



KYSTVERKET

Innsigelsessaker 2019-2022

Gjennomgang av kommunale plansaker der Kystverket
har fremmet innsigelse



KYSTVERKET

Innsigelsessaker 2019-2022

Gjennomgang av kommunale plansaker der Kystverket har fremmet innsigelse



KYSTVERKET

Tittel	Innsigelsessaker 2019-2022
Forfatter	Jens Aarsand Sæter
Dato	Juni 2023
ISBN elektronisk	978-82-93427-31-5
Prosjekt	Gjennomgang av kommunale plansaker der Kystverket har fremmet innsigelse
Ansvarlig leder	Tore Relling
Prosjektleder	Tommy Haugan
Emneord	Innsigelse
	Sjøtransportens interesser

Planmedvirkning

Ingress

Kystverket skal involvere seg tidlig i lokale og regionale planprosesser for å bidra til gode løsninger for sjøtransporten. Ved å bruke virkemidlene i plan- og bygningsloven skal Kystverket ivareta havnenes og sjøtransportens interesser i arbeidet med kommunale og regionale planforslag, både i veiledningsrollen og som innsigelsesmyndighet. Arbeidet som dokumenteres i dette arbeidsnotatet har vært avgrenset til å se på hvordan Kystverket sin praksis har vært i innsigelsessaker, og hvordan kan man si at Kystverket har fremmet sjøtransporten gjennom bruk av innsigelsesinstituttet. Problemstillingen har vært utgangspunktet for en gjennomgang av plansaker der Kystverket har fremmet innsigelse i 2019-2022. Det samlede bildet er at Kystverket både tidligere og i nåværende situasjon fremmer relativt få innsigelser. Betraktet ut fra innsigelsessakene synes Kystverkets planmedvirkning å ha en solid faglig basis med godt gjennomslag for innsigelser og faglige råd. Det er relativt mange konfliktsaker knyttet til planlagte akvakulturområder. Havn og klima- og miljøvennlig transport er to viktige temaområder der det i liten grad har fremmet innsigelser. Målsettingen om å utvikle og forbedre planmedvirkningen innebærer derfor behov for at systemperspektivet i sterkere grad inkluderes, og at omstilling til lavutslippssamfunnet i sterkere grad skyves frem.

ISBN: 978-82-93427-31-5
Forlagsnummer: 978-82-93427

Ålesund, august 2023

Forord

Foreliggende arbeidsnotat er dokumentasjon fra en del av et større prosjekt i Kystverket, som omhandler Kystverkets planmedvirkning - Videreutvikling av kunnskap, prosesser og system i kommunale plansaker. Prosjektet er beskrevet i prosjektplan datert 12.12.22, og presentert i THF ledelsesmøte den 13.12.22. For å kunne utvikle planmedvirkningen er det behov for å undersøke hvordan Kystverket sine innspill har gjennomslagskraft i planarbeidet. Som en del av dette er det behov for oppdatert og systematisert informasjon om innsigelsessaker.

Fagansvaret for planmedvirkning ligger hos THF-HKF¹. Plansaker omfatter ofte mange forskjellige problemstillinger, som på ulike måter kan berøre sjøtransporten og havneinteresser. Som nasjonal transportetat skal Kystverket ivareta havnenes og sjøtransportens interesser i planprosesser etter plan- og bygningsloven. THF-TPM² forvalter et bredt kunnskapsgrunnlag innen sjøtransport, havn og klima og miljø. I saker som berører sjøtransportens rammevilkår og utviklingsmuligheter må forvaltningen av veiledningsrollen og innsigelsesretten baseres på kunnskap om næringen og nasjonale målsettinger for sjøtransport og havn. Det er derfor viktig å få utviklet et best mulig grunnlag for et slikt samarbeid på tvers, mellom de to avdelingene.

Som en følge av arbeidsdelingen i prosjektet har TPM hatt ansvaret for foreliggende arbeidsnotat, der det er sett spesifikt på saker hvor innsigelser er blitt fremmet. Innsigelser er en liten del av planmedvirkningen, der enighet ikke er blitt oppnådd, og det er kommet til konflikt. I andre deler av prosjektet er veiledningsrollen og de løpende prosesser inn mot planmyndighetene evaluert, og den delen av prosjektet dokumenteres i egen rapport.

Ålesund august 2023

Tore Relling

Avdelingsleder THF-TPM

Jens Aarsand Sæter

seniorrådgiver

¹ Transport, hamn og farlei (THF) og Avdeling for hav- og kystforvaltning (HKF)

² Transport, hamn og farlei (THF) og Avdelinga for transportplanlegging og mobilitet (TPM)

Sammendrag

I prosjektplanen for THF/TPM sitt felles utviklingsprosjekt, «Kystverkets planmedvirkning - Videreutvikling av kunnskap, prosesser og system i kommunale plansaker», står det:

«Det er behov for å undersøke hvordan våre innspill «treffer» kommunene, og i hvor stor grad de har gjennomslagskraft i planarbeidet. Dette er noe vi ikke har systematisk oversikt over i dag. Av samme grunn, er det behov for oppdatert og systematisert informasjon om innsigelsessaker».

Prosjektarbeidet har hatt utgangspunkt i Tildelingsbrevet, med sikte på å videreutvikle kunnskap, prosesser og system i behandlingen av kommunale plansaker som berører sjøtransporten og havneinteresser. Foreliggende arbeidsnotat er avgrenset til å dokumentere gjennomgangen av saker der Kystverket har fremmet innsigelse.

Kystverket skal påvirke/påse/arbeide med å fremme sjøtransporten i planprosesser. Kystverket skal som nasjonal transportetat ivareta havnenes og sjøtransportens interesser i planprosesser etter plan- og bygningsloven, og har en veiledningsrolle og innsigelsesmyndighet. For å kunne utvikle planmedvirkningen er det behov for å undersøke hvordan Kystverket sine innspill har gjennomslagskraft i planarbeidet. Som en del av dette har det vært ønskelig å få oppdatert og systematisert informasjon om innsigelsessaker.

Gjennomgangen har basert seg på dokumentgjennomgang i Kystverkets saksbehandlingssystem. Det er i tillegg benyttet offisiell statistikk, samt data og informasjon fra andre relevante kilder.

De interessene Kystverket skal ivareta i planmedvirkningen er:

- Havn
- Farleder og ferdsel
- Ankrings-, opplags- og riggområder
- Navigasjonsinnretninger
- Næringsinteresser i sjø
- Klima- og miljøvennlig transport

Kommunenes muligheter til å styre arealbruken, og Kystverkets muligheter til å påvirke, er regulert i plan- og bygningsloven. Innsigelse er en av plan- og bygningslovens medvirkningsbestemmelser, og skal medvirke til at en kommunal plan ikke blir endelig vedtatt før konflikter rundt hensyn av nasjonal eller vesentlig regional betydning er blitt løst.

Gjennom KOSTRA (Kommune-Stat-Rapportering) rapporterer kommunene mottatte innsigelser til kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Innsigelsene fra Kystverket som er rapportert til KOSTRA er i all hovedsak klassifisert som transportrelaterte innsigelser. I henhold til KOSTRA kom Kystverket med 33 innsigelser i tidsrommet 2019-22, noe som innebærer at innsigelse er blitt reist til 1,7% av alle kommune(del)planer og reguleringsplaner.³ Mer spesifikt fremmet Kystverket innsigelser mot 1,1% av alle

³ Det er regulert i plan- og bygningsloven hvem kommunen/forslagsstiller skal sende plansakene til. Kystverket får ikke alle, kun de som berører Kystverket sine interesser. Dersom man hadde tatt utgangspunkt i de sakene Kystverket faktisk har mottatt ville andelen innsigelsessaker vært større, men det er ikke mulig ut fra KOSTRA å beregne denne andelen.

kommune(del)planer og 0,6% av reguleringsplanene. Det samlede bildet er at Kystverket både tidligere og i nåværende situasjon fremmer relativt få innsigelser. Kystverket bør bruke innsigelsesinstituttet aktivt som ledd i planmedvirkningen, men det bør ikke bli noen målsetting i seg selv verken å øke eller redusere antall innsigelser.

Innsigelsessakene fra både lokasjon (tidligere region) Troms og Finnmark og lokasjon Vest har i 80% av sakene dreid seg om konflikter mellom akvakulturområder og sikkerhet og fremkommelighet. Innsigelsessakene fra lokasjon Sørøst har noe annen tematikk, der 40% av sakene dreier seg om konflikt med effektiv havnevirksomhet. Det er et tydelig geografisk mønster i hvilke konflikttema som gjør seg gjeldende i innsigelsessakene. Når man ser alle innsigelsessakene under ett er «effektiv havnevirksomhet» og «klima- og miljøvennlig transport» de to temaområdene som er svakest dekket i utvalget. Bortsett fra et par saker fra lokasjon Sørøst viser gjennomgangen av innsigelsessaker at få saker har vært innrettet mot ovennevnte interesser. Havbruk, farleder, ferdsel, navigasjon og sjøsikkerhet dominerer i forhold til tematikk/argumentasjon.

Statsforvalteren har ikke foretatt avskjæring i noen av de 20 sakene som er gjennomgått. Det tolkes som uttrykk for at Statsforvalteren har vurdert samtlige innsigelser å være begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser. Det subjektive inntrykket er at grunnlaget for Kystverkets innsigelser og faglige råd er bygget på omfattende saksutredninger, i mange tilfeller også utstrakt visualisering i form av kartutsnitt og data. Gjennomgangen av saker viser mange eksempler på at Kystverket har vært tidlig inne, og gitt informasjon, veiledning og føringer på tidlige tidspunkt i prosessene, f.eks med regionale planforum som arena. I de aller fleste tilfeller tar kommunene uten videre Kystverkets innsigelser og faglige råd til følge. I akvakultursaker er det en tendens til større motstand, men i utvalget er det ingen av sakene som er avgjort av departementet.

Dagens planmedvirkning, betraktet ut fra innsigelsessakene, synes å ha en solid faglig basis, og Kystverkets innsigelser og faglige råd får godt gjennomslag. Målsettingen om å utvikle og forbedre planmedvirkningen innebærer derfor behov for endringer i form av utvidelser, ved at systemperspektivet inkluderes, og at omstilling til lavutslippssamfunnet i sterkere grad skyves frem.

Medvirkning til å fremme nasjonale og vesentlig regionale interesser knyttet til så vel havnevirksomhet og -utvikling, samt klima- og miljøvennlig transport, kan ha være et godt utgangspunkt for en videreutvikling av Kystverkets planmedvirkning. Kystverket har de nødvendige forutsetningene for å møte disse utfordringene med fleksibel bruk av kapasitet og kompetanse i organisasjonen, med mål om å utvikle planmedvirkningen videre ved å inkludere et systemperspektiv og omstilling til lavutslippssamfunnet.

