



## Analyse af udfordringer for færdsel på havet og i havne

Havet er vores blå vildmark, hvor vi kan få store, vilde og utæmmede friluftsoplevelser. Havet er et fælles gode, hvor vi alle har mulighed for at udfolde vores virke. Og sådan skal det vedblive at være. Havarealet er presset af mange aktører, der har interesse i at benytte havet til deres aktivitet, uanset om det er erhvervsfiskeri, havopdræt, energiproduktion, transport, miljøbeskyttelse eller de mange rekreative aktiviteter.

Friluftsliv, rekreative interesser og turisme udgør meget væsentlige aktiviteter på havet, og undersøgelser viser, at størstedelen af befolkningen dyrker frilftsaktiviteter med tilknytning til havet. De danske kyster og farvande har en stor tiltrækningskraft på turister fra både ind- og udland.

I de kommende år skal Danmark påbegynde en ny planlægning for søterritoriet for at implementere EU-direktivet om maritim fysisk planlægning (Rådskonvention 2014/89/EU). Der lægges op til, at alle interesser på havet skal tilgodeses, herunder også friluftinteresser. Desværre er friluftinteresser og turisme ikke blandt de sektorer, der skal planlægges for. Det mener Friluftsrådet er en forkert prioritering, idet de rekreative aktiviteter på havet har stor økonomisk, social, kulturel og historisk betydning i Danmark.

Denne analyse påpeger en række forhold, der udgør barrierer for den rekreative udnyttelse af havet. Friluftsrådet har stor forståelse for behovet for en samlet regulering af søterritoriet, men det er afgørende at huske friluftslivet på havet, når der planlægges for øvrige interesser. Det er afgørende, at vi bibeholder vores blå vildmark til glæde og inspiration for friluftslivet.

Ikke bare fysiske hindringer kan begrænse friluftaktiviteter til søs. Havets miljømæssige tilstand er et grundlæggende vilkår for den gode friluftsoplevelse på havet. Dårlig miljøkvalitet, der resulterer i uæstetiske og artsfattige forhold, kan i praksis blokere for, at f.eks. dykkere, lystfiskere og jægere kan dyrke deres interesser. Et rent og sundt havmiljø er afgørende for friluftsoplevelsen.

Friluftsrådet peger i analysen på en række udfordringer for den rekreative udfoldelse på havet. Det er håbet, at analysen kan bidrage til en konstruktiv dialog mellem myndigheder, rekreative organisationer og andre interessenter.

God læselyst!

## Baggrund

Friluftsrådet nedsatte i 2015 **Politisk Indsatsområde Færdsel på havet**, med repræsentanter fra Friluftsrådets bestyrelse og fra fem medlemsorganisationer<sup>1</sup>. Indsatsgruppen har arbejdet i perioden oktober 2015 - marts 2016.

Som en del af arbejdet har indsatsgruppen udarbejdet denne analyse, som redegør for friluftsfolkets adgangsmæssige udfordringer på havet og i havne. De nævnte emner er indsatsgruppens fællesmængde af problemstillinger, mens enkelte organisationer kan have flere specifikke udfordringer.

I analysen er der fokus på havne og den del af havet, der ligger 300 meter fra kystlinjen og udad. De kystnære farvande (0-300 meter) er som udgangspunkt ikke behandlet, da lovgivning, regulering og planlægning i 0-300 meter-zonen er væsentlig anderledes og mere kompleks. Alligevel vil mange af de analyserede emner berøre problemer, som også findes i 0-300 meter zonen.

### Indhold:

Havopdræt .....	s. 3
Kystnært fiskeri og fiskeredskaber.....	s. 5
Skydebaner.....	s. 6
Havvindmøller.....	s. 7
Broer.....	s. 8
Sømærker.....	s. 9
Problemer i havne.....	s. 10
Regler, uddannelse og samfærdsel....	s. 12
Juridiske forhindringer.....	s. 14
Konklusion.....	s. 16

<sup>1</sup> Leif Nielsen fra Danske Tursejlere, Helle Stuart fra Dansk Kano og Kajak Forbund, Merete Ettrup fra Træskibssammen slutningen, Steen Wintlev fra Dansk Sejlunion, Jan Karnøe fra

## Anbefalinger

Gruppens arbejde understreger behovet for, at Friluftsrådet og medlemsorganisationerne gør fælles sag for at sikre de rekreative interesser. Det er særlig aktuelt, når staten de kommende år skal foretage den maritime planlægning som følge af implementering af EU's direktiv om maritim planlægning. Som nævnt i indledningen er de rekreative interesser, herunder turisme, ikke en sektor, der skal planlægges direkte for, men er dog en interesse, der skal tages hensyn til. Det er derfor et vigtigt tidspunkt at understrege de rekreative aktiviteterets betydning for de mennesker, der dyrker friluftsliv på og ved havet, samt den betydning aktiviteterne har både socialt og økonomisk.

De af Friluftsrådets medlemsorganisationer, der har deltaget i indsatsgruppen, har klart tilkendegivet, at de skal bære en stor del af den arbejdsindsats som er skitseret i analysen. Uden medlemsorganisationernes aktive deltagelse, vil Friluftsrådet ikke kunne løfte opgaven. Medlemsorganisationerne sidder med praktisk viden om konkrete udfordringer, og de skal bringes aktivt i spil, når vi i fællesskab skal løfte opgaven.

