

Til:  
Bergen kommune  
v/ Byutvikling/Plan og bygningsetaten.  
Postboks 7700  
N-5020 Bergen

Norges Vannscooterforbund  
Bjøra 6  
7070 Bosberg

### **Merknader til endringer i KPA2018 Bergen kommune Saksnr: 201418880**

I forbindelse med begrenset høring i overnevnte sak sender Norges Vannscooterforbund følgende merknader på vegne av forbundet.

#### **Kortversjon:**

Norges Vannscooterforbund er i utgangspunktet positiv til reguleringstiltak som tar sikte på å øke sikkerheten og gi trygge rammer for innbyggere i farvann og vassdrag. Forbundet er allikevel kritisk til forslagene som legges frem i Bergen kommunes arealplan da disse ikke virker å være vurdert med bakgrunn i juridisk eller nautiskfaglig kompetanse og vil gi uheldige reguleringer av symbolsk betydning men uten reel effekt eller mulighet for håndheving. Norges Vannscooterforbund ber Bergen kommune revurdere forslagene, undersøke om forslagene kan reguleres mer effektivt gjennom annet lovverk samt avklare om forslagene allerede er ivare tatt gjennom annet lovverk eller ikke.

Vi henviser til blant annet Småbåtloven, lokal og sentral fartsforskrift, forskriften sjøveisreglene, Havne og farvannsloven, Motorferdselloven samt en rekke andre lovverk. Alle har de til felles at de gir en langt mer effektiv mulighet for håndheving enn plan og bygningsloven, og langt på vei allerede regulerer det man i forslaget ser ut til å ønske å regulere.

Norges Vannscooterforbund er meget kritisk til forslaget som i praksis forbyr bruk av alle typer fartøy under 15m i store arealer av Bergen kommune, og i prinsippet forbyr trygg og fri ferdsel i kommunens farvann. Reguleringene ser ut til å være bedre egnet å regulere gjennom Havne og farvannsloven og Motorferdselloven i kommunens farvann og vassdrag, fremfor PBL. NSVF setter pris på at kommunen følger lovgivers intensjon om å regulere alle fartøy likt, men den totale reguleringen virker på ingen måte å treffe riktig eller være gjennomarbeidet.

## **Våre merknader knytter seg til Byrådssaken og fagnotatets punkter:**

### **§§ 32.2, 32.7, 32.8, 32.9 Vannscooter.**

«Det er innarbeidet forbud mot småbåt, vannscooter og lignende motordrevne fartøy i sjø som er avsatt til Naturområde, Friluftsområde og Kombinerte formål i sjø og vassdrag.»

NVSF merknader:

*Småbåt er definert som- «småbåt, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som har en største lengde på inntil 15 meter».*

*Forslaget omfatter dermed alle typer fartøy med og uten motor, punktet «vannscooter og lignende motordrevne fartøy i sjø» bør derfor fjernes da disse allerede er definert som småbåt. Det rettes spørsmål til hvorfor fartøy over 15m «fritidsfartøy» ikke er omfattet av forslaget.*

*Tilsvarende er det gitt fartsbegrensning på 5 knop i et belte på 50 meter langs land innenfor "Bruk og vern av sjø og vassdrag". Dette er i tråd med forslag fra Bymiljøetaten.*

NVSF merknader:

*NVSF anbefaler at Bergen kommune ber Bergen Havn ta inn de foreslåtte fartsreguleringene i en ny behandling av lokalfartsforskrift for kommunens farvann og vassdrag.*

*Gjeldende forskrift i Bergen kommune: <https://lovdata.no/dokument/SJ/forskrift/2018-02-28-295>*

*Relevant informasjon: [www.kystverket.no/globalassets/regelverk/havne-og-farvannsloven/veileder---fartsforskriften.pdf](http://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/havne-og-farvannsloven/veileder---fartsforskriften.pdf)*

### **Forslag fra Bymiljøetaten:**

*«Bruk av vannscooter*

*Bruk av vannscooter er omtvistet og der er pekt på behov for nærmere regulering av fart og områder som kan egne seg til bruk. § 32 om Bruk og vern av sjø og vassdrag er supplert med flere underpunkt om fartsbegrensning på 5 knop og forbud mot bruk av vannscooter også i områder avsatt til Kombinerte formål i sjø og vassdrag. Etter byrådets vurdering gir dette tillegget i bestemmelsen et godt grunnlag for bedre og mer forutsigbar styring av bruk av vannscooter.»*