Innhold

Forord.....	ii
Sammendrag.....	iv
Innhold	vi
1. Innledning	1
1.1 Problemstillinger presisert.....	2
2. Datagrunnlag og metode	3
2.1 Empiri- og faktagrunnlag.....	3
2.1.1 Dokumentgjennomgang.	3
2.1.1.1 KOSTRA	3
2.1.2 Andre kilder	4
2.2 Kriterier for gjennomgangen	4
2.2.1 Vurderingskriterier	5
3. Sjøtransportens interesser i arealplanlegging	7
3.1 Havn.....	7
3.2 Farleder og ferdsel.....	7
3.3 Ankrings- opplags- og riggområder	8
3.4 Navigasjonsinnretninger	8
3.5 Næringsinteresser i sjø.....	8
3.6 Klima- og miljøvennlig transport	8
4. Planmedvirkning og innsigelse	9
4.1 Nærmere om innsigelsesinstituttet.....	9
5. KOSTRA-data	11
6. Utvalg av Kystverkets innsigelsessaker 2019-22	13
6.1 Kystverket Troms og Finnmark	13
6.1.1 Lebesby mot 2035 Kommuneplan arealdel.....	13
6.1.2 Forslag til detaljregulering for Vardø havn og ytre molo	14
6.1.3 Kystsoneplan for Tromsøregionen – Tromsø, Balsjord og Karlsøy kommuner	14

6.1.4	Interkommunal kystsoneplan for Varanger - Vardø, Vadsø, Nesseby og Sør-Varanger kommuner	14
6.1.5	Kystsoneplanen for Tromsøregionen.....	15
6.2	Nordland.....	15
6.2.1	Områdereguleringsplan for ny lufthavn i Bodø	15
6.2.2	Interkommunal plan for Evenes, Narvik og Hamarøy kommuner	16
6.3	Kystverket Sør-Øst.....	16
6.3.1	Detaljreguleringsplan nytt sykehus i Drammen med Drammen helsepark	16
6.3.2	Drammen kommune - Kommuneplanens arealdel.....	17
6.3.3	Detaljreguleringsplan Del av Arendal havn - Eydehavn.....	17
6.3.4	Halden kommune - Kommuneplanens arealdel	17
6.3.5	Oslo kommune - Detaljreguleringsplan Ormsundkaia.....	18
6.4	Kystverket Midt-Norge	18
6.5	Kystverket Vest	18
6.5.1	Kommuneplan for 2020-2030 - Solund kommune	19
6.5.2	Kommuneplan 2022-2034 - Fjaler kommune	19
6.5.3	Kommunedelplan 2021 - 2031 for sjøareala i Stad kommune	19
6.5.4	Interkommunal plan for sjøareal i Region Nordhordland	20
6.5.5	Kommuneplanens arealdel 2023-2040 – Stavanger kommune.....	21
6.5.6	Kommuneplanens arealdel 2022-2034 - Suldal kommune	22
6.5.7	Kommuneplan 2023-2038 for Sandnes kommune	23
6.5.8	Kommuneplan Bremanger kommune	24
6.5.9	Kommuneplan Austevoll kommune	24
7.	Analyse, resultat/konklusjon	25
7.1	Er omfanget av innsigelser fra Kystverket høyt eller lavt?	25
7.2	Er det et mønster i type saker som fører til innsigelse?	25
7.3	Begrunnelser og gjennomslag	27
7.4	Strategiske implikasjoner	27
8.	Skriftlige kilder og henvisninger	29

1. Innledning

I prosjektplanen for THF/TPM sitt felles utviklingsprosjekt «Kystverkets planmedvirkning - Videreutvikling av kunnskap, prosesser og system i kommunale plansaker» står det:

«Det er behov for å undersøke hvordan våre innspill «treffer» kommunene, og i hvor stor grad de har gjennomslagskraft i planarbeidet. Dette er noe vi ikke har systematisk oversikt over i dag. Av samme grunn, er det behov for oppdatert og systematisert informasjon om innsigelsessaker».

I prosjektbeskrivelse av delprosjekt for planmedvirkning (P1) datert 12.12.22 fremgår det at det skal utarbeides en oppdatert og systematisert informasjon om innsigelsessaker:

«Samle informasjon om alle innsigelsessaker i en periode, og få oppdatert oversikt over hvordan disse er håndtert. Systematisere informasjon som bakgrunn, begrunnelse, prosess mm. Strukturere, analysere og konkludere».

Av mandatet til dette delprosjektet fremgår det at det skal samles informasjon om innsigelsessakene i et tidsrom. Det skal utarbeides en oppdatert oversikt over hvordan disse er håndtert. Informasjonen skal systematiseres, struktureres, analyseres, og det skal konkluderes med hensyn til informasjon som bakgrunn og begrunnelse for innsigelsene, forutgående prosess mm. Problemstillingen er altså fremstilling av relevant informasjon, men mandatet gir også rammer for noe analyse.

En gjennomgang av innsigelsessaker gir et bilde av den delen av planmedvirkningen som ender i en konflikt⁴. Disse sakene gir derfor et avgrenset bilde av planmedvirkningen. Ikke desto mindre er det av interesse å gå nærmere inn på denne delen av Kystverkets planmedvirkning. Formålet er å kunne vurdere om omfanget av innsigelser er høyt eller lavt? Er det et mønster i type saker som fører til innsigelse? Hvordan kan man si at Kystverket har fremmet «statlige eller vesentlig regionale interesser» knyttet til sjøtransporten gjennom bruk av innsigelsesinstituttet?

Det er nærliggende å anta at innholdet og begrunnelsene i innsigelsessaker reflekterer det som er fokus i planmedvirkningen generelt. Det innebærer at dersom innsigelser ofte er begrunnet i Kystverkets ansvar for å påse at kommunen som havneier og arealplanmyndighet understøtter nasjonale målsettinger om at mer gods skal over på sjø og bane, er det rimelig å anta at dette er et fokus som gis høy prioritet ellers i planmedvirkningen. Hvis dette er begrunnelser som er lite fremtredende i sakene vil man på motsatt vis kunne trekke den slutningen at dette er fokus som ikke gis høy prioritet ellers i planmedvirkningen.

Hvis vi finner at innsigelser er begrunnet i havner sine behov for at det stilles sjønære arealer til disposisjon for havnevirksomheten, og for at havner skal ha utviklings- og utvidelsesmuligheter på lang sikt, så er det rimelig å anta at dette er et fokus som gis høy prioritet i planmedvirkningen ellers. Tilsvarende kan man legge til grunn den hypotese at hvis dette er begrunnelser som er lite fremtredende i sakene, peker dette i retning av at behovet for at det

⁴ Begrepet «konflikt» er benyttet gjennomgående i Rundskriv H-2/14, og betyr at ulike interesser står mot hverandre, eksempelvis: «De fleste innsigelser vil dreie seg om konflikter mellom kommunens ønsker og behov, og nasjonale eller vesentlige regionale interesser i en bestemt arealbruk».

stilles sjønære arealer til disposisjon for havnevirksomheten ikke gis høy prioritet ellers i planmedvirkningen.

1.1 Problemstillinger presisert

Ut fra prosjektplan datert 12.12.22 kan det trekkes opp følgende problemstillinger som gjennomgangen tar sikte på å belyse:

- Er omfanget av innsigelser fra Kystverket høyt eller lavt?
- Er det et mønster i type saker som fører til innsigelse, og hva kan i så fall årsakene til det være?
- Hvordan begrunnes innsigelsene ut fra «statlige eller vesentlig regionale interesser» knyttet til sjøtransporten, og hvilket gjennomslag gir Kystverkets innsigelser?

2. Datagrunnlag og metode

For at en gjennomgang av denne typen skal kunne resultere i klare konklusjoner må undersøkelsen være kriteriebasert. Utledning av kriterier må gjøres med grunnlag i det som er formålet med undersøkelsen og de problemstillingene som skal besvares. Kriteriene kan være kvantitative eller kvalitative. Dette er standard metodikk som kan utledes fra eksempelvis DFØ (2018), og som er illustrert i figur 1.



Figur 1: Vurderinger gjøres ved at faktagrunnlaget sammenholdes mot vurderingskriteriene

Når kriteriene er fastsatt er neste trinn å etablere et faktagrunnlag, som skal sammenholdes mot kriteriene. Det vanlige er da at dette gir et grunnlag for vurderinger knyttet til de problemstillingene som behandles. Dette (del)prosjektet skal i første rekke fremstille informasjon/fakta, og mandatet legger i mindre grad opp til vurderinger, men noe vil det likevel bli, og da kommer prinsippet om vurderingsmetodikk i figur 1 til anvendelse.

2.1 Empiri- og faktagrunnlag

Gjennomgangen har basert seg på dokumentgjennomgang i Kystverkets saksbehandlingssystem. Det er i tillegg benyttet offisiell statistikk, samt data og informasjon fra andre relevante kilder. Grunnlaget er nærmere omtalt i de neste avsnittene.

2.1.1 Dokumentgjennomgang.

Det er foretatt et uttak av innsigelsessaker fra 2019 til 2022. Det ble bedt om at det ble foretatt uttrekk i HKF på respektive lokasjoner: Midt, Nordland, Troms og Finnmark, Sørøst og Vest. Uttrekket baserer seg på at hver lokasjon (tidligere region) har foretatt søk i Elements/Dekanus over hvilke innsigelsessaker Kystverket har hatt i tidsrommet 2019-22.

Lokasjon (tidligere region)	Saker	Journal poster	Det er mottatt oversikter som viser at det er fremmet innsigelse i til sammen 22 saker. Selv om 22 saker kanskje ikke høres så mye ut utgjør det likevel et omfattende materiale, med 378 journalposter som i mange tilfeller inneholder mange dokumenter hver.
Midt	1	5	Det er utarbeidet skjematiske oversikter med det formål å systematisere og strukturere informasjonen. Den skjematiske fremstillingen er stort sett lagt inn som vedleggstoff. Det har vært sentralt å få frem informasjon om bakgrunn og begrunnelse for innsigelsene, samt forutgående prosess før innsigelse er fremmet.
Nordland	2	28	
SØØ	5	103	
TRF	5	49	
Vest	9	193	
SUM	22	378	

2.1.1.1 KOSTRA

Gjennom KOSTRA (Kommune-Stat-Rapportering) rapporterer kommunene mottatte innsigelser til kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Fra Statistisk sentralbyrå (SSB) sin

Statistikkbank benyttes data for tidsrommet 2019 – 2022. Data om innsigelsene inneholder begrunnelse samt inndeling etter kommune(del)plan eller reguleringsplan.

2.1.2 Andre kilder

Det er benyttet et utvalg skriftlige kilder, som dels er henvist til og dels inngår som en del av faktagrunnlaget. Oversikt over disse finnes til slutt i arbeidsnotatet: [Skriftlige kilder og henvisninger](#).

2.2 Kriterier for gjennomgangen

Kystverket har ikke utarbeidet interne retningslinjer og/eller prosedyrer knyttet til innsigelser. Hvis det hadde vært utarbeidet slike ville det ha vært naturlig å legge disse til grunn som kriterier for arbeidet med gjennomgang av innsigelsessaker.

I arbeidet med å fastsette kriterier for gjennomgangen er det derfor lagt til grunn lovkrav, departementets årlige Tildelingsbrev til Kystverket, andre føringer fra fagdepartement som Kystverket må forholde seg til, og som praksis kan vurderes i forhold til. Blant sistnevnte er Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014), der Kystverket er gitt innsigelseskompetanse i plansaker etter plan- og bygningsloven innenfor «Havne- og farvannsforvaltning, havner, kaianlegg, utnyttelse av sjøområder, sjøtransport». Dette innebærer mellom annet et ansvar for å påse at kommunen som arealplanmyndighet og evt. også havneeier, sikrer sjønære arealer til disposisjon for havnevirksomheten, og for at havner skal ha utviklings- og utvidelsesmuligheter på lang sikt.

Under pkt. 2.3.2 Grunnlaget for innsigelse heter det at det er viktig at det bare fremmes innsigelse der det er nødvendig å benytte dette virkemiddelet for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser eller andre interesser av stor samfunnsmessig betydning. Det framgår uttrykkelig av plan- og bygningsloven § 5-4 siste ledd at innsigelser skal begrunnes. En innsigelse skal være forankret i og begrunnet ut fra vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer. Dersom det ikke kan dokumenteres at det foreligger slike føringer, vil det ikke være grunnlag for innsigelse. Det vil imidlertid ikke være tilstrekkelig som begrunnelse for en innsigelse bare å vise til generelle nasjonale eller regionale føringer. Det kreves at det gjøres en konkret vurdering av den aktuelle planen, og det må framgå og utdypes i begrunnelsen hvilke konkrete forhold i den konkrete saken som gjør det nødvendig å fremme innsigelse.

I Tildelingsbrevet til Kystverket heter det at «Kystverket skal komme tidlig inn og være aktive i lokale og regionale planprosesser for å bidra til gode løsninger for sjøtransporten». Å komme tidlig inn i prosesser betyr vanligvis at man tilkjenne gir de interessene som skal ivaretas ved oppstart av planprosesser, slik at disse kan legges inn som premisser for planene. Det er rimelig å anta at en slik tilnærming er med å forebygge bruken av innsigelser. Det å komme tidlig inn og få gjennomslag for innspill gjør at innsigelser ikke trenger å bli fremmet. Dersom planmyndigheten ikke tilstrekkelig hensyntar de interesser Kystverket er satt til å ivareta, kan innsigelse fremmes. At Kystverket skal komme tidlig inn og være aktive i lokale og regionale planprosesser kan også bety at det gjøres innsats før planprosesser iverksettes. Det kan for eksempel være for sent for en havnevirksomhet å få gjennomslag for sine fremtidige arealbehov, når andre samfunnsinteresser har iverksatt regulering for å benytte et sjønært areal til andre formål enn til havnevirksomheten. Ved å se på kommunikasjonen med

planmyndigheten før innsigelser fremmes, får man et bilde av hvor mye dialog og veiledning som har foregått forut for innsigelsen.

