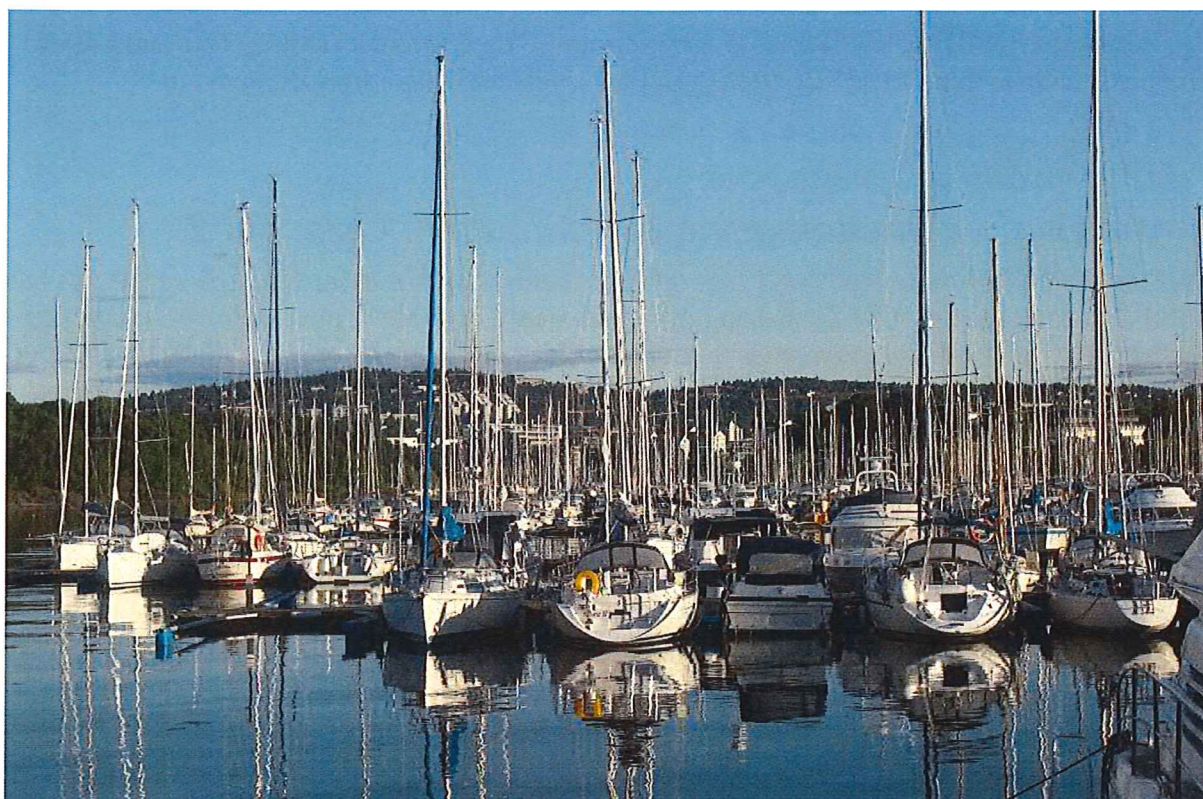


Tilrettelegging for småbåter i Oslo

Oppdatert rapport 18.04.2017, Delrapport 2



Bakgrunn

Småbåtutvalget (SBU) er av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) bedt om å foreta en oppdatering av rapporten "Tilrettelegging for småbåter i Oslo. Innstilling avgitt 04.03.2005"

Innledning - «Tilrettelegging for småbåter i Oslo, del 2»

Småbåtutvalget er kommunens eget fag- og samarbeidsorgan for friluftslivet på vannet. Vi har blitt bedt om å sammenstille kunnskap om dagens båtliv og komme med noen vurderinger og forslag til hvordan dette kan ivaretas og videreutvikles i tiden som kommer. Utgangspunktet er bystyrets behandling av kommuneplanen som slår fast at Oslo aktivt skal tilrettelegge for at alle skal ha mulighet til å utøve et enkelt båtliv i Oslo.

Det som skiller Oslo fra de aller fleste byer, steder og havner i landet er at så godt som alle båtplasser og opplagsløsninger drives av ideelle foreninger på dugnad og etter selvkost. Der andre byer har valgt å privatisere dette har Oslo valgt å leie ut egen grunn til båtforeningene for å sikre lave kostnader og reelle muligheter for det store flertallet av osloborgere å nyte et aktivt båtliv.

