



Til Samferdselsdepartementet

Forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs – høringsuttalelse

Vi viser til brev av 31.8.2020 angående høring av forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs (deres ref. 20/1849).

Natur- og friluftslivsorganisasjonene som står bak denne høringsuttalelsen representerer rundt en million medlemskap, og våre viktigste oppgaver er å ivareta og fremme det enkle og naturvennlige friluftsliv og ivareta naturmangfoldet. Vi ber om at det i det videre arbeidet fra departementets side blir synliggjort at det er et bredt spekter av organisasjoner som står bak denne høringsuttalelsen, og ikke bare Norsk Friluftsliv, slik fellesinnspillet vårt, datert 6.5.2020, er framstilt i arbeidsgruppens rapport. Vi har diskutert høringsforslaget og problemstillingene grundig blant organisasjonene.

Innledning

I følge den nye havne- og farvannsloven, som tråde i kraft 1.1.2020, kan departementet regulere fartsgrenser både for næringsfartøy og fritidsfartøy, mens kommunene kan regulere fartsgrenser kun for fritidsfartøy.

Samferdselsdepartementet opprettet 23. januar 2020 en arbeidsgruppe som fikk i oppgave å utrede behovet for fartsforskrifter for fritidsfartøy og næringsfartøy, og utarbeide forslag til en eller flere forskrifter om fart for fritidsfartøy og næringsfartøy. Arbeidsgruppen har vært ledet av Samferdselsdepartementet, med deltakelse fra departementet og Kystverket, og leverte sin rapport 14. august 2020.

Som vi skriver i vårt felles innspill 6.5.2020, har antall fritidsbåter i Norge økt kraftig og trafikkbildet på sjøen har blitt betydelig mer komplisert enn tidligere, både for båtførere og myke trafikanter som padlere, roere og seilere. I tillegg får vi nå et stadig økende antall svært raske og manøvrerbare vannscootere som kompliserer dette ytterligere. Kravene til dem som ferdes på sjøen i dag er derfor betydelig endret i forhold til for noen få 10-år tilbake. Denne utviklingen øker også presset på naturmangfoldet, og er blant annet en medvirkende årsak til den store tilbakegangen vi ser for en rekke sjøfuglarter langs deler av kysten, samt negativ påvirkning på sjøpattedyr.

Vi opplever at arbeidsgruppen i sin rapport i hovedsak deler vår problembeskrivelse og virkelighetsoppfatning av forholdene på sjøen:

- trafikkbilde på sjøen er utfordrende, med stor trafikk og mange brukergrupper og brukerinteresser,
- mange båter med høy fart, noe som skaper risiko for ulykker, konflikter mellom brukergrupper (harde og myke), følelse av utrygghet, særlig for myke trafikanter,
- mye trafikk og høy fart skaper konflikter med naturmangfoldet.

Arbeidsgruppen mener derfor det er behov for fartsreguleringer av fritidsbåter for å redusere risiko for ulykker og for å dempe konfliktene, noe vi er helt enige i og støtter fullt ut.

Nedenfor kommenterer vi de viktigste forslagene/paragrafene i forslaget til forskrift.

Kommenterer til de enkelte forslagene

Krav til aktsomhet

Arbeidsgruppen foreslår å videreføre aktsomhetsbestemmelsen fra dagens sentrale fartsforskrift inn den nye forskriften:

§ 3 Krav til aktsomhet

Enhver som fører et fartøy skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter farvannsforholdene og fartøyets størrelse, konstruksjon og manøvreringsevne, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, strandlinjer, kaier og omgivelsene forøvrig.

Dette forslaget begrunnes med at det er behov for en mer generell aktsomhetsnorm enn det som ligger i sjøveisreglene nummer 6, som først og fremst skal unngå sammenstøt.

Vi mener det er svært viktig å ha generell aktsomhetsbestemmelse som har et videre formål enn kun å hindre sammenstøt, og støtter arbeidsgruppens begrunnelse for det. I tillegg til å hindre skade eller fare for skade, mener vi at aktsomhetsregelen også må ha med hensynet til myke trafikanter og andre brukeres trygghet og trivsel på og ved sjøen.

