

**Til:**  
Samferdselsdepartementet

**Fra:**  
Naturvernforbundet  
Norsk Ornitologisk Forening  
Oslofjorden Friluftsråd  
Norsk Friluftsliv

### **NOU 2018:4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne og farvannslov - høringsuttalelse**

Vi viser til brev av 9.3.2018 angående høring av NOU 2018:4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne og farvannslov (deres ref. 18/562-). Vi viser også til kontakt med Ingvild Skorve i departementet om utsatt høringsfrist til 22.6.2018.

Natur- og friluftslivsorganisasjonene som står bak denne uttalelsen representerer rundt en million medlemskap. Av Norsk Friluftslivs medlemsorganisasjoner er det særlig Forbundet Kysten, Norges Jeger- og Fiskerforbund, Norges Padleforbund og Norge Røde Kors som har bidratt til uttalelsen.

### **Bakgrunn**

Regjeringen satte i 2016 ned et utvalg som fikk i oppdrag utrede forslag til ny havne- og farvannslov. Utvalget har foretatt en helhetlig gjennomgang av gjeldende havne- og farvannslov og overleverte sin utredning med forslag til ny lov til Samferdselsdepartementet 1. mars 2018. Et overordnet mål for utvalgets vurderinger har vært å forenkle regelverket og gjøre det mer tilgjengelig for brukerne av loven. Sentrale sider av utredningen og lovforslaget er:

- Fordeling av myndighet mellom stat og kommune
- Kommunale havners kapitalforvaltning
- Gjeldene loslov er i sin helhet tatt inn i ny havn- og farvannslov

I rapporten og lovforslaget tas det opp mange ulike problemstillinger og forslag, men vi vil i vår høringsuttalelse ta opp ting som vi mener er av særlig interesse eller betydning for natur og friluftsliv.

### **Innledning**

Fritidsbruken av sjøen i forbindelse med ferie og fritid er langt større enn nyttetraffikken. Antall fritidsbåter i Norge øker stadig, og nærmere seg 1 million. I tillegg finnes det nærmere 200.000 kanoer og kajaker. Trafikkbildet på sjøen har derfor 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 de 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.

I kontrast til dette, stammer dagens frie ferdsel med få reguleringer på sjøen fra en tid da de færreste hadde båt, og de som hadde båt enten rodde, seilte eller i beste fall hadde en saktegående motorbåt. Den gangen var ikke fri fart og få reguleringer noe problem. I dag er situasjonen en helt annen, og uten at det gjøres noe med dette, vil bruker- og naturkonfliktene, samt faren for ulykker på sjøen bare øke. Dette siste fikk vi dessverre illustrert altfor godt så sent som i mai i år der en kajakkpadler ble kjørt ned av en hurtiggående båt. Bare flaks gjorde at dette ikke gikk verre enn det faktisk gjorde, selv om skadene var alvorlige nok: <https://www.nrk.no/sorlandet/batforeren-sa-ikke-ragnhild-i-kajakken-1.14058623>. Dagens forhold på sjøen gjør at padlere og andre myke trafikanter på sjøen blir fortrenget, enten 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. Andefugler, som ærfugler, er blant dem som ofte har ungene sine på sjøen nært land. Om sommeren gjennomgår dessuten andefugler og andre typer vannfugl en omfattende felling av svingfjær som gjør de helt eller delvis ute av stand til å fly, og dermed ekstra sårbare. Regler om fartsbruk nærme land er derfor svært viktig.

På denne bakgrunnen finner vi det oppsiktsvekkende at et utvalg som har hatt i oppdrag å gjøre en helhetlig gjennomgang av havne- og farvannsloven nesten ikke har tatt opp problematikken og utfordringene rundt fritidsbruk av havner og farvann og de behovene for regulering dette medfører. Dette manglende fokuset illustreres også gjennom hvem utvalgt har hatt møter med og fått skriftlige innspill fra. På oversikten over disse finnes ikke en eneste representant for natur- og friluftslivsorganisasjonene.

Vi mener tiden er overmoden for å ta de problemene og utfordringene som er på sjøen på alvor. Prosessen med ny havne- og farvannslov er en gylden anledning til å gjøre noe med dette. I tillegg til å være viktig for dyre- og fuglelivet, er sjøen en svært viktig friluftslivsarena og friluftsliv er svært viktig, både for den enkeltes livskvalitet og helse og for samfunnet. Ved å legge til rette for økt fysisk aktivitet, blant annet gjennom friluftsliv, vil samfunnet ifølge en rapport fra Vista Analyse kunne ha opptil 80 milliarder kroner i samfunnsøkonomisk gevinst pr år.

