiling-borg-havn-hi-frarader-mudring-i-kysttorskens-gytetid>

³ [Havforskningsinstituttets rådgivning for menneskeskapt støy i havet | Havforskningsinstituttet \(hi.no\)](https://hi.no/hi/nyheter/2023/november/innseiling-borg-havn-hi-frarader-mudring-i-kysttorskens-gytetid)



Som et videre utgangspunkt for kommunens behandling av planforslaget, vil vi også peke på at verdien av ålegras må ses i en større økologisk og næringsmessig sammenheng, bl.a. som oppvekst- og beiteområder for fisk og skalldyr, jf. også at det er registrert viktige gytefelt i farvannet. Som områder med høy biologisk produksjon har ålegras stor betydning for artsmangfoldet, og de er svært viktige ressursområder for rekruttering til beskattbare bestander av fisk og skalldyr. Kystnært fiskeri bidrar videre i et matsikkerhetsperspektiv, og ivaretagelse av marint biologisk mangfold er en forutsetning for fortsatt utnyttelse av sjøen som matfat, mtp. selvforsyningsgrad, og for ulike rekreasjonsformål mv.

Det vil videre være vanskelig å bidra til å nå nasjonale⁴ og internasjonale⁵ mål om bevaring og restaurering av naturområder, om man velger å gjennomføre farledstiltak slik de følger av planen, jf. også *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027* nr. 67 om bevaring og restaurering av naturområde⁶. Vi nevner også at ålegras fanger karbon og binder CO₂, jf. også de nasjonale forventninger nr. 48. om å unngå omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer. Det følger av naturmangfoldloven § 10 at: «*En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.*» Videre har forskerne i lengre tid advart mot en skrittvis nedbygging av kystsonen og nære sjøområder uten noen helhetlig plan og uten samlet kunnskapsgrunnlag om samlede konsekvenser.⁷ «*Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027*» viser også til at: «*Det er den samlede belastningen som avgjør hvor utsatte arter og naturtyper er, og klimaendringene forsterker den negative utviklingen.*»⁸

Arendal kommune må vurdere andre nedbyggingsprosjekter i/nær sjø i sammenheng med denne planen, og bør se på farledsprosjektet mtp. arealregnskap, slik at kommunens beslutningstagere får tydeliggjort mengden arealer det legges opp til at skal nedbygges og påvirkes fremover samt bevisstgjort hvor mye marin natur og biomangfold som kan gå tapt.

Oppsummering og råd

Denne planen vil bety et økt press på viktige områder for ålegrasutbredelse, og for øvrige marine ressurser og det marine miljø i det aktuelle farvannet. Sprengning i gyte- og larveperioden vil være svært skadelig for gytesuksess i nærliggende gytefelt. Videre vil overlevende juvenil fisk miste oppvekst- og beiteområder om ålegras går tapt.

Fiskeridirektoratet er likevel ikke imot gjennomføring av planen med utbedring av farled ved sprengning/mudring. Men man må ta inn bestemmelser som sikrer bedre ivaretagelse av marine ressurser og marint miljø. Videre bør man ikke uten videre dumpe masser i sjø.

Fiskeridirektoratet kan ikke se at planens virkning for naturverdier og ressursgrunnlag for fiskeriene er vurdert grundig nok eller vektlagt korrekt. Arendal kommune må ta dette med i en grundig vurdering av om og hvor langt nevnte formål skal gå på bekostning av viktige natur- og fiskeriinteresser og økosystemtjenester for øvrige næringsinteresser, uten at det framlegges særlig nærmere vurdering av alternativer, bestemmelser og avbøtende tiltak. F.eks. er bl.a. kysttorskbestanden på et historisk lavmål og man burde legge til grunn en føre-var-tilnærming i det videre planarbeidet. Man må særlig unngå sprengning/mudring i mest aktive gyteperiode for kysttorsk og i perioden hvor egg driver og yngel bunnsløp. Videre må man unngå dumping, og man bør vurdere mulige avbøtende tiltak av hensyn til ålegras.

