



# Oslo kommune Oslo Havn KF

Byrådsavdeling for næring og eierskap  
Olav Vs gate 4  
0161 OSLO

Dato: 06.11.2017

Deres ref.

Vår ref. (saksnr/løpenr)  
2017/862 / 14501/2017

Saksbeh. / Tlf.:  
Katrine Brede Didriksen,

Arkivkode:  
630.1

## Oppfølging av arbeid med vannscooter

Det vises til mottatt bestilling den 28. juli hvor Oslo Havn KF (HAV) ble orientert om bystyrets vedtak av 21. juni sak 193 punkt 11.16 om bruk av vannscootere. NOE ba om at HAV igangsatte arbeid av ordensforskrift i samsvar med bystyrets vedtak;

*«Bystyret ber byrådet utforme en lokal forskrift som sørger for at bruk av vannscootere er forbudt i de deler av Oslo kommunes fjordarealer som var skjermet etter den gamle nasjonale vannscooterforskriften. Den nye lokale forskriften trer i kraft umiddelbart for å sikre at et forbud er på plass sommeren 2017».*

Det ble samtidig anmodet om at Bymiljøetaten aktivt ble involvert i arbeidet med nytt lokalt regelverk med tanke på sjøens fugleliv og friluftsinnteresser.

HAV deltok på seminar om lokale vannscooterforskrifter hos KS i slutten av august. I etterkant av dette inviterte HAV både Bymiljøetaten og Havnepolitiet til et felles møte for å se på ulike løsninger for fremtidig regulering.

## Regelverk

Kommunene kan gjennom ulike regelverk gi lokale reguleringer av fart og bruk av kommunenes sjøområde. For Oslo kommunes vedkommende er det forskrifter i medhold av havne- og farvannsloven som er relevant regelverk.

Havne- og farvannsloven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og andre næringer. Loven skal videre tilrettelegge for effektiv og sikker havnevirksomhet.

Havne- og farvannsloven har ingen særskilte bestemmelser om bruk av vannscooter. Etter lovverket er vannscootere i utgangspunktet regulert på lik linje som andre fartøy. Definisjonen av fartøy fremgår av lovens § 4 første ledd:

*«Enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøy av enhver art».*

Kommunen kan fastsette lokalt tilpassede forskrifter om henholdsvis orden og bruk av farvann og havner (ordensforskrift) og fartsbegrensninger (fartsforskrift).



**Oslo Havn KF**

Postadresse:  
Postboks 230  
Sentrum  
0103 Oslo  
Besøksadresse:  
Akershusstranda 19.  
Skur 38

Telefon: 2180 2180

DNB: 13150103880  
Org.nr: 987 592 567  
MVA

Epost: [postmottak@ohv.oslo.no](mailto:postmottak@ohv.oslo.no)



NS-EN ISO 14001:2004

### Ordensforskrift

Lokal ordensforskrift skal fastsettes i forskriftsmal utgitt av Kystverket. Malen fikk våren 2017 inn en ny bestemmelse, § 9a om regulering av bruk av fritidsfartøy. Gjennom denne kan man regulere bruk av fritidsfartøy av hensyn til *trygg ferdse, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv*.

Eksempler på regulering av bruk av fritidsfartøy kan være forbud mot bruk i bestemte områder for å hindre støy i trange sund, bukter og viker. Det kan også være for å unngå fare for sammenstøt, konflikt med badende eller forstyrrelser for effektiv havnedrift.

Kommunens adgang til å gi ordensforskrifter er avgrenset mot statens myndighet til å gi trafikkreguleringer i medhold av havne- og farvannsloven § 13. Ved motstrid mellom lokale og statlige forskrifter, går de statlige foran, jfr. § 42 første ledd.

Lokale ordensforskrifter gjelder kun i kommunens eget sjøområde, mens regulering av hoved- og biled må fastsettes av staten, jfr. havne- og farvannsloven § 7 annet ledd. Der hoved- og biled går helt inn til kaikanten kan kommunen likevel vedta ordensbestemmelser for den del av leden som ligger innenfor den fastsatte havneavgrensningen. For Oslo gjelder dette Sydhavna, Hjortnesterterminalen og Vippetangen.