I KS (2012) ble det fremholdt at innsigelser fra statlige instanser ofte var dårlig begrunnet og hadde et uforholdsmessig stort omfang. Det må derfor være et krav at innsigelser fra Kystverket skal være godt begrunnet ut fra nasjonale og vesentlige regionale interesser. Ved å se på antall innsigelser vil man få et bilde på om innsigelser fremmes i et uforholdsmessig stort omfang. Sakenes begrunnelse og antall saker er derfor også benyttet som et vurderingskriterium i gjennomgangen av sakene.

2.2.1 Vurderingskriterier

- ✓ Effektiv sjøtransport fordrer tilgang til både sjøareal og landareal, og Kystverket skal påse at kommunen som arealplanmyndighet sikrer sjønære arealer for sjøtransport og havn sine utviklings- og utvidelsesmuligheter på lang sikt.
- ✓ Kystverket skal komme tidlig inn i prosesser og ha en veiledningsrolle og mulighet til å gå til innsigelse.
- ✓ Innsigelser som går på nasjonale og vesentlige regionale interesser, skal være godt begrunnet.

3. Sjøtransportens interesser i arealplanlegging⁵

3.1 Havn

Kystverket arbeider med å videreføre og systematisk videreutvikle den rollen Kystverket har overfor havnene. Flere av Kystverkets direkte og indirekte virkemidler for å fremme sjøtransporten «møtes» i havnene. Det gjelder Kystverkets utvikling av kunnskapsgrunnlag for utvikling av intermodale mellomledd, både når det gjelder effektivitet, tilgjengelighet, klima- og miljø. Det gjelder rollen og ansvaret med å bidra i planmedvirkningen rundt havnearealer, forvalte tilskuddsordninger mot trafikkhavner så vel som fiskerihavner, effektivisering, forvalte vårt fiskerihavnansvar, drive havnesikring gjennom å være godkjennings- og tilsynsmyndighet og ha ansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven. For å kunne oppnå målene på en samfunnseffektiv måte er vi avhengig å se disse virkemiddelene i sammenheng. I tråd med føringen fra departementet skal ansvaret for å bidra i planmedvirkningen rundt havnearealer ha et forsterket fokus fremover, men det vektlegges samtidig å ivareta utfordringene på dette området i *sammenheng* med øvrig ansvar og oppgaver.

Det finnes flere tusen anløpspunkt langs kysten. Fra store havner med flere havneavsnitt og mye trafikk, til mindre kaier med få anløp. Havner og kaier er knutepunkt mellom ferdsel og landtransport. Et hensyn for Kystverket er at det i planleggingen settes av nok areal til at disse kan drive fremtidsrettet og effektivt. Videre at det ikke etableres støyfsom bebyggelse i nærområdet, siden dette kan føre til senere konflikt knyttet til støyende arbeid, når på døgnet lasting og lossing kan skje mv. Det er viktig å se den enkelte kai, havn eller kommune – med enkeltstående anløpspunkt i en større sammenheng.

Trafikkhavnene er viktige noder i lokale, regionale, nasjonale og globale transport- og produksjons-systemer, som i mange tilfeller har geografiske influensområder som strekker seg utover eierkommunen(e). Som eiere av trafikkhavnene bør kommunene derfor ivareta et lokalt/regionalt og eventuelt også nasjonalt ansvar, både i økonomiske disposisjoner som vedrører investeringer og drift, men også i sikring av areal til fremtidig utviklingsmuligheter for havnevirksomheten. Den nye havne- og farvannsloven krever ikke, som i tidligere lov, at kapital som er opptjent i havn skal benyttes i havn. Liberaliseringen av den tidligere «havnekapitalen» innebærer i utgangspunktet en latent risiko for at eiere ikke sikrer tilstrekkelig areal for skipstrafikk og sjøtransport i samsvar med nasjonale eller vesentlige regionale interesser. Opphevelsen av havnekapitalreguleringen gjør at planmedvirkning fremstår som et desto viktigere redskap for å fremme statlige interesser for sikring av ferdsel og fremkommelighet for sjøtransporten og tilstrekkelige og nødvendige arealer i havnene.

3.2 Farleder og ferdsel

Langs hele kysten har Kystverket etablert farleder i hoved- og bi-leder for viktige seilingsruter. I disse områdene må Kystverket være ekstra påpasselig for at det ikke åpnes opp for en arealbruk som fører til at ledene blir mindre trygge og effektive. Farledene handler først og fremst om fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune. I planmedvirkning

⁵ Fremstillingen i kapittel 3.1-3.6 er basert på Haugan (2022).

dreier det seg om å etablere nødvendig sjøtrafikkareal. Det kan være sammenfallende med leden, men trenger ikke å være det. Dette er nærmere beskrevet i Farledsnormalen og i KMDs veileder for planlegging i sjøområdene.

3.3 Ankrings- opplags- og riggområder

Kystverket arbeider for at ankrings- opplags- og riggområder tas inn i kommunale planer, slik at de ikke brukes til andre formål som kan komme i konflikt med dette formålet. Kystverket kan også spille inn behov for å gi detaljerte bestemmelser for å sikre den spesifikke bruken til ankring, opplag eller rigg. Det er viktig at det finnes slike områder tilknyttet havner og ved strategiske områder langs kysten.

3.4 Navigasjonsinnretninger

Det er en rekke navigasjonsinnretninger langs kysten. Navigasjonsinnretninger er en forutsetning for å kunne ferdes trygt og sikkert langs norskekysten, og det er derfor viktig at disse fungerer etter hensikten. At de er synlig fra der de skal være synlige, og at det ikke kommer hindringer der det ikke skal være hindringer.

3.5 Næringsinteresser i sjø

Mye av næringslivet er lokalisert langs og i nærheten av kysten. Disse virksomhetene er avhengig av sjøtransport, og systemet av farleder, havner og havneterminaler er en viktig del av det norske transportsystemet for både personer og gods.

Noen næringer kan eksistere side om side med annen aktivitet i farvannet, og noen har behov for eksklusiv bruk av farvannet.

Kystverkets planmedvirkning favner videre enn å ensidig vektlegge behovene til sjøtransporten og havnene. Det primære er å utøve myndighet etter havne- og farvannsloven. Når vi driver planmedvirkning er Kystverket sitt oppdrag å passe på sjøtransport og havn, mens det er kommunen som skal vekte de interessene Kystverket fremmer opp mot andre interesser.

3.6 Klima- og miljøvennlig transport

«Det grønne skiftet» for transport- og logistikkbransjen, innebærer en målsetting om å redusere klimagassutslippene med 50 % sammenlignet med nivået i 2005, innen 2030. Rammene for klimamålene er satt gjennom Paris-avtalen, EU (Green Deal og Fit for 55⁶) og den norske klimapolitikken. Under gitte forutsetninger er godstransport på sjø mer klima- og miljøvennlig enn andre transportformer, og maritim infrastruktur er arealeffektiv med hensyn til naturinngrep. Planmedvirkning for å fremme sjøtransport og havn kan derfor betraktes som bidrag til redusert luftforurensning og klimagassutslipp, og for naturmangfoldet.

⁶ Se for eksempel artikkelen om EUs nye klimatiltak betyr for sjøfarten og havnene i Norge i Kystverkets publikasjon Status 2022: [kystverket-status-2022.pdf](#), og artikkelen om Fit for 55 i Status 2023: [kystverket status 2023 endelig versjon.pdf](#)

4. Planmedvirkning og innsigelse

Dersom en ønsket arealbruk på ett eller annet vis påvirker sjøtransport og havn går planen til Kystverket. Kommunenes muligheter til å styre arealbruken, og Kystverkets muligheter til å påvirke, er regulert i plan- og bygningsloven. Kystverket kan ikke pålegge kommunen å legge ut eller å ikke legge ut et område til et bestemt formål. Sjøtransportens og havnenes interesser ivaretas ved at vi gir kommunen faglige råd, eller ved at vi fremmer innsigelse. Faglige råd er aktuelt når vi blir oppmerksomme på forhold som *bør* endres. Innsigelse er aktuelt når vi mener at noe *må* endres for å unngå konflikt med sjøtransportens interesser i situasjoner som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning. Det er sjelden nødvendig for Kystverket å fremme innsigelse til et kommunalt planforslag, og saker om innsigelser handler i hovedsak om arealkonflikter hvor forslagsstillerens ønsker og behov står imot sjøtransporten sine ønsker om arealbruk (Haugan 2022).

Når Kystverket fremmer innsigelse til en foreslått arealplan, er det et uttrykk for konflikt i den forstand at det er uenighet om hvilke interesser som skal prioriteres, og derfor et tydelig signal til kommunen. Dersom det oppnås enighet mellom kommunen og Kystverket, kan innsigelsen frafalles. Om enighet ikke oppnås gjennomføres det mekling mellom kommunen og Kystverket. Dersom mekling ikke fører fram, har Kommunal- og distrikts departementet (KDD) det endelige ordet. Kompetansen til å gjøre bindende vedtak om arealbruk i det aktuelle området flyttes i disse tilfellene fra kommunen til departementet (Haugan op.cit).

4.1 Nærmere om innsigelsesinstituttet

Innsigelse er en av plan- og bygningslovens medvirkningsbestemmelser, og skal medvirke til at en kommunal plan ikke blir endelig vedtatt før konflikt med hensyn til nasjonal eller vesentlig regional betydning er løst. Bruken av innsigelser, og ikke minst omfanget av slike, har blitt møtt med innvendinger. Argumentene har vært at innsigelsene begrenser kommunalt selvstyre, men også at innsigelser forsinker planbehandlingen (KS 2012).

Kystverket er gitt innsigelsesmyndighet, noe som innebærer mulighet til å forhindre at en plan blir gyldig vedtatt hvis innholdet vurderes å være i strid med de hensyn som Kystverket forvalter. Når innsigelse fremmes er det uttrykk for konflikt, og saken går over fra en fase med informasjonsutveksling og dialog, over i et formelt løp som krever enighet for at kommunen skal kunne fatte planvedtak med rettsvirkning. At det er fremmet innsigelse er imidlertid ikke til hinder for fortsatt informasjonsutveksling og dialog, noe som kan medføre at saken løser seg og innsigelsen kan trekkes tilbake.

Innsigelse er uttrykk for konflikt om planenes innhold, det vil si arealformål eller bestemmelser (spesifisert i pbl. § 5-4) som kan avdekkes tidlig i prosessen. Innsigelse skal fremmes så tidlig som mulig og senest innen fristen for høringen av planforslaget, jf. pbl. § 5-4. Kommunen kan vedta planen med uløst innsigelse, men planen kan i så fall endres med et vedtak i departementet som støtter innsigelsen, jf pbl. § 5-6. Dersom innsigelsen knytter seg til klart avgrensede deler av planen, kan kommunestyret likevel vedta at de øvrige delene av planen skal ha rettsvirkning, jf pbl. § 11-16 første ledd og § 12-13 første ledd. Hvis kommunen og innsigelsesinstansen ikke klarer å bli enige seg imellom, behandles saken gjennom mekling hos statsforvalteren. Mange innsigelser løses gjennom dialog mellom kommune og innsigelsesmyndighet, og kommer ikke til mekling (Aabøe, 2012; Lund-Iversen, 2019).

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) har det siste ordet dersom enighet ikke oppnås. Kommunen er med andre ord avhengig av å bli enig med den lokale planmyndigheten, eller få saken avgjort i Kommunal- og distrikts departementet (KDD). Siden 2004 har det vært en rekke innskjerpinger i loven for å begrense innsigelsespraksisen. Senest i 2017 vedtok Stortinget strengere regler om begrunnelse, samt en adgang for kommunene til å utfordre innsigelser med søksmål til domstolene. Andelen innsigelser har gått ned de siste fire årene (2013-2016), etter å ha hatt en økende trend før det (Lund-Iversen 2019).

Lund-Iversen (op.cit) avdekket at det i mange saker ble fremmet innsigelse uten at det forelå konflikt, men at hensikten var å komme i dialog om sider ved planutformingen eller kunnskapsgrunnlaget. Styrking av tidlig samarbeid mellom kommuner og innsigelses-myndigheter ble fremholdt som det største forbedringspunktet i praksis.

KS (2012) konkluderte i sin undersøkelse med at begrunnelser for innsigelse som gikk på nasjonale og vesentlige regionale interesser i mange tilfeller var svak.

5. KOSTRA-data

Gjennom KOSTRA (Kommune-Stat-Rapportering) rapporterer kommunene mottatte innsigelser til kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Det fremgår også innsigelsesmyndighet, samt begrunnelser brukt for innsigelsene. Fra Statistisk sentralbyrå sin Statistikkbank er det tatt ut data for tidsrommet 2019 – 2022 som er registrert med Kystverket som innsigelsesmyndighet. Innsigelsene er inndelt etter innsigelser til kommune(del)plan samt innsigelser til reguleringsplan.

