



KYSTVERKET
SØRØST

Forslag til planprogram

- Utbedring av farleden til Borg havn
Vidgrunnen – Flyndregrunnen
- Snuplass for fartøy i Fuglevikbukta
- Alternative dumpeplasser for rene
mudringsmasser ved Møkkalasset og
ved Svaleskjær

Fredrikstad og Hvaler kommuner

Arendal 08.05.2012

 asplan viak

Forord

Kystverket Sørøst i samarbeid med Borg Havn legger med dette fram forslag til planprogram for utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning for

1. Utbedring av farleden til Borg havn, Vidgrunnen - Flyndregrunnen
2. Snuplass for fartøy i Fuglevikbukta
3. Alternative dumpeplasser for rene mudringsmasser ved Møkkalasset og ved Svaleskjær

Disse reguleringsplanene henger nøye sammen, og vil bli utredet og fremmet for behandling under ett. Det er derfor valgt å utarbeide ett felles planprogram for alle planene.

Fra Flyndregrunnen til havneanleggene i Borg havn gjelder reguleringsplanen for Røsvikrenna, som er til avsluttende behandling i Fredrikstad kommune.

Forslaget til planprogram er laget med sikte på at plan- og fagmyndigheter, interesseorganisasjoner og offentligheten for øvrig, skal få anledning til å gi innspill til hvilke løsninger som bør vurderes og hvilke tema som bør belyses i forbindelse med planleggingen.

Planlegging og konsekvensutredning skal ta utgangspunkt i bestemmelsene om bærekraftig bruk i kap. II i Naturmangfoldsloven. Beslutningene i saken skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om naturmiljøet. Lokalisering, driftsmetoder og teknikk skal i utgangspunktet være basert på at skader på naturmiljøet skal unngås eller begrenses.

Forslaget til planprogram er utarbeidet av Asplan Viak AS på vegne av Kystverket Sørøst som tiltakshaver. Det er skrevet av Jan Petter Laugen og Lars Dag Theisen med bistand fra Frode Seiersnes og Geir Solberg i Kystverket Sørøst. Borg havn og de aktuelle kommunene Fredrikstad og Hvaler har bidratt under utarbeidelsen med innspill til planprogrammet.

I henhold til Plan- og bygningslovens § 4-1, jf. § 12-9, sendes forslaget til planprogram på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner, og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 14. mai – 1. juli 2012. Samtidig med dette varsles oppstart av arbeidet med reguleringsplanen.

Kystverket tar sikte på å få en nærmere avtale med de berørte kommunene etter pbl. § 3-7, slik at Kystverket kan overta de oppgavene planadministrasjonen i kommunene har med å organisere planarbeidet og fremme forslag til reguleringsplan, herunder også å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene i pbl. § 12-10. Dette blir avklart underveis i prosessen.

Forslaget til planprogram kan finnes på internett på nettsidene til Kystverket og til Fredrikstad og Hvaler kommuner: www.kystverket.no, www.fredrikstad.kommune.no, www.hvaler.kommune.no

Spørsmål om planprogrammet kan rettes til: Kystverket Sørøst v/ Geir Solberg, telefon 37 01 97 48, mobil 952 40 538, e-post: geir.solberg@kystverket.no, eller Asplan Viak AS v/ Jan Petter Laugen, mobil 905 14 861, e-post: janpetter.laugen@asplanviak.no.

Høringsuttalelser merkes «*Utbedring av farleden til Borg havn. Forslag til planprogram*» og sendes innen 30.06.2012 til:

Kystverket Sørøst
Serviceboks 2
6025 ÅLESUND

Etter at forslaget til planprogram har vært på høring og etter samråd med de berørte kommunene, vil Kystverket fastsette det endelige planprogrammet.