Utvalget opplever i disse dager at det er krevende å sikre at båtlivet er for alle i Oslo. Områder langs vannet er attraktive for mange formål, og med en sterk befolkningsvekst i Oslo er det stadig behov for utbygging av nye boliger eller annen infrastruktur. Samtidig blir det avgjørende viktig at vi samtidig verner om områder for å sikre båtliv og friluftsliv sånn at Oslos fremtidige innbyggere kan sikres en god livskvalitet.

KNBFs undersøkelse fra 2012 viste at på Østlandet eier 21 % av husholdningene båt. Det utgjør 275 000 båter. Den viste også at andelen av befolkningen i Oslo som har vært på en eller flere båtturer det siste året var på hele 49 prosent. Det er altså veldig mange i Oslo som bruker fjorden til friluftsopplevelser, og vi tror det vil bli flere de kommende årene.

Småbåtutvalget jobber derfor hardt for å sikre eksisterende opplagsområder mot nedbygging, og vi har foreslått mange nye områder for tilrettelegging av flere båtplasser. Dette gjelder både fortetting i eksisterende havner, utbygginger, og forslag om nye havneområder. Det er imidlertid utfordrende at kommunen krever at båtforeningene gjennomfører et dyrt og tidkrevende reguleringsarbeid hver gang de ønsker å tilrettelegge for at flere kan bruke båten sin i Oslo. Båtforeningene som ideelle foreninger har ikke økonomi til å bære slike prosesser, og det resulterer dessverre i at vi får lite fremgang i dette arbeidet. Vi bidrar gjerne til en vurdering av en annen fremgangsmåte i dette arbeidet, eksempelvis gjennom at Småbåtutvalget får midler og mulighet til å gjennomføre slike prosesser ved hjelp av sitt sekretariat. Uten en større mulighet til å få fremgang i dette, vil forslagene forbli på papiret.

Småbåtutvalget setter pris på at det er bred politisk enighet om dagens modell, og at det er den som skal gjelde fremover. Vi viser her blant annet til vedtak i byutviklingskomitéen som enstemmig sier følgende:

"Komiteen viser til at Oslo er en fjordby. Fjorden byr på mange kvaliteter for hele befolkningen uavhengig av hvor i Oslo de bor. Oslos strandsone skal være tilgjengelig og oppfordre til aktiv bruk. En viktig bruk av fjorden er småbåter. Oslo har i mange år hatt en god ordning hvor frivillige foreninger kan låne kommunens fjordarealer til båthavner og opplag til selvkost. Komiteen vil videreføre denne ordningen. Komiteen mener Oslos hovedprinsipp for etablering av flere båtplasser skal være å bygge på denne modellen. Dette vil bidra til å gjøre det mulig for de fleste å kunne nyte et enkelt båtliv i Oslo."

Videre har bystyret vedtatt å be byrådet fremme en egen småbåtstrategi (kommuneplan for Oslo 2015-2030). Dette står også i eksisterende byrådserklæring. Småbåtutvalget tolker dette som et startskudd på et samarbeid om utvikling av en fornyet båtpolitikk for byen. Utvalget bidrar gjerne i et arbeid, der vi ser på hvordan vi kan sikre at båtlivet er like tilgjengelig for alle i 2050 som det er i 2016, og om mulig gjøre det lettere for flere å nyte en av vår hovedstads beste friluftsverdier selv om vi øker med flere hundre tusen innbyggere og arealkonfliktene blir tydeligere. Småbåtutvalget har tro på at det er mulig å sikre plass til rekreasjon, bryggeplasser, opplagsplasser og gjesteanlegg. Utvalget minner om at vi skal gi råd i båtsaker i kommunen, og opplever at en del prosesser kjøres uten at utvalget høres. Dette er uheldig, og vi håper på et godt samarbeid der båt- og friluftinteressene høres i arbeid som gjøres i havneområdene.

Denne rapporten (del 2) svarer ut noen de spørsmål som MOS har stilt i sitt brev datert 25/6 2014 (se avsnitt Mandat). Hensikten med både del 1 og del 2 er at det skal være viktige grunnlagsdokumenter for utviklingen av en fornyet båtpolitikk.

Vi oversender denne rapporten som et kunnskapsgrunnlag og en invitasjon til et sterkt og konstruktivt samarbeid i tiden som kommer med basis i at vi opplever at vi alle har et felles syn på fremtidens utvikling av småbåtpolitikken i Oslo.