Tabell 1: Oversikt over innsigelser fra Kystverket til kommune- og reguleringsplaner, rapportert til KOSTRA for tidsrommet 2019 – 2022. Kilde SSB.

			Saker	Begrunnelse						
				Transport	Forurensn. /støy	Risiko og sårbarhe	Reg./komm. planavklaring	Næring/ Fiskeri	Utb. mønster	Annet
Reguleringsplan	2019	0602 Drammen	1	x						
		0626 Lier	1		x					
		1412 Solund	1	x						
		1505 Kristiansund	1		x					
		1804 Bodø	1	x						
	2020	1511 Vanylven	1			x				
		5014 Frøya	1	x						
	2021	0301 Oslo	1	x						
		1515 Herøy	1	x						
	2022	1505 Kristiansund	1	x						
Kommuneplan	2019	1149 Karmøy	1	x						
		1243 Os (Hordaland)	1	x						
		1412 Solund	1	x						
		1913 Skånland	1	x						
		2012 Alta	1	x						
	2020	4635 Gulen	1	x		x	x	x		
		4636 Solund	1		x					x
		5432 Loppa	1	x						
	2021	4635 Gulen	1	x		x	x	x		
		4636 Solund	1		x					x
		4649 Stad	1	x						
		1875 Hamarøy - Håbmer	1	x						
		5406 Hammerfest	1	x						
	2022	5432 Loppa	1	x						
		1103 Stavanger	1				x			
		1108 Sandnes	1	x						
		1134 Suldal	1	x						
		4646 Fjaler	1	x						
		4648 Bremanger	1	x						
		4649 Stad	1	x						
		5406 Hammerfest	1	x						
Sum innsigelser med hensyn på l			31	25	3	3	3	2	2	

Tabell 1 viser at hovedvekten (2/3) av innsigelsene fra Kystverket i tidsrommet 2019 – 2022 omhandlet innsigelser til kommune(del)planer. Tema i innsigelsene er i all hovedsak klassifisert som transportrelaterte innsigelser, men vi ser av tabell 1 at begrunnelsene også har tatt opp tematikk rundt næring/fiskeri, planavklaring samt risiko og sårbarhet, men i de fleste tilfeller ser det ut til at dette er begrunnelser som er fremmet i tillegg til de transportrelaterte begrunnelsene. I 6 innsigelsessaker i tidsrommet er det ikke gitt

transportrelaterte begrunnelser, men innsigelsene er i disse sakene kun gitt med begrunnelse i andre forhold.

Lund-Iversen mfl. (2013) foretok en analyse av KOSTRA-dataene om innsigelser for perioden 2004–2011. Tallene viste at det er fylkesmannen og fylkeskommunen som står for de fleste innsigelsene. For kommune(del)planene ble 42 % av alle planer som ble sendt på høring, møtt med innsigelse fra fylkesmannen, og 21 % fra fylkeskommunene. For reguleringsplaner var det langt færre innsigelser på dette plannivået, henholdsvis 14 % og 6 %. Begrunnelsene som brukes er standardiserte i 16 kategorier i spørreskjemaet til kommunene. Konflikt med verdier i strandsonen er hyppigst for reguleringsplaner (14 % av begrunnelsene), tett fulgt av naturvern/friluftsliv (13 %) og kulturminner (13 %), men mange av de andre er også relativt hyppige. For kommune(del)planer er jord/skog hyppigst (15 %), tett fulgt av utbyggingsmønster (14 %) og naturvern/friluftsliv (13 %). 11% av innsigelsene mot kommune(del)planer gjaldt strandsonen.

Lund-Iversen (op.cit.) viste videre at for tidsrommet 2008-2011 fremmet Kystverket innsigelser mot 3% av utsendte kommune(del)planer. Innsigelser ble fremmet mot 22 av totalt 856 planer. Av reguleringsplaner sendt på høring kom Kystverket med innsigelse til 31 av totalt 10014 reguleringsplaner på høring i dette tidsrommet, en andel som altså er nokså nær null.

Som vist i tabell 2 fremmet Kystverket 33 innsigelser i tidsrommet 2019-22, som tilsvarer et nivå på 1,7% av alle kommune(del)planer og reguleringsplaner.

Tabell 2: Antall innsigelser totalt 2019-22 fordelt på myndighet. Kilde SSB/KOSTRA

Instans	Innsigelser kommune- og reguleringsplan					Andel
	2019	2020	2021	2022	Totalt	
Landet i alt	532	480	476	461	1949	100.0 %
Fylkesmannen	301	268	248	271	1088	55.8 %
Fylkeskommunen	117	127	107	119	470	24.1 %
Riksantikvaren	16	7	12	7	42	2.2 %
Statens vegvesen	104	45	38	31	218	11.2 %
Bane NOR	27	25	15	17	84	4.3 %
Kystverket	12	5	8	8	33	1.7 %
Norges vassdrags- og energidirektorat	109	95	92	80	376	19.3 %
Forsvarsbygg	5	4	1	4	14	0.7 %
Fiskeridirektoratets regionkontor	1	2	5	4	12	0.6 %
Direktoratet for mineralforvaltning	0	2	0	2	4	0.2 %
Mattilsynet	7	8	3	7	25	1.3 %
Sametinget	5	4	8	4	21	1.1 %
Andre kommuner	2	0	0	0	2	0.1 %
Andre myndigheter	7	3	7	6	23	1.2 %

KOSTRA-tallene omfatter alle utsendte kommune- og reguleringsplaner. Det er regulert i plan- og bygningsloven hvem kommunen/forslagsstiller skal sende plansakene til. Kystverket får ikke alle, kun de som berører Kystverket sine interesser. Dersom man hadde tatt utgangspunkt i de sakene Kystverket faktisk har mottatt ville andelen innsigelsessaker vært større, men det er ikke mulig ut fra KOSTRA å beregne denne andelen, men det kunne vært mulig med utgangspunkt i arkivsystemet.

6. Utvalg av Kystverkets innsigelsessaker 2019-22

Utvalget omfatter 22 saker. Utgangspunktet var at alle sakene der det er fremmet innsigelser i tidsrommet 2019-2022 skulle være med i utvalget. Siden det er saksbehandlere på lokasjonene som har de beste forutsetningene for å plukke ut saker, ble det overlatt til dem å foreta uttrekk. Antallet innsigelsessaker fra Kystverket som er oppgitt fra regionene matcher ikke helt antall innsigelser fra Kystverket som er innrapportert gjennom KOSTRA. Dette innebærer at vi kanskje ikke har fått til et fullstendig grunnlag i form av saker hentet ut fra saksbehandlingssystemet som datagrunnlag. En årsak kan være at det kan være vanskelig å sette et skarpt skille på før og etter 2019. Saker kan være påbegynt før, og ferdigstilles etter dette tidsrommet. Grunnlaget i de 22 sakene er likevel relativt omfattende, og anses tilstrekkelig til å danne et bilde.

6.1 Kystverket Troms og Finnmark

Utvalget omfatter 5 saker:

Sak nr.	Kommune	Sak	Interesse
2019/1698	Lebesby	Innsigelse og merknader - Lebesby mot 2035 KPA	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet
2020/7565	Vardø	Innsigelse og merknader fra Kystverket - Forslag til detaljregulering for Vardø havn og ytre molo	Bestemmelse om anleggsmerking av farleden
2021/1749	Tromsø	Uttalelse fra Kystverket - Innsigelser og merknader - Offentlig ettersyn av kystsoneplan for Tromsøregionen - Tromsø Balsjord og Karlsøy kommuner - Troms og Finnmark fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet
2022/2815	Vadsø	Innsigelse og merknader fra Kystverket - Høring og offentlig ettersyn - Interkommunal kystsoneplan for Varanger - Vardø, Vadsø, Nesseby og Sør-Varanger kommuner - Troms og Finnmark fylke	Akvakulturområder - Sikkerhet og fremkommelighet
2022/642	Tromsø	Innsigelse til Kystsoneplanen for Tromsøregionen - Tarelokaliteter - Planformål 5421-VA27 Langsundtaren	Akvakulturområder - Sikkerhet og fremkommelighet

6.1.1 Lebesby mot 2035 Kommuneplan arealdel

Lebesby kommune la den 12.4.19 forslag til kommuneplanens areal- og kystsonedel ut til offentlig ettersyn og høring. Kystverket Troms og Finnmark kom i brev datert 22.5.19 med 1 innsigelse og 7 merknader til planen. Det blir innledningsvis sagt at Kystverket har opplevd arbeidet med kommuneplanens arealdel veldig positivt, samt medvirkningen som kommunen har lagt opp til. Det har vært dialog mellom Kystverket og kommunen om et aktuelt akvakulturområde, der det er varslet om innsigelse ved konflikt med farledsarealet og lyktesektorene.

I Fylkesmannen i Troms og Finnmark sin samordning datert 4.6.19 uttaler Fylkesmannen at det ikke er grunnlag for å avskjære innsigelse fra Kystverket.

I brev fra Lebesby kommune til Kystverket datert 8.7.19 vises det til at det den 19. juni ble det avholdt dialogmøte mellom Kystverket og Lebesby kommune, der innsigelsen og merknader ble gjennomgått. Kommunen anser innsigelsen som løst, og merknadene tilstrekkelig

hensyntatt. Kystverkets svarer i brev datert 17.7.19 at Kystverket Troms og Finnmark anser innsigelsen som løst og merknadene tilstrekkelig hensyntatt.

6.1.2 Forslag til detaljregulering for Vardø havn og ytre molo

Formannskapet i Vardø kommune vedtok 15.06.2020 å legge forslag til detaljreguleringsplan for Vardø havn og ytre molo ut til høring og offentlig ettersyn. I brev fra Kystverket datert 9.11.20 heter det at Kystverket vurderer avsatte arealformål å være kurant, men noen bestemmelser i planen kommenteres. Kystverket fremmer én innsigelse og merknader til den foreslåtte detaljreguleringsplanen for planområdet Vardø havn og ytre molo. Innsigelsen ble fremmet grunnet:

«Vardø kommune har ikke anledning å gi «instruks om anleggsmerking av farleden». Både revisjon av farledsforskriften og navigasjonsinnretninger tilfaller Kystverkets ansvar, jf. HFL §§ 7 og 10. Anførsel om AIS ivaretas av annet lovverk og behøver ikke fremgå i planen. Kystverket kan ved realisering av prosjektet ved behov etablere midlertidig merking i anleggsfasen, samt sørge for permanent merking med navigasjonsinnretninger ved ferdigstillelse. Dette må skje i dialog mellom tiltakshaver og Kystverket.»

I brev datert 18.11.20 ber Vardø kommune om at innsigelsen trekkes på bakgrunn av revidert reguleringsplanforslag og hensyntaken til fremsatte merknader. Kystverket bekreftet i brev datert 25.11.20 at innsigelsen datert 9.11.2020 trekkes tilbake.

6.1.3 Kystsoneplan for Tromsøregionen – Tromsø, Balsjord og Karlsøy kommuner

Tromsø kommune sendte den 10.12.2021 kystsoneplan for Tromsøregionen (Tromsø, Balsfjord og Karlsøy kommuner) på høring og offentlig ettersyn. Kystsoneplanen fastlegger arealbruk i et langsiktig perspektiv og gir bestemmelser og retningslinjer for arealbruken, herunder vern og hvilke hensyn som må ivaretas gjennom disponeringen av kommunenes samlede areal. I brev datert 27.1.22 fremmet Kystverket 6 innsigelser knyttet til akvakulturformål og planbestemmelser i kystsoneplanen, med grunnlag i hensyn til sikkerhet, fremkommelighet og allmenn ferdsel av regional/nasjonal betydning. I tillegg ble det fremmet 9 merknader.

I brev datert 19.4.22 kommer Tromsø kommune med anmodning om Kystverket vurderer innsigelse 4, som omhandlet akvakulturformål i Dåfjord indre, på nytt og frafaller denne innsigelsen.

I svarbrev av 27.4.22 ble det meddelt at Kystverket hadde revurdert innsigelsesgrunnlaget og funnet at de samlede konsekvenser av foreslått arealformål ikke vil være av nasjonal eller vesentlig regional betydning. Samlet vurderer Kystverket at et arealformål som foreslått vil kunne medføre positive samfunnseffekter, i dette tilfellet muligens i større grad enn skisserte ulemper. Innsigelsen knyttet til 5423-VA18 Dåfjord indre i Karlsøy kommune ble trukket, men tidligere innsigelse videreføres som en merknad i det videre planarbeidet.