NVSF merknader:

*Vi bemerker at lovgiver har presisert at fartøystypen og småbåten vannscooter «skal reguleres på lik linje som alle andre fartøystyper i de fleste områder».*

*Det bemerkes at klima og miljødepartementet så sent som i august 2018 omgjorde flere reguleringer i Hole kommunes forslag til nye naturreservat, der diskriminering av vannscooter var ønsket av fylkesmannen. Departementets begrunnelse var «vannscooter reguleres på lik linje med andre motorbåter». Dette er ett førende signal knyttet til regulering av en spesifikk fartøystype Bergen kommune må ta til etterretning. Vi tolker i utgangspunktet forslagene slik at man i utgangspunktet ønsker å regulere alle typer fartøy, selv om fartøystypen vannscooter nevnes spesifikt. Vi ber Bergen kommune etterleve lovgivers ønske om likestilling av fartøystyper og forenkling av lovverket.*

*Det påstås at forslagene til regulering etter byrådets vurdering ett grunnlag for «bedre og mer forutsigbar styring av bruk av vannscooter.» Vi opplever at dette i praksis er så langt fra sannheten og realiteten som det lovmessige er mulig å komme.*

Kommunen vil i praksis ikke ha en reell mulighet til å håndheve reguleringene og ett overstyrende ønske og ikke ett dokumentert reelt behov for å diskriminere en spesifikk fartøystype kan vi ikke se er framlagt. Vi minner igjen om at vannscooter er en likestilt type småbåt, dette etter flere års presisering fra EØS, EFTA og nå Norges lovgiver om at vannscooter skal reguleres på lik linje som andre fartøystyper. Bergen kommunes lokalpolitikere bør respektere dette faktum og forholde seg til dette også i lokal lovgivning. Det er positivt at forslagene til regulering ser ut til å likestille og regulere alle fartøystyper på lik linje, men reguleringen vil i praksis ikke oppnå ønsket virkning, og gi uheldige reguleringer for utilsiktede brukergrupper som kajakk, joller mv.

#### **«Byrådens oppsummering**

Hovedformålet med endringene er å imøtekomme innsigelser til plankart og bestemmelser, samt å styrke kvalitetskrav til boliger og bomiljø på grunnlag av innkomne merknader i høringsperioden. Videre tydeliggjøres tema om fortetting med kvalitet, utbygging i byfortettingssonen (sone 2), håndtering av støy, blågrønne strukturer, forutsigbarhet om utbygging av infrastruktur og om bruk av vannscooter.»

#### **De foreslåtte endringer i §32:**

§ 32.2.2 Bruk og vern sone 6001, Sjøområde for allmenn bruk.

I ett belte på 50m fra land er det kun tillatt med transportkjøring i lav hastighet inntil 5 knop. NVSF merknad:

NVSF er sterkt kritisk til denne reguleringen da denne påvirker sikkerheten for brukere av sjøområdene i de områder denne gjelder og at det ikke er lagt opp til noen form for unntak eller dispensasjons muligheter. Det stilles spørsmålstegn ved hvorfor man har valgt en slik fartsregulering i arealplan for så å si hele kommunens sjøområde, spesielt med tanke på at kommunen tidligere i 2018 vedtok ny lokal fartsforskrift for Bergen kommune. Samme regulering kunne enkelt vært tatt inn i denne forskriften. Hvorfor gjorde man ikke en slik regulering i denne? Forslaget vitner om at man ikke har vurdert andre regulerings muligheter, allerede gjeldende sentrale og lokale lovverk eller hvordan denne reguleringen skal håndheves. Vi tør minne om at Kystverket er skeptisk til regulering av fart utenfor forskrifter hjemlet i havne og farvannsloven, ref deres høringsvar til §8 i forslag til ny havne og farvannslov «Sjøveien videre».

