

Motorklubben Trondhjem Racing
V/Grenkontakt Aquabike
Christian Hammernes
Bjøra 6
7070 Bosberg

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Høringssvar om Oppheving av Forskrift om bruk vannscooter og lignende.

Klima- og miljødepartementet sendte den 23.12.2016 ut på høring forslag om å oppheve forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende.

Motorklubben Trondhjem Racing er en klubb tilknyttet Norges Motorsportforbund og har medlemmer tilknyttet mange grener innen motorsport, blant annet Vannscooter eller Aquabike som er felles benevnelsen for alle vannscooter klasser i NMF.

Motorklubben Trondhjem Racing er positive til at forskriften fjernes og støtter derfor forslaget. Da med forbehold om at hensynet til organisert utøvelse av sporten ivaretas med tilpassing av «Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt»

§6.Konkurranseskjøring. Eller opprettelse av en egen forskrift for organisert båtsport.

Det er i dagens «Forskrift om bruk av vannscooter og lignende» § 7.Unntak, gitt myndighet til motorsport klubber som følger reguleringer og bestemmelser fastsatt av Norges Motorsport Forbund og Norges Idrettsforbund, å drive organisert trening og konkurranse kjøring av vannscooter. Ved oppheving av forskriften vil bortfallet av denne paragrafen få store negative konsekvenser for sporten, da spesielt barneidretts delen av denne grenen. Samtidig vil vi belyse de store utfordringer sporten har per i dag med den samme paragraf, da i forhold til at baner i forskriften i utgangspunktet skal være regulert etter plan og bygningsloven.

Treningsbaner og konkurranse baner til båtsport er å anse som midlertidige tiltak, og vi mener at selve banene som består av blåser forankret med flyttbare lodd og tauverk ikke bør reguleres av plan og bygningsloven. Men at slike små og enkle installasjoner godkjennes etter søknad og behandling av den enkelte kommune og eller aktuelle Havnemyndighet. Eventuelle tiltak på land vil naturligvis måtte behandles etter gjeldende lovverk for dette. Vi ber derfor om at det ved oppheving av forskriften uten opphold skjer en endring i den aktuelle forskrift som da vil regulere båtsport i Norge. Da med de nødvendige endringer som skal til for å sikre at Aquabike og andre båt grener ikke får reduserte, men heller økte muligheter for å drive rekruttering og holdningsskapende arbeid og idrett i alle aldersklasser.

Det oppfordres til dialog med NMF i denne prosessen og vi stiller oss disponible for innspill i en høring og eventuelle endringer i den aktuelle forskriften, eller forskrifter som vil måtte tilpasses ved en oppheving av Vannscooter Forskriften om dette skulle være ønskelig.

Vannscooter Forskriften i praksis:

Organisert trening og konkurransekjøring i regi av NMF eller NIF er i paragraf 7 definert som unntak til forskriften. Det er i Norge kun to godkjente baner i Bergen for denne sporten, samt ett område på Fagernes for trening og løp som kan benyttes en uke per år. Ørland kommune har ett område som er regulert til formålet men dette har ligget ubrukt siden tiden det var totalforbud for vannscooter i Norge. Før forbudstiden var dette en relativt aktiv sport med utøvere fra hele landet som konkurrerte på høyt nivå i inn og utland med meget gode resultater. Det er siden forskriften ble innført gjort flere forsøk på å etablere andre godkjente treningsområder for Aquabike i Norge. Til tross for positive signaler fra kommunale myndigheter og til og med kommuner som har avsatt områder til dette har dette stoppet i byråkratiet forskriften legger til grunn. Forskriften sier at områdene først må være regulert i Plan og bygningsloven for slik aktivitet, før en slik søknad kan sendes inn til Klima og Miljødirektoratet. Aktiviteten i Norge er så lav at ingen klubb vil kunne gå inn i en så kostbar prosess det er å få gjennomført en slik regulering. Forskriftens §7.d sier at Miljødirektoratet i særlige tilfeller kan godkjenne søknader selv om områder ikke er regulert. Men vi har i realiteten sett at dette ikke er en bestemmelse Miljødirektoratet har vært villig til å bruke og at man derfor ikke har en reel mulighet for å etablere nye trenings og konkurranse områder i Norge. For å illustrere behovet for areal for en slik bane behøves ett område på ca 300x300m hvor man kan legge ut eksempelvis 5 til 15 bøyer for å manøvrere rundt, i en ikke for stor avstand fra land grunnet sikkerheten for utøvere. Dette er altså ett meget lite tiltak som koster relativt lite penger og kan brukes store deler av året. Slike områder vil kunne brukes som holdningsskapende arenaer og man ser også at dette er en alternativ idrett som kan aktivere barn og unge som faller utenfor annen idrett. Størstedelen av aktive utøvere i dag er i alderen 8-17 år, og generelt er det utøvere fra i all hovedsak Bergen, men også Vestfold, Nord og Sør-Trøndelag.

