



Dato: 14.09.2009

Adressatene

Fartsgrenser i sjøen i kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke - høring.

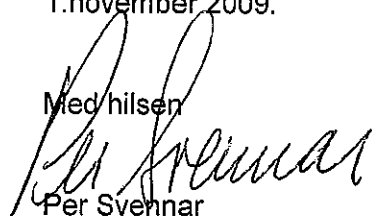
Overnevnte kommuner har vedtatt å sende forslag til ny forskrift om fartsbegrensninger i sjøen ut på høring.

Forslaget til forskrift er likelydende i kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke og det er utarbeidet et felles kart som viser disse.
Pga dette, oversendes forskriftene ut samlet.

Vedlagt oversendes arbeidsgrunnlaget og forslag til forskrifter.
Merknader oversendes Tønsberg havnevesen, N.Langgt.36, 3126 Tønsberg, som fungerer som sekretariat for høringen.

Vi ber om at merknader til høringsnotatet og utkast til forskrift er oss ihende innen 1.november 2009.

Med hilsen



Per Svennar
Havnefogd i Tønsberg

Vedlegg

Lokale fartsforskrifter til sjøs i
Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke
kommuner

Utredning av en arbeidsgruppe

2009

07.07.09

Sammendrag

Høsten 2008 ble det etablert en arbeidsgruppe som skulle:

- Vurdere behovet for revidering av fartsbegrensningene til sjøs i Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner.
- Foreslå eventuelle nye fartsbegrensninger for disse kommunene
- Foreslå skilting og annen informasjon om fartsbegrensningene

Deltakere i arbeidsgruppen ble utpekt fra administrasjonene i de fire kommunene, samt politiet.

I denne rapporten beskrives bakgrunnen for arbeidet, gjeldende fartsbestemmelser, tidligere arbeid med revidering av bestemmelsene, effekter av fart, båtbrukernes oppfatninger om fart og fartsgrenser, samt Kystverkets anbefalinger ved valg av fartsgrense.

Arbeidsgruppen mener fartsgrensene til sjøs i de fire kommunene bør revideres, og fremmer følgende konkrete forslag:

- Lokale fartsbegrensninger innføres for Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner
- Den generelle fartsgrensen blir 5 knop innenfor 100 meter fra alt land
- I tillegg innføres fartsgrense 5 knop på nærmere angitte steder
- I farvannet som ikke omfattes av 5-knopsgrensen, innføres en fartsgrense på 30 knop innenfor en linje mellom de ytterste øyene mot åpen fjord
- Fartsbegrensningene gjelder hele året

Arbeidsgruppen understreker betydningen av at fartsgrensene i de fire kommunene blir mest mulig enkle og ensartede, slik at de er lette å kommunisere og håndheve. Likeledes er det viktig med god skilting og annen informasjon om reglene.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Langs Vestfoldkysten er båtliv, bading, soling og annet opphold ved sjøen kilde til rekreasjon og gode opplevelser for svært mange mennesker. Både lokalbefolkning, hyttefolk og båtturister vet å sette pris på de muligheter som finnes.

Antall fritidsbåter har økt kraftig gjennom hele etterkrigstiden, og økningen ser ut til å fortsette. Samtidig har båtene blitt større og raskere. I de senere årene har det vært en del fokus på ferdselskultur og sikkerhet på sjøen, og da særlig knyttet til fartsnivået. Bakgrunnen for dette har dels vært den generelle utviklingen, dels flere alvorlige ulykker.

Flere kommuner i Indre Oslofjord har innført en generell fartsgrense på 5 knop 150 meter fra land. Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner vurderte på slutten av 1990-tallet en tilsvarende felles grense, men den ble ikke akseptert av alle kommunene. Tønsberg og Nøtterøy kommuner vedtok ingen ny fartsforskrift, mens Tjøme kommune vedtok fartsgrense 5 knop 50 meter fra land. Stokke kommune vedtok den foreslåtte grensen. Tjøme og Stokkes vedtak ble imidlertid ikke stadfestet av Kystverket. Dermed ble det ikke innført nye fartsgrenser til sjøs i noen av kommunene.

Den felles kystsoneplanen for Nøtterøy og Tjøme ble vedtatt i 2001. Her er ferdselskultur og sikkerhet på sjøen et viktig tema, og spørsmålet om en felles fartsgrense ble grundig drøftet. Følgende tiltak ble vedtatt: *"Spørsmålet om en felles fartsgrense langs fastland og øyer skal tas opp til ny behandling gjennom havnesamarbeidet for Tønsbergdistriktet"*.

Kort tid etter satte sentrale myndigheter i gang å utrede nasjonale fartsbegrensninger. Det lokale arbeidet ble derfor lagt på is. Resultatet av det nasjonale arbeidet ble imidlertid ikke konkrete felles fartsgrenser. I stedet ble det, som tidligere, overlatt til kommunene å ta initiativ til lokale fartsbegrensninger av den type som ble vurdert i kystsoneplanen.

I november 2008 tok Tønsberg kommune kontakt med Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner med forslag om å gjenoppta arbeidet med lokale fartsbegrensninger. Alle sluttet seg til dette og en arbeidsgruppe med representanter for de fire kommunene og politiet ble nedsatt.

1.2 Arbeidsgruppens sammensetning, mandat og arbeidsmåte

Arbeidsgruppen har bestått av havnefogd Per Svernar (Tønsberg kommune), drifts- og anleggssjef Torgeir Bettum (Nøtterøy kommune), miljøvernrådgiver Ronny Meyer (Nøtterøy kommune), virksomhetsleder for kommunalteknikk Roger Leegaard (Tjøme kommune), virksomhetsleder eiendom og kommunalteknikk Hanne M. Jacobsen Lund (Stokke kommune) og politioverbetjent Morten Skarpås (Vestfold politidistrikt).

Arbeidsgruppen har arbeidet ut fra følgende mandat:

- Vurdere behovet for revidering av fartsbegrensningene til sjøs i Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner
- Foreslå eventuelle nye fartsbegrensninger for disse kommunene
- Foreslå skilting og annen informasjon om fartsbegrensningene

Arbeidsgruppen har hatt 7 møter og 1 befaring. Arne Sandvik fra Kystverket har deltatt på et møte der han redegjorde for den formelle saksgangen ved fastsetting av lokale

fartsforskrifter. Leder Olaf Thon i Tjøme og Nøtterøy Fiskerlag har deltatt på et møte om fiskernes situasjon. Bjørn Bjerke Larsen fra Tjøme kommune og Petter Knut Hansen fra Nøtterøy kommune har deltatt på befarings i skjærgården.

2. Gjeldende fartsbestemmelser

2.1 Sentrale bestemmelser

Forskrift 19.06.2003 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø er den sentrale hjemmelen på dette området. Forskriftens § 2 (generell fartsbegrensning) lyder:

"Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende eller omgivelsene for øvrig".

Forskriftens § 3 (lokale fartsbegrensninger) gir kommunestyret hjemmel til å fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger.

2.2 Lokale bestemmelser

I daværende Tønsberg politidistrikt (Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommuner) ble det i 1972 og 1977 fastsatt lokale fartsbegrensninger i enkelte sund. Områder og fartsgrenser fremgår av vedlegg 2.

Arbeidsgruppen har ikke registrert at det er innført fartsgrenser på sjøen i Stokke kommune.

3. Tidligere arbeid med revidering av fartsbestemmelser

3.1 Sentralt arbeid

En arbeidsgruppe oppnevnt av Miljøverndepartementet fremla i 1988 forslag om regionale hastighetsbestemmelser på 10 knop i et 200-metersbelte fra land i perioden 15. mai til 31. august.

En arbeidsgruppe til bekjempelse av ulykker med fritidsbåt fremla i 1996 forslag om en generell hastighetsgrense på 7 knop i en nærmere angitt avstand fra land, samt i sund og trange farvann og områder. Det ble påpekt at en slik hastighetsgrense kan avgrensnes i tid, for eksempel i perioden 1. mai til 31. august.

Regjeringens handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter ble lansert i 1999. Handlingsplanen, som bygger på rapporten fra 1996, foreslår en rekke tiltak for å minske antall ulykker med fritidsbåter. I planen heter det blant annet at Kystdirektoratet vil sette i gang et arbeid med å forenkle dagens regler om hastighetsbestemmelser.

Kystverkets utredning "Revidering av hastighetsforskrifter til sjøs i Norge" forelå i 2002. Utredningen gir en svært grundig gjennomgang av fartsproblematikken til sjøs. Det foreslås en generell hastighetsbegrensning for hele landet på 5 knop innenfor 50 meter fra land, i tillegg til generelle aktsomhetskrav. For lokale hastighetsbegrensninger foreslås det å redusere antall grenser til fire (3, 5, 8 og 30 knop avhengig av farvannet). I tillegg foreslås det én regel for eventuell sesongmessig virketid: 15. april til 30. september.

Kystdirektoratet fastsatte i mai 2003 en forskrift om hastighetsbegrensninger langs kysten, i elver og innsjøer. Her ble forslaget om en generell hastighetsgrense for hele landet på 5 knop innenfor en avstand av 50 meter fra land, konstruksjoner og badebøyer, tatt inn. Forskriften ble imidlertid allerede i juni 2003 erstattet av gjeldende fartsforskrift (jf. kap. 2.1). Her er den generelle hastighetsgrensen på 5 knop 50 meter fra land ikke lenger med.

Kystverket utarbeidet i 2007 en veileder for lokale fartsforskrifter. Veilederen inneholder gjeldende forskrift, anbefalinger for valg av fartsgrenser, saksbehandlingsregler for utarbeiding av fartsforskrifter innenfor og utenfor havnedistrikt, samt en forskriftsmal.