⁴ Se f.eks. Stortingsmelding 14 (2015-2016) Natur for livet — Norsk handlingsplan for naturmangfold

⁵ Se f.eks. Naturrestaureringsforordningen om å restaurere 20 prosent av EUs land- og sjøområder innen 2030

⁶ Kap. 6 Samfunnssikkerhet og beredskap

⁷ Se f.eks. «Bit for bit» utbygging i kystsonen – Stokke, Havnen, Dahl, Rinde, Samarbeidsrapport NIBR/NIVA/HI 2009.

⁸ Kap. 5 Klima, natur og miljø for framtida



Konklusjon og innsigelse

Fiskeridirektoratet fremmer innsigelse til planforslaget. Det er ikke tatt tilstrekkelig hensyn til gytefelt for torsk, overlappende med ålegrassamfunn, ved at man ikke begrenser anleggsperiode for sprengning, og åpner for dumping av masser i sjø.

Fiskeridirektoratet vurderer at planforslaget som er på høring kommer i konflikt med fiskeriinteresser som er av vesentlig betydning for vårt saksområde, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 og rundskriv H-2/14.

Innsigelsen kan frafalles ved at man gir bestemmelse om at sprengning/mudring ikke skal skje i perioden 1. februar–15. juni for utdypningsområdene i Tromøysund og Galten. Videre må man ta deponiområder i sjø ut av planen.

Om videre planprosess

I samsvar med samordningen av statlige innsigelser, sender Fiskeridirektoratet dette brevet til Statsforvalteren i Agder.

Fiskeridirektoratet imøteser videre dialog med statsforvalteren og kommunen om de delene av planen som vi har fremmet innsigelse til. Vi oppfordrer også kommunen til å ta hensyn til våre faglige råd og merknader til de andre delene av planforslaget.

Ved videre kontakt i saken, vis til vårt saksnr. 22/15450 og benytt: postmottak@fiskeridir.no.

Med hilsen

Tom Hansen
seksjonssjef

Knut Kristian Skjolden
seniorrådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.

Mottakerliste:

Statsforvalteren i Agder	Postboks 504	4804	ARENDAL
--------------------------	--------------	------	---------

Kopi til:

Arendal Fiskerlag	Strømsbunes 35	4839	ARENDAL
Arendal kommune	Postboks 123	4891	GRIMSTAD
Kystverket	Postboks 1502	6025	Ålesund
Sør-Norges Fiskarlag	Postboks 936	6001	Ålesund





ARENDAL KOMMUNE
Postboks 123
4891 GRIMSTAD

Dato: 23.08.2024
Vår ref: 22/21090-10
Deres ref:
Saksbeh.: Frode Amundsen

Arendal kommune - uttalelse ved offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for innseiling Arendal

Viser til oversendelse 13.6.2024.

Saken gjelder offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for innseiling Arendal. Formålet med planforslaget fra Kystverket er å legge til rette for økt sjøverts trafikk til Arendal havn ved Eydehavn, samt legge til rette for økt cruisetrafikk til Arendal. Dette utløser behov for å øke seilingsbredde og seilingsdybde i farleden i områdene Tromøysund og Galtesund. Planforslaget legger også opp til mulig deponering av massene som tas ut. Planområdet består av fire delområder. Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel.

Innspill fra Agder fylkeskommune

Ved oppstart av planarbeid kom vi med konkrete innspill knyttet til vannmiljø og kulturminner. Innspill er ivaretatt i planforslaget og vi har ingen merknader til saken. Det gjøres oppmerksom på at Norsk Maritimt Museum kan ettersende konkrete merknader til saken.

Med hilsen

Ingvild Nina Skjong
Avdelingsleder
Plan

Frode Amundsen
Rådgiver
Plan

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER



Statens vegvesen

ARENDAL KOMMUNE

Postboks 123

4891 GRIMSTAD

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Glenn Solberg / 37019823

Vår referanse:
22/215011-4

Deres referanse:
22/8027-32

Vår dato:
02.07.2024

Offentlig ettersyn av reguleringsplan for Innseiling Arendal

Vi viser til brev fra kommunen datert den 13. juni 2024.

