

*Innlegg på tankesmien:*

### **Nye aktiviteter – muligheter og utfordringer**

*Konferanse om allemannsretten og friluftslivets framtid. Friluftslivsloven 50 år i 2007. 26  
– 27 november 2007.*

Skrevet av:

*Leif Inge Magnussen*

*Stipendiat ved Norges idrettshøgskole*

*Tindevegleder/Cand paed*

### **Noen perspektiver på kystfriluftsliv fra sjøens myke trafikanter - padlerne**

*"The greatest resource of the ocean is not material but the boundless spring of inspiration and well being we gain from her" Jacques Cousteau*

Jeg arbeider med et forskningsprosjekt knyttet til hvordan voksne tilegner seg ferdigheter i friluftsliv. I prosjektet "Læring av friluftsliv" har jeg valgt å se på ulike havpadlemiljøer, og hvordan ferdigheter i havpadling og friluftsliv læres.

I dette foredraget har jeg blitt utfordret av Norges Padleforbund<sup>1</sup> (NPF) til å lage et innlegg om hvordan havpadlerne opplever konsekvensene av utviklingen langs kysten vår. Ved siden av padlingens mulige betydning for vårt behov for rekreasjon og helseforebygging, vil jeg her peke på noen andre mulige følger av å padle langs kysten vår:

- Gir mulighet for sterke naturopplevelser gjennom møter med natur og dyreliv,
- Gir læring av friluftslivsferdigheter og mestringsglede,
- Kan skape "grønn læring" - økt bevissthet hos den enkelte for natur-, miljø- og klimaspørsmål.
- Kan være et "mykt" friluftsliv egnet for barn, unge og funksjonshemmede.

---

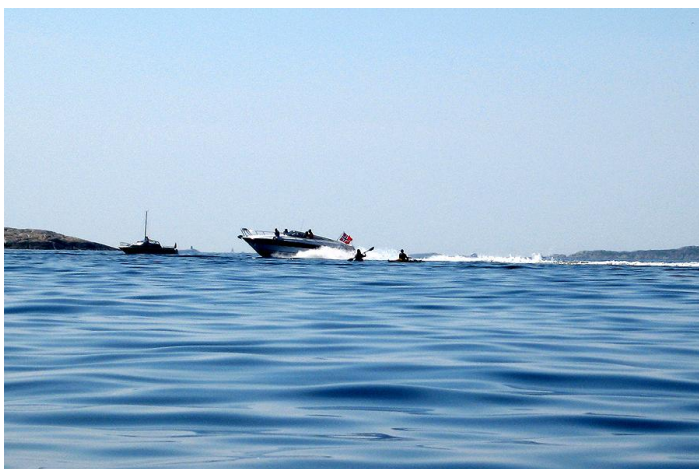
<sup>1</sup> Det er nær 13 000 organiserte og 70 000 uorganiserte padlere i Norge (NPF; *Sven Andersen*)

Mange finner glede ved padling langs kysten i dag, samtidig er det også slik at det finnes hindringer som kan gjøre det vanskelig å begynne med aktiviteten. Økende fritidsbåttrafikk med flere, større og raskere båter representerer en læringsbarriere for å begynne med padling som aktivitet. Dette har ikke bare konsekvenser for utøvelsen av padlingen i seg selv, men også for sikkerheten til padlerne. Padlere er, i veitrafikkens bilde, sjøens myke trafikanter. Motorbåter til fritidsbruk representerer en direkte trussel mot padleres sikkerhet. Gjennom den relativt høye hastigheten mange båter har, bølgene disse båtene skaper (også i friområder), muligheten for promillekjøring, kunnskapsnivået og den (selv-) opplevde lave aktsomheten blant enkelte båtførere, skapes et miljø hvor det er både vanskelig og farlig å padle.

*Må vi få "møteulykker" før motorbåttrafikk til sjøs reguleres? Bildene viser to eksempler:*



*Med livet som innsats krysser havpadler Frode L. Stangebye det åpne farvannet ved Dyna fyr. Han vil ha flere fartsgrenser på sjøen. (Foto: KNUT SNARE )(HOAAS 2007)*



*På vei ut mot Tistler. Foto: Thomas Pindard ©*

Denne konflikten gir seg til uttrykk i de ulike havpadlemiljøene jeg forsker på<sup>2</sup>, ved følgende utsagn:

- ”Det er forholdsvis grov sjø på stille dager” (*Indre oslofjord*), fra feltnotater, *Oslopadler*
- ”Det er bare å padle utaskjærs, så er vi kvitt dem” (*motorbåtene*), fra feltnotater – *Østfoldpadler*.
- ”Nå er havet vårt” - *informant i februar*

I forlengelse av dette stilles det større krav til padleres ferdigheter og utstyr. Det blir altså en høyere terskel for å padle rent teknisk, da det oppleves som utrygt med ikke forutsigbare hekkbølger, på kryss og tvers. Samtidig er støyplagen (Faarlund 1992) fra fritidsbåttrafikken stor. Dette kan da presse padlerne ut av sommersesongen til vinteren og ut av den skjermede skjærgården, noe som i sin tur stiller økte ferdighets og utstyrmessige krav til padlerne. Konsekvensen av dagens situasjon er at den gir en høyere terskel for å begynne med denne formen for friluftsliv, men også en øket mestringsfølelse for de som tør og vil padle uansett. Den høye fritidsmotorbåttettheten nær de store befolkningssentraene langs kysten kan også bidra til at padlere må reise lenger for å oppleve uforstyrrethet.