3.2 Lokalt arbeid

De fire kommunene gjennomførte som nevnt en prosess i 1998-99 som førte fram til forslag om en felles fartsgrense på 5 knop innenfor en avstand av 150 meter fra land. Forslaget førte imidlertid ikke til at det ble vedtatt og stadfestet en slik grense.

Kystsonenplanen for Nøtterøy og Tjøme inneholder også en forvaltningsplan for sikrede friluftsområder i Nøtterøy/Tjømeskjærgården. Planen har en systematisk gjennomgang av fysiske og sosiale miljøproblemer, herunder fart. Nivået på ulike problemer måles og sammenlignes med en valgt standard. Opplevelsen av høy fart som problem var blant de sosiale miljøproblemene som ikke tilfredsstilte standarden. Følgende tiltak ble vedtatt: *"Spørsmålet om en felles fartsgrense langs fastland og øyer skal tas opp til ny behandling gjennom havnesamarbeidet for Tønsbergdistriktet"*.

Det er gjennomført flere brukerundersøkelser blant båtfolk, både i Nøtterøy/Tjømeskjærgården og nasjonalt. Disse oppsummeres i kapittel 5.

4. Effekter av fart

Kystverkets utredning fra 2002 gir en detaljert gjennomgang av effektene av fart. De direkte effektene omfatter særlig støy, bølger og risiko for ulykker. Disse faktorene kan igjen bidra til at miljøet på sjøen oppleves som urolig og lite avslappende.

4.1 Støy

Fartøyer genererer støy fra motor og skrogets kontakt med sjøen i høye hastigheter. Kystverkets utredning viser til en svensk undersøkelse der man har målt støyen fra båter ved passering i en avstand av 25 meter ved ulike hastigheter. Undersøkelsen tar for seg lette, planende fritidsbåter ca. 4 meter med utenbordsmotorer på 10 og 25 hk. Ved å redusere farten fra 20 knop til 5 knop ble lydstyrken redusert med 9-10 dB(A) for en motor på 10 hk og 14-15 dB (A) for en motor på 25 hk. Siden måleskalaen er logaritmisk, vil en reduksjon på 8-10 dB(A) oppfattes som en halvering av støyen.

Hva som oppfattes som uakseptabel støy vil variere fra person til person. Generelt vil støy påvirke friluftslivsopplevelsen negativt ved at den kan forstyrre den ro og naturopplevelse mange søker. I spesielle tilfeller kan til og med samtaler bli forstyrret. Summen vil ofte være irritasjon og manglende tilfredshet med turen. Mer alvorlige stressreaksjoner kan også være en følge av støy, men dette er trolig ikke så vanlig i forbindelse med de støynivåene som forbindes med båtlivet.

4.2 Bølger

Kystverket utredning går svært detaljert gjennom bølgeproblematikken. Konsekvensene av bølgene som et passerende fartøy lager, og folks subjektive opplevelse av dem, varierer med mange forhold. Vanndybden, strøm, vind og strandens beskaffenhet, vil for eksempel spille inn. Likeledes er dimensjonene (proporsjonene), vekten og utformingen av fartøyet som produserer bølgene av stor betydning. Det har også stor betydning om fartøyet går i deplasementsfart, helplaner eller har varierende grad av halvplaning.

Bølger fra passerende båter er et irritasjonsmoment for alle som sjeneres av dem. De kan også påføre skader både på personer, miljøet og innretninger. Personskader kan skje under mange forhold, både i forbindelse med lek og bading i vannkanten og opphold/aktiviteter i båter som treffes av bølger. Miljøskader er knyttet til erosjon der bølgene bryter mot strandlinje og sjøbunn. Bølger kan dessuten føre til materielle skader på bryggeanlegg, badeanlegg og fartøyer som ligger fortøyd.

Vurderinger av hva som er akseptable bølger vil lett bli subjektive. Kystverkets utredning trekker følgende konklusjoner ut fra en rekke forsøk og målinger med båter av ulik størrelse og hastighet:

- Bølger skapt av fritidsbåt er sterkt varierende med fartøyets hastighet. Ved en fartsøkning fra 5 til 7,5 knop tredobles bølgehøyden og bølgeenergien tidobles. Dersom hastigheten økes til 10 knop vil bølgehøyden tredobles igjen og bølgeenergien på nytt tidobles. Ved 10 knops fart kan det oppstå bølger som kan gi skadesjø.
- Selv relativt små fritidsbåter som typiske skjærgårdsjeeper (15-18 fot lengde med normalt 50-100 HK motor) lager bølger som vil oppleves som plagsomme for nære omgivelser (under 50 meter fra kurslinjen) når fartøyet går med en hastighet mellom 5 og 10 knop.
- Ved hastigheter mellom 7,5 og 10 knop gir båter med halvplanende skrog til dels store bølger som kan skape farlige situasjoner og skade for sine omgivelser.
- En bølge som beveger seg gjennom vannet blir svekket etter hvert som den fjerner seg fra kilden. Etter 50 meter er bølgehøyden redusert med 55 % og bølgeenergien redusert med 75 %. Først etter en avstand på 300 meter er bølgehøyden redusert til ca. 20 % av sin opprinnelige størrelse.

Utredningen viser også til at erfarne båtfolk som var plassert i observasjonsbåtene under forsøkene, noterte at flere av testbåtene ga en truende eller skremmende visuell opplevelse når de passerte nær observasjonsbåtene i hastigheter på 7,5 og 10 knop. Ved 5 knops hastighet var det ingen av testbåtene som skapte bølger som ble opplevd som problematiske hos omgivelsene. Ved 5 knops hastighet virket dessuten passering av observasjonsbåtene harmonisk og ikke truende på de som oppholdt seg i observasjonsbåtene. Disse forsøkene støtter etter utredningens oppfatning en fartsgrense på 5 knop i vanlige innaskjærsmiljøer.

4.3 Risiko for ulykker

Kystverkets utredning legger til grunn at det er en sammenheng mellom økt hastighet og økt risiko. Dette begrunnes med at økt hastighet gir begrenset anledning til unnvikende manøvrer og reduserer fartøyets mulighet til å stoppe på en begrenset distanse. Følgene av et sammenstøt vil også bli større ved høyere fart pga. den økte bevegelsesenergien.

For større skip må man imidlertid ta i betraktning at de er avhengige av en viss hastighet for å ha sikker styrefart. Dersom forholdene er ugunstige, vil riktig hastighet for enkelte skip kunne være i området 10-12 knop. For slike skip kan dermed risikoen reduseres med økt hastighet i spesielle tilfeller.

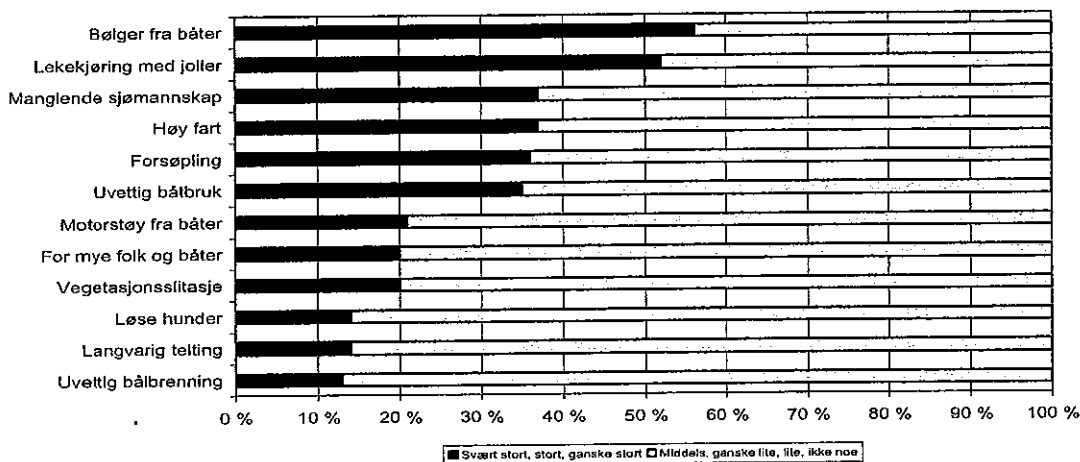
5. Båtbrukernes oppfatninger

5.1 Nøtterøy/Tjøme-undersøkelsen 1999

I forbindelse med kystzoneplanen for Nøtterøy og Tjøme ble det i 1999 gjennomført en brukerundersøkelse om miljøproblemer knyttet til båtlivet i skjærgården. Undersøkelsen omfattet 486 båtbrukere fordelt på lokalbefolkning, hyttefolk og båtturister. Et av temaene som ble undersøkt var fart.

Oppfatninger om ulike miljøproblemer

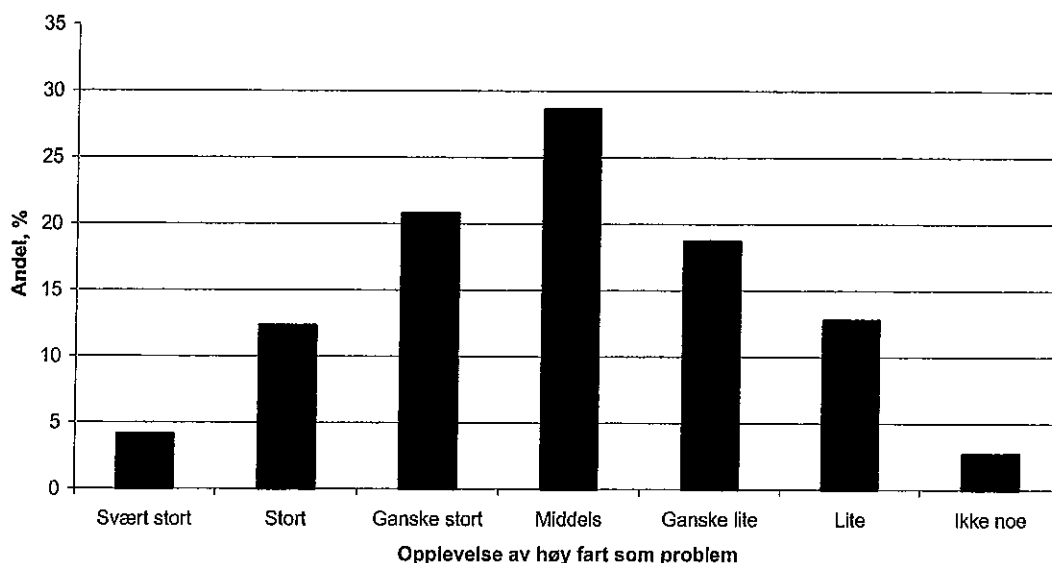
Figur 1 viser brukernes oppfatninger om de ulike problemene. Det fremgår at høy fart og andre forhold knyttet til ferdselen med båt var blant de mest utbredte miljøproblemene i skjærgården sett fra brukernes side.



