

Samferdselsdepartementet**Høringsnotat forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs**

Dato: 14.11.2020

Orgnr. 997514572
styret@oslokiteklubb.no
www.oslokiteklubb.noOslo Kiteklubb
c/o Anders Horgen
Skullerudbakken 8m
1189 Oslo

tlf: 91716692

Innspill til høringsnotat til forskrift om fartsgrenser til sjøs.

Oslo Kiteklubb (OKK) har gjort seg kjent med høringsnotatet om forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs med høringsfrist 25.11.2020.

Vi er inneforstått med at hovedformålet med høringsnotatet er:

- 1) Generell aktsomhetsbestemmelse og generelle bestemmelser om ferdsel ved badeplasser
- 2) En generell fartsgrense som vil gjelde for fører av fritidsfartøy
- 3) Tilrettelegge for de myke trafikantene til sjøs

Vi er positive til at arbeidsgruppen ønsker å tilrettelegge for de myke trafikantene til sjøs og at man ønsker å forenkle lovverket. Vi ønsker å i gi innspill til høringsnotatet da vi ser at det er et par utfordringer i nåværende og foreslåtte forskrift som ikke hensyntar kitesporten i Norge.

Kitesporten i Norge er relativt ung og selv om vi har flere verdensmestere i kiting i Norge, er nok sporten fortsatt ukjent for mange.

Siden vi ikke har vært invitert i første fase av prosessen til arbeidsgruppen er det viktig for oss å samtidig benytte anledningen til å informere litt om hvordan sporten fungerer og gi innspill til foreslått forskrift om fartsgrenser til sjøs. Vi søker også dispensasjon til unntaksbestemmelsene til foreslått forskrift.

Med vennlig hilsen



Anders Horgen
Styreleder

Kåre Mortensen
Nestleder

Preben Smestad
Styremedlem

Innholdsfortegnelse

1. Litt om Oslo Kiteklubb	3
2. Hva er kiting og hvordan foregår det?	4
2.1. Hvordan styres kiten?	4
2.2. Vannstart og sjøsetting	4
2.3. Bodydragging	5
2.4. Self-rescue	5
3. Sikkerhet på sjøen	6
3.1. Vindretningen bestemmer hvor det er forsvarlig å sjøsette seg	6
3.2. Internasjonale «sjøveisregler» for kitere	6
3.3. Aldri kite alene	7
3.4. Sikkerhetsutstyr	7
3.5. Ulykkesstatistikk	8
3.6. Fart, hastigheter, aktsomhet og manøvreringsevne.	8
4. Utfordringer med dagens og foreslåtte forskrift	9
4.1. Er kitere definert som et fartøy?	9
4.2. Badeplasser og Fartøy	10
4.3. Utfordring med dagens lovverk og merkebøyer	11
4.4. Fritidsfartøy og fartsgrenser	12
5. Søknad om dispensasjon til unntaksbestemmelsene	13

1. Litt om Oslo Kiteklubb

Oslo Kiteklubb (OKK) er en frivillig organisasjon som jobber aktivt med å fremme kitesporten i Oslo & Viken med 470 betalende medlemmer.

Som Norges største kiteklubb er OKK's viktigste formål:

- Skape et aktivt og sosialt kite-miljø
- Fokus på sikkerhet blant kitere
- Fremme kiterenes interesser, verne om rettigheter og kitespotter
- Tilrettelegge for kiting
- Være kontaktpunkt mellom kitere og myndigheter/grunneiere
- Drift av vindmålere
- Arrangere turer og evenster

Oslo Kiteklubb ble formelt stiftet 1. juni 2011, men har eksistert lengre enn dette. Vi er en frivillig organisasjon og har ingen ansatte. Oslo Kiteklubb bedriver ingen nærings-/kursvirksomhet og har ingen bånd til kommersielle aktører i Norge. Klubben skal være uavhengig og tjene medlemmenes interesser om kitesporten.

Oslo Kiteklubb er opptatt av å skape et aktivt og sosialt kite-miljø i Oslo og Viken. Årlig arrangerer vi ca 3-4 kiteturer på ulike steder som eksempelvis i Norge, Danmark og Sverige. Turene er svært populære. Her samles ca 120-170 medlemmer på tur, hvor hovedfokus er:

- styrke samholdet i miljøet.
- sikkerhetsarbeid
- ivareta nybegynnere og få dem til å føle seg trygge
- konkurranser innen kiting

Oslo Kiteklubb har stort fokus på sikkerhet og derfor kan vi nevne at vi blant annet i 2020 har implementert 5 nye topp moderne vindmålere i Oslofjorden. Dette øker sikkerheten til de myke trafikanter som ferdes til sjøs, da man enkelt kan lese av vær situasjonen i sanntid.

