



KYSTVERKET

Nordland sjøtrafikkavdeling

Kåringen Næringssselskap AS

16. mai 2014

NAUTISK VURDERING AV INNSEILINGSFORHOLD, ANKRING OG MANØVRERING VED KÅRINGEN NÆRINGSBUKTA, LØDINGEN KOMMUNE.

Innledning

Kåringen Næringssselskap har bedt Kystverket Nordland, sjøtrafikkavdelingen, om ajourføring av vurderingene i tidligere utarbeidet konsekvensutredning for området, med henblikk på dagens utfordringer knyttet til adkomst med skip fra sjøen og havneforhold i Kåringen.

Siden konsekvensutredningen ble utarbeidet i 2005 er det gjort en del endringer i lospliktsystemet. I korte trekk kan man si at losplikten er blitt noe redusert siden 2005 i og med at lospliktgrensen er hevet fra 500 Brutto tonn (som for et normalt lasteskip tilsvarer ca. 50 meter) til 70 meter. Skip over 70 meter, norske som utenlandske, er lospliktig. Dagens lospliktregler påbyr altså bruk av los for fartøyer over 70 meter. Fartøyer som seiler med navigatører som har farledsbevis kan seile uten los. Det er ingen spesielle begrensninger knyttet til bruk av farledsbevis i dette området utover den generelle grensen for hele landet på 150 meter.

Vurderingen nedenfor er avgrenset til adkomsten til området med skip fra hovedleien, ankrings og manøvreringsforholdene i aktuelle område.

Innseiling

Det er det ikke gjort inngrep eller endringer i sjøkorridoren som endrer forutsetningene, med hensyn til skipstrafikk i aktuelle område, som ble lagt til grunn for konklusjonen i konsekvensutredningen.

Avstand i nautiske mil fra losbordingfeltet i indre Vestfjorden (fra ikke-lospliktig område) til Kåringsbukta (Kåringen Næringspark) er 4 nautiske mil (7.4 km).

Innseilingen fra åpen sjø i Vestfjorden til Kåringsbukten er navigasjonsmessig ukomplisert. Farvannet er åpent og uten hindringer.

Avstanden fra Kåringsbukta (Kåringen næringspark) til hovedledene som går nord – sør mellom Vestfjorden og Honningsvåg er 1 nautisk mil (1.8 km)

Leden fra Vestfjorden og inn til Kåringsbukta (Kåringen Næringspark) har ingen kapasitetsmessige begrensninger med hensyn til skips dypgående. Begrensninger i fartøystørrelser vil bestemmes av dypgang ved eventuell kai ved Kåringen Næringspark.

Ankring

Området fra Kåringsbukta, langs ura og ned mot Lødingen tettsted har – og blir jevnlig benyttet til ankring av skip som enten venter på grunn av ugunstige værforhold i Vestfjorden, venter på los eller for anløp av havner i regionen. Området er godt skjermet for vind og sjø og er godt egnet til ankring. Det er ikke satt noen begrensning på største størrelse fartøy som kan ligge til ankers i dette området.

Kåringsbukta benyttes mer sporadisk til ankring og oftest når ankringsplassene nærmere tettstedet er opptatt. Det er oftest de minste fartøyene som ankres i Kåringsbukta, fordi dette området er bedre skjermet enn området langs Ura og på Lødingen havn. Det er imidlertid 5 gode ankerplasser i området og ankerplassene nærmest losbordingsfeltet ved Lødingen benyttes normalt først.

Anløp av planlagt kaianlegg i Kåringsbukta.

Vedlagt følger 3 situasjonsbilder som viser manøvreringsarealet i Kåringsbukta, planlagt seilas fra bordingsfeltet/hovedleden til kaianlegg i Kåringsbukta samt en tenkt plassering av kaianlegg. I og med at det ikke er bygget kaianlegg enda har jeg tatt meg den frihet å tegne inn en kaifront der den etter mitt skjønn vil være best plassert. Sistnevnte er beskrevet i situasjonsbilde 2.

Generelt kan man si at moderne fartøy i størrelsesorden opp til 170 meter ikke vil ha noe problem med å anløpe et kaianlegg i Kåringsbukta, forutsatt at det er tilstrekkelig dybder langs kaifronten.

Manøvreringsfeltets diameter for et skip, dvs det området skipet trenger for å manøvrere seg i posisjon for å komme til kai, er i Farledsnormalen anbefalt til $D=2 \times L$, dvs to ganger skipets lengde. Manøvreringsarealets diameter i Kåringsbukta, med dybder større enn 30 meter er om lag 620 meter. Området har med andre ord tilstrekkelig manøvreringsareal for skip med lengde opptil 300 meter.

Vind og strømforhold i området.

Området er godt skjermet for vind og sjø fra utsatt retning. Området benyttes som nevnt som ankerplass for skip som søker le for været og vår erfaring tilsier at området er godt egnet til utvikling for havneformål.

Strømmen i området følger tidevannet og går i hovedleden nordover fra halv flo til halv fjære. Vi har ikke målinger eller erfaringer som tilsier at strømforholdene i området er problematisk.