Kystverket: «Kystverket vurderer dagens situasjon som uheldig, der ulike lovverk åpner for at ulike myndigheter på ulike myndighetsnivå kan fastsette fartsbegrensninger, gjerne i de samme farvann, og i ytterste fall med avvikende fartsbegrensninger. Som eksempel kan vi nevne at forskrifter om verneområder fastsatt i medhold av naturmangfoldloven § 34. Naturmangfoldloven § 34 fjerde ledd åpner dertil for forskriftsregulering av blant annet ferdselen i et verneområde, og bestemmelsen er i dag anvendt i en rekke verneforskrifter som hjemmel for vernemyndighetene til blant annet å regulere høyeste tillatte fart for fartøyer som ferdes i verneområdet. Kystverket utelukker ikke at tilsvarende fartsregulering vil kunne fastsettes av kommunen gjennom planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven § 11-11 nr. 6, uten at vi er kjent med at denne type kommuneplanbestemmelser forekommer i dag.»

- *Fartsregulering via PBL er i beste fall omstridt og ikke rettslig prøvd tidligere, vi stiller derfor spørsmålstegn til hvorfor Bergen kommune velger å regulere via arealplan og ikke allerede eksisterende fartsforskrift i de aktuelle områdene. Flere av områdene bli dobbeltregulert i to ulike lovverk. Spesielt med tanke på at det ikke vil være politiet som håndhever reguleringene, men kommunen selv.*

*Vi må altså særskilt påpeke at alle reguleringer hjemlet i PBL skal håndheves av kommunen selv, ikke politiet jamfør §32 i PBL. Vi minner om at departementet ikke har delegert noen myndighet til kommunene fra småbåtloven §40.*

*Vi finner det som nevnt beklagelig at viktige instanser ikke er gitt unntak fra bestemmelsene Som, Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer, fartøyer med lege om bord, eller fartøyer i sjøredningstjenesten. Det er som nevnt også meget beklagelig at det ikke er gitt mulighet for å søke om dispensasjon for aktiviteter som organisert båtsport som trening, løp eller stevner. Eksempelvis på og rundt regulerte idrettsanlegg på Hjellestad og Store Lungegårdsvannet. Vi reagerer kraftig på at det i KPA2016 forslag virker å være en realitet at Idrettsområdet ved Hjellestad er fjernet, dette til tross for at dette er regulert av forskrift:*

*<https://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/2002-03-18-368>.*

*Forslaget til regulering i sone 6800 gjør at sikkerhetsarbeid med redningsfartøy og sikkerhetsbåter i idretts sammenheng ikke er tillatt hverken i eller rundt banene/idrettsområdene på Hjellestad, Hjellestadviken eller ved ADO/Store Lungegårdsvannet. Dette vil også være tilfelle selv om anleggene/områdene for idrett/Aquabike reguleres på lik linje som i KPA2010.*

*Det er liten tvil om at forslagene om hastighet og ferdsel bør trekkes ut av arealplanen og eventuelt heller reguleres via annet lovverk om det er ett reelt behov for dette.*

*PBL gir som nevnt en meget begrenset og reel mulighet til å håndheve denne type regulering i praksis, da overtredelser må være gjentakende og altså håndheves av kommunen selv. NVSF støtter i prinsippet tanken bak en slik regulering, men kan ikke se at denne vil være en reel eller effektiv regulering og kan derfor ikke støtte forslagene på prinsipielt grunnlag.*

*Vi ber Bergen kommune trekke forslaget til 5 knop 50m fra land i sone 6001 og be Bergen Havn om å vurdere endring av allerede eksisterende fartsforskrift med en likelydende bestemmelse. Vår erfaring er at Kystverket trolig vil godkjenne en slik fartsregulering. Dette vil gi politiet myndighet over reguleringen, sørge for at unntaksbestemmelser tilpasset ulike instanser og den organiserte idretten er ivaretatt. Dette slik det i dag er ivaretatt i §§ 2 og 3 i <https://lovdata.no/dokument/SJ/forskrift/2018-02-28-295>. Vi minner for øvrig om at prinsippet med fri ferdsel til sjøs er ett overstyrende prinsipp som kun bør innskrenkes ved særskilte og dokumenterte behov, ikke ett politisk ønske basert på fordommer uten dokumentasjon.*

*Vi viser for øvrig til kystverkets merknader til temaet i deres hørings svar til «sjøveien videre». Se avsnitt §8 : <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-nou-2018-4-sjoveien-videre--forslag-til-ny-havne--og-farvannslov/id2593300/?uid=f02d7283-97f5-4485-b64d-8b0f7c46b523>*

*Kystverkets merknader her bør tas til etterretning av Bergen kommune i denne saken.*

Fartsregulering bør etter vårt syn hjemles i Havne og farvannsloven § 13, ikke arealplan.