Det er også verdt å merke seg at det er brukt betydelig offentlige midler til sikring og tilrettelegging for friluftslivet langs kysten, og at stillhet og ro er en av de viktigste grunnene til at folk søker ut i naturen. I tillegg har det offentlig opprettet en rekke naturreservater for å sikre sjøfuglene langs kysten.

## **Konkrete kommentarer og innspill**

### ***Formålsparagrafen***

I forslag til ny formålsparagraf (§ 1) står det: «*Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann.*»

Vi synes dette forslaget er konkret og lett forståelig. Det er også positivt at miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann tas inn i loven, uten at vi ser at dette er særlig konkretisert. I tråd med det vi skriver innledningsvis er det imidlertid en vesentlig mangel i dette formålet. Den desidert største bruken av sjøen er med fritidsbåter, herunder kanoer og kajaker. I tillegg er det viktige

miljøverdier som må ivaretas. Da må også lovens formål gjenspeile dette. Vi mener derfor at følgende tillegg må inn i lovens § 1:

- «Loven skal også fremme sikkerhet og trivsel for brukere av fritidsfartøyer og andre brukere av havn og farvann, samt sikre hensynet til miljøverdiene langs kysten.»

### ***Fordeling av ansvar mellom staten og kommunene***

Utvalgets forslag innebærer en ny fordeling av myndigheten mellom staten og kommunene. I gjeldene lov har i hovedsak staten ansvar og myndighet i farleder, mens kommunen har ansvar og myndighet i øvrige sjøområder og i havner. I forslaget til ny lov vil staten få ansvar og myndighet for farleder og øvrig sjøområder, mens kommunene vil få ansvar for havnene.

Vi mener det ligger mye positivt i dette forslaget da det gir muligheter til et helhetlig og enhetlig regelverk som tar hensyn til alle brukergrupper. Et slikt regelverk vil også være brukervennlig for alle og lettere å håndheve for politi og annet oppsyn. Ulempen vil være hvis staten ikke bruker sin myndighet til å få på plass et helhetlig regelverk og samtidig svekker kommunenes muligheter til å regulere fritidsfartøyer på en hensiktsmessig måte.

### ***Forholdet til plan- og bygningsloven***

Når det gjelder kommunens muligheter til å regulere bruken av fritidsbåter av hensyn til miljø og friluftsliv mener utvalgt at plan- og bygningslovens arealdel er mer egnet enn havne- og farvannsloven som hjemmelsgrunnlag. På den bakgrunn foreslår ikke utvalget en egen hjemmel for kommunen til å regulere fritidsfartøyer etter havne- og farvannsloven. Hvis kommunen ønsker en slik regulering etter havne- og farvannsloven må de gå om Kystverket, jf lovforslagets § 8.

Vi er litt usikker på forholdet mellom plan- og bygningsloven og havne- og farvannsloven, men vi mener det er svært viktig at kommunen har gode hjemler for å regulere bruken av fritidsbåter av hensyn til natur og friluftsliv ut over det som ligger i forslag til ny havne- og farvannslov. Vi forutsetter derfor at departementet avklarer forholdet mellom plan- og bygningsloven og havne- og farvannsloven og sikrer at kommunene har nødvendige hjemler for å kunne regulere fritidsfartøyer på hensiktsmessig måte, også etter havne- og farvannsloven.

### ***Fartsreguleringer***

Som vi skriver innledningsvis mener vi forholdet på sjøen har utviklet seg på en måte som ikke er holdbar, verken i forhold til sikkerhet og trivsel for brukere av sjøen eller med hensynet til naturmiljøet. Vi, som organisasjoner som skal vare natur- og friluftslivsinteressene, mener derfor tiden er overmoden for å gjøre noe med dette. Særlig er høy fart og villmannskjøring et økende problem for mange trafikanter og andre brukere av sjøen. Vi mener det må innføres en generell sone langs land med maks fart på 5 knop for alle fartøyer. I områder med tett trafikk og stor aktivitet, slik som langs Skagerakkysten bør denne sonen være på minst 200 meter. I områder med mindre trafikk og mindre aktivitet kan denne sonen kanskje være noe smalere, hvis ikke hensynet til for eksempel dyre- og fuglelivet tilsier noen annet. Et eksempel på denne type differensiering er *Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen*. I øvrige sjøområder, herunder farleder bør det være maks fart på 25 knop. I trange farvann med farleder bør både brede på 5 knopssonen og fart tilpasses på en hensiktsmessig måte. En slik løsning er i store trekk i tråd med forslaget om fartsreguleringer i Oslo kommune som nå er på høring, et forslag vi støtter.