**Figur 1: Kartet viser hoved- og biled (det skraverte området). Den svarte streken viser den fastsatte havneavgrensningen.**

### Fartsforskrift

En lokal fartsforskrift vil gjelde for alle typer fartøy, med unntak for uttømmende liste angitt i den sentrale fartsforskrift § 6. Det er følgelig ikke anledning til å fastsette lokale fartsforskrifter med begrensninger kun for spesifikke fartøystyper som vannscootere. Lokale fartsforskrifter vedtas i medhold av den sentrale fartsforskriften. Kommunens myndighet til å gi lokal fartsforskrift omfatter i motsetning til ordensforskriften også hoved- og biled innenfor kommunens sjøområde. Kystverkets godkjenning er en betingelse for forskriftens gyldighet.

## Dagens rettstilstand – lokale forskrifter

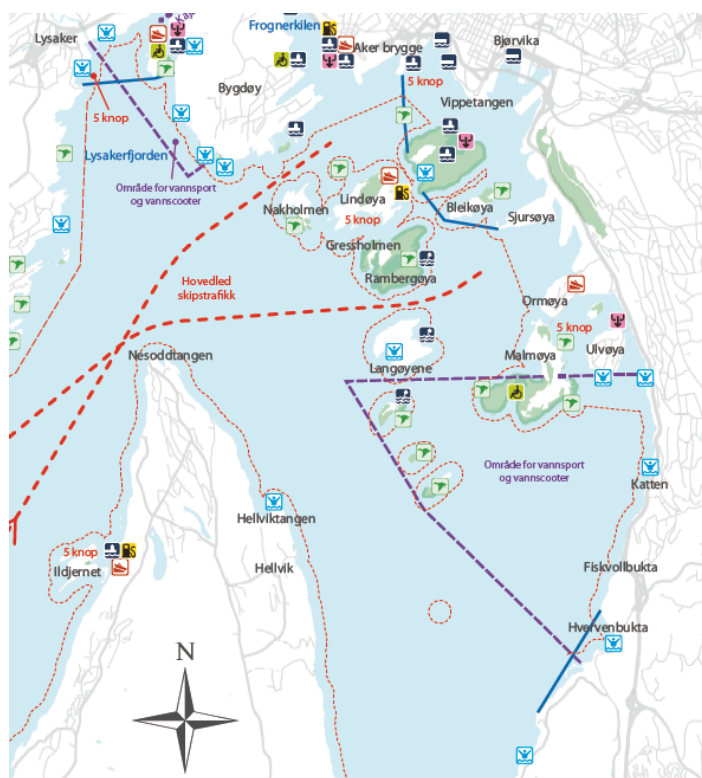
Nåværende forskrift om bruk og orden i havner og farvann for Oslo kommune (ordenforskrift) for Oslo kommunes sjøområde er fra 1996. Etter at ny havne- og farvannslov ble innført fra 2010 har Kystverket utarbeidet ny mal for forskriften. Alle lokale ordenforskrifter måtte derfor vedtas på nytt gjennom den nye malen. Slik forskrift ble vedtatt av Havnestyret 15. juni 2017 – rett før bystyrets vedtak. Regulering av vannscooter var ikke tilsvarende bystyrets vedtak. Som følge av dette og korrespondanse mellom HAV og NOE sommeren 2017, er godkjennelsesprosessen for denne forskriften satt på vent hos Kystverket.

### Ordensforskrift (1996)

I den gjeldende ordensforskriften § 5-14 fremgår det at blant annet vannscooter kun kan benyttes innenfor et særlig angitt område. Dette er Lysakerfjorden og syd for parallellsirkel 59 grader 52 minutter.

### Fartsforskrift (1995)

I den gjeldende fartsforskriften fremgår det en 5-knops grense innenfor en avstand av 150 meter fra land. I tillegg til dette er *indre havnebasseng* regulert med 5-knops grense. Indre havnebasseng er definert i området som ligger innenfor linjen trukket fra Skurvegrunnen lysbøye over Kavringen til kaien på Hovedøyas nordside, fra Sandtangen lykt til Bleikøya lykt, fra overrettsmerkene på Bleikøyas sydøstlige side til Sjursøyas sydvestlige punkt og til Raudskjær, fra Kjærringskjær til tidligere Norsdtrand Kul- og Vedbolag. Øvrige deler av kommunens sjøområde er ikke regulert og det er følgelig fri fart.

