



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

25.11.2020

Vannscoterforbundet merknader sak: 20/1848- Forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs.

Vannscoterforbundet støtter forslag til forskrift som innebærer en samling og forenkling av eksisterende reguleringer, og en foreslått nasjonal fartsgrense 100 meter fra land på 5 knop.

Vi tillater oss å legge ved våre merknader til forskriften og vedlagt høringsnotat.

Norges kyst er lang og variert, samtidig benyttes den til mange ulike og varierte formål med ulike brukergrupper. Mange kommuner har pr. i dag ett lite aktivt forhold til regulering av fart i sine farvann og vassdrag. Selv om Oslofjorden og sørlandskysten i stor grad er omfattende regulert med fartsforskrifter, som er lik eller mer omfattende enn den foreslåtte reguleringen, gjelder ikke slike reguleringer for mange kommuner i resten av landet.

Nettopp dette gir grunn til bekymring, spesielt med tanke på aktiviteter som helt eller tidvis naturlig foregår innenfor den foreslåtte 100m sonen fra land. Høringsnotatet presiserer og legger vekt på at lokale tilpasninger av farvann og vassdrag må gjøres gjennom innføring av lokale fartsforskrifter. Dette anser vi som en uheldig ansvarsfraskrivelse fra staten i forhold til å sikre trygge rammer for den organiserte idretten. Den foreslåtte forskriften må endres slik at det tas inn unntaksmuligheter som kan innvilges for gjennomføring av organiserte aktiviteter, i kommuner som ikke har etablert en lokalfartsforskrift. Myndigheten kan eksempelvis delegeres til kommunene. Høringsbrevet/rapporten bagatelliserer denne problemstillingen i alt for stor grad, og dette må justeres i endelig forskrift.

Vannscoterforbundet har i flere år erfart landets kommuners varierende juridiske kompetanse knyttet til utarbeidelse av lokale forskrifter. Vi er særdeles bekymret både for kommuner som ikke vil kjenne sin besøkelsestid og etablere nye fartsforskrifter og at kommunenes forskrifter ikke lenger skal godkjennes av Kystverket. Vi mener det er svært beklagelig og ugunstig at noe så viktig som lokale fartsforskrifter skal kunne vedtas uten godkjennelse fra Kystverket.

I ulike prosesser med ordensforskrifter etter opphevelsen av den sentrale vannscoterforskriften opplevde både Vannscoterforbundet og Kystverket at obligatoriske høringsvarsel aldri ble sendt ut av de aktuelle kommunene. Krav til forskriftsarbeid, bruk av fastsatt mal og direkte ulovlige reguleringer var en gjenganger i disse sakene.



Ordensforskriftene, som også ofte inneholdt ulovlige fartsreguleringer, ble på tross av dette vedtatt av kommunestyrer rundt om i landet. Stort sett med ett fokus, å gjeninnføre ett forbud eller gi strenge bruksbegrensninger på småbåttypen vannscooter. Kommunene innførte blant annet omfattende 400m forbudssoner, som strakte seg inn i farleder der kommunene ikke har myndighet.

Vannscooterforbundet mener det er en velbegrunnet bekymring knyttet til at Staten nå legger opp til ett «frislipp» der kommunene i fri dressur skal kunne utarbeide og vedta fartsforskrifter i sitt eget farvann. Ordet frislipp ble ofte brukt etter likestillingen av fartøystypen vannscooter. Frislipp blir feil å bruke knyttet til bruk av vannscooter, da det allerede er ett omfattende lovverk på plass for ferdsel i farvann og vassdrag. Frislipp er også feil å bruke i forbindelse med at kommunene nå potensielt kan komme til å kunne innføre lokale fartsforskrifter. Det finnes flere lovverk som vil gjelde for utarbeidelse av slike forskrifter. Men, som nevnt over har vi liten tiltro til at alle landets kommuner har den nødvendige kompetansen til å på en god måte innføre slike lokale forskrifter.