Innhold

FORORD.....	2
INNHold	3
1 BAKGRUNN.....	4
1.1 Hensikt med planprogrammet.....	4
1.2 Borg havn	4
1.3 Dagens situasjon	4
1.4 Melding om reguleringsplanlegging	5
2 PLANOMRÅDER, PLANTYPE	7
2.1 Avgrensning av planområdene	7
2.2 Valg av plantype	7
3 BESKRIVELSE AV REGULERINGSSOMRÅDENE	7
3.1 Farleden Vidgrunnen - Flyndregrunnen	7
3.2 Snuplass i Fuglevikbukta	8
3.3 Alternative dumpeplasser for rene mudringsmasser ved Møkkalasset og ved Svaleskjær	8
4 UTFØRTE UNDERSØKELSER.....	9
4.1 Foreliggende utredninger.....	9
5 PLANLAGTE UNDERSØKELSER.....	9
5.1 Prinsipper for videre utredning.....	9
6 FORSLAG TIL PLANPROGRAM.....	11
6.1 Naturmiljø	11
6.2 Kulturmiljø	11
6.3 Friluftsliv	11
6.4 Fiskeri- og akvakulturinteresser.....	12
6.5 Konsekvenser for samfunn	12
6.6 Prissatte konsekvenser	12
7 ORGANISERING AV PLANARBEIDET	12
7.1 Organisering av planarbeidet.....	12
7.2 Informasjon og medvirkning.....	13
7.3 Anbefaling av farled i reguleringsplan	13
7.4 Planlagt fremdrift	13

1 Bakgrunn

1.1 Hensikt med planprogrammet

Planprogrammet omfatter beskrivelse av det forestående plan- og utredningsarbeidet som skal gjennomføres før et forslag til reguleringsplan for utbedring av farleden inn til Borg havn blir fremmet for behandling. Det tas sikte på at plan- og fagmyndigheter, interesseorganisasjoner og offentlighet for øvrig skal få muligheter til å gi innspill til hvilke alternativ som bør utredes og behovet for utredninger. Det tar utgangspunkt i kjente problemstillinger for aktuelle forhold som skal belyses, og gir en oversikt over hvilke utredninger og planer som kan ha betydning for det planlagte tiltaket. Videre gjør planprogrammet rede for planprosessen med frister og deltagere og et opplegg for medvirkning.

1.2 Borg havn

Borg Havn IKS er et interkommunalt selskap som eies av Fredrikstad og Sarpsborg kommuner. Den offentlige havnevirksomheten er konsentrert rundt to anlegg, Øra i Fredrikstad og Alvim i Sarpsborg. Samlet er Borg havn den største havn i volum mellom Oslo og Uddevalla. Havnevirksomheten er bred med alt fra rene industriskipninger over private kaianlegg til kjemikalietransport.

Containertrafikken utgjør ca. 45 prosent av den totale trafikken over Borg havn og har de siste årene bare økt. Av den total godsmengde går ca. 90 prosent til det regionale næringsliv. All containertrafikk er lokalisert til Fredrikstad. Havna har gode utvidelsesmuligheter på land.

Havnas totale opparbeidede havne- og terminalområde utgjør ca. 300 000 m². Havneanlegget på Øra i Fredrikstad har ca. 36 000 m² lagerbygg, fordelt på kaldt og varmt lager og ca. 125.000 m² asfaltert havne- og terminalområde.

Farleden for nyttetraffikk til Borg havn er blant de mest trafikkerte farledene her til lands. Statistikken viser en gjennomsnittlig trafikk over året på 3 - 5 større skipsanløp til Borg havn pr. dag. Dette betyr at det nesten til enhver tid er skip på vei inn eller ut i dette farvannet. I tillegg er det et stort antall fritidsbåter som trafikkerer dette farvannet, vesentlig i sommerhalvåret.

En enkel og entydig led for nyttetraffikken er viktig for å opprettholde størst mulig sikkerhet til sjøs. Det er også viktig med et forutsigbart seilingsløp, slik at fritidsbåter kan ta hensyn til store skip i farvannet.

1.3 Dagens situasjon

Samlet godsomsetning(x1000 tonn) for anløpende skip er angitt i tabellen nedenfor.

	2007	2008	2009	2010	2011
Sarpsborg	568	542	443	462	517
Fredrikstad	2 214	2 258	2 066	2 145	2 309
Totalt	2782	2800	2509	2607	2826

Antall årlige skipsanløp framgår av tabellen nedenfor

	2007	2008	2009	2010	2011
Sarpsborg	313	525	237	268	264
Fredrikstad	1565	1407	1223	1253	1170
Totalt	1878	1932	1460	1521	1434

Utviklingstendensen er at antall anløp går noe ned, men tonnasje er tilnærmet stabil, noe som indikerer at skipsstørrelsen øker noe.