En annen konsekvens av terskelen for å drive denne formen for friluftsliv som skapes av fritidsmotorbåtene, er knyttet til en mulig eksklusjon av andre. Barn, unge, funksjonshemmede og eldre kan få en høyere terskel for å begynne med denne enkle formen for naturlig friluftsliv. Da blir det færre som vil utvikle et miljø- og klimaengasjement gjennom det å *være nær i natur*. Det må derfor utvikles områder langs kysten, nær der folk bor (Faarlund 1978), hvor en er skjermet fra de motorbåtskapt opplevelsbarrierene. Naturen i seg selv stiller store krav, en trenger ikke bli rent i senk eller slått rundt av nærgående fritidsbåter i tillegg.

---

<sup>2</sup> Hentet fra prosjektet ”læring av friluftsliv” se [www.nih.no](http://www.nih.no)

Enkelte steder kan du legge til med motorbåt for natten og gå i land, men som kajakkpadler får du ikke telte. Dette er et uttrykk for en forvaltningspraksis hvor det legges til rette for ”hytta på sjøen” og ikke for det enkle naturlige friluftslivet. Om dette ikke er en barriere for friluftsliv, så skaper det i hvert fall en del indignasjon blant de som ror eller seiler små farkoster og som baserer seg på teltliv.

En annen barriere kan knyttes til den massive utbyggingen av strandsonen (indre- og ytre oslofjord og sørlandskysten) gjør det vanskelig å gå i land der farvann er skjermet. Dette representerer enda en begrensning. Det kan være vanskelig å finne et egnet sted å sette kajakken på vannet på grunn av utbyggingsnivået i strandsonen. I tillegg ønsker man som padler at det også er langgrunt (eller lav brygge) og på grunn av begrensninger i lagringsmulighetene for kajakk, parkering i nærheten. Når man først er på vannet kan man enkelte steder bli tvunget til å padle flere kilometer før en finner et egnet sted for å gjøre noe så prosaisk som å late vannet. Hvis det er mye vær og vind, er det få steder en kan gå i land skjermet, uten å være i nærheten av bebodd hus eller hytte i sommersesongen.

Det er et paradoks at en regulerer en marginal aktivitet langs kysten som bølgesurfing og umotorisert ferdsel, når en ikke greier å regulere i særlig grad fritidsmotorbåttrafikk som er til stor sjenanse for både menneskeliv og dyreliv...

*”Surfer Markus Allen i Sandefjord Brettseilerklubb vil ikke anmode klubbmedlemmene om å la være å surfe i området.*

*- Vi mener at det ikke er noe grunnlag for å ha noe forbud. Det er rart at man kan seile med seilbåt, kjøre med motorbåt, bade og fiske når man ikke kan surfe der.*

*Fylkesmannen sier jo selv at de ikke har vitenskapelig dokumentasjon at vår aktivitet er skadelig for fugl, sier han.*

*Naturverninspektør Karl Haglund hos fylkesmannen påpeker at en båt som bare kjører forbi ikke gjør skade, fordi båtene ikke oppholder seg der”. (Grimsland & Holtung 2005)*

Gjør man her inngrep i ferdselsretten fordi det er snakk om en ressursmessig svak gruppe på vegne av fuglelivet? Om det er ferdselen eller oppførselen på land av de samme surferne som er det egentlige problemet, må de ulike gruppene som er involvert innlede en dialog for å se om de kan løse konflikten på en annen måte enn gjennom ferdselsforbud.

## Mulige tiltak

For å skape læring og muligheten til å drive enkelt og naturlig friluftsliv langs kysten kreves det trolig en del tiltak og nye reguleringer.

- Regulering av motorisert ferdsel, som utmark, også på sjøen? – en skjerpet friluftslivsdefinisjon, økt krav til aktsomhet hos fritidsbåtførere
- bedre tilkomst til og i fra havet for havpadlere,
- læringssoner knyttet til friluftsområder, helt uten motorisert ferdsel. ("100 meterskog" eller "tareskogen" for barn og unge langs kysten). I enkelte områder tillatt med motor i tidsrommet mellom kl 17 – 19 i helgene om sommeren. Fri "ferdsel" i perioden november til april,
- 5 knops grense for motoriserte fritidsbåter i hele indre Oslofjord 300 meter fra fastland og øyer, samt rundt friluftsområder langs hele kysten,
- CO<sub>2</sub> avgift for fritidsbåter for å redusere forbruket av fossilt brensel og konfliktnivå,
- lavere promillegrense (0,002).

## Kildehenvisninger

Faarlund, N. Vurdering av en offentlig friluftslivs-politikk. 1978. Hemsedal, FOR-UT.

Ref Type: Pamphlet

Faarlund, N. 1992, *Støy og stillhet i friluftsliv* Oslo, SFT-Rapport 92:93.

Grimslund, T. & Holtung, H. T. Protesterer mot surfe-forbud. NRK . 4-3-2005. 20-11-2007.

Ref Type: Newspaper

HOAAS, S. A. Padlernes skrekk. Aftenposten. 28-7-2007. 23-11-2007.

Ref Type: Newspaper