

## Helhetlig planlegging av miljøvennlige småbåthavner – et tverrfaglig CIENS-prosjekt

*Av Eli Rinde, Tone Kroglund, Hartvig Christie, Anders Often, Jon Guttu, Martin Lund-Iversen, Viggo Jean-Hansen, Knut-Bjørn Stokke og Morten Clemetsen*

*Eli Rinde, Hartvig Christie og Tone Kroglund er forskere ved Norsk institutt for vannforskning (NIVA), Anders Often ved Norsk institutt for naturforskning (NINA), Jon Guttu og Martin Lund-Iversen ved Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR), Viggo Jean-Hansen ved Transportøkonomisk institutt (TØI), og Knut-Bjørn Stokke og Morten Clemetsen ved Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB).*

Innlegg på fagtreff i Norsk vannforening 27. august 2012.

### Sammendrag

Småbåthavner blir ofte plassert i grunne kystområder som har store biologiske verdier, og uten gode planer og rutiner for miljøvennlig drift. Gjennom helhetlig planlegging basert på god kunnskap vil det være mulig å utvikle miljøvennlige småbåthavner som ikke forringer landskaps-, natur- og kulturverdier, og som samtidig gir en merverdi gjennom tilrettelegging for flere bruksområder og for stedsutvikling. Dette inkluderer ulike former for næringsvirksomhet, stimulering til ulike typer friluftsliv, bevaring/synliggjøring av ulike lokale verdier som kulturminner og naturverdier, samt til utvikling av sosiale møtesteder og utvikling av reiseliv. En forutsetning for at en småbåthavn skal være miljøvennlig er at

det legges til rette for en miljøvennlig transport via offentlige kollektivtilbud for brukerne, og at det legges til rette for miljøvennlig drift. Dette innebærer gode løsninger for å minimalisere utslipp av miljøfarlige avfallsstoffer og for god håndtering/mottak av søppel og utrangerte båter.

### Bakgrunn

CIENS er et strategisk forskningssamarbeid mellom selvstendige forskningsinstitutter og Universitetet i Oslo. I 2010 tok CIENS-instituttene NIVA, NIBR, NINA og TØI, i samarbeid med UMB, initiativ til et tverrfaglig prosjekt for å få oversikt over kunnskap som kan nyttes ved planlegging og utvikling av miljøvennlige småbåthavner. Prosjektet fikk finansiering av Miljøverndepartementet og Buskerud Fylkeskommune, og ble avsluttet i 2011 med en sluttrapport

(Rinde et al. 2011). Målsettingen til prosjektet var å lage en kunnskapsstatus for Norge med hensyn til planlegging og etablering av miljøvennlige småbåthavner, samt å vise eksempler på tilsvarende arbeid i andre land. Vi ønsket å gi noen eksempler fra dagens praksis med hensyn til planlegging og utvikling av småbåthavner, samt å gi oversikt over tiltak og regelverk som er nødvendig for å sikre helhetlig planlegging og utvikling av miljøvennlige og verdiskapende småbåthavner. Vi ble enige om følgende definisjon på en miljøvennlig småbåthavn: *«Ei småbåthavn som har en plassering, utforming og drift som ikke forringer landskaps-, natur- og kulturverdier, og som samtidig gir en merverdi gjennom tilrettelegging for flere bruksområder og for stedsutvikling.»*

### Sentrale tema/problemstillinger ved utvikling av miljøvennlige småbåthavner

Rapporten gir først en oversikt over omfanget og regionale forskjeller i forekomst av småbåter og småbåthavner, for deretter å ta for seg problemstillinger knyttet til arealplanlegging i forhold til temaene:

- Landskap
- Naturmiljø og kulturminner på land og i sjø
- Marine ressurser
- Friluftsliv og reiseliv
- Farleder, havner, og tekniske installasjoner
- Stedsutvikling, Transport og Sikkerhet/havari