Saken gjelder offentlig ettersyn av planforslag for Innseiling Arendal. Formålet med planen er å legge til rette for økt sjøverts trafikk til Arendal havn ved Eydehavn, samt legge til rette for økt cruisetrafikk til Arendal. Dette utløser behov for å øke seilingsbredde og seilingsdybde i farleden i områdene Tromøysund og Galtesund.

Planområdet består av fire delområder. Utdypingsområdet ved Eydehavn på utsiden av Åmdalsøyra med deponiområdet ved Eydehavn ved Grønningen. Utdypingsområdet i Galtesund rett øst for Galten med deponiområdet i Galtesund nord for Galten.

Planene berører ikke vårt ansvarsområde. Statens vegvesen har derfor ingen vesentlige merknader til planforslaget.

Med hilsen

Erling B. Jonassen
seksjonsleder

Glenn Solberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Arendal kommune
Postboks 123
4891 GRIMSTAD

Vår dato: 04.09.2024

Vår ref.: 202222534-4 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 22/8027-32

Saksbehandler: Steinar

Lillefloth/stli@nve.no

NVEs uttalelse til offentlig ettersyn - Reguleringsplan for Innseiling Arendal - Arendal kommune

Vi viser til brev datert 13.06.2024. Saken gjelder offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for innseiling Arendal. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for økt sjøverts trafikk til Arendal havn ved Eydehavn, samt legge til rette for økt cruisetrafikk til Arendal. Dette utløser behov for økt seilingsbredde og seilingsdybde i farleden i områdene Tromøysund og Galtesund. Planforslaget legger også opp til mulig deponering av massene som tas ut. Planområdet består av fire delområder.

I brevet fra kommunen bes det om at NVE særlig gir innspill til vurdering av grunnforholdene og når geotekniske undersøkelser skal gjennomføres.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs konkrete uttalelse

Geoteknikk og grunnforhold

Planområdet består av fire delområder i sjø i Galtesund og Tromøysund/Eydehavn, der det legges til rette for å øke seilingsbredde og seilingsdybde i farleden, samt mulig deponering av massene som tas ut.

NVE skrev til varsel om oppstart bl.a. at det kan være svært vanskelig å forutse konsekvensene av en lokal overbelastning i sjø, og at det alltid må gjøres grunnundersøkelser og geoteknisk detaljprosjektering for å vurdere skredfare og stabilitet for tiltak i strandsonen. Videre må det gjøres en konkret vurdering av områdestabiliteten i tiltaksområdene. Det vises til NVEs brev datert 05.12.2022.



Norconsult har utført geotekniske grunnundersøkelser (52102613-RIG-01), jf. rapport datert 09.12.2021, samt en vurdering av løsmasser og fjell i rapport datert 23.06.2021 (52102613-RIM01). Det er også utarbeidet en rapport med oppsummering av miljø- og geotekniske undersøkelser (52102613-RIM6), datert 04.03.2022. Her står det bl.a. at «*det er ikke observert løsmasser i utdypingsområdet ved Galten. I utdypingsområdet ved Eydehavn er det observert lommer med løsmasser. Med bakgrunn i disse observasjonene ble det avgjort å utføre geotekniske undersøkelser ved Eydehavn, men ikke ved Galten*».

Rapport 52102613-RIM01 viser at det er primært fjell i begge utdypingsområdene, og fjell opp mot land. Dette underbygger at utdyping i disse områdene ikke kan påvirke områdestabiliteten opp mot land. Rapport 52102613-RIG-R01 viser boringer for utdypingsområde Eydesund. Punkt E1-E4 viser at sjøbunnen er fjell på 2-3 meter under havet. Punkt E5 og E6 er det noen løsmasser over fjell, men ikke noe som tilsier kvikkleire/sprøbruddmateriale.

NVE tar disse vurderingene til etterretning.