Figur 1. Båtbrukernes oppfatninger om ulike problemer i Nøtterøy/Tjømeskjærgården i 1999. Rangert etter hvor stor andel som opplever problemene som større enn "middels".

Opplevelse av fart som problem

Til sammen var det litt over en tredjedel (37 %) som opplevde fart som et problem over middels, og omtrent like mange (35 %) som opplevde det som mindre enn middels (figur 2). Tolkningen av resultatet vil selvsagt avhenge av hvilke standarder man har, men det må konstateres at en betydelig andel av båtbrukerne opplevde fart som et problem.



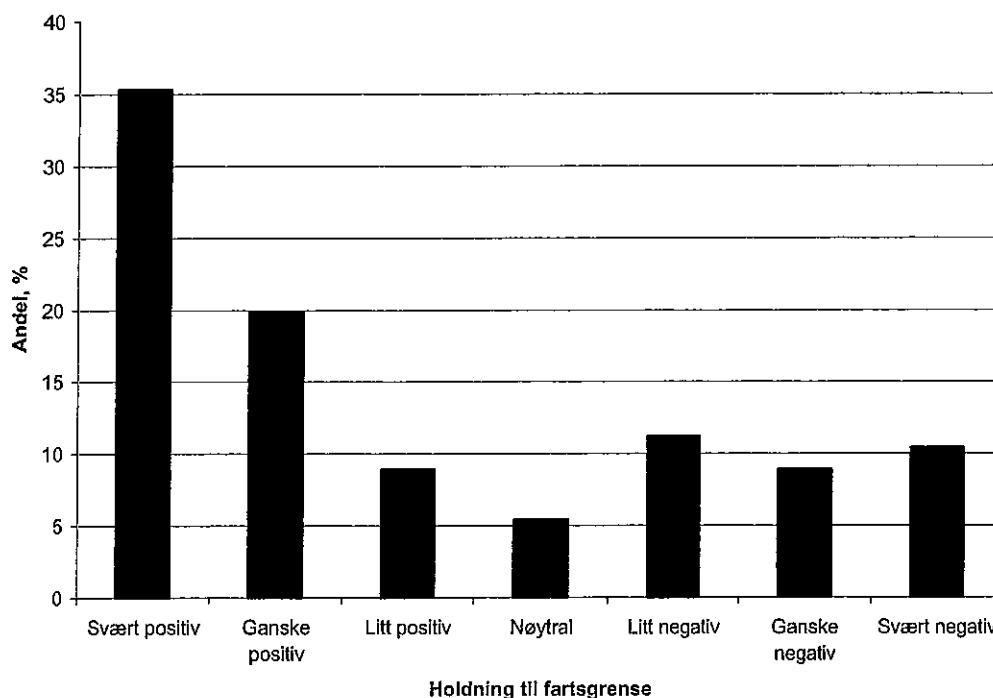
Figur 2. Båtkbrukernes opplevelse av høy fart som problem i Nøtterøy/Tjømeskjærgården sommerstid. 1999.

Holdninger til fartsgrenser på sjøen

Svært få var kategorisk i mot enhver form for fartsbegrensning på sjøen. På spørsmålet "Synes du det bør være fartsgrenser på sjøen i det hele tatt?", valgte 97,3 % svaralternativet "Ja, en eller annen form for fartsgrenser bør det være, i hvert fall noen steder. 1,4 % valgte svaralternativet "Nei, det bør absolutt ikke være fartsgrenser på sjøen, uansett sted", mens 1,2 % svarte "Vet ikke". Dette kan tolkes som at selv om sjøen oppleves som et sted med mye frihet, også i forhold til fart, er det få som mener denne friheten bør være helt uinnskrenket.

I undersøkelsen ble det også spurt om holdningen til en generell fartsgrense på 5 knop innenfor en avstand av 150 meter fra fastland og øyer i perioden 1. mai til 31. august.

Noe over en tredjedel av de spurte var svært positive til forslaget om en generell fartsgrense, og til sammen to tredjedeler var positive (fig. 3). Omkring en tredjedel var negative, men bare 10 % er svært negative. Det var altså en betydelig oppslutning om forslaget, selv om et mindretall var negativt innstilt.



Figur 3. Båtbrukernes holdning til en generell fartsgrense på 5 knop innenfor en avstand av 150 meter fra fastland og øyer i perioden fra 1. mai til 31. august, 1999.

Preferanser i forhold til ulike konkrete fartsgrenser

Tabell 2 viser at når respondentene ble stilt helt fritt i forhold til alternative fartsbegrensninger, var det fremdeles nesten halvparten som foretrakk den foreslåtte grensen, mens omkring en tredjedel foretrakk at man videreførte dagens ordning.

Tabell 2. Preferanser i forhold til ulike konkrete fartsgrenser, 1999.

Er det andre fartsgrenser du heller ville foretrekke?	Andel, %
Nei, foretrekker den foreslåtte grensen på 5 knop 150 m fra land i perioden 1. mai – 31. august	47,9
Ja, foretrekker en fartsgrense av samme type, men med andre verdier	14,8
Ja, foretrekker en helt annen type fartsgrense	2,5
Ja, foretrekker at man viderefører dagens ordning med fartsgrenser i enkelte havner og sund	34,0
Nei, i mot fartsbegrensninger, uansett type	0,2
Vet ikke	0,6

Av de som svarte i kategori 2 (samme type fartsgrense, men andre verdier), var det en rekke ulike maksimumshastigheter og avstander som ble foretrukket. Svarene spente fra 4 til 15 knop og avstander fra 30 til 500 meter fra land. De fleste foretrakk den foreslåtte tidsperioden.

Samlet sett kan det konstateres at fart i 1999 ble opplevd som et vesentlig problem av mange båtbrukere, og at det var betydelig oppslutning om en generell fartsbegrensning som et tiltak for å motvirke problemet.

Forskjeller mellom båter med ulike toppfart

En nærliggende hypotese er at opplevelse av fart som problem og holdninger til fartsgrense henger sammen med hvilken fart man selv holder når man er i skjærgården. Dette ble undersøkt, og tendensen var at folk med raskere båter oppfattet fartsproblemet som mindre og var mer negative til den foreslåtte fartsgrensen enn folk med mer saktegående båter.

Situasjoner og steder der fart oppleves som et problem

Dette spørsmålet ble stilt åpent. Svarene tyder på at problemet var spesielt stort når man lå til land og når man møtte andre båter i trange sund eller der det er stor trafikk. Geografisk ble episodene knyttet til de fleste steder i skjærgården der det foregikk båtferdsel av noe omfang, slik at problemet måtte anses som generelt, i hvert fall i høysesongen.

5.2 Andre undersøkelser

Oppfatninger om fart som miljøproblem i Nøtterøy/Tjømeskjærgården ble også undersøkt i 1993 (Meyer, 1995). Resultatene er i grove trekk sammenfallende, selv om ulikheter i målemetode ikke tillater nøyaktig sammenlikning. I 1993 ble fart rangert som det største problemet, mens bølger ble oppfattet som et markert mindre problem. Dette forholdet er altså det motsatte i vår undersøkelse. Holdningen til strengere fartsgrenser var også positiv i 1993. Noe over halvparten av de spurte var da helt eller delvis enige i at man burde innføre strengere fartsgrenser, uten at det var vist noe konkret forslag til grense.

I en landsomfattende undersøkelse fra 1997 (Trygg sommer, 1997) mente 85 % at det burde være fartsgrense på sjøen. Dette er altså noe lavere enn våre resultater. Det var store regionale forskjeller i synet på hva en slik fartsgrense burde være. På landsbasis mente 70 % at den burde være 20 knop eller lavere, mens i Oslofjorden mente nesten halvparten at den burde være på 5 knop. Av det båtbrukerne engstet seg mest for når de var på sjøen, var værforhold (29 %) og andre båtføreres oppførsel (fart/alkohol/bøllekjøring, 26 %) de to mest vanlige svargruppene.

I en ny landsomfattende undersøkelse (Trygg sommer & Norsk Gallup Institutt, 1999) ble årsaker til ulykker og nestenulykker kartlagt. Svakt sjømannskap/dårlig kompetanse (37 %), høy fart (19 %) og ekstreme værforhold (12 %) ble oppgitt som de viktigste årsakene, mens flaks/tilfeldigheter (37 %) ble oppfattet som den viktigste grunnen til at nestenulykker ikke i stedet endte som ulykker.

