

Kåre Smith  
Kobbervikdalen 142A  
3036 Drammen

4. februar 2013

Miljøverndepartementet  
Ref: 12/5698

## **HØRING - ENDRING I SMÅBÅTLOVEN OM BRUK AV VANNSCOOTERE**

Jeg vil som bruker av vannscooter (fram til ny forskrift i for sommer) med dette gjerne få lov til å komme med en del merknader til høringsbrevet av 15. januar 2013 om endring av småbåtloven med formål å late som om vannscooter ikke lenger er forbudt.

Forslaget til lovendringen slik den framkommer i høringsbrevet har mange svakheter, og bygger på flere feilaktige forutsetninger:

1. At bruk av vannscooter kun har et bruksområde som kan sammenlignes med konkurransekjøretøy/fartøy (f.eks. båt rundbanekjøring og motocross).
2. At vannscootere er mer støyende og farligere enn andre båter.
3. At den norske kysten kan sammenlignes med Danmarks kystlinje mtp 400 meters grense fra land.

La meg utdype punktene litt:

### **1. Bruksområde**

Akkurat som kjøretøy på fire hjul, motorsykler eller småbåter, kommer også vannscootere i flere størrelser for ulike bruksområder. Mindre vannscootere kan være egnet både for konkurransekjøring og personlig transport, mens de større er mer egnet for persontransport og vannskikjøring.

Vår Bombardier Rotax CE-godkjente vannscooter, har blitt mye brukt for å frakte en familie på tre (to voksne og et barn) på turer ut til badeplasser i skjærgården, som f.eks. Stauper i Tønsbergfjorden. Med plass for tre, og med 60 liters lasterom forut og mer lasteplass under setet, er den godt egnet til slike turer. Det er ikke noe problem å få med mat og drikke, og badetøy for en hel dag. Den er også en flott turmaskin som har blitt brukt f.eks. på strekningen Lahelle - Sandefjord, noe som er problemløst så lenge man har mulighet til å kjøre innenskjærs. Blir man tvunget mer enn 400 meter fra land, går det ut over sikkerheten.

Når det gjelder kjøring på grunt vann, så skal scooteren ikke brukes på dybder under 90 cm, noe som gjør at vi ikke bruker scooteren på en del steder som vi bruker vår 15 fots skjærgårdsjeep. At scooteren således skal kunne brukes på steder man ikke bruker båt, er altså helt fremmed for oss. Det er derfor vanskelig å se at det skal være behov

for særskilte verneområder for fugl og annet dyreliv spesielt for vannscooter. Et større problem for fugleliv er nok kajakker som kommer lydløst inn på fuglene og overrasker dem.

Slik vi bruker vannscooteren kan den direkte sammenlignes med den båtbruken som skjer i Lahelle- og Tønsbergfjorden forøvrig, stort sett til fine turer i pent vær ut til badeholmer og fri-områder i skjærgården, samt litt trekking av vannski. Den brukes ikke til fiske, men det brukes nok heller ikke den øvrige båtparken i området noe særlig til.

## **2. Støy og fare for 3. person**

Som alle småbåtførere må selvsagt en fører av en vannscooter ta hensyn til andre, både med tanke på støy og å påføre andre risiko. Tidligere var det slik at vannscootere bråkte svært mye, på linje med gamle 2-takts båtmotorer, men moderne vannscootere med 4-taksmotor bråker neppe mer enn andre sammenlignbare småbåter.

Sammenlignet med en del båter bråker de nok vesentlig mindre, f.eks. sammenlignet med små, hurtige båter eller store "offshore-lignende" båter med katamaranskrog og kraftige V8-motorer på fri eksos. Og selvsagt støyer de mer enn en 4 hk 4-takter på ei lita jolle. At vår vannscooter støyer mer enn f.eks. en 20 fots båt med 150 hester, er i hvertfall direkte feil, og slike båter går det mange av nå for tiden. Større båter lager også mye mer støy når de bryter bølger, og lager forøvrig vesentlig mere bølger.

Med tanke på fare for 3. person er det vanskelig å forstå at det som står i høringsbrevet er noe mere enn synsing. Det er korrekt at en vannscooter er mer agil enn de fleste båter, slik at de kan svinge fortere. Om dette skulle være en egenskap som skulle være farlig, måtte det være fordi andre båter går for nær og ikke overholder vikeplikten når de skal passere. Derimot er denne agiliteten en kjempefordel om man skulle ha behov for å svinge unna noe som skulle dukke opp i vannflaten rett foran seg. Vannscootere har også to andre store fordeler, og det er at man i motsetning til båter, har svært god oversikt over havet foran seg, samt at en vannscooter har svært mye lavere masse enn de aller fleste båter, noe som sammen med driftssystemet med vannjet, fører til at de stopper på svært kort strekning.

I området hvor vi holder til om sommeren, i Lahelle-fjorden nord for Sandefjord by, befinner det seg til sammenligning en stor "offshore"-båt med katamaranskrog og et par kraftige V-8 motorer. Man kan ikke unngå å høre denne når den farer utover fjorden fra Lahelle, i det som minst er en hastighet på 60-70 knop, i en avstand som maks kan være 150-200 meter parallelt med land.

Dette med langvarig støy i samme område og risiko for 3. person er først og fremst noe som styres av føreren av båten, og ikke om fartøyet kalles vannscooter eller båt.

## **3. Sammenligning med danske regler om avstand til land**

En norsk regel med krav om 400 meters grense til land er ikke sammenlignbar med en dansk regel om 300 meters grense til land, siden kystlinjen i de to land er vesentlig forskjellig. Danmark har en kystlinje som for en stor del nesten kunne vært trukket opp med linjal, mens den norske kystlinjen ofte er preget av holmer og skjær, små

øyer, fjorder og bukter. Det betyr at mens en 300-meters regel i Danmark ikke lager særlige problemer for å bruke vannscooteren som transportfartøy, så gjør en 400-meters regel absolutt det i Norge. I Danmark er nok i det hele tatt bruk av båt som transportmetode ut til holmer og skjær et lite bruksområde sammenlignet med Norge, mens det i Norge nok er av de største bruksområder for småbåter. Derfor kan man mistenke at vannscooter i Danmark er mer av et leketøy enn det er i Norge.

Svært mange steder vil en 400-meters regel gjøre at man med vannscooter må kjøre svært langt i 5 knops hastighet, mens andre småbåter raser forbi i 25 til 50 knops fart. Dette er da båter som ofte er langt større og med vesentlig mindre sikt i kjøreretningen. I bølgete vær vil det dermed være en viss risiko for påkjørsel.

En annen faktor med 400-meters regel, er at man med en slik regel enten tvinger vannscooter ut i farvann og bølger den ikke er laget for, med øket risiko for de ombord-værende, eller at de må gå med svært lav fart og være til hinder for annen, hurtigere båttrafikk. Et eksempel på områder hvor dette vil kunne være en problemstilling, er ved passering av Tønsberg Tønne.

Forslaget og høringsbrevet legger altså opp til en grunnløs forskjellsbehandling mellom vannscooter og andre småbåter. Vannscooter er og blir, en småbåt.

Lovforslaget må derfor justeres til å likestille vannscootere med andre småbåter, og at det eventuelt heller skilles på bruken av båten, f.eks. at konkurransekjøring og trening til konkurranser kun skal skje i egne områder utpekt av kommunen. Forøvrig vil nok eksisterende lover og forskrifter som ivaretar miljø og sikkerhet, være dekkende også for vannscootere.

Vennlig hilsen

Kåre Smith