Vannscooterforbundet mener Kystverket fremdeles bør ha en sentral rolle i tilknytning til kommende fartsforskrifter. Å kun være en høringspart vil slik vi erfarer det ikke være tilfredsstillende. I tillegg mener vi en fastsatt mal må benyttes og at ett tydelig og forenklet veiledningsmateriale må utarbeides til bruk av kommunene. Dagens veileder er ikke tilpasset den reelle juridiske kompetansen blant landets kommuner, og må forbedres.

Vi stiller også spørsmålstegn ved unntaksbestemmelsene knyttet til redningstjenestene. Da spesielt med tanke på trening og øvelse. Organisert øvelse for brann, redning og politi i områder med fartsreguleringer må slik vi ser det, tas inn som tydelige unntak. Unntak kun for uttrykning og oppdrag dekker ikke dagens reelle behov. Man kan ikke sette personer som deltar i øvelser i en situasjon der de i praksis blir lovbrøyttere. Det argumenteres i høringsbrevet med at Brann, Politi og militære fartøy ikke blir å regne som fritidsfartøy under uttrykning mv. I øvelses sammenheng vil det ofte i stor grad kunne være snakk om å benytte ulike fartøy som må regnes som fritidsfartøy. Denne utfordringen kan ofte sees i forbindelse med øvelser i farbare vassdrag som omfattes av hastighetsreguleringer. Dette er uklare linjer som må avklares og sikres slik at rekruttering ikke blir skadelidende.

Vannscooterforbundets medlemmer ønsker generelt den sentrale hastighetssonen velkommen basert på vår undersøkelse i forbindelse med denne høringen. Denne forskriften mener vi vil kunne bidra til ett klarere regelverk og kunne bidra til at konfliktnivået mellom brukergrupper reduseres.

Hvorvidt 5 knops sonen skal være 100m eller 50m, mener vi 100m (200m der det er land på begge sider) er en god løsning. Vi registrerer at andre høringsparter mener 50m er en ønsket løsning. Til dette mener vi kommunale forskrifter vil kunne være egnet til å redusere ugunstige «farts flaskehalser» enkelte steder langs kysten.

Vannscooterforbundet er ikke enig med anbefalingen om at den foreslåtte 5 knops sonen ikke skal gjelde i vassdrag som ikke er farbare fra farvann. Vi mener siden hjemmelen allerede er på plass, at denne forskriften like gjerne kunne vært gjort gjeldende for alle farvann og vassdrag. Og at kommunene kunne vedtatt andre hastighetsreguleringer ved behov. Dette vil på samme måte som nevnt ovenfor kunne bidra til å redusere brukerkonflikter, øke sikkerheten, redusere risiko for ulykker og forenkle arbeidet for politiet.



Vi støtter i ta inn/videreføre bestemmelsene i §4, dette inkludert ordlyden «hvor bading pågår». Dette er en av de eksisterende paragrafene vi har jobbet mest med å formidle til våre medlemmer. Også her mener vi det i større grad bør klargjøres hva som er ette oppdrag, og om organiserte øvelser/trening er å anse som ett oppdrag. Å trene og gjøre seg kjent på lokale badestrender er viktig for redningsmannskaper, dette må mannskaper sikres. Slik aktivitet vil potensielt måtte kunne utføres med fartøyer som må ansees som fritidsfartøy. Problemstillingen må adresseres og presiseres slik vi ser det.

Oppsummert er Vannscooterforbundet positiv til forslaget, men påpeker at man bør se nærmere på unntaksbestemmelser for idrett og øvelser. Ett godt opplysnings og veiledningsmateriale til kommunene må utarbeides. I den forbindelse vil vi presisere at kommunene må få klar beskjed om at det ikke er tillatt å innføre ulike fartsbestemmelser for ulike fartøystyper. Avslutningsvis bør det viktigste være å sikre at forskriften ikke utilsiktet fører til at enkelte brukere av farvann og vassdrag blir kriminalisert. I den forbindelse mener vi at departementet bør sende ett brev til alle landets kommuner som ber dem om å starte arbeidet med å vurdere lokale fartsforskrifter allerede nå.

Med vennlig hilsen

Christian Hammernes
Leder Vannscooterforbundet
Bjøra 6
7070 Bosberg
Tlf: 91607490