For deponeringsområdene ser det ikke ut til at det er gjort noen flere vurderinger knyttet til grunnforhold. Vi er derfor usikre på hva som er bakgrunnen for at «*stabiliteten i deponiområdet er vurdert til tilfredsstillende*», slik det står i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Vi finner ikke dokumentasjon på stabiliteten i deponiområdene, men registrerer at begge deponeringsområdene er djupåler. Vi forutsetter at det er mulig å fylle opp på en måte som ikke forverrer stabiliteten. Vi viser i denne sammenheng til [NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#). Ved gjennomføring av tiltaket må det utføres geoteknisk detaljprosjektering for å ivareta lokalstabiliteten.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Steinar Lillefloth



Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Arendal kommune

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I AGDER



KYSTVERKET

Arendal kommune
Postboks 123
4891 Grimstad

Deres ref
22/8027-32

Vår ref
2022/5436-7

Arkiv nr

Saksbehandler
Aase Kristin Eikenæs
Marthinsen

Dato
22.08.2024

Høringsuttalelse - detaljreguleringsplan for innseiling Arendal – Arendal kommune - Agder fylke

Vi viser til brev av 13. juni 2024 vedrørende høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for innseiling Arendal i Arendal kommune.

Kystverket v/ utbyggingsavdelingen er forslagsstiller. Kystverket v/ avdeling for hav- og kystforvaltning svarer på høringsuttalelsen.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket er grunneier/rettighetshaver og forvalter en rekke eiendommer, anlegg og installasjoner langs kysten, deriblant fyrstasjoner, sjømerker og fiskerihavner. Kystverket ligger under Nærings- og fiskeridepartementet.

Kystverket er sektormyndighet etter havne- og farvannsloven sammen med kommunene. Havne- og farvannsloven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv.

Kystverket skal sikre havne- og sjøtransportinteresser i planprosesser.

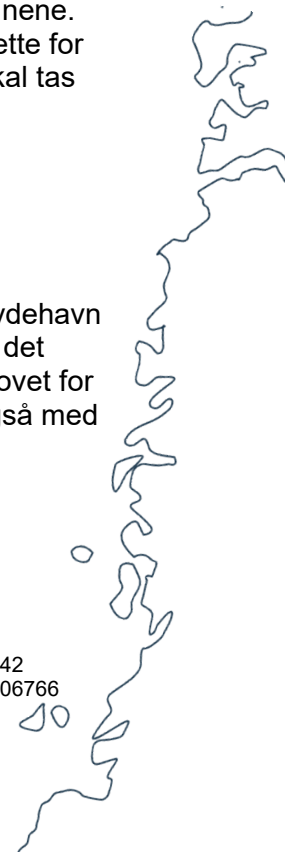
Bakgrunn

I forbindelse med etableringen av Morrow Batteries i Arendal, har Arendal havn i Eydehavn behov for mer fleksibilitet i området. Med vesentlig økt trafikk til og fra Eydehavn vil det være behov for å benytte farleden i Galtesund i større grad, og dette forsterker behovet for utdypningstiltak i både Tromøysundet og i Galtesund. Utdypingen i Galtesund er også med tanke på forventet økt cruisetrafikk til Arendal.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Formålet med planforslaget er å legge til rette for økt sjøtrafikk til Arendal havn ved Eydehavn, samt økt cruisetrafikk til Arendal. Dette utløser behov for å øke seilingsbredde og seilingsdybde i farleden ved Eydehavn i Tromøysundet og ved Galten i Galtesund. Planforslaget legger også opp til mulig deponering av massene i sjø.

Ved Eydehavn skal det utdypes til -12,3 meter for å kunne oppnå en bredde på 145 meter. Ved Galten i Galtesund skal det utdypes til -10,8 meter for å ha en bredde på cirka 90 meter. Utdypingstiltakene innebærer å fjerne i underkant av 18 000 m³ masser i Tromøysundet og ca. 4000 m³ masser i Galtesund. Overskuddsmassene ønskes i utgangspunktet å bli benyttet til samfunnsnyttige formål. Da gjennomføringen av prosjektet er langt frem i tid, ønsker Kystverket å klargjøre for alternative/mulige løsninger for å dumpe massene i sjøen.

Planområdet består av fire delområder. I Tromøysundet ligger utdypingsområdet på utsiden av Åmdalsøyra ved Eydehavn, og deponiområdet ved Grønningen. Utdypingsområdet i Galtesund ligger rett øst for Galten, og deponiområdet nord for Galten, på utsiden av Jomfruholmen.

Kystverkets vurderinger

Kystverket ser det som svært viktig at det legges til rett for å bedre sikkerheten og fremkommeligheten for sjøtrafikken i farleden.

