

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Saksb.: Hanne M. K. Hanssen
Kjell Eivind Madsen
Mia Husdal
e-post: fmnohah@fylkesmannen.no
Tlf: 75 53 15 54
Vår ref: 2016/9110
Deres ref: 16/1904
Vår dato: 23.03.2017
Deres dato: 23.12.2016
Arkivkode: 440

Høringsuttalelse - Forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Klima- og miljødepartementet har ved brev av 23. desember 2016 foreslått å oppheve forskrift av 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende.

Forslaget innebærer at vannscooter blir likestilt med andre fartøy, og at kommunene skal gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere. Det er i høringsnotatet gitt en oversikt over bestemmelser som kan brukes for å regulere bruken av vannscootere og andre fartøy.

Fylkesmannen i Nordland mener at en oppheving av vannscooterforskriften vil kunne påvirke en del av de interesser vi skal ivareta. Vi mener det er grunn til å stille spørsmål ved om kommunens adgang til å regulere bruken av vannscooter er tilstrekkelig for å ivareta disse interessene.

Det er ikke mange av kommunene i Nordland som i dag har gitt forskrift om orden i og bruk av farvann og havner, forskrift om fartsbegrensning eller forskrift etter motorferdselloven § 4 siste ledd.

Vi tror det vil bli utfordrende for kommunene å få ansvaret for å regulere bruken av vannscootere, og at det for enkelte vil bli for krevende til at det i praksis blir gitt de bestemmelser som er nødvendige. Det er etter vår oppfatning ikke alle kommuner som har mulighet til å bruke de ressurser som kreves for å få på plass lokale forskrifter.

I det videre går vi inn på de interesser vi mener særlig vil bli berørt dersom vannscooterforskriften oppheves.

Verneområder

All ferdsel, både motorisert og ikke-motorisert, kan i gitte tilfeller medføre uheldig forstyrrelse for fauna. I Vista analyse AS rapport nummer 2014/49 er det redegjort godt for dette. Fylkesmannen er opptatt av at lover og forskrifter skal være forutsigbare, enkle å håndtere og gi de ønskede virkninger. Hensynet til sårbart dyre- og fugleliv tilsier at vannscootertrafikk bør reguleres og forbys i enkelte områder.

Opprettelse av verneområder med ferdselsforbud i visse perioder av året er blant tiltakene som benyttes for å redusere uheldige effekter av ferdsel generelt. Ikke alle verneområder som er viktige for fugl har slikt ferdselsforbud. Vannscooter kan benyttes grunnere og

nærmere land enn mange fritidsbåter. Farten kan være høy og kjøreadferden ofte annerledes – kjappere bevegelser, høyere fart, mer fram og tilbake i samme område osv. – og vannscootertrafikk skiller seg således ofte fra annen båttrafikk. Ferdselen med vannscooter har dermed større potensiale for å gi økt forstyrrelse.

Vi anser dagens regler med blant annet et generelt forbud mot kjøring med vannscooter innenfor verneområder som positivt og nødvendig. Et slikt generelt forbud er oversiktlig (likt i hele landet), hensiktsmessig (gir beskyttelse til de viktigste kjente fugleområdene) og kontrollerbart. I Vista Analyses rapport påpekes en del praktiske utfordringer knyttet til kontroll og overholdelse av regelverket – og vi ser at det er rom for å vurdere og forenkle forskriften, men finner liten grunn til å oppheve den i sin helhet uten å innføre restriksjoner i annet regelverk som ivaretar hensynet til naturmiljøet bedre.

Andre viktige områder for sjø- og våtmarksfugl

Viktige områder for sjø- og vannfugl omfatter en rekke områder, men disse vil variere noe både i tid og rom. Allerede i dag er det utfordringer knyttet til å håndtere båttrafikk og vannscootertrafikk i og ved slike områder. Både den profesjonelle turistnæringa og ordinær fritidsbåttrafikk oppsøker og forstyrrer fugl delvis unødig. Dette kan spesielt være problematisk i sårbare perioder hvor fuglene uansett forbruker mye energi på å holde seg i live, for eksempel under myting og i hekkeperioden.