Generell fartsgrænse for fritidsfartøy innen 100 meter fra land

Arbeidsgruppen foreslår å innføre en generell fartsgrænse på 5 knop innenfor 100 meter fra land m.m.:

§ 5. Generell fartsgrænse for fritidsfartøy

Fritidsfartøy skal ikke gå med høyere fart enn 5 knop innenfor 100 meter fra

- land, øyer, holmer og skjær som er synlige over vannflaten og*
- varige konstruksjoner og anlegg, som for eksempel kaier, brygger og anlegg for akvakultur. Sjømerker regnes ikke som varige konstruksjoner.*

Arbeidsgruppen har vurdert både bredere og smalere sone for hvor denne fartsgrænsen skal gjelde, men har kommet fram til 100 meter, som de mener vil:

- redusere risikoen for ulykker på grunn av høy fart, både for sammenstøt med land og med andre trafikanter,
- redusere konflikten mellom harde og myke trafikanter, herunder badende. Dette fordi bølgehøyde reduseres med 55 % og bølgeenergien med 75 % etter 50 meter
- redusere konflikten med naturmangfoldet,
- forenkle regelverket ved at det er en lik regel for hele landet.

Arbeidsgruppen har også vurdert ulike fartsgrenser som bør gjelde i denne 100-meterssonen, og har kommet fram til at 5 knop er det riktige. Dette fordi:

- bølgehøyde tre-dobles og bølgeenergien ti-dobles når hastighetene økes fra 5 til 7,5 knop,
- bølgene oppleves som plagsomme når hastigheten er mellom 5 og 10 knop,
- hastigheter på 7,5 og 10 knop oppleves truende og skremmende,
- 5 knop oppleves ikke problematisk.

Det er i dag en tydelig konflikt mellom myke brukere som padlere, roere, seilere og badere og fritidsfartøyer med høy fart. Dette er en svært asymmetrisk konflikt, der konflikten oppleves mye sterkere for myke brukere i forhold til brukere av raske fritidsfartøyer. Dette gjør blant annet at padlere, seilere og andre myke trafikanter på sjøen blir fortrenget, både i tid og rom, på grunn av støy eller utrygghet.

Det samme gjelder for de mest sårbare dyre- og fugleartene. Sjøtrafikkens påvirkning på sjøpattedyr og fugler er godt dokumentert i en rekke undersøkelser. Særlig høy fart og kjøremønstre er utslagsgivende for hvor stor skade motorisert ferdsel gjør på fugler og marine pattedyr.

Det finnes derfor veldig gode grunner til å få på plass en sone langs land med lav fart, slik arbeidsgruppen foreslår. For å ivareta natur og friluftslivsinteressene mener vi at denne sonen mange steder burde være både bredere enn 100 meter og farten lavere enn 5 knop. Særlig etter at den egne forskriften for vannscooter ble opphevet, vil bredden på 100 meter ikke være bred nok for ivare ta hensynet til blant annet naturmangfoldet på en god nok måte.

Vi mener imidlertid at det nå er viktig å få på plass et entydig og helhetlig regelverk for hele landet, og støtter forslaget fra arbeidsgruppen om en sone på 100 meter fra land med maks 5 knops fart. Grensen på 5 knop bør gjelde motordrevne fritidsfartøyer, og ikke fritidsfartøyer under seil, da disse i en del tilfelle vil kunne gå noe fortere enn 5 knop i denne sonen, uten at det skaper store konflikter. Vi mener derfor «motordrevne» må tas inn i § 5.

Fartsgrense på øvrige områder på sjøen

Arbeidsgruppen foreslår ingen øvre fartsgrense på øvrige sjøarealer enn 100-meterssonen, selv om den sier det kunne tenkes en slik løsning. De begrunner dette blant annet med at det ikke er støtte i kunnskapsgrunnlaget for å innføre en slik fartsgrense og at problemene med høy fart må løses på andre måter, blant annet med tiltak rettet mot båtførernes kompetanse og holdninger.

Vi er uenige i denne vurderingen. Vi kan ikke se at det finnes noen legitime samfunnsinteresser og gode argumenter som kan forsvare nærmest fri fart på sjøen. Jo høyere farten er, desto mindre er marginene, og desto høyere er risikoen for ulykker. Dette mener også Sjøfartsdirektoratet, som i sin rapport i forbindelse med innføring av et høyhastighetsbevis blant annet skriver: «*Det er grunn til å tro at det også er stor risiko knyttet til båter som kan oppnå både 30 og 40 knop. Sjøfartsdirektoratet mener at de fleste risikoer knyttet til høy hastighet inntreffer på et tidligere tidspunkt enn 50 knop.*» Høy fart skaper i tillegg utrygghet og reduserer trivselen, blant annet på grunn av støy, for andre som befinner seg ved og på sjøen. Høy fart vil også mange steder være i konflikt med hensynet til naturmangfoldet, og i større avstand fra land, der det ofte finnes både sjøpattedyr og fugleflokker.