Hvis det er ønske eller behov for områder der det er mulig å kjøre fortere enn 25 knop, for eksempler med vannscooter, mener vi slike områder må settes av spesielt i den enkelte kommune ved bruk av plan- og bygningsloven.

I forslag til § 8 *Statens myndighet til å regulere ferdsel i farvann* gis staten myndighet til å vedta fartsbegrensninger enten gjennom enkeltvedtak eller forskrift. Vi mener det er nødvendig at det ligger en slik mulighet i lovverket, men vi mener dette ikke er godt nok for å fremme sikkerhet og trivsel på sjøen for alle. Vi mener derfor det må stå direkte i loven at:

- *I en sone på 200 meter langs land, inkludert rundt øyer, holmer og skjær, er øvre fartsgrense 5 knop hvis ikke annet er bestemt gjennom enkeltvedtak eller forskrift. I øvrig sjøarealer, berunder farleder, er øvre fartsgrense 25 knop hvis ikke annet er bestemt gjennom enkeltvedtak eller forskrift.*

I tillegg foreslås det i § 8 at staten kan regulere ferdsel, blant annet om:

- seilingsleder, trafikkseparering og andre rutetiltak
- forbud mot eller vilkår for at fartøy eller grupper av fartøy skal bruke bestemte farleder eller farvann
- at fartøy eller grupper av fartøy eller grupper av fartøy skal bruke bestemte farleder eller farvann

Departementet skal i sin vurdering legge vekt på berørte kommuners forslag til reguleringer.

Av hensyn til blant annet natur- og friluftslivsinteressene mener organisasjonene det er viktig at det både er mulig å legge ned forbud mot visse fartøyer i visse områder eller at de skal bruke bestemte farleder. Vi støtter derfor de mulighetene til regulering som ligger i forslag til § 8. Vi støtter også at det skal legges stor vekt kommuners forslag og synspunkter.

Det er i dag en tydelig konflikt mellom myke brukere som padlere, roere, seilere og badere og fritidsfartøyer med høy fart. Denne er en svært asymmetrisk konflikt, der konflikten oppleves mye sterkere for myke brukere i forhold til brukere av raske fritidsfartøyer. Denne konflikten er ytterligere forsterket etter at den nasjonale forskriften som regulerte vannscooter er opphevet. Dette fordi det både blir flere svært hurtiggående fartøyer på sjøen og at vannscooterne er svært manøvrerbare, lite forutsigbare og kan gå nærmere land. Dette er også et stort problem for dyre- og fuglelivet å forholde seg til.

### ***Bredden på farleder***

Mange steder erfarer vi at farleder går enten tett innpå land eller helt inntil land, jf <http://gammelkart.kystverket.no/default.aspx?gui=100004&lang=2>. Dette gjør at det mange steder blir lite sjøareal til annen type bruk, selv i viktige områder med stor fritidsbruk på og ved sjøen.

Vi mener derfor det bør ses på bredde av en del farleder av hensyn til andre interesser. Dette bør sees i sammenheng med behovet for en sone langs land med lav fart, jf det vi skriver ovenfor under *Fartsreguleringer*.

### ***Mottaksplikt***

I henhold til § 39 i dagens havne- og farvannslov ligger det en plikt for havner og havneterminaler til å motta fartøyer. Denne plikten foreslår utvalget å fjerne slik at havner og havneterminaler kan nekte fartøyer å legge til av ulike årsaker.

Vi har ingen sterke meninger om dette når det gjelder kommersielle aktører, men vi forutsetter at dette blant annet ikke gjelder redningsfartøyer som av ulike årsaker kan ha behov for å gå til nærmeste havn.

### ***Kompetanse og friluftsliv og fritidsbruk av sjøen***

Som vi har skrevet ovenfor, er det et sterkt behov for å regulere bruken av fritidsfartøyer, og at regler om dette blir en del av en ny havne- og farvannslov. Dette vil også kreve kompetanse i Kystverket på dette feltet for å sikre en god forvaltning på dette området.

## **Vennlig hilsen**

### **Naturvernforbundet**

Maren Esmark (sign.), generalsekretær

### **Norsk Ornitologisk Forening**

Kjetil Aadne Solbakken (sign.), generalsekretær

### **Oslofjorden Friluftsråd**

Rune J. Svensson (sign.), direktør

### **Norsk Friluftsliv**



Hans Erik Lerkelund, fagsjef naturforvaltning