I Sjøvettkampanjens landsomfattende undersøkelse (Sjøvettkampanjen & Norsk Gallup Institutt, 1997) oppga 10 % av kystbefolkningen at de ofte ble sjenert av fritidsbåttrafikken, mens 34 % ble sjenert av og til. Plagene som hyppigst ble oppgitt var stor fart (48 %), hensynsløs/uaktsom kjøring (45 %), støy (34 %), bølger (22 %) og at båter kommer for nært innpå (18 %). Et forslag om generell fartsgrense på 7 knop i en sone på 100 (eventuelt 200) meter fra land ble også undersøkt. 45 % av båtførerne var helt enige, mens 17 % var ganske enige i forslaget. Henholdsvis 14 og 20 % var ganske eller helt uenige. Dette resultatet er

ganske sammenfallende med vår undersøkelse, selv om måleskalaen er ulik. Det mest effektive tiltaket for å redusere uvettig kjøring nær land er ifølge respondentene strengere regler kombinert med økt kontroll (politi).

6. Kystverkets anbefalinger ved valg av fartsgrenser

Kystverket har utarbeidet en veileder for lokale fartsforskrifter. Veilederens kapittel B gir følgende anbefalinger ved valg av fartsgrense:

Hvis hensikten er å regulere hastigheten innen hele havnedistriktet, bør forskriften inneholde en generell fartsbegrensning, for deretter å fastsette strengere fartsgrenser i spesielle områder der dette er ønskelig.

Det kan gjerne gis ulike fartsbegrensninger for forskjellige områder, men dette må veies opp mot de håndhevelses-, bruker- og informasjonsmessige gevinster man oppnår ved å ha mest mulig enhetlige fartsgrenser.

For å oppnå mest mulig enhetlige fartsgrenser på sjøen, anbefaler Kystverkets hovedkontor at nedenstående fartsgrenser benyttes i de forskjellige beskrevne typer farvann. Enhetlige fartsgrenser vil styrke brukernes gjenkjennelse og gi en bedre forståelse og respekt for fartsbegrensninger generelt. Farvannets beskaffenhet er avgjørende for hvor de bør innføres:

En fartsbegrensning på 3 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- begrensede strekninger der man ønsker å beskytte spesielle idrettsaktiviteter som roing/kajakk og andre tilsvarende idrettsarenaer som trenger spesiell beskyttelse mot bølger fra andre fartøyer, og der dette er en nødvendighet for å utføre denne aktiviteten på en tilfredsstillende måte. Farvannet vil ofte være definert i kommuneplan/kystsoneplan eller lignende. Alternativ rute bør finnes.
- gamle, trange tre - eller steinsatte kanaler som kan være verneverdige, eller spesielt trange/grunne sund med stor menneskelig aktivitet (for eksempel Skippergata i Kristiansand). Strekningene må være begrenset i utstrekning (maks ½ nautisk mil lange) og det bør alltid finnes en alternativ rute.

En fartsbegrensning på 5 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- typiske skjermede innaskjærsmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, naturopplevelser, fortøyning og ankring. Typiske innaskjærsmiljøer er naturlig skjermede områder som trange sund, bukter, vik og samling av øyer som tiltrekker seg stor menneskelig aktivitet, der det er vanlig å ankre opp, fortøye eller søke havn. Det omfatter også badeplasser, akvakulturanlegg, marinaer, bryggeanlegg og farvann med særskilt sårbart miljø eller dyreliv. Avstanden mellom land kan variere fra ca 100 meter og opptil ca 500 meter når det vil være naturlig ut i fra en helhetlig vurdering av farvannet å se på området som sammenhengende.

En fartsbegrensning på 8 knop i farvann som omfatter:

- kommersielle havner. Med kommersielle havner menes havner som regelmessig trafikkeres av skip med største lengde over 24 meter og som skiller seg fra havner som er typiske for fritidsbåtferdsel. Dette omfatter således ikke typiske fiskerihavner som trafikkeres av fiskefartøy med største lengde inntil 24 meter.

- de deler av innseilingen til de kommersielle havnene som det er naturlig å regulere med fartsbegrensning.

En fartsbegrensning på 30 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- større områder som lange sund der avstanden mellom land er fra 200 – 500 meter og som gjerne er tilknyttet en eller flere 5 knops - soner, eller
- samling av øyer hvor det inngår områder som er fartsbegrenset til 5 knop, eller
- steder med mye bebyggelse og til dels stor trafikk, der det av hensyn til risiko, støy eller for å redusere bølgeskader ikke ønskes fri hastighet.

Fartsgrensen egner seg for områder der det ønskes en grense som gir planende fartøyer anledning til å passere i hastighet over planingsterskelen. Den egner seg bl.a. som en sone lagt over et større område som kan inneholde flere 5 knops - soner.

7. Arbeidsgruppens vurderinger og forslag

7.1 Behovet for revidering av fartsgrensene

Selv om det ikke er foretatt nye undersøkelser av båtenes fartspotensial og brukernes opplevelser av ulemper som følge av høy fart, er arbeidsgruppens syn at disse ikke har blitt mindre siden sist spørsmålet var oppe til politisk behandling i kommunene. Konklusjonene i de tidligere omtalte brukerundersøkelsene er dermed trolig dekkende for situasjonen også i dag.

Sjøfartsforskriftens § 2 (generell fartsbegrensning) anviser som tidligere vist en generell regel om at fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten slik at det ikke oppstår skade eller fare for bl.a. andre fartøyer og omgivelsene for øvrig. Slike generelle aktsomhetskrav har også tidligere vært en del av sjøfartslovgivningen.

Arbeidsgruppen mener denne forsiktighetsregelen kan tjene som en god basisnorm for båtlivet i våre områder. Likevel mener arbeidsgruppen at den ikke er tilstrekkelig. Regelen overlater til hver enkelt båtfører å avgjøre hva som er passe fart. Det er samtidig dokumentert at mange opplever høy fart som et problem i vår skjærgård. Dette kan etter arbeidsgruppens syn indikere at normen enten er lite kjent, for upresis (dvs. avhengig av den enkeltes verdier, holdninger og andre personlige faktorer) eller at den bevisst brytes.

En lite kjent norm kan bli bedre kjent gjennom informasjon. Arbeidsgruppen tror imidlertid ikke at hovedutfordringen ligger her. I stedet mener gruppen at problemet ligger i en kombinasjon av en upresis norm som åpner for betydelig tolkning og at en slik upresis norm er lettere å bryte.

Arbeidsgruppen mener båtlivet er en meget positiv fritidsaktivitet, som betyr svært mye for et stort antall brukere av skjærgården i de fire kommunene. Forhold som truer sikkerhet og gode opplevelser bør derfor aktivt motvirkes. Høy fart er gjennom brukerundersøkelser dokumentert å være et slikt forhold. Arbeidsgruppen mener derfor at farten i skjærgården bør reguleres med et mer presist regelverk enn det som gjelder i dag, det vil si gjennom lokale fartsbegrensninger.

Fordelene med slike lokale fartsbegrensninger er at de er lettere å forstå for den enkelte, at de danner en felles norm for fartsnivået i skjærgården og at de er lettere å håndheve enn den generelle forsiktighetsregelen i forskriftens § 2.

Enkelte deler av området har som vist allerede lokale fartsbegrensninger. Dette gjelder først og fremst trange sund nær land. Her er det imidlertid flere ulike fartsgrenser, som bør samordnes. Arbeidsgruppen foreslår derfor at også disse grensene tas opp til ny vurdering og innarbeides i et nytt felles regelverk.

7.2 Hele eller deler av området?

Arbeidsgruppen mener skjærgårdsområdet omkring Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kan betraktes som en bruksmessig enhet. For båtfolk på gjennomreise utgjør det et skjermet skjærgårdsavsnitt mellom de åpne strekkene nord for Vallø og sør for Veierland/Stauper. For lokalbefolkning og hyttefolk utgjør det et innaskjærsmiljø der man ferdes på kryss og tvers mellom øyer, holmer og skjær. Ofte går turen på tvers av kommunegrenser, uten at man alltid vet hvilken side av grensen man er på. En flyfotostudie og etterfølgende båttellinger fra begynnelsen av 1990-tallet (Meyer, 1991) viser at på godværsdager er det båter helt ute på de ytterste holmer og skjær. Dette bekreftes av Skjærgårdstjenesten og alminnelig erfaring.

Hensynet til enkle regler som er lette å kommunisere tilsier etter arbeidsgruppens syn ett felles regelverk som omfatter de fire kommunene. Videre bør det omfatte hele kommunenes sjøareal fra fastlandet/hovedøyene og ut til de ytterste holmer og skjær. Det vurderes ikke som nødvendig med lokale fartsbegrensninger i farvannet utenfor dette området, der fjorden er åpen.

7.3 Hele eller deler av året?

Båttrafikken i området varierer sterkt med årstiden. I noen hektiske sommermånedene er det et yrende båtliv, mens det kan være langt mellom båtene senhøstes og om vinteren. Behovet for fartsgrenser har en sammenheng med trafikkmengden, ved at risiko for skade og potensial for forstyrrelse er mindre når trafikken reduseres. Arbeidsgruppen ser klart at det kan være gode argumenter for å begrense virketiden for lokale fartsbegrensninger til sommerhalvåret.

Imidlertid tar noen brukergrupper, som f. eks. kajakkpadlere, i økende grad skjærgården i bruk i perioder av året som strekker seg utenfor den vanlige sommersesongen. Trolig er også hyttesesongen blitt lengre de senere årene, som følge av økt standard, mer fritid og endrede arbeidsvaner. De senere årene har også vært bidratt til å forlenge båtsesongen, med sommervarme utover i september og lite snøfall før jul. Disse faktorene fører til at båtsesongen forlenges og for noen varer hele året.

En ulempe med å ha en sesongmessig virketid for de lokale fartsbestemmelsene er at brukerne i så fall må holde seg orientert om to sett av fartsbestemmelser – ett i sesongen og ett utenom sesongen. De sundene som i dag har fartsgrenser (Årøysund, Vrengen etc.), ville i så fall trolig ha fartsgrenser året rundt, mens øvrige deler av området kun ville ha spesielle fartsgrenser i sesongen. Dette kan bli komplisert å formidle til brukerne gjennom skilting etc.

