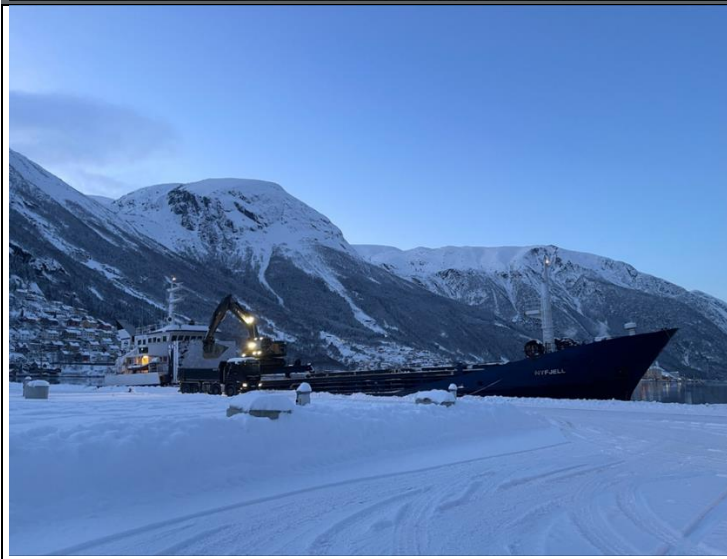


Ullensvang kommune
Strategisk hamneplan
2025 - 2034



Oppdragsgjevar: Ullensvang kommune
Oppdragsgjevar sin kontaktperson: Anne Berit Birkeland
Rådgjevar: Norconsult AS
Oppdragsleiar: John Stephen Skjøstad
Fagansvarleg: John Stephen Skjøstad
Andre nøkkelpersonar: Emilie Helland-Moe

Forsidebilder:

Transport av lekter til eksportkai, kjelde: Tronds Marine Service AS/Stord Innkvartering AS

Nyffjell losser på eksportkaia i februar 2024, kjelde: Røynstrand Entreprenør AS v/Vebjørn Seim

Kontroll av farvatn før mottak av passasjeskip i juli 2024, kjelde: Ullensvang kommune, Anne Berit Birkeland

09	2025-02-10	Endelig utgave	jss	WW	jss
09	2025-01-29	Endelig utgave	jss	WW	jss
08	2025-01-15	Revidert etter offentlig høring	jss	WW	jss
07	2024-06-25	Mindre justeringar etter kommunal behandling	jss	jss	jss
06	2024-05-16	Språkvaska	WW	jss	jss
05	2024-04-08	Utkast til høyringsutgåve	jss		
04	2024-02-27	Oppdatering etter innspelsfase	jss		
03	2023-11-06	Oppdatering	jss		
02	2023-09-18	Struktur og noko innhald	jss		
01	2023-07-10	Rapportstruktur	jss		
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeida av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten er knytt til Norconsult AS. Dokumentet må berre nyttast til det føremålet som oppdragsavtalen syner, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn føremålet tilseier.

► INNHALD

SAMANDRAG	5
1. INNLEIING	6
1.1 Bakgrunn og forankring	6
1.2 Hensikt, omfang og avgrensingar	6
1.3 Organisering	7
1.4 Medverknad – Innspel – Erfaring frå andre - Høyring	7
<i>Innspel</i>	7
<i>Erfaring frå andre</i>	10
1.5 Hamnestruktur og farlei	12
2. RAMMER – ORGANISERING – MARITIM SIKRING	13
2.1 Hamne- og farvasslova	13
2.2 Ressursar og organisering av hamneverksemda	13
2.3 Maritim sikring av hamneområdet (ISPS)	14
3. FORVALTNING, DRIFT OG VEDLIKEHALD	16
3.1 Mål	16
3.2 Forvaltningsoppgåver	16
3.3 Utfordring ved drift	16
3.4 Driftsutgifter	18
3.5 Tryggleik på kaiene	19
3.6 Inntekter	21
<i>Farvassavgift</i>	21
<i>Avgifter og vederlag</i>	21
<i>Tenesteleveransar</i>	21
<i>Faste leigeinntekter frå kaier og sjørelaterte næringsareal</i>	21
3.7 Driftsregnskap 2023 og 2024 og driftsbudsjett 2025	22
4. PLANAR OG FØRINGER	24
4.1 Kommunale arealplanar	24
<i>Oversiktsplanar</i>	24
<i>Reguleringsplanar</i>	25
<i>Temaplan friluftsliv</i>	25
4.2 Risikoanalyse og beredskapsplan	25
4.3 Regionale og nasjonale mål og føringar	27
<i>Transport – Kystareal - Vassforvaltning</i>	27
<i>Landskap – Kulturarv - Hamneinfrastruktur</i>	27
<i>Berekraft</i>	28
<i>Hamner og transport</i>	28
<i>Arealplanlegging</i>	29
<i>Folkehelse</i>	29
<i>Forurensning</i>	29
<i>Maritim sikkerhet</i>	30

5.	STATUS OG UTVIKLINGSTREKK	31
5.1	Hamnetrafikk	31
5.2	Kommunale kaier – Status og standard	31
5.3	Status, utviklingsbehov og tiltak i dei kommunale hamnene	32
	<i>Odda hamn</i>	32
	<i>Kinsarvik hamn</i>	34
	<i>Herand hamn</i>	35
	<i>Hovland kaier</i>	36
	<i>Jondal hamn</i>	37
5.4	Private og fylkeskommunale kaier (ISPS-godkjente)	39
	<i>Odda</i>	39
	<i>Tyssedal</i>	39
	<i>Utne</i>	40
	<i>Tømmerkaier på Høyvika og Kyrkjeneset</i>	40
5.5	Private gjestehamner og siderbåtanløp	41
5.6	Ankringsområder / Naudhamner	41
6.	MÅL OG STRATEGIAR FOR HAMNEVERKSEMDA	42
6.1	Overordna føringar	42
6.2	Hovudmål	42
6.3	Strategiar for å nå måla	42
A.	<i>Betre hamneforholda i Odda for befolkning og næringsliv</i>	42
B.	<i>Oppretthalde kommunal kai-infrastruktur i heile kommunen</i>	42
C.	<i>Ta omsyn til beredskap og maritim sikkerhet i kommunale farvatn og hamner</i>	43
D.	<i>Ha folkehelse-, miljø- og ressursperspektiv i hamneverksemda</i>	43
E.	<i>Tilretteleggje for føretrekte gjestehamner i Hardanger</i>	43
	REFERANSAR OG KJELDER	44
	VEDLEGG	45
1.	<i>Geografisk plangrunnlag – Kart med hamnerelaterte utfordringar i tillegg til relevante temadata</i>	45
2.	<i>Hamneoversikt – Hamner i kommunen med opplysninger om namn, type hamn, geografisk lokalisering, kontaktinformasjon og antall båtplassar</i>	45
3.	<i>Kommuneplan for Ullensvang</i>	45
	a. <i>Strategiar til kommuneplanen sin samfunnsdel (framsikt.net)</i>	45
	b. <i>Kommuneplan sin samfunnsdel - Ullensvang kommune</i>	45
	c. <i>Kommuneplan sin arealdel - Ullensvang kommune.</i>	45
4.	<i>Strategisk næringsplan 2022-2024</i>	45
5.	<i>Forprosjekt «Strandpromenade Odda»</i>	45
6.	<i>Gjestehamner / Siderbåtanløp - Oversikt med mellom anna namn, lokalisering, storleik, og kontaktpersonar</i>	45
7.	<i>Ankringsplassar - Oversikt med mellom anna namn, lokalisering og bruk</i>	45
8.	<i>Høyrringsuttale etter offentleg ettersyn av planforslag</i>	45
9.	<i>Handlingsprogram 2025-2034</i>	45

SAMANDRAG

Strategisk hamneplan for Ullensvang for perioden 2025-2034 har følgjande resultatmål:

- Godkjent strategisk plan innan første kvartal 2025.
- Planen må vise korleis kommunen følgjer regelverket som gjeld.
- Planen skal gje tydeleg retning og fremme samarbeid med aktørar og framtidsretta løysingar.
- Strategi for samskaping og kva områder som eignar seg for dette må på plass.
- Tydeleg avgrensing, vidare framdriftsplan som kan budsjetterast etter.
- Overordna tiltaksplan for investeringar eller vidare planlegging.

Planen skal utarbeidast som ein strategisk kommunal plan med kunnskapsgrunnlag for vidare prioriteringar i hamneverksemda i Ullensvang og har følgjande innhald: Status og utfordringar - Mål for hamneverksemda i Ullensvang - Vedlikehald av dagens kaiar - Farlei og transport - Hamnar for næringslivet (Sjømat og akvakultur, kultur, industri, transport, logistikk, cruise, turisme og småbåttrafikk) – Arealutvikling – Hamnedrift - Samfunnstryggleik – Handlingsplan.

Prosjektgruppa for arbeidet med hamneplanen har følgjande samansetjing:

- *Prosjekteigar:* Verksemdleiar veg, park og hamn Hjalmar Heimvik
- *Prosjektleiar:* Avdelingsleiar veg, park og hamn Anne Berit Birkeland
- *Prosjektgruppe:* Kommunalsjef for teknikk og miljø Randi Karin Habbestad - Leiar plan og samfunnsutvikling Wermund Vettrhus - Beredskapsleiar Stig Hope

Norconsult har hjelpt kommunen med å gjennomføre planarbeidet og utforma plandokumentet.

Ullensvang hamn sine fem strategiske hovudmål for planperioden:

- A. *Betre hamneforholda i Odda for befolkning og næringsliv*
- B. *Oppretthalde tilstrekkeleg kai-infrastruktur i heile kommunen*
- C. *Ta omsyn til beredskap og maritim sikkerhet i kommunale farvatn og hamner*
- D. *Ha folkehelse-, miljø- og ressursperspektiv i hamneverksemda*
- E. *Tilretteleggje for føretrekte gjestehamner i Hardanger*

Handlingsprogrammet for perioden 2025-2028 prioriterer følgjande tiltak:

1. Beredskapstiltak i Odda hamn; tilgang til diesel og omlokalisere gass-anlegget
2. Tilstrekkelige ressurser til drift av hamne-verksemda
3. Vedlikehald av kai i Jondal og gjestebrygge aust i Odda
4. Etablere "ny" gjestehamn i Odda med tilgang til bunkring og straum.
5. Vedlikehald av kaiar i Odda (eksportkai nord, kai ved Tess, tidligare rutebåtkai og gjestebrygge vest)
6. Sikre strategisk viktige hamneareal i kommuneplanens arealdel
7. Ny eksportkai i Odda på Eitrheim
8. Felles beredskapsøving for å heve kompetansen i eigen avdeling
9. Berekraftig drift av verksemda bl.a. utarbeide avfallsplan
10. Utvide flytebrygge Jondal
11. Investere i kommunal hamnebåt
12. Fast inngjerda ISPS-område for skip som er i internasjonal fart

1. INNLEIING

1.1 Bakgrunn og forankring

Dei tre kommunane som vart samanslått til Ullensvang kommune hadde ikkje hamneplan. Endringane som har skjedd i samfunnet nasjonalt og internasjonalt dei siste åra medfører at det er viktigare enn tidlegare at Ullensvang kommune har god styring på hamneverksemnda, både nasjonalt og lokalt for å styrke samarbeidet i regionen. Ullensvang kommune har lange transportstrekningar sjøvegen, og det er stor trafikk til industri kaiene Boliden Odda på Eitrheimsneset og INEOS Tyssedal AS, og like eins til og frå oppdrettsnæring i området Herand, Jondal og til Hessvik. Strategisk hamneplan for Ullensvang kommune skal vere eit sterkt styringsverktøy som både skal gje retning og innhald i den kommunale hamneverksemnda dei neste 10 åra.

Ny hamne - og farvasslov fekk verknad frå 01.01.2020, og Ullensvang kommune ynskjer å utarbeide strategisk plan som klargjer mål, ansvar, forvaltning og finansiering av kai/bryggeanlegg. Det er utfordringar ved ulike interesser, som bustadutbygging på kai, camping, godstrafikk over kai, stor trafikk til industrianlegg og anlegg for akvakultur. I tillegg kjem ferjesamband, og trafikk innover i fjorden til Eidfjord Cruisehamn.

I kommunestyret, vedtak 035/23, vart det gjort vedtak om å starte arbeidet med strategisk hamneplan og uttak av hamnefond. Varsel om oppstart av strategisk hamneplan kom opp i utval for samfunn, plan og næring i november 2023. Norconsult har hjulpet kommunen med å gjennomføre planarbeidet og utforma plandokumentet.

1.2 Hensikt, omfang og avgrensingar

Strategisk hamneplan for Ullensvang har følgande resultatmål:

- Godkjent strategisk plan innan første kvartal 2025.
- Planen må vise korleis kommunen følgjer regelverket som gjeld.
- Planen skal gje tydeleg retning og fremme samarbeid med aktørar og framtidsretta løysingar.
- Strategi for samskaping og kva områder som eignar seg for dette må på plass.
- Tydeleg avgrensing, vidare framdriftsplan som kan budsjetterast etter.
- Overordna tiltaksplan for investeringar eller vidare planlegging.

