

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
20/6184 - 9

Saksbeh.:
Ragnhild Møller-Stray, 928 44 080

Dato:

24.11.2020

Høringssvar fra Oslo kommune til forslag til forskrift om fartsgrenser i sjøen

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 31.08.2020 der forslag til forskrift om fartsgrenser i sjøen, ble sendt til høring.

Oslo kommune avgir høringsuttalelse til forslaget. Høringsuttalelsen er avgitt på delegert fullmakt ved vedtak av byråd for næring og eierskap, Victoria Marie Evensen 23.11.2020.

Byråden for næring og eierskap avgir etter delegert fullmakt - følgende høringsuttalelse til forskrift om fartsgrenser i sjø:

Det er i høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet, foreslått tre ulike former for statlig fartsregulering på sjøen:

1. en generell aktsomhetsbestemmelse og generelle bestemmelser om ferdsel ved badeplasser,
2. en generell fartsgrense som vil gjelde for førere av fritidsfartøy, og
3. lokale fartsgrenser for nærmere bestemte geografiske områder.

Forslaget til forskrift gjelder de to første punktene.

Kommentar til punkt 1 om generell aktsomhetsbestemmelse

Skade på andre fartøyer, er tatt ut i forslaget til ny forskrift. Manøvrering av et fartøy kan medføre skade også utover kollisjon eksempelvis ved skadesjø. Det foreslås at «andre fartøy» tas inn i ny forskrift slik at forslaget endres til følgende ordlyd:

«Enhver som fører et fartøy skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter farvannsforholdene og fartøyets størrelse, konstruksjon og manøvreringsevne, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøy, strandlinjer, kaier og omgivelsene forøvrig».

Kommentar til punkt 1 om ferdsel ved badeplasser

Unntakene i bestemmelsens tredje ledd for ferdsel innenfor merkebøyene, bør utvides til også å omfatte kommunes fartøy. Kommunen har i flere tilfeller tjenstlige behov for å kunne ferdes innenfor disse bøyene. Dette gjelder ved gjennomføring av nødvendig vedlikehold, utplassering og utskifting av merkebøyer, vannprøvetaking, bistand ved ulykker etc.

Erfaringsvis vil havnenes eller kommunes fartøy være blant de først ankomne ved uønskede hendelser. Unntakene for de nærmere angitte fartøyene som kan ferdes innenfor merkebøyene på badeplasser, bør derfor utvides til også å omfatte kommunens driftsfartøy ved tjenstlige behov.

Kommentar til punkt 2 om innføring av generell fartsgrense for fritidsfartøy

Utvalget foreslår en generell fartsgrense for førere av fritidsfartøy på 5 knop inntil 100 m fra land. Annen fartsgrense kan settes lokalt.

En fordel med innføring av en generell fartsgrense for fritidsfartøy på sjøen, er at det vil gjøre det enklere å forholde seg til hva som gjelder.

Samtidig vil det være krevende å sette en generell fartsgrense som skal gjelde hele kystlinjen, det er store ulikheter i bruk og behov langs norskekysten.

Lokal fartsforskrift for Oslo kommune trådte i kraft 17.06.2019. Den ble til etter omfattende dialog med Kystverket og flere høringsrunder. Formålet med forskriften var å få mer sikker og trygg bruk av farvannet. Ved denne gjeldende lokale forskriften er fartsgrensen 5 knop 150 meter fra land og ellers en maksgrense på 25 knop.

Oslo Kommune hadde i utgangspunktet et ønske om å innføre 5 knop 200 meter fra land for å unngå høy fart i trange sund og mellom øyer. Denne fartsgrensen ble ikke godkjent av Kystverket som følge av innsigelse fra Stena Line ettersom det da denne forskriften ble utarbeidet, ikke var adgang til å kunne differensiere mellom fritidsfartøy og næringsfartøy. Det er således fordelaktig at den nye lovverket gir muligheten til nå kunne differensiere mellom fritidsfartøy og næringsfartøy.

Kommentar til forholdet til næringsfartøy

Lokal fartsforskrift for Oslo kommune fra juni 2019, er som nevnt 5 knop 150 meter fra land og maksgrense på 25 knop i kommunens sjøområde.

HAV har vært i kontakt med Kystverket for å se på fremtidig regulering fordi kommunen ikke lengre kan fastsette fartsrestriksjoner for næringsfartøy. I Oslo kommunes sjøområde er det et vidt spekter av ulike næringsfartøy; alt fra større godsskip, utenlandsferger, lokalfarger, hurtiggående lokalfarger og charterbåter.

Oslo kommune, både ved Oslo Havn KF og Bymiljøetaten mottar flere klager, spesielt knyttet til ferger og charterbåter når det gjelder fart. Flere av disse klagenes knytter seg til skadesjø og høy fart i nærheten av land. Oslo kommunes sjøområde er sterkt trafikkert og i utstrakt bruk også av både badende, padlende, roere, hurtiggående fritidsfartøy, seilende og ulike næringsfartøy.