Analysen peger således på en række gennemgående temaer, som Friluftsrådet i samarbejde med medlemsorganisationerne skal arbejde for. Det drejer sig om kontakt til relevante myndigheder om udfordringer for de rekreative interesser med udgangspunkt i de emner, analysen omfatter herunder arealplanlægning blandt andet ved maritim planlægning, samt arbejde for at rekreative organisationer bliver høringsparter ift. arealanvendelse på søterritoriet.

Desuden er det vigtigt, at Friluftsrådets lokale kredse bliver hjulpet med interessevaretagelsen af de blå rekreative interesser. Det kan blandt andet ske ved at videreformidle medlemsorganisationernes viden og materialer.

Danmarks Sportsfiskerforbund Lars Borch fra Ungdomsringen, Finn Anker Petersen fra Det Danske Spejderkorps - Søspejderne og Rie Iversen fra Havkajakroerne

## Havopdræt

Opdræt af fisk, tang og muslinger på havet er en industri i fremgang i Danmark. Havopdræt skaber en række udfordringer for rekreativ udnyttelse af de havområder, hvor havopdrættet foregår. Problemerne kan inddeles i følgende kategorier: færdsel og sikkerhed, forurening samt æstetik.



**Færdsel og sikkerhed:** Havarealet hvor fri færdsel kan foregå indskrænkes, idet havopdrætsanlæg beslaglægger store arealer. Havopdrætsanlæg er overvejende placeret, hvor det er hensigtsmæssigt for virksomheden. Og da sejlskibe har behov for plads til navigation, medfører det i en række tilfælde, at færdsel ikke blot hindres i det afmærkede område, men også i langt større farvandsområder, som havopdrætsanlægget helt eller delvist spærrer adgangen til.

Ved Horsens Fjord, hvor koncentrationen af havopdræt er stor, er der konkrete erfaringer med negative konsekvenser af akvakulturproduktionen. Der opstår flere steder problemer, når sejlbåde skal krydse op mod vinden, og der ikke er plads til siderne for den direkte kurslinje. Havopdrætsanlæg langs naturlige sejlruter besværliggør således sejlskibe med sejlbåde.

Kystnære havopdrætsanlæg presser i mange tilfælde fritidssejlerne tæt på erhvervstrafikkens sejlruter. Havopdræt har brug for god vanddybde og god vandgennemstrømning. Derfor placeres mange anlæg tværs over naturlige kurslinjer for fritidssejlskibe. Sådanne eksempler ses eksempelvis ved Kysing Næs, Hjarnø Øst, Endelave Syd og As Vig.

Der er flere tilfælde, hvor redskaberne til havopdræt er placeret, så mindre fartøjer, som blandt andet kajaker og robåde, bliver tvunget til at ro væk fra kysten, hvilket kan bringe dem selv i fare, samt være til gene for den øvrige sejlskibstrafik.

### **Havopdræt og myndigheder**

**Mange forskellige myndigheder regulerer havopdræt, hvilket vanskeliggør overblik for de rekreative organisationer:**

- Miljøstyrelsen er miljømyndighed på fiskeopdræt, hvis havbruget ligger udenfor 1 sømil fra land, ellers er det kommunen.
- Kystdirektoratet skal godkende placering som bestyrer af statens højhedsret på søterritoriet.
- Farvandsdirektoratet tager sig af de søsikkerhedsmæssige spørgsmål, bl.a. afmærkning.
- Muslingebrug hører miljømæssigt under NaturErhverv, og tangbrug under Kystdirektoratet.

Der er også eksempler på havbrug placeret i områder, der har været benyttet til kapsejlskibe, men hvor myndighedernes erhvervstilladelser ikke har taget tilstrækkeligt hensyn til rekreative aktiviteter.

Det udgør desuden en sikkerhedsrisiko for dem, der færdes på havet, at der ikke er krav om tydelig markering af havopdrætsbrug. De kan være

svære at se i høj sø, ved lav sigtbarhed og i mørke. Da anlæggene er op til en sømil i udstrækning, kan det specielt for mindre fartøjer være svært at overskue udstrækningen af anlægget. Når sejlbåde møder en gul markeringsbøje, kan de ikke se, i hvilken retning i forhold til bøjen anlægget er placeret. Hvis anlæggene var afmærket med kompasafmærkning, ville sejlere være klar over, hvorledes de kan passere.

Desuden udgør det et sikkerhedsproblem, at placering og afmærkning af en del anlæg ikke er korrekt placeret i forhold til søkortene.

Der er eksempler på, at anlæggene placeres og afmærkes forskelligt fra år til år, med eller uden meddelelse til myndigheder. Havopdrætsvirksomheder kan ved henvendelse til Søfartsstyrelsen få tilladelse til at ændre placeringen. Hyppige forandringer i anlæggenes placering øger kravet til sejleres opmærksomhed på blandt andet opdatering af søkort.

**Forurening:** Animalsk havopdræt forurener lokalområdet med fækalier og næringsstoffer specielt om sommeren. Det fører til lokal algeopblomstring og dermed plumret og ulækkert badevand. Det forringer således den rekreative værdi af området betydeligt, og forureningen er til gene for både lystfiskere, dykkere, badegæster og andre med rekreative interesser.

Dykkere fortæller, at områder med mange havbrug får plumrede og næsten livløse havbunde, hvormed oplevelsesværdien forsvinder.

Desuden er der bekymring for, at rester af medicin fra fiskeopdræt kan påvirke det omkringliggende farvand og dets organismer til gene for friluftinteresser. Også imprægnering af net med kobber udgør en risiko for havmiljøet.