Planen skal utarbeidast som ein strategisk kommunal plan med kunnskapsgrunnlag for vidare prioriteringar i hamneverksemnda i Ullensvang og kan ha følgjande innhald:

- Status og utfordringar.
- Mål for hamneverksemnda i Ullensvang
 - Hovudmål
 - Tilpassing til FN sine mål for berekraft
 - Effekt-, og prosjektmål
- Relevante tema
 - Vedlikehald av dagens kaiar
 - Farlei og transport
 - Hamn for næringslivet: Sjømat og akvakultur – Kultur - Industri, transport, logistikk – Cruise - Turisme og småbåttrafikk
 - Arealutvikling
 - Hamnedrift
 - Samfunnstryggleik
- Handlingsplan
 - Prioritering av tiltak
 - Estimering av kostnader

1.3 Organisering

Prosjektgruppa for arbeidet med hamneplanen har følgjande samansetjing:

Prosjektansvarleg / Prosjekteigar: Hjalmar Heimvik, verksemdleiar veg, park og hamn
Prosjektleiar: Anne Berit Birkeland, avdelingsleiar veg, park og hamn
Prosjektgruppe: Randi Karin Habbestad, kommunalsjef for teknikk og miljø
Wermund Vetthus, leiar plan og samfunnsutvikling
Stig Hope, kommunen sin beredskapsleiar

1.4 Medverknad – Innspel – Erfaring frå andre - Høyring

Innspel

Som del av planarbeidet er det gjennomført møter for å komme i kontakt med brukarane i tidleg fase, for kartlegging av behov for hamneinfrastruktur i planperioden. For ytterlegare å sikre god forankring vert planen sendt på høyring og det vert invitert til å gje innspel til planen og å uttale seg til planforslaget før endeleg vedtak.

Informasjonsmøte 15.06.2023 vart gjennomført for å få innspel i tidleg fase med aktørar som bruker farvatnet som næringsaktørar, og samansetjinga av personar gav nyttig innsikt i problemstillingar som vert tatt med vidare i planarbeidet. Ein del bygdelag var også invitert, men der møtte ingen. Følgjande deltok:

- *Kystverket (lostenesta)*
- *Fjord 1*
- *Boliden Odda*
- *Ineos Tyssesdal AS*
- *The Fjords DA (Aurora of the Fjords (Siderbåt))*
- *Agent Vilhelm Ravn AS*
- *Skogeigarlaget*

Aktørane gav nyttig informasjon om mellom anna:

- *tilrettelegging av hamneinfrastruktur for ulike næringar*
- *kaiplass for ekstraferje i Jondal*
- *betre høve for bulktransporter i Jondal-Herand området*
- *lostransport*
- *landstraum*
- *godt samarbeid mellom kommunen si hamnedrift og dei private aktørane*
- *ventekai i Odda hamn*

Det vart også diskutert tilkomst og isbryting i Odda hamn.

Kommunen har ynskja å få eit godt grunnlag for *oversikt over private båthamner og deira utfordringar*. Ein har difor gjennomført samtaler med kontaktpersonar for hamnene for å få fram oppdatert status. Statusoversikta er vedlegg til strategiplanen.

Prosjektgruppa «godkjente» rapportstrukturen i møte 26.09.23. Dei kom også med nyttige innspel til innhald i deler av planen.

Ved formelt varsel om oppstart av plan i 22.11.2023 reknar ein med å få innspel frå fleire. Fristen for å kome med innspel var 03.01.2024. Tabellen under visar hovudtrekk i innspela ved oppstart og korleis dei er handtert i planprosessen. Det kom eitt innspel etter at oppstart var annonsert. Dei andre innspela er motteke over tid, og ein har funnet det nyttig å oppsummera alle.

Relevante innspel frå kommuneplanprosessen er også vist.

Tabell 1-1: Innspel til planlegginga ved oppstart (Kjelde: Ullensvang hamn).

Innspelar	Hovudtrekk	Handtering i planen
See the Fjords AS Turisme på Hardangerfjorden 22.11.23	Behov for betre kaiforhold nokre stader i kommunen: Utne: Vanskeleg tilkomst til Utne Hotell. Behov for lågare kai til dømes 20 meter betong flytebrygge. Nå: Vanskeleg tilkomst til sidergardane i området. Behov for lågare kai til dømes 20 meter betong flytebrygge. Jondal: Viktig bygd for reiselivet. Forlenge den kommunale flytebrygga med ein seksjon (15 meter).	Utne: Her er det ingen kommunal kai, men ferjekai som Vestland Fylkeskommune eig. Det er ikkje sett eit stort behov for kommunal kai på Utne. Nå: Kommunen har ikkje egna kaiareal for å legge ut flytebrygge. Dette må då bli eit privat initiativ. Jondal: I Jondal er det kommunal kai. Det er interessant å utvikle Jondal for meir hensiktsmessig tilkomst med båt. Dagens flytebrygge ligg innafor området som er regulert som hamneområde i sjø, Småbåthamn. Forlenging av flytebrygge med 14 meter er innafor reguleringsområdet. Eigarforhold på land vil verke inn på kva ein får til, men kommunen set dette tiltaket opp på prioriteringsliste. Estimat er ikkje innhenta. Tiltaket er søknadspliktig etter plan- og bygningslova og hamne- og farvasslova. Kommunen meiner tiltaket må sjåast i samanheng med Hamneområde på land g/bnr 330/195 som kommunen eig. Utsnitt av arealplankart for: Jondal: Delkart Jondal
Hovland velforening (Espen Bukve) Hovland kai 03.08.23	Ta inn Hovland kai (kommunal) med opprustingstiltak inn i planen. Stort vedlikehaldsbehov. Utgreie alternative løysingar med kostnader.	Kommunen ynskjer å prioritere og rehabilitere Hovland kai og utvikle sjøområdet etter gjeldande reguleringsplan. Det må skiljast mellom kommunal og privat verksemd.
AT Skog SA (Per Eivind Rekve) Leige to kaier i kommunen; ved Utne og Kinsarvik 30.05.23	Høyvika, vest for ferjekaia på Utne og Kyrkjeneset; 5 km nord for Kinsarvik har til saman 10-15 anløp i året og 5.000 – 15.000 m³ utskipa volum.	Kommunen bad om informasjon om drift av tømmerkaier. Det er to private tilgjengelege kaier for lasting og lossing av tømmer. Tidlegare var kai i Odda (eksportkaia) nytta til dette. Det må diskuterast om kommunen ynskjer å tilby kai for tømmertransport, og eventuelt kor denne skal vere. (ISPS).

Jondal brygge (Laila Bergsagel) Lydforureining 11.05.23	Lydplager / -forureining frå yrkesfartøy som ligg over i Jondal fortøydd ved kaia ved ferjeleiet. Takksame om denne kan dempast.	Ein god del av skip som legg seg ved den kommunale kaia melder ikkje frå til kommunen om at dei går til kommunal kai. Kommunen ynskjer å bygge ut landstrøm og vil stille krav til å nytte tilbodet. Det vil bli sett opp skilt på alle kommunale kaier. I Jondal er det også privat kai som forlenging av den kommunale.
Vilhelm Ravn AS (Frode Nummedal) Losteneste 02.11.22 og 20.09.23	Kystverket vil ikkje tillate at lettbåtar i framtida transporterer loser til/frå fartøy. Fleire båtar til må i så fall mellombels ankra opp ved Strandviksflaket eller Bygnesvågen og dermed føre til vanskelegare logistikk for segling til kai ved Odda/Tyssedal. Det vil også gjere det vanskelegare å planlegge for tilkomst til kai i Odda/Tyssedal,	Det er eit spørsmål om kommunen vil tilby ei teneste for Kystverket. Dette er ei oppgåve som kommunen ikkje ynskjer å tilby på grunn av at prisen vert svært høg, og vi meiner det ikkje er rett at næringa skal sponse dei som ikkje har losbåtar som er forsvarlege. Det kunne vore meir interessant å sjå på eit samarbeid om båt som kan ligg i Odda og nyttast av fleire etatar, med fordeling av kostnadene og eigarskap. Men det er vår meining at Kystverket må ta ansvar for sjølve tenesta. Det er ynskjeleg med kai som kan nyttast som ventekai.

Tabell 1-2: Relevante innspel frå kommuneplanlegginga; KPA (Kjelde: Ullensvang hamn).

Innspelar	Sak	Hovudinnhald
Inge Haustveit	21/8296	«Området mellom Velure og Trones har pr idag inga felles båthamn for innbyggjarar som ikkje er grunneigar til sjø. Dette er det eit sterkt ynskje om å etablera og det pågår dialog med fleire grunneigarar utan at det endelege valet er landa. Dette avdi ein ynskjer ei båthamn som er av ein slik størrelse og kvalitet, at ho skal kunna nyttast som heilårshamn. Det er stipulert eit behov på mellom 15 og 20 båtplasser i dette området. Vurdering av utførelse vert føreteke i tråd med Kystverkets molohandbok frå 2000, og ein vil kome tilbake til lokasjon på eit seinare tidspunkt. Eg ber om at dette vert teke med i arealplanen sjølv om konkret lokasjon ikkje er fastslege.»
Hammaren Marina	22/8704	«Me ber om at byggjegrænse mot sjø vert vidareført slik det er i KPA frå Jondal Kommune for Næringsverksemd knytt til sjø, 0 meter. Innspelet for Hammaren Marina går på få avsatt området til Næring, båt, turisme, som er Næringsverksemd knytt til sjø, og me treng driftsbygning for denne verksemda i stranddsona»

Erfaring frå andre

Besøk Bergen havn 15.02.2024

Kommunen hadde eit konstruktivt og interessant møte med marknadssjef Nils Møllerup og Morten Albrigtsen, COO ved Bergen Havn AS. Bergen Havn AS er ei travel cruisehamn i sesongen, og det har vore arbeid med klima og tiltak for miljøet i hamna.

Vi fekk informasjon om korleis dei administrerte hamna og gode tips til strategi og vidare arbeid. Korleis ein kan sette krav til skip som medfører mindre miljøbelastning på sikt vart presentert. www.bergenhavn.no gir meir informasjon. Bergen Havn er ein stor organisasjon, og hamnedrifta gjev store inntekter. Politisk ynskjer ein bustader i sentrum og det er planlagt mindre kaiareal, flytting/oppdeling av hamneverksemda.

Besøk Stord hamnestell 22.02.2024

Marianne Kolstø og Inge Espenes ved Stord hamnestell på Eldøyane tok godt imot oss og hadde mykje god informasjon å dele med Ullensvang kommune. På agenda stod synfaring av kaier, tinging av gjestehamn, rutinar for hamn, hamneplan, avfallsplan, rutinar for cruiseanløp og planar for landstraum.

I Leirvik var det ei velorganisert gjestehamn med svært gode fasilitetar og betalingssystem, i tillegg bunkersanlegg. Det vart også halde samtalar om utfordringar ved cruise og ISPS-anløp. Leirvik hamnestell har tre personar på full tid og vakttelefon for hamna.

Møte og inspeksjon av tenderfasilitetar med representantar for Holland Amerika line og Carnival 09.01.2024

Kommunen hadde i januar 2024 møte med Robert de Bruin, Director Deployment and Itinerary Planning og Paul Grigsby, VP Revenue Planning & Analytics frå Holland America Line. Carnival Group Norway var representert v/Sandra Bratland, Director Destination Affairs, og GAC Norway AS v/Truls Gabrielsen, Commercial Manager.

Representantane ønska primært å sjå på tenderfasilitetane i Odda i tillegg til å snakke litt om cruise generelt i området og tankar om dette framover. Det vart delt informasjon, og dette var nyttig for kommunen, særskilt i samband med strategisk planlegging på lang sikt. Det er også viktig å lage tilbod slik at ein unngår opphoping av folk i gater og kan vise fram kvalitetar i Ullensvang. I ettertid har kommunen motteke bestilling på tre heile dagar med cruiseanløp i 2026.

Møte mellom aktørar frå Eidfjord (visit.eidfjord.no) og Ullensvang kommune 20.03.2024

Ullensvang kommune takker ja til dei cruiseanløpa som ein til no har fått spørsmål om, og vi informerte om vårt arbeid med hamneplan og samla aktørar for erfaringsutveksling. Inge Tangerås og Marit Stadheim frå Visit.Eidfjord KF; Randi Rykkje, næringssjef UK og Aslaug Margrethe Åkre, ansvarleg for turistinformasjonen i UK, samt representant frå veg, park og hamn utveksla tankar om korleis ein på ein god måte kan ta imot passasjerar over hamna.

Føremålet med møtet var både å informere og å få i gang samskaping mellom hamn, næring, turistinformasjonen og andre som jobbar med å fremje Hardanger som reisemål, slik at ein kan tilby skreddarsydd tilbod som kan vera lønsame for Ullensvang kommune og private.

Hamneplanen omhandlar ikkje turistnæringa sine tiltak, men det er formidla vidare at planlegging bør starte tidleg, og det er ynskjeleg for alle parter at anløp legg igjen verdi i destinasjonen Ullensvang og Odda hamn.



Figur 1-1 Bilete frå cruiseanløp i Odda september 2023 (Kjelde: Ullensvang kommune).

Kommunen må sikre at vi får ei handtering av dei som går i land som er forsvarleg og hyggeleg for turistane. Kommunen vil at turisme skal vere positiv, då må ein jobbe for å påverke i den retninga. Som hamnemynde ynskjer vi at det skal gå smidig for seg.

Det er ei forutsetning å ha langsiktig perspektiv for å vere ein profesjonell forretningspartnar. Det er viktig å informere tidleg, og organisere seg slik at det ikkje vert motsetningar mellom dei ulike gruppene turistar som skal bevege seg i Ullensvang kommune.

Passasjerar som kjem sjøveges kan komme frå fleire skip. Toalettfasilitetar er svært viktig å kunne tilby passasjerar som skal opphalde seg i hamneområdet.

Høyring og politisk behandling

Hamneplanen har vært på offentlig høyring frå 19.06.2024 til 15.09.2024. Vedlegg 8 summerer opp innhaldet i uttalanene og korleis dei er behandla i planen.