Oslo, 18. april 2017

Wenche Hansgaard
leder av Småbåtutvalget i Oslo kommune
([godkjennes elektronisk](#))

Delrapport nr 2

Spørsmålene som er nummerert fra 1-11 er hentet fra MOS sitt brev datert 25/6 2014 (se avsnitt Mandat).

1. Sjøarealer som er tilgjengelige for ombord- og ilandstigning for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Dette spørsmålet ble besvart i delrapport 1. Bymiljøetaten vil i løpet av 2017 etablere en UU tilpasset brygge for småbåter ved «Kongen» innenfor Lahellegrunnen Marina. I tillegg er det tilrettelagt for rullestol ved Maritim BF ved at Småbåtutvalget har dekket kostnadene til dette.

2. Tilgjengelighet og kapasitet på gjestehavns plasser i Oslo, og kartlegging av behov/etterspørsel etter slike. Det bør skilles mellom korttids- (timebaserte) og langtids plasser.

Dette spørsmålet ble besvart i delrapport 1. Bymiljøetaten ønsker at et begrenset antall plasser ved Sørenga-øst (felt E-14) blir reservert til korttids gjesteplasser. I tillegg til disse plassene som trolig vil være klare til bruk i 2018, så finnes det korttids gjesteplasser ved Aker Brygge marina og ved Tjuvholmen. Utover disse korttids-plassene tilbyr flere av båtforeningene gjesteplasser for småbåter som besøker Oslo. Se ellers vedlegg 1.

3. Forslag til nye småbåtplasser, herunder utvidelse av eksisterende havner, antall eksisterende båtplasser, herav antall plasser i boblehavn.

Utfordringen med fortetting er at PBE krever, nesten uten unntak, at utvidelser av småbåthavner går gjennom en reguleringsplanprosess. Dette er en tidkrevende og kostnadskrevende prosess som ingen av de eksisterende båtforeninger har kapasitet eller ressurser til å ta på seg.

Bruk av boblehavner for å tilby et alternativt vinteropplag tilbys i dag i de fleste båtforeninger. I dag ligger ca. 800 større båter (>30 fot) i boblehavn og i dag antar man at dette er et «metningspunkt» når det gjelder antall båter i boblehavn. I Frognerkilen BF så har de i dag ledig kapasitet i sitt bobleanlegg. Grunnen til at det ikke er flere båter som velger å ligge i boblehavn er flere. Mindre båter sliter med å bli tynget ned av snø og is, båter med kalesje/kapell får dette ødelagt av snø og is samt motorbåter med drev og noen av de større båtene vil ha problemer med at pakninger og ventiler el. fryser i stykker. I tillegg er det hevdet fra flere at forsikringsselskapene ikke vil dekke kostnader til reparasjon av frostskaader pga. bruk av boblehavn. PBE har antydnet at det er mulig å øke antall båter i boblehavn med 1000. Dette er et tall SBU ikke mener er realistisk. Selv om man har et 20-30 års perspektiv så vil det være urealistisk at antall båter i boblehavn vil øke med 1000 båter (av ulike grunner nevnt ovenfor). En realistisk ambisjon innen planperioden er å øke dagens antall båter som ligger i boblehavn med 50 %. En forutsetning for en slik økning vil imidlertid kreve en annen organisering av service/vedlikehold av båter og medføre økte kostnader for den enkelte båtseier, og selv med et operativt og velfungerende bookingsystem så vil

det være utfordrende å nå dette målet. En kommersialisering eller delvis kommersialisering av service/vedlikehold tjenester for en begrenset del av dagens båter i boblehavn kan redusere behovet for serviceareal. En kommersialisering av service-/opplagstjenester vil bety et langt dyrere båthold enn dagens og fjerne seg fra tanken om å ha et båtliv for alle.

Vi har i vedlegg 2 gitt en tabellarisk oversikt over de ulike båtplasser og havner og mulig utvikling av disse.