Om vinteren er hovedfokus snøkiting som foregår på de ulike viddene i Norge, men primært Hardangervidda. Her har vi også bidratt til å øke sikkerheten blant kitere ved å opprette egne «snøkite regler» som er internasjonalt anerkjent blant snøkite-turister og utenlandske aktører som benytter viddene i Norge. Disse kan man lese om her: https://www.oslokiteklubb.no/?page_id=1870

Vi samarbeider også med fylkeskommune og kommuner i vårt nærområde for å opprettholde god dialog vedrørende de områder som benyttes for kiting på sjøen.

Vi har også utarbeidet retningslinjer for hvordan kiteaktiviteten skal foregå på de ulike områdene («[spotguide](#)») som benyttes for kiting i vårt nærområde.

Retningslinjene har som oppgave å informere hva som gjelder for det gitte område:

- ivareta sikkerheten til vedkommende
- reguleringer som gjelder
- opprettholde god sameksistens med andre brukere av området

2. Hva er kiting og hvordan foregår det?

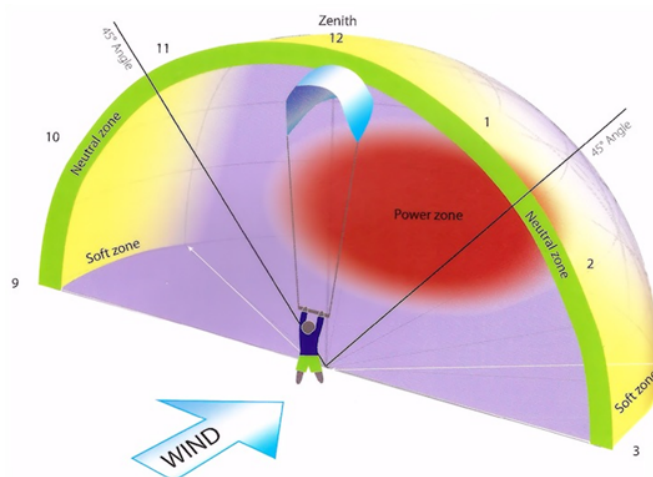
Kiting foregår ved at man benytter en kite (drage) sammen med et eget Brett (kitebrett) for å skape fremdrift slik at kitebrettet planer. Vedkommende blir løftet over vannoverflaten slik at kiteren kan stå oppreist på kitebrettet uten at vedkommende synker. Dette skaper fremdrift i sjøen.

Når man kiter, er man avhengig av et åpent flatt landareal av en viss størrelse med stabil pålandsvind slik at man kan få kiten trygt opp / ned fra luften mens man er på land. Dette kaller vi for et «riggområde». Her foregår montering av utstyret, sosial aktivitet med mer.

Vedkommende som skal kite vil gå med kiten i luften frem til vannkanten hvor vedkommende sjøsetter seg selv, med tilhørende kitebrett. Området vedkommende kiter i kaller vi for en «kitespot».

2.1. Hvordan styres kiten?

En kite styres med en kontrollbar (styreenhet) som har 4 liner på ca 25 meter tilkoblet kiten. Vi styrer kiten ved å dra i kontrollbaren til venstre eller høyre. Kiten beveges i en 180 graders bue hvor vedkommende har vinden i ryggen. Figuren nedenfor illustrerer det vi kaller for et «vindvindu».



Vi benytter klokkeslettet 9 til 3 for å beskrive hvor kiten befinner seg i «vindvinduet». Når kiten beveger seg i ytterkant av vindvinduet er kiten i nøytral posisjon og dette gir ingen kraft i kiten. Denne delen av «vindvinduet» benyttes når kiten tas opp eller ned fra luften (eks fra kl 9 til kl 12).