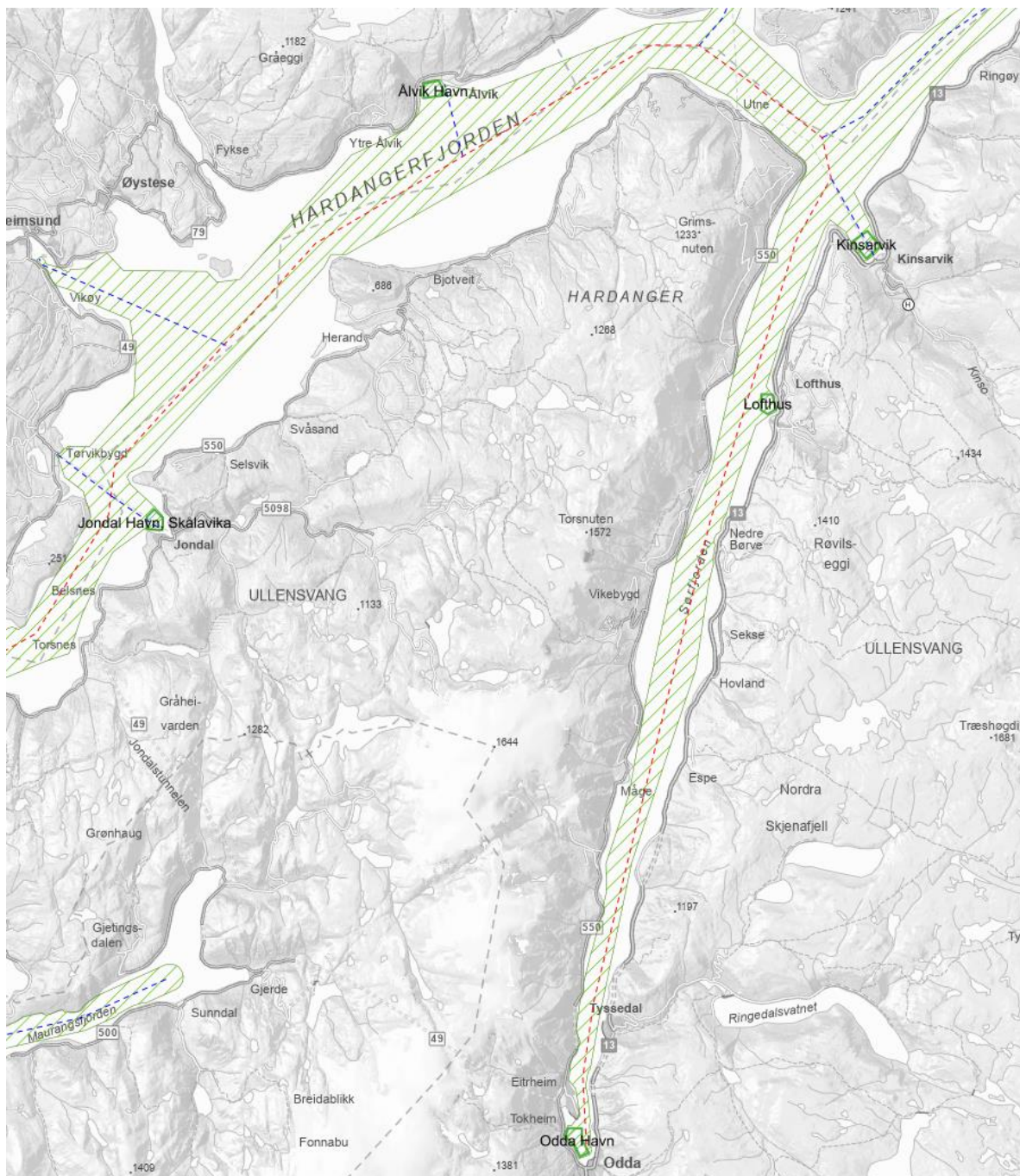
Det var forventa politisk vedtak i 2024, men ynskje om meir medverknad medfører at det no er forventa vedtak vinter/vår 2025.

1.5 Hamnestruktur og farlei

Ein god hamnestruktur og ein sikker og effektiv sjøtransport er viktig for økonomisk vekst og regional utvikling. Kystverket legg til rette for ein trygg og effektiv sjøtransport slik at stadig meir gods vert frakta på sjø. Ullensvang har ingen fiskerihamner.

Kommunen har i samsvar med hamne- og farvasslova av 1. januar 2020 ansvar eller mynde for «kommunens sjøområde». Dette er definert som «område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningslova med unntak av hoved- og bilei». Slike farleier (blå- og raudstipla) samt farleiareal (grønnskavert) er vist i figur 1-2.

Ankringsområder er Kystverket sitt ansvar, og dei ligg utanfor kommunen sitt sjøområde.



Figur 1-2 Hamner, farleier og farleiareal i Ullensvang kommune (Kjelde: Kystverket - Kystinfo)

2. RAMMER – ORGANISERING – MARITIM SIKRING

2.1 Hamne- og farvasslova

Den nye lova om hamner og farvatn vart vedteken i Stortinget 4. juni 2019 og trådde i kraft 1. januar 2020.

Føremålet med lova er å støtte opp under måla for transportpolitikken, blant anna å fremje sjøtransport som transportform og å legge til rette for effektiv, trygg og miljøvenleg drift av hamner, og bruk av farvatn. Lova skal også ta vare på nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.

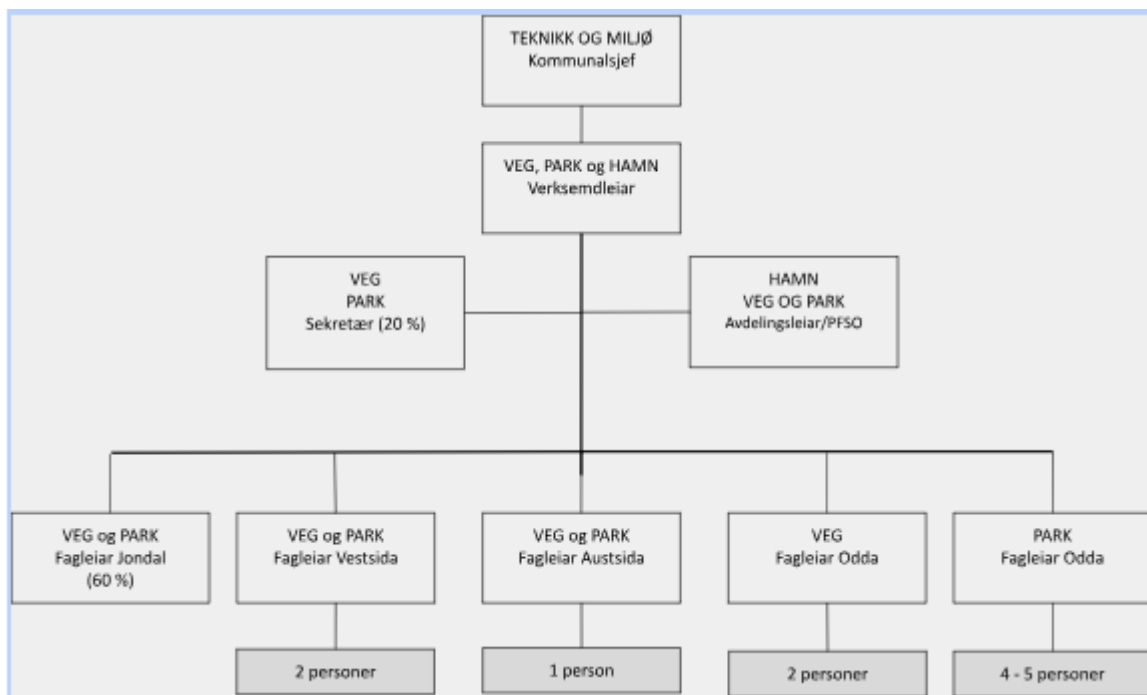
For kommunen vert det gjort endringar i reglane om krav til drift av hamn og hamnekapital, ansvar for tilrettelegging for god framkomst og regulering av ferdsel i kommunen sitt sjøområde.

Gjennom §§ 5-9 er kommunen gitt farvatn- og hamnemynde utanfor hovudlei og bilei. Lova slår fast at tiltak som kan påverke tryggleik, ferdselen eller forsvars- og beredskapsinteressar i farvatnet, ikkje kan etablerast utan løyve. Kommunen er mynde til å gi løyve til tiltak som skal settast i verk i kommunen sitt sjøområde. Departementet har mynde til å gi løyve til tiltak som skal setjast i verk i andre delar av farvatnet.

Ullensvang kommunestyre har i samsvar med lova fastsett forskrifter for farvassavgift og bruk av kommunalt farvatn, i tillegg til vedteke betalingsregulativ for hamnetenester og sakshandsaming av søknader om tiltak som krev løyve.

2.2 Ressursar og organisering av hamneverksemda

Ullensvang kommune organiserer hamnestellet under Teknikk og miljø i avdelinga veg, park og hamn.



Figur 2-1 Organisering av hamnedrifta i Ullensvang kommune (Kjelde: Ullensvang kommune)

Hamnedrifta i Ullensvang kommune er organisert som kommunal avdeling. Andre norske hamner er organisert som kommunale føretak, eller dei har samarbeid om hamneforvaltning i interkommunale selskap (IKS). Fordelane med desse organisasjonane er at ein i sterkare grad får høve til å profesjonalisere organisasjonen.

Ullensvang hamn har etter samanslåing vore drifta med små ressursar. Det er ingen turnusordning eller vakttelefon for hamn. For innkrevjing av avgifter er det viktig å ha tilstrekkeleg ressursar, etter ny forskrift er anløp til akvakulturanlegg inkludert i avgiftsgrunnlaget, dette krev oppfølging.

Det er viktig å syte for at Ullensvang kommune si rolle og oppgåve som hamnestyre vert tydelegare definert i kommuneadministrasjonen (administrativt og politisk) og at ressursane vert rett dimensjonerte til oppgåvene.

Kommunestyret vedtek alle hamneavgifter i den ordinære budsjetthandsaminga kvart år.

2.3 Maritim sikring av hamneområdet (ISPS)

Etter regelverket om maritim sikring gjennomfører avdelinga fire årlege drillar og ein større årleg ISPS øving. Kystverket har ansvar for at regelverket for maritim sikring vert gjennomført i norske hamner og hamneanlegg, og fører tilsyn med kommunen. Kystverket gjennomførte tilsyn med Odda cruisehamn i september 2023, under cruiseanløp. Tilsynet resulterte i 0 avvik.

ISPS betyr «International Ship and Port Facility Security Code». Maritim sikring i Norge er regulert gjennom to forskrifter: Forskrift om sikring av hamneanlegg og forskrift om sikring av hamner (Kjede: Kystverket, nettsider januar 2024).

For Odda cruisehamn er det registrert sikringsleiar for hamn - PFSO (Port Facility Safety Officer). Fleire har tatt PFSO kurset. Som operatørar ved mottak av skip har kommunen henta mannskap til sikringsorganisasjon frå avdelinga brann og redning, og frå eigen organisasjon. Ei utfordring har vore at personar i sikringsleinga har slutta, men det siste året har det vore stabilt, og det har vore gjennomført opplæring internt og eksternt. Kommunalsjef teknikk og miljø og avdelingsleiar er PFSO, og fleire ynskjer opplæring. Etter lovverket er det krav til jamleg trening/drill og eit oppdatert planregime for å oppretthalde godkjenning frå Kystverket. Det også behov for fast inngjerda ISPS-område for skip som er i internasjonal fart, dette kan vere kranskip og andre fartøy som ventar på å gå til private kaier. For dette føremålet er det behov for nok dybde.

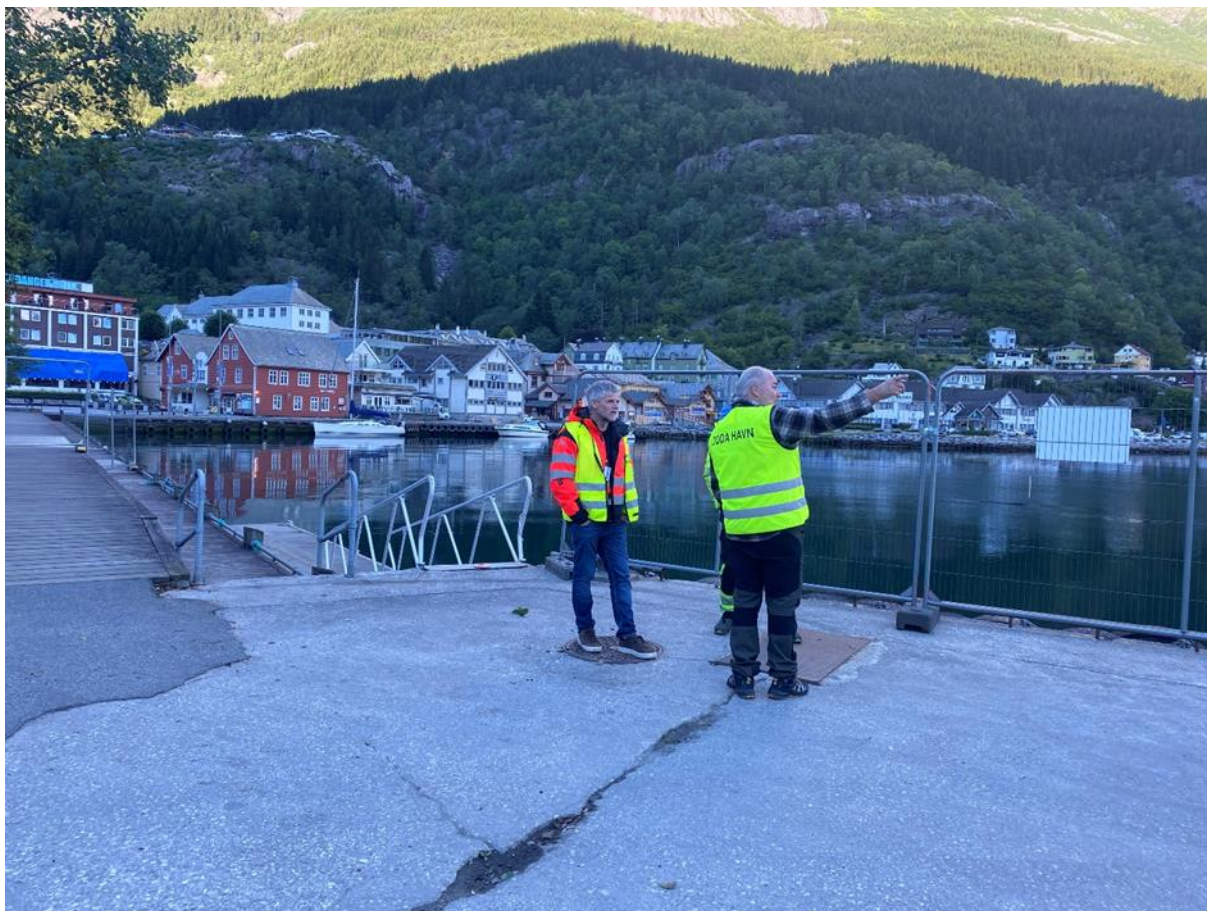
Kvart 5. år vert sikringsrisikoanalysen oppdatert, og sikringsplan vert oppdatert etter behov.