Arbeidsgruppen mener fordelene med enkle regler som er lette å kommunisere, og det faktum at båtsesongen ser ut til å utvides, tilsier at de felles fartsbestemmelsene bør gjelde hele året.

Dersom man likevel skulle komme til at fartsgrensene bør sesongavgrenses, foreslås 15. april til 30 september som sesongmessig virketid. Starttidspunktet faller sammen med

ilandstigningsforbudet i de mange sjøfuglreservatene i skjærgården, mens sluttidspunktet tar hensyn til at høstsesongen ser ut til å bli stadig mer attraktiv for båtfolk.

Ved en sesongavgrensning mener arbeidsgruppen at det fremdeles må være fartsgrenser i en del sund mv. i vintersesongen (utenom virketiden for den generelle fartsgrensen). Hvis ikke vil innføringen av en ny fartsforskrift redusere sikkerheten og opplevelsesmulighetene i forhold til dagens situasjon, noe som ikke kan være hensikten.

7.4 Konklusjoner med forslag til nye fartsforskrifter

Arbeidsgruppen foreslår at det innføres lokale fartsbegrensninger i sjø for Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner. For å oppnå mest mulig enhetlige fartsgrenser, foreslås det å følge anbefalingene i Kystverkets veileder.

Veilederen anbefaler 5 knop som fartsbegrensning i typiske innaskjærsmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, naturopplevelser, fortøyning og ankring. Arbeidsgruppen mener det meste av skjærgården i de aktuelle kommunene faller inn under denne betegnelsen. Likevel vurderes det som for omfattende med en 5-knopsgrense i hele området, uavhengig av avstanden fra land.

Arbeidsgruppen mener derfor 5-knopssonen bør gjelde i en avstand av 100 meter fra alt land. Enkelte steder bør man dessuten utvide avstanden til noe mer enn 100 meter. Dette gjelder enkelte sund som stedvis er noe mer enn 200 meter brede (f. eks. Røssesundet og midtre deler av Vrengen), farvann som er særlig trafikkerte (f. eks. utenfor Fjærholmen) og enkelte andre farvann (f. eks. innenfor Gåsø og Ravnø i Stokke kommune). I 5-knopssonen vil det være mulig å ferdes uten at bølger, fart, støy mv. truer sikkerhet og opplevelser.

Arbeidsgruppen mener det ikke bør være fri fart i de deler av skjærgården som ikke omfattes av 5-knopsgrense. Kystverkets forslag om 30-knopsgrense vurderes som hensiktsmessig i disse områdene. Dette bør etter arbeidsgruppens mening være akseptabel avveining mellom hensynet til tilstrekkelig transporthastighet på den ene siden, og sikkerhet og gode opplevelser på den andre. Fartsgrensen foreslås innført i farvannet innenfor en linje mellom de ytterste øyene mot åpen fjord. Utenfor denne linjen er det etter arbeidsgruppens oppfatning ikke behov for lokale fartsbegrensninger.

Vrengensundet gir spesielle utfordringer. Dette trafikkerte sundet er så bredt at store deler ligger mer enn 100 meter fra land, spesielt innseilingene. En 5-knopsgrense i de brede delene vil etter arbeidsgruppens oppfatning være for streng og bidra til å svekke respekten for reglene. Samtidig er trafikken så stor sommerstid at 30 knop kan synes for fort.

Arbeidsgruppen har vurdert om det bør settes opp "Sakte fart"-skilt i de deler av Vrengensundet som ikke omfattes av 5-knopsgrensen. Slike skilt formidler imidlertid kun en påminnelse om den alminnelige plikt til å avpasse farten etter forholdene, jf. fartsforskriftens § 2. Dette kan gi utfordringer i håndhevingen, siden skiltet ikke viser til noen konkret fartsgrense. Arbeidsgruppen anbefaler derfor at det ikke settes opp "Sakte fart"-skilt i Vrengensundet (eller andre steder). I stedet foreslås en sammenhengende 5-knopssone i de indre delene av sundet, i tillegg til den generelle regelen om 5 knop 100 meter fra land. I de øvrige åpne delene av sundet vil farten reguleres av den alminnelige fartsbegrensningen i § 2, samt det øvre nivået på 30 knop.

Når det gjelder hensynet til nyttetraffikken, foreslår arbeidsgruppen at reglene også bør gjelde for slike fartøyer. Arbeidsgruppen legger imidlertid til grunn at også større skip må avpasse farten etter forholdene. Dette innebærer at man holder den farten som er nødvendig for sikker navigasjon, samtidig som det tas hensyn til omgivelsene.

Fiskerne er en yrkesgruppe som bruker skjærgården spesielt mye. Arbeidsgruppen har derfor drøftet forslaget i et møte med Tjøme og Nøtterøy Fiskerlag. Fiskerlagets umiddelbare reaksjon var at forslaget generelt ikke burde medføre store ulemper for fiskerne. Ålefiskerne kan imidlertid få utfordringer fordi de bruker små og raske båter, kjører over lange strekninger og ofte har redskapen nær land. En tidsavgrenset dispensasjon ihht. forskriftsforslagets § 3 vil kunne løse dette. Fiskerlaget vil komme tilbake til saken i høringsrunden.

Arbeidsgruppens forslag blir dermed:

- Lokale fartsbegrensninger i sjø innføres for Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner
- Den generelle fartsgrensen blir 5 knop innenfor 100 meter fra alt land
- I tillegg innføres fartsgrense 5 knop på nærmere angitte steder
- I farvannet som ikke omfattes av 5-knopsgrensen, innføres en fartsgrense på 30 knop innenfor en linje mellom de ytterste øyene mot åpen fjord
- Fartsbegrensningene gjelder hele året

Arbeidsgruppen vil sterkt understreke betydningen av at regelverket blir mest mulig felles for de fire kommunene. Arbeidsgruppen vil også fraråde andre fartsgrenser enn 5 knop som generell grense. Årsaken er at det er dette fartsnivået som foreslås i Kystverkets veileder for denne type områder. Man må dermed også forvente at dette blir en regel folk kjenner igjen fra område til område.

Kart med de foreslåtte fartsbegrensninger er vedlagt, sammen med forslag til forskriftstekster for de fire kommunene.

Arbeidsgruppen foreslår at den generelle fartsgrensen skal gjelde hele året. Hvis man likevel skulle komme til at den generelle fartsbegrensningen bør avgrenses til sommersesongen, foreslås 15. april til 30. september som sesongmessig virketid. Arbeidsgruppen foreslår i så fall også at det etableres vinterfartsgrenser på 5 knop i de områdene som er merket som 5-knopssoner (rød skravur) på kartet over foreslåtte fartsgrenser.

7.5 Håndheving

Politiet har oppgaven med å håndheve fartsgrenser på sjøen, og deres vurderinger har derfor vært viktige for arbeidsgruppens konklusjoner.

Politiets ressurser til overvåking av båttrafikken er begrenset, og det er ut fra politiets syn en fordel med kun to fartsgrenser (5 knop og 30 knop). 30-knopsgrensen oppfattes som viktig, siden en ser stadig flere hurtiggående båter og økt trafikkmengde i skjærgården vår.

Politiet mener det er viktig å begrense 5 knopsgrensen til de viktigste områdene, slik at båtfolket har forståelse for fartsgrensen. Politiet slutter seg også til at 8-knopsgrensen utgår, siden dette er en fartsgrense som er vanskelig å håndheve.

Det er åpenbart lettere for politiet å håndheve fartsbestemmelsene når de er like i hele området der politiet opererer. Lik behandling for lik overtredelse er også et viktig element for dem som er satt til å håndheve bestemmelsene.

7.6 Skilting

Fartsbegrensninger i lokale fartsforskrifter skal merkes med skilt i de aktuelle farvann, jf. fartsforskriften § 4, 2. ledd. Til oppsetting av farvannsskilt kreves det tillatelse fra Kystverket hovedkontor etter havne- og farvannsloven § 7, 3. ledd. I forskrift av 15.01.1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdsele (skiltforskriften) §§ 6 og 7, er det fastsatt nærmere krav til søknad om oppsetting av farvannsskilt. Søknaden må bl.a. inneholde angivelse av hvor man ønsker at farvannsskiltet skal stå, og kart hvor posisjonen er nøyaktig inntegnet.

For å lette saksbehandlingen anbefaler Kystverket at kommunene sammen med oversendelse av fartsforskrift for godkjenning, også sender søknad til Kystverket regionkontor om å få sette opp skilt.

Arbeidsgruppen har på denne bakgrunn utarbeidet forslag til plassering av skilt i de fire kommunene. Forslaget er vedlagt. Det anbefales kun å sette opp 5-knopsskilt, og ikke 30-knopsskilt, siden den siste grensen gjelder i store åpne farvann. 5-knopsskiltene foreslås satt opp ved enkelte sund, samt ved 5-knopssoner der avstanden til land er større enn 100 meter. Det foreslås ikke å sette opp 5-knopsskilt ute i skjærgården eller ved de mange innseilingene til skjærgården. Dette ville etter arbeidsgruppens syn føre til altfor omfattende skilting, og utgjøre et estetisk problem. Det vises her til at store deler av skjærgården er vernet som landskapsvernområde, der formålet er å ta vare på det opprinnelige skjærgårdslandskapet.

Arbeidsgruppen mener på denne bakgrunn at for store deler av skjærgården må informasjon gis på annen måte enn ved skilting (jf. neste kapittel).