6.1.4 Interkommunal kystsoneplan for Varanger - Vardø, Vadsø, Nesseby og Sør-Varanger kommuner

Kystsoneplan for Varanger ble sendt til høring og offentlig ettersyn den 30.5.22. Kystverket fremmet i brev datert 30.8.22 én innsigelse, fire generelle merknader og fem konkrete merknader som Kystverket ba om at det ble tatt hensyn til i planarbeidet. Innsigelsen gjaldt an akvakulturetablering nær farledsarealet gjennom Kjelmøysundet, som ble vurdert å

komme i konflikt med de sikkerhets- og fremkommelighetsinteresser Kystverket skal påse ivaretas.

Statsforvalteren i Troms og Finnmark uttalte i brev datert 16.9.22 at Kystverkets innsigelse og merknader til planforslaget er detaljert beskrevet og begrunnet i brevet fra Kystverket datert 30.08.2022. Videre at det var gitt forslag til løsning av innsigelsen som også framgår av brevet.

I e-post fra prosjektleder for interkommunal kystsoneplan for Varanger, datert 9.2.23, heter det at Sør-Varanger kommune har til hensikt er å komme Kystverkets innsigelse i møte, ved å redusere arealet mot farleden i Kjelmøysundet, og at akvakulturområdet dermed ikke kommer nærmere farledslinja enn 350 meter.

I brev datert 14.2.23 trakk Kystverket innsigelsen, under forutsetning av at arealformålet blir som skissert i foregående dialog med regulanten. Det bes om at tidligere innsigelse videreføres som en merknad i det videre planarbeidet.

6.1.5 Kystsoneplanen for Tromsøregionen

I et felles høringsbrev for kommunene Balsfjord, Karlsøy og Tromsø sendte Tromsø kommune den 10.12.2021 kystsoneplan for Tromsøregionen på høring og offentlig ettersyn. Kystverket fremmet den 27.1.22 til sammen 5 innsigelser til planen, der 4 innsigelser var til akvakulturområder, og 1 innsigelse var til knyttet til en av planbestemmelsene.

I samordnet uttalelse fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark heter det at innsigelsene og merknadene fra Kystverket til planforslaget er detaljert beskrevet og begrunnet i brev fra Kystverket datert 27.01.2022. Forslag til løsning av innsigelsene framgår også av dette brevet.

Tromsø kommune meddelte i brev datert 1.6.22 at de 4 akvakulturlokalitetene tas ut av planen, og at planbestemmelsen som Kystverket rettet innsigelse mot, endres i tråd med Kystverkets forslag. I brev av 10.6.22 meddeler Kystverket at man anser innsigelser i planprosessen som hensyntatt og løst, og at innsigelsene derfor trekkes tilbake.

6.2 Nordland

Utvalget omfatter 2 saker:

Sak nr.	Kommune	Sak	Interesse bak innsigelsen
2017/5554	Bodø	Innsigelse mot områdereguleringsplan for ny lufthavn i Bodø	Den mest brukte leden inn til Bodø havn stenges som følge av ny innflyvningsrute og høyderestriksjoner
	Evenes, Narvik og Hamarøy	Interkommunal plan for Evenes, Narvik og Hamarøy kommuner	Nye områder for akvakultur i konflikt med ankringsområde for Narvik havn

6.2.1 Områdereguleringsplan for ny lufthavn i Bodø

Sak 2017/5554 (innsigelse mot områdereguleringsplan for ny lufthavn i Bodø. Den mest brukte leden inn til Bodø havn stenges som følge av ny innflyvningsrute og høyderestriksjoner).

6.2.2 Interkommunal plan for Evenes, Narvik og Hamarøy kommuner

Den andre innsigelsen gjelder interkommunal plan for Evenes, Narvik og Hamarøy kommuner. Her har Kystverket blant annet ikke kunnet akseptere nye området for akvakultur i konflikt med ankringsområde for Narvik havn.

6.3 Kystverket Sør-Øst

Utvalget omfatter 5 saker:

Sak nr.	Kommune	Sak	Interesse bak innsigelsen
2018/1886	Drammen og Lier	Detaljreguleringsplan nytt sykehus i Drammen med Drammen helsepark	Mulig konflikt med effektiv havnevirksomhet Manglende konsekvensutredning - samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Hinder mot etablering av tømmerhavn av nasjonal og regional betydning. Konflikt med sikkerheten og fremkommeligheten for sjøfarende i hovedleden Konflikt med sikkerhet og fremkommelighet i farleden Mulig konflikt med effektiv havnevirksomhet
2021/7047	Drammen	Kommuneplanens arealdel	
2021/8433	Arendal	Detaljreguleringsplan Del av Arendal havn - Eydehavn	
2021/4953	Halden	Kommuneplanens arealdel	
2021/7141	Oslo	Detaljreguleringsplan Ormsundkaia	

6.3.1 Detaljreguleringsplan nytt sykehus i Drammen med Drammen helsepark

Helse Sør Øst og Multiconsult sendte den 30.5.2018 ut Varsel om oppstart for detaljreguleringsplan for nytt sykehus i Drammen/Drammen helsepark. Kystverket responderte i brev datert 13.7.2018, der det ble fremlagt en rekke innspill til saken. Det ble gjort oppmerksom på at Kystverket ville vurdere å fremme innsigelse til planen dersom tiltak ble vurdert å komme i konflikt med effektiv havnevirksomhet. Etter behandling av revidert planprogram meddelte Kystverket den 8.11.2028 at det ikke var vesentlige merknader til høringen av det reviderte planprogrammet. I brev av 18.2.2019 meddelte Kystverket at man ikke hadde merknader til varslet utvidelse av planområdet. Den videre planprosess medførte at Kystverket likevel fremmet innsigelse til planen i brev datert 8.5.2019. Begrunnelsen for innsigelsen var hensynet til eksisterende og framtidig havnevirksomhet, nærmere bestemt at planen ikke gjorde rede for hvorvidt støykravene for uteoppholdsarealene for sykehuset kan ivaretas.

I brev av 14.5.2019 foretok Fylkesmannen en samordning av statlige innsigelser. Kystverkets innsigelse ble der gjengitt, uten at fylkesmannen knytter noen kommentarer til denne. Kystverkets innsigelse avskjæres ikke, og Fylkesmannen forutsetter at Drammen og Lier kommuner følger opp innsigelsene.

Som følge at dokumentasjonen som fremgår i brev fra regulanten av 28.6.2018, ga Kystverket en tilbakemelding i brev datert 7.8.2019 om at innsigelse kan trekkes, forutsatt at hensynene innarbeides i planforslaget med de klargjøringer som er lagt frem.

Det konstateres at saken har funnet sin løsning i brev fra Kystverket til regulanten datert 14.4.2020, med varsel om at Kystverket ikke lenger har vesentlige merknader til varsel om oppstart av planarbeidet.

6.3.2 Drammen kommune - Kommuneplanens arealdel

Varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram til kommuneplanens arealdel for Drammen kommune 2022-2040 ble sendt ut på høring 22.6.21. Kystverket kommer med uttalelse til planarbeidet i brev datert 10.9.21, med innspill og faglige råd som det ble bedt om at det tas hensyn til i planarbeidet. Innspillene gikk på forhold rundt havn, navigasjonsinnretninger, klimatilpasning, ROS/konsekvensanalyse, info vedr. kartløsning mv.

Det ligger ingen videre dokumentasjon på korrespondanse mellom kommunen og Kystverket på saksmappen, men av brev til Statsforvalteren i Oslo og Viken datert 15.3.23 fremgår det at Kystverket fremmet innsigelse begrunnet i bla. manglende hensyn til statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt innsigelse til at planen vil utelukke Juve som et alternativ for framtidig etablering av tømmerhavn av nasjonal og regional betydning.

6.3.3 Detaljreguleringsplan Del av Arendal havn - Eydehavn

Kommunens planutvalg sendte den 2.6.21 detaljreguleringsplan for Arendal havn – Eydehavn ut på høring. Kystverket fremmet i brev datert 11.11.21 innsigelse til planforslaget grunnet mangelfulle utredninger av konsekvensene av planlagt utvidelse av kai. Siden kaikanten justeres må konsekvensene for de sjøfarende utredes. Kystverket kom også med faglige råd knyttet til plankart og planbestemmelser. Etter mottak av revidert planforslag som ikke legger til rette for kaiutvidelse, meddelte Kystverket i brev datert 7.2.22 at planforslaget ivaretok Kystverkets interesser i saken, og at innsigelsen kan trekkes.

6.3.4 Halden kommune - Kommuneplanens arealdel

Kommunens planutvalg (Halden formannskap) sendte den 12.4.21 detaljregulering for kommuneplanens arealdel ut på høring. Kystverket fremmet den 7.6.21 innsigelse til kommuneplanens bestemmelse pkt. 9.7.1 for bruk og vern av sjø og vassdrag, da bestemmelsen ble vurdert å komme i konflikt med sikkerhet og fremkommelighet i farleden, herunder sjømerkeprosjektet og planlegging av farledsprosjektet. Kystverket kom videre med en rekke faglige råd knyttet til arealformål i sjø samt bestemmelser om navigasjonsinnretninger og ferdsel. Kystverkets innsigelse begrunnes i en i en saksutredning som belyser betydningen av et velfungerende sjøtransportssystem, bestående av farleder, havner og havneterminaler, samt at dette er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk, og for at personer skal komme seg mellom hjem og arbeidssted. Ved siden av ny havne- og farvannslov er det vist til en rekke styrende dokumenter. Etter Kystverkets vurdering la planen opp til restriksjoner på utbedringer av farleden som kom i konflikt med mulighetene til å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet i farleden.

Statsforvalteren i Oslo og Viken kom med samordnet høringsuttalelse i saken datert 9.6.21, der det ikke ble funnet grunn til å avskjære innsigelsen idet den var begrunnet med henvisning til nasjonale eller vesentlige regionale interesser innenfor Kystverkets ansvarsområde.

Som følge av innsigelsen ble det avholdt dialogmøter 15.11.2021 og 17.12.2021 om planen. Kommunen kom i e-post av 18.12.2021 med reviderte bestemmelser for å imøtekomme innsigelsen. I brev datert 24.1.22 meddelte Kystverket at innsigelsen kan trekkes.

6.3.5 Oslo kommune - Detaljreguleringsplan Ormsundkaia

Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune sendte den 24.6.21 på offentlig ettersyn forslag til detaljregulering av Ormsundkaia til videreføring av havn. Kystverket fremmet kom den 7.9.21 med innsigelse til planforslagets bestemmelser om bruken av havneområdet, da planens bestemmelser ble vurdert å komme i konflikt med eksisterende og fremtidig effektiv havnevirksomhet. Videre var innsigelsen begrunnet i manglende støyutredninger samt utredninger knyttet til havnevirksomhet.

I Statsforvalteren i Oslo og Viken sin samordning av statlige innsigelser datert 15.9.21 heter det at Statsforvalteren ikke har funnet grunn til å avskjære innsigelsen.

Plan- og bygningsetaten sendte i brev til Kystverket datert 25. mars 2022 korrigerte planbestemmelser, og ba på grunnlag av disse Kystverket om å vurdere om innsigelsen skulle opprettholdes eller frafalles. I brev av 5.4.22 meddeler Kystverkets at innsigelsen opprettholdes, men av Kystverket gjerne vil medvirke i en prosess med å lage nye bestemmelser.

6.4 Kystverket Midt-Norge

Utvalget omfatter 1 sak:

Sak nr.	Kommune	Sak	Interesse
2022/1336	Kristiansund	Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av Detaljregulering for Sjursvikveien 39 - Kristiansund kommune	Sjøsikkerhet - Risiko for en sjøtrafikkhendelse

Kristiansund kommunes planutvalg sendte den 14.3.22 den aktuelle detaljreguleringen på høring. I svarbrevet fra Kystverket datert 22.3.22 opplyses det at Kystverket fremmer innsigelse reguleringsforslaget. Begrunnelsen var mangelfull ROS-analyse og avdekning av konsekvenser i tilknytning til fare for skipsstøt mot land. Det fremgår ikke av saksdokumentene om det har vært planfaglig dialog mellom Kystverket og regulanten før dette tidspunktet. Ut fra saksdokumentene fremstår det som at innsigelse er varslet i den første henvendelsen fra Kystverket i sakens anledning, umiddelbart etter mottak av planforslaget.

I brev datert 29.9.22 meddeler Kystverket at kommunens videre håndtering har vist at risikoen for skipsstøt nå er vurdert i planarbeidet, at det ikke lenger er grunnlag for innsigelse og at denne trekkes tilbake.