I vår uttalelse til varsel om oppstart av 5. desember 2022 la vi til grunn at konsekvenser for sikkerheten og ferdsele for sjøfarende og andre brukere i farvannet ble utredet og belyst i det videre planarbeidet, herunder konsekvenser under planlagt anleggsarbeid, og at det ble utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse knyttet til planarbeidet.

I planbeskrivelsen vises det planforslaget vil bidra til å bedre manøvreringsrommet og redusere risikoen for at uhell inntreffer i området. Det skal tilrettelegges for ferdsel også under anleggsdriften. Imidlertid forventes det at farleden delvis stenges for større fartøyer i perioder. I forslag til bestemmelser går det fram at anleggsperioden vil være fra midten av oktober til midten av april. Dette sammenfaller med en periode på året da det også er lite fritidsbåttrafikk. Det går videre fram av planbeskrivelsen at det vil bli utarbeidet en tiltaksplan for anleggsfasen sammen med søknad om tillatelse etter plan- og bygningsloven. Tiltaksplanen vil redegjøre for eventuelle midlertidige installasjoner og eventuelle sikringstiltak for sjøtrafikken for å sikre at farleden er trygg i anleggsperioden, beredskapstiltak ved uventede hendelser under anleggsarbeidet mv. Vi er av den oppfatning av vårt innspill til oppstart av planarbeidet vil bli ivaretatt ved utarbeidelse av tiltaksplanen.

Kystverket bemerker at det i plankartet kan være hensiktsmessig å benytte arealformålet «ferdsel» i stedet for «bruk og vern av sjø og vassdrag».

Kystverket registrerer at det i forslag til bestemmelser pkt. 3.1.1. og 3.1.2 for områdene avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag og til farled går fram at det ikke er tillatt med tiltak, med unntak av utvidelse av seilingsdybde og deponi. Det er viktig at planen ikke er til hinder for tiltak som f.eks. midlertidig merking av farvannet i forbindelse med gjennomføringen av anleggsarbeidet. Vi foreslår at bestemmelsene pkt. 3.1.1 og 3.1.2 endres, f.eks. til følgende: «Området skal være allment tilgjengelig. Det tillates utvidelse av seilingsdybde og deponi slik det fremgår av bestemmelsene pkt. 4».

Havne- og farvannsloven

Alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdsele i farvannet krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. Dette gjelder også utdyping og deponering av masser i sjø som planlegges i regi av Kystverket v/ utbyggingsavdelingen. Ettersom de planlagte tiltakene ligger innenfor arealutstrekningen til hovedleden i Tromøysundet og i Galtesund, medfører dette at søknad om tillatelse til utdyping og eventuell dumping av masser i farvannet skal behandles av Kystverket v/ avdeling for hav- og kystforvaltning etter havne- og farvannsloven, jf. havne- og farvannsloven § 14 andre ledd. Vi legger til grunn at tiltaksplanen vil være en del av søknaden etter havne- og farvannsloven.

Med hilsen

Ruben Alseth
avdelingsleder

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Statsforvalteren i Agder	Postboks 504	4804	ARENDAL
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL

From: "Galtesund Panorama" <galtesundpanorama@boligpost.no>
Sent: Fri, 16 Aug 2024 16:36:40 +0200
To: "Postmottak Arendal kommune" <Postmottak@arendal.kommune.no>
Cc: "Anne Schlanbusch" <annetsch@hotmail.no>; "Valborg Songedal" <valborg.songedal@gmail.com>; "Erik Solås" <erik.solaas@listerforvaltning.no>
Subject: Merknader vedr. forslag til plan for Innseiling Arendal.
Attachments: Cruisskip sett fra en beboer.png
Categories: TGK

Det er ikke ofte du mottar e-post fra galtesundpanorama@boligpost.no. [Finn ut hvorfor dette er viktig.](#)

Styret i Sameiet Galtesund Panorama har drøftet planforslaget for Innseiling Arendal som er lagt ut til offentlig ettersyn. Galtesund Panorama omfatter 20 leiligheter med adresse Kystveien 2C og 2D.