Andre utfordringer

Mangel på vinteropplagsplasser på land er et generelt problem for alle båtforeninger. For å avhjelpe problemet med mangel på båtplasser innenfor Oslo kommunes grenser, vil tilbud om utsettingsramper for båthengere kunne hjelpe. Utsettingsramper bør skiltes og merkes på nødvendige kart. I dag er det tre steder som ligger til rette for videreutvikling av utsettrammer/hengerparkering:

- I Ormsundet, Bispebrygga båthavn. Utsettingsrampe og parkeringsplass på land for båt/tilhenger.
- Sjølyst/Karenslyst båtopplagsplass. Her er det utsettingsrampe og stor parkeringsplass for båt/tilhenger. Et betydelig ubenyttet potensial for økt utnyttelse parkering/bruk.
- Sollerud utsettingsrampe for båter, gode parkeringsforhold for båt/tilhenger.
- Ev. ny utsetningsrampe ved Kongen/Kroa
- Rampe ved Maritim BF (må repareres etter regnskyld/flom)

Vestkorridoren - fremtidige planer for Vestkorridoren kan også true en del båt- og opplagsplasser.

Områdeutvikling av Skøyen, Vækerø og Lysaker

- Mulig avvikling av opplagsplasser til fordel for annen bruk av dette arealet
- Mulig flytting av småbåthavner/båtforeninger

4. Antall båtopplagsplasser knyttet til småbåthavnene (og ellers), og mulighet for nye opplagsplasser.

Dette ble besvart i delrapport 1. Småbåtutvalget vil om MOS ønsker det gjøre en oppdatering og ettersende dette i før 1. juli 2017.

5. Status på ventelister hos båtforeningene.

Dette ble besvart i delrapport 1. Småbåtutvalget vil om MOS ønsker det gjøre en oppdatering og ettersende dette i før 1. juli 2017.

6. Parkeringskapasiteten for biler knyttet til småbåthavnene.

Mange båthavner har problemer med for få bilparkeringsplasser til båtforeningenes medlemmer. Parkering i tilknytning til båthavnene eller i nærhet til er svært ønskelig, men er i dag en minimumsfaktor for de fleste av foreningene. Båteierne har behov for å kunne parkere sin bil når de skal avlevere varer/bagasje når de skal ut på tur. Videre har servicepersonell behov for å kunne parkere i nærhet til brygge i forbindelse med reparasjoner/service.

Frognerstranda:

Båtforeningene bør kunne i begrenset grad i tjenestesammenheng (service på båter/brygger) kunne kjøre fram til bryggene, enten på dagens G/S eller på sikt på en utvidet/forbedret havnepromenade. Denne høyst nødvendige kjøringen vil kun skje med identifiserbare biler (firmalogo el) og ved bruk av gul varsellampe på taket.

Parkering, andre båtforeninger:

Parkering på Vippetangen for båtfolk i helger og på ettermiddager - plassene disponeres i dag av Oslo Havn KF og bør kunne benyttes av båtfolk utenfor arbeidstid.

- Oslo Motorbåtforening (Sjølyst/Karenslyst), Maritim båtforening, Sollerud båtforening, Bispebrygga båtforening har tilfredsstillende parkeringstilbud i tilknytning til småbåthavnene (50-100 % dekning).
- Ullern båtforening, Holmlia/Simensbråten, Padda båtforening har parkeringsplasser, men ikke tilfredsstillende (25 %-50 % dekning)
- Båtforeningene på øyene og båtforeningene langs Frognerkilen har lite tilfredsstillende parkeringstilbud (<25 % dekning)

7. Miljøtilstanden og opplegg for miljøstasjoner/behandling av avfall ved eksisterende båthavner.

Alle båtforeningene har tilfredsstillende miljøstasjoner/avfallshåndtering iht. de krav myndighetene har satt (MD tidl. KLIF).

8. Vurdere nye behov for havner, for eksempel til bobåter.

Bobåter og husbåter er fram til nå ikke hensyntatt innen Oslo kommune. Utviklingen av denne boformen ventes å utvikle seg og Oslo kommune bør forberede/regulere egnede områder for dette. Mulige steder der man kan utvikle bobåtplasser kan være:

- langs Hengsåsen
- Akershusstranda/Vippetangen
- Kongshavn

Plan- og bygningsetaten har i en planfaglig vurdering (7/3-2017, san nr: 200906549-525) knyttet til hvilke regelverk (lover/forskrifter) som regulerer bobåter/husbåter. I PBE sin vurdering defineres husbåter/husbåter *som fartøy som tas ut av sin*

alminnelige drift, som benyttes til permanent beboelse. Når det gjelder fritidsbåter, bobåter og yrkesbåter så gjelder Havne og farvannsloven for alle tre kategorier, og etter plan- og bygningsloven skal bobåter som regnes som tiltak etter § 20-1.