**Æstetik:** Havopdræt har negativ betydning for de rekreative og landskabelige værdier, når de fysiske havbrugsanlæg med bøjer, bure og rør præger indtrykket af det havområde, hvor de er placeret. Hermed bliver indtrykket af den blå vildmark negativt.

*Indsatsgruppen ser det som et stort problem, at der ved planlægning og placering af havopdrætsanlæg ikke tages hensyn til rekreative interesser. Organisationerne er af den opfattelse, at de rekreative interesser skal indgå i vurderingsgrundlaget, når der planlægges for havopdrætsanlæg. Havopdræt bør i mindst muligt omfang ødelægge indtrykket af den blå vildmark og bør placeres i farvande uden særlige sejladmæssige, naturmæssige eller rekreative interesser.*

#### Indsatsmuligheder:

- **Der tages hensyn til rekreative interesser, når der planlægges for faste/flydende anlæg.**
- **Planlægning af arealreservation til faste/flydende anlæg skal ske med inddragelse af rekreative interesser.**
- **Organisationer med rekreative interesser på havet bør være fast høringspart i forhold til placering af faste/flydende anlæg.**
- **Regler for afmærkning skal overholdes, og myndigheder afsætter ressourcer til kontrol af afmærkning og placering.**

**Det anbefales, at Friluftsrådet italesætter de rekreative interesser ved havopdræt. Det skal blandt andet ske i forbindelse med havplanlægning og udpegning af arealer til havopdræt.**

## Kystnært fiskeri og fiskeredskaber

Fiskeri med blandt andet garn og ruser foregår i mange farvande, både som erhvervsfiskeri og lystfiskeri. Enkelte steder går bundgarnsnet mere end 300 meter fra kysten, det ses eksempelvis ved Falsters østkyst.

Erhvervsfiskere er under nøje overvågning af Fiskerikontrollen, og de kender regelsættet for, hvor og hvordan garn sættes, idet de risikerer at få bøder eller at miste fiskerettighederne, hvis reglerne ikke overholdes. Det antages, at manglende kendskab til regler for garnfiskeri er mere udbredt hos fritids- og lystfiskere.

Selvom garnfiskeri ikke ses så ofte mere, foregår der stadig fiskeri med garn i en del farvande, hvor der også er mange fritidsaktiviteter. Dermed kan der opstå en konflikt mellem forskellige interesser. Problemerne vedrører primært ulovlige og dårligt afmærkede redskaber.

### Regler for at sætte garn langs kyster:

**Garn skal sættes mindst 100 meter fra kysten, hvilket sikrer minimum 100 meters passage 'bag om' redskaberne for kajaker og småbåde.**

**Der skal være passage igennem et opsat garn minimum for hver 1200 meter.**

Garn, som står ved bunden, kan man i reglen sejle hen over med mindre fartøjer, mens man må sejle uden om garn som flyder i overfladen, for eksempel sildegarn. Det kan være en udfordring at få overblik over de enkelte garn, da bundgarnspælenes placering kan synes uoverskuelig. Desuden er der et problem med bundgarnspæle, der ikke længere er i brug, men ikke er fjernet.

Myndighedernes mulighed for at håndtere de ulovlige fiskeredskaber er forringet de senere år,

idet fiskerikontrollen er beskåret. En del af de kajaker og robåde der færdes på havet, i fjordene m.v. færdes kystnært. Det er afgørende, at fartøjer kan færdes sikkert, samtidig med at fiskere kan praktisere deres aktiviteter.



*Indsatsgruppen mener som udgangspunkt, at reglerne for fiskeri med garn og ruser er acceptable set fra et rekreativt synspunkt. Fiskeri med garn er også en rekreativ aktivitet. Problemet vedrører ulovligt satte redskaber, der kan være til gene for både større og mindre fartøjer.*

### Indsatsmuligheder:

- **Gældende regler skal efterleves, blandt andet korrekt og synlig markering af redskaber.**
- **Oplysningskampagne målrettet fritids- og lystfiskere i forbindelse med indløsning af fisketegn om bedre afmærkning og placering.**
- **Oplysningskampagnen til kajakroere og småbådsbrugere, så de kan aflæse afmærkning af redskaber.**
- **Redskaber og pæle skal fjernes, hvis installationen ikke længere er i brug eller i stykker.**

**Det anbefales, at Friluftsrådet medvirker til en fælles henvendelse til myndighederne om udfordringerne.**

## Skydebaner

Mange steder langs kysterne findes skydebaner, hvor søterritoriet bruges som nedslagsområde. Både militæret, politiet, civilforsvaret og skydeklubber har disse skydeterræner. Mange skydebaner er ikke markeret på søkort.

Det er et sikkerhedsproblem for den rekreative færdsel, at havet anvendes som kuglefang. Problemet for friluftsudøvere er stigende, fordi færdsel langs kysterne, både på land og på vand, er øget de seneste år blandt andet i form af kajaksejlad.

Skydebanerne har i princippet pligt til at meddele og signalere, når der skydes. Desuden skal skydebanerne stoppe skydningerne, når skibe passerer. Der er manglende viden om, hvor godt disse sikkerhedsregler forvaltes, men flere friluftøvere oplever det som et problem, at der ikke signaleres mere tydeligt, når der foregår skydninger.