Innseilingen til Borg havn krever stor kunnskap om farvannet. Større skip med stort dypgående må ta hensyn til dybdebegrensningene i dette farvannet og får derfor en seilas med flere svinger. Større fartøyer kan også enkelte steder bli påvirket av sidevind.

Seilingsforskriften regulerer seilassen, blant annet med hensyn på møtende trafikk, sikt, krav om dagslys og los og bruk av taubåt.

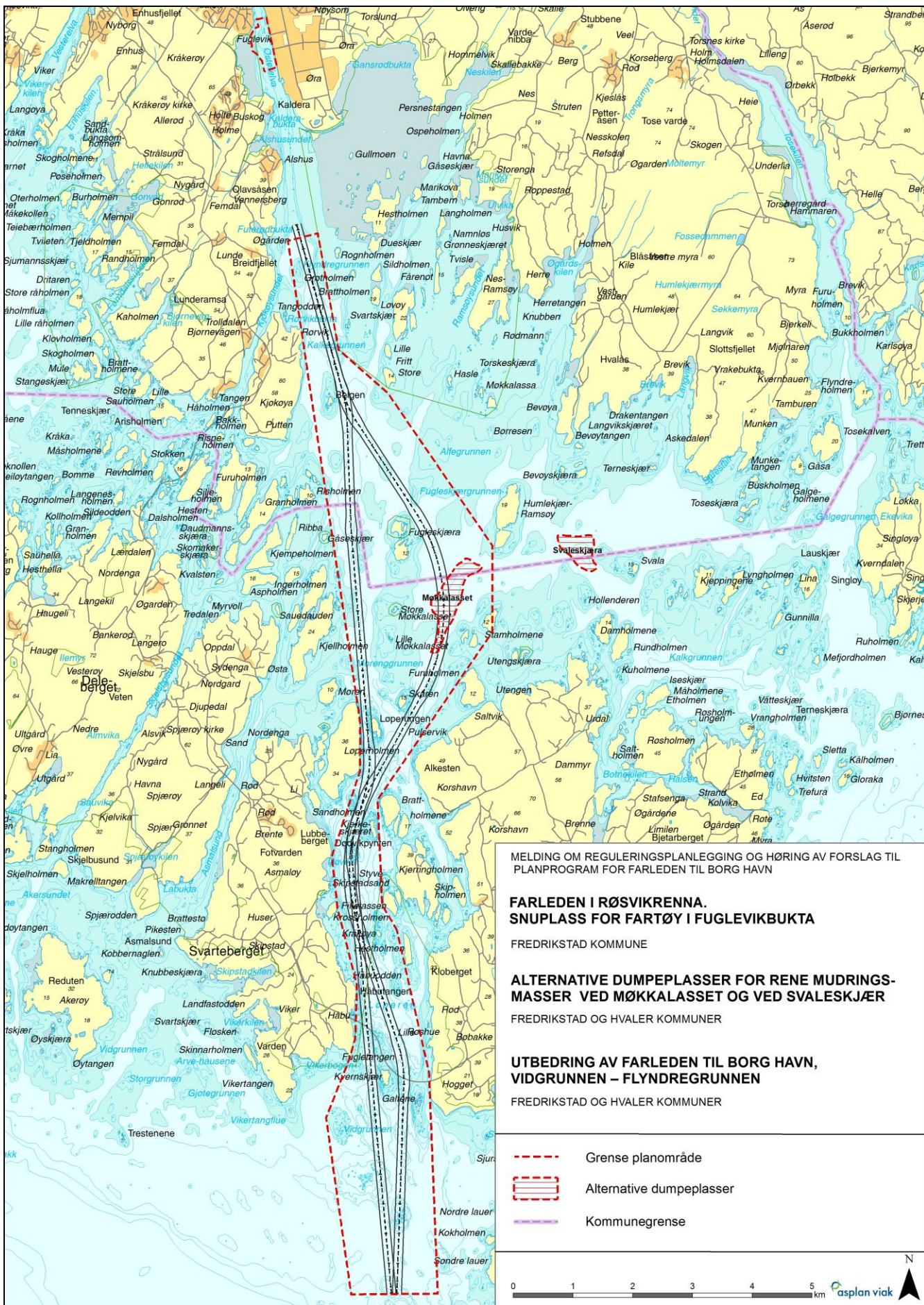
1.4 Melding om reguleringsplanlegging

Samtidig med at dette forslaget til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, meldes det at arbeidet med reguleringsplan for utbedring av farleden til Borg havn, Vidgrunnen – Flyndregrunnen, reguleringsplan for snuplass i Fuglevikbukta og reguleringsplan for alternative dumpeplasser for rene mudringsmasser ved Møkkalasset og ved Svaleskjær er påbegynt. Reguleringsarbeidet utføres på oppdrag fra Kystverket Sørøst av Asplan Viak AS, som også har utarbeidet dette forslaget til planprogram for den aktuelle planleggingen.

Hensikten med planleggingen er å legge til rette grunnlaget for sprengnings- og mudringstiltak i farleden i det aktuelle farvannet. Tiltakene tar sikte på å rette ut og utvide farleden og øke dybden til 13 m, slik at fartøyer med lengde 250 m, bredde 32 m og dypgående inntil 11,5 m kan seile her. I tilknytning til utbedringen av farleden vil det bli utarbeidet en plan for oppmerking. Videre skal det avklares hvilke steder i sjøen i nærheten som kan benyttes til dumping av rene mudringsmasser.

