

Fornyning og oppgradering av seilingsleder fra Kristiansand til Risør

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport. Kystverket administrerer et system av innretninger for navigasjonsveiledning i Norge.

Veiledning fra navigasjonsinnretninger er en forutsetning for å kunne navigere sikkert langs norskekysten. Dette systemet består av innretninger drevet av Kystverket, kommunale havner og private innretninger drevet av andre. Kystverket er delegert myndighet til å ivareta navigasjonsveiledningen i henhold til havne- og farvannsloven § 19.

Sjøveien på strekningen Kristiansand til Risør ble sikret med navigasjonsinnretninger i tidsperioden 1880–1920. Opp gjennom tiden er det gjort oppgraderinger i enkelte områder. I dag bærer strekningen preg av navigasjonsinstallasjoner som ikke lenger er tilpasset dagens sjøtrafikk.



Smørsund i nattemørket. (Foto: Leif Andersen)

Kystverket vil gjennomføre en fornyning og oppgradering av sjøveien på strekningen Kristiansand til Risør med oppstart i 2020. Sjømerking er et kostnadseffektivt tiltak for å forebygge sjøulykker, men må holde tritt med de teknologiske og trafikkmessige utviklingen som skjer langs kysten, hvis den skal ha full ulykkesforebyggende effekt. Sjømerkeprosjektet er ett av flere tiltak i «Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023».

Formålet med tiltaket

Formålet med tiltaket er å oppgradere hele området fra Kristiansand til Risør, hoved- og bileder, til dagens standard. Dette gjøres for å øke sjøsikkerheten i området. Tiltakene vil øke fremkommeligheten i farvannet ved dag- og nattseilas. Videre vil tiltakene fjerne det økende behovet for vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner i området.

For mindre fartøy og fritidsbåter gir tiltakene økt tilgjengelighet til bileder i skjermet farvann, når dårlig vær forsinker eller hindrer seilas i uskjermede hovedleder og på åpent hav. Seilingsledene tilrettelegges slik at fartøyene kan ferdes tryggere i farvannet uten å være kjent i området fra tidligere.

Tiltakene imøtegår klimaendringer med mere vind, og mere ekstremvær ved å styrke sikkerheten i seilingsleder som går i beskyttet farvann. Mindre fartøy og fritidsfartøy har større behov for sikker seilas i skjermet farvann, enn større skip. Store deler av sør- og østlandskysten har alternative seilingsleder i beskyttet farvann, hvorav strekningen fra Kristiansand til Risør er en av disse.

Disse seilingsledene er ofte bileder som i liten grad er tilpasset den båttrafikken som er i dag. Mindre kystfraktefartøy og lokalbåtruter er forsvunnet, og erstattet med massiv fritidsbåttrafikk på sommerhalvåret. Sjømerkesystemet er derimot tilnærmet uforandret siden det ble etablert. Tiltaket tilrettelegger for sikker seilas inn i det neste århundre og åpner for innføring av ny teknologi.

Effekten av tiltaket

Vedlikeholdsetterslepet i området blir fjernet. Hele sjøområdet med hoved og bileder vil fremstå som nytt, med en sjømerking tilpasset dagens trafikkbilde. Tiltakene vil gi bedre fremkommelighet i farvannet ved nattseilas og dårlig vær, samt økt sjøsikkerhet for mindre skip, fiskefartøy og fritidsbåter.

Etter at tiltakene er iverksatt forventes behovet for drift og vedlikehold i området å avta. Dette, sammen med overgang til gjennomført solcelledrift, gir i tillegg tiltakene en klar miljøprofil.

Områdebeskrivelse

Region Sørøst. Rode 3,4 og 5 vest på strekningen fra Kristiansand til Risør. Sjøkart nr. 6, 7, 8, 9, 451, 453, og 459. Vest Agder og Øst Agder Fylker. Kommunene Kristiansand, Lillesand, Grimstad, Arendal, Tvedestrand og Risør.

Sjømerkesystemet som eksisterer på strekningen i dag består hovedsakelig av 53 gamle sektorlykter som ble etablert mellom 1880 og 1910, og som skulle gi veiledning for datidens seilskip, dampskip og motorfartøyer. For dagseilas er skjær og grunner sikret med 80 flytestaker og stenger.

Noen lanterner med og uten indirekte belysning er etablert de seneste år, men likevel fremstår sjømerkene sporadisk plassert, og flere kritiske parseller er ikke merket. Risikoen for alvorlige

Arendal den 30.08.2019

sjøulykker med tap av menneskeliv, forurensning av naturmiljø, og tap av materielle verdier øker med manglende sjømerking.

Hovedleden som går inn til Kristiansand, Arendal og videre i nordøstlig retning, går stort sett i ubeskyttet farvann. Strekningene er meget værutsatte. Bileder på samme strekning går i mer beskyttet farvann, men er mangelfullt tilrettelagt for nattseilas. Stedvis er også ledene mangelfullt merket for sikker dagseilas.