### Oversigt over skydninger

Forsvarets skydeområder er afmærket med gule bøjler og blinksignal på land. På Farvandsvæsenets hjemmeside, samt appen 'SejlSikkert' oplyses skydetider:

[http://frv.dk/Viden\\_om/Temaer/Pages/SejlSikkertApp.aspx](http://frv.dk/Viden_om/Temaer/Pages/SejlSikkertApp.aspx)

Andre skydebaner skal anmelde øvelser og arrangementer til søfartsstyrelsen: <http://www.soefartsstyrelsen.dk/SikkerhedTilSoes/Sejladssikkerhed/EntrepreneurgaverSoes/Sider/SkydningSpraengning.aspx>

Oversigt over skydebaner (ej fyldestgørende): [http://www.hectors.dk/img/civile\\_skydebaner.pdf](http://www.hectors.dk/img/civile_skydebaner.pdf)

En del skydebaner forhindrer kystnær sejlad med kajaker og mindre fartøjer, som ikke har sødygtighed til at sejle uden om det afmærkede område. Det ses eksempelvis ved Hyby Fælle og Halk i Lillebælt. Begge steder er de signaler, som markerer, at skydning finder sted, mangelfulde. Signalmasten ved Hyby Fælle er gemt i træer og bebyggelse, så den kun er synlig i en smal sektor.

*Indsatsgruppen mener, at udviklingen i den rekreative brug af farvandene med mange mindre fartøjer fordrer en opgradering af sikkerheden for skydebanerne.*

### Indsatsmuligheder:

- **Alle relevante skydebaner indtegnes på søkort, herunder angivelse af skyderetning og fareområde.**
- **Alle skydebaner skal fysisk afmærke den del af søterritoriet, de benytter som sikkerhedsbaggrund eksempelvis med bøjler.**
- **Der skal signaleres mere tydeligt, at der foregår øvelse. Eksempelvis bøjler forsynet med fjernbetjent hurtigglimt.**
- **Myndighederne faciliterer og markedsfører en hjemmeside og en app til mobiltelefon, hvor alle skydebaner, militære som civile, angiver aktiviteter.**

Det anbefales, at Friluftsrådet tager initiativ til en dialog mellem rekreative interesser og myndighederne, med henblik på revidering af sikkerhedsreglement for skydebaner.

## Vindmøller på havet

Vindmøller er blevet et almindeligt syn på det danske søterritorium, og det forventes, at der fremover opsættes langt flere vindmøller både tæt på kysten og på åbent hav.



Vindmøller på havet kan være en gene for færdsel, hvis ikke de placeres hensigtsmæssigt i forhold til rekreative aktiviteter. Der er internationale eksempler på, at havvindmøller er til gene eller direkte forhindring for den rekreative sejlad. Det er bekymrende i relation til nogle af de danske planer for opstilling af vindmøller i farvande med megen rekreativ sejlad.

Når placering af vindmøller på havet planlægges, er der ikke meget fokus på de rekreative interesser. Situationen forværres af, at de rekreative interesser sjældent har juridiske instrumenter til eksempelvis at afgive høringsvar eller afgive klager over placeringerne.

Samtidig er der bekymring for, at der i fremtiden sættes begrænsninger for adgangsretten i vindmølleområder. I udlandet er der i dag eksempler på, at sejlere ikke må sejle i havvindmølleparker.

Havvindmøller bidrager med en række fællesgoder. Ud over grøn strøm medfører sokkelkonstruktionen, at der skabes et kunstigt rev, hvor flora og fauna trives. Dette er til fordel for en lang række rekreative interesser, og også af den grund er det vigtigt at sikre adgangsretten ved havvindmøller.

*Indsatsgruppen mener, at placering af vindmøller bør tilgodesee rekreative interesser, eksempelvis undgå trafikerede ruter for fritidssejlere, samt områder med mange rekreative aktiviteter som kapsejlads. Indsatsgruppen ønsker videst mulighed for adgang og færdsel i havvindmølleparker.*

### Indsatsmuligheder:

**Langsigtet planlægning for havvindmøller, der tager hensyn til friluftinteresser, herunder:**

- **Sikre at rekreative sejlruiter og aktivitetsområder ikke bliver udpeget.**
- **Sikre videst mulig adgang og færdsel i vindmølleområder.**

**Det anbefales, at Friluftsrådet er aktivt, når der laves langsigtet planlægning for havvindmøller, samt spiller ind ved konkrete udpegninger til vindmølleområder på havet. Når det er muligt, varetager Friluftsrådets lokale kredse arbejdet.**

## Broer

Broer er en uundværlig del af infrastrukturen i Danmark. Broer servicerer gående, cyklister, tog og bilister.

Langt de fleste broer udgør ikke et problem for fritidssejlere eller andre, der dyrker friluftsktivityteter på havet, men der er risiko for, at broer kan blive en barriere for dem, der færdes på vandet.

Broer udgør et problem i de tilfælde, hvor de hindrer passage under broen. Desuden er det en barriere, at nogle broer har begrænsede åbningstider eller er belagt med betaling for passage.

Ved nogle mindre broer – ofte i byer og havne eller i snævre farvande – kan større fartøjer være fysisk hindret adgang, hvis de ikke kan gå under broen.



Ved en række større broer etableres skibsstødsikring, som har til formål at sikre broer mod påsejling af større erhvervsskibe. Her er der eksempler på, at den fysiske barriere, som skibsstødsikringen udgør, skaber farlige situationer for mindre fartøjer, hvis de eksempelvis presser fartøjer sammen i en relativt smal sejlrende. Hvis fritidsfartøjer bliver tvunget ud i erhvervs- og færgetrafikkens sejlruiter, øges risikoen for ulykker.