6.5 Kystverket Vest

Utvalget omfatter 9 saker:

Sak nr.	Kommune	Sak	Interesse
2020/9189	Solund	Motsegn kommuneplan for 2020-2030 Solund kommune - Vestland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet
2021/10736	Fjaler	Motsegn til Fjaler kommune sin arealdel til kommuneplan 2022-2034 - Fjaler kommune - Vestland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet
2021/2393	Stad	Motsegn til kommunedelplan for sjøareala i Stad kommune - 2021 - 2031 - Vestland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og

			fremkommelighet	
2021/3747	Inter-kommunal	Motsegn til Interkommunal plan for sjøareal i Region Nordhordland - Vestland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet	
2022/198	Stavanger	Innsigelse til 1. gangs høring av forslag til Kommuneplanens arealdel 2023-2040 – Stavanger kommune - Rogaland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet	
2022/3341	Suldal	Innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel 2022-2034 - Suldal kommune - Rogaland fylke	Sikkerhet og fremkommelighet i hovedled	
2022/3621	Sandnes	Innsigelse til forslag til ny kommuneplan 2023-2038 for Sandnes kommune - Rogaland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet	
2022/3782	Bremanger	Fråsegn med motsegn til 2.gangshøyring til Bremanger kommune sin arealdel til kommuneplan - Bremanger kommune - Vestland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet	
2023/910	Austevoll	Fråsegn med motsegn til Austevoll kommune - Kommuneplan 2023 arealdel 1. gang offentlig høyring - Vestland fylke	Akvakulturområde - Sikkerhet og fremkommelighet	

6.5.1 Kommuneplan for 2020-2030 - Solund kommune

Sollund kommune sin arealdel av kommuneplanen 2020 - 2030 ble sendt på høring 29.10.20.

Kystverket fremmer i brev datert 26.11.20 to innsigelser, som begge var mot utvidelser av akvakulturområde. I tillegg ble det gitt 18 ulike merknader til planen. Ut fra saksbehandlingssystemet er det ikke dokumentasjon på noe etterfølgende korrespondanse i saken.

6.5.2 Kommuneplan 2022-2034 - Fjaler kommune

Fjaler kommune sendte i brev datert 20.12.2021 arealdel til kommuneplan 2022-2034 - 3. gangs offentlig ettersyn. I brev til Statsforvalteren i Vestland fremmet Kystverket den 28.1.22 innsigelse til nytt akvakulturområde som er planlagt i et sjøområde som er vurdert som værutsatt med høy trafikk tetthet og sammensatt trafikkbilde. Kystverket har i plansammenheng vurdert at en avgrensing i farleden, i form av en akvakulturlokalitet, vil føre til økt risiko for skipstrafikken. Kystverket krever derfor at akvakulturområdet blir tatt ut av arealdelen til kommuneplanen.

Fjaler kommune svarte i brev datert 22.11.22 at det er gjennomført en tilleggsutredning, men at det ennå ikke er foretatt avgrensinger i det omtvistede området. Kystverket gjennomførte en trafikkanalyse av sjøområdet datert 13.12.22. Dette arbeidet er koordinert med Fiskeridirektoratet. Ut fra tilgjengelige saksdokument ser det ut til at saken ennå ikke er endelig avgjort.

6.5.3 Kommunedelplan 2021 - 2031 for sjøareala i Stad kommune

Stad kommune/Stad formannskap (planutvalg) la ut planforslag for kommunedelplan for sjøareal i Stad kommune for 2021 – 2031 til offentlig ettersyn i brev 4.2.21. I brev til Statsforvalteren i Vestland datert 3.3.21 meddelte Kystverket at det ble fremmet innsigelse og merknader til flere av akvakulturområdene som er planlagt i planen. Det ble fremmet innsigelse mot til sammen 9 planlagte lokaliteter. Flere av de planlagte akvakulturområdene ble ansett å komme i konflikt med farleder og navigasjonsinnretninger. Noen VA-områder trengte bare en justering for å unngå hvit sektor fra fyrlyktene, som viser rent farvann. Det ble

påvist flere eksempler på nye akvakulturområder tett opp til fyrlykter. Dette er uheldig da en akvakulturlokalitet har krav om synkronisert blinkene lys. Lys fra akvakulturlokaliteter tett opp til fyrlykter kan virke forstyrrende for navigasjonsveiledningen for skipstrafikken.

Statsforvalteren i Vestland kom i brev datert 9.4.21 med en uttalelse til planen, med vurdering av at planforslaget vil medføre negative konsekvenser for miljøverdier av nasjonal og regional interesse i et alt belastet fjordsystem. Det er i uttalelsen kun helt kort henvist til Kystverkets anføringer.

I brev fra Stad kommune til Kystverket datert 16.6.21 ble planen sendt på 2. gangs offentlige høring. I brev til Statsforvalteren i Vestland datert 13.8.21 ble det meddelt at Kystverket fremdeles har innsigelse til flere av arealene som er lagt ut til akvakultur. I e-post av 19.8.21 inviterer Statsforvalteren til dialogmøte, der innsigelsespunktene fra Kystverket er en del av agendaen.

I brev til Statsforvalteren i Vestland datert 5.11.21 kom Statsforvalteren i Vestland med en samordnet uttalelse. I uttalelsen fremgår det at Kystverket har hatt god dialog med Stad kommune, med arbeidsmøte m.m., og det vises til dialogmøte 22.10.21. Akvakulturområdene har være så store at de har kommet i konflikt med hvit sektor som skip navigerer etter. Kystverket har klargjort grensene, med buffer på 100 meter fra hvit sektor. Stad kommunen ser det som greit å innarbeide disse hensynene. Kystverket må få dette skriftlig, og vil da vurdere å trekke innsigelsen. Konklusjonen er at kommunen følger opp kravene til Kystverket slik at innsigelsen blir løst. I brev til Stad kommune datert 18.1.22 meddelte Kystverket at under forutsetning av Stad kommune sitt nye planforslag, datert 12.1.2022, om endring av akvakulturområder i kommunedelplan for sjøareal blir vedtatt, trakk Kystverket innsigelsen datert 13.8.2021.

6.5.4 Interkommunal plan for sjøareal i Region Nordhordland

Det Interkommunale planutvalget for Nordhordland sendte den 26.2.21 ut planprogram for Interkommunal plan for sjøområdene i Nordhordland på offentlig ettersyn. I brev datert 7.5.21 kom Kystverket med en rekke innspill og presentasjon av hensyn som det er viktig for Kystverket som sektormyndighet å fremme. Videre ble det opplyst at Kystverket ønsket å delta både i referansegruppa og med statistikk og data om det var behov for det.

Den 30.6.21 ble det planprogrammet som ble vedtatt av det Interkommunale planutvalget (IKPU) lagt ut til offentlig ettersyn.

I brev fra Kystverket til Nordhordaland utviklingsselskap iks datert 26.11.21 blir det vist til tidligere innspill til planprogrammet, og poengtert at det har vært en god dialog i planprosessen. For utarbeidelse av arealplankart for den interkommunale planen ville Kystverket særlig spille inn arealforemålene farled og ferdsel, kombinert formål farled, ferdsel og fiske, akvakultur, ankringsområder og havneområde i sjø. Erfaringsmessig er dette arealforemål som Kystverket ofte ser at det er potensiale for forbedring i gjeldende arealplankart.

I brev fra Kystverket til Nordhordaland utviklingsselskap iks datert 9.22.22 blir det vist til Rapport - Kunnskapsgrunnlag til interkommunalplan for sjøareala i Nord-Hordaland, datert 20.1.2022. Det ble vist til konkrete innspill til arealendringer, basert på framlagte ønsker fra akvakulturnæringen, som i flere tilfeller kommer i konflikt med farledene og sjøverts bruk av farvannet. Det må arbeides videre med arealinnspill før de blir lagt ut til høring. Kystverket tilbød samtidig hjelp med siling av innspill.

Det Interkommunale planutvalet for Nordhordaland sendte så den 20.10.22 «Interkommunal plan for sjøareal i Region Nordhordland» på høring.

I brev datert 23.11.22 fremmet Kystverket innsigelse mot den interkommunale planen for sjøareal i Region Nordhordland, der to av innsigelsene var rettet mot akvakulturområde, som etter Kystverkets vurdering henholdsvis var i konflikt med viktig område for los-bording, samt for nær lokalisering til hvit sektor. Den siste innsigelsen gjaldt bruk av arealformålet "einbruk fiske".

I brev fra Kystverket til Statsforvalteren i Vestland datert 15.12.22 ble det orientert om Kystverkets innsigelse til planen. Samtidig ble det i en omfattende utredning presentert begrunnelser til en rekke faglige råd som Kystverket ba om blir ivare tatt i planarbeidet.

I brev fra Statsforvalteren i Vestland til Nordhordaland utviklingsselskap iks datert 9.2.23 ble det gitt en samordnet uttalelse til innsigelser. Det fremgår at innsigelsene fra Kystverket må enten løses i videre planarbeid, eller så må Region Nordhordland be om mekling. Det Interkommunale planutvalet for Nordhordaland sendte så den 29.2.23 «Interkommunal plan for sjøareal i Region Nordhordland» på 2. gangs høring.

I brev fra Kystverket til Statsforvalteren i Vestland datert 20.4.23 ble det informert om at Kystverket ikke har funnet grunn til å trekke innsigelsene til etter 2. gangs høring. Det påpekes videre at Kystverket har gitt flere faglige råd i prosessen som ikke er kommentert, og ber derfor om å få ettersendt behandlingen av Kystverkets faglige råd.

Kystverket utarbeidet en nautisk vurdering datert 17.5.23, til gjennomgangen av endring akvakulturområder IKP Nordhordaland 2.gangshøring. I brev fra Statsforvalteren i Vestland til Nordhordaland utviklingsselskap iks datert 25.5.23 gis en samordnet uttalelse til innsigelser etter 2. gangs høring. Statsforvalteren avskjærer ikke innsigelsen fra Kystverket. Innsigelsene til planen må enten tas til følge/løses i videre planarbeid, eller så kan Region Nordhordland be om mekling.

6.5.5 Kommuneplanens arealdel 2023-2040 – Stavanger kommune

Stavanger kommune sendte ut planprogram for kommuneplanens arealdel 2023-2040 til behandling i regionalt planforum den 12.1.22. Kystverket sin uttalelse i saken fokuserte på sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområder, samt tilrettelegging for overføring av gods til sjøveien. Det ble videre fremholdt betydningen av å hindre omdisponeringer av sjønære næringsareal. Arealbruken i sjø i gjeldende plan synes å være bevisst avsatt med hensyn til bl.a. farleder og ferdsel, men det vurderes å være behov for mer avklaringer rundt sikkerhetsaspektet. Det ble oppfordret til å ta kontakt med Kystverket, f.eks. før det vises nye enbruksområder for akvakultur, som kan få betydning for merkesystemet, fremkommeligheten og sikkerheten i farvannet. Det ble videre tatt opp at Åmøyfjorden er et svært viktig ankringsområde med stor betydning for sjørettet næringsliv. Klimahensyn innebærer behov for ankringssteder strategiske steder slik at fartøyene kan redusere utslipp ved å stoppe deler av maskineriet. Der det er tilgjengelig landstrøm er det å foretrekke, men tilgangen er begrenset og det er ikke alle fartøyer/offshorekonstruksjoner som kan koble seg opp.

Etter kommunestyrets behandling av kommuneplanens arealdel for perioden 2023-2040 ble planforslaget den 27.7.22 sendt på første gangs høring. I planforslaget ble Kystverkets uttalelse datert 30.6.20 referert til. Disse omhandlet nasjonale forventinger om mer gods på sjø og jernbane, og til statlige planretningslinjer for areal, bolig og transport, klima- og

miljøvennlig transport, effektiv og sikker trafikkavvikling, lokalisering, god framkommelighet for næringstransport. Det ble også vist til den nasjonale havnestrategien (2015) med mål om effektive og konkurransedyktige logistikk-knutepunkt, og styrking av stamnetthavn-regimet med robuste havner og havnesamarbeid. I tillegg ble det vist til Stortingsmelding «På rett kurs», og at sjøtransporten har hatt sterk vekst etter 2005, særlig på Vestlandet, og at prognoser viser at sjøtransporten vil vokse også i årene fremover. Hovedled, biled og ankringsområder skal vises i kommuneplanen. Det er viktig å legge til rette for og ta vare på næringsområder med tilgang til sjø. Kystverket tok i denne tidlige fasen også opp havneutvikling og hensynsoner i sjø. Kystverket anbefalte også at en i kommuneplanen viser hensiktsmessig arealbruk i overgangen mellom tidligere kommunegrenser. Kommunens vurdering av Kystverkets innspill var at det ble pekt på viktige forhold som tas med i det videre planarbeidet, men at det ikke var behov for å justere planprogrammet.