Kommunen sin overordna beredskapsplan er gjeldande og hamnesikringstiltak kjem i tillegg der ein tar imot ISPS-anløp, inklusivt cruise. Heilt konkret skal området der passasjerar kjem i land/går om bord verte avsperra med gjerder og ein skal kontrollere området på land og på sjø og ha tilgangskontroll for passasjerar som skal om bord.

Rådmann og kommunalsjef teknikk og miljø har stadfesta at ein ynskjer å ta imot ISPS-anløp og cruise i 2024, 2025 og 2026, inkludert store og moderne skip. Kommunen har fått fleire tingingar for 2026, der det er heile dagsbesøk, det vil seie at det vil vere behov for aktivitetar, toalettfasilitetar og god førebuingar for å handtere store mengder personar i gatene, eller på veg til aktivitetar. I tillegg må det vere plass for turistbussar.

I 2023 var det teke imot 3 cruiseskip. Kommunen har fasilitetar til å ta imot desse til tenderkai. Med det meiner ein at skipet sender inn "tenderbåtar/livbåtar" som går til kommunen sin flytebrygge og vidare gjennom avsperra område. Det er behov for større tenderbrygge i 2026, helst før.

I 2024 vart det tatt imot eitt cruiseskip, og forberedt for eitt.



Figur 2-2 ISPS vakter på eksportkaia i Odda 2024 (Kjelde: Ullensvang kommune - Anne Berit Birkeland)

3. FORVALTNING, DRIFT OG VEDLIKEHALD

3.1 Mål

Forvaltning, drift og vedlikehold av kommunen sine hamner og farvatn skal fremme tryggleik og berekraft. Hamneanlegg skal oppfylle alle relevante krav til merking, fending og fortøyingssanlegg. Farvatn skal haldast opne og ha godt tilgjenge. Hamneverksemda si miljømessige belastning skal vere eit minimum gjennom mindre utslepp til luft og sjø, renovasjon basert på attvinning, fjerning av avfall i tillegg til erstatte skipa sine dieseldrivne straumaggregat med landstraum. Hamneanlegga skal haldast i god stand slik at dei kan fungere hensiktsmessig.

3.2 Forvaltningsoppgåver

Hamne- og farvasslova og kommunestyret si delegering dannar rammeverket for hamnesjefen sine forvaltningsoppgåver.

Hamnesjefen har mellom anna mynde til å fatte enkeltvedtak etter ny hamne- og farvasslov § 8 om regulering av bruk av kommunen sitt sjøområde, § 14 tiltak som krev løyve (tiltak som kan påverke tryggleiken, ferdsle eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvatnet), i tillegg til å pålegge forbod mot å valde skade eller ulempe etter § 17. I tillegg er det ei rekkje oppgåver knytt til drift og forvaltning av hamnene og kapital etter kap. 3 i hamne- og farvasslova, gebyr og avgifter etter kap. 4 og tiltak og sanksjonar etter kap. 7. Hamnesjefen har og mynde til å inngå avtalar med tredje part om naudsynt drift og vedlikehold.

Kommunen er vedtaksmynde for dei fleste tiltak som skal setjast i verk i kommunen sitt sjøområde. Kystverket er vedtaksmynde for tiltak i andre deler av farvatnet.

Det er ynskeleg å sjå på organisering og delegering til hamnesjefen for meir effektiv drift mellom anna i samband med bruk av hamneinntektene.

Avdelinga skal overvake skipstrafikken i Ullensvang hamnedistrikt som omfattar heile kommunen sitt sjøareal og hamneareal på land. Området strekker seg frå Hessvik til Jondal, vidare til Herand, Utne, Odda og ut mot Lofthus og til Kinsarvik. Følgjande kommunar grenser til Ullensvang i sjø:

- Kvinnherad (*Maurangerfjorden og Sildafjorden*)
- Kvam (*Hissfjorden, ytre og indre Samlafjorden*)
- Voss (*Utnefjorden*)
- Eidfjord (*Eidfjorden*)

Hamn er sjølvkostområde, og det er eige rekneskap for hamn.

Det er aukande trafikk av store skip til dømes til Eidfjord og Ulvik. Skipa er større no enn ved etablering av Eidfjord cruisehamn. Ullensvang kommune har allereie i april 2024 tinging på fleire større anløp i 2026.

Dette verkar inn på ressursituasjonen i samband med handheving av ISPS-krava, og beredskap må ta høgde for denne endringa ved at dei større skipa kjem heilt inn til ankringsområda i Odda sentrum.

3.3 Utfordring ved drift

Hovudutfordringane for drift av hamn og farvatn i Ullensvang er:

- Ressursar for drift (personell) både administrativt og teknisk. Kommunen har ingen døgnvakt og "bookinger" av kai skjer ofte utanom arbeidstid. Det har vore ein kultur der det ikkje har vore meldt frå om at ein går til kai. Dette igjen har medført tapte inntekter. Det har vore gjort ein innsats for å betre dette. Dette har igjen medført enkelte skader det ein ikkje finn

skadevolder, samt at agent vert kontakta for godkjenning av bruk av kommunal kai, noko dei ikkje har mynde til.

- Trafikk på sjø i samband med akvakultur, ynskjer automatisert teneste for tilkomstavgift, forskriftsendring legg opp desse avgiftene.
- Egne transportmiddel for å sjekke farvatn og opprydding. Kommunen treng hamnebåt som eignar seg til dømes for fjerning av skrot i hamnebassenget. Hamn eig "brannbåt", Pioneer 2006 modell og nyttar denne ved inspeksjon av farvatn før cruiseanløp, men den er ikkje egna for bruk over lengre avstandar.
- Overvaking av farvatn vinterstid og isbryting. Kommunen har ikkje beredskap for dette. Kystverket har heller ikkje beredskap for isbryting i nærleiken.
- Kommunen må samarbeide med andre kommunar for å auke beredskap i området.
- Beredskapspersonell har vore tilgjengeleg som vakter, men må rykke ut om det skjer noko.



Figur 3-1 Bilete frå isbryting i Sør fjorden - vinteren 2024 (Kjelde: Ullensvang kommune).



Figur 3-2 Veteranbåtbesøk i Odda - juli 2023 (Kjelde: Ullensvang kommune).



Figur 3-3 «Nyving» ved kai i Odda – september 2023 (Kjelde: Ullensvang kommune).

3.4 Driftsutgifter

Utgifter som kjem inn under drift og sjølvkost:

Kommunen har mynde til å behandle søknader som krev løyve etter hamne- og farvasslovas §14, medrekna flytebrygger, kaianlegg, utfylling i sjø og legging av leidningsanlegg i kommunalt farvatn. Saksbehandlingsgebyr skal fastsetjast ut frå sjølvkost.

- Utøving av offentlig mynde (til dømes vedtak med heimel i lova, pålegg, utarbeiding/revisjon av forskrift mv.).
- Isbryting: Det må setjast av midlar til å etablere ei god ordning og varsling.
- Investeringar og vedlikehald av farleia (det kommunale sjøområdet).
- Fjerning av hindringar i farvatnet.
- Tilsynsfunksjonar - trafikken i det kommunale sjøområdet.
- Tilsynsfunksjonar hamneanlegg
- Fastsetjing og handheving av ordensforskrifter.
- Navigasjonsinnretningar.
- Andre oppgåver knytt til tryggleik, framkomst eller utøving av offentlig mynda etter lova
- Fjerning av skip som ligg ulovleg til kai.
- Kostnader til revisor (godkjenning av avgiftskalkyle og storleik).
- Kostnader til oppreinsking og kontroll av ankerplassar (da må ikkje kommunen ta eige vederlag for ankring).
- Kostnader til rapportering og føring av statistikk (så langt dette er en plikt som følger av lova).
- Husleige.

- Straum.
- Kontormaskiner.
- Datamaskiner.
- Telefon.
- Kontorrekvisita.
- Hamnebil.
- Hamnebåt for å løyse utfordring med å fjerne lause ting som flyt i sjøen. I dag manglar kommunen egna fartøy.
- Radiosamband.
- Utstyr, telt og gjerder til sikringsområdet ISPS.
- Utvide flytebrygge.
- Skiltmateriell, fleire typar inkludert faste skilt på kaiar.
- Klede og verneutstyr, redningsvester, ISPS kort.
- Løn (må skiljast frå løn til tilsette knytt til andre deler av kommunen eller hamna sitt virke)
- Avskrivingar.
- Renter.
- Andre felleskostnader til administrasjon.

Andre kostnader som (ikkje sjølvkost) er vaktmeistertjenester, renovasjon, skadedyrbekjemping, vintervedlikehald/brøyting.

Eit agentfretak (Vilhelm Ravn AS) er underleverandør til kommunen og har oppgåver med å krevje inn farvassavgift for skip som går til dei private kaianlegga i Odda, på Eitrheimsneset og i Tyssedal. Agentfretaket koordinerer også ankringsområdet i Odda, der det er plass til to skip som ventar på å gå til kai. Inntil slutten av 2024 betalte kommunen for renovasjon til skip som gjekk til private kaiar, og agenten fakturerte gebyr pr. Anløp/skip. Denne ordninga er avvikla, og renovasjon for skip til dei private kaianlegga er administrert av bedriftene sjølv. Det viste seg over tid at det ikkje var vilje i markedet til å ta kostnaden denne ordninga medførte.

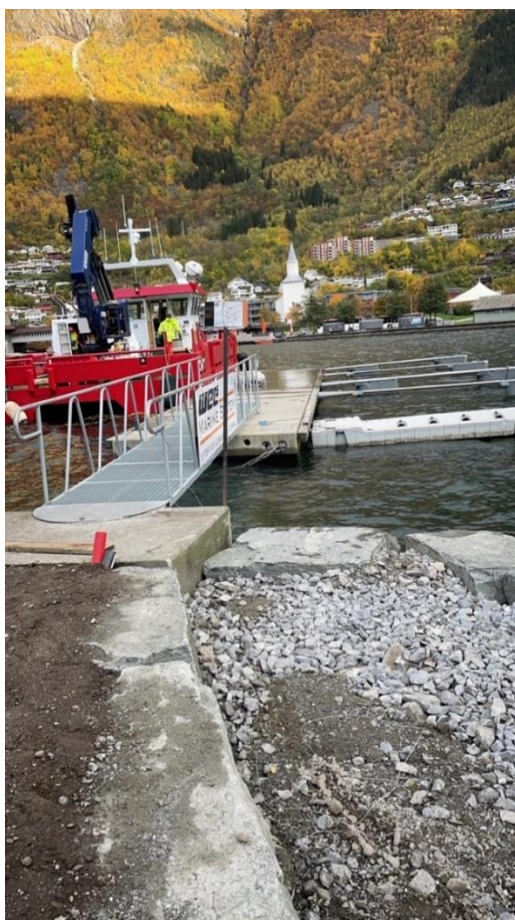
3.5 Tryggleik på kaiene

Ullensvang kommune har gjort tiltak i hamnene for å betre tryggleik. Vi jobber kontinuerleg med sikkerheit på kai- og hamneanlegg. For å førebyggje ulukker er aktuelle tryggleikstiltak m.a. redningstiger, tydeleg markering og kaifenderlister. Nok lys om kvelden er også viktig der det ferdes mykje folk, og som førebyggjande tiltak ved store arrangement.

Ullensvang kommune ved avdeling veg, park og hamn jobber òg med å tilby attraktive område i strandsona tilgjengeleg for alle, der ein legg vekt på m.a. strandpromenade og opphaldssoner, beplantning, universell utforming og tilkomst til sjø.



Figur 3-4 Nye redningstiger og lys på eksportkaia i Odda – september 2023 (Kjelde: Ullensvang kommune).



Figur 3-5 Montering av ny flytebrygge – september 2023 (Kjelde: Ullensvang kommune – Frode Velure).

3.6 Inntekter

Farvassavgift

I kommunalt farvatn skal kommunen sørge for sikker ferdsel og framkomst ved å:

- fjerne faste eller flytande gjenstand som kan utgjera fare for sjøfarande
- sikre framkomst ved is i hamna eller farvatn ved hamna
- utøve mynde i farvatnet
- etablere farvasskilt og navigasjonsinnretningar

Forskrift om innkrevjing av farvassavgift, Ullensvang kommune, Vestland FOR-2024-06-19-1797 er vedteken i kommunestyret, og gjeldande frå 19.06.2024

Avgifter og vederlag

Ved anløp til kommunale kaier vert det kravd avgifter og vederlag i samsvar med hamneregulativet. Avgiftene skal dekke kostnader til reparasjonar, vedlikehald, brøyting og strøing. Den er vesentleg for å kunne oppretthalde tilfredsstillande kvalitet på hamneinfrastrukturen. Kommunen har utarbeidd informasjon på engelsk då det har vore etterspurt frå kunder, både for gjestehamn og rederier som agent fakturerer.

Det vert også kravd vederlag på varer som vert lossa og lasta i hamnene sidan det skaper eit vedlikehaldsbehov. Varer som vert korttidslaga og frakta over kaianlegg medfører slitasje på kaidekket. Godsmengdene som vert frakta over kai set krav til styrke, bereevne og konstruksjon på anlegget.

Kommunen har berre ein kai som er tilstrekkeleg egna til større transportoppdrag; Eksportkaien.