MKTR hadde i tiden før det i 2001 ble innført nærmest totalt forbud mot vannscooter i Norge, mange aktive utøvere av sporten Aquabike i Trondheim, men også andre steder i Trøndelag. Det var i samarbeid med kommunale havnemyndigheter satt av flere områder der enkle treningsbaner var satt ut, og det ble også gjennomført Norgesmesterskap både i Trondheim og på Ørland. Flere utøvere markerte seg både i inn og utland i denne perioden. Det ble under innføring av forbudet i 2001 lovet av myndighetene at organisert trening og løps aktiviteter ikke skulle bli skadelidende som følge av forbudet. Det viste seg raskt at denne aktivitet og avsatte områder effektivt ble avvirket og ingen nye områder ble etablert på tross av lovnader om at så ikke skulle skje. Det er i Trøndelag pr. i dag kun ett område i Ørland kommune som er regulert slik at det kan søkes om tillatelse til Aquabike baner og arrangement i regi av klubber gjennom Norges Motorsportforbund. Dette området er lite/ikke benyttet grunnet mangel på lokal rekruttering og det har i Norge i all hovedsak kun vært organisert aktivitet i Bergen siden forbudet i 2001 ble innført, og også stort sett i Bergen etter innføringen av forskriften det nå foreslås å oppheve.

Forskrift om bruk vannscooter og lignende gir i paragraf 7 unntak av forskriftens generelle bestemmelser og sier i følgende i paragraf 7d:

Uten hinder av forbudene i denne forskrift er bruk av fartøy som nevnt i § 1 tillatt i forbindelse med: Organisert trenings- og konkurransekjøring i regi av motorsportklubber som er underlagt de bestemmelser og reguleringer som er fastsatt av Norges Motorsportforbund og Norges Idrettsforbund, på godkjente baner regulert etter plan- og bygningsloven eller i særlige tilfeller dersom departementet etter søknad gir tillatelse til det.

Det ble i 2015 fra MKTR satt i gang flere initiativ opp mot Trondheim Kommune og Trondheim Havn for å se på muligheten for å etablere en treningsbane for Aquabike i Trondheims området. Dette var en positiv prosess og Trondheim Kommunes enhet for Idrett og friluftsliv samt Miljøenheten gjorde ett så grundig arbeid at de la frem ett forslag for egnet område for en treningsbane ved Trolla Kai. Videre prosess viser slik vi ser det at forskriften i sin nåværende form ikke fungerer etter intensjonen, og tolkes og håndheves av Miljødirektoratet på en uakseptabel måte. På tross av at Trondheim Havn og Trondheim kommunes etaters positive innstilling ville Miljødirektoratet ikke akseptere en søknad fra MKTR for anbefalt område i sin helhet var

omregulert til vannsport. Det vil si at ett stort landareal med kai, vei og parkeringsplass, i tillegg til ett lite område i sjø måtte reguleres for å få tillatelse. Dette ville etter en det vi fikk opplyst av de involverte etater føre til en kostnad for regulering av land og sjø arealer på mellom 300 000 og 500 000kr, og i beste fall kunne ta flere år. Tilbakemelding fra Miljødirektoratets representanter var at de ikke var villig til å benytte seg av deres mulighet til å godkjenne en enkel søknad om dispensasjon for å sette ut bøyer på ett avgrenset område med vår henvisning til avsnittet om at man« i særskilte tilfeller kan godkjenne slike søknader». For at en søknad skulle vurderes måtte altså en full regulering av potensielt område iverksettes. En så stor kostnad og lang og omfattende prosess som en regulering er for å få tillatelse til å legge ut noen få trenings bøyer i en akseptabel avstand fra land som sikrer sikkerhet for utøvere, er selvfølgelig uakseptabel.

