

Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Høringssvar fra Grimsøya Vel

Grimsøya Vel er en velforening som ivaretar felles interesser for hytteeierne på Grimsøya i Vestfjorden i Bærum.

Grimsøya Vel går sterkt imot regjeringens forslag om å oppheve vannscooterforskriften og likestille vannscootere med andre motorbåter. Mer vannscooterkjøring vil gå på bekostning av alle de som bruker kysten og innsjøene som rekreasjonsområde. Flere vannscootere i høy fart nær land vil bety mer støy, flere konflikter og flere ulykker i skjærgården og ved norske innsjøer. Den økte trafikken vil true sårbare sjøfuglbestander. Frislipp av vannscootere er en politikk som i praksis vil gi noen få frihet til å utfolde seg i motorisert lek nærmest uten begrensninger, mens veldig mange får sine muligheter for rekreasjon kraftig beskåret. Frislipp går på tvers av intensjonen i Stortingsmeldingen om friluftslivet, og står stikk i strid med Stortingets mål om å redusere klimagassutslippene.

Begrunnelse for vårt standpunkt

Våre medlemmer eksponeres i økende grad for problemene forbundet med økt vannscootertrafikk, og opplever den økende trafikken både som et sikkerhetsproblem til vanns, en trivselsmessig belastning og en trussel mot natur- og miljøverdiene i vårt nærområde. Vi finner det uakseptabelt at disse verdier tilsidesettes for å tilgodese et lite antall vannscooterentusiaster med rett til å ferdes så å si uten begrensninger og hensyn til omgivelsene.

Departementet påpeker selv i høringsnotatet at det kan være klare konflikter mellom bruk av vannscootere og andre interesser, og at det er grunn til å tro at den foreslåtte liberalisering vil føre til økt vannscootertrafikk. Dette vil sannsynligvis øke potensialet for konflikter med andre interessegrupper, som hyttefolk og fastboende, båtfolk, herunder roere, kajakk- og kanopadlere og andre utøvere av friluftsliv. Det påpekes at den vil kunne medføre negative effekter på natur. Man legger ikke skjul på at økt bruk av vannscootere vil gi økt ulykkes-frekvens og dermed økte kostnader for samfunnet.

Det er ikke gjennomført noen skikkelig konsekvensvurdering av at gjeldende forskrift fjernes, og det fremmes ingen konkrete forslag til tiltak for å bøte på de negative virkninger dagens forskrift skal forhindre. Håndtering av interessekonfliktene og ivaretagelse av hensynet til folk og natur, overlates til kommunene gjennom lokal regulering på grunnlag av eksisterende lovverk. Fordi den enkelte kommunes ressurser og evne til å løse en slik oppgave varierer, vil man ventelig ende opp med ulike regelverk fra sted til sted. Dette vil være uoversiktlig for brukerne og vanskelig å håndheve for myndighetene.

Departementet legger ikke skjul på at kommuner som jobber for å begrense disse interessekonfliktene, kan måtte øke ressursbruken, men også at kostnadene til dette må dekkes innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetttrammer. Allerede i dag er det tynt med politiovervåkning av ferdsel på sjøen, og at tendensen er at dette nedprioriteres av budsjettmessige årsaker. *Alt i alt kan dette vanskelig oppfattes annerledes enn at håndheving av reglene for ferdsel på sjøen tillegges liten vekt.* Et viktig forhold i denne sammenheng er at det ikke eksisterer noe krav om registrering. Identifikasjon av vannscooter-førere er dermed ikke mulig, og risikoen for å bli innrapportert er minimal. Det har utviklet seg en vill vest holdning der "sjøens rånere" vet de kan ta seg til rette med sitt leketøy i kystsonen tilnærmet uten fare for verken å bli gjenkjent eller oppbrakt, også fordi vannscooteren ofte går forttere enn politibåten.

Miljødirektoratet har i sin faglige vurdering av dagens forskrift anbefalt at hovedtrekkene i dagens regelverk opprettholdes, men at det foretas visse oppmykninger når det gjelder bl.a. fartsbegrensningen på 5 knop for transportkjøring, at det innføres registreringsplikt for vannscootere og at det gjennomføres informasjons- og holdningskampanjer. Grimsøya Vel støtter disse anbefalingene.

Grimsøya Vel slutter seg for øvrig til det nasjonale oppropet mot mer vannscootertrafikk som ble fremmet 12. januar i fjor av 18 friluftsansjoner som representerer ca. 1,3 millioner medlemmer. I oppropet ble det gitt 8 grunner for ikke å tillate mer vannscootertrafikk. Disse er:

1. De myke trafikantene vil bli fortrengt

Det er allerede et høyt konfliktnivå på sjøen på grunn av høy fart og mye støy. Vi mener regjeringens forslag vil øke konfliktene ytterligere. Vi frykter at den økte motortrafikken som vannscooterne medfører nær land, vil fortrenge myke trafikanter

som padlere, badende, roere, seilere og dykkere/fridykkere - og redusere rekreasjonsverdien for turgåere, hyttefolk, turister og alle de som oppholder seg ved kysten, på innsjøer og ved vassdrag. Dette er også omtalt i høringsnotatet fra departementet.