Dersom det er slik at dagens lokale fartsforskrift oppheves 01.06.2021 uten at ny statlig regulering for næringsfartøy i Oslo kommunes sjøområde er trådt i kraft, vil det være svært uheldig. Jf. også nedenfor om overgangsregler.

Punkt 3 og lokale fartsgrenser for fritidsfartøy fastsatt av kommunene

Forslag til forskrift om fartsgrenser i sjøen, omfatter ikke statlige lokale forskrifter. Det omtales i høringsdokumentet at forslag til fartsregulering som nevnt i det tredje punktet må utarbeides ut fra konkrete vurderinger av det enkelte området, og i samarbeid med kommunene.

I tillegg til de ulike formene for statlig fartsregulering på sjøen, skal kommunen kunne fastsette lokale fartsgrenser for fritidsfartøy i eget sjøområde. Iht havne- og farvannsloven § 8 (2) går de kommunale fartsforskriftene i utgangspunktet foran de statlige.

Synspunkt på prosessen som leder frem til statlige fastsatte fartsgrenser og systemet som kan gi flere parallelle forskrifter

Oslo Havn KF som er heleid av Oslo kommune, har vært i dialog med Kystverket tidlig i denne prosessen og forventet etter denne dialogen at arbeidsgruppen som utarbeidet forslag til fartsregulering, skulle involvere kommunene i arbeidet i større grad.

Det fremgår av høringsdokumentet at det i dag er 94 lokale kommunale forskrifter gitt med hjemmel i tidligere havne- og farvannslov og i tillegg 26 fartsforskrifter gitt av Sjøfartsdirektoratet etter sjøveisreglene. Det er følgelig et klart behov for forenkling av situasjonen som kan anses uoversiktlig og fragmentert med variasjoner mellom kommunene som gjør det utfordrende spesielt for fritidsbåtførere, å kunne orientere seg om gjeldende fartsgrense. Det er åpenbart en fordel med forenkling av dagens situasjon, en forenkling vil trolig også bidra til bedre etterlevelse av gjeldende fartsgrenser.

Det vurderes som en vesentlig bedre ordening om alle reguleringer knyttet til fart, var samlet i en forskrift, ev. med regionvise deler eller vedlegg tilsvarende ordningen i sjøtrafikkforskriften. Dette ville krevd mer ressurser fra statens side ved utarbeidelsen ettersom det hadde krevd stor grad av dialog med kommunene.

En slik løsning ville imidlertid gitt et ensartet regelverk som i større grad ville kunne utformes regionsvis og hensynta de konkrete lokale utfordringene. Ved en slik fremgangsmåte vil en også samtidig kunne vurdere behov og avveininger for regulering av både fritids- og næringsfartøy.

Kommentar til behov for endret skilting

Forslaget om endret fart, innebærer behov for endring av alle fartsskilt. For flere kommuner, inkludert Oslo, innebærer forslaget at flere skilt må endres og flyttes. For disse vil ikke eksisterende fundamenter kunne brukes. Det bør antas at kostnadene for dette vil være ulik i kommunene, og for noen vil kostnad til skilting kunne medføre relativt store kostnader.

Når det gjelder skilting, vil det være hensiktsmessig å se reguleringene for fritids- og næringsfartøy under ett. Det innebærer at for de områder hvor det er sammenfallende regler for fritidsfartøy og næringsfartøy, bør dette kunne skiltes likt. Ettersom kommunen har ansvar for skilt knyttet til regulering av fritidsfartøy, mens staten har ansvar for skilt knyttet til regulering av næringsfartøy, bør det legges opp til et samarbeid mellom kommune og stat.

Kommentar til tilgjengeliggjøring av fartsgrenser - Kystinfo og appen BåtFart

Iht forslag til forskrift § 2 (2), skal kommunen sende melding om forskrifter gitt i medhold av havne- og farvannsloven § 8 til Kartverket og Kystverket. Melding skal sendes straks etter at forskriften er kunngjort i Norsk Lovtidend.

De lokale fartsgrensene vil så legges inn slik at disse fremgår av den digitale kartløsningen Kystinfo og av Kystverkets app BåtFart.

Det er positivt at kommunene plikter å sende lokale forskrifter til Kystverket og Kartverket slik at de kan tilgjengeliggjøres i blant annet Kystinfo.

Det er også positivt med appen BåtFart. Det hadde vært fordelaktig også om denne kan videreutvikles slik at det er mulig å navigere i appens kart for fartsgrenser også utenfor det område man befinner seg i. På den måten vil det bli enklere å forholde seg til gjeldende fartsgrenser og man kan i større grad bruke appen for å planlegge seilas.

Kommentar til sanksjoner ved overtredelser

Det foreslås i forskriftens § 6 at politiet kan illegge overtredelsesgebyr for brudd på forskriften. Det var nylig høring på endringer i havne- og farvannsloven om håndheving av fartsovertredelser mv. Her ble det foreslått å erstatte lovens § 51 om overtredelsesgebyr med forenklet forelegg.

