



# NORGES PADLEFORBUND

## NORWEGIAN CANOE ASSOCIATION

Tilsluttet Norges Idrettsforbund og International Canoe Federation (I.C.F)

Miljøverndepartementet  
P.B.8013 Dep  
0030 Oslo

Ullevål Stadion, 4. februar 2013

### **HØRING – Forslag til endringer i regelverket for vannscooterkjøring**

*NPF er et særforbund tilsluttet Norges Idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité (NIF) og Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO), og har som formål å fremme padlesporten i Norge. NPF representerer ca. 16.000 medlemmer fordelt på over 110 klubber.*

*Hovedsatsingsområdene er toppidrett, sikkerhet, kompetanse, rekruttering, friluftsliv og arealforvaltning.*

*Medlemstallet er i sterk vekst, og organisasjonen dekker grenene: Flattvann, Hav, Elv, Kano og Kajakkpolo.*

NPF viser til "**Forslag til endringer i regelverket for vannscooterkjøring på høring**", og ønsker med dette å gi noen innspill til planarbeidet.

Vi er ved en tilfældighet gjort oppmerksom på denne høringen, og er vel noe forundret over at Norges Padleforbund ikke er tatt med som høringsinstans.

#### **Padlingens egenart**

Padling som aktivitet gir et rikt og varierende tilbud til et vidt spekter av brukere, og gir mulighet for aktivitet for alle aldersgrupper, og alle funksjonsnivåer. Dette muliggjøres av kajakktyper tilpasset den enkeltes behov.

Vår medlemsmasse utgjøres ca. 10-15 % av det samlede antall padlere landet over som antas og telle rundt 150.000-200.000.

Konkurransepadling eller friluftslivspadling blir gjerne begreper som smelter noe sammen. For begge forenes gjennom nærheten til naturen, elementet, dyreliv i takt med skiftende vær og årstider næring til livskvalitet.

Padlere er blant sjøens "myke trafikanter" sammen med roere, kitere, brettseilere, og badende. Sammen representerer vi en bærekraftig og ikke forurensende aktivitet.

Kajakken blir i økende omfang benyttet til overnattingsturer hvor medbrakt overnatningsutstyr er en del av utrustningen. Padling er en forurensningsfri aktivitet og faller under betegnelsen det enkle friluftsliv.

#### **Utviklingen av motorisert trafikk sett fra padleperspektiv**

Kysten nær de større befolkningsområdene er i noen sommermånedene gjenstand for hektisk aktivitet på sjø og land. Idet ligger en kime i seg selv til konflikt mellom ulike brukergrupper, og deres til dels motstridende aktivtetsinteresser.

I takt med en generell velstandsøkning i den norske befolkning har tettheten og hastigheten av sjøfarende motoriserte fritidsbåter økt. Med et stadig mer gjennomregulert samfunn kan det



# NORGES PADLEFORBUND

## NORWEGIAN CANOE ASSOCIATION

Tilsluttet Norges Idrettsforbund og International Canoe Federation (I.C.F)

synes som om sjøen har blitt et siste fristed for utfoldelse for den hastighetsglade delen av befolkningen. Dette illustreres også de senere års tragiske ulykker hvor kombinasjon hastighet og liberal omgang med alkohol har tatt flere liv. Den utryggheten dette skaper er en begrensning for utøvelsen av aktiviteten padling.

Ulovlig vannscooterkjøring har vært rapportert inn uformelt til NPF samt også ubehagelige episoder forbundet med denne type farkost. Vannscooter representerer slik det beskrives i Høringen som et fartøy med andre muligheter og egenskaper. Et skille som gjør denne farkosten spesielt truende for oss myke trafikanter er ved muligheten til å gå i stor hastighet i grunt farvann. Dette er farvann hvor vi padlere i stor grad har kunnet ferdes relativt trykt og ugenert.

### **NPFs kommentarer til oppheving av § 40**

På generelt grunnlag er Norges Padleforbund sterkt skeptiske til en oppheving av § 40 og den oppmykningen det i høringen legges opp til. Høringen legges opp til en tolkningsutsatte unntakshjemler for iverksetting av begrensninger av ferdsel. Av erfaring vet vi at overholdelse av ferdsel på sjøen har store ressursmessige utfordringer. Vi er redde for at dette i realiteten er et fritt fram for vannscooterkjøring. Høringen trekker frem ordningen i Danmark som sikkert kan være nyttig, men kystlandskapet i Norge gjør utfordringer rundt overholdelse i realiteten blir en umulig oppgave for myndighetene.

**Hastighetsbegrensninger og reguleringsbestemmelser** er i beskjedne grad kommet ut på sjøen, og selv om dette ikke knyttes direkte til høringen vil vi allikevel knytte noen tanker rundt emnet.

Et raskt søk på Wikipedia stadfester at vannscooter har et hastighetspotensial på godt over 100 km/t og motorkraft på opp til 260 HK. Farkosten er C-klassifiserte på linje med båter under 10 fot, og er underlagt obligatorisk båtførerbevis fra fylte 16 år eller for personer født før 1980.

I realiteten kan da 16 åringer som ikke har tillatelse til å bevege seg fortere en 50km/t på landjorda, operere en vannscooter som kan oppnå hastigheter på over det dobbelte på sjøen. Bare fremtiden vil vise oss hvilke ulykkesomfang dette vil medføre, men at det vil kunne bidra vesentlig på ulykkesstatistikken vil ikke overraske. Selv om MD ikke er rette adressat knyttet til hastighetsproblematikken synes vi allikevel bør bringes inn i en vurdering på hvordan dette vil ha av negative konsekvenser for miljø generelt.

Kort oppsummert tror Norges Padleforbund at opphevingen av forbudet mot bruk av vannscooter, på tross av de gode forbehold og intensjoner høringen legger opp til, vil være et skritt hvor fart, støy og negative miljøkonsekvenser styrkes på bekostning av det enkle friluftslivet.

For Norges Padleforbund

Sven Nordby Anderssen  
Generalsekretær