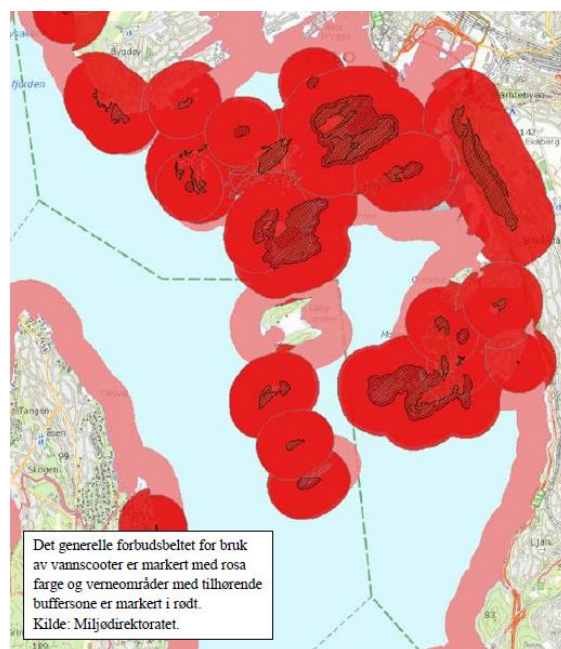


**Figur 2: Områdene innenfor de lilla linjene er det i henhold til dagens ordensforskrift lov å kjøre vannscooter. I øvrig områder er det kun tillatt med transportkjøring. Kartet viser også områdene som per i dag er regulert med lokal fartsforskrift og 5-knops grense**

### Den opphevede nasjonale vannscooterforskriften

Den nå opphevede nasjonale vannscooterforskriften regulerte bruk av vannscootere. Etter denne var det ikke tillatt å kjøre vannscooter og lignende motordrevet fartøy i sjø i et heldekkende belte på 400 meter ut fra land, i verneområder, og i et heldekkende belte på 400 meter fra

**Figur 3: Kartet viser forbudssoner for vannscooter i henhold til den nå opphevede nasjonale vannscooterforskriften.**



alle verneområder. På visse vilkår var transportkjøring gjennom forbudsbeltene tillatt.

### **Fremtidig regulering i Oslo kommunes sjøområde**

Som tidligere nevnt har kommunen anledning til å fastsette lokale ordensforskrifter og lokale fartsforskrifter. Ordensforskriften vil gjelde i kommunens sjøområde, med unntak av hoved- og biled. For hoved- og biled er det kun staten som kan fastsette reguleringer. Kystverket har uttalt at de er svært skeptiske til å godkjenne særreguleringer overfor visse fartøystyper. Dette innebærer at en eventuell regulering etter all sannsynlighet ikke ville omfatte hoved- og biled. Lokale fartsforskrifter kan utarbeides av kommunen og godkjennes av Kystverket. Disse vil gjelde for hele kommunens sjøområde, inkludert hoved- og biled, og omfatter alle fritidsfartøy.

Bystyrets vedtak er konkret rettet mot utarbeidelse av ordensforskrift og kun forbud mot vannscootere. Dersom dette skal imøtekommes innebærer det utarbeidelse av ordensforskrift som etter all sannsynlighet ikke vil kunne dekke hele kommunens sjøområde. HAV har ikke andre hjemmelsgrunnlag enn en eventuell ordensforskrift eller fartsforskrift for å gjennomføre ønskede reguleringer. HAV kan vanskelig se for seg at det vil være mulig å gjennomføre et forbud særskilt mot en fartøystype gjennom ordensforskrift særlig dersom det er ønskelig at denne også skal gjelde i hoved- og biled, jfr. over om Kystverkets uttalelser.

Som følge av dette anbefaler HAV sammen med BYM og Havnepolitiet at bruken av kommunens sjøområde reguleres gjennom fartsforskrift fremfor ordensforskrift.

Regulering gjennom lokal fartsforskrift fremfor en særregulering av visse fartøystyper vil ha flere fordeler og vil ikke virke diskriminerende. En slik forskrift vil ramme alle fartøy – og det vil være bruken av fartøyet og ikke selve fartøystypen som kan straffes, jfr. også likhetsprinsippet. Dette vil også gjøre det enklere for Politiet å håndheve og regelverket vil være likt for alle. Dette kan sammenlignes med veien – det er samme regler som gjelder for motorsykler og biler. Dette selv om motorsykel kan gå fortere, være morsommere å kjøre, bråker mer og uten tvil har bedre manøvreringsevne. Motorsykler og biler må likevel forholde seg til det samme regelverket – og det er bruken og overtredelse av regelverket som blir straffet – ikke hvilket kjøretøy du bruker.