I sommerhalvåret hele strekning preget av enorme mengder fritidsbåter. Foruten lokale fritidsbåter preges strekningen av fritidsfartøy fra østlandet, vestlandet og også noen fritidsfartøy fra andre nordiske og nordeuropeiske land.

Kristiansand Havn er en av Norges største havner. Havnen håndterer store passasjerferger, cruiseskip, superyachter, bulk, stykkgoods og prosjektgoods. Havnen er en av Norges største containerhavner. De siste årene har havnen også ekspandert på offshoremarkedet, med hyppige besøk av oljerigger.

Flekkerøya er en aktiv fiskerihavn på Sørlandet med anløp av både lokale fiskefartøy og fremmedfiskere

Lillesand har kun sporadiske anløp i vinterhalvåret til Fossbekk kaia og Lillesand Havneanlegg.

Rivinggabet er hovedinnseilingsløp til Grimstad fra sør. Ugland Verftet Nymo har de siste årene hatt jevnlige skipninger i forbindelse med offshoreprosjekter.

Smørsundet som er Grimstads innseiling fra øst blir i vinterhalvåret hovedsakelig benyttet av lokale fiskefartøy. Leia ble nymerket i 2018.

Trafikken til og fra Arendal sentrum er sesongbetont, anløp av cruiseskip, orlogsfartøy, veteranskip, store seilskuter og enorme mengder fritidsbåter preger en intens sommersesong. Vinteren preges av lokale fiskefartøy og lastebåter på gjennomseiling til og fra Eydehavn.

I nord har Eydehavn tatt over rollen som Arendals industrihavn, nesten all industriaktivitet har flyttet hit. Foruten å være rigghavn med en viss offshoreaktivitet, er det en tømmerhavn, stykkgoods- og prosjektgodshavn i kraftig vekst.

Strekningen fra Eydehavn til Lyngør er sannsynligvis den mest trafikkerte leden i Norge sett i et fritidsbåtperspektiv. På vinterhalvåret endrer trafikkbildet seg dramatisk, da lokaltrafikken stort sett begrenser seg til transport av fastboende på Sandøya og Lyngør samt sporadiske fartøy med behov for gjennomfart i beskyttet farvann.

Innseilingen til Tvedestrand er også sesongbetont, og ble nymerket i 2016.

I Risør er det noen aktive yrkesfiskere som driver fiskeri året rundt. Trafikk til Krana dypvannskai og Dampskipsbrygga er derimot sporadisk.

I høringsdokumentet søker Kystverket ikke å beskrive alle sjømerkemessige utfordringer strekningen har i dag. Gjennom møter med involverte havner, kommuner, lokale losere, fiskere og andre brukere av farvannet, er utfordringene adressert, diskutert, og er forsøkt innarbeidet i merkeplanen for området.

Vedlikeholdsetterslepet øker

Sjøtrafikkbildet som eksisterte på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet danner fremdeles grunnlaget for mye av sjømerkingen som står i hoved- og billed i dag.

Sjøtrafikkbildet har på ett århundre endret seg dramatisk. Sjømerkesystemet fremstår imidlertid tilnærmet uendret. Deler til enkelte installasjoner er ikke lenger i produksjon, og akkumulert behov for vedlikehold, heretter kalt vedlikeholdsetterslepet, for området har økt år for år.

Det er et nasjonalt krav at Kystverkets anlegg skal ha en oppetid på 99,8%. Det betyr at en lykt eller lanterne skal lyse i 99,8% av nattemørkets timer.

I dag er kravet vanskelig å nå, og med manglende tilgang på kritiske deler vil utviklingen akselerere, hvis Kystverket ikke tar nødvendige grep. Fornying er derfor helt nødvendig hvis sjøsikkerheten skal ivaretas på en tilfredsstillende måte i årene som kommer.

Prosjektet vil fjerne vedlikeholdsetterslepet på hele kyststrekningen fullstendig.

Planlagte tiltak

Det planlegges en fullstendig oppgradering av seilingsled på strekningen fra Kristiansand til Risør. Det nye sjømerkesystemet for strekningen vil være bygget opp slik at fartøy i prinsippet kan seile fra sjømerke til sjømerke på en trygg og intuitiv måte.

Seilingsledene er definert som seilingskorridorer der lanterner med indirekte belysning danner en kantmarkering. Fartøyet vil ha rød lanterne med indirekte belysning på babord side (venstre side) og grønn lanterne med indirekte belysning på styrbord side (høyre side) når det følger ledens hovedretning fra Kristiansand til Risør. Installasjonenes bakenforliggende område er å anse som urent farvann.

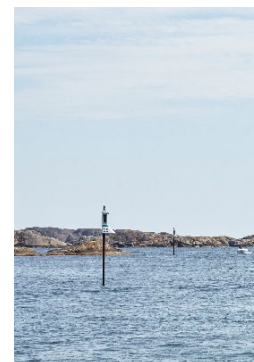
I kritiske parseller, som vanskelig lar seg merke på annen måte, benyttes overretter eller sektorlykter til å sikre seilassen. Sektorlyktene blir skjermet iht. den internasjonale IALA standarden for sektorlykter. Det vil si at et fartøy som seiler mot lykta i hvit sektor, uavhengig av leias hovedretning, alltid vil ha grønn sektor på styrbord (høyre side) og rød sektor på babord (venstre side).