Tenesteleveransar

Strøm og vatn er tilgjengeleg i Odda. Det er begrensa ressurser. I budsjett for 2025 er det lagt inn priser for å leige hamnebåt.

Faste leigeinntekter frå kaier og sjørelaterte næringsareal

Kommunen har etablert kaier og hamneanlegg etter prinsippet om at leigetakarane/brukarane skal dekke kommunen sine finanskostnader og nødvendig løpande vedlikehald. Leige av område på kai vert fastsett etter gebyrregulativet, varevederlag. Dette gjeld kortsiktig lager. Tidlegare har det vore leigd ut areal for lagring av tømmer på eksportkaien. Dei siste åra har det ikkje vore spørsmål om tømmertransport over kommunal kai, eller lagring av tømmer. Det kan synast som om det private tilbodet dekker behovet.

Det er få leigetakar av kaianlegg i Ullensvang. Dei avtalene som ein har oversikt over er referert til under. Leigeavtalane kan gje gode inntekter for kommunane. Enkelte avtaler er under revisjon, der dei er uklære. Kaier/anlegg med potensiale for leigeinntekter i dei kommunale hamnene er:

Tabell 3-1: Leigeavtaler i hamnene i Ullensvang (Kjelde: Ullensvang hamn).

Herand hamn	Leigetakar	Merknad
Disposisjon av parkeringsareal på kai	Båtlaget, søknad om støtte	Det er ikkje klart korleis det er tenkt å forvalte denne kaien. Vestland fylkeskommune har "hatt" interesser og tilskot. Utvikling av denne kaien må ein sjå på som eiga sak.

Hovland hamn	Leigetakar	Merknad
Isklar (lukka kommunal kai)	"Nye Isklar"	Ved gjennomgang viste det seg at det ikkje eksisterer gyldig avtale. Kommunen har i 2024 avtalt med Nye Isklar retningslinjer for leige og disponering av areal, i tillegg til tilkomst for kommunen. Det vert her fakturert etter gebyrregulativet. Kommunen har tilgang til kai etter behov. Beredskapsleiar skal ha nøkkel til området.

Odda hamn	Leigetakar	Merknad
Eksportkai		
Gasslager Eksportkai/Cruisekai	TESS AS	Kommunen har ikkje hatt leigeinntekt av dette arealet i 2022, 2023 eller 2024.

3.7 Driftsregnskap 2023 og 2024 og driftsbudsjett 2025

Hamne- og farvasslova § 32 gir reglar for forvaltning og bruk av kapital i kommunalt eigde hamner,

Vidare omhandlar § 36 kommunen sin rett til å krevje farleiaavgift (anløpsavgift) og § 29 omhandlar bruk av hamn, inkludert rettar og plikter i samband med fastsetting av prisar.

Hamna har lenge hatt ein hamnekapital i form av eit bunde fond, som knytt til sjølvkostdelen av rekneskapen. Det har vore gjort politisk vedtak om å ta ut av dette fondet for å reparere fending i 2023.

Det er ynskjeleg at hamna vart gitt ein definert hamnekapital, i form av frie fondsmidlar, som kan nyttast til ordinær drift og investering. Saman med eventuelle framtidige budsjettløyvingar og inntekter, skal denne kapitalen nyttast til å dekke utgiftene knytt til dei oppgåvene som Hamna er sett til å gjere.

Ullensvang kommune sitt avgiftsregulativ (hamneregulativet) og årsbudsjettet knytt til hamn, vert kvart år vedteke av kommunestyret. Slik dagens ordning er, skjer dette i sak om kommunen sitt årsbudsjett og handlingsprogram. Det vedtekne årsbudsjettet gjeld for eitt år av gongen, medan handlingsprogrammet dekker dei tre påfølgjande åra.

Tabellen viser rekneskap (2023 og 2024) og budsjett for drift av kommunale hamner og farleier i Ullensvang 2025.

Tabell 3-2: Regnskap og budsjett for drift av hamneanlegg og farleier, Ullensvang hamn 2023 - 2026 (Kjelde: Ullensvang Hamn)

	2023 (r)	2023 (b)	2024 (b)	2024 (r)	2025 (b)
<i>Kostnad</i>					
<i>Løn + andre utgifter</i>	1225 2613	1427 4206	724 1906	724 1691	754 1878
<i>Inntekt</i>	3839	5633	2630	1897	2633
Resultat	0	0	0	-536	0

Alle tal i 1000 NOK. (r) = rekneskap (b) = budsjett

4. PLANAR OG FØRINGER

4.1 Kommunale arealplanar

Plan- og bygningslova fastset korleis landet sitt areal skal brukast og regulerast. Arealplanlegging er viktig for at areala skal bli brukt på ein effektiv og rasjonell måte. Lova gjeld for heile landet og i sjøområde gjeld lova ut til ein nautisk mil utanfor grunnlinjene.

Oversiktsplanar

Kommuneplanen og kommunedelplanar for landareal og sjøareal sett rammer for arbeidet med hamneplanen. Hamnerelevante forhold frå følgjande oversiktsplanar er omtalt i planen:

- Kommuneplanen
 - planstrategien (2020-2024)
 - samfunnsdelen (2020-2032)
 - arealdelane for Odda (2007-2019), Ullensvang herad (2011-2022) og Jondal (2012-2022)
- Økonomiplanen (2024-2027)
- Strategisk næringsplan (2022-2024)
- Overordna beredskapsplan og Ullensvang-ROS (2019)
- Kystsoneplan for Ullensvang herad (2008)

Lenke til: [Planar, strategiar og styringsdokument - Ullensvang kommune](#)

Denne strategiske planen må forankres i overordna kommuneplan. Døme på tema som kan påverke hamnedrifta er bakareal og næringsareal i hamn, infrastruktur i hamn, klimaendringar og støyproblematikk i hamn. Sjå vedlegg 3.

Kommunen ser sjøtransport og bruk av sjøareal i samanheng med eksisterande og framtidige nærings- og industriareal, vegar, bustad- og sentrumsområde mv. Alle vekstnæringsar treng velfungerande logistikk-løysingar, gode areal og eit godt samspel med omgjevnadene.

Kommunen vil etablere hamneområde i sjø utanføre trafikkerte hamner/kaiar, og forankre dette i overordna arealplan. Hamneområde i sjø skal inkludere manøvreringsareal for skipa og bør haldast fri for kablar, leidningar og andre hindringar som fastståande fiskereiskap. Manøvreringsareal i hamna skal dimensjonast etter lengda på dimensjonerande fartøy (største fartøy, samt manøvreringsegenskap). Hovudregel er å sette av ein sirkel med minimum diameter 2 x lengda av fartøyet. Manøvreringsarealet kan bestå av ein eller fleire sirkalar avhengig av storleik og utforming på hamna, samt topografi.

Kommuneplanens arealdel må sikre tilstrekkelig areal til (sjå vedlegg 1):

- Farlei / ferdsle (hoved- og bilei)
 - Hardangerfjorden-Odda
 - Hardangerfjorden-Jondal
 - Hardangerfjorden-Kinsarvik
- Ankringsområde
 - Odda hamn
 - Utsteinane
 - Lofthus
 - Kinsarvik
 - Herand
 - Jondal hamn
- Hamneområde i sjø
- Tilstrekkeleg og egna landareal i hamnene

Arealdelen må også ha relevante føresegner for utforming av hamneområda slik at dei mellom anna blir attraktive, lett tilgjengelege og ivaretar sikkerhet og forhold som har betydning for beredskap. Beredskapsetatane (politi og brannvesen) må bidra i dette arbeidet.

Reguleringsplanar

Endring av reguleringsplan Allmerket ble lagt ut på høyring fram til 20.10.2023. Utfordringane med omsyn til gjeldande arealplan er i hovudsak at sjøområde ved eksportkai endrar dagens bruk. Eksisterande gasslager på kai er ikkje nemnt i planarbeidet. Kommunen må finne erstatningsareal for eksportkai.

Andre hamne-relevante reguleringsplanar vert vist i revisjonen av kommuneplanens arealdel.

Hele hamneområdet i Odda må regulerast for å sikre tilstrekkeleg areal til framtidig hamneverksemd. Reguleringsbehovet i andre kommunale hamner vil bli vurdert.

Temaplan friluftsliv

Det er i 2020 gjennomført ei kartlegging og verdsetting av friluftsområde i Ullensvang kommune etter Miljødirektoratet sin rettleiar M98. Dette er ein temaplan utan juridisk binding som gjev ei oversikt over friluftslivområda i kommunen. Planen har vore på høyring i 2021.

Planen skal ligga til grunn ved utarbeiding av kommuneplanen sin arealdel, og ved utarbeiding av andre planar i kommunen. Dei friluftsområda som har tilknytning til sjø er: Lotestranda brygge – Nordnes – Badelagunen på Kinsarvik med båtslepp, småbåthamn og toalett – Haugsundvike flytebrygge og toalett – Aganaset parkeringsplass og småbåthamn ved Rausalen - Nå badeplass – Sørfjorden – Herand sjøområde og badeplass – Vikefjæra – Djupevik – Kistevik badeplass ved Odda. Badeplass ved Tryglavik er omregulert til næring, men ikkje utbygd.

Mykje av friluftslivet som knyter seg til fjorden og opplevingar her. Viktig for det marine friluftslivet med allment tilgjengelege stader å legge til med småbåtar. Det bør og vurderast om det er fleire stader der det kan vere ein låg terskel for å legge til rette for «mjuke» trafikantar på fjorden, t.d. kajakkpadlarar. Dette må sjåast opp mot besøksstrategiar og turistmål, men og det lokale friluftslivet for dei som bur langs fjorden. Nær tilgang til friluftsområde og nærturterreng er noko av det folk oppgjer som svært viktig når dei vel å skulle busetje seg ein plass – og fjorden kan og representere dette viktige «nærturterrenget».

Dette fordrar god tilrettelegging på alle nivå, og at terskelen for gode frilftsaktivitetar skal vere låg. Dette skal hamneplanen også gjenspegle, ved ein kopling mellom dei strategiske hovudmåla i planen og fokuset på friluftsliv i kommunen (mellom anna med prosjektet Odda - friluftshovudstaden).

4.2 Risikoanalyse og beredskapsplan

Kommunen har i februar 2020 utarbeidd ei overordna risikoanalyse (Ullensvang-ROS) der det er gjennomført kartlegging av kva uønska hendingar som kan oppstå, korleis desse kan skje, og korleis hendingane kan påverke kommunen, basert på alvorgrad og hyppigheit/sannsyn og produktet av desse to.

Kva har kommunen gjort for å førebu seg på kriser? Når det gjeld definisjonen av kriser er det ikkje snakk om “vanlege” ulykker, men hendingar som kommuneorganisasjonen ikkje kan handtere med ordinære ressursar. Analysen vurderer risiko og kor sårbart det er for 29 uønska hendingar. 7 av desse er definert som alvorlege hendingar, mellom anna «ulykke med skip/båt». Det betyr ulykke med frakteskip eller større passasjerbåt. I farvatna i Hordaland skjer det uynskte hendingar som grunnstøyting, påkøyrslar av landelement (mellom anna bruer) og kollisjonar med andre fartøy. Hendingane varierer i omfang frå små uhell til alvorlege ulykker.

Kystlinja er svært krevjande i store deler av kommunen. Det er vanskeleg å koma til frå landside med tanke på redning/evakuering og sløkking av brann. På sjø har ikkje kommunen ressursar som kan nyttast ved ei større hending. Dette gjeld uansett kva for type hending som kan oppstå. Kommunen vil vera avhengig av hjelp utanfrå. Det tar lang tid for redningsskøyta å komme frå Stord eller Bergen. Med auka mengde anløp vil det vere behov for gjennomgang av plassering av redningsskøyte.

Risiko og sårbarheit i samanheng med strategisk hamneplan er knytt til uønska hendingar i forhold til ein eller fleire av følgjande maritime infrastrukturelement: Farlei – Navigasjonsinnretningar – Kaier som kan anløpes av større fartøy – Nødhamner – Ankringsplassar – Moloar - Ferjeleie og tilhøyrande ferjesamband – Skipstrafikk – Akvakultur.

Identifiserte risiko- og sårbarheitstiltak: • Skipet sin eigen beredskap • Lov- og forskriftskrav • Fyrlykter/sjømerke, trafikkovervaking, navigasjonssystem, seglingsleier og seglingsreglar • Nødhamner: Herandsvågen, Kinsarvik, Måge og Odda • Bistand frå brannvesenet si RITS- (Redning og innsats til sjøs) gruppe (Bergen eller/og Stavanger som næraste ressurs) • Eigenberedskap på Boliden og Tizir • Ferjer og andre større fartøy i Hardanger kan vera gode evakueringsplattformer • Kommunal beredskap mot akutt forureining • Interkommunal beredskap mot akutt forureining • Staten sin beredskap mot akutt forureining • Ullensvang brann og redning, materiell og personell.

Risikoreduserande tiltak: • Etterleve lov- og forskriftskrav • Planverk • Skipets systematiske arbeid knytt til tryggleik • Fyrlykter/sjømerke, trafikkovervaking, navigasjonssystem, seglingsleier og seglingsreglar. • Nødhamner: Herandsvågen, Kinsarvik, Måge og Odda i dag. • Bistand frå RITS-gruppe frå brannvesenet i Bergen eller/og Stavanger som næraste ressurs • Eigenberedskap på Boliden og Tizir • Ferjer og andre større fartøy i Hardanger som evakueringsplattformer.

Basert på kartlagd risiko er det utarbeidd ein beredskapsplan som viser kven som skal gjere kva, når og korleis i ein krise/ulykkessituasjon. Kommunen har hendingsbaserte tiltakskort. Basert på risikovurdering er det eksempelvis utarbeidd tiltakskort for ulykke med skip/båt og skredhendingar.