En slik regulering vil også omfatte nye fartøystyper man antar at vil komme i løpet av noen år – da har man allerede en forskrift som regulerer bruk av farvannet, og det vil ikke være behov for å endre eller lage nye forskrifter når det kommer nye fartøystyper man ønsker å regulere.

Slik det er per i dag, så er det i utgangspunktet fri fart i store deler av Oslo kommunes sjøområde. Med tanke på sikkerhet – både for badende, padlende og andre brukere av farvannet, vil det være hensiktsmessig at man i større grad tenker seg fartsgrenser på sjøen enn hva det er i dag.

Hovedbegrunnelsen for å innføre forbud mot vannscootere er i all hovedsak rettet mot støy og den manøvreringsevnen disse har slik at de enkelt kan komme seg inn på grunne områder og områder man ikke ønsker særlig ferdsel. Det er også mange andre fartøy som støyer tilsvarende eller mer enn vannscootere. Støyen økes i tråd med farten, og andre fartøyer kan ha vel så høyt støynivå som vannscootere – og i like stor grad brukes som «leketøy». Det finnes også fartøyer med omtrent lik manøvreringsevne som vannscootere. Blant annet finnes det ribber med en form for vannjetmotor – som har tilsvarende manøvreringsevne, men med annet styresett. Disse regnes ikke som vannscooter, men innehar likevel mange av de samme egenskapene. Vår oppfatning er derfor at det er vanskelig og uheldig å innføre særregulering overfor særskilte fartøystyper. Man bør i så stor grad som mulig søke å ha felles regelverk som gjelder for alle som ferdes på sjøen.

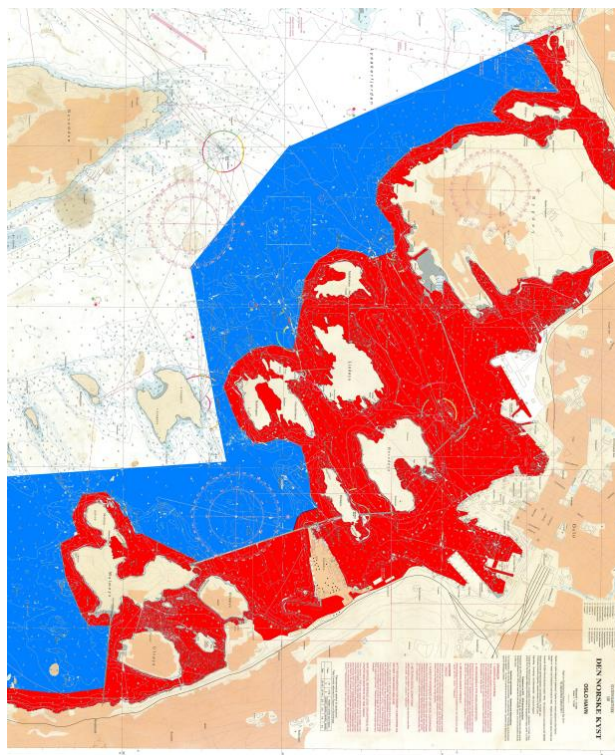
Fartsreguleringer vil også gjøre det mindre attraktivt å drive unødige kjøring av både vannscooter og andre fartøy. Innføring av nye fartsforskrifter vil kreve ny og bedre skilting langs sjøveien. Dette bør ikke være noe problem.

### **Forslag til regulering**

Det foreslås å innføre ny lokal fartsforskrift som også vil omfatte hoved- og biled. En slik forskrift vil gjelde for fritidsfartøy. Nedenfor følger to forslag til regulering.

#### Forslag 1 - BYM:

BYM foreslår at 5-knops grensen settes ved Dyna Fyr. Strekingen mellom Dyna fyr og Nakholmen er et viktig krysningspunkt for padlere. I tillegg til dette så utvides 150-metersgrensen til 200 meter. Dette innebærer at det vil være 5 knop fra Dyna Fyr og inn i tillegg til innenfor 200 meter fra land i hele kommunens sjøområde. Utover disse områdene settes farts grensen til 25 knop i Oslo kommunes sjøområde.