Det gis en oversikt over lover og retningslinjer ved planlegging og ved drift (plan-

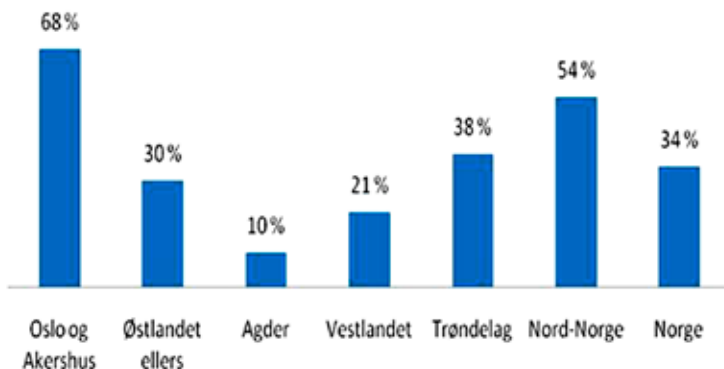
og bygningsloven og havne- og farvannsloven, samt lovene om naturmangfold, friluftsliv, kulturminne og forurensing). Rapporten gir eksempler på dagens praksis mht planlegging på regionalt og kommunalt nivå (inkludert reguleringsplanlegging), samt gir en oversikt over systemer for miljøvennlig drift. Rapporten beskriver blant annet bruken av kunstige rev som et mulig avbøtende tiltak i båthavner. Rapporten avsluttes med å beskrive viktige aspekter ved utvikling av miljøvennlige båthavner med hensyn til lokalisering, utforming og drift og beskriver kunnskapsmangler knyttet til temaene som er nevnt over vedrørende arealplanlegging. Vi gir her en kort oversikt over noen av resultatene til prosjektet.

### Omfang og regionale forskjeller

Basert på bransjeforeningers register, f. eks. Norsk båtforening, har vi funnet at det er ca. 390 småbåthavner i Norge. Dette er et underestimat siden tallet ikke inkluderer alle lokale småbåthavner. TØI har estimert at det er ca. 750 000 småbåter totalt i Norge. Av disse er ca. 170 000 registrert som fritidsbåter. Om lag 50 % av de registrerte småbåtene finnes i Sør-Norge. Andelen av befolkningen som eier en fritidsbåt er lavest i Oslo og Akershus der det å eie en småbåt nærmest anses som et «luksusgode», og andelen er høyest i Agder, Rogaland og Nord-Norge.

Andelen av fritidsbåter som ligger i en småbåthavn er størst i Oslo og Akershus og minst i Agderfylkene, figur 1. I Agder har mange båteteiere båtene sine ved egne brygger og naust. Den relativt høye

## Andel av fritidsbåter som ligger i en småbåthavn



Figur 1. Oversikt over andelen av fritidsbåter som ligger i en småbåthavn.

## Andel av kystlinjen til havneformål



Figur 2. Andelen av kystlinjen som brukes til havneformål i ulike fylker.

andelen av båthavner i Nord-Norge skyldes sannsynligvis røffe værforhold og behovet for å sikre båten i ei båthavn.

Det er også store regionale forskjeller i arealpress, og andelen av kystlinja som brukes til havneformål er klart høyest i fylkene som ligger nær Oslofjorden, figur 2.

Det er også store regionale forskjeller i bruken av fritidsbåter. I Oslofjordområdet er bruken hovedsakelig knyttet til fritidsaktiviteter; båtene tas opp om høsten på grunn av isdannelse, og båtene brukes i

en kort sesong. I andre regioner er båten i større grad en del av hverdagslivet, og ligger som regel ute i sjøen hele året.