Der er også broer, hvor passage kun kan ske periodevis, og enkelte steder hvor det foregår mod betaling. Dette udgør en tidsmæssig og økonomisk barriere for færdslen på havet.

*Indsatsgruppen bag denne analyse ønsker, at broer skaber færrest mulige barrierer for den rekreative færdsel på havet.*

### Indsatsmuligheder:

- Ved planlægning for broer bør rekreativ færdsel på vandet indtænkes, så der i videst muligt omfang sikres fri passage for fartøjer.
- Ved skibsstødsikringer skal det indtænkes, at fritidsfartøjer ikke tvinges ud i sejlrenden for erhvervstransport.
- Ved periodevis åbne broer bør jævnlig passage sikres.

Det anbefales, at Friluftsrådet præger fora, der har indflydelse på planlægning af broer, eksempelvis Dansk Byplanlaboratorium, KL, Danske Havne og Vejdirektoratet.

Det anbefales, at Friluftsrådet understøtter og videreformidler medlemsorganisationernes materialer om broers indvirken på og muligheder for rekreativ sejlads.



## Sømærker

I de danske farvande er der kun krav om sømærker på sejlruiter, der benyttes til erhvervssejladsgennemsejlingsfarvande. Det betyder, at en lang række farvande uden erhvervssejladsgennemsejlingsfarvande ikke er markeret med sømærker. Eksempelvis var det planlagt at nedtage sømærkerne i Bøgestrømmen, der har 50.000 rekreative gennemsejlinger pr. år.



Det bør være en prioritering, at staten varetager afmærkning af specielt snævre og lavvandede farvande. Problemet har været stigende inden for de seneste år.

Resultatet af manglende afmærkning er øget sikkerhedsrisiko: navigation besværliggøres, og der er risiko for at sejle på grund eller forlise. Manglende sømærker er også et problem for mindre fartøjer som kajakker.

*Indsatsgruppen mener, at der bør afmærkes af hensyn til den rekreative sejladsgennemsejling i de danske farvande.*

### Indsatsmulighed:

- Myndighederne foretager afmærkning med sømærker i farvande af hensyn til sejladsikkerhed for fritidssejlere.

**Det anbefales, at Friluftsrådet over for Erhvervs- og Vækstministeren påtaler, at regler for afmærkning med sømærker i de danske farvande ikke varetager sikkerhed for turister og rekreative sejlere. Desuden opfordrer Friluftsrådet til, at lovgivningen laves om, så der fremover også er sømærker i farvande uden erhvervstransport.**

## Rekreativ brug af havne

Havne er et udgangspunkt for mange friluftsudøveres brug af havet. Og havne formes af de mange brugergrupper, der har havnen som fælles udgangspunkt. Havnen er base for mange følgeaktiviteter for det maritime liv, blandt andet vinterplads til sejlbåde, klubhuse og opbevaring af grej. Endelig skal det nævnes, at der ofte findes et stort folkeligt fiskeri i både store og små havne.

Igennem de senere år er der opstået en række udfordringer for den rekreative brug af havne som følge af sameksistensen med nye brugere og erhvervsaktiviteter på havnene.

**Sameksistens i den urbane havn:** Som følge af trenden med urbanisering af gamle industri- og fiskerihavne er der opstået en række (uforudsete) udfordringer for den rekreative brug af havne. En række af de havbaserede friluftsjakter oplever, at deres aktiviteter ikke er velintegrerede i de nye havne, og at der i nogle tilfælde er nye brugere af havnen, der ikke er interesseret i at have de rekreative aktiviteter som naboer.

De urbane havne der udnyttes til boliger medfører, at havnen er blevet de nye beboeres baghave. Det kan give interessekonflikter.

Der er eksempler på en vellykket integration mellem traditionelle havneaktiviteter og nye beboere, eksempelvis i Vejle. Men nogle steder, for eksempel i Københavns Havn, i Køge og ved Skovshoved havn, har byggeprojekter og havneudvidelser gjort de rekreative aktiviteter vanskeligere, og i nogle tilfælde også farligere, for kajakroere og andre sejlere.

De urbane havne kan sagtens tilrettelægges intelligent, så beboere og brugere får en positiv interaktion med hinanden. Det er afgørende, at de rekreative interesser indtænkes ordentligt i designet af havnen og dens funktioner.

Eksempelvis er det vigtigt, at der er opmærksomhed på blandt andet kajak- og rosporten, når kajens udformning planlægges. Høje kajkanter og manglende adgangsmuligheder er en udfordring for disse grupper. Desuden er det af sikkerhedsmæssige årsager vigtigt med gode muligheder for at klatre fra vandet til kajen.



Andre faciliteter, blandt andet til det folkelige fiskeri i mange havne, bør ligeledes indtænkes i planlægningen. Mange aktiviteter er som nævnt også afhængige af faciliteter i baglandet. Disse skal planlægges i takt med byudviklingen, som også vil generere en øget efterspørgsel på faciliteter.

**Mulighed for isætning/optagning af mindre fartøjer:** Som nævnt ovenfor er der ofte problemer for de mindre sejlere med at isætte og optage deres fartøjer. Det er ikke kun i urbane havne, disse udfordringer findes, for der er sjældent faciliteter, hvor de helt små sejlere kan isætte og optage fartøjer.

