

Til Bærum kommune

Oslo, 3. desember 2021

Høringsuttalelse – Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Bærum kommunes sjøområde

Vi viser til brev av 05.11.2021 med høring av forslag til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Bærum kommunes sjøområde, (deres ref. 21/19045/21/224001/TRONS).

Norsk Friluftsliv representerer de 18 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. Sjøarealene er viktig for naturmangfoldet, og det er en arena for natur- og friluftslivsopplevelser for veldig mange. Vi ser imidlertid at et stadig økende antall fritidsfartøy og høy fart på sjøen er på kollisjonskurs med hensynet til naturmangfold, sikkerhet og friluftsliv. Det er i dag en tydelig konflikt mellom myke brukere som padlere, roere, seilere, badere og svømmere 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 fart, støy eller utrygghet.

Norsk Friluftsliv har i brev til alle landets kommuner oppfordret til å vurdere behovet for nye fartsreguleringer av fritidsfartøy i kommunens sjøområde, med hjemmel i havne- og farvannsloven § 8. Dette for å ivareta lokale hensyn til sikkerhet, friluftsliv og natur i kommunens sjøområde, herunder elever og sjøer som er farbart fra sjøen.

Merknader til høringsforslaget

Norsk Friluftsliv ønsker på et generelt grunnlag lavere fartsgrenser på sjøen, av hensyn til sikkerhet og friluftslivsinteressene, som nevnt ovenfor. Vi er derfor svært positive til Bærum alternativ nummer to, som innebærer en 5 knops-grense i hele sjøområdet på innsiden av alle de store øyene. Dette alternativet imøtekommer på best mulig måte hensikten ved høringsforslaget, «... altså å bedre sikkerheten i kommunens sjøområder, samt gjøre det enklere for befolkningen å vite hvor det er 5 knops fartsgrense, og enklere for politiet å håndtere brudd på fartsgrensene». I tillegg vil alternativet ivareta myke trafikanter på en bedre måte enn de to andre alternativene, og generelt føre til mindre konflikt og gjøre det triveligere for alle som ferdes på sjøen.

For alle de tre alternativene foreslår Bærum kommune å øke fartsgrensen for de resterende sjøområdene fra dagens 15 knop til 25 knop. Forslaget om økt fartsgrense, er etter vår mening en utvikling i feil retning. Vi ser imidlertid logikken i et enhetlig regelverk, og at det er lik fartsgrense i Bærum som i nabokommunene Asker og Oslo, slik det argumenteres for i høringsnotatet. Men skal man følge denne tankegangen burde Bærum, Asker og Oslo kommune også foreslå å innføre like 5 knops-soner. Tilfellet er at Oslo kommune har foreslått å utvide 5 knops-sonen fra 150

meter til 200 meter fra land og holmer¹, mens Asker har foreslått å videreføre 5 knops-sonen 150 meter fra land². Geografiske ulikheter i sjøområdene legger nok noen føringer for hva som er praktisk gjennomførbart og hensiktsmessig når det kommer til 5 knops-sonens avstand til land. I Bærum sitt tilfelle vil vi imidlertid påpeke at alternativ 2 vil gjøre det mer oversiktlig for brukerne å vite hvor det er 5 knops fartsgrense, særlig i Bærum kommunes vestlige sjøområde som grenser mot Asker kommune. Her vil man få en felles 5 knops fartsgrense på tvers av Bærum og Asker kommunes sjøområder, noe som også vil gjøre det enklere for politiet å håndheve fart i disse sjøområdene.

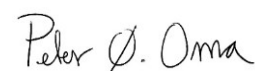
Videre i høringsnotatet vises det til innspill fra politiet, som blant annet ikke ønsker videreføring av 15 knopsgrensen fordi det er umulig å se om en båt kjører i 15 knop eller vesentlig fortere, noe som gjør 15 knopsgrensen vanskelig å håndheve. Tilsvarende argumentasjon viser Asker kommune til i sin høring av forslag til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i kommunens sjøareal. Vi stiller oss undrende til denne argumentasjonen. Med en slik slutning kan man også argumentere for å heve fartsgrensen fra 25 knop til 35 knop, ettersom det er vanskelig å se forskjell på om en båt kjører i 25 knop eller fortere. Utgangspunktet for en fartsgrense må være å øke trafiksikkerhet og trygghet på sjøen, for alle brukere. Å øke fartsgrensen bidrar ikke til dette, men forsterker i stedet den asymmetriske konflikten mellom myke brukere og raske fritidsfartøy.

Norsk Friluftsliv støtter for øvrig søknaden til Kystverket om å fastsette fartsgrensen for fritidsfartøy til 5 knop fra inngangen i Store Ostsund og leden videre inn til Sandvika.

Med vennlig hilsen



Bente Lier
generalsekretær



Peter Øygard Oma
friluftsfaglig rådgiver

¹ [Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune](#)

² [Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Asker kommune](#)