Situasjonsbilde 1: Manøvreringsareal (Dybder større enn 30 meter)

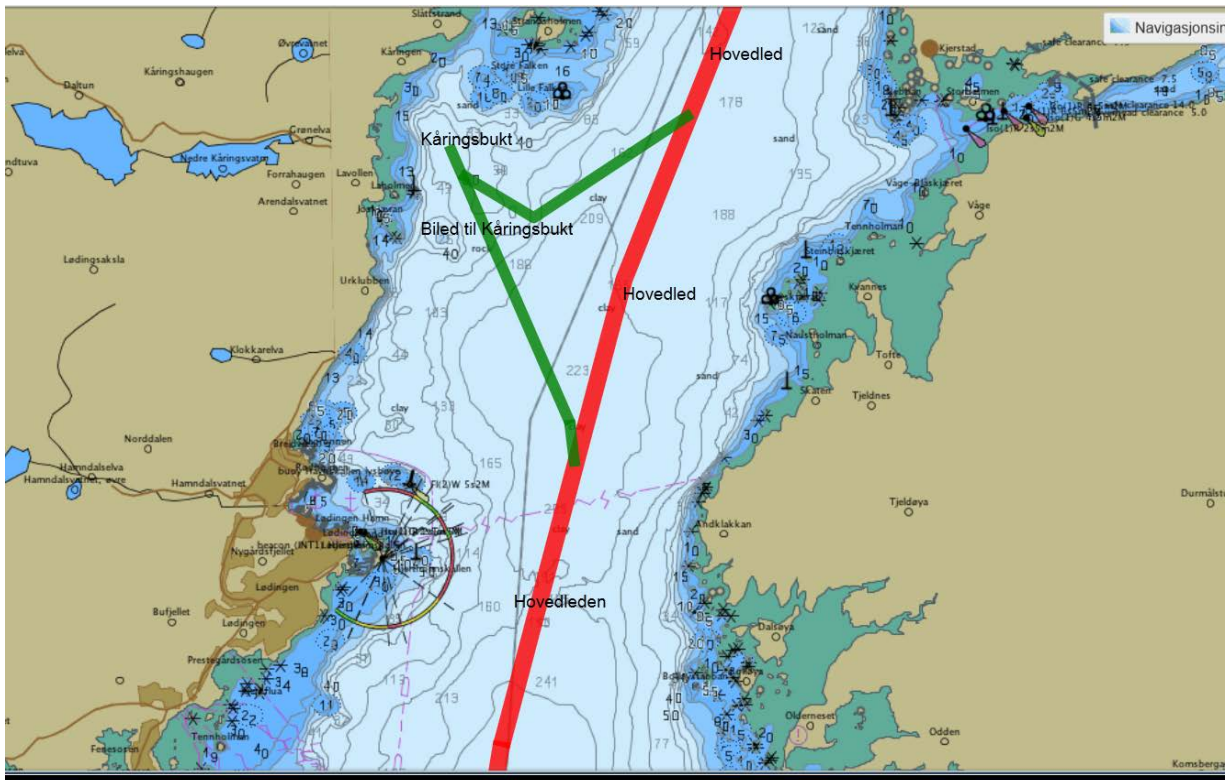


Situasjonsbilde 2: Skip ved kaianlegg:

Kaien som er inntegnet er vel 130 meter lang. Skipet har en lengde på 167 meter og tilsvarer et vanlig lasteskip på 15000 DWT.



Situasjonsbilde 3: Oversiktskart – innseiling og hovedled fra bordingsfelt i Vestfjorden.



Bildet viser hovedledene inn Vestfjorden mot Tjeldsundet med biled fra hovedledene til Kåringsbukten. Losbordingsfeltet er i nedre bildekant.

Loskostnader:

I forespørselen fra Kåringen Næringssselskap stilles det spørsmål med loskostnader. Til det kan vi opplyse at kostnadene til bruk av los er lik for hele landet. Prisen avhenger av skipets størrelse og tidsbruk av los. Nærmere om regulativet finnes på Kystverket.no.

I dette spesielle tilfellet kan det nevnes at planlagte kaianlegg ligger relativt nært bordingsfeltet slik at tidsbruken med los ikke vil overskride minstesatsen på 3 timer. For fartøyer som anløper regelmessig antar vi at bruk av farledsbevis vil være mer aktuelt enn bruk av los. Fartøyer som kommer fra utlandet og seiler på utsiden av kysten vil først komme inn i norsk avgiftspliktig farvann når de kommer til bordingsfeltet ved Lødingen, 4 nautiske mil fra anlegget.

Distanseoversikt (i hoved og biled)		
FRA	TIL	DIST (NM)
Lødingen (Kåringen)	Åpen sjø	4nm
Lødingen (Kåringen)	Hovedledene	1 nm
Lødingen (Kåringen)	Brønnøysund	217 nm

Lødingen (Kåringen)	Bodø	87 nm
Lødingen (Kåringen)	Narvik	34 nm
Lødingen (Kåringen)	Andenes	70 nm
Lødingen (Kåringen)	Harstad	33 nm
Lødingen (Kåringen)	Tromsø	109 nm

Konklusjon:

Aktuelle område er godt egnet til havneformål og kan med sin korte avstand til hovedleien og norskehavet bli en kostnadseffektiv havn å anløpe for skipsfarten.

Jeg kan ikke se at noen av forutsetningene som lå til grunn for konklusjonen i konsekvensutredningen med hensyn til bruk av området for havneformål og sjøtransport er endret.

Med hilsen

**Andor Antonsen M.Sc
Losoldermann**