Der er mange eksempler på havne, som ikke giver fornuftige og sikre muligheder for kanoer og kajakker. Problemstillingen kompliceres yderligere, da klubbers indsats for at etablere faciliteter for kano og kajak bliver vanskeliggjort af de mange privatejede havnearealer, specielt i de urbane havne, hvor det kan være svært at skaffe plads.

**Muligheder for større skibe:** Også større skibe oplever, at der i en række havne ikke længere er mulighed for gå i marinaen eller at lægge til kaj, blandt andet fordi der nedlægges kajpladser ved en modernisering af havne.

Selvom eksempelvis gamle træskibe virker som et aktiv for det maritime miljø, er der i de nye havne ofte ikke forståelse for skibenes medfølgende behov for pullerter, strøm, beddingsmuligheder og grejopbevaringsplads. Ofte kommer overvejelserne alt for sent ind i byudviklingsprocesserne. Erfaringen viser, at når beboelsesområderne på havnene er færdige, er der ikke tænkt fritidsbrug ind i planerne.

**Lukning af erhvervshavne:** Hvis internationale skibe, krydstogtskibe eller erhvervstransport anløber havnen, er der lovkrav om, at havnen skal terrorsikres. Det medfører afspærringer, således at fri færdsel på kajen samt i havnebassinet forhindres eller besværliggøres. Det er ikke et lovkrav, at hele havnearealet afspærres, hvormed lovgivningen åbner mulighed for fortsat alsidig udnyttelse af havnen.

#### Mulige samarbejdspartner for bedre rekreativ helhedstækning af havne:

Dansk Byplanlaboratorium

Danske Havne

Kommunernes Landsforening

Kystdirektoratet

Søfartsstyrelsen

*Indsatsgruppen bag denne analyse ser med positive øjne på byudvikling i havne. Når havne fornyes og opgraderes, er det oplagt at indtænke de mange rekreative aktiviteter, der har deres udgangspunkt ved havnene.*

*Indsatsgruppen mener, at der hvor havne terrorsikres, bør det ske med hensyn til og inddragelse af andre interesser, herunder de rekreative interesser, således at fritidsaktiviteterne optimeres inden for de givne erhvervs- og sikkerhedsmæssige rammer.*

#### Indsatsmulighed:

- Foretage en erfaringsopsamling på gennemførte havneombygninger, så fremtidige havneudviklingsprojekter sikrer sameksistens mellem rekreative interesser og de nye beboere.
- Myndigheder, havnejer eller bygherre anviser alternative steder til rekreative aktiviteter herunder fiskeri, sejlbåde, kano og kajaker.
- Få kommuner og havne til at igangsætte en udvikling af fritidsmulighederne i havne, eksempelvis i en Friluftstrategi som bør udvikles i dialog med brugerinteresserne.

Det anbefales, at Friluftsrådet medvirker til at skabe dialog mellem de rekreative interesser og myndigheder, Danske Havne, arkitekter og byplanlæggere i forbindelse med udvikling af havne, eksempelvis på konferencer eller i fagblade.

Det anbefales, at Friluftsrådet vil medvirke til at samle og videreformidle materiale med inspiration til udvikling af den gode (urbane) havn.

Det anbefales, at Friluftsrådet vil italesætte mulighed for rekreative potentialer i havne over for lokale kredse, herunder anviser forslag til indsatser og fokusområder.

## Andre forhindringer for færdsel på havet

En gennemgang af udfordringer for rekreativ færdsel på havet og havne viser, at der er en række forhindringer, der ikke har fysisk karakter, men er af juridisk, økonomisk eller anden karakter. Den gode friluftsoplevelse på havet er således ikke kun afhængig af, hvorvidt der er fysisk adgang til søterritoriet. I dette afsnit belyses en række non-fysiske faktorer, der kan besværliggøre eller forhindre oplevelser på havet.

## Viden, uddannelse og samfærdsel

Den gode friluftsoplevelse på havet er i høj grad afhængig af friluftsudøverens viden og dennes adgang til viden. Det kan således være problematisk, hvis friluftsudøveren selv, eller andre friluftsfolk på havet, ikke er bekendt med almindelige rammer og regler for færdsel. Det vedrører både viden om blandt andet regler for færdsel til søs, samt viden om arealspecifikke regler for eksempel fredninger og vildtreservater. Men det er også de aktivitetsspecifikke regler om sikkerhed og samfærdsel, der mangler viden om, hvilket er afgørende for en god og sikker friluftsoplevelse på havet.

Herunder er der samlet en række udfordringer for den rekreative færdsel på havet.

**Færdselsregler til søs:** Fra 200 meter fra kysten og ud gælder de internationale søfartsregler. Men inden for 200 meter-grænsen er det de lokale politivedtægter, der er gældende, og de kan variere. Reglerne gælder for windsurfere, motorbåde mv.

Det kan virke forvirrende for folk, der færdes på havet, at der er uensartede sejladsbestemmelser. Eksempelvis gælder der ét sæt regler for færdsel på østsiden af Lillebælt og et andet sæt regler på vestsiden.

Det er et problem, at de respektive politikredses færdselsbestemmelser er svære at finde på blandt andet hjemmesider og andre medier. Reglerne er ikke offentliggjort særlig mange steder. For ikke-erfarne fritidssejlere kan det være en overraskelse, at politiet også laver regler for trafik til søs. Dette betyder, at mange ikke ved, hvor de skal finde regler.