Hurtiggående vannscooter har stort potensial for å bidra til å øke slik uheldig forstyrrelse og øke den samla belastningen for sjø og våtmarksfugl. En generell begrensning i hastighet og atferd ved bruk av vannscooter i 400-metersbeltet langs land gir en viss beskyttelse for slike områder. Økt motorferdsel langs land kan gi en form for fragmentering av egnede leveområder og bidra til redusert hekke- og overlevelsessuksess.

Sannsynlig effekt kan illustreres for Helgeland. Denne regionen har økt turisme (>233 000 overnattingsdøgn for juni-august 2016) og mange av øyene i regionen er lett tilgjengelige. Dette, sammen med eksisterende fritidsbebyggelse på øyene, vil etter vår vurdering gi et stort potensiale for økt bruk av vannscooter. Regionen har store gruntvannsområder som blant annet gjør at man her finner kjerneområder i landet for arter som ærfugl og storskarv. Begge disse artene har hatt bestandsnedgang de siste ti årene, jf. den nasjonale overvåkingen. Topografien i regionen og vannscooterens mulighet til å benytte grunne områder, gjør at viktige oppvekst- og myteområder for ærfugl sannsynligvis vil få en ekstra belastning. Litteraturstudier viser at økt forstyrrelse med motorbåt i slike sårbare perioder gir både vekttap hos voksne individer og økt predasjon på unger. Storskarven hekker i store kolonier på mange holmer på Helgelandskysten. Arten er svært sårbar for forstyrrelse når den ligger på reir, og økt aktivitet med vannscooter i sommersesongen vil sannsynligvis føre til økt predasjon på egg og unger.

Sett ut fra den negative bestandsutviklingen hos de fleste sjøfuglene og mange av våtmarksfuglene, vurderes utvidelse av området for vannscooter til å være noe som vil øke den samla belastningen.

Friluftsliv

I Vista Analyse AS rapport henvises det til at *«ugjestmilde klima og værforhold store deler av året vil trolig bidra til å begrense bruk, og det vil muligvis være langs sørlandskysten og i Oslofjorden at hovedtyngden av vannscootertrafikken vil forekomme.»* Vi er ikke uenige i dette, men vår erfaring er at omfanget av bruk av vannscooter er sterkt voksende og utgjør

en betydelig ferdsel også i Nordland. Konfliktene knyttet til «uvettig» kjøring og hensynet til annet friluftsliv er allerede eksisterende. Vi synes rapporten til en viss grad underkommuniserer konfliktpotensialet og minner om at vannscooter er et svært egnet «leketøy» og at mye av bruken er knyttet til fornøyleskjøring med stor fart, hurtige endringer i kjøremønster og stor rekkevidde. Opphold ved strender og fartslek med vannscooter i umiddelbar nærhet er vanlig. Oppsyn og kontroll med slik aktivitet er så godt som fraværende i Nordland, og det er derfor heller ikke noe godt datagrunnlag å bygge på.

Friluftslivet langs sjøen er en viktig arealbruksinteresse. Som påpekt i rapporten er det også en rekke boliger og fritidseiendommer som har sjøen som nærmeste nabo, disse kan bli negativt påvirket av støy og forstyrrelser ved blant annet vannscooterbruk.

Fred og ro er en viktig kvalitet for store deler av friluftslivet. For tradisjonelt friluftsliv i strandsonen er det vanligvis ikke noe alternativ å forflytte seg vekk fra strandsonen. Denne delen av friluftslivet er et lavterskeltilbud som brukes av alle lag i befolkningen. For dette friluftslivet innebærer bruk av vannscooter ytterligere en konkurrerende arealbruk, støykilde og potensielt svært forstyrrende bruk av sjøarealet.

I de tilfeller der det er potensielle motsetninger mellom ulike brukergrupper bør regelverket og forvaltningen bidra til arealdifferensiering og gjensidig hensynstaging. I differensieringen mellom vannscooter på den ene siden og friluftsliv på den andre siden er det å oppheve vannscooterforbudet i 400-metersbeltet langs land ingen god arealdifferensiering og vil påføre en rekke brukere av strandsonen unødig støy og forstyrrelse. Det er enklere for en vannscooter å flytte seg til andre lokaliteter enn det er for annet friluftsliv, og vi mener en forbudssone med fartsbegrensning ved kjøring ut fra land er en hensiktsmessig arealdifferensiering i sjø.

Med hilsen



Hill-Marta Solberg



Sveinung Berntsen Råheim
fylkesmiljøvernssjef