I brev til Statsforvalteren i Rogaland fremmet Kystverket 3 innsigelser til 1. gangs høring av forslag til kommuneplanens arealdel 2023-2040: (1) Areal til akvakultur ved Revingsgrunnen, (2) Enbruk akvakultur vest av Ombo, (3) Deler av utvidelse av akvakulturareal sør av Ombo. I tillegg ble det fremsatt Kystverket har følgende faglige råd som gikk på tilføyelse i retningslinjer for hensynssone naturmiljø i havn, fjerne krav om bemanning ved bruk av ankringsområdene, tilføyelse til bestemmelsene at innenfor foreslått friområdet på Fjøløy er det tillatt med nyetablering og endring av navigasjonsveiledningen, samt å vise nye og utvidede areal til akvakultur som fremtidig akvakultur. Kystverket sine innsigelser og faglige råd ble underbygget i en omfattende saksutredning, med utstrakt visualisering i form av kartutsnitt og data.

Statsforvalteren i Rogaland kom den 30.9.22 med en samordnet statlig uttale til Stavanger kommuneplan arealdel for 2023-2040, der det ikke gis noen videre merknader eller kommentarer til Kystverkets innsigelser, og de avskjæres dermed ikke.

Den 3.1.23 kom Kystverket med uttalelse i forbindelse med tilleggshøring kommuneplanens arealdel 2023-2040. Kystverket viste til innsigelsen av 31.08.2022, og at innsigelser og faglige råd ikke har blitt fulgt opp. Kystverket opprettholdt innsigelser og faglige råd til planen, og uttalte videre at det ble forventet dialog med kommunen om videre oppfølging av våre innspill.

I brev av 3.5.23 meddelte Kystverket at innsigelser til kommuneplanens arealdel 2023-2040 ble trukket. Bakgrunnen var dialog med kommunen, mellom annet ble det vist til e-post av 20.04.2023 med kommunens forslag til løsning på Kystverkets innsigelser. Kommunalutvalget i Stavanger kommune, som styringsgruppe for planarbeidet, vedtok å imøtekomme innsigelsene i møte 14.2.2023. Kommuneplanen ble endret i tråd med dette vedtaket, og innsigelsene ble tatt til følge og endringer innarbeidet i planen.

6.5.6 Kommuneplanens arealdel 2022-2034 - Suldal kommune

Kommunestyret i Suldal vedtok 20.06.22 å legge kommuneplanens arealdel ut til første gangs høring. I planforslaget kommer frem opplysninger som tyder på at Kystverket har levert innspill til planprosessen. Dette gjelder vurdering av omlegging av farlei, dybde- og breddeforhold, ankrings-områder, og det ble lagt opp til videre dialog med Kystverket.

I brev til Statsforvalteren i Rogaland datert 19.8.22 fremmet Kystverket innsigelse til forslaget til kommuneplanens arealdel 2022-2034 for Suldal kommune. Innsigelsen var rettet mot Havneområde HOS2 ved Straumbergsundet. Det ble også fremlagt faglige råd som gikk på

endring og flytting av havneområde. Tilføye bestemmelse om bedre ivaretagelse av ankringsområder. Endre enbruk fiske til kombinert formål ferdsel/fiske i farvann med status hovedled og biled, og redusere del av foreslått akvakulturutvidelse. Kystverkets innsigelse og faglige råd ble underbygget i en omfattende saksutredning, med utstrakt visualisering i form av kartutsnitt og data. Det later til at Kystverket har benyttet bidrag fra eksterne konsulenter som DNV og Asplan Viak i dette utredningsmaterialet.

Statsforvalteren i Rogaland kom den 20.10.22 med en samordnet statlig uttale til Suldal kommuneplan arealdel for 2022-2034, der det ikke gis noen videre merknader eller kommentarer til Kystverkets innsigelser, og de avskjæres dermed ikke. Statsforvalteren i Rogaland uttalte at Kystverket skal sikre havne- og sjøtransportinteressene i offentlige planprosesser, og at Kystverket i denne saken fremmet innsigelse til foreslått havneområde på bakgrunn av manglende ivaretagelse av skipstrafikken i hovedled. Alternativ farled er ikke nok klarlagt til å endre arealforemålet i Straumbergundet til hamneområde.

I brev datert 1.12.22 fra Suldal kommune til Kystverket vises det til dialogmøte, dere det ble enighet kommunen vil justere kommuneplanen for å imøtekomme innsigelsen og de faglige rådene som Kystverket har gitt i saken.

Kystverket ga i brev datert 13.2.23 tilbakemelding om at kommunens forslag kan aksepteres, og at videre dialog i sakens anledning ble imøtesett. I brev fra Kystverket datert 9.3.23 til Suldal kommunes vises det til forslag til løsning vedrørende Kystverkets innsigelse, og at Kystverket med det bekreftet at innsigelsen ble trukket.

6.5.7 Kommuneplan 2023-2038 for Sandnes kommune

Kystverket sendte den 8.7.22 brev til Sandnes kommune, med etterlysing av forslag til kommuneplan 2023-2038, idet kopi av Fiskeridirektoratets høringsuttalelse til planen var blitt mottatt. Ved siden av etterlysingen ble det gitt generell informasjon om de hensynene Kystverket skal ivareta i plansammenheng.

I brev til Statsforvalteren i Rogaland datert 4.10.22 fremmet Kystverket innsigelse til forslag til kommuneplan 2023-2038 for Sandnes kommune. Innsigelsen gikk på at farledsstreken for hoved- og bi-ledene var tatt ut i forslaget til planens arealdel. I tillegg ble det gitt en rekke faglige råd, med 6 konkrete og relativt detaljerte endringsforslag.

I Statsforvalteren i Rogaland sin samordning av statlige innsigelser datert 11.10.22 er Kystverkets innsigelse gjengitt uten avskjæring.

Sandnes kommune sendte planen på tilleggshøring den 24.10.22. Kystverket kom i brev datert 24.11.22 med innsigelse til tilleggshøring av planforslaget. Kystverket gjorde der gjeldende at tidligere innsigelse ikke var omtalt eller hensyntatt i den fremlagte tilleggshøringen. Kystverket fremmet innsigelse til utvidelse av areal til akvakultur, med den begrunnelse at den foreslåtte utvidelsen var i konflikt med navigasjonsveiledningen i farvannet. Videre opprettholdt Kystverket innsigelse til at farledsstreken for hoved- og bi-ledene var tatt ut i planforslaget. Utover dette opprettholdt Kystverket de 6 faglige rådene fremmet tidligere.

Statsforvalteren i Rogaland kom den 30.11.22 med en samordnet statlig uttalelse til ny kommuneplan 2023-2038 for Sandnes kommune. Der er Kystverkets innsigelse referert til uten avskjæring.

I brev datert 25.1.23 trakk Kystverket de to innsigelsene tilbake. Det ble vise til e-post av 20.01.2023 fra Sandnes kommune der det fremgikk opplysninger og vurderinger av

Kystverkets innsigelser, samt anmodning at innsigelsene trekkes. På bakgrunn av forutgående prosess og nye opplysninger valgte Kystverket å trekke innsigelsene, men anmodet samtidig om at Sandnes kommune kommer Kystverket i møte på de faglige rådene.

6.5.8 Kommuneplan Bremanger kommune

Bremanger kommune sendte den 20.7.22 arealdelen til kommuneplanen på 2.gangs høring. Et omfattende notat datert 31.8.22 ble utarbeidet av Kystverket som del av saksbehandlingen. I brev til Statsforvalteren i Vestland datert 8.9.22 fremmet Kystverket innsigelse til arealdelen til kommuneplan. Innsigelsen gjaldt utvidelse av to akvakulturområder. I tillegg kom Kystverket med 5 faglige, konkrete og relativt detaljerte råd til planarbeidet. Kystverket sine innsigelser og faglige råd ble underbygget i en omfattende saksutredning, med utstrakt visualisering i form av kartutsnitt og data.

I brev fra Statsforvalteren i Vestland datert 22.9.22 fremkommer det at Kystverket har trukket innsigelsen fra første gangs høring, men fremmet innsigelse mot utvidelse av to andre akvakulturområde ifm. 2. gangs høring, da disse ble vurdert å komme i konflikt med hvit sektor og referanseruter for navigasjon. Statsforvalteren konkluderte med at den utvidede dialogen om kommuneplanen som hadde vært, foreløpig ikke hadde ført fram til enighet.

Et notat datert 21.2.23 ble utarbeidet av Kystverket som del av saksbehandlingen, og som grunnlag for å vurdere utvidelsesgrensen for ett av akvakulturområdene. Notatet klargjorde forutsetningene for at innsigelsen kunne trekkes. Medvirkningen har så langt ikke ført til enighet.

6.5.9 Kommuneplan Austevoll kommune

Austevoll kommune sendte den 15.2.23 arealdelen til kommuneplanen på 1.gangs offentlige høring. I planen fremgår det at kommunen har mottatt innspill til planarbeidet fra Kystverket tidligere, gjennom regionalt planforum den 11.6.2019. I Kystverkets notat datert 14.3.23 ble det lagt opp til innhenting av en nautisk vurdering av planforslaget. Det ble spesielt fokusert på utvidelse av akvakultur-områdene i Langenuen, konflikt med farleden i Langenuen, samt nærhet til referanseruter og hvit sektor fra lykta Rommelines i Tysnes kommune. Også mulig konflikt ved bygging av Hordfast med bro over Bjørnafjorden var aktuelt å vurdere.

Kystverket kom i brev datert 20.3.23 med innsigelser til arealplanen, som gjaldt 6 akvakulturområder. I tillegg kom Kystverket med faglige råd som det ble bedt hensyntatt i planarbeidet. Disse gjaldt navigasjonsinnretninger, merking av akvakultur, samt at opplagsområde for utrangert akvakultur bør tas ut. Det ble også anført at Kystverket skal godkjenne akvakulturanlegg og andre merdanlegg i sjø, jfr. Hfl. Planprosessen er pågående.

7. Analyse, resultat/konklusjon

Hensikten med denne gjennomgangen av plansaker, der Kystverket har fremmet innsigelse, har mellom annet vært å danne et bilde av hvilke hensyn som ligger til grunn for innsigelsene. En har mellom annet vært ute etter å få en oversikt over saker der innsigelsen er begrunnet i Kystverkets ansvar for å påse at kommunen som havneier og arealplanmyndighet understøtter nasjonale målsettinger om å fremme sjøtransporten. Havnedrift er avhengig av at det stilles sjønære arealer til disposisjon for havnevirksomheten, og for at havner skal ha utviklings- og utvidelsesmuligheter på lang sikt.

Kystverket skal som nasjonal transportetat jobbe for å ivareta havnenes og sjøtransportens interesser i planprosesser etter plan- og bygningsloven, og har en veiledningsrolle og mulighet til å gå til innsigelse. I utøvelsen av veiledningsrollen og innsigelsesmyndigheten skal Kystverket blant annet forholde seg til nasjonale målsettinger for sjøfarten, og bygge på helhetlige og langsiktige forutsetninger. Dette er en svært kompetanse- og ressurskrevende oppgave, som fordrer et helhetsbilde med utgangspunkt i spørsmålet om hvordan sjøtransporten kan styrkes.

7.1 Er omfanget av innsigelser fra Kystverket høyt eller lavt?

Som vist i kapittel 5, tabell 2, viser KOSTRA-tallene at det ble innrapportert 33 innsigelser fra Kystverket i tidsrommet 2019-22. Dette tilsvarer et nivå på 1,7% av alle kommune(del)planer og reguleringsplaner.

Mer spesifikt fremmet Kystverket innsigelser mot 1,1% av alle kommune(del)planer og 0,6% av reguleringsplanene.

Det samlede bildet er at Kystverket både tidligere (jfr. Lund-Iversen mfl., 2013) og i nåværende situasjon, fremmer relativt få innsigelser. Det kan se ut til at tendensen er nedadgående, og at Kystverket nå fremmer færre innsigelser fra et allerede lavt nivå relativt sett. Det kan også se ut som at det kommer relativt færre innsigelser på kommune(del)planer og noe mer på reguleringsplaner, men tallene er små, og det derfor vanskelig å si noe sikkert om tendenser.