Reguleringsplanen for dumpeplass ved Belgen for rene mudringsmasser ligger til sluttbehandling i kommunen. I tillegg til deponiområdet ved Belgen, vil altså de to alternative dumpeplassene på sjøbunnen i Fredrikstad og Hvaler kommuner bli utredet. Det kan være aktuelt å dumpe rene mudringsmasser fra Røsvikrenna, snuplassen og fra farleden Vidgrunnen - Flyndregrunnen på ett eller flere av disse stedene. Forurensede masser vil bli tatt på land og håndtert på godkjent måte.

En foreløpig avgrensning av de aktuelle planområdene er angitt på kartet på neste side.



MELDING OM REGULERINGSPLANLEGGING OG HØRING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR FARLEDEN TIL BORG HAVN

**FARLEDEN I RØSVIKRENNA.
SNUPLASS FOR FARTØY I FUGLEVIKBUKTA**

FREDRIKSTAD KOMMUNE

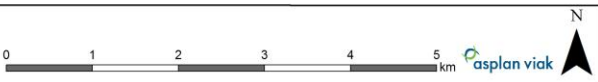
**ALTERNATIVE DUMPEPLASSER FOR RENE MUDRINGS-
MASSER VED MØKKALASSET OG VED SVALESKJÆR**

FREDRIKSTAD OG HVALER KOMMUNER

**UTBEDRING AV FARLEDEN TIL BORG HAVN,
VIDGRUNNEN – FLYNDREGRUNNEN**

FREDRIKSTAD OG HVALER KOMMUNER

- - - Grense planområde
- ▭▭ Alternative dumpeplasser
- - - Kommunegrense



2 Planområder, plantype

2.1 Avgrensning av planområdene

2.1.1 Farleden Vidgrunnen – Flyndregrunnen

Planområdet for farleden strekker seg fra åpent farvann ved Vidgrunnen inn farleden via Løperen inn til Flyndregrunnen. Nordover herfra går reguleringsplanen for farleden i Røsvikrenna, som er til avsluttende behandling i kommunen.

2.1.2 Snuplass i Fuglevikbukta

Planområdet går fra nordre avgrensning av reguleringsplanen for Røsvikrenna nordover til Denofas kaianlegg, og med et tilstrekkelig areal for å snu større skip i Fuglevikbukta.

2.1.3 Alternative dumpeplasser

Dumpeplass Møkkalasset omfatter en forsenkning på sjøbunnen i området mellom Store og Lille Møkkalasset, Stamholmene og Ramsøy, som vist på kartet. Dybden ligger mellom 45 og 60 m.