Beredskapsplanen for Ullensvang kommune tar utgangspunkt i at kommunen har ansvar for alle som er i kommunen til ein kvar tid. Dette betyr at endring i mengde personar ved til dømes cruiseanløp eller auka trafikk sjøvegs, vil belaste kommunen sin beredskapsorganisasjon. Dette kan ein sjå ved større arrangement som medfører mykje trafikk på landsida i hamna i Odda, kommunen sin faste organisasjon for hamn er ikkje rigga for døgndrift.

Kommunen er ikkje nødetat (brann, politi og ambulanse). Kommunen har informasjon om beredskap på nettsidene, der ein kan finne kontaklinformasjon. Beredskapstelefonen er 911 93437 og e-posten beredskap@ullensvang.kommune.no

Lenke til planen: [Overordna beredskapsplan og Ullensvang-ROS - Ullensvang kommune](#)

Statsforvalteren viser i si uttale til det som følgjer av pbl. § 4-3 og krav til arealplanar om ROS-analyser, rundskriv H-5/2018 «Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesakshandsaminga» og kap. 6 «Samfunnstryggleik og beredskap» i nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027.

NVE peiker på at det i store deler av kommunen er vanskeleg å finne areal som er tilstrekkeleg trygt for naturfare. Sjølv om den strategiske hamneplanen ikkje er ein arealplan rår dei kommunen til å ta naturfare inn som eit vurderingsmoment når hamnestruktur og lokalisering av hamner skal vurderast.

Førebelse flodbølgeberekningar viser at strandlina i Sørfjorden ikkje nokon stad har tilstrekkeleg tryggleik mot flodbølge for S3 tiltak, jf. TEK17 § 7-3. Etablering av hamneanlegg med tilhøyrande S3 tiltak kan då berre etablerast/byggast i medhald av unntaksreglane i TEK17 § 7-4. For å nytte unntaksreglane må det dokumenterast at vilkåra for å nytte dei kan stettast.

Utgreiing og sannsynleggjering av at det ikkje finnst alternative sikre byggeareal, og at utbygging er av avgjerande samfunnsmessig betydning, gjerast i ROS-delen av KPA som er under utarbeiding.

4.3 Regionale og nasjonale mål og føringar

Transport – Kystareal - Vassforvaltning

Regional transportplan Vestland (2022-2033) samt regional kystsoneplan Sunnhordland og ytre Hardanger frå 2017 gir retningslinjer for den kommunale planlegginga i høve til samordning og prioritering av sektorinteresser.

Regional transportplan slår bl.a. fast at Vestland:

- *Skal ha ein tilfredsstillande standard og tryggleik på riksveg og banenettet og på farleier.*
- *Treng utbetra farleier for sjøtransport.*

Hamnene er avhengig av gode vegar og omvendt, det er viktig at sjø og vegtransport er godt samordna. Fleire hamner og ferjekaier i Ullensvang er viktige offentlege kollektivknutepunkt og det må leggjast til rette og planleggjast for saumlaus og trygg overgang mellom buss og båt.

Når det gjeld utvikling og etablering av småbåthamner eller turistanlegg i sjø må det etablerast tilstrekkeleg med parkeringsplassar og sikrast at hamnene får god tilkomst og trygg avkøyring frå fylkesveg, dette må setjast som rekkefølgekrav i reguleringsplan.

Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger skal sikre gode rammevilkår for havbruksnæringa som ei stor og viktig næring i regionen, i tillegg til maritim sektor med trygge farleier, hamneområde og sjøretta næringsareal. Den seier mellom anna:

- *Kystsona i Sunnhordland og ytre Hardanger skal nyttast i balanse mellom bruk og vern av areal- og naturressursar og medverka til ei berekraftig samfunns- og næringsutvikling til beste for innbyggjarane og miljøet.*
- *Det skal leggjast til rette for at marine og maritime næringar i området kan utvikla seg vidare til å vere lønsame og konkurransedyktige i eit langsiktig perspektiv innafor rammene av ei berekraftig utvikling.*

I samband med hamneverksemd er det også viktig å ta omsyn til vassforskrifta (FOR-2006-12-15-1446), tiltaks- og handlingsprogram, og regional vassforvaltningsplan for Vestland vassregion 2022 – 2027.

Fylkeskommunen meiner det er svært positivt at ein vil legge til rette for ein strandpromenade i Odda, men slik vi dei les planen er det framleis ein tydeleg distanse til vatnet, og det å ta i bruk fjorden på ein meir aktiv måte.

Landskap – Kulturarv - Hamneinfrastruktur

All utbygging har verknad på landskapet. Vidare vurderingar og planlegging må difor sikre at konsept og infrastruktur innordnar seg dei fysiske omgjevnadane, for å redusere eventuelle negative fjernverknader.

Planen vil legge grunnlag for vidare planlegging av arealbruk og tiltak. Fleire kaianlegg ligg i område med kulturhistoriske verdiar, t.d. Jondal, Kinsarvik og Herand m.fl. Kunnskapsgrunnlag om kulturminne og kulturmiljø er viktig å få fram tidleg i planlegging av eventuelle oppgraderingar, utbetring m.v. av eksisterande kaianlegg og lokalisering av eventuelle nye anlegg.

Bergens sjøfartsmuseum er rette myndigheit til å krevje undersøkingar ved tiltak, planer og utreiingar som vil kunne råke kulturminne under vann, og skal derfor underrettast ved oppstart av alle regulerings- og byggeplanar, samt andre tiltak som omfattar sjøareal.

God hamneinfrastruktur gir grunnlag for ein berekraftig verdiskaping. Det legg til rette for meir transport sjøvegen, noko som er ein viktig del av strategien for å få ned klimagassutsleppa. Det er positivt at det i planen er sett tydeleg fokus på behova til industri, anna næringsliv og reiseliv.

Berekraft

FN sine 17 berekraftsmål gir viktige overordna føringar for den kommunale hamnestrategien. Ullensvang kommune prioriterer følgjande fokusområde knytt til 5 av berekraftsmåla for å utvikle hamn og ferdsel til sjøs i ein meir berekraftig retning:



Legge til rette for klimavenleg sjøvegs person- og godstransport.



Ta i bruk ny miljøvennleg teknologi på hamnesektoren.



Innarbeide miljøkrav til sjøtrafikken bl. a. landstraum, lyd- og lysforureining.



Interkommunal beredskap i Hardangerfjorden. Involvere relevante aktørar.

Nyttige og relevante perspektiv i samband med berekraftige hamner og miljøvennleg sjøtransport gjeld også mål 12 «ansvarleg forbruk og produksjon», mål 14 «livet i havet», og mål 15 «livet på land».

Plan- og bygningslova, naturmangfaldlova, klimalova og folkehelselova gjev relevante føringar ift berekraftige hamner.

Hamner og transport

Nasjonal hamnestrategi frå 2015 legg opp til at hamnestrukturen skal forenklast. Hamnene i Noreg skal bli effektive og intermodale knutepunkt Det skal leggst til rette for sterkare og meir robuste hamner samt eit regelverk for hamnekapital som er til det beste for sjøtransporten. Den overordna nasjonale målsetjinga er at meir gods skal overførast frå veg til sjø for å redusere miljøskadelege utslepp, trygge vegane og redusere vegslitasje og vedlikehaldskostnader.

Hamnestrategien til Ullensvang må sjåast i samanheng med nasjonal hamnestrategi og evaluerast etter justering av lovverk, innføring av nye føresegner, samt planverk i framtida.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 er lagt fram våren 2024. Planen omhandlar hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk dei neste 10 åra. Planen vert rullert kvart fjerde år.

NTP-forslaget følger opp sjøtryggleik, klimateknologi, transportpolitikk og globalisering som maritime utfordringar. Meir ekstremvær og eit meir uføreseieleg klima stiller høgare krav til beredskap, og ein meir robust infrastruktur. Aukande utnytting av naturressursar, som fiskeri og havbruk, petroleum, mineral og internasjonal handel, kan endra behovet for transportinfrastruktur i vesentleg grad.

Arealplanlegging

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027 viser mellom anna til at «Det blir lagt til rette for vidare utvikling av hamner og sjøtransport, og lokalisering og nødvendige areal blir vurderte i eit regionalt perspektiv».

Statlege planretningslinjer inneheldt også relevante omsyn i samband med plan og hamneinfrastruktur:

- Statlege planretningslinjer for ei differensiert forvaltning av strandsona langs sjø (FOR-2021-05-28-1666)
- Statlege planretningslinjer for samordna areal-, bustad og transportplanlegging (FOR-2014-09-26-1222),
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (FOR1994-11-10-1001),
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (FOR-1995-09-20-4146)
- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (FOR-2018-09-28-1469)

Folkehelse

Folkehelselova § 4 seier at kommunen skal fremje befolkninga si helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å førebyggje psykisk og somatisk sjukdom, skade eller liding, bidra til utjamning av sosiale helseforskjellar og bidra til å beskytte befolkninga mot faktorar som kan ha negativ innverknad på helsa.

Mange av innbyggjarane i Ullensvang er i kontakt med sjø og maritime miljø, og tilgang til strandlina og båtliv viktig for identitet og trivsel. Det å kunne leggje til rette for meir likeverdig tilgang til desse opplevingane er såleis tiltak i tråd med folkehelsemåla. Ulukker er ei stor folkehelseutfordring, og førebyggjande tiltak i alle hamneområde må ha merksemd

Folk som bur eller oppheld seg nær hamneområde kan oppleve redusert helse / trivsel som følgje av støy, lys, forureining og tap av utsyn. Det må i utviklinga av hamnene leggjast vekt på løysingar som reduserer slike belastningar. Involvering og tett dialog med bebuarane er og viktige tiltak her. Eit døme kan være krav til skip om å kople seg til landstrøm når de ligger til kai.

Forurensning

Andre viktige føringar for hamnestrategien er:

- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, jf. T-1520
- Rettleiar om avfallshandtering i hamner etter forureiningsforskrifta kap. 20 (M-2598, 28.09.2023): [Avfallsplaner i havner: Veileder - miljodirektoratet.no](#).

Forureiningsforskrifta kap. 5 har som føremål å fremja helse og trivsel ved å setja minstekrav til innadørs støyinnivå og unngå at dette vert overskride. Kommunen er mynde i saker som ikkje ligg til Statsforvaltar etter denne forskrifta. Det er anleggseigar som er kartleggingspliktig eventuelt. Med bakgrunn i dette lovverket finst det nasjonale retningslinjer for støy (T-1442) som ein bør leggje til grunn i arealplanlegging. Desse retningslinjene fortel oss kva staten forventar at er akseptable grenseverdiar for både næringsliv og innbyggjarar.

For hamner og terminalar er det sett grenseverdiar for støy i T-1442 Dei same verdiane gjeld for både kvardag og helg.

Maritim sikkerhet

Totalberedskapsmeldinga, framlagt av Regjeringen 10.01.2025 sier følgende om styrking av maritim sikkerhet og sikkerhet rundt havneinfrastrukturen:

Med en av verdens lengste kystlinjer, er vi særlig utsatte for fordekt maritim etterretningsaktivitet. For å styrke arbeidet med maritim sikkerhet har regjeringen tatt initiativ til et tett samarbeid mellom sivile og militære myndigheter, og med privat næringsliv. Dette arbeidet vil bli ytterligere forsterket.

Regjeringen har vedtatt havneberedskapsforskriften som blant annet skal sikre militære styrker tilgang til relevante havner i en krigssituasjon. Regjeringen har også vedtatt en ny anløps forskrift som styrker kontrollen med fremmede fartøyer som anløper norsk territorialfarvann, og bidrar sammen med våre allierte naboland til at maritime nærområder ikke skal utnyttes til sanksjonsomgåelse, miljøskadelig opptreden og annen risikoaktivitet til sjøs, som sabotasjetrusler, blant annet knyttet til fartøy i den såkalte «skyggeflåten», gjennom økt overvåkning, samarbeid, tilstedeværelse og kontroll i våre nærområder.

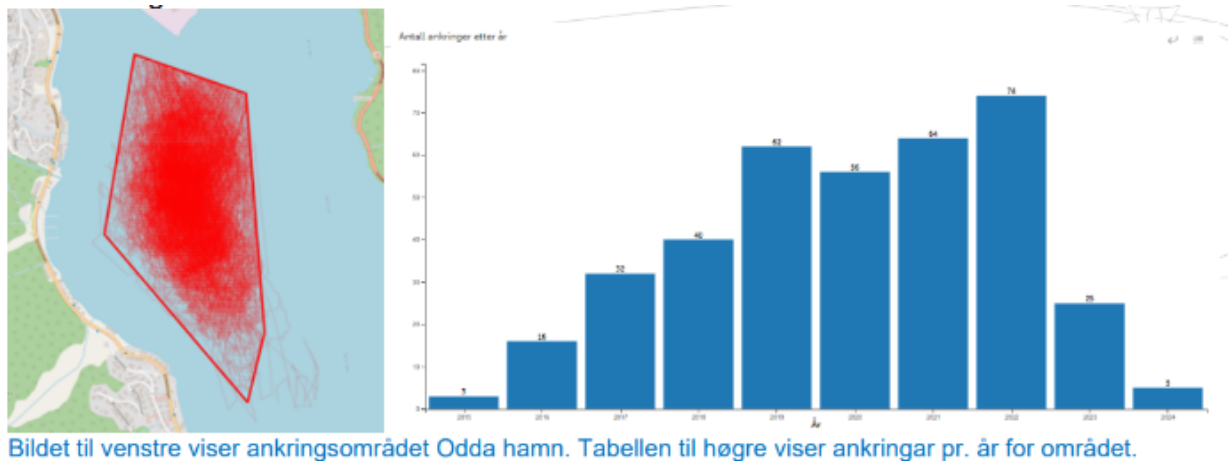
Eit av tiltaka i meldinga er at det bør opprettes kommunale beredskapsråd.