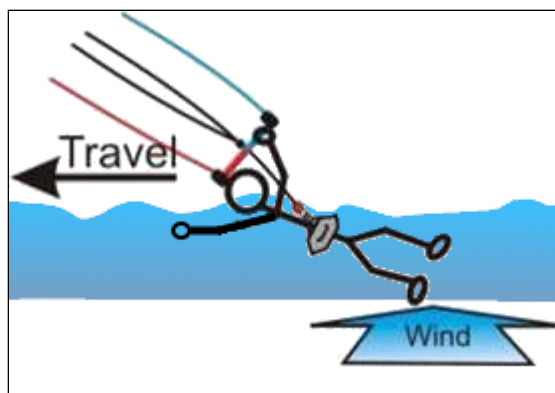
For å skape kraft i kiten, beveges kiten innover i «vindvinduet» foran vedkommende. Kraften er alltid størst i midten av «vindvinduet» som vi kaller for «power zone».

2.2. Vannstart og sjøsetting

Vedkommende som skal sjøsette seg vil gå med kiten i luften enten i klokken 11 eller kl. 13 i nøytral posisjon frem til vannkanten. Kiteren setter seg i vannet med vinden i ryggen og med føttene i bindingene til kitebrettet. Kiten beveges så raskt inn mot kraft-sonen i «vindvinduet», slik at det skapes nok kraft til kitebrettet planer. Vedkommende kan da stå oppreist på kitebrettet og kan da bruke kiten sammen med kitebrettet til å navigere seg på sjøen.

2.3. Bodydragging

«Bodydragging» er en prosedyre som benyttes for å manøvrere seg i vannet kun ved hjelp av kiten uten at kitebrettet benyttes. Vedkommende legger seg langstrakt med begge beina og en arm rett ut i vannet. Kroppen fungerer da som en «kjøl» i vannet. Den andre hånden benyttes til å styre kiten. For å kunne manøvrere seg effektivt er farten lav og hodet er tidvis under vann. Ved bruk av denne prosedyren er vi en sårbar posisjon og samtidig å anse som svømmende. Figuren nedenfor illustrerer hvordan denne prosedyren utføres.



Prosedyren benyttes i følgende tilfeller:

- Vi har falt i vannet og skal plukke opp kitebrettet.
- Vinden dør ut og vi må gjennomføre self-rescue for å komme tilbake til land

2.4. Self-rescue

«Self-rescue» er en nødprosedyre som benyttes når vi i «havsnød» uten at liv og helse nødvendigvis er i fare. Å være i «havsnød» i denne forstand betyr at kiteutstyret ikke lenger er fungerende mens man er til sjøs. Hovedformålet med «self-rescue» er å kunne ta seg trygt tilbake til land med kiteutstyret. Som oftest benyttes prosedyren ved disse to scenarioene:

- Vinden dør ut og kiteren blir liggende i vannet
- Teknisk feil på utstyret.

Kiteren drar i nødutløseren som fjerner all kraft i kiten. Dette retter ut fasongen på kiten slik at den blir liggende i sjøen som en «presenning». Vedkommende blir liggende i vannet mens han/hun forsiktig kontrollert surrer inn sine 4 x 25 meter liner på kontrollbaren. Når vedkommende har fått surret opp alle liner og kommet seg til kiten, så kan kiten benyttes som et seil for å komme seg trygt tilbake til land. Figuren nedenfor illustrer hvordan dette gjøres.



Dette er en veldig sårbar og kritisk fase for vedkommende. Se kapittel «[3.5 - Sikkerhetsutstyr](#)» for forklaring av utløsermekanismer og sikkerhetsprinsipper.

3. Sikkerhet på sjøen

For å ferdes trygt på sjøen som en kiter, gjelder noen grunnleggende forutsetninger for å kunne gjennomføre sporten på en trygg og sikker måte. Disse forutsetningene er internasjonalt anerkjent og er en del av en felles kultur blant alle kitere verden over.

Disse forutsetningen består i:

- Vindretningen vil alltid bestemme hvor det er sikkerhetsmessig forsvarlig å sjøsette seg
- At det er pålandsvind på «kitespoten»
- Følge internasjonale anerkjente egne «sjøveisregler» for kitere
- Alltid vike til fartøy, badende og vise stor aktsomhet/hensyn på sjøen
- Aldri kite alene
- Benytte selvutløsende sikkerhetsutstyr

3.1. Vindretningen bestemmer hvor det er forsvarlig å sjøsette seg

Ved sjøsetting benyttes stort sett strender eller gressflater slik at man skal kunne komme seg trygt til og fra land. Det er også viktig at landområdet er forsvarlig slik at det ikke kan skade kiteduken eller liner (kiteutstyret) som senere kan forårsake risiko for aktiviteten.