Dumpeplass Svaleskjæra er en fordykning vest for Svaleskjæra, på mellom 35 og 55 m dyp

2.2 Valg av plantype

Det tas sikte på å utarbeide reguleringsplaner for farleden og for snuplassen med de nødvendige inngrepene på sjøbunnen, og for dumpeområdene for mudringsmasser. Plan- og bygningsloven gir mulighet for flere typer reguleringsplaner:

- Statlig reguleringsplan
- Interkommunal reguleringsplan
- Kommunal reguleringsplan
- Områderegulering
- Detaljregulering

Hvilken form for regulering som bør brukes i dette tilfellet, må drøftes og avklares med kommunene og fylkesmyndighetene. Det kan være mest hensiktsmessig at selve farledstraseen, som består av havoverflaten i den aktuelle farledsbredden og vannvolumet under denne ned til nødvendig dyp (minimum 13 m), behandles som *områderegulering*, mens områdene for de aktuelle fysiske inngrepene (sprengning, mudring og dumping) på sjøbunnen, som må utføres for at farleden skal få den bredde og dybde som er forutsatt, blir behandlet som *detaljregulering*. Som nevnt i forordet, tar Kystverket sikte på å få en avtale med de berørte kommunene etter pbl. § 3-7, slik at Kystverket kan overta de oppgavene planadministrasjonen i kommunene har med å organisere planarbeidet og fremme forslag til reguleringsplan.

3 Beskrivelse av reguleringsområdene

3.1 Farleden Vidgrunnen – Flyndregrunnen

Seilløpet til Borg havn har maks dypgående på 10.5 meter, og er merket med faste fyr og bøyer. Distansen fra Vidgrunnen inn Røsvikrenna til havneanleggene er 10 nautiske mil, eller vel 18 km. Farleden fra Vidgrunnen til Flyndregrunnen, som dekkes av dette aktuelle reguleringsarbeidet, har en lengde på ca. 15 km.

Hensikten med planleggingen er å legge til rette grunnlaget for sprengnings- og mudringstiltak i farleden i det aktuelle farvannet. Tiltakene går ut på å rette ut og utvide farleden til minimum 150 m bredde med en dybde på 13 m.

Sørfra går dagens farled vest for Kvernskjær. I dette området er det en mulighet for en separering av inn- og utgående skipstrafikk ved å foreta oppmerking av en inngående led øst for Kvernskjær. Dette kan gjøres uten at det vil være nødvendig med noen inngrep på sjøbunnen. Inn- og utgående led går sammen vest for Kråkeflu, og følger i hovedsak samme trase til vest for Brattholmene. Ved å fjerne Lubbegrunden, vil man her på utgående kunne unngå to krappe kurver med relativt kort avstand, og i stedet få to slakere kurver og med noe større avstand mellom kurvene. Inngående trafikk får en slak kurve i stedet for en krapp kurve dersom Lubbegrunden fjernes. Inngående led kan herfra gå øst for Skålholmen, Møkkalassa og Fugleskjæra, mens utgående led vil gå i det trange sundet vest for Løperungen, som også i dag er den mest brukte leden. Her må det foretas en utdyping inn mot Løperungen for å oppnå en tilfredsstillende bredde. Det kan diskuteres hvorvidt bredden på seilløpet her kan være noe mindre enn 150 m for å unngå for store inngrep, men uansett bør det her foretas en betydelig breddeutvidelse. Lenger nord må en 10 m grunne nordøst for Tjeldholmen fjernes. Her står et rødt blink i dag. Inngående led går i et trangt farvann nordøst for Fugleskjæra, hvor det bør foretas et inngrep på sjøbunnen i den søndre delen av Fugleskjærgrunden. Øst for Belgen møtes inn- og utgående led igjen, og går i en felles trase nordover til øst for Flyndregrunden. Leden har tilstrekkelig bredde her, men det bør likevel vurderes hvorvidt hele eller deler av Flyndregrunden bør fjernes.

3.2 Snuplass i Fuglevikbukta

I reguleringsplanen for farleden i Røsvikrenna, som nå ligger til avsluttende behandling i Fredrikstad kommune, var det forutsatt å foreta mudring for snuplass i Alshusbukta. Underveis i planleggingen har det imidlertid vist seg at det kan være en bedre løsning dersom denne snuplassen i stedet blir lokalisert til Fuglevikbukta, litt nærmere kaianleggene på Øra.

Hensikten med planleggingen er å legge til rette grunnlaget for mudringstiltak i det aktuelle farvannet. Det skal foretas mudring for en snuplass med dybde minimum 11 m. I tilknytning til etablering av snuplassen, vil det bli utarbeidet en plan for ny navigasjonsoppmerking for skipstrafikk.