## Viktige aspekter og kunnskapsmangler i forhold til lokalisering, utforming og drift

### Lokalisering

Småbåthavner legges ofte i beskyttede vikene som er blant de mer sjeldne naturtypene i Norge, og som ofte har artsrike og produktive naturtyper. I tillegg er det

ofte store kultur- og friluftslivsverdier knyttet til slike lokaliteter. Det er essensielt å unngå å plassere båthavner slik at de forringer eller ødelegger natur-, kultur- og friluftslivsverdier på land og i sjø. Dette inkluderer geologiske verdier. Det er også nødvendig å sikre god avstand til områder med høyt biologisk mangfold eller områder som har spesielt viktige funksjoner (bl.a. viktige naturtyper og gyteområder for fisk). Lokaliseringen må også velges i forhold til tilrettelegging for transport med offentlig kommunikasjon.

For å unngå vilkårlig plassering av en småbåthavn er det nødvendig med et godt kunnskapsgrunnlag og en helhetlig og langsiktig planlegging av utviklingen i kystsonen. Dette innebærer blant annet å kartlegge hva tettstedutvikling ved kysten medfører av behov for småbåthavner, og hvilke typer tilrettelegging og arealbruk dette genererer med hensyn til parkeringsplasser, servicetilbud (inkludert håndtering av vraking av gamle båter), veier, offentlig kommunikasjon osv. Plassering og utforming av småbåthavnene bør inkluderes i planleggingsfasen og ikke i etterkant når behovene for båt plass blir tydelige.

For å oppnå merverdi av ei båthavn er det viktig at det tilrettelegges for flerbruk og stedsutvikling gjennom for eksempel tilrettelegging av turveier, bevaring/synliggjøring av kulturminner og naturverdier, og utvikling av sosiale møtesteder.

### Utforming

Det er viktig å velge utforminger som minimaliserer effekter på naturverdier i sjø og på land. Det bør velges miljøvenn-

lig materiale og miljøvennlige løsninger. Videre bør det utvikles avbøtende tiltak, og utforminger som i minst mulig grad reduserer vannsirkulasjon i området. Det bør også stilles spørsmål om det er mulig å utvikle løsninger som gjør at en kan plassere havna på mer bølgeeksponerte steder, på dypt vann, og i områder som har liten sannsynlighet for å inneholde sårbare, trua arter, både på land og i sjø.

Estetikk, utforming og plassering i landskapet er viktige aspekter med tanke på stedsutvikling, og utvikling av reise- og friluftsliv. Det samme gjelder tilrettelegging av fasiliteter, møtesteder og servicetilbud for både eiere av båt plasser, for båteiere uten båt plass, og for andre friluftslivsinteresserte.

### Drift

For å drive småbåthavnene miljøvennlig finnes det flere eksisterende veiledere og systemer. Fokuset er å hindre utslipp av miljøfarlige stoffer og å utvikle en god avfallshåndtering. Systemer i bruk i Norge er Blått Flagg ([www.blueflag.org](http://www.blueflag.org), [www.fee.no](http://www.fee.no)) og Ren Marina (<http://renmarina.no>).

*Blått Flagg* er en frivillig miljømerking av strender og marinaer. Programmet eies og drives av Foundation for Environmental Education (FEE) i Danmark, men nasjonale organisasjoner driver arbeidet i de ulike landene. I Norge er det stiftelsen «FEE-Norway» som miljøsertifiserer etter Blått Flagg kriteriene. I 2010 var det 5 strender og 6 marinaer i Norge som hadde blått flagg. Blått flagg blir tildelt for en sesong om gangen. Kvalitetsmerkingen gir et kvalitetsstempel

på rutiner og drift i den gjeldende båt-havn.

*Ren Marina* startet som et miljøprosjekt i 2010 med hovedmål om å etablere en holdningsendring hos båtfolket og marinaeiere når det gjelder å ta ansvar for eget avfall. I pilotprosjektet ble enkle og rimelige tiltak for å samle opp miljøfarlige stoffer prøvd ut i tre båthavner. Ved å få på plass enkle, gode, effektive og tilgjengelige systemer for oppsamling og håndtering av miljøfarlig avfall har prosjektet som mål å redusere forurensningen til jord og bunnsedimenter i marinaer og på opplagsplasser. *Ren Marina* har utarbeidet to standarder for marinaer som ønsker å være klassifisert som en *Ren Marina*.