For en kiter er det alltid grunnleggende viktig at man sjøsetter seg fra et landområde hvor det er pålandsvind. Dette er en viktig sikkerhetsfaktor siden en kiter alltid vil ha muligheten til å drive tilbake til land med vinden dersom vinden skulle avta.

Når vinden avtar, vil kiteren miste oppdrift og muligheten til å holde seg stående på kitebrettet for å navigerer seg i sjøen. Vedkommende vil da synke.

I slike situasjoner er det som oftest nok vindkraft til at vedkommende kan benytte sin kite som et «seil» for å dra seg tilbake til land ved å utføre prosedyren «bodydragging».

Når «bodydragging» prosedyren benyttes, ligger vedkommende i vannet på lik linje med badende / svømmende. Derfor er pålandsvind viktig for å kunne bedrive sporten på trygg og sikker måte. I motsatt fall ville kiteren risikere å bli dratt ut til sjøs og aldri ha muligheten til å komme tilbake til land.

3.2. Internasjonale «sjøveisregler» for kitere

For å unngå ulykker mellom kitere og andre på sjøen, er det utviklet egne internasjonale «sjøveisregler» for kitere basert på «seilereglene». Når man kiter, har man en kite med tilhørende 25 meter lange linjer opp i luften. En kite kan bevege seg 180 grader i luften i sitt vind-vindu og dermed trenger en kiter en sikkerhets radius på ca 50 meter mellom andre kitende. Derfor er det laget egne regler for hvordan man skal unngå ulykker som beskriver vikepliktsregler, kryssing og aktsomhetsregler med mer.

Disse reglene kan man lese mere om her:

https://www.oslokiteklubb.no/?page_id=808

Reglene bidrar til at det er få ulykker på sjøen og er sterkt respektert av alle kitere i hele verden.

3.3. Aldri kite alene

En kiter som ferdes på sjøen, vil aldri kite alene. Dette fordi man alltid trenger å være minimum 2 personer for å kunne få kiten trygt opp / ned fra luften mens man er på land. I tillegg er det en del av sikkerhetskulturen i kitesporten at man alltid skal være minimum 2, for å kunne bistå hvis noe uforutsett skulle oppstå. Kiting er også en sosial sport hvor man møtes på dager det er fine kiteforhold men som anses for «ikke-kitende» personer som «dårlig vær».

3.4. Sikkerhetsutstyr

En kite styres med en kontrollbar (styreenhet) som har 4 liner på ca 25 meter tilkoblet kiten. Vedkommende som skal kite, har et trapes (magebelte med en krok) rundt livet hvor kontrollbaren er festet i en sikkerhetsanordning (chicken loop) til trapeset.

Kiteutstyret har 3 innebygde sikkerhetsfunksjoner basert på 1-2-3 trinnvis sikkerhetsprinsipp. Vedkommende utfører sikkerhetsprosedyrene stegvis ut i fra behov og situasjon.

- 1) **Slipp baren**
Dersom en kiter opplever fare eller har for mye kraft i en kite, kan vedkommende slippe sine hender fra kontrollbaren. Kiten vil da automatisk falle ned fra luften innen 1-3 sekunder.
- 2) **Nødutløsning (quick release)**
Dersom en kiter er i en farlig situasjon, risiko for kollisjon eller har behov for å fjerne all kraft i kiten, kan kiteren velge å dra i «nødutløseren». Her vil kiten miste sin naturlige buede fasong og vil flate ut som en «presenning». I de fleste tilfeller er all kraft forsvunnet fra kiten.
- 3) **Frakobling av utstyret (eject kite)**
Er liv og helse i fare, kan kiteren dra i den siste nød utløsermekanismen slik at hele kiteutstyret blir frikoblet fra vedkommende. Det er svært sjeldent at en kiter vil oppleve slike situasjoner hvor dette er et behov.

3.5. Ulykkesstatistikk

Kiting er en trygg sport og det skjer sjeldent ulykker i sporten. Dette skyldes i hovedsak at miljøet er svært opptatt av sikkerhet når man ferdes på sjøen. De største farene forbundet med kiting skjer på land før og etter sjøsetting, når man tar kiten opp / ned fra luften. Når ulykker først skjer, så oppstår de som oftest på på land på de dagene det er dårlig vær med stor variasjon i vindkast.

På generelt grunnlag har vi i Norge ca 4000 aktive kitere på landsbasis og ser vi på [ulykkesstatistikk fordelt i perioden 2013-2017 av fritidsfartøy hos sjøfartsdirektoratet](#), så er det kun rapportert 30 hendelser til hovedredningssentralen som er kiterelatert.