Snuplassen kommer i konflikt med Fuglevikbukta naturreservat, og grensene for dette må endres noe dersom snuplassen skal kunne etableres her. Reservatet vil i tilfelle bli ca. 30 daa mindre enn i dag. Fylkesmannen i Østfold har gjennomført en høring om endringen av grensen for reservatet av hensyn til etablering av denne snuplassen. På bakgrunn av høringen og en totalvurdering av situasjonen har fylkesmannen anbefalt grenseendringen overfor Direktoratet for Naturforvaltning, som vil fatte et endelig vedtak. Dette vedtaket må foreligge før en reguleringsplan for snuplassen eventuelt kan vedtas.

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen for Røsvikrenna ble det foretatt konsekvensutredninger som også omfatter denne alternative snuplassen i Fuglevikbukta. Konsekvensutredningene vil bli vedlagt reguleringsplanen når den kommer opp til behandling.

3.3 Alternative dumpeplasser for rene mudringsmasser ved Møkkalasset og ved Svaleskjær

Kystverket har tidligere fremmet forslag til reguleringsplaner for farleden i Røsvikrenna og for dumpeplass for mudringsmasser ved Belgen. Disse reguleringsplanene ligger nå til avsluttende behandling i Fredrikstad kommune.

Underveis i planleggingen er det fremkommet krav om å vurdere alternativer til dumpeplassen ved Belgen. Kystverket har derfor utredet mulighetene for å finne andre steder for dumping av mudringsmasser i rimelig nærhet av farleden til Borg. En rekke mulige lokaliteter er blitt undersøkt, og Kystverket sitter nå igjen med to aktuelle alternativer, et område øst for Møkkalasset og et område vest for Svaleskjær, som etter en vurdering ut fra vanlige lokaliseringskriterier anses å være de mest aktuelle.

Hensikten med planleggingen er å legge til rette for dumping av rene mudringsmasser på disse to lokalitetene. Det kan være aktuelt å dumpe på en av dem eller på begge stedene. Som for dumpeområdet ved Belgen, forutsettes det at bare rene mudringsmasser skal dumpes her. Eventuelle forurensede masser vil bli behandlet i sikre landdeponier som er godkjent av fylkesmannen.

I forbindelse med lokaliseringsarbeidet er det foretatt konsekvensutredninger for ulike tema, som også omfatter disse to alternative lokalitetene. Konsekvensutredningene vil bli vedlagt reguleringsplanene når de blir tatt opp til behandling.

4 Utførte undersøkelser

4.1 Foreliggende utredninger

Det er utført en rekke undersøkelser av konsekvenser for natur og miljø og samfunn av de aktuelle tiltakene som er omtalt i dette planprogrammet. Disse undersøkelsene vil, sammen med supplerende undersøkelser, bli tatt inn i konsekvensutredningen for disse reguleringsplanene når de foreligger.

5 Planlagte undersøkelser

5.1 Prinsipper for videre utredning

Ved utredning av konsekvenser vil metodikken i Kystverkets forslag til "Veileder i samfunnsøkonomiske analyser" bli benyttet.

"0-alternativet"

"0-alternativet" skal beskrives. 0-alternativet skal nyttes som sammenlikningsgrunnlag for å få fram de ulike konsekvensene.

Med 0-alternativet menes at det aktuelle tiltaket ikke gjennomføres som forutsatt. En utredning/beskrivelse av 0-alternativet kan omfatte konsekvensene sett fra tiltakshavers ståsted (dvs. en nærmere begrunnelse for at tiltaket gjennomføres), eller utviklingen i området dersom tiltaket ikke gjennomføres.

Valgt alternativ

Kort beskrivelse av vurderte løsninger og begrunnelse for valgt løsning for utretting, utvidelse og utdyping av farleden.

For både prissatte og ikke prissatte konsekvenser skal egenskaper, effekter og konsekvenser for de forskjellige tema illustreres med skisser, bilder, fotomontasjer m. v. der dette er hensiktsmessig. Fysiske inngrep i anleggsperioden samt midlertidige og varige deponiområder som er direkte relatert til tiltaket skal inngå i konsekvensutredningen.