GPS og kartplottere er nyttige hjelpemidler for å orientere seg langs kysten, men sikre visuelle referansepunkter er likevel helt nødvendige for å sikre seilassen under alle trafikksituasjoner, vær- og siktforhold.

Ved utarbeidelse av merkeplanen for området Kristiansand–Risør vil Kystverkets Landsverneplan for maritim infrastruktur bli ivaretatt.



Litus Lux



Dirigens Mini

Prosjektet består av 350 tiltak/arbeidsordre på strekningen.
150 installasjoner skal fjernes, 200 nye installasjoner skal etableres.

- 1 Fyr (Møkkalasset fyr) reaktiveres, og det blir igjen lys i fyrtårnet.
- 159 lanterner med indirekte belysning etableres
- 8 sektorlykter etableres og 8 eksisterende sektorlykter modifiseres.
- 6 lanterner uten, og 6 lanterner med indirekte belysning modifiseres.
- 10 stenger med viser etableres.
- 3 overetter etableres
- 80 flytestaker og jernstenger fjernes
- 46 sektorlykter fjernes
- 24 lanterner fjernes

Bakgrunn for store og omfattende prosjekter

Prosjektet må anses som massivt, og er det hittil mest omfattende prosjektet av sitt slag i landet. Prosjektet er en videreføring av merkeprosjektet Lindesnes–Kristiansand der arbeidet med fornying og oppgradering av seilingsleden allerede er i gang. Den overordnede målsetningen er å oppgradere og fornye samtlige seilingsleder fra rogalandsgrensen i vest til svenskegrensen i øst.

Det er flere faktorer som har bidratt til at Kystverket nå er i stand til å gjennomføre et sjømerkeprosjekt i så stor skala:

- Samferdselsdepartementet har gjennom bevilgninger til Kystverket muliggjort et omfattende flåtefornyingsprogram. Prosjektet bygger på at de beste egenskapene ved Kystverkets nye multifunksjons entreprenørfartøy skal kunne utnyttes maksimalt. Dette gjøres ved konsentrert produksjon i et større, men samtidig naturlig avgrenset område.
- Erfaringen fra et stort sjømerkeprosjekt i Indre Oslofjorden, der samtlige navigasjonsinstallasjoner fra Drøbak til Oslo sentrum ble endret, viser at en total fornying av større områder er den absolutt mest kostnadseffektive bruken av Kystverkets ressurser. Dette gir effektiv planlegging, produksjon, transport og logistikk.
- Utviklingen av en ny generasjon navigasjonsinstallasjoner gjør at produksjons- og byggekostnader går ned, samtidig som behovet for drift og vedlikehold avtar med de nye installasjonene.
- Innføringen av det nye digitale planleggings- og innmålingsverktøyet Nautisk Fagsystem, gjør at komplekse og omfattende planer kan utvikles og prosesseres med en høy grad av presisjon. Nye navigasjonsinstallasjoner innmåles med høy presisjon og ekspederes raskt til Kartverkets sjødivisjon for publisering i en kvalitetssikret digital produksjonslinje.
- Samferdselsdepartementet satser på at vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinstallasjoner fjernes, og at sjøveien videreutvikles og sjøsikkerheten ivaretas inn i ett nytt århundre. I Samferdselsdepartementets satsing ligger også en ombygging av samtlige sektorlykter langs norskekysten til IALA-standard.

Prosessen videre

Arendal den 30.08.2019

Det må tas høyde for at posisjonene på enkelte navigasjonsinstallasjoner vil måtte justeres noe i etterkant av pågående dykkerundersøkelser.

Invitasjonen til innspill har en frist på 6 uker, mottatte innspill vil bli gjennomgått og kan medføre enkelte justeringer.

Vi vil imidlertid gjøre oppmerksom på at det å ta enkelte sjømerker helt ut av prosjektet vil kunne få svært negative sjøsikkerhetsmessige konsekvenser. Merkeplanen utgjør en helhet som er ment å gi de sjøfarende et system som er gjennomført i hele områdets lengde, som fremstår som enkelt, intuitivt, og fullt ut pålitelig.

Endelig merkeplan skal så godkjennes av Kystverkets senter for Farled, fyr og merke (FFM).

En forutsetning for iverksettelse er at Samferdselsdepartementet gir bevilgninger til gjennomføringen.

Kystverket vil avslutningsvis gjøre oppmerksom på at prosjektet har sine tekniske begrensninger. I dette prosjektet bygges ikke faste konstruksjoner i vann på større dybder enn 5,0 meter. Videre er det ikke prosjektert større faste konstruksjoner i områder med åpent hav. Slike kostnadskrevende konstruksjoner må ivaretas i egne prosjekter som en del av Nasjonal Transportplan.