Rapporten til sjøfartsdirektoratet kategoriserer ikke alvorlighetsgraden på disse kite-relaterte hendelsene videre. Derfor vet vi dessverre ikke hva slags type hendelser dette har vært, eksempelvis:

- Dødsfall
- Skade / kollisjon / ulykke mellom kiter og annet fartøy
- Skade / kollisjon / ulykke mellom kiter og badende
- Kiter som har mistet brett
- Kiter som har løst fra seg utstyret sitt (eject kite)
- Kiter som er innviklet i annen kiter
- andre kategorier

Ellers kan vi som klubb nevne at vi aldri har opplevd større hendelser eller ulykker til sjøs i Norge. Men som nevnt innledningsvis skjer de fleste uhell/ulykker av mindre alvorlighetsgrad på land når man skal ta kiten opp og ned fra luften.

3.6. Fart, hastigheter, aktsomhet og manøvreringsevne.

For at man som kiter skal kunne stå oppreist på et kitebrett og kunne ha fremdrift til å navigere seg på sjøen, må kiteren ha nok vindkraft i kiten til at kitebrettet planer.

Det er gjort lite vitenskapelige målinger på hvor mange knop en kiter har når kitebrettet planer, men Oslo Kiteklubb har gjort noen enkle målinger ved bruk av GPS. Vår erfaring tilsier at en kiter har ca 5-6 knop for at kitebrettet skal plane, og for å kunne ha mulighet til å krysse seg ut på sjøen. Ved retur til landområdet, er det mulig for kiteren å holde lavere fart på ca 4-5 knop da man krysser med vinden før kiteren opplever å synke.

På generelt grunnlag vil hastigheter under 5 knop føre til at de fleste kitere opplever å synke og mister derfor muligheten til å benytte kitebrettet for fremdrift for å krysse mot vinden.

Når kiteren ferdes på sjøen så foregår denne aktiviteten hovedsakelig nært land. Dette er vesentlig for sikkerheten til vedkommende. Farten en kiter har anslås til å ligge gjennomsnittlig på 10-12 knop med en maksimal hastighet på ca 15 knop.

En kiter har stor manøvreringsevne og kan bytte kjøreretning umiddelbart på ca 1-2 meter (1-2 gangers lengde av kitebrett) i full kraft. Et kitebrett har normalt en lengde på ca 1,3 til 1,5 meter med en bredde fra 30 til 42 cm.

En kiter kan oppnå full stans på ca 1-3 meter avhengig av fart. Når en kiter ønsker å oppnå full stans, brukes kiten og brettet sammen slik at det gir en dobbel bremsefunksjon. Kiteren flytter sin kite til kl 12 (nøytral posisjon) og ploger med sitt brett. Da stopper vedkommende umiddelbart uten at dette skaper farlige situasjoner.

Kiteaktivitet genererer ingen kjølevannsbølger som er til hinder for de andre myke trafikanter som ferdes på sjøen.

4. utfordringer med dagens og foreslåtte forskrift

4.1. Er kitere definert som et fartøy?

Ser vi på definisjonen av et fartøy i [havne- og farvannsloven § 3 første ledd bokstav b\)](#)

«fartøy: enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet», så kan vi ikke se at kitere er definert som et fartøy.

Innretningen som kitere benytter, et kitebrett, flyter ikke med vedkommende stående på brettet. Kitere er 100% avhengig av å ha nok vind i kiten for at man skal få fremdrift og for å kunne stå oppreist på kitebrettet uten å synke. Er det ikke nok vind, vil kiteren synke og bli liggende i vannet på lik linje med badende.

Det er også viktig for oss å få frem at vi er svømmende når vi ligger i vannet og gjennomfører disse prosedyrene:

- «[bodydragging](#)»
- «[self-rescue](#)».

På bakgrunn av at vi ikke kan være definert som et «fartøy» slik den er definert i «havne- og farvannsloven», mener vi at det må være tillatt å sjøsette seg fra strender med merkebøyer, men at aktiviteten skal foregå på utsiden av merkebøylene. Man skal alltid vise tilbørlig hensyn til alle badende.