**Det er også naturlig å påpeke at 5 knop 50m fra «steder der bading pågår» er en sentral regulering som allerede gjelder hele landet.**

Dette via §3 : <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1983-02-24-624>

Samt §3: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-12-15-1546>

Foreslått regulering sammen med lokal og sentral farsforskrift, samt forskriften «sjøveisreglene» og småbåtloven mv. virker slik sett å allerede dekke det man ser ut til å foreslå av regulering i arealplan. Endring av lokal fartsforskrift er derfor vår klare anbefaling fra vår side.

### **§ 32.7 Naturområde sone 6600**

Bruk av småbåt, vannscooter og lignende motordrevne fartøy er ikke tillatt. Dette gjelder ikke for transportkjøring i lav hastighet inntil 5 knop.

NVSF merknad:

NVSF har ingen vesentlige merknader til 32.7.2 første punkt. Slik reguleringen er foreslått vil vi påpeke at denne vil gjelde for alle typer fartøy under 15m, uavhengig av om fartøyet det er motor eller ikke. For andre punkt viser vi til merknader i punkt knyttet til sone 6001. Det er langt mer naturlig og effektivt at både ledd 1 og 2 reguleres via kommunens fartsforskrift for farvann og vassdrag, også vassdrag som ikke er farbare fra farvann. Vi minner om at motorferdsel i vassdrag under 2 kvadratkilometer uansett er forbudt gjennom motorferdselloven §4.

Det er naturlig å påpeke at lovgiver aktivt jobber for å unngå dobbeltreguleringer, dette bør også Bergen kommune jobbe for å etterkomme. I dette punktet er det heller ikke tatt inn mulighet for unntak eller dispensasjon, da eksempelvis for redningstjenester ell. Vannscooter er for øvrig ett av de mest egnede fartøystypene for slike farvann og SAR arbeid.

NVSF anbefaler at punktet tas ut og om nødvendig reguleres via annet og bedre egnet lovverk, henholdsvis Havne og farvannsloven og Motorferdselloven med forskrifter hjemlet i disse lover. **Vi ber derfor Bergen kommune fjerne reguleringen i §32.7**

### **§ 32.8 Friluftsområde sone 6700**

3. Anlegg, tiltak og aktivitet som vil være til ulempe for friluftsliv eller opplevelsesverdi, herunder bruk av småbåt, vannscooter og lignende motordrevne fartøy, er ikke tillatt. Dette gjelder ikke for transportkjøring i lav hastighet inntil 5 knop.

NVSF merknader:

NVSF har ingen vesentlige merknader til første punkt. Men velger allikevel å bemerke at man slik forslaget foreligger ikke tillater bruk av noen fartøystyper under 15m, men at fartøy over 15m (49,2fot) ikke er omfattet av reguleringen. Første ledd og andre ledd kan se ut til å være en lite effektiv regulering med tanke på håndhevings myndighet og reel regulering. At områdene skal forbeholdes ikke motorisert lek rekreasjon og trening (ref punkt 32.8.2), samtidig som alle typer flytende farkoster (småbåt) ikke tillates i punkt 32.8.3, virker å være motstridende.

NVSF anbefaler at Bergen kommune endrer eller trekker forslaget i punkt 32.8.3 ut av arealplan, samt vurderer regulering av hastighet i annet og bedre egnet lovverk, om dette ikke allerede er ivaretatt i eksisterende lokal fartsforskrift, sentral fartsforskrift eller annen nautiskfaglig lovgivning med mulighet for håndheving for politi.