De ikke prissatte konsekvensene er inndelt i følgende fagtema:

Naturmiljø

- Marin biologi

- Sedimenter
- Strømningsforhold

Kulturmiljø

- Marine kulturminner og kulturmiljø

Friluftsliv

- Friluftsjnteresser

Fiskeri- og akvakulturinteresser

- Fisk

Samfunnskonskvenser

- Regionale virkninger (dette behandles i samfunnsøkonomisk analyse)
- Ferdsel til sjøs
- Beredskap og ulykkesrisiko
- Etappevis utbedring

Generelt for alle fagtema vil arbeidet bli lagt opp slik:

- Avgrensning av plan- og influensområde
- Kartfesting og beskrivelse av registrerte områder. Om nødvendig suppleres dette med nye registreringer og bakgrunnsinformasjon fra offentlige etater, ressurspersoner, m. fl.
- Verdivurdering. Rangering (glidende skala) liten – middels - stor verdi med skriftlig begrunnelse, jf. Kystverkets veileder for samfunnsøkonomiske analyser
- Omfang. Rangering med skriftlig begrunnelse
- Konsekvenser. Rangering på en ni-delt skala som går fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens. Denne rangering skal gis med skriftlig begrunnelse
- Konsekvenser i anleggsfasen
- Forslag og vurdering av avbøtende tiltak
- Forslag til oppfølgende undersøkelser

Under temaene konsekvenser for naturressurser og miljøkonsekvenser skal det spesielt behandles virkningen av mudring og sprengning, deponering av mudrede masser og spredning av mudrede masser. Det er vesentlig at spredningen av masser ved mudring blir grundig omtalt.

Resultatene fra gjennomført analyse innarbeides i reguleringsplanforslaget etter prinsippene i Kystverkets forslag til "Veileder i samfunnsøkonomiske analyser."

Prissatte konsekvenser

- Anleggskostnader
- Nytte-/kostnadsanalyser

Avbøtende tiltak skal vurderes og kostnadsberegnes. Dersom effekten av eventuelle avbøtende tiltak inkluderes i konsekvensvurderingene, skal også kostnadene ved disse tas med i anleggskostnadene. Det samme gjelder for eventuelle tiltak som er nødvendige for å realisere forutsatte miljøforbedringer.

6 Forslag til planprogram

6.1 Naturmiljø

6.1.1 Marin biologi

Det skal beskrives hva slags konsekvenser tiltaket kan få for den eksisterende marinbiologien.

Både fugl- og fiskeartenes avhengighet av områdets biologiske mangfold skal omtales. Konsekvenser av mudring og dumping skal omtales. Det skal spesielt drøftes om det er perioder av året som det er uheldig å gjennomføre mudringsarbeid. Eventuelle endringer av det biologiske mangfold i driftsfasen skal også omtales.

6.1.2 Sedimenter

Tiltakets virkninger i forhold til sedimenter skal utredes. Det er så langt ikke påvist spesielle områder med forurensede sedimenter. Risiko for forurensning er derfor vurdert å være lav.

Nødvendig beredskapstiltak i anleggsperioden skal vurderes for å redusere tilslamming og eventuell forurensning.

Det skal gjøres en vurdering av spredning av sedimenter i forhold til:

- anleggsperioden
- økt skipstrafikk
- økt skipsstørrelse
- endret seilingsmønster

6.1.3 Strømningsforhold

Tidligere beregninger og modellforsøk gjengis her. Det skal også omtales forslag til sikring mot videre erosjon eller behov for vedlikeholdsmudring.

6.2 Kulturmiljø

6.2.1 Marine kulturminner og kulturmiljø

Konsekvensene for ev. kulturminner har vært foreløpig undersøkt av Norsk Maritimt Museum, uten at spesielle funn er registrert. Museet skal holdes orientert under anleggsfasen, slik at eventuelle historiske funn blir rapportert.

6.3 Friluftsliv

6.3.1 Friluftsanser

Dagens bruk av nærområdene til farleden skal omtales bl.a. aktuelle badeplasser, friluftsområder, fiskeplasser og de mest brukte områdene for fritidsflåten.

I planområdet er det mye trafikk med fritidsbåter. Det skal omtales hvordan eventuell konflikt mellom skipstrafikken og fritidsbåter vil bli endret og konsekvenser for fritidsflåten.

Badelivet er ikke vurdert å være i konflikt med skipstrafikken innenfor det aktuelle planområdet, men aktuelle badeplasser skal omtales, med tanke på eventuelle tiltak i anleggsperioden og den permanente driftsfasen.