Vår største utfordring, dersom vi er definert som et «fartøy», er at vi ikke har noen alternativer til hvor vi kan sjøsette oss fra slik andre myke trafikanter kan. Sjøsetting for kitere bestemmes alltid av:

- Vindretning
- Egnet landareal / strender / badeplass
- Egnet område for sjøsetting må ha stabil vind. Enkelte områder kan gi ustabilitet i vindforhold som kan medføre til personskader på land.

Det er også viktig for oss å få frem at det er svært få områder rundt «Agder, Viken, Oslo, Telemark og Vestfold» som er egnet for sjøsetting. De aller fleste områdene har merkebøyer plassert på disse stedene. Det finnes få til ingen egnet områder som ikke har merkebøyer plassert. I tillegg har vi regulerte områder som fuglereservater og naturreservater som ikke kan benyttes.

Når vindretning og vindforhold i tillegg er med på å bestemme hvor sjøsetting er egnet, vil det i praksis si, at vi har ingen steder å sjøsette oss fra dersom vi er definert som et «fartøy», da all ferdsel ved merkebøyer ikke er tillatt i foreslått forskrift.

4.2. Badeplasser og Fartøy

Alle som ønsker å kite til sjøs er helt avhengig av et flatt landområde med pålandsvind når man skal sjøsette seg trygt. Som oftest benyttes strender og badeplasser, hvor hovedformålet er å komme seg ut til sjøs. Det er ikke sikkerhetsmessig forsvarlig å gjennomføre sjøsetting fra et svaberg eller annet ulendt terreng. Som med et fly, er vår mest kritiske fase når vi skal ta kiten opp / ned fra luften. Det medfører risiko for personskader om ikke denne prosedyren utføres fra et egnet landområde.

Vi er bekymret for at merkebøyer på badeplasser kan benyttes som et aktivt middel for å forby kiting i Norge. Ved å plassere merkebøyer med en rett strek over hele badeplassen, vil det ikke være mulig for kitere å sjøsette seg dersom vi er definert som et «fartøy» slik forskriften er foreslått.

ref: § 4. Ferdsel ved badeplasser

«Det er forbudt å ankre opp eller ferdes med fartøy innenfor merkebøyer som er lagt ut ved offentlige badeplasser.»

De aller fleste myke trafikantene som f.eks SUP, kajakk og windsurfere kan sjøsette seg stort sett fra det fleste områder hvor det ikke er spesielle reguleringer. Samtidig tror vi ikke at intensjonen med forskriften slik den er utformet er å nekte at disse sjøsetter seg fra en badeplass med merkebøyer, men at hovedformålet er å begrense ferdsel aktiviteten til de myke trafikantene innenfor merkebøyene. Vi anser at kiting er en del av de myke trafikantene. Kitere har få alternativer til hvor man kan sjøsette seg trygt sammenlignet med de andre myke trafikantene.

Vi mener at det bør være tillatt at kitere skal kunne sjøsette seg på badeplasser med merkebøyer for å komme seg ut på sjøen på utsiden av merkebøyene forutsatt at man tar tilbørlig hensyn til alle badende. Det samme må være tillatt for å komme seg trygt tilbake til land. I tillegg er vi svømmende når vi utfører prosedyrene «bodydragging» eller «self rescue» hvor vi er i en sårbar posisjon.

En kiter har stor aktsomhet til alle som ferdes på sjøen og det skyldes at vi anser oss selv som de mest sårbare på sjøen sammen med de andre myke trafikantene.

4.3. Utfordring med dagens lovverk og merkebøyer

Ser vi på dagens gjeldende [forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø §3 andre ledd](#) «Ankring av eller ferdsel med maskindrevne fartøyer eller seilfartøyer, herunder seilbrett, innenfor merkebøyer utlagt ved offentlige badeplasser er forbudt unntatt i forbindelse med ervervsmessig låssetting av fisk i posenot.» er det definert at alle ferdsel med seilbrett ikke er tillatt.

Vi ser at sjøfartsdirektoratet har uttalt seg i [Moss Avis 11.oktober 2018](#) hvor de mener at man skal sidestille kitebrett og seilbrett, ref «Seilbrett er ikke nærmere definert i forskriften, så i grensetilfeller må hver enkelt sak vurderes for seg. Selv om kitebrett ikke ses på som seilfartøy i tradisjonell forstand, mener Sjøfartsdirektoratet at det er naturlig å likestille kitebrett og seilbrett når det gjelder ferdsel innenfor merkebøyer på offentlige badeplasser»

Det er et definisjonsspørsmål hvorvidt et kitebrett kan sidestilles med et seilbrett i lovens forstand. De aller fleste seilbrett flyter med vedkommende på inkludert tilhørende utstyr som har en egenvekt på 5-15kg. Unntaksvis har vi «sinkere» (egen type seilbrett) som ikke flyter. Alle som benytter et seilbrett, er ikke like avhengig av et egnet landareal slik som kitere har behov for når de skal sjøsette seg. I tillegg flyter ikke et kitebrett med vedkommende på slik som beskrevet i kapittel «[4.1 Er kitere definert som et fartøy?](#)»

Utfordringen med dagens lovverk for kitere er todelt.