### **§32.9 Kombinerte formål i sjø og vassdrag sone 6800**

*Bruk av småbåt, vannscooter og lignende motordrevne fartøy er ikke tillatt. Dette gjelder ikke for transportkjøring i lav hastighet inntil 5 knop.*

*NVSF merknader:*

*NVSF stiller seg sterkt kritisk til forslaget 32.9.2 og viser til merknader til §32.2.2 mv.*

*Vi stiller spørsmålsteget ved om denne relativt omfattende reguleringen er vurdert av nautiskfagligkompetanse eller ikke. Sett i lys av at store deler av den sørlige delen av Bergen kommune blokkeres for normal og fri ferdsel for alle typer fartøy under 15m men ikke fartøy over 15m, anser vi dette for lite trolig. I forhold til at hverken innbyggere i småbåt, forsvaret, politiet eller redningstjenester er gitt noen form for unntak virker det åpenbart at kommunen ikke har satt seg godt nok inn i andre lovverk som regulerer ferdsel i farvann og vassdrag.*

*Forslaget vil i praksis føre til at ferdsel i og rundt idrettsanlegget for Aquabike på Hjellevad i utgangspunktet ikke er tillatt. Dette gitt at Idretts anleggene tas inn igjen som i KPA2010, noe vi forventer. Samt at hastighet for sikkerhetsfartøy eller øvrige fartøy på nord, vest og sørsiden av anlegget ikke kan overstige 5knop. Knyttet til bruk av sikkerhetsfartøy under trening for Aquabike, eller for så vidt seilbåter eller kajakk gir dette uheldige begrensninger for organiserte og uorganiserte aktiviteter i dette området. Tilsvarende utfordringer vil det også være for det regulerte området i Store lungegårdsvannet. Vi ber derfor kommunen om å revurdere forslaget med bakgrunn i de negative effektene forslaget gir i sonene.*

*Vi noterer at også andre aktiviteter enn bruk av motoriserte fartøy blir minst like rammet og kanskje i større grad. Da eksempelvis trening og regatta for seilfartøy i områdene omfattet av sone 6800, eller generell ferdsel med fritidsbåt.*

Vi registrerer at opptakten til saksfremlegget i forslagene er særlig rettet mot regulering av vannscooter, men at lovgivers presisering om at «vannscooter skal likestilles med andrefartøystyper i de fleste områder», er tatt til følge. At alle fartøystyper reguleres etter de samme lovverk og på lik linje er noe NVSF støtter fullt ut. I Norge har vi omfattende lovverk for bruk og ferdsel i farvann og vassdrag, forslaget og annet arbeid med liknende saker vitner om at landets kommuner trolig har for liten kunnskap om disse lovverkene. Kommunene burde slik vi ser det sette seg godt inn i disse lovverkene og heller arbeide med opplysning om disse lovverkene, fremfor å arbeide for uheldige og unødvendige dobbeltreguleringer som i praksis gir dårligere regulering og kan føre til skepsis til politiske vedtak og behandling.

Vi erfarer at fokuset på regulering av fritidsfartøy og da spesielt vannscooter, av Samferdselsdepartementet og Kystverket anmodes å bli vurdert opp mot plan og bygningslovens muligheter og begrensninger. Likestilling av fartøystyper er som nevnt lovgivers intensjon, det må slik vi ser det også vurderes ved bruk av PLBL slik eksempelvis Bergen kommune foreslår. Ved utredning om bruk av plan og bygningsloven for regulering av fritidsfartøy ber NVSF kommunene å ikke bare fokusere på forbud mot motorferdsel, men også å sikre effektiv og tilpasset regulering av områder for organisert idrett. Det er viktig å legge merke til at Departementet og Kystverket har uttalt at kommunene kan vurdere bruk om bruk av PBL til regulering av sine farvann og vassdrag er ett egnet verktøy. Det er ikke gitt noen ny hjemmel eller spesifikk klargjøring eller veiledning som viser til hvor hvordan eller om dette er en reell mulig reguleringsplattform. Siden dette ikke er gjort tidligere slik vi kjenner til, er altså Bergen kommune første kommune i landet som vurderer

denne type regulering. Når man ser på de fremlagte forslag til reguleringer kan det virke som at regulering av de overnevnte forhold ikke er egnet å adressere via arealplan.