Skiltingen i skjærgården er med noen unntak av gammel type (sort tekst på gul bakgrunn,) og lite leselig. I den nye forskriften legges det opp til at en del skilter flyttes og da er det forutsatt at disse erstattes med ny type skilt (sort tekst på hvit bunn med rød ramme). Gamle skilt som ikke bør flyttes, skiftes også ut slik at skjærgården får en enhetlig skilting.

På enkelte av de nye stedene må det inngås avtale med grunneier om oppsettingen av skiltet.

7.7 Informasjon

Arbeidsgruppen mener det må gis god og tilstrekkelig informasjon om de foreslåtte fartsgrensene. Følgende informasjonstiltak foreslås:

- Informasjon gjennom internett, aviser, blader, TV, radio og andre medier
- Informasjonsbrosjyre med kart
- Avmerking på sjøkart
- Båtførerkurs
- Informasjonsskilt med kart i båthavner

Arbeidsgruppen har ikke gått detaljert inn på hvordan tiltakene skal utformes.

7.8. Juridiske, økonomiske og administrative konsekvenser

De juridiske konsekvensene av forslaget blir at det innføres lokale fartsforskrifter i de fire kommunene. De økonomiske konsekvensene er særlig knyttet til kjøp og utplassering av skilt inklusive evt. grunneieravtaler, samt informasjonstiltak.

Kostnadene til flytting og oppsetting av de nye fartsgrenseskiltene må de respektive kommunene dekke. Beregnede kostnader inkluderer skilt- og fundamentmateriell, samt oppsetting - se tabellen nedenfor.

Kostnader til informasjon vil i hovedsak være knyttet til annonseringer, utarbeidelse og distribusjon av informasjonsbrosjyrer og skiltoppslag i båthavner. Brosjyrene tenkes distribuert gjennom båtforeningene, samt at det også utarbeides kart som kan slås opp i de respektive småbåthavnene. Kostnadene anslås til ca. kr 100 000,-, som igjen foreslås fordelt etter folketall i kommunene - se tabellen nedenfor.

Kommune	Antall skilt	Skiltkostnader kr	Infokostnader kr
Tønsberg	8	160 000	50 000
Nøtterøy	13	260 000	28 000
Stokke	8	160 000	15 000
Tjøme	13	260 000	7 000

Den vesentligste administrative konsekvensen blir at politiet vil få et helt annet sett av fartsgrenser å håndheve.

8. Videre behandling av forslaget

Kystverkets veileder, kap. C, redegjør for saksbehandlingen av lokale fartsforskrifter til sjøs.

Hovedtrekkene i den videre behandlingen blir:

- Forberedelse av sak i kommunene om høringsutsendelse
- Vedtak i kommunene om å sende forslaget på høring
- Høringsbehandling
- Forberedelse av sak i kommunene om fastsettelse av forskrift
- Vedtak i kommunene med fastsettelse av forskrift
- Oversending av endelig fastsatt forskrift til Kystverkets regionkontor
- Videresending av forskriften for endelig godkjenning i Kystverkets hovedkontor
- Kunngjøring sentralt (utføres av Kystverket) og lokalt (utføres av kommunene)

9. Referanser

- Kystverket. 2002. *Revidering av hastighetsforskrifter til sjøs i Norge. Innstilling fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Kystdirektøren.*
- Kystverket. 2007. *Veileder. Lokale fartsforskrifter – innenfor og utenfor havnedistrikt.*
- Meyer, R. 1991. *Flyfotografering og telling av småbåter: En metodestudie fra Nøtterøy- og i Tjømeskjærgården, juli 1990.* AKUP-rapport, Olje- og energidepartementet, Oslo.
- Meyer, R. 1995. *Båtfolks oppfatninger om miljøproblemer og forvaltning i Nøtterøy/Tjømeskjærgården.* NINA-Oppdragsmelding 340.
- Meyer, R. 2002. *Høy fart – et problem for båtfolket? En brukerundersøkelse fra Nøtterøy/Tjømeskjærgården i Vestfold.* UTMARK 2002-2 [<http://www.utmark.org>]
- Miljøverndepartementet. 1988. *Fritidsbåtpolitikken. Ny gjennomgåelse av sentrale spørsmål.* Rapport fra interdepartemental arbeidsgruppe.
- Nærings- og handelsdepartementet. 1999. *Handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter.*
- Nøtterøy kommune & Tjøme kommune. 2001a. *Kystsoneplan for Nøtterøy og Tjøme.*
- Nøtterøy kommune & Tjøme kommune. 2001b. *Forvaltningsplan for sikrede friluftsområder i Nøtterøy/Tjømeskjærgården.*
- Sjøvettkampanjen & Norsk Gallup Institutt A/S. 1997. *Undersøkelse om kystbefolkningens kunnskaper om og holdninger til sjøvett. Kommentarrapport.*
- Trygg Sommer & Storebrand/AC Nielsen Norge A/S. 1997. *Undersøkelse om fartsgrense, promillegrense mv. på sjøen. Hovedresultater.*
- Trygg Sommer & Norsk Gallup Institutt A/S. 1999. *Undersøkelse om båtfolks oppfatninger og holdninger knyttet til skader og ulykker med bruk av fritidsbåt. Resultatrapport.*
- Utenriksdepartementet. 1996. *Rapport fra Arbeidsgruppe til bekjempelse av ulykker med fritidsfartøy.*

Vedlegg

1. Forskrift av 19.06.2003 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø
2. Gjeldende lokale fartsgrenser
3. Kart: Forslag til nye fartsgrenser
4. Forslag til nye fartsforskrifter for Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner

FOR 2003-06-19 nr 748: Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø.

DATO: FOR-2003-06-19-748
DEPARTEMENT: FKD (Fiskeri- og kystdepartementet)
AVD/DIR: Kystdirektoratet
PUBLISERT: I 2003 hefte 9
IKRAFTTREDELSE: 2003-06-19
SIST-ENDRET:
ENDRER: FOR-2003-05-05-561
GJELDER FOR: Norge
HJEMMEL: LOV-1984-06-08-51-§6 , FOR-2002-10-15-1162
SYS-KODE: BG15a, D02
NÆRINGSKODE: 71231
KUNNGJORT: 26.06.2003
RETTET:
KORTTITTEL: Forskrift om fartsbegrensninger på vann

INNHold

Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø.

- § 1. (forskriftens anvendelse)
 - § 2. (generell fartsbegrensning)
 - § 3. (lokale fartsbegrensninger)
 - § 4. (kunngjøring og skilting)
 - § 5. (unntaksbestemmelse)
 - § 6. (dispensasjon)
 - § 7. (straffeansvar)
 - § 8. (ikrafttredelse)
-

Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø.

Hjemmel: Fastsatt av Kystdirektoratet 19. juni 2003 med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 6 annet ledd, jf. delegeringsvedtak av 15. oktober 2002 nr. 1162.

§ 1. (forskriftens anvendelse)

Denne forskriften gjelder for fartøyer, som definert i havne- og farvannslovens § 3, uansett størrelse eller fremdriftsmiddel, herunder sjøfly på vannet, i norsk indre farvann og på norsk sjøterritorium ellers og vassdrag så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Denne forskriften gjelder også i innsjø og i elv utover det som fremgår av første punktum.

§ 2. (generell fartsbegrensning)

Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår

skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende, eller omgivelsene for øvrig.

§ 3. (lokale fartsbegrensninger)

Innenfor eget havnedistrikt kan kommunestyret treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger. Enkeltvedtak treffes i samsvar med havne- og farvannslovens § 17 tredje ledd. Forskrifter fastsatt av et kommunestyre skal godkjennes av Kystdirektoratet før det gis virkning.

Utenfor havnedistrikt kan Kystdirektoratet treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger.

Innenfor et havnedistrikt kan Kystdirektoratet oppheve eller endre enkeltvedtak eller forskrift om fartsbegrensning gitt av et kommunestyre i farvann som etter direktoratets oppfatning er hovedled eller viktig biled for almen trafikk. Kystdirektoratet kan også selv treffe enkeltvedtak eller fastsette forskrift i slike farvann. Før direktoratet fastsetter, opphever eller endrer forskrift etter leddet her skal kommunestyrets uttalelse innhentes. Dessuten skal kommunens uttalelse innhentes før Kystdirektoratet treffer enkeltvedtak etter leddet her.

§ 4. (kunngjøring og skilting)

Forskrifter om lokale fartsbegrensninger skal kunngjøres i « Norsk Lovtidend » og « Etterretninger for Sjøfarende ». Kommunen bør sørge for at lokale forskrifter om fartsbegrensninger fastsatt for farvann innenfor et havnedistrikt også blir kunngjort i lokalavisene eller på annen hensiktsmessig måte.

Forskrifter om lokale fartsbegrensninger skal merkes med skilt i de aktuelle farvann. Kystdirektoratet fastsetter skiltenes utforming og utførelse og godkjenner plasseringen i samsvar med havne- og farvannsloven § 7 annet, tredje og fjerde ledd.

Innenfor eget havnedistrikt har kommunen ansvaret for oppsetting og vedlikehold av skilt. Utenfor havnedistrikt har Kystverket ansvaret. Det kan settes vilkår for enkeltvedtak eller lokale forskrifter om fartsbegrensninger.

§ 5. (unntaksbestemmelse)

Fartsbegrensninger gjelder ikke for

- a) forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
- b) fartøyer med lege om bord,
- c) fartøyer i sjøredningstjenesten

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer, som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§ 6. (dispensasjon)

Innenfor sine myndighetsområder etter § 3 kan Kystdirektoratet og kommunestyret gi dispensasjon fra forskrifter om fartsbegrensninger. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet

søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke oppstår slik skade eller fare for skade som beskrevet i § 2.

Dispensasjon skal gjøres tidsbegrenset.