Merknader:

Styret registrerer at dagens cruisetrafikk er til stor sjenanse for en del av leiligheten. Dette gjelder i særlig grad de leilighetene som får skipene veldig tett innpå seg og hvor all utsikt til sjøen forsvinner. Vedlegger bilde. Dessuten er støy fra maskineri svært plagsom.

Styret er derfor sterkt imot at fremtidig cruisetrafikk både økes i antall anløp og at det legges til rette for at større skip kan seile inn til Arendal. En slik utvikling vil ha store negative konsekvenser for bokvaliteten.

Med vennlig hilsen

Arne Lunder

Styreleder



Merknad til detaljregulering Innseiling Arendal med høringsfrist 23.08.2024 (Planident 42032022-20)

Merknad:

Styrene for Langbryggen 21, 23 og 25 ber om at delen av detaljreguleringen som angår utdypning av Galtesund stoppes/utsettes. Denne utdypningen er begrunnet med at det skal tilrettelegges for større og flere cruiseskip inn til Arendal, uten at dette er behandlet politisk. Kommunens politiske ledelse må ivareta sin styringsrett for Arendal Havn KF, og først utrede om det faktisk er ønskelig med større og flere cruiseskip inn til Arendal sentrum; særlig av hensyn til klima og miljø, men også av hensyn til bomiljø som blir negativt berørt. Vi mener derfor at detaljreguleringens saksfremstilling er mangelfull, og at den dessuten bryter med gjeldende klimamål i Kommunedelplan KLIMA OG ENERGI Arendal 2019-2023.

Bakgrunn

Det er lagt frem en plan for utdypning av farledene både ved Galtesund og ved Eydehavn. Planen er utarbeidet av Norconsult på vegne av Kystverket. I planbeskrivelsens sammendrag (side 3), er behovet for utdypningen ved Eydehavn tydelig beskrevet. Behovet for denne utdypningen er økt næringsutvikling og i den sammenhengen blir Morrow batterifabrikk nevnt.

Når det gjelder behovet for utdypningen ved Galtesund står det en relativt vag og kortfattet formulering: «Utdypningen i Galtesund er også planlagt med tanke på forventet økt cruisetrafikk til Arendal.» Med andre ord og tydelig nok; utdypningen i Galtesund handler i all hovedsak om få inn flere og større cruiseskip.

Miljø eller ikke miljø

Vi alle kjenner jo havnefogdens ønske om flere cruiseanløp til Arendal. For oss innbyggere som blir negativt berørt av cruisetrafikken og for alle oss som er sterkt bekymret for miljøkrisen og fremtiden til våre barn, stiller oss undrende til at det fremstår som opplest og vedtatt at cruisetrafikken til Arendal skal øke.

I NOU 2023 [«Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig fremtid»] sier utredningen «at det grunnleggende spørsmålet som både nasjonale myndigheter og lokale reisemål må ta stilling til, er i hvilket omfang cruisetrafikk er ønskelig».

Havnefogden sier han gjør som politikerne vil, og politikerne sier at det er havnefogden som bestemmer. Vi registrerer at bystyret skal lage retningslinjer for bruk av elektriske sparkesykler, men bystyret er ikke interessert i om det er ønskelig med flere og større cruiseskip til Arendal. Eller om det er ønskelig med cruiseskip i det hele tatt?

I første høringsrunde (2022) av plansaken Innseiling Arendal gir kommunedirektøren følgende kommentar til Miljøvernforbundets planinnspill: «Vurdering av om man skal åpne for anløp fra cruiseskip gjøres av Arendal havn.» Dette mener vi er en omskrivning av sannheten. Bystyret er øverste myndighet for det kommunale foretaket Arendal Havn, og kan og skal utøve eierstyring [Vedtekter Arendal Havn KF §15]. Vi kan også vise til politisk ledelse i Stavanger som gjorde et vedtak som medførte at Stavanger-regionens Havn IKS satte et tak på antall cruiseanløp. Kan politisk ledelse i Stavanger så kan politisk ledelse i Arendal. Cruiseskip i Arendal et viktig tema som bør utredes før et så radikalt (og kostbart) inngrep som utdypning av Galtesund blir vedtatt. Vi opplever at Arendals politiske ledelse driver med ansvarsfraskrivelse i denne saken.