*Indsatsgruppen mener, at Søfartsstyrelsen og politiet skal lave ensartede rammer for politivedtægter for færdsel til søs.*

**Kortmateriale:** Som friluftsudøver på havet kan det være svært at få overblik over de mange udpegninger af interesseområder, der eksisterer på søterritoriet, eksempelvis reservater, Natura 2000, havopdræt, skydebaner og vindmølleområder. Brugere, der ønsker et overblik over arealanvendelse på søterritoriet, skal opsøge og sammensætte data. Tilmed er der ikke fri adgang til data, sådan som der i vid udstrækning er på land (eksempelvis arealinfo.dk og miljøgis.dk).



Det manglende overblik over udpegninger på søterritoriet besværliggør færdsel på havet og kan medføre risikofyldt eller ulovlig færdsel. Det vil være oplagt for myndighederne at samle udpegninger på havet i ét kortmateriale, der er let tilgængeligt og gerne gratis.

*Indsatsgruppen mener, at myndighederne skal udarbejde et gratis kortmateriale med blandt andet arealudpegninger over søterritoriet.*

**Uddannelse og samfærdsel:** Der er enighed om, at viden og uddannelse i forhold til sikker færdsel og sameksistens på søterritoriet er vigtigt.

Der bør være et større fokus på uddannelse og vidensopbygning hos alle friluftsktører på havet, specielt er uddannelse afgørende for de typer aktiviteter, der risikerer at skade andre.

Samfærdsel på havet kan give en række udfordringer som specielt vedrører:

- Hurtiggående fartøjer som jetski, vandscootere og planende motorbåde
- Nye "trafikanter" på havet
- Små fartøjer tæt på overfladen, som kan være vanskelige at se af andre friluftsudøvere
- Hurtigfærgers dønninger for småsejlere

Som udgangspunkt er danske friluftsudøvere på havet godt oplyst, og langt det meste samfærdsel fungerer mellem de rekreative interesser. Alligevel mangler nogle friluftsudøvere forståelse for hinanden. Dem der har svært ved samfærdsel findes ofte blandt uorganiserede friluftsudøvere, da de ikke har et netværk og en organisation til at uddanne og vidensopbygge. Der ligger en udfordring i at kommunikere med denne gruppe.



Det er afgørende, at nye brugere af havet får uddannelse og vejledning, både i sikkerhed, sejladsbestemmelser, samfærdsel mv. En sådan hold-

ningsbearbejdning vil være med til at fremme forståelsen og respekten for hinanden som aktører på havet.

*Indsatsgruppen mener overordnet set, at Søvejsreglerne er tilstrækkelige, når blot de efterleves.*

#### **Indsatsmuligheder:**

- **Der udarbejdes en ensartet ramme for politivedtægter for færdsel til søs, så færdselsreglerne bliver mere ensartede.**
- **Myndighederne samler de mange arealudpegninger i et kortmateriale.**
- **Kortmaterialet skal være frit tilgængeligt i stil med arealinfo.dk**
- **Bedre information og læring i forbindelse med tilegnelse af kompetencebeviser.**
- **Formidling af regler til de organiserede brugergrupper.**
- **Alternative kommunikationsformer til nye og uorganiserede brugere, der ikke er en del af det bestående klubliv.**

**I forhold til færdselsregler til søs anbefales det, at Friluftsrådet bakker op om medlemsorganisationernes arbejde for at få politi og myndigheder til at udarbejde en ensartet ramme for politivedtægter for færdsel til søs.**

**I forhold til kortmateriale anbefales det, at Friluftsrådet foretager en henvendelse til myndighederne om ønsket om bedre kortmateriale.**

**I forhold til uddannelse og samfærdsel anbefales det, at Friluftsrådet gennemfører en kampagne ala 'Flink Af Natur', som kommunikerer budskaber om fornuftig samfærdsel til søs. Medlemsorganisationer med relevant viden stiller ekspertise til rådighed for arbejdet med kampagnen.**

## Juridiske hindringer: forsikringskrav

Som reaktion på en efterskoleulykke på Præstø Fjord 2011 blev der indført nye sejladsregler for erhvervmæssig passagertransport, for fartøjer der medtager op til 12 passagerer, og nye regler om besætningsfastsættelse for samme fartøjer samt et krav om en passageransvarsforsikring.

Efter de nye sejladsregler er al sejlads i Danmark juridisk set delt i **henholdsvis erhvervs- og fritidssejlads**. Som erhvervssejlads betragtes skoler, institutioner, opholdssteder, fritidsklubber, behandlingssteder mv. Fritidssejladsen er ikke omfattet af de nye regler. Fritidssejlads er det, der foregår i idrætsklubber, hos spejdere, i foreninger og af private i deres fritid mv.

Der skal under ingen omstændigheder gås på kompromis med sejladssikkerheden. Derfor er det afgørende, at alle organisationer, institutioner mv. der bruger havet, har sikkerheden i orden.

Samtidig er det vigtigt at understrege, at forsikringskravene forringer børn og unges mulighed for at komme på havet.

De nye sejladsregler blev indført i oktober 2012, og reglerne for erhvervssejlads er helt overvejende fornuftige. Specielt efter den revision af bekendtgørelsen om besætningsfastsættelse, der fandt sted i marts 2015, hvor kravene til antallet af instruktører ved samsejlads blev lempet.

Ligeledes er det også fornuftigt, at der er høje kompetencekrav til instruktører, pædagoger og lærere mv.