Oslofjorden er et område med store utfordringer, både for naturmiljøet og for friluftslivet, jf. *Forslag til helhetlig plan for Oslofjorden* fra Miljødirektoratet. Oslofjorden er derfor et godt eksempel på et område der høy fart er en utfordring både for friluftslivsopplevelser og for sårbar natur, og hvor behovet for regulering er stort.

Vi mener derfor av hensynet til natur- og friluftslivsinteressene og folks trygghet og trivsel, at det må innføres en generell fartsgrense på 25 knop i de øvrige sjøarealene utenfor 100-meterssonen, især utenfor de merkede hovedledene. Behovet eller ønsket om nærmere avgrensede områder med høyere fart bør avklares i egne prosesser der fordeler og ulemper veies mot hverandre.

Ferdsel ved badeplasser

Arbeidsgruppen foreslår å videreføre bestemmelsen om motorisert ferdsel ved badeplasser fra dagens sentrale fartsforskrift inn i den nye forskriften. I tillegg foreslås det at denne bestemmelsen også gjelder fra merkebøyer ved offentlige badeplasser:

§ 4 Ferdsl ved badeplasser

Fartøy skal ikke gå med høyere fart enn 5 knop innenfor 50 meter fra steder hvor bading pågår eller fra merkebøyer som er utlagt ved offentlige badeplasser.

Dette forslaget begrunnes med at dette er en godt kjent og innarbeidet regel som fungerer etter hensikten.

Vi støtter arbeidsgruppens forslag og begrunnelse for å ta denne bestemmelsen om ferdsel ved badeplasser og merkebøyer inn i forskriften. Vi mener dette er en viktig bestemmelse, både for sikkerheten og trivselen, for de som bader. I tillegg vil 100-meterssonen med 5 knop i de fleste tilfelle slå inn der folk bader.

Sanksjoner

Vi mener, i likhet med arbeidsgruppen, at politiet ved mindre overtredelser av fartsgrensene til sjøs, bør kunne sanksjonere overtredelsen med forenklet forelegg, i stedet for overtredelsesgebyr. Dette begrunner arbeidsgruppen med at det ikke er ønskelig å avkriminalisere farts overtredelser på sjøen, samt at dette vil gjøre politiets arbeid enklere og mer effektivt, noe vi selvsagt støtter.

Vi forutsetter at Stortinget gjør den nødvendige lovendringen i havne- og farvannsloven slik at forskriften kan gi politiet hjemmel til å gi forenklet forelegg i stedet for overtredelsesgebyr, på samme måte som farts overtredelser på veien.

Vi støtter også forslaget om økning satsene for overtredelse av fartsregler ved badeplasser fra 2.000 kroner til 3.800 kroner og overtredelse av øvrig fartsregler fra 1.500 kroner til 2.600 kroner.

Behov for et enkelt og enhetlig regelverk

Vi mener det er svært viktig å få på plass et enkelt og enhetlig regelverk for hele Norge. Det er derfor viktig at 5 knopsreglen i 100-meterssonen ikke blir uthulet av mange lokale forskrifter.

Utfordringen med å beholde et slikt enkelt og enhetlig regelverk for hele landet er at § 8 i havne- og farvannsloven gir kommunene muligheter til å lage egne forskrifter som går foran den sentrale forskriften som departementet kan vedta etter § 7.

Vi kan se at det i noen tilfeller kan være behov for lokale tilpasninger, men vi mener den sentrale forskriften må presisere at dette kun kan gjøres i unntakstilfeller, jf. § 8 der det står: *Forskrifter etter denne paragrafen går foran forskrifter etter § 7, med mindre annet er bestemt i medhold av § 7.*

Vennlig hilsen

Norsk Friluftsliv

Bente Lier
generalsekretær

Sabima

Christian Steel
generalsekretær

Norges Seilforbund

Per Christian Bordal
generalsekretær

Norges Padleforbund

Sven Nordby Anderssen
generalsekretær

Norsk Ornitologisk Forening

Kjetil Aadne Solbakken
generalsekretær

Naturvernforbundet

Maren Esmark
generalsekretær

Den Norske Turistforening

Dag Terje Klarp Solvang
generalsekretær

Oslofjorden Friluftsråd

Espen Søylen
direktør

Forbundet KYSTEN

Per Hillesund
generalsekretær