Følgende sitat [NOU 2023 «Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig fremtid»] illustrerer hvilken miljøtrussel cruiseskipene representerer: «Forskning og miljøovervåking viser at cruisetrafikk setter store avtrykk etter seg i norsk natur i form av forurensning av sjø og luft, økte klimagassutslipp og til tider overturisme. Utvalget mener miljøskadelige utslipp fra cruiseskip er den viktigste utfordringen som må håndteres for at cruiseturismen i fremtiden skal være bærekraftig.»

En artikkel i Agderposten 10. juni 2023 gir eksempler på våre politikeres unnfallenhet. Geir Fredrik Sissener (H) sier i Agderposten [10. juni 2023]: «--- vi må finne tiltak som kan gjøre det best mulig. God kommunikasjon mellom havn og naboer, og å finne ut hvordan vi kan dempe støykilder er eksempler på det. Så vil etter hvert også tilkobling til landstrøm gjøre trafikken mindre belastende.» Dessverre vil ikke landstrøm løse den miljøtrusselen som cruiseskip utgjør i dag, for dessverre «det største problemet er utslipp til vann/luft fra skipene **under overfarten.**» [kilde NOU 2023 «Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig fremtid»], og da hjelper det lite med landstrøm. Det er også et faktum at ikke alle cruiseskip har muligheten til å bruke landstrøm i dag. Det avhenger av flere faktorer, inkludert skipets alder, størrelse og tekniske utstyr. Uansett, landstrøm og andre lokale tiltak løser ikke den miljøtrusselen som cruiseskipene representerer.

Terje Eikin (KrF) sier i den samme artikkelen i Agderposten: «--- Batterikaia er regulert til cruisehavn, det betyr at vi har en mottaksplikt for de som ønsker å komme til Arendal. ---» For det første er vel ikke Batterikaia regulert til cruisehavn, den er regulert til offentlig havn, men ifølge havnevesenets hjemmeside er det to kaier i Arendal som brukes som cruisekaier; Batterikaia og Hotellkaia som begge håndterer samme dybde på skip. Det er også verdt å merke seg at det bare én av disse kaiene som blir brukt til cruiseskip i dag og det er Batterikaia. Uansett, vi mottar cruiseskip i dag – vi oppfyller altså vår mottaksplikt. Mottaksplikten kan for øvrig begrenses av fysiske plassforhold, infrastruktur og av hvordan havnen innretter sin havnevirksomhet. [kilde Kystverket]

Sakens kjerne er at utdypning av Galtesund handler om tilrettelegging for flere og ikke minst større cruiseskip inn til sentrum. Det er ikke mulig å se det på en annen måte enn at dette dreier seg om en plan for økonomisk vinning på bekostning av miljøet. Når man (bl.a. næringssjef, havnefogd, daglig leder av Cruise Sørlandet) snakker om cruiseskiptrafikk så snakker man om økonomisk verdiskapning og ikke miljømessig bærekraft.

Tall hentet fra en rapport utarbeidet av NHO Reiseliv viser at cruiseturister slipper ut 247 gram CO₂ pr krone brukt i Norge, mens andre turister slipper ut 8 gram CO₂ pr brukt krone. Rapporten sier klart at cruiseturister legger igjen minst penger (i gjennomsnitt 650.- kr. pr. døgn) og forurensner mest. Andre typer turister legger igjen opp til 1820 kr. pr. døgn og blir lenger. Både europeiske, kinesiske og amerikanske «ikkecruise-turister» kommer godt ut når det gjelder klimaavtrykk i forhold til verdiskapning. [kilde NHO Reiseliv «Cruiseturister slipper ut mest CO₂ og legger igjen minst penger» 13.11.2019].

Uakseptable utslipp viser oss hvilke turister vi skal satse på, altså turister med lavt klimaavtrykk, som blir her lenge, og som bidrar til lokal verdiskapning og sysselsetting. Vanlige eller andre turister med åpen lommebok foretrekker steder som ikke er plaget med overturisme grunnet cruiseanløp.