6.4 Fiskeri- og akvakulturinteresser

6.4.1 Fisk

Dagens situasjon skal omtales både når det gjelder artsomfang og aktuelle tidsrom i året når fiskebestanden er sårbar.

Det må omtales hvilke konsekvenser tiltaket kan få for fiskeriinteresser i anleggsfasen.

6.5 Konsekvenser for samfunn

6.5.1 Sjøvertstrafikk

Følgende konkret punkt skal omtales:

- Trafikkvurdering
- Revisjon av seilingsforskriftene
- Vurdering av behov for lostjenester og ny oppmerking av farvannet.

Det må omtales hvilke begrensninger skipstrafikken vil få. Bedrede seilingsforhold i leden omtales og det angis hvilke gevinster dette kan få bl. a. gjennom redusert bruk av los og muligheter for raskere gjennomseiling.

6.5.2 Beredskap og ulykkesrisiko

Det skal utarbeides en risikoanalyse i forhold til ny skipstrafikken i farleden.

Behov for los og merking må omtales.

Det må vurderes tiltak både i anleggsfasen og i driftsfasen for å stå best mulig rustet mot eventuelle ulykker.

6.6 Prissatte konsekvenser

6.6.1 Anleggskostnader

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for aktuell utbygging av ny farled. Kostnadene beregnes ved hjelp av dataprogrammet ANSLAG. Beregningene skal ligge innenfor et nøyaktighetsnivå på +/- 10 %.

7 Organisering av planarbeidet

7.1 Organisering av planarbeidet

Kystverket mener at det er viktig at alle aktører i planprosessen er enige i premissene for planleggingen og at det blir fastsatt en prosess for det videre planarbeidet som både Kystverket, Borg havn og de berørte kommunene kan være enige om på forhånd.

Kystverket Sørøst er initiativtaker og tiltakshaver. Kontaktperson er Geir Solberg.

Arbeidet med planprogrammet, videre utredninger og utarbeidelse av reguleringsplan vil bli framlagt på møter i referansegruppa, som forutsettes å bestå av representanter fra:

- Kystverket
- Oslofjorden Sjøtrafikkavdeling
- Borg havn
- Fylkesmannen i Østfold
- Østfold fylkeskommune

- Fredrikstad kommune
- Hvaler kommune

7.2 Informasjon og medvirkning

Kystverket ønsker å bruke bl.a. følgende informasjonsprinsipper:

- Det skal gis informasjon til ulike målgrupper etter behov
- Informasjonen skal være forståelig
- Publikum og offentlige myndigheter skal få et entydig budskap
- Kystverkets representanter skal være tilgjengelige
- Det skal være åpenhet og respekt for reaksjoner

For å kunne gjennomføre en god reguleringsplanprosess og til slutt ende opp med en endelig anbefaling/løsning, er det nødvendig med god informasjon mot politiske organer i kommunen og brukerne av farleden.

Ulike løsninger for utformingen av farleden vil bli drøftet med ledelsen for Borg havn, loser som er lokalkjente i farvannet og representanter for de rederiene som trafikkerer farvannet. Fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkeskommunen og de respektive kommunene vil, gjennom sine representanter i referansegruppa, få anledning til å påvirke prosessen og komme med informasjon om aktuelle lokale forhold slik at mest mulig blir avklart så tidlig som mulig i planarbeidet.

7.3 Anbefaling av farled i reguleringsplan

Kystverket Sørøst har som mål at reguleringsplanen skal fastlegge utformingen av farleden i det aktuelle farvannet. Utredningene skal skje i henhold til vegvesenets håndbok 140 (konsekvensanalyser). Aktuelle tema er behandlet i kap 4.

7.4 Planlagt fremdrift

Mai – juni 2012	Melding om påbegynt reguleringsplanlegging, høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram
Mai 2012	Åpent informasjonsmøte i Fredrikstad
September 2012	Fastsettelse av planprogram
August – desember 2012	Utarbeidelse av reguleringsplan og KU
Januar – februar 2013	Høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan og KU
Januar 2013	Åpent informasjonsmøte i Fredrikstad
Mars – april 2013	Avsluttende kommunal behandling av reguleringsplan og KU, planvedtak