Kystdirektoratet kan delegere myndighet etter første ledd til Kystverkets distriktskontor. Kommunestyret kan tilsvarende delegere til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystdirektoratet er klageinstans hvis vedtaket er truffet av Kystverkets distriktskontor, kommunestyret eller havnestyret. Fiskeridepartementet er klageinstans hvis vedtaket er truffet av Kystdirektoratet.

§ 7. (straffeansvar)

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskriften her, enkeltvedtak og lokale forskrifter gitt i henhold av den, straffes med bøter etter § 28 i lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr. 51 for såvidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

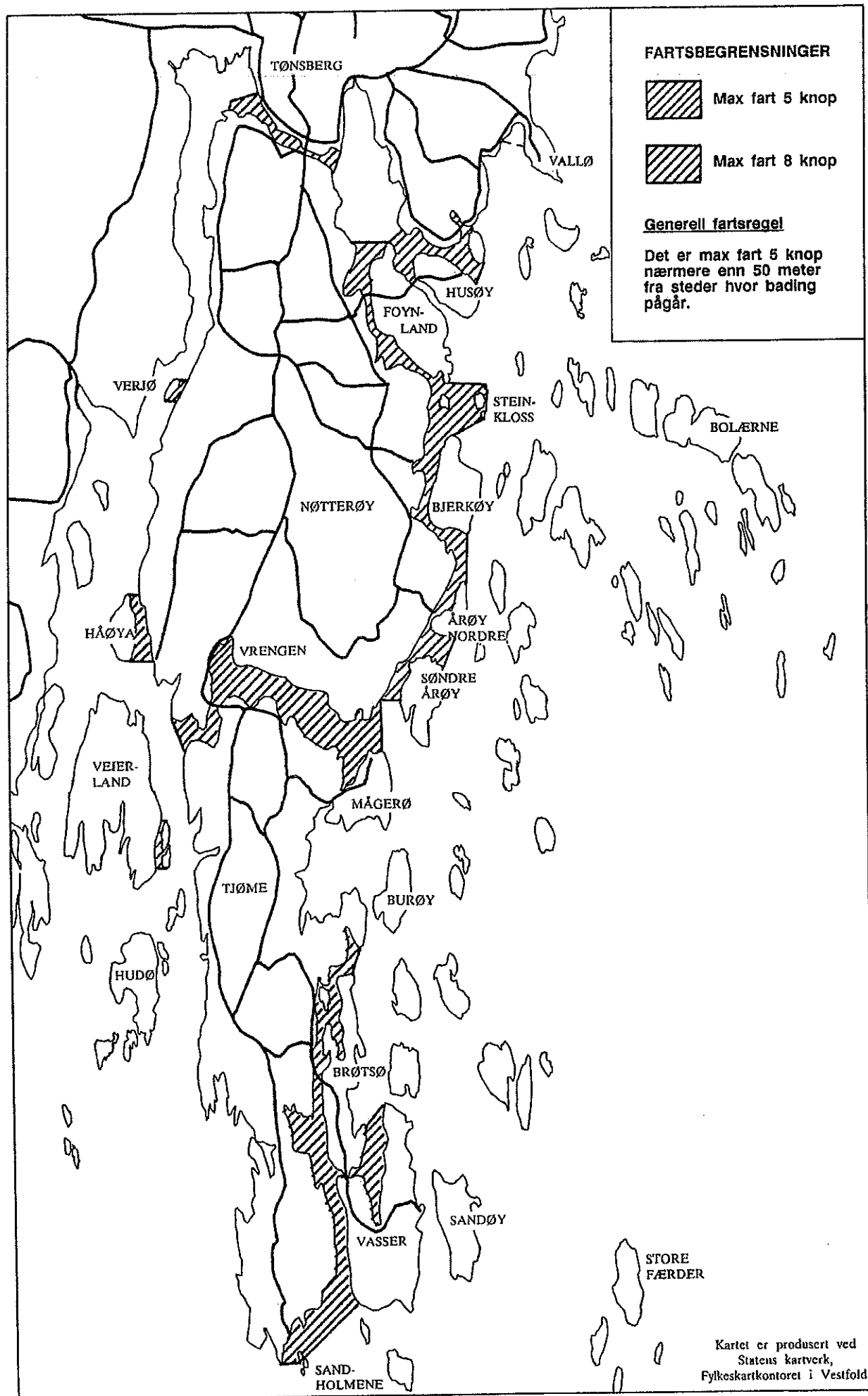
§ 8. (ikrafttredelse)

Forskriften her trer i kraft 19. juni 2003. Fra samme tid oppheves forskrift av 5. mai 2003 nr. 561 om hastighetsbegrensninger langs kysten, i elver og innsjøer (sjøhastighetsforskriften). Forskrifter om lokale hastighetsbegrensninger gitt før ikrafttredelse av denne forskrift skal fortsatt gjelde.

Forskrifter om fartsbegrensninger gitt i medhold av § 52 i den tidligere lov om havnevesenet av 24. juni 1933 nr. 8 skal fortsatt gjelde inntil nye forskrifter blir fastsatt i medhold av forskriften her.

Politiet informerer om

FARTSBESTEMMELSENE PÅ SJØEN I TØNSBERG POLITIDISTRIKT



Kartet er produsert ved Statens kartverk, Fylkeskartkontoret i Vestfold

**FORSKRIFT OM FARTSBEGRENSNING I SJØEN
I TØNSBERG KOMMUNE,
SJØKART NR. 3 OG 468**

Forskrift fastsatt av Tønsberg bystyre....., med hjemmel i forskrift av 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø §3 første ledd, gitt med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann §6 annet ledd. Forskriften er godkjent..... av Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift §3 første ledd.

§ 1 (fartsbegrensning)

30 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- a) Vest og nord for en linje gjennom følgende punkter: østkanten av Batteriet på Vallø i posisjon N 59° 15,34 og Ø 10° 30,36 , Fulehuk fyr i posisjon N 59° 10,42 og Ø 10° 36,98 Leistein lykt i posisjon N 59° 08,48 og Ø 10° 29,72 , Lille Fjærskjær varde i pos N 59° 06,23 og Ø 10° 30,32 , Laksskjær lykt i pos N 59° 02,85 og Ø 10° 27,82 , Tønsberg Tønne varde i pos N 59° 03,38 og Ø 10° 18,45 .

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- b) Innenfor 100 meter fra nærmeste land i Tønsberg kommune.

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- c) Husøysund i Tønsberg kommune innenfor Jarlsø bro, en linje gjennom Jarlsø lykt og posisjon N 59° 14,31 og Ø 10° 28,37 ,og en linje gjennom Kalvetangen lykt i pos N 59° 14,73 og Ø 10° 26,83 , og pos N 59° 14,94 og Ø 10° 26,92.
- d) Indre havn og Tønsberg kanal i Tønsberg kommune innenfor en linje nord-syd gjennom fast hvit lykt på Ørsnes i pos N 59° 15,48 og Ø 10° 25,68, og en linje nord-syd gjennom posisjon N 59° 16,18 og Ø 10° 23,66.

§2 (unntaksbestemmelse)

Forskriften gjelder ikke for

- a) Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
- b) Fartøy med lege om bord
- c) Fartøyer i sjøredningstjenesten,

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§3 (dispensasjon)

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende eller omgivelsene for øvrig.

Dispensasjon skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystdirektoratet er klageinstans for vedtak truffet av kommunestyret eller havnestyret.

§4 (straffeansvar)

Forsettelig eller uaktsom overtredelse av forskriften her, og enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter §26 i lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr. 51 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§5 (ikrafttredelse)

Forskriften trer i kraft

**FORSKRIFT OM FARTSBEGRENSNING I SJØEN
I NØTTERØY KOMMUNE,
SJØKART NR. 3**

Forskrift fastsatt av Nøtterøy kommunestyre....., med hjemmel i forskrift av 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø §3 første ledd, gitt med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann §6 annet ledd. Forskriften er godkjent..... av Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift §3 første ledd.

§ 1 (fartsbegrensning)

30 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- a) Vest og nord for en linje gjennom følgende punkter: østkanten av Batteriet på Vallø i posisjon N 59° 15,34 og Ø 10° 30,36 , Fulehuk fyr i posisjon N 59° 10,42 og Ø 10° 36,98 Leistein lykt i posisjon N 59° 08,48 og Ø 10° 29,72 , Lille Fjærskjær varde i pos N 59° 06,23 og Ø 10° 30,32 , Laksskjær lykt i pos N 59° 02,85 og Ø 10° 27,82 , Tønsberg Tønne varde i pos N 59° 03,38 og Ø 10° 18,45 .

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- b) Innenfor 100 meter fra nærmeste land i Nøtterøy kommune.

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- c) Ekenessundet, Bjerkøysundet og Årø Sund begrenset av en linje øst-vest gjennom posisjon N59 14,22 , Ø 10 26,10 og linjer gjennom posisjonene Fjærholmen N59°13,27 Ø10°27,90, Varde N59°13,22, Ø10°28,70 Skjær N59°12,93 Ø 10°28,60 og Bjerkøy N59°12,66 Ø10 .
Linje fra Bjerkøy N59°11,80 Ø10°28,05, Pølsa N59°11,47 Ø10°28,25 og N.Årøy N59°11,28 Ø10°28,20
Linje fra N.Årøy N59°10,67 Ø10° 28,05, N59°10,53 Ø10°28,00 , N59°10,39 Ø10°27,75,
Linje øst-vest gjennom pos N59°10,20 Ø10°27,05.
- d) Vrengen mellom en linje gjennom posisjonene N59°10,23 Ø10°24,70 og N59°10,05 Ø10°24,37 og en linje gjennom posisjonene N59°09,77 Ø10°22,80 og N59°09,69 Ø10°22,52
- e) Håøyasundet mellom en linje øst-vest gjennom N59°11,10 Ø10°21,40 og en linje gjennom posisjonene N59°10,38 Ø10°21,93 og N59°10,38 Ø10°21,77 og N59°10,45 Ø10°21,45

§2 (unntaksbestemmelse)

Forskriften gjelder ikke for

- a) Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
- b) Fartøy med lege om bord
- c) Fartøyer i sjøredningstjenesten,

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§3 (dispensasjon)

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende eller omgivelsene for øvrig.