Proessen ble som følge av sakens gang lagt på is i påvente av eventuelle endringer eller oppheving av forskriften, og at utøvere fra Trøndelag reiste til Bergen for å delta i sporten. Holdningsskapende arbeid under organiserte former og med tilhørende regelverk burde slik vi ser det være prioriterte tiltak og alle kommuner og fylker burde legge tilrette for at motorsport anlegg enkelt kan etableres dersom det er interesse i aktuell kommune for slik aktivitet. Anlegg for båtsport er meget enkle og krever små resurser for å etableres og driftes sammenlignet med andre anlegg og idrettsgrener. og vil kunne være med på å konsentrere slik aktivitet til faste og egnede områder under regulering av NMF og NIF regelverk. Forskriften legger altså pr. i dag ikke tilrette for dette og virker mere som ett forbud en ett regulerings verktøy. Vi ber om at kommuner i større grad gis mulighet for å enkelt legge tilrette for slike anlegg og at slike tiltak ikke må reguleres under store og kostbare regulerings prosesser men heller forankres lokalt.

Vi har også registrert at bruk av vannscooter som sikkerhets fartøy under ulike idrettsarrangementer ikke er oppført som unntak til bruk av vannscooter i gjeldende forskrifter. Vi stiller store spørsmålsteget ved dette og har fått flere tilbakemeldinger om at klubber har blitt nektet å bruke vannscooter i forbindelse med idrettsarrangement. Vannscooter er kjent som en meget allsidig og trygg plattform for redning i hele verden, men i Norge er altså slik bruk ikke tillatt og dette er meget beklagelig.

En stor mangel i innsikt og forståelse for hva motorsport er og hva i dette tilfellet båtsport og Aquabike trenger for å skape aktivitet er i Norge en stor utfordring og en kjent problemstilling. Dialog med Norges Motorsportforbund, tilhørende grener og regioner burde i større grad være en selvfølge i denne og lignende saker. At man også i forbindelse med denne høringen ikke finner Norges Motorsportforbund på listen over høringsinstanser sier vel også en del om tankeprosess hos departementet. Vi ber derfor igjen om at alle sider av en eventuell oppheving av forskriften belyses på en god måte fra alle berørte parter.

Vannscooter forskriften generelt:

Det kan være viktig å poengtere at Vannscooter forskriften kommer i tillegg til flere andre lover og forskrifter som regulerer trafikk i sjø og vann. Og altså kun regulerer noen få aspekter ved bruk av slike maskiner, saken som skal vurderes er altså om forskriften tjener sin hensikt. Vista Analyses rapport «Evaluerer av regelverket for vannscooter» omhandler 4 aspekter ved vannscooter og forskriftens innvirkning. Rapporten konkluderer med at regelverket ikke oppfyller sin hensikt i tilfredstillende grad, da spesielt med tanke på sikkerhet. Det bemerkes at fartsbegrensningene i de angitte sonene også av Miljødirektoratet ansees å kunne tilpasses til de regler som gjelder for småbåter.

«Direktoratet mener at det av sikkerhetsmessige grunner kan vurderes om fartsbegrensningen på 5 knop for transportkjøring i forbudsområdene kan oppheves og harmoniseres med hva som gjelder for småbåter generelt.»

I praksis betyr dette altså at man i Miljødirektoratet fortsatt ønsker enkelte forbuds soner, men at man kan kjøre i disse sonene med hastigheter på lik linje med småbåter. Det kan derfor fra slik vi ser det argumenteres med at forskriften er overflødig og derfor kan oppheves, da slike soner allerede i dag kan reguleres av den enkelte kommune.

Våre medlemmer reagerer i likhet med mange andre brukere av vannscooter på at regelen om maks 5knop hastighet 400/500 meter fra land har meget store sikkerhetsmessige utslag enkelte steder i landet.