Innsigelsesinstituttet er et kraftig virkemiddel, som kan bidra til å styrke gjennomslaget i planmedvirkningen når det brukes riktig. Kystverket bør bruke innsigelsesinstituttet aktivt som ledd i planmedvirkningen, men det bør ikke bli noen målsetting i seg selv verken å øke eller redusere antall innsigelser.

7.2 Er det et mønster i type saker som fører til innsigelse?

Hovedvekten (2/3) av innsigelsene fra Kystverket i tidsrommet 2019 – 2022 har omhandlet innsigelser til arealdelen av kommune(del)planer. På KOSTRA skjema er tema for innsigelsene i all hovedsak blitt klassifisert som transportrelaterte innsigelser. Gjennomgangen av saker viser at innsigelser mot plassering av akvakulturområder med konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet klassifiseres som transportrelaterte innsigelser i KOSTRA. I saksgjennomgangen omhandler 12 av 20 innsigelsessaker akvakulturområder som kommer i konflikt med sikkerhet og fremkommelighet. Ikke overraskende er det et tydelig geografisk mønster i dette, ved at alle 10 innsigelsessakene fra lokasjon Vest har omhandlet sikkerhet og fremkommelighet med konfliktfylt innplassering av akvakulturområder i 9 av disse. På lokasjon Troms og Finnmark har det vært et mindre antall saker, men man ser likevel et

tilsvarende bilde, med en klar overvekt av saker der innplassering av akvakulturområder kommer i konflikt med sikkerhet og fremkommelighet. På lokasjon Sørøst er bildet helt annerledes, med ingen akvakultursaker, men 2 av 5 innsigelsessaker er begrunnet med mulig konflikt med effektiv havnevirksomhet. Det kan være grunn for å gå nærmere inn på mulige forklaringer på at det ikke er innsigelser knyttet til havn i nordlig landsdel. Er det underliggende forskjeller i transport- og logistikksystemet med hensyn til struktur og volum som gir opphav til de geografiske forskjellene i innsigelsessakenes tematiske innhold, eller er det andre forhold, som mer direkte berører Kystverkets fokus og prioriteringer? Dette er naturlige drøftingsspørsmål som bør adresseres, men som denne saksgjennomgangen ikke kan gi et fullgodt svar på.

Trafikkhavnene er viktige noder i lokale, regionale og nasjonale transport- og produksjonssystemer, som i mange tilfeller har geografiske influensområder som strekker seg utover eierkommunen(e). Som eiere av trafikkhavnene må kommunene derfor ivareta et lokalt/regionalt og eventuelt også nasjonalt ansvar, både i økonomiske disposisjoner som vedrører investeringer og drift, men også i sikring av areal til fremtidig utviklingsmuligheter for havnevirksomheten.

I plansaker som gjelder kommunale havner og farvann har Kystverket, som statlig sektormyndighet, rett og plikt til å medvirke, og med dette adgang til å reise innsigelse i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner vurderes som av vesentlig betydning ut fra Kystverkets ansvarsområde. En videreutvikling av rollen som planmedvirker forutsetter et solid og velutviklet kunnskapsgrunnlag om hva som er «gode løsninger for sjøtransporten».

Om tematikken i innsigelsessakene er et uttrykk for innholdet og fokuset i Kystverkets planmedvirkning, er det ikke grunnlag for å si noe sikkert om ut fra dette delprosjektet. Det vil muligens resultatene fra den delen av prosjektet som har vært innrettet mot å intervju kommuner kunne gi mer sikre svar på.

De interessene Kystverket skal ivareta i arealplanleggingen på vegne av sjøtransporten er kort omtalt i kapittel 3:

- Havn
- Farleder og ferdsel
- Ankrings- opplags- og riggområder
- Navigasjonsinnretninger
- Næringsinteresser i sjø
- Klima- og miljøvennlig transport

Hvis man relaterer innsigelsenes innhold i saksutvalget til denne inndelingen er «havn» og «klima- og miljøvennlig transport» de to temaområdene som er svakest dekket i utvalget.

Kystverket skal ivareta nasjonale og vesentlig regionale interesser ved å jobbe for at kommunene som havneeier og arealplanmyndighet sikrer sjønære arealer til disposisjon for havnevirksomheten, og for at havner skal ha utviklings- og utvidelsesmuligheter på lang sikt. Spørsmålet er om dette reflekteres i Kystverkets innsigelser til de undersøkte plansakene. Bortsett fra et par saker på lokasjon Sørøst viser gjennomgangen av innsigelsessaker at fåtall saker har vært innrettet mot ovennevnte utfordringer. Havbruk, farleder, ferdsel, navigasjon og sjøsikkerhet dominerer i forhold til tematikk/argumentasjon. Nasjonale og vesentlig regionale interesser knyttet til klima- og miljøvennlig transport synes også å være et område

som er fraværende, og som kan ha et viktig potensial for utvikling. Som nevnt over er det grunn til å gå nærmere inn på hvordan behandlingen av temaene «havn» og «klima- og miljøvennlig transport» kan styrkes i planmedvirkningen. Som ledd i en strategisk dreining vil det være behov for å styrke Kystverkets fokus og prioriteringer av kapasitet og kompetanse innen planmedvirkningen.

7.3 Begrunnelser og gjennomslag

Statsforvalteren har myndighet til å avskjære innsigelser fra andre statlige organ dersom innsigelsen(e) ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser, eller ikke er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde.⁷ Dette har ikke skjedd i noen av de 20 sakene som er gjennomgått. Fravær av avskjæring tolkes som uttrykk for at Statsforvalteren ikke har hatt grunnlag for å mene at sakene faller utenfor de interesser som Kystverket skal ivareta. Det tolkes også som uttrykk for at Statsforvalteren har vurdert samtlige innsigelser å være begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser.

Etter gjennomgangen av de 20 innsigelsessakene er det subjektive inntrykket at grunnlaget for Kystverkets innsigelser og faglige råd har vært bygget på omfattende saksutredninger, i mange tilfeller også utstrakt visualisering i form av kartutsnitt og data. Det er i denne sammenhengen særlig grunn til å trekke frem innsigelsene mot akvakulturområder som kommer i konflikt med sikkerhet og fremkommelighet. I enkelte av disse sakene har Kystverket benyttet bidrag fra eksterne konsulenter som del av utredningsmaterialet. Det later også til at det er i denne typen saker Kystverket møter mest motstand i forhold til gjennomslag for innsigelser og faglige råd. Det har i mange tilfeller vært nødvendig å gå flere runder før det oppnås enighet. Dette kan forstås ut fra at nærings- og kapitalinteressene er sterke for å sikre areal for en ekspansiv akvakulturnæring. Eller et uttrykk for kampen om sjøarealene, og at kommunene ønsker å legge til rette for lokal verdiskapning mens Kystverket må se et større bilde.

Kystverket skal komme tidlig inn i planprosesser og ha en veiledningsrolle og *mulighet* å gå til innsigelse. Gjennomgangen av saker viser mange eksempler på at Kystverket har vært tidlig inne, og gitt informasjon, veiledning og føringer på tidlige tidspunkt i prosessene, f.eks med regionale planforum som arena. I andre saker kan saksgangen, slik den ligger i saksbehandlingssystemet, tyde på Kystverket varsler mulig innsigelse direkte, ved f.eks. mottak av en plan på 1. gangs ettersyn. I de aller fleste tilfeller tar kommunene Kystverkets innsigelser og faglige råd til følge. Som nevnt er det akvakultursakene som kan møte en viss motstand, men i utvalget er det ingen av sakene som er avgjort av departementet. Det må derfor som en sluttsats konkluderes med at Kystverket har godt gjennomslag for godt begrunnede innsigelser.

7.4 Strategiske implikasjoner

I statsbudsjettet 2023 – Tildelingsbrev til Kystverket under pkt. 3.2: «Sikre areal for skipstrafikk og sjøtransport», heter det:

«Kystverket skal involvere seg tidlig i lokale og regionale planprosesser for å bidra til gode løsninger for sjøtransporten. Effektiv sjøtransport fordrer tilgang til både sjøareal og landareal. Kystverket skal bruke

⁷ Plan- og bygningsloven (pbl) § 5-4 første ledd.

virkemidlene i plan- og bygningsloven som verktøy i arbeidet med kommunale og regionale planforslag dersom disse har betydning for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og/eller bruk av farvann. Tilsvarende skal Kystverket i kommunalt og regionalt planarbeid ivareta nasjonale eller vesentlige regionale interesser, både innenfor sjøtransport og havnesektoren, for å legge til rette for effektive logistikkjeder næringsutvikling og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet»

Sentralt i dette oppdraget er å sikre areal. Legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn, effektive logistikkjeder, næringsutvikling og omstilling til lavutslipp. Dersom tematikken i innsigelsessakene tas som en indikasjon på innholdet og fokuset i Kystverkets planmedvirkning, kan det virke som om det er et potensial for å utvikle planmedvirkningen spesielt ut fra et systemperspektiv. Kystverket skal ivareta nasjonale og vesentlig regionale interesser knyttet til at kommunene som havneeier og arealplanmyndighet sikrer sjønære arealer til disposisjon for havnevirksomheten, for at havner skal ha utviklings- og utvidelsesmuligheter på lang sikt. Dette reflekteres i liten grad i Kystverkets innsigelser til de undersøkte plansakene. Bortsett fra et par saker på lokasjon Sørøst viser gjennomgangen av innsigelsessaker at fåtall saker har vært innrettet mot ovennevnte utfordringer. Havbruk, farleder, ferdsel, navigasjon og sjøsikkerhet dominerer i forhold til tematikk/argumentasjon.

Nasjonale og vesentlig regionale interesser knyttet til klima- og miljøvennlig transport synes også å være et område som kan ha et viktig potensial for utvikling.

I dette bildet er det viktig å understreke at dagens planmedvirkning, betraktet ut fra innsigelsessakene, synes å ha en solid faglig basis, og at Kystverkets innsigelser og faglige råd får godt gjennomslag. Målsettingen om å utvikle og forbedre planmedvirkningen innebærer derfor behov for at systemperspektivet i sterkere grad inkluderes, og at omstilling til lavutslippssamfunnet i sterkere grad skyves frem.

Det er både kompetanse- og ressurskrevende å sikre at fakta om sjøtransportens og havnenes interesser kommer godt frem i planprosesser. Dette setter krav til at Kystverket møter dette med fleksibel bruk av kapasitet og kompetanse i organisasjonen, med mål om å utvikle planmedvirkningen videre, spesielt ut fra et systemperspektiv og omstilling til lavutslippssamfunnet.

8. Skriftlige kilder og henvisninger

DFØ (2018): Veileder til Utredningsinstruksen – Instruks om utredning av statlige tiltak. Direktoratet for økonomistyring (DFØ).

Haugan, Tommy (2022): Kystverkets rolle i planlegging etter plan- og bygningsloven. Artikkel i [Status 2022](#), Kystverket.

Klima- og miljødepartementet (2017): Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. Rundskriv T-2/16, revidert 9/1 2017.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014): Rundskriv H-2/14, Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinjer-for-innsigelse-i-plansaker-etter-plan-og-bygningsloven/id751295/>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017): Videreføring av samordningsforsøket som permanent ordning – PLANs anbefalinger og forslag til prosess. Notat fra PLAN-avdelingen til statsråden av 4. oktober 2017.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018): Motsegner avgjort av departementet i 2017.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019): Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023.

KS - Kommunenes sentralforbund (2012): Innsigelsesinstituttets påvirkning på lokalt selvstyre. Asplan Viak AS og Agenda Kaupang AS. Sluttrapport 2012-06-20.

Lund-Iversen, Martin (2019): [Innsigelser etter plan- og bygningsloven - Tiltakskatalog for transport og miljø](#). www.tiltak.no. Statens vegvesen, Transportøkonomisk institutt mfl.

Lund-Iversen, Martin; Hofstad, H., Winsvold, M. (2013): Innsigelser etter plan- og bygningsloven. Rapport 2013:10, NIBR - Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo.

Regjeringen (2014): Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fastsett ved kgl. res. av 26.09 2014.

Stortinget (2012): Diskusjonen om innsigelser: <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2012-2013/121218/4/>

Strand, A. (2015): Miljøinteressene taper. <https://samferdsel.toi.no/hjem/miljointeressene-taper-article33156-98.html>

Aabøe, Anne Maren (2012): Statlig styring og det lokale selvstyret i arealplanlegging: En studie av innsigelsesinstituttet. Masteroppgave ved Institutt for statsvitenskap, Universitetet i Oslo.