**Forsikringsregler:** Den 1. april 2013 trådte nye regler i kraft om erstatningsansvar ved ulykker i forbindelse med søtransport af passagerer. Reglerne findes i EU-forordning nr. 392/2009, i søloven og i bekendtgørelse nr. 9 af 12. januar 2013. Forsikringsmæssigt er al sejlads i Danmark som allerede nævnt inddelt i enten erhvervssejlads eller fritidssejlads. Ifølge Athenforordningen (EU-

forordning nr. 392/2009) skal passagerer forsikres, når der er tale om erhvervmæssig passagertransport.

På den baggrund skal skoler og institutioner, der afholder sejladsaktiviteter, tegne en passageransvarsforsikring for deres passagerer på lige vilkår med reel erhvervstransport. Det betyder eksempelvis, at hvis en skole ønsker at tage på kanotur på Gudenåen, så har skolen ejerskabet for aktiviteten, og derfor skal skolen (kommunen) have en passageransvarsforsikring for passagererne/eleverne.



Der er eksempler på, at hver passager i en kano skal forsikres for et beløb på 50 kr. pr dag plus et grundbeløb, hvilket er en reel økonomisk barriere for mange institutioner og organisationers pædagogiske og rekreative færdsel på havet. Det kan medføre, at institutioner, skoler, organisationer og kommuner fravælger aktiviteter på havet.

Desuden tyder det på, at enkelte forsikringselskaber har udnyttet situationen og indført meget høje forsikringspræmier. Retfærdigvis skal det siges, at der også er modsatte eksempler.

Det kan tilføjes, at Danmark er det eneste land i EU, der har implementeret Athenforordningen for fartøjer, der medtager under 12 passagerer. Dermed er der reelt tale om overimplementering af EU-reglerne, og formentlig er der tale om en konkurrenceforvridende foranstaltning.

*Indsatsgruppen mener, det er afgørende, at alle der medtager passagerer på havet er godt uddannede og har sikkerheden i orden, men forsikringskrav skal ikke blive en hindring for aktiviteter på havet. De nye sejladsregler er tilstrækkelige til at skærpe fokus på sikkerhed i forbindelse med organiseret færdsel på havet med blandt andet børn og unge i undervisnings- og pædagogisk sammenhæng.*

#### **Indsatsmuligheder:**

- **Overimplementeringen af Athenkonventionen droppes ved at fritage erhvervssejls med fartøjer, der medtager op til 12 passagerer, for kravet om en passageransvarsforsikring.**
- **KL løser forsikringspolitikken i samarbejde med kommunerne, så skoler og institutioner har mulighed for at give børn og unge oplevelser på vandet.**
- **Institutioner, kommuner, organisationer mv. forholder sig kritisk i forhold til tegning af forsikring, da der er stor forskel mellem de udbudte priser.**

**Det anbefales, at Friluftsrådet retter henvendelse til KL, med henblik på at KL arbejder for at løse forsikringspolitikken i samarbejde med kommunerne, så skoler og institutioner har mulighed for at give børn og unge oplevelser på vand.**

**Det anbefales desuden, at Friluftsrådet sammen med medlemsorganisationerne gør en indsats for, at de friluftsudøvere der ikke kommer ind under en kommunal løsning også hjælpes, eksempelvis med mulighed for overblik over forsikringer via Forsikring & Pension.**

## Konklusion

Havet er den blå vildmark, og det skal den vedblive med at være. Friluftsrådet arbejder for de rekreative muligheder både til lands, til vands og i luften. Derfor er arbejdet med at afklare udfordringerne for friluftslivet på havet vigtigt.

Det Politiske Indsatsområde for Færdsel på havet, har netop set på udfordringer for den rekreative færdsel på havet og i havne. Generelt set er der gode forhold for at dyrke friluftsliv på og ved havet, uanset om du fisker, dykker, sejler eller noget helt andet. Og heldigvis er der rigtig mange, der aktivt benytter den blå vildmark.

Men indsatsgruppens analyse af området har afsløret, at der er en række udfordringer af både fysisk og non-fysisk karakter. En del af bekymringen går på de indskrænkninger i den frie bevægelse samt det rene havmiljø, som fremtidige aktiviteter på søterritoriet kan medføre. Friluftsrådet og medlemsorganisationerne vil gå i dialog med relevante myndigheder for at arbejde for de bedst mulige forhold for friluftslivet på havet.

Indsatsgruppen har en række overordnede anbefalinger til Friluftsrådets og medlemsorganisationernes videre arbejde med forbedrede forhold for den rekreative færdsel på havet og i havne.

- Organisationerne retter en fælles henvendelse, hvor analysens problemer præsenteres for relevante myndigheder. Friluftsrådet påtager sig en koordinerende funktion i forhold til dette.
- Der arbejdes for, at de rekreative interesser bliver en integreret del af havplanlægningen.
- Friluftsrådet arbejder for, at de rekreative organisationer skal blive faste høringsparter på fysiske anlæg og arealudpegninger på havet.
- Organisationerne og Friluftsrådet viderefremidler organisationernes materialer til relevante myndigheder, samarbejdspartnere og kredse med henblik på at facilitere fokus på den blå vildmark.

**Afslutningsvis skal lyde en meget stor tak til alle indsatsgruppens medlemmer. I har bidraget med høj faglighed, masser af eksempler fra den virkelige verden og stor lyst til at diskutere friluftslivets muligheder i den blå vildmark!**