Dispensasjon skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystdirektoratet er klageinstans for vedtak truffet av kommunestyret eller havnestyret.

§4 (straffeansvar)

Forsettelig eller uaktsom overtredelse av forskriften her, og enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter §26 i lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr. 51 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§5 (ikrafttredelse)

Forskriften trer i kraft.....

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 1972-01-03 nr.3045 Forskrift om fartsgrenser for fartøy i Nøtterøy kommune Vestfold.

**FORSKRIFT OM FARTSBEGRENSNING I SJØEN
I TJØME KOMMUNE,
SJØKART NR. 2**

Forskrift fastsatt av Tjøme kommunestyre....., med hjemmel i forskrift av 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø §3 første ledd, gitt med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann §6 annet ledd. Forskriften er godkjent..... av Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift §3 første ledd.

§ 1 (fartsbegrensning)

30 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- a) Vest og nord for en linje gjennom følgende punkter: østkanten av Batteriet på Vallø i posisjon N 59° 15,34 og Ø 10° 30,36 , Fulehuk fyr i posisjon N 59° 10,42 og Ø 10° 36,98 Leistein lykt i posisjon N 59° 08,48 og Ø 10° 29,72 , Lille Fjærskjær varde i pos N 59° 06,23 og Ø 10° 30,32 , Laksskjær lykt i pos N 59° 02,85 og Ø 10° 27,82 , Tønsberg Tønne varde i pos N 59° 03,38 og Ø 10° 18,45 .

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- b) Innenfor 100 meter fra nærmeste land i Tjøme kommune.

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- c) Vrengen mellom en linje gjennom posisjonene N59°10,23 Ø10°24,70 og N59°10,05 Ø10°24,37 og en linje gjennom posisjonene N59°09,77 Ø10°22,80 og N59°09,69 Ø10°22,52
- d) Røssesundet begrenset av en linje øst-vest gjennom posisjon N59°04,27 Ø10°25,42 og en linje gjennom posisjonene N59°07,42 Ø10°25,80 og N59°07,24 og broen mellom Brøtsø og Hvasser.
- e) Sandøsundet mellom en linje øst-vest gjennom posisjon N59°05,05 Ø10°27,18 og en linje øst-vest gjennom Krukepynten lykt.

§2 (unntaksbestemmelse)

Forskriften gjelder ikke for

- a) Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
b) Fartøy med lege om bord
c) Fartøyer i sjøredningstjenesten,

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§3 (dispensasjon)

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende eller omgivelsene for øvrig.

Dispensasjon skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystdirektoratet er klageinstans for vedtak truffet av kommunestyret eller havnestyret.

§4 (straffeansvar)

Forsettelig eller uaktsom overtredelse av forskriften her, og enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter §26 i lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr. 51 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§5 (ikrafttredelse)

Forskriften trer i kraft

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 1972-02-01 nr.3046 Forskrift om fartsgrenser for fartøyer i Tjøme kommune Vestfold.

**FORSKRIFT OM FARTSBEGRENSNING I SJØEN
I STOKKE KOMMUNE,
SJØKART NR. 3**

Forskrift fastsatt av Stokke kommunestyre....., med hjemmel i forskrift av 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø §3 første ledd, gitt med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann §6 annet ledd. Forskriften er godkjent..... av Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift §3 første ledd.

§ 1 (fartsbegrensning)

30 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- a) Vest og nord for en linje gjennom følgende punkter: østkanten av Batteriet på Vallø i posisjon N 59° 15,34 og Ø 10° 30,36 , Fulehuk fyr i posisjon N 59° 10,42 og Ø 10° 36,98 Leistein lykt i posisjon N 59° 08,48 og Ø 10° 29,72 , Lille Fjærskjær varde i pos N 59° 06,23 og Ø 10° 30,32 , Laksskjær lykt i pos N 59° 02,85 og Ø 10° 27,82 , Tønsberg Tønne varde i pos N 59° 03,38 og Ø 10° 18,45 .

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- b) Innenfor 100 meter fra nærmeste land i Stokke kommune.

5 knop er høyeste tillatte fart i følgende farvann:

- c) I Melsomvik havn innenfor en linje mellom posisjonene N59°12,92 Ø10°20,61 og N59°13,50 Ø10°20,7
Vest av Gåsøkalven, Gåsø og Ravnø begrenset av linjene gjennom posisjonene N59°12,74 Ø10°20,66 og N59°12,53 Ø10°20,85 og N59°11,88 Ø10°20,40 og en linje gjennom posisjonene N59°11,60 Ø10°20,22 og N59°11,53 Ø10°19,90

§2 (unntaksbestemmelse)

Forskriften gjelder ikke for

- a) Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
b) Fartøy med lege om bord
c) Fartøyer i sjøredningstjenesten,

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§3 (dispensasjon)

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende eller omgivelsene for øvrig.

Dispensasjon skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

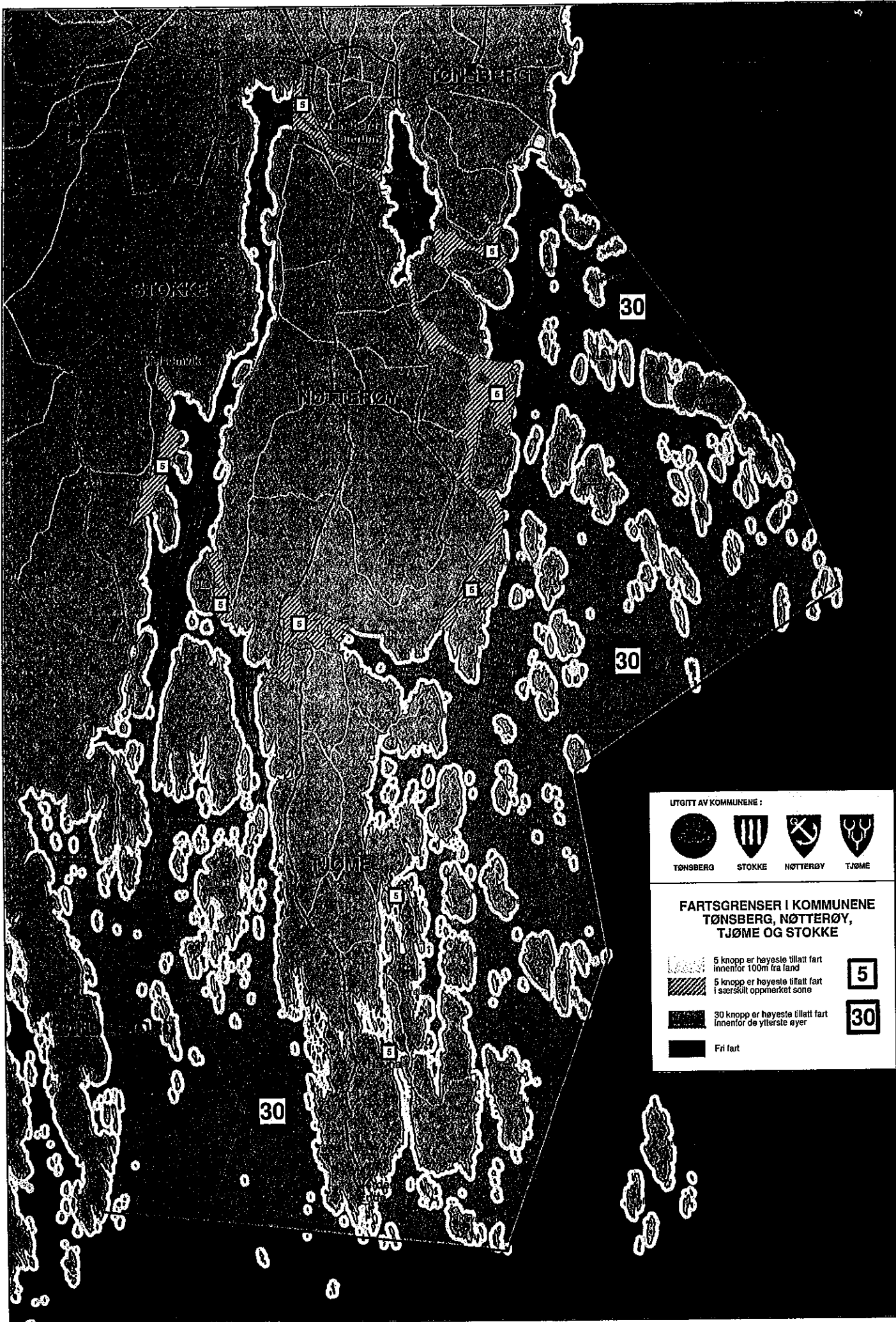
Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystdirektoratet er klageinstans for vedtak truffet av kommunestyret eller havnestyret.

§4 (straffeansvar)

Forsettelig eller uaktsom overtredelse av forskriften her, og enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter §26 i lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr. 51 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§5 (ikrafttredelse)







Forskriften trer i kraft



UTGITT AV KOMMUNENE :

			
TØNSBERG	STOKKE	NØTTERØY	TJØME

**FARTSGRENSER I KOMMUNENE
TØNSBERG, NØTTERØY,
TJØME OG STOKKE**

-  5 knopp er høyeste tillatt fart innenfor 100m fra land 
-  5 knopp er høyeste tillatt fart i særskilt oppmerket sone
-  30 knopp er høyeste tillatt fart innenfor de ytterste øyer 
-  Fri fart