Kommuner som ønsker sameksistens mellom ulike brukergrupper på en badeplass, kan f.eks ikke sette opp egne skilt om hvordan kite-aktiviteten skal foregå fordi det ville vært lovstridig når det er utydelig om kiting er et «fartøy eller et seilbrett» i lovens forstand. Hvis kitere ikke er en del av disse definisjonene, kunne kommunen ha satt opp egne skilt som beskriver tydelig hvordan aktiviteten skal fungere i samråd med kite-miljøet.

I dag er dette en utfordring på noen få populære strender fordi man har en tilstrømming av utenlandske turister som ikke har noen kunnskap om merkebøyenes betydning på offentlige badeplasser i Norge. Disse turistene har stor erfaring med at de fleste strender og badeplasser ellers i verden er skiltet med hva som er tillatt og ikke. Innad i kite-miljøet i Norge har vi en intern-justis som tilsier at man ikke skal kite innenfor merkebøyene, men at det er akseptert at man sjøsetter seg for å komme seg ut bak merkebøyene.

Med dagens lovverk og med ny foreslått forskrift er ikke slik tilrettelegging med skilting mulig, dersom vi er definert som et «fartøy». En slik tilrettelegging ville bidratt til å løse de konflikter som eksisterer på et yndet område, som f.eks konflikten som er nevnt i Moss Avis.

Det er også få offentlige badeplasser i Norge som er store nok til at man ikke trenger å trekke merkebøyer over hele badeplassen. Ørekroken badeplass ved Hvaler kommune er et eksempel hvor merkebøyenes plassering er justert slik at kiterne får en «fri-sone» for å komme inn / ut. Her er stranden stor nok til en slik inndeling. Dette er gjort for at kommunen ikke skal være lovstridig med forskriften. Ulempen her er at båter og andre «fartøy» kan ankre opp på strendene som ikke er intensjonen med denne tilretteleggingen.

Det er viktig for oss å presisere at Oslo Kiteklubb mener at all ferdselen mellom merkebøyer er kun for å sjøsette seg og komme trygt tilbake til land.

4.4. Fritidsfartøy og fartsgrenser

På generelt grunnlag, er vi positiv til at det innføres en felles 5 knops fartsgrense innenfor 100 meter fra land for «fritidsbåter». Det vil bli enklere for alle å kunne forstå de gjeldende fartsgrenser som er satt til sjøs i Norge, men dette blir problematisk for kitere dersom vi defineres som et «fritidsfartøy».

Kiternes aktivitet foregår primært langs land innenfor 100 meterssonen. Vi beveger oss normalt sett ikke lenger ut til sjøs enn ca. 250-350 meter fra land. Dette betyr at en kiter som oftest vil krysse frem og tilbake fra utgangspunktet hvor sjøsetting befinner seg eller ved at man kiter frem og tilbake langsetter et godt landområde innenfor 100 meterssonen hvor det ikke er merkebøyer.

Sjøforholdene er også med på å avgjøre hvor langt ut til sjøs en kiter vil bevege seg. De fleste kitere oppholder seg i aller helst i områder med rolig sjø og spesielt ved langgrunne områder med flatt vann nær langs land. Er området veldig langgrunnt, vil kiteren naturligvis bevege seg lenger ut.

Årsaken til at denne aktiviteten foregår slik, skyldes i hovedsak sikkerheten til vedkommende og at det er kort avstand til land dersom en skulle få problemer.

Kitere har en hastighet på ca 5-6 knop ved sjøsetting og har en normal cruise hastighet på 10-12 knop. Maksimalt målt hastighet ligger på ca 15 knop. *(Hastighetene er ikke vitenskapelig dokumentert, men dette er fartsmålinger gjort av Oslo Kiteklubb målt med GPS).*

Kitere har stor manøvreringsevne. Vi kan bytte kjøreretning og stanse umiddelbart slik som beskrevet i kapittel «[3.6 Fart, hastigheter, aktsomhet og manøvreringsevne](#)».