*Vi ber Bergen kommune på det sterkeste om å trekke det vi mener er lite egnede forslag til regulering av kommunens farvann og vassdrag. Man må gjerne definere hensynssoner og definere bruksprioritet mv, men denne type regulering som her foreslås bør skje i dertil egnede lovverk. Slik vi anser det er PBL ikke ett egnet verktøy for den type regulering vi her er vitne til.*

**Vi ber derfor Bergen kommune på det sterkeste å revurdere forslagene til endring av §32.**

Kan Norges Vannscoterforbund bidra med noe i videre prosess stiller vi våre ressurser til disposisjon for regulering av vannscoter og andre fartøystyper i farvann og vassdrag.

**På vegne av Norges Vannscoterforbund:**

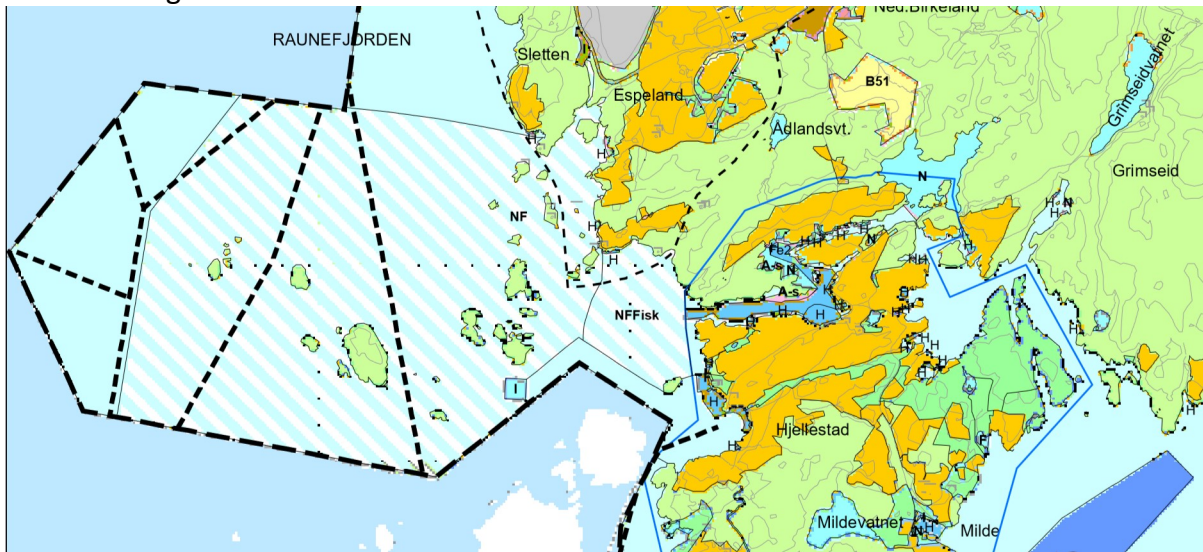


**Christian Hammernes**

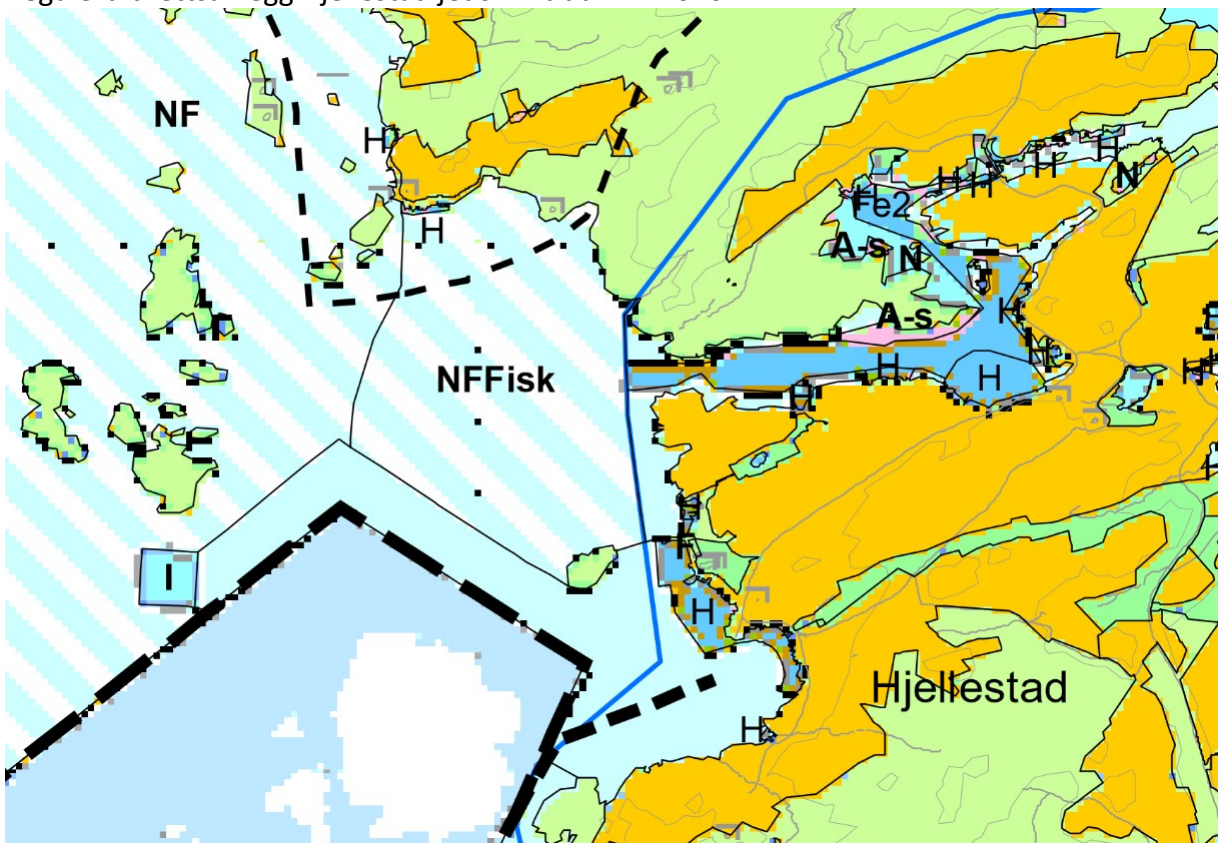


**Vedlegg bilder:**

Sone 6800 og 6001 KPA2010

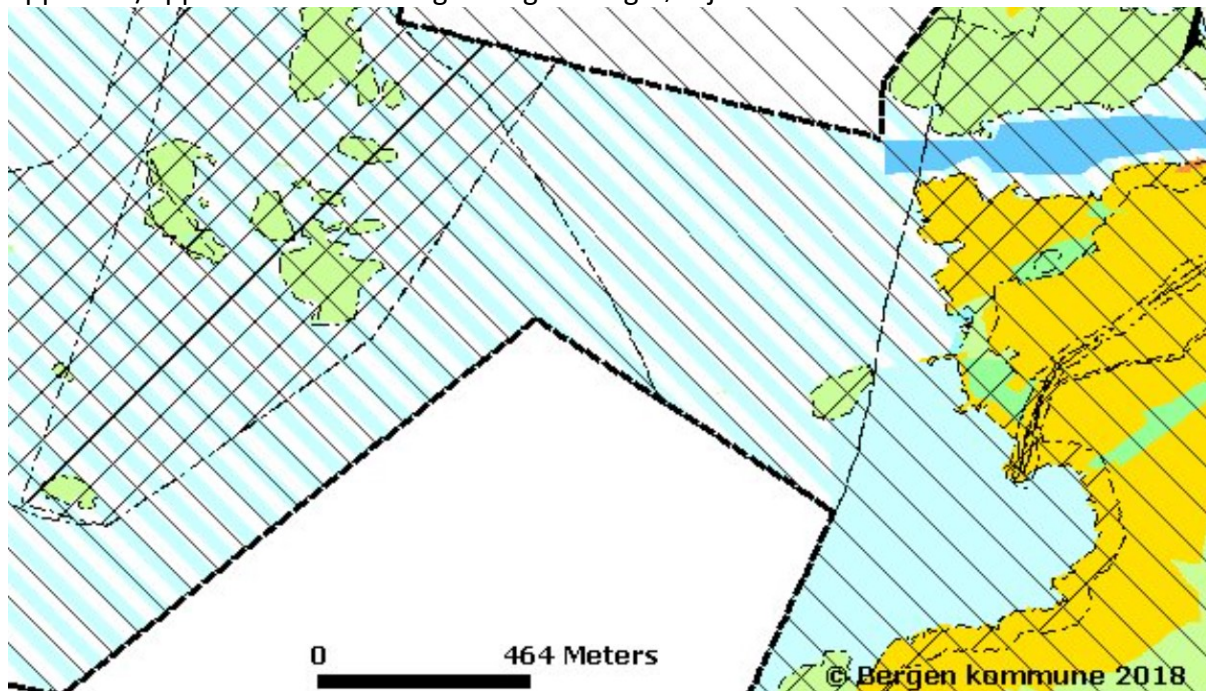


Regulert idrettsanlegg Hjellevatnet jet ski klubb KPA 2010

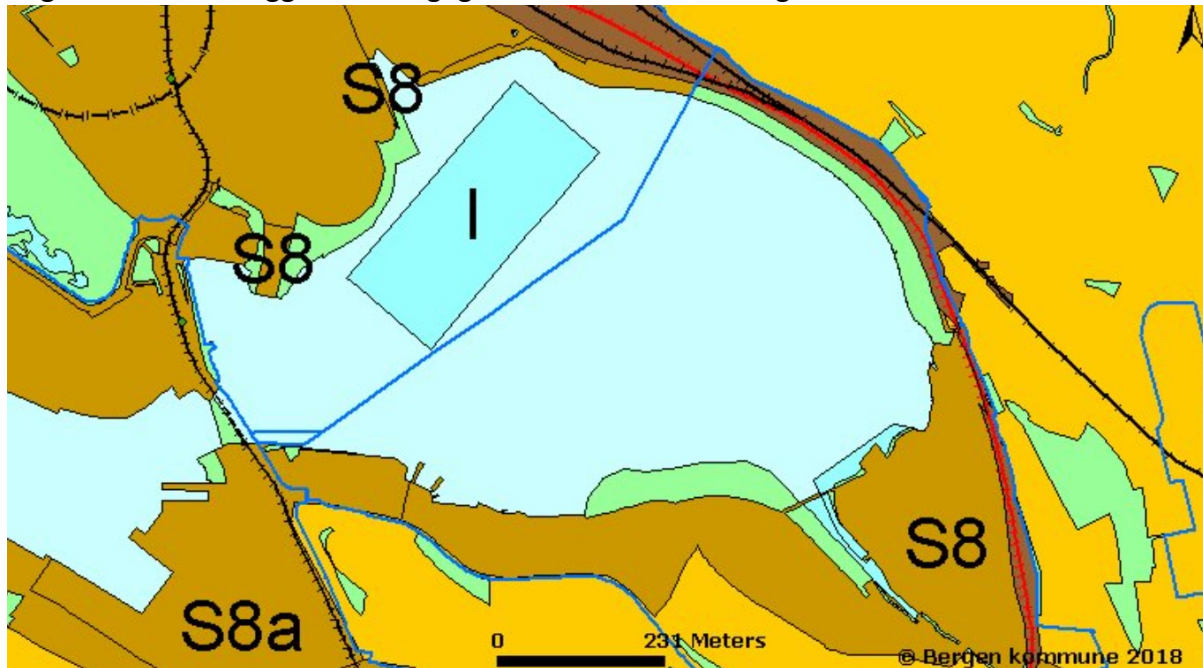




Regulert idrettsanlegg Hjeltestad jet ski klubb KPA 2016 Forslag: Fjerning av Aquabike bane kan ikke ansees som en akseptabel regulering. Transportkorridor og sikkerhetszone må opprettes/opprettholdes eller reguleringsforslag bør fjernes.



Regulert idrettsanlegg Store Lungegårdsvannet Sone 6800 og 6001 KPA2010:



Regulert idrettsanlegg ADO Arena/ Store Lungegårdsvannet KPA 2016 Forslag 6800:  
Fjerning/omregulering av bruk/ferdsel i og rundt Aquabike bane kan ikke ansees som en akseptabel regulering. Transportkorridor og sikkerhetszone må opprettes, eller reguleringsforslag bør fjernes. Alle fartøystyper blir i prinsippet forbudt, men kan ferdes i 5 knop. En lite gjennomtenkt regulering slik NVSF anser det.

