

Oslo, 24. august 2018

Til Nærings- og fiskeridepartementet

Ny Stortingsmelding om sjøsikkerhet – innspill

Vi ble først på forsommeren i år kjent med at regjeringen arbeider med en ny Stortingsmelding om sjøsikkerhet som skal legges fram til høsten. I den anledning ba vi om et møte, men fikk tilbakemelding om det var vanskelig så sent i prosessen. Vi ble imidlertid gitt anledning til å komme med et skriftlig innspill, jf e-post fra Marlene Kibsgaard Vestad i departementet datert 11. juni.

Norsk Friluftsliv representerer de 17 største frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge med til sammen rundt 950.000 medlemskap og rundt 5.000 lokale lag og foreninger. En av hovedoppgavene for Norsk Friluftsliv er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivets vilkår i Norge, herunder saker som har betydning for forvaltningen av natur- og friluftsliv. I den forbindelse har vi stor interesse av sjøsikkerhet, særlig for myke brukere av sjøen, som blant annet padlere, roere, seilere og badende.

Innledning

Fritidsbruken av sjøen i forbindelse med ferie og fritid er svært høy. Antall fritidsbåter i Norge øker stadig, og nærmer 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 har vi dessverre allerede fått illustrert altfor godt flere ganger i løpet av sommeren. Dagens forhold på sjøen gjør at padlere og andre myke trafikanter på sjøen blir fortrenget, både i tid og rom, 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.

Vi mener tiden er overmoden for å ta de problemene og utfordringene som er på sjøen på alvor. Norsk Friluftsliv har derfor følgende innspill til arbeidet med en ny stortingsmelding om sjøsikkerhet:

Behov for fartsreguleringer

Som vi skriver innledningsvis mener vi forholdene 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. 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.

Skal vi ta sjøsikkerhet reelt på alvor, mener derfor Norsk Friluftsliv 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.

Behov for økt kompetanse

Som vi skriver ovenfor mener Norsk Friluftsliv primært at det viktigste er å redusere den generelle farten på sjøen for å øke sikkerheten på sjøen. I tillegg støtter vi forslaget om å innføre et eget sertifikat for førere av de raskeste båtene, noe som er i tråd med Sjøfartsdirektoratets forslag fra 2012. Vi støtter også forslaget om å utvide den ordinære båtførerprøven med en om forebyggende sjøsikkerhet, og støtter derfor et forslag om dette.

Utover dette er det selvsagt en rekke andre viktige tiltak som må til for å øke sjøsikkerheten, blant annet bedre svømmeopplæring og mer kontroll og tilstedeværelse fra politi og oppsyn, samt utnytte potensialet i medlemsmøter m.m. i de mange lokale båtforeningene i forbindelse med holdningsskapende arbeid.

Vennlig hilsen
Norsk Friluftsliv



Lasse Heimdal
generalsekretær



Hans Erik Lerkelund
fagsjef naturforvaltning