Ser vi på foreslått forskrift § 5 Generell fartsgrense for fritidsfartøy står det:

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

a) land, øyer, holmer og skjær som er synlige over vannflaten og

b) varige konstruksjoner og anlegg, som for eksempel kaier, brygger og anlegg for akvakultur.

Sjømerker regnes ikke som varige konstruksjoner.

Med fritidsfartøy menes fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter og som ikke brukes i næringsvirksomhet.»

Dersom kitere blir definert som et «[fartøy](#)» og samtidig blir definert som «fritidsfartøy» på grunn av hastighetene en kiter kan oppnå innenfor 100 meterssonen, så betyr det i praksis at kiteaktivitetene i Norge ikke kan gjennomføres og at den da anses som forbudt.

Fra høringsnotatet kapittel «[5.2. Trafikk og trafikkutvikling](#)» første avsnitt står det: «*Fritidsfartøy omfatter blant annet motorbåter, vannscootere, seilbåter, kajaker og kanoer*». Her oppfatter vi at kitere ikke anses som «fritidsfartøy» fra arbeidsgruppen.

Vi leser også fra høringsnotatet kapittel «[5.6. Innspill](#)» femte avsnitt at både «*Norges Seilforbund og Norsk Friluftsliv vil ha unntak fra en eventuell generell fartsgrense for båter og brett*».

Videre i høringsnotatet i kapittel «[5.7. Arbeidsgruppens vurdering](#)» leser vi at arbeidsgruppen har vektlagt hensynet til de myke trafikanter som befinner seg nært land. Det argumenteres for viktigheten av at de myke trafikantene får et belte langs land hvor «fritidsfartøy» skal holde lav fart. Dette hensynet begrunnes også med sikkerheten da det er kort avstand til land dersom vedkommende skulle få problemer. Siden arbeidsgruppen ikke nevner kiting spesielt, så antar vi at intensjonen med foreslåtte forskrift ikke er for å utelukke kitere innenfor 100 meterssonen til land, men at «fritidsbåter» skal holde lav fart i dette beltet for å hensynta sikkerheten til de myke trafikanter. Vi anser oss som en del av de myke trafikantene til sjøs og derfor antar vi at vi ikke kan defineres som «fritidsfartøy» eller «fritidsbåt» i denne forstand. Det må derfor tillates ulike hastigheter etter de myke trafikantenes manøvreringsevne og muligheter for full stans på kort tid innenfor 100 meterssonen til land.

5. Søknad om dispensasjon til unntaksbestemmelsene

Fra arbeidsgruppens notat kan vi lese at «regjeringen har en nullvisjon for at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde på sjøen». Samtidig kan vi lese at arbeidsgruppen fokuserer på å tilrettelegge for de myke trafikanter til sjøs slik at de kan ferdes trygt.

På bakgrunn av at kiting er i en «særstilling» sammenlignet med andre myke trafikanter som SUP, padlere, kajak m.m, så mener vi at foreslåtte forskrift må særskilt hensynta dette i ny forskrift, da vi ser at arbeidsgruppen ikke har vurdert problemstillingene til kiterne.

Da arbeidsgruppen formål med ny foreslått forskrift også er å slå sammen de ulike 120 forskrifter fordelt på 103 kommuner til en generell forskrift, og samtidig ikke gjøre endringer i havne- og farvannsloven § 3 første ledd bokstav b) «*fartøy: enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet*» og § 8 tredje ledd «*Med fritidsfartøy menes fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, og som ikke brukes i næringsvirksomhet*», så søker Oslo Kiteklubb herved på vegne av alle kitere i Norge dispensasjon i unntaksbestemmelsene i ny foreslått forskrift:

- § 4. Ferdsel ved badeplasser,
Bestemmelsen gjelder ikke for kitesurfing så lenge hovedmålet er å sjøsette seg og bevege seg ut bak merkebøyene.
- § 5. Generell fartsgrense for fritidsfartøy
Med fritidsfartøy menes fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, unntatt kitesurfing og fartøy som ikke brukes i næringsvirksomhet.

Alternativt foreslås det at i havne- og farvannsloven § 3 første ledd bokstav b) presiseres at kitesurfing ikke er et fartøy som en del av løsningen til våre skisserte utfordringer i dette brev.

--- o0o ---