Oslo kommune har avgitt egen høringsuttalelse til foreslåtte endringer i Havne- og farvannsloven om håndheving av fartsovertredelser mv. Det kommenteres her kort at det synes hensiktsmessig at forskriftens § 6 følger samme sanksjonsform som havne- og farvannsloven for øvrig.

Kommentar til overgangsregler

I henhold til overgangsregler og oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i havne- og farvannsloven 2009 § 4, fastsettes det at lokale fartsforskrifter gjelder inntil kommunen velger å gjøre endringer i allerede eksisterende forskrift. Overgangsreglene trådte i kraft samtidig med ny havne- og farvannslov, 01.01.2020. I høringen av forslag til forskrift om fartsgrenser i sjø, foreslås det derimot at lokale fartsforskrifter vil oppheves allerede 01.06.2021.

I Oslo og nok også i flere av kommunene der sjøområdet er i hyppig bruk av flere ulike segmenter av næringstransport parallelt med hyppig bruk av fritidsfartøy- og andre friluftsbukere, vil det være sterkt behov for regulering av fart utover det som fremkommer av foreslått forskrift. Slik det legges opp i denne høringen, innebærer det at ny lokal forskrift, samt skilting må være på plass innen 01.06.2021. I henhold til utredningsinstruksen må forslag til forskrift på høring. Høringsfristen skal som utgangspunkt være tre måneder, for kommunale forskrifter kan fristen riktignok normalt settes til to måneder.

For å finne gode fremtidige reguleringer, er det formålstjenlig at dagens lokale forskrifter vil gjelde til og med 31.12.2021. Det anses svært uheldig om dagens lokale fartsforskrift oppheves 01.06.2021 uten at nye reguleringer, spesielt for næringsfartøy er på plass. Skulle det bli tilfelle, anses det som sannsynlig at det vil oppstå uheldige episoder. Dette vil kunne utgjøre en sikkerhetsrisiko for de som ferdes på sjøen.

Dette tilsier at overgangsperioden bør forlenges til 31.12.2021. Med forlengelse ut 2021, risikerer en ikke at høysesongen midt på sommeren blir en «prøveperiode» der det er usikkerhet knyttet til om nødvendig regulering er på plass.

Dersom overgangsperioden ikke forlenges, vil man enten risikere manglende regulering selv om behovet for regulering er til stede eller en forhastet mindre hensiktsmessig regulering. Sistnevnte ettersom det er kort tid for Kystverket å fastsette gode og mer enhetlige reguleringer i samarbeid med kommunen(e).

Sannsynligvis er ikke Oslo, den eneste kommunen som vil ha behov for god dialog og oppfølging av Kystverket i forbindelse med utarbeidelse av nye forskrifter. Dette er særlig viktig for å oppnå mer ensartet regulering og riktig regulering av nyttrafikken, samt for å oppnå regulering over kommunegrensene og skilting av denne. Det er fra et kommuneståsted, bekymring knyttet kapasitet hos Kystverket hvis forslaget om at lokale fartsforskrifter oppheves fra 01.06.2021, vedtas.

Generell kommentar knyttet til miljøkonsekvenser av fart

Oslo bystyre behandlet 14.11.2018 Handlingsplan for Oslo havn som nullutslippshavn. Oslo by har ambisiøse miljømål, dette gjelder også havnevirksomheten med sjøtransporten og handlingsplanen er trolig den mest ambisiøse miljøhandlingsplanen for en havn.

Et av tiltakene for å nå miljømålene er fartsreduksjon for kommersielle fartøy med fossile fremdriftsløsninger. Forholdet mellom fart og forbruk, varierer noe med type skip og skipets skrogutforming, men grovt kan dette uttrykkes ved at energibehovet er en funksjon av fart i tredje potens. Det vil si at fartsreduksjon på ti % vil gi energibesparelse på ca 25 %, mens en fartsreduksjon på ca 20 % vil gi en energibesparelse på ca 50 %.

Oslo Havn har grunnlag utarbeidet av DNV GL i mars 2020, som beskriver miljøeffekter av redusert seilingshastighet i Oslofjorden. Her fremgår det at reduksjon av fart for blant annet utenlandsfergene, lokale rutebåter, samt noen av gods fartøyene, vil kunne gi reduksjon i forbruk og utslipp på ca. 8-9 %. Høyest effekt vil en fartsgrense på 10 knop gi. Ved en fartsgrense på for eksempel 14 knop vil reduksjonen av utslipp være 4-5 %.

Nå, som kommunene etter ny havne- og farvannslov, ikke lenger har delegert myndighet til å fastsette fartsgrense for næringstrafikken, påpekes det at det er viktig i tillegg til hensyn knyttet til det nære miljø – også å hensynta betydning for klimagassutslippene ved fastsettelse av fartsgrenser for næringstransportene.

Med vennlig hilsen

Eli Vorkinn
kommunaldirektør

Anders Berg
seksjonssjef

Kopi til:
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Oslo Havn KF