Andre viktige føringar for hamnestrategien er rettleiar (juni 2024) om «Havnivåstigning og høye vannstander i samfunnsplanleggingen», Havnivåstigning og høye vannstander | Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (dsb.no) gir

5. STATUS OG UTVIKLINGSTREKK

5.1 Hamnetrafikk

I 2023 var det 315 skipsanløp med en varevekt på om lag 1,1 mill. tonn til kaiene i kommunen. Fordelinga var Boliden-kaiene (122), Tizir-kaiene i Tyssedal (61) og dei kommunale hamnene (132). I 2024 var det 284 skipsanløp til Boliden og Tizir, 60 anløp til dei kommunale kaiene og i farvatnet + diverse private 93 anløp. (Grov telling 15. Januar.) Det er forventa dobling av anløp til kaier på Eitheim når prosjektet "Green Zink" på Boliden er ferdig.



Figur 5-1 Odda hamn – Trafikk over Odda hamn.(Kjelde: Kystverket)

5.2 Kommunale kaier – Status og standard

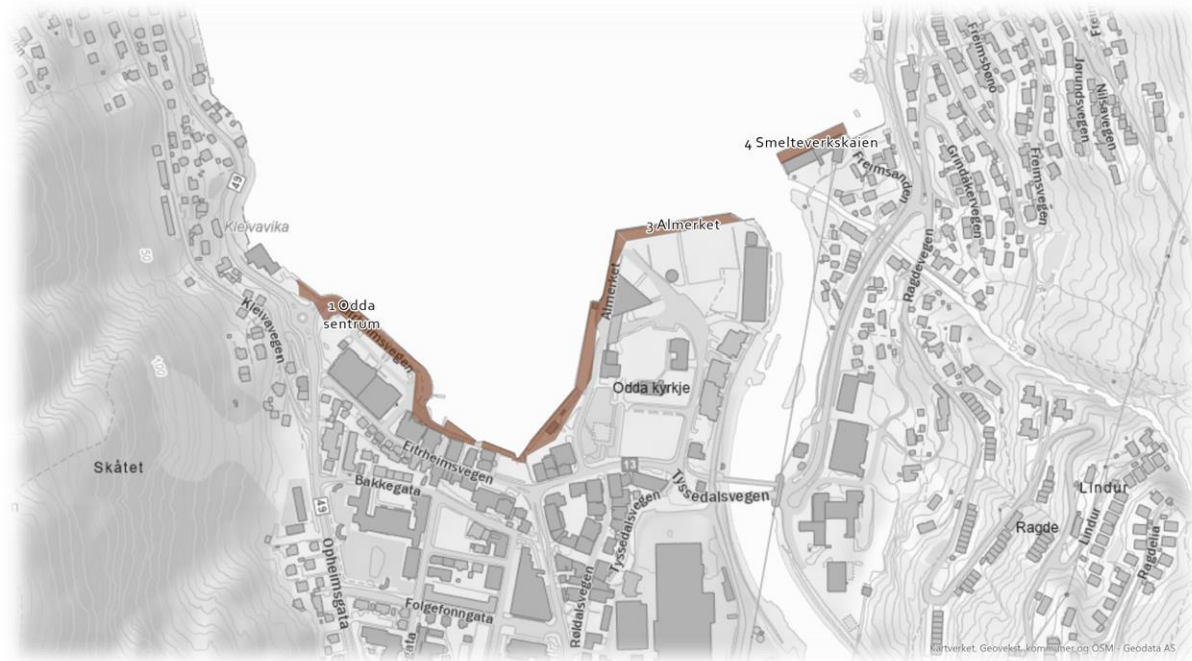
Dei kommunale kaiene i Ullensvang har i dag etterslep på naudsynt vedlikehald. Dette varierer frå mindre tiltak til svikt i berekonstruksjonar. Eitheim kai er stengt av tryggleiksårsaker.

Inspeksjonsrapportar som viser status og estimerte utbetningskostnader for dei kommunale kaiene utarbeidast kvart år.

I planperioden skal alle hamner og kaier haldast ved like til en standard tilpassa anlegga sine føremål og bruk.

5.3 Status, utviklingsbehov og tiltak i dei kommunale hamnene

Odda hamn



Figur 5-2 Odda hamn – Dagens situasjon; kaier og bygg. Smelteverkskaien er privat. (Kjelde: Norconsult)

Dagens situasjon

Det blir brukt litt forskjellige omgrep om kaiene. I SafeSeaNet Norway fastset dei slik:

- ODDA (NOODD).
- Cruisekai.
- Eksportkaien - omregulert, men ikkje fysisk endra, og vert framleis brukt.
- Odda Cruisehamn tenderkai.
- Gjestehamn: Praksis her er at ein betaler med Vipps.

Langsiktige utviklingsbehov

Betre hamnesituasjonen.

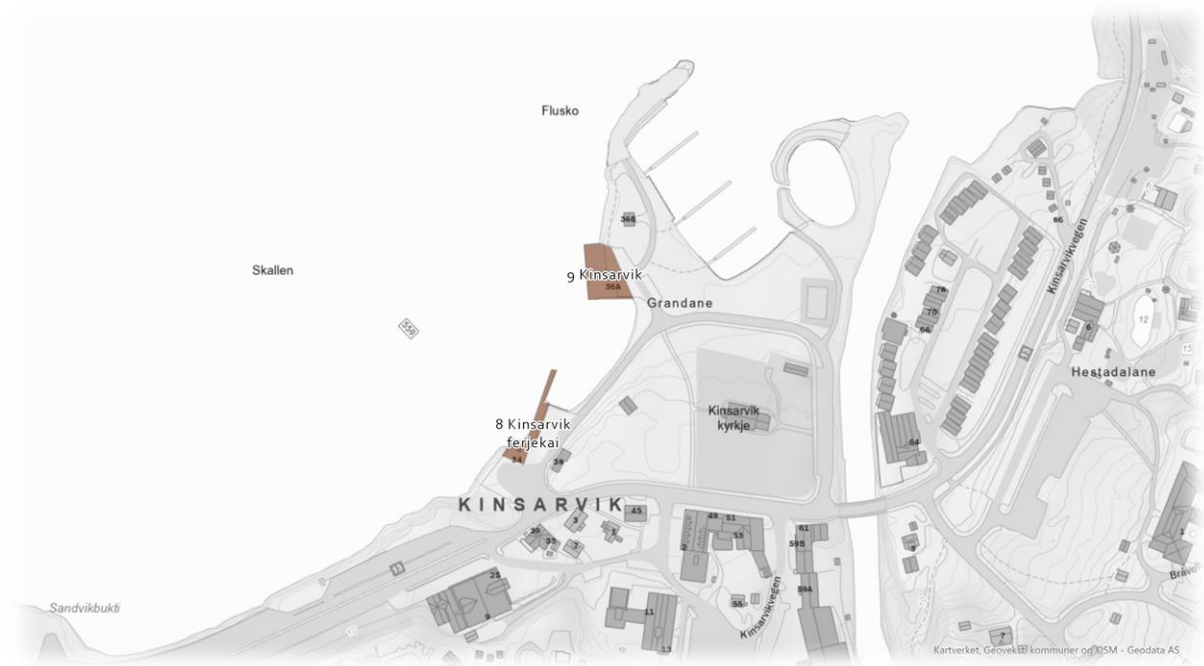
Prioriterte tiltak i planperioden

- Erstatningskai for Eksportkaien; som er lang og djup nok.
- Det er behov for permanent ISPS kai
- Areal til større flytebrygge for mottak av tenderbåtar må sikrast i arealplan. Generelt må det ryddast opp i plansituasjonen i hamna.
- Generelt vedlikehald for betre tryggleik; jamfør inspeksjonsrapportane frå 2023.
- Gjestehamna må få betre fasilitetar; til dømes betalingssystem, straum.
- Eventuell ny gjestehamn v/dagens eksportkai må prosjekterast og der må investeringsmidlar inn i budsjett.
- Det er behov for 1 årsverk for å ha ei forsvarleg drift. Kommunen har ikkje "vakt" ut over vanleg arbeidstid. God service til kundane er basert på fleksibilitet og engasjement for å stå fram som ein profesjonell hamn, og for å ha eit minimum av kontroll.
- Farvassavgifter må følges opp på private kaiar med ressursar. Dette gjeld heile kommunen.



Figur 5-3 Cruiseturister på veg i land i Odda (Kjelde: Ullensvang kommune).

Kinsarvik hamn



Figur 5-4 Kinsarvik hamn – Dagens situasjon; kaier, moloar og bygg (Kjelde: Norconsult).

Dagens situasjon

Kaia si bereevne er ok. Det er noko mindre behov for utbetringar.

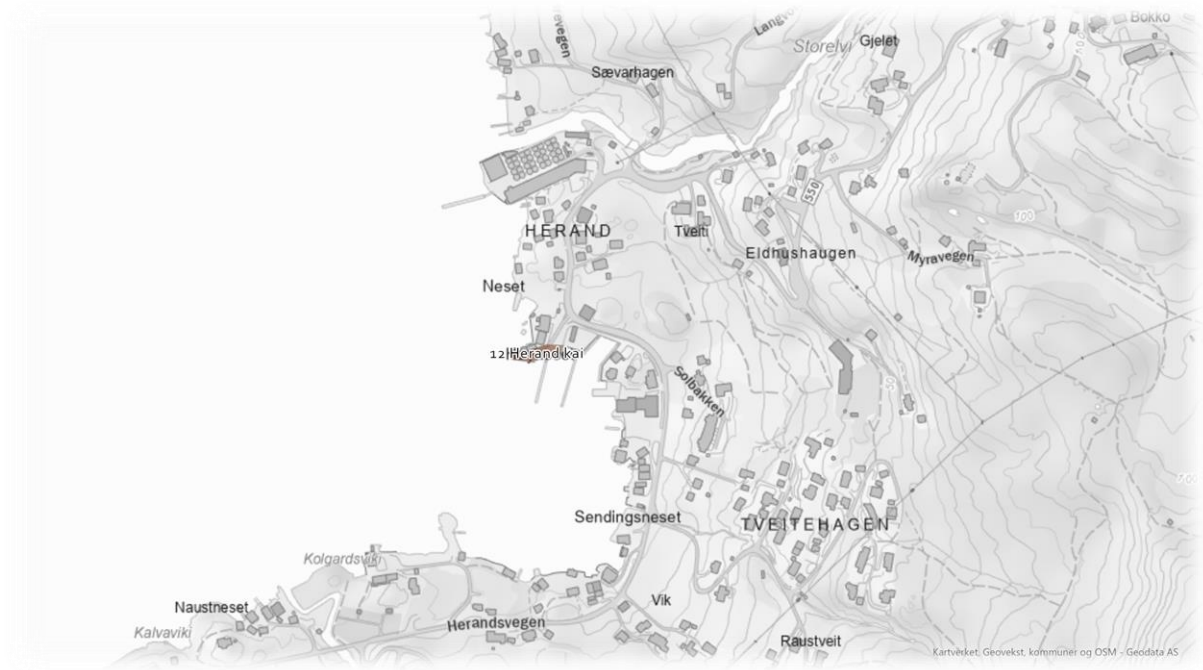
Langsiktige utviklingsbehov

Behalda hamna slik den er i dag.

Prioriterte tiltak i planperioden

Ingen.

Herand hamn



Figur 5-5: Herand hamn - Dagens situasjon; kaier, moloar og bygg (Kjelde: Norconsult).

Dagens situasjon

- Kaia sin bereevne er ok. Det er noko mindre behov for utbetringar.
- Herand har gjestehamn som tidlegare har vore støtta. Uavklart korleis dette skal drivast vidare.
- Avklare bruksrettar og eigedomsforhold.

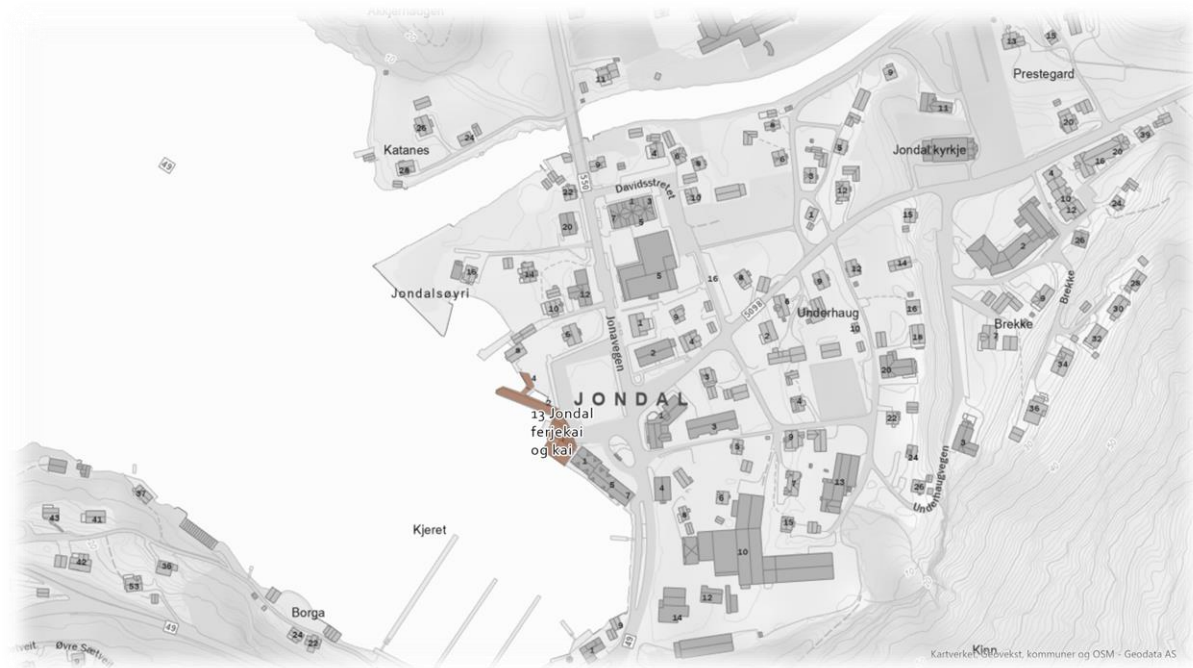
Langsiktige utviklingsbehov

Behalde hamna slik den er i dag.