Det vises ofte til at transport pr. skip er et energieffektivt transportalternativ, men dette gjelder nyttetransport; altså transport av varer og gods. Dette gjelder ikke passasjertrafikk/turisme og det vi vet er at de store cruiseskipene forurensner mest. I Dagens Næringsliv [5. april 2024] møter vi overskriften «Dette er flytende klimagassfabrikker». Ingressen sier følgende: «Cruiseveksten innebærer at CO₂-utslippene er tredoblet på 10 år og vil trolig i år passere utslippene fra all innenriks luftfart.» En annen viktig kilde presenterer en analyse som viser at Europas 218 cruiseskip i 2022 slapp ut mer svoveloksider (SOX) enn 1 milliard biler, eller 4,4 ganger mer enn alle

Støy generes altså ikke bare av selve cruiseskipet, men av turistbusstrafikken, vedlikeholdsarbeid på skipet, levering av forsyninger, bruk av skipsfløyte (noen ganger «just for fun for the kids»), hyppig høyttalerbruk på skipet og Bølgen dansestudio som opptrer med musikk som spilles på et særdeles høyt lydnivå, også en søndag morgen kl. 8. Lydnivået på «Let It Go» er neppe sunt hverken for de unge som opptrer eller oss som bor her.

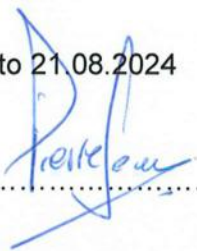
I kap. 5.14 i detaljreguleringen Innseiling Arendal står det følgende under overskriften «Støy»: «De store lasteskipene og cruiseskipene glir stille inn gjennom både Tromøysund og Galtesund.» En poetisk formulering som imidlertid ikke tar med det faktum at cruiseskipene også legger til kai. Stavangerregionens Havn IKS har innført flere regler som cruiseskipene skal forholde seg til når de ligger til kai i Stavanger. «Det tillates ikke støyende vedlikehold. Bruk av skipsfløyte og utendørs annonsering tillates i utgangspunktet ikke, med mindre det er nødvendig for sikkerheten til skipet, passasjerer og mannskap, samt øvrige fartøy i havnen.» Det gjennomføres også strategiske støykartlegginger. I Arendal er det ingen slike regler.

Nærmere sannheten finner vi i [NOU 2023 11.4.2]: «Flere studier peker på at cruisetrafikken fører til økt belastning for innbyggere (Lloret et al. (2021). Belastningen kan bl.a. gi seg utslag i stress som følge av trengsel, overbelastning, mobilitetsproblemer og forurensning (Jordan & Vogt, 2017).» For oss som bor så tett på føles cruiseskipanløpene invaderende; vi kan ikke være ute hverken foran eller bak boligen, lyden slår inn i fjellet bak og er overveldende. Utsikten vår blir forandret fra Galtesund til turister på sine balkonger gjerne i underbuksen eller morgenkåpen - sist nå også uten både underbukse og morgenkåpe.

Geir Fredrik Sissener (H) har tro på god kommunikasjon, men havnefogden har aldri vist tegn til interesse for dialog. Noen av oss har faktisk skriftlig prøvd å komme med forslag om regler (jf. Stavanger havn) som kunne gjort det litt mer levelig for oss som bor her, men det har han valgt å ikke kommentere. Havnefogden uttalte i 2023 i Agderposten at det er flere år siden sist de har registrert klager fra sentrumskaiene. Vi har et forbedringsforslag og minner om at kommunale foretak er en del av Arendal kommune. Det hadde vært fint om Arendal Havn KF legger ut informasjon om hvordan vi som innbyggere eller gjester skal kunne klage ved behov, klagen skal registreres og komme på offentlig postliste for å sikre åpenhet og innsyn.

Vi forventer nå at våre politikere tar ansvar.

Dato 21.08.2024



Pierre Jean Nedergaard
styreleder
Sameiet Langbryggen 25



Jan Egil Bove' Hansen
formann
Sameiet Langbryggen 23



Thorbjørn Mørland
styreleder
Langbryggen 21 AS

(Kontaktperson: Pierre Jean Nedergaard, mob.nr. 90038460, Langbryggen 25, 4841 Arendal.)