Som konsekvens vil man der det er land på 2 eller flere sider oppleve at man ikke kan kjøre raskere enn 5 knop selv om det er sjøområdet er en kilometer bredt. Noe underlig blir det da at store cruise skip, eller båter av mere tradisjonell utforming kan kjøre i større eller fri hastighet i samme område, mens vannscootere må utsettes seg for risiko ved å kjøre sakte i farled eller kjøre utaskjærs. Det flere steder i landet også store forbuds soner som hindrer bruk av vannscooter, i de samme områdene er det samtidig tilnærmet fri bruk av andre fartøy. Så og si alle vannscootere som er solgt og blir solgt i Norge i dag er sertifisert som Båt klasse C, og det er selvfølgelig unaturlig at moderne støysvake vannscootere ikke kan benyttes på lik linje med andre småbåter i de samme farvann i henhold til de forskrifter som allerede gjelder for alle fartøy på sjøen.

Debatten i media og høringssvarene i denne saken har vært er ekstremt monoton og definerer vannscootere som støyende fartøy som nesten ene og alene vil redusere fuglebestanden i Norge. Dette er selvfølgelig feil og Vista Analyse sier i sin rapport flere ganger at press på miljøet potensielt muligens kan bli tilført økt press, de sier ikke at dette garantert vil komme til å skje men at risikoen er potensielt tilstede. Flere høringssvar hevder i sterke ordelag at vannscooter gis totalt frislipp om forskriften oppheves og vil skape støy og farlige situasjoner som en vedtatt sannhet. Dette i stor grad basert på gamle myter og synspunkter om langt mindre moderne fartøyer en det som benyttes i dag, samt at det hos mange Nordmenn ligger en sterk skepsis til nye motorsporter. Det er viktig å huske at om forskriften forsvinner er altså bruk av vannscooter og lignende fartøy fremdeles underlagt strenge forskrifter som regulerer båt trafikk. Vi har full forståelse for at det av enkelte muligens vil oppleves som sjenerende støy om vannscootere eller andre fartøy skulle oppholde seg i tett befolkede områder. Men at støy eller andre dokumenterte eller udokumenterte miljøhensyn i noen få enkeltområder skal sette sikkerhet på spill for førere ved bruk av lovlige fartøy er ett dårlig argument for å sette så store restriksjoner for bruk av vannscooter langs hele Norges meget varierte kystlinje, og ikke kun de aktuelle områdene. Støy omhandles i Vista Analyses rapport, der trekkes det frem at støy kan oppfattes forskjellig ut fra hvilke subjektive oppfatninger man har i forhold til den relaterte aktiviteten. Med andre ord, selv lav motorlyd og bølgeskvulp fra ett vannscooter skrog i lek eller transport kan for enkelte oppfattet som sjenerende støy selv om andre støykilder er høyere eller har en annen tonalitet og bruksmønster. Det slås også fast at moderne vannscootere har ett lavt støybilde og at de fleste vannscootere har en høy miljøsertifisering. Argumenter som om at myke trafikanter og badende vil kunne bli skadelidende er ett argument vi skal lytte til, men ferdsel på sjø og hensyn til disse gruppene er allerede regulert i de eksisterende forskrifter som pr.i dag gjelder for fartøy på sjøen og vil gjelde også om Vannscooter forskriften oppheves. Brukere av motoriserte fartøy både på land og vann er selv ansvarlige for å føre sin farkost hensynsfullt, ansvarsfullt og etter gjeldende lovverk. Holdningsskapende arbeid bør derfor rettes inn mot førere av vannscootere og andre båtførere, der vil motorsport klubber i NMF systemet kunne bidra om forutsetningene er på plass for dette. Det foreslås fra vår side at man i forskrift sørger for at kommuner som fører streng regulering eller forbud av båttrafikk i sine sjø eller vannområder plikter å legge til rette for at organisert båtsport skal kunne få tilgang til egnede områder om det skulle oppstå ønske og behov for dette. Vannscooter forskriften bør slik vi ser det oppheves slik den står i dag, og kommunene bør gis ansvar og mulighet gjennom forskriftsendring til å i større grad en i dag regulere båtsport i en positiv holdningsskapende retning.

Med vennlig hilsen:
Motorklubben Trondhjem Racing
NMF Region Midt
V/Christian Hammernes
Grenkontakt Aquabike Motorklubben Trondhjem Racing
Vara Grenleder Aquabike Norges Motorsportforbund

epost: christian.hammernes@vannscooternorge.no