Det er også nå kommet inn et forslag om beboerhavn på Filipstad. Småbåtutvalget har tidligere hatt en dialog med Oslo Havn og skissert noen havneløsninger i dette området. Utvalget mener dette er et godt område for en båthavn, og utvalget bidrar gjerne i det videre arbeidet med å tegne ut en havneløsning i dette området.

En beboerhavn vil særlig være viktig for å skape liv i området den legges til. I de varmeste sommermånedene er det en del folk som ferdes langs vannet, men i den mørke årstiden er store deler av havneområdene mer folketomme. At folk skal til og fra båtene, og at det er liv for eksempel langs Akershusstranda også høst, vinter og vår, vil bidra til å skape liv i et område av byen som utenom sommeren er svært stille. En havn er et sosialt område, og vil bidra til at det blir liv i områder langs havnen som er mer forlatte i dag.

9. Kartlegge **småbåthavner** som er ulovlig etablert (i samarbeid med PBE).

Alle sjøområder som benevnes som ”uregulert”, omfattes av Kommunedelplan 5 (Fjordbruksplanen vedtatt 19.06.1991) godkjent av Miljøverndepartementet 07.05.1995.

For øvrig henvises det til vedlegg 1 - notat over ulovlig etablerte småbåthavner i Oslo. Dette notatet er ment å gi en oversikt over småbåthavner (4 eller flere båtplasser) som er i strid med regulering og som det stilles spørsmål til lovligheten av.

10. Vurdere alternativer til utbygging av nye båtplasser for å møte etterspørsel etter båtplass i Oslos befolkning, f.eks båtpool, båtdeling (se pkt. 12) etc.

- Ljansbruket småbåthavn: 300—400 plasser
- Lysaker (Sollerud) Marina: 1500 – 2000 plasser
- Bispevika: 50-80 plasser
- Kongshavn: 100-150 plasser
- Vippetangen: 50 plasser (gjesteplasser)
- Filipstad: 50 plasser

Fortetting av eksisterende båtplasser er beskrevet tidligere.

11. Enkel statistikk for bruk av båter som har båtplass i kommunal båtforening.
Hvor ofte tar båteiere i bruk båten? Hvor mange døgn er de ute i båten?

Dette spørsmålet er ikke besvart. Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) utarbeidet i 2013 (delrapport for region Øst er vedlagt) en nasjonal oversikt over ‘båtbruk’. Småbåtutvalget mener at denne oversikten er alt for grov til å kunne gi noen ide om båtbruken i Oslofjorden og i Oslo kommune. Om man bruker tallene fra KNBF sin undersøkelse herfra så vil dette gi et feilaktig bilde av båtlivet i Oslo kommune. Småbåtutvalget kan se nytteverdien av en tilsvarende undersøkelse blir gjennomført for Oslo kommune og kan om det MOS ønsker det i samarbeid med KNBF administrere en slik lokal undersøkelse.

12. Båtdeling

Når det gjelder båtdeling, er det en vanlig løsning at flere kjøper en båt sammen og deler på faste kostnader og bruken av båten. Vi har ikke oversikt over hvor mange av båtene som har flere eiere per i dag, da en av eierne normalt står registrert på leie av båtplassen. Ellers ser vi at det etableres nye tjenester på båtområdet som tilrettelegger for å dele bruken av båter med flere, som eksempelvis tjenesten Nabobåt, Maritim utleie og Boatflex. Dette øker bruken av båter når ikke eierne selv kan bruke båten.

13. Håøya

Småbåtutvalget er sterkt kritisk til at Statens Vegvesen anbefaler en løsning med bro over Håøya i sin KVVU om kryssing av Oslofjorden.

Håøya representerer i dag et svært viktig friluftsområde for folk som ferdes med båt på Oslofjorden. Dette er også pekt på i Frogn kommunes kommuneplan og det foreliggende forslag til forvaltningsplan for øya.

Håøya utgjør det nærmeste område til byen vår, med uthavner, holmer og skjær som svært mange med småbåter i Osloområdet bruker. Bryggene som ble lagt ut ved Dragsund sist sommer, har vært fylt opp av båter hele sesongen, og må anses som en stor suksess for å tilrettelegge for et bedre friluftsliv fra Oslo kommunes side. Ingen utredning ville konkludere med å legge en motorvei gjennom Nordmarka, og det bør være like utenkelig å legge en motorvei over Håøya og friområdene der.