## Helhetlig planlegging – dagens praksis

Det er et klart behov for en helhetlig planlegging av småbåthavner, hvor hensynet til de ulike interessene som er påpekt i denne artikkelen ses i sammenheng. Det er kommunene gjennom plan- og bygningsloven som er primær planmyndighet, og flere kommuner har i løpet av de siste årene utarbeidet helhetlig plan for småbåthavner, enten som en integrert del av kommuneplanens arealdel eller i form av en kommunedelplan. Det kan også være behov for å se utvikling av småbåthavner i et regionalt perspektiv, og både Østfold og Vestfold fylkeskommuner har et fokus på dette i sin kystsoneplan for fylket. I et større flerfaglig prosjekt kalt ”Bit for bit” utbygging i kystsonen har vi sett på planleggingen i utvalgte kommuner og bruk av kunnska-

pen knyttet til kartleggingen og verdisettingen av marint biologisk mangfold (Stokke et al. i trykk). En hovedkonklusjon i denne rapporten er at denne kunnskapen utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag i konsekvensutredningene som i dag er en integrert del av planleggingen. Også naturmangfoldloven er blitt et viktig redskap i behandlingen av planer for småbåthavner, både når det gjelder kravet til kunnskap, anvendelse av føre var prinsippet i situasjoner med manglende kunnskap, og prinsippet om samlet belastning. Gjennom dette prosjektet har man også fått mer kunnskap om hvilke konsekvenser småbåthavner har for ålegrasenger i nærheten.

## Viktige kunnskapsmangler

- Hva er omfanget av eksisterende og planlagte småbåthavner i ulike regioner i Norge? Hvor mange, hvor store, hvor ligger de og hvilke naturverdier/kulturverdier blir berørt?
- Hvilke landskapstyper eller arealer egner seg for utvikling av miljøvennlige småbåthavner? Det er behov for landsdekkende kunnskap om variasjon og egenskaper knyttet til landskapstyper. Dette vil kunne danne grunnlag for en egnethetsanalyse for lokalisering av småbåthavner gitt ulike krav for optimalisering basert på flere tema.
- Hvilke effekter har småbåthavner på naturmiljøet i sjøen og på land?
- Mange konsekvensutredninger er utført i forkant av etablering av småbåthavner, og flere undersøkelser har kartlagt utslipp av miljøgifter, men det er utført få undersøkelser som

dokumenterer de faktiske endringer på organismesamfunn etter etablering av båthavn.

- Hvor stor avstand bør det være til ei ålegraseng eller til et viktig gyteområde?
- Vi vet lite om overføring av miljøgifter fra småbåthavner gjennom næringskjeder fra bunndyr til fugl og fisk
- Blir det tatt hensyn til sjeldne typer kystnatur eller verdifulle kulturminner ved planlegging og etablering av småbåthavner?
- Hvordan kan man lokalisere, utforme og drifte småbåthavner slik at de kommer minst mulig i konflikt med allmennhetens friluftslivbehov, samtidig som de skaper et størst mulig potensiale for flerbruk og stedsutvikling?

### Link til rapporten og ytterligere informasjon

- <http://www.ciens.no/5436/>  
Nyhetsartikkel på *forskning.no* 20. mai 2011
- <http://www.forskning.no/artikler/2011/mai/288691>

### Referanse

Rinde E, Christie H, Clemetsen M, Guttu J, Jean-Hansen V, Kroglund T, Lund-Iversen M, Often A, Stokke KB (2011) Helhetlig planlegging og utvikling av miljøvennlige småbåthavner. Kunnskapsstatus. CIENS-rapport: 2-2011.