2. Dyre- og fuglelivet blir truet

Kysten har et rikt fugle- og dyreliv, med viktige hekke- og yngleplasser. Forskning viser at vannscooterkjøring virker negativt på dyrelivet gjennom støy og bevegelse. Når vi vet at hver tredje fugleart står på rødlisten, som betyr at de kan forsvinne fra Norge, representerer vannscooterne en ny belastning for sårbare og utsatte sjøfuglbestander.

3. Risikoen for ulykker vil øke

Fjernes vannscooterregelverket, blir vannscooterne raske og ofte uforutsigbare kjøremønstre en økende sikkerhetsrisiko for ikke-motoriserte aktiviteter i sjø og innsjøer. Det vil oppleves som mer utrygt, og det vil faktisk bli farligere å bade, padle kajakk og kano. Økt risiko for ulykker burde derfor alene være grunn nok til å beholde dagens regelverk.

4. Regjeringens forslag går på tvers av faglige anbefalinger

En evaluering fra Vista Analyse i 2014 konkluderer med at vannscooterkjøring kan ha vesentlige negative innvirkninger på friluftssopplevelsen til andre grupper. Dagens vannscooterfrie sone langs land spiller derfor en viktig rolle for å minske konflikter og motsetninger mellom brukergrupper. Rapporten konkluderer med at dagens regelverk ivaretar hensynet til natur og friluftslivsinteresser.

5. Det trengs håndheving av regelverket – ikke fjerning

Vannscootere har bare vært tillatt i Norge i tre år, og ulovlig kjøring har flere steder blitt et stort problem. Det vi trenger er en strengere håndheving av reglene og tiltak som begrenser de negative konsekvensene av vannscooterkjøring, ikke at regelverket fjernes. Av hensyn til sikkerhet og håndheving, må det også innføres registreringsplikt til sjøs (også for vannscooter), slik at det blir enklere å identifisere førere.

6. Norskekysten er mange steder uoversiktlig

Den norske kystlinjen er mange steder uoversiktlig, full av trange sund, holmer og skjær. Begrenset oversikt gir økt fare for påkjørsler ved vannscooterkjøring, og faren øker dersom vannscootere får operere nært land, slik regjeringens forslag innebærer.

7. Regjeringens forslag går på bekostning av reiselivet i Norge

Norge opplever en sterk vekst innenfor naturbasert reiseliv og aktive opplevelser, i hovedsak ikke-motoriserte aktiviteter. Vi frykter at en økning i vannscooterkjøring vil gjøre det mindre attraktivt å oppsøke Norge for friluftslivsopplevelser langs kysten. Det vil bidra til å svekke den unike merkevaren Norge og det norske reiselivsproduktet.

8. Regjeringen går imot egne argumenter

Dersom forslaget vedtas, går regjeringen på tvers av sin egen stortingsmelding om friluftsliv. Her påpeker regjeringen nettopp at motorisert ferdsel som vannscooterkjøring utgjør en sikkerhetsrisiko for de som padler, seiler, ror eller bader. Svaret på denne utviklingen kan ikke være å åpne flere områder for mer støy og høy hastighet nær land.

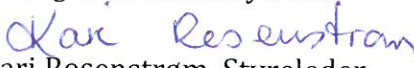
Konklusjon

Grimsøya Vel ber regjeringen beholde dagens restriksjoner på bruk av vannscooter. *Det vi trenger, er holdningsbyggende tiltak når det gjelder ferdsel i kystsonen, og en bedre håndheving av reglene, ikke å fjerne dem.*

Om dagens forskrift likevel skulle oppheves, måtte det erstattes *enten* av et nasjonalt regelverk for motorferdsel i 500-metersbeltet langs land i sjø og i vassdrag, som sikrer hensynet til sikkerhet og miljø, naboer og øvrig båttrafikk, inklusive "myke" trafikanter som padlere, roere, seilere og badende, *eller* av et detaljert lokalt plan- og regelverk som ivaretar de ulike bruks- og verneinteresser, og med tydelig markerte fartsgrenser. Noe slikt ville ta lang tid å utvikle, og ikke alle kommuner ville ha ressurser til å gjøre dette.

Vi anser det som avgjørende at dagens forskrift ikke oppheves før adekvate nasjonale eller lokale reguleringer er på plass, slik at folk vet hva de har å forholde seg til. Per i dag foreligger det ikke noe slikt lokalt regelverk.

På vegne av Grimsøya Vel


Kari Rosenstrøm, Styreleder