Prioriterte tiltak i planperioden

- Utbetrast innan 1-3 år.

Jondal hamn



Figur 5-7: Jondal hamn - Dagens situasjon; kaier og moloar. (Kjelde: Norconsult)

Dagens situasjon

Kaia sin bereevne er ok. Det er noko mindre behov for utbetringar.

Langsiktige utviklingsbehov

- Område for ny kai for bulk m.m. (krev regulering).
- Kai for ekstraferje i turistsesong, mogeleg kombinasjon med ny kai?

Prioriterte tiltak i planperioden

- Fendring/vedlikehald av kai i Jondal.
- Ny flytebrygge.



Figur 5-8: Jondal hamn – Gjeldande plansituasjon. (Kjelde: Ullensvang kommune)

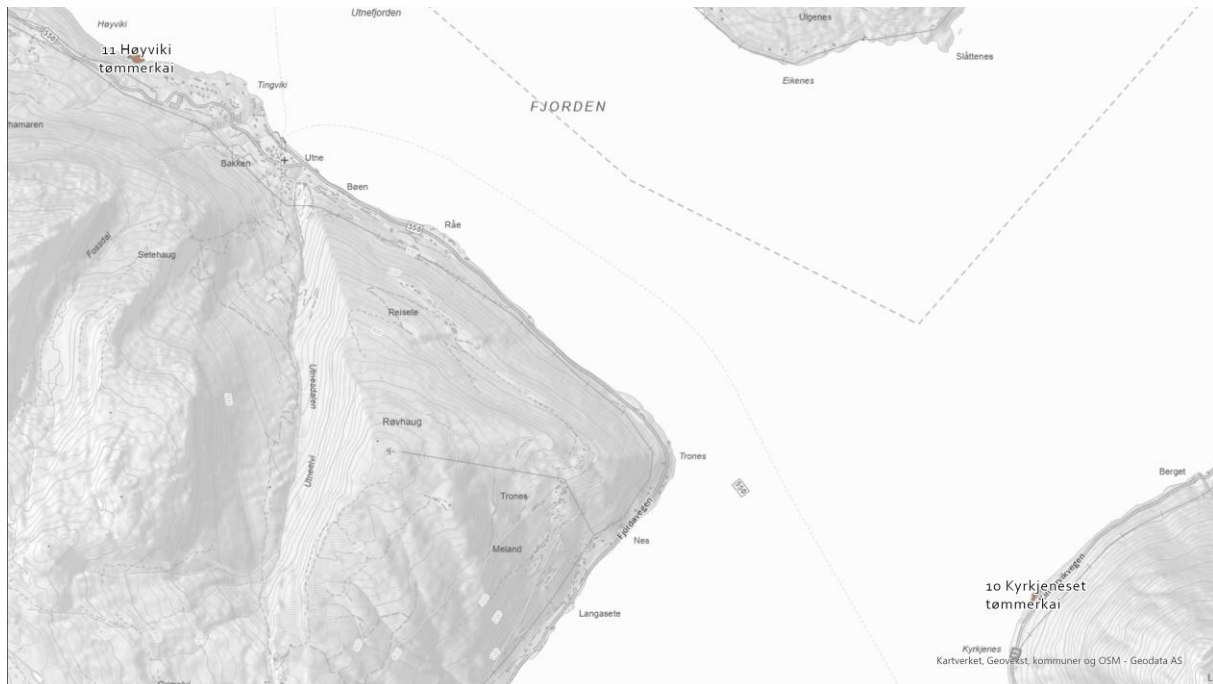


Figur 5-9: Jondal med ferga. (Kjelde: Lajla Margrete Lindskog-Lund)

Utne

Ferjekai (Vestland fylkeskommune)

Tømmerkaier på Høyvika og Kyrkjeneset



Figur 5-12: Tømmerkaier – Høyvika og Kyrkjeneset. (Kjelde: Norconsult).

Høyvika tømmerkai vest for ferjekaia på Utne.

Kyrkjeneset tømmerkai omlag 5 km nord for Kinsarvik ferjekai .

Indre Hardanger Skogeigarlag er ei samanslutning av til saman 118 skogeigarar i Eidfjord, Ullensvang og på Oksenhalvøya.

Laget opplyser at dei for tida hovudsakleg er konsentrert rundt drift og vedlikehald av tømmerkaiene på Kyrkjenes i Kinsarvik og Høyvika på Utne. For 2024 ligg det føre planar om å utbetra desse kaiane for om lag ein million kroner. Kyrkjeneset tømmerkai manglar full djupn slik at båtane ikkje kan ferdiglasta. Dette skal no ordnast gjennom å fjerna nokre bergnabbar under vatn.

Det er opplyst at det vart levert 45.600 kubikkmeter frå skogeigarane i laget sitt område i fjor (2023), der over halvparten vart levert over kaiane i Høyvika og på Kyrkjenes.

For 2024 er det utskipa 12.800 kubikkmeter over Høyvikja og Kyrkjenes.

Eigartilhøve på kaien i Herand er 50/50 Indre Hardanger Skogeigarlag/Ullensvang kommune (tidl. Jondal). Skogeigarlaget har ved fleire høve tilbydd kommunen å overta heile kaien. Dette står fortsatt ved lag.

Eigartilhøve og bruk av kaien i Hessvik har Indre Hardanger Skogeigarlag ingen kunnskap om.

5.5 Private gjestehamner og siderbåtanløp

Det er private gjestehamner / siderbåtanløp følgende stader:

- Hessvik
- Hammaren
- Belsvik
- Jondal
- Herand
- Aga
- Naa
- Lofthus
- Sekse
- Kinsarvik

Sjå vedlegg 6 for fleire opplysningar.

5.6 Ankringsområder / Naudhamner

Det er ankringsområder / naudhamner følgende stader:

- Odda hamn
- Jondal
- Herand
- Kinsarvik
- Utsteinane
- Utanfor Lofthus

Desse ankringsområda må innarbeidast i kommunen sin arealdel til kommuneplanen. Desse områda blir brukt av nyttetraffikken, og då særleg lospliktig trafikk (fartøy over 70 meters lengde).

Sjå vedlegg 1 og 7 for fleire opplysningar.

Nyttetraffikken trenger områder med sjøbotn som er egna til ankring av større fartøy, dvs. djupne under 100 meter, sediment som kan halde anker og sjøbotn utan kablar og leidningar.

Odda hamn, registrert som ankringsområde nr. 4016, det mest brukte området til ankring av sjøtransporten. Data på ankringsområdet er tilgjengeleg på Kystverkets kartdatabase Kystinfo. Statistikk frå Kystdatahuset viser blant anna tal ankringar pr. år, etter lengdegrupper og skipstype. Døme: Ankringsområdet Odda Havn, nr. 4016. Tidsperioden 2015- juni 2024 viser 377 ankringar.

Kommunen ynskjer ikkje naudhamn i Odda sentrum. (Industri, tett befolket og gasslager på kai)

Brev frå Kystverket datert 04.11.24 trekker opp grensene mellom hva som er ankringsområder og hva som er havn; indre havnebasseng og/eller manøvreringsareal tilknyttet kai (i Jondal og Kinsarvik) ift innkreving av farvannsavgift.

6. MÅL OG STRATEGIAR FOR HAMNEVERKSEMDA

6.1 Overordna føringar

Dei mest relevante overordna føringane frå kommuneplanlegginga gir grunnlag for måla for Ullensvang hamn. Kommuneplanen sin samfunnsdel har formulert ni føringar for korleis Ullensvang skal utvikle seg dei neste ti åra. Hamneverksemda kan i ulik grad bidra til denne planlagde utviklinga. Dette gjeld særleg følgande fem føringar:

I Ullensvang 2032 er

- **berekraft grunnleggjande**
- **kommunen ein aktiv tilretteleggjar og pådrivar**
- **turismen positiv**

og me har

- **akseptabel infrastruktur**
- **levande bygder og sterke sentrum i utvikling**

6.2 Hovudmål

Ullensvang hamn sine fem strategiske hovudmål er ut frå dette:

- Betre hamneforholda i Odda for befolkning og næringsliv***
- Oppretthalde nok kai-infrastruktur i heile kommunen***
- Ta omsyn til beredskap og maritim sikkerhet i kommunale farvatn og hamner***
- Ha folkehelse-, miljø- og ressursperspektiv i hamneverksemda***
- Tilretteleggje for føretrekte gjestehamner i Hardanger***

6.3 Strategiar for å nå måla

Strategiane for hamneverksemda på de fem målområdene er:

A. Betre hamneforholda i Odda for befolkning og næringsliv

- Utbetring av kaier i samsvar med årlege tilstandsrapportar
- På mellomlang sikt skal Odda hamn:
 - Utvikle attraktiv og stor nok gjestehamn
 - Eksportkaia flyttast til Eitrheim
 - Utvikle strandpromenaden
 - Etablere landstraumanlegg både for store skip og fritidsbåtar

B. Oppretthalde kommunal kai-infrastruktur i heile kommunen

- Ullensvang kommune skal i framtida ha trygge hamner som gir god service til ulike deler av næringslivet i kommunen og regionen.
- Prioritering av vedlikehald i samsvar med årlege tilstandsrapportar. Utbetring av kaiene (til dømes redningsstiger, fending, lys og betongarbeid) i samsvar med behov for vedlikehald
- På mellomlang sikt skal hamnene utviklast slik:
 - Prioritering av områder som skal vidareutviklast, og kva funksjon dei ulike hamnene skal ha, til dømes: industri, småbåthamn, gjestehamn, skogbruk, cruise m.m.
 - Sikre trygg og effektiv farlei for god hamnelogistikk og tryggleik.
 - Sikre gode synergjar med næringslivet og stadsutvikling elles.
 - Stimulere til nye og framtidsretta løysingar for anløp, fakturering, straum og andre hamnetekniske funksjonar og tilbod.

C. Ta omsyn til beredskap og maritim sikkerhet i kommunale farvatn og hamner

- Den kommunale hamneforvaltninga skal styrke maritim sikring og sikring rundt hamneinfrastrukturen
- Auke kompetansen til dei tilsette i hamnestellet med m.a. videreutdanning og kurs for å støtte Kystverket og ESA sine krav
- Forebygge uønska hendingar pga. tekniske og/eller menneskelege feil eller viljestyrt skadeverk, til dømes brann.
- Redusere risiko for sjukdomsutbrot på større fartøy, til dømes ved aukande cruise-trafikk.

D. Ha folkehelse-, miljø- og ressursperspektiv i hamneverksemda

- Tryggleikstiltak for å førebyggje ulukker
- Gjere fleire område i strandsone attraktive og tilgjengelege for alle
- Legge til rette for at alle kan oppleve sjø- og båtliv
- Ferdsel til sjøs og hamneverksemda skal ikkje føre til negative miljøkonsekvensar.
 - Krav til båttrafikken som går til kommunale og private kaier.
- Redusere risikoen for forureining frå sjøtrafikk og hamner.
 - Ha beredskap for å handtere akutt forureining av til dømes drivstoff/olje. Samarbeid med lokalt brannvesen og nabokommunar.
 - Gjennomføre undersøking av botnsediment før mudring eller utfylling.
 - Handtere mudringsmassar frå hamnebasseng som spesialavfall.
 - Unngå spreiding og omrøring av botnsediment.
 - Ikkje dumpe reine massar i områder der det gir vesentlege negative konsekvensar for naturmangfald.
 - Mudring og utfylling i sjø utan å skade kulturminne.
 - Ha renovasjonsordning i hamneanlegg for å sikre miljømessig trygg deponering av risikoavfall som oljeprodukt og kjemikaliar.
- Klimavennleg energiforsyning i hamnene.
 - Etablere landstrømanlegg for skip som erstattar bruk av hjelpemotor når dei ligg til kai.
 - Legge opp til landstraum ved kaianlegg for småbåtanlegg
 - Erstatte fossildrivne driftskøyretøy og hamnebåtar med elektrisk drifta.
 - Innføre krav om klimavennleg energibruk ved leveranse til hamnene.

E. Tilretteleggje for føretrekte gjestehamner i Hardanger

- Samarbeide med turistnæringa og andre gjestehamner i Hardanger.
- Oppretthalde gode båtplassar og sørvistilbud
- Gi god informasjon til publikum og brukarar

REFERANSAR OG KJELDER

Ullensvang hamn 2023: *Diverse grunnlagsmateriale*

Ullensvang kommune: *Kommuneplan – Strategisk næringsplan – Risiko- og sårbarhetsanalyse (Ullensvang ROS)*

Kystverket: *Kystinfo*

VEDLEGG

1. **Geografisk plangrunnlag** – Kart med hamnerelaterte utfordringar i tillegg til relevante temadata. Den åpnes i en vanlig nettleser ved å bruke [DENNE](#) lenken.
2. **Hamneoversikt** – Hamner i kommunen med opplysninger om namn, type hamn, geografisk lokalisering, kontaktinformasjon og antall båtplassar (småbåthamner).
3. **Kommuneplan for Ullensvang**
 - a. [Strategiar til kommuneplanen sin samfunnsdel \(framsikt.net\)](#)
 - b. [Kommuneplan sin samfunnsdel - Ullensvang kommune](#)
 - c. [Kommuneplan sin arealdel - Ullensvang kommune.](#)
4. **Strategisk næringsplan 2022-2024**
[Strategisk Næringsplan Ullensvang kommune 2022-2024, oppdatert etter kst.vedtak](#)
5. **Forprosjekt «Strandpromenade Odda»**
6. **Gjestehamner / Siderbåtanløp** - Oversikt med mellom anna namn, lokalisering, storleik, og kontaktpersonar
7. **Ankringsplassar** - Oversikt med mellom anna namn, lokalisering og bruk
8. **Høyringsuttale etter offentlig ettersyn av planforslag** – Innkomne uttale 2024-11-05
9. **Handlingsprogram 2025-2034**