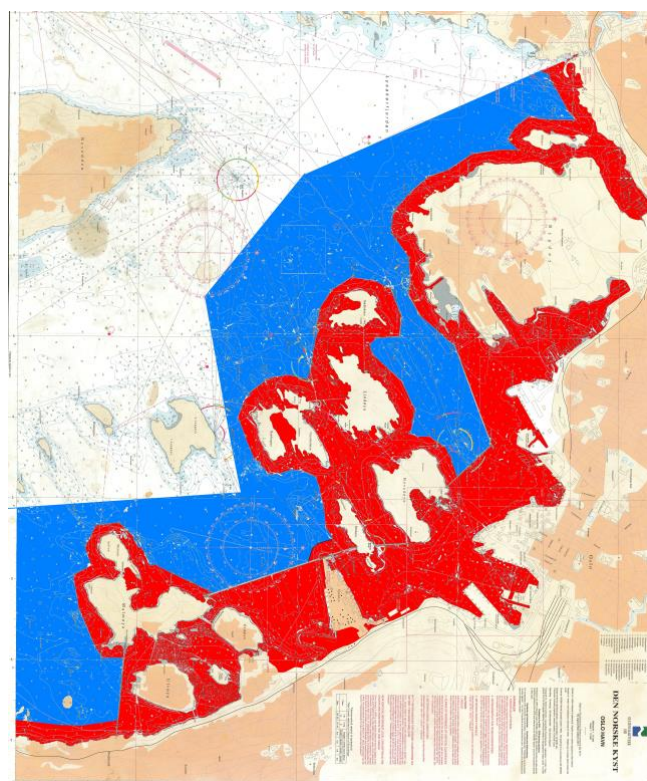
**Figur 4: Kartet viser forslag med 5 knop fra Dyna fyr og inn i tillegg til 200-meters grense. Området merket rødt vil være 5 knop, mens området merket blått vil være 25 knop.**

#### Forslag 2 - HAV:

HAV foreslås å utvide 150-metersgrensen til 200 meter i hele kommunens sjøområde. Utover disse områdene settes farts grensen til 25 knop i Oslo kommunes sjøområde.

Dette er begrunnet i at HAV ikke anser dette området for å være noe annerledes enn øvrige områder i kommunens sjøområde. Samtidig vil dette i større grad sikre en mer effektiv trafikkavvikling. Det bør heller ikke være ønskelig med en unødvendig regulering av sjøområde.

**Figur 5: Kartet viser forslag med 200-meters grense. Øvrig område i kommunens sjøområde er satt til 25 knop. Området merket rødt vil være 5 knop, mens området merket blått vil være 25 knop.**



**Innspill fra Havnepolitiet:**

Havnepolitiet har fått forelagt begge forslagene, og uttaler at:

*«Det beskrives videre to alternativ til ny hastighetsbegrensning, begge med utvidelse til 200 meter fra land. Med dette oppnår man å flytte evt. «uønsket» kjøring lengre fra land, og ikke minst belegges alle områdene mellom øyene med 5 knop, noe som ikke er tilfellet i dag. Dette er enkelt å forholde seg til for alle parter, samt at det gir lavere hastighet forbi badende, fergekaier, båtplasser mv.. Den samme «gevinsten» oppnås ikke ved å redusere hastigheten fra Dyna og inn. Dette er et mer åpent område hvor man møter en allerede eksisterende utvidet 5-knops sone».*

Når det gjelder fartsgrense i det øvrige sjøområde viser Havnepolitiet til at håndhevelse vil kunne være krevende, men at det eksisterer tekniske målemetoder for hastighet på sjøen, for eksempel ved bruk av radar. Det bør likevel foreligge en vurdering på hva man oppnår ved å innføre en generell fartsbegrensning. Dette er nærmere beskrevet over, jfr. unødig kjøring med blant annet vannscootere og andre fartøy som gjerne opererer i høy fart.

**Videre arbeid**

HAV ser frem til tilbakemelding fra NOE om hva som er ønsket prosess videre. Når dette er mottatt vil arbeid med ny fartsforskrift og/eller ordensforskrift starte. I alle tilfeller vil arbeidet HAV starte arbeid med ny/oppdatert ordensforskrift all den tid denne ikke er godkjent av Kystverket. Dette arbeidet vil sannsynligvis medføre behov for nye høringer.

Med hilsen

Einar Marthinussen  
seksjonsleder

Katrine Brede Didriksen  
beredskap- og sikkerhetsrådgiver

*Dokumentet er godkjent og ekspedert elektronisk*