



Norsk Ornitologisk Forening (NOF)

Sandgata 30 B
N-7012 Trondheim

e-post: nof@birdlife.no internett: www.birdlife.no

Telefon: (+ 47) 73 84 16 40
Bankgiro: 4358.50.12840
Org. nr.: 970 089 748 NVA

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Deres ref.	Deres kontaktperson	Vår ref. 2017-68/350.2	Vår kontaktperson Martin Eggen	Dato 21.03.2017
------------	---------------------	---------------------------	-----------------------------------	--------------------

Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften – høringsvar fra Norsk Ornitologisk Forening (NOF).

Norsk Ornitologisk Forening (NOF) vil med dette høringsvaret komme med en klar oppfordring til Klima- og miljødepartementet (KLD) om ikke å gå videre med planene om å oppheve dagens *Forskrift om bruk av vannscooterforskriften o.l.* Det er vår mening at forskriften i stor grad tar nødvendige hensyn til dyre- og fugleliv, og at en opphevelse av denne vil svekke ivaretagelsen av disse naturverdiene. Selv om denne høringen ber om uttalelse på en opprettholdelse av forskrift eller ikke, er det naturlig for oss å også påpeke mangler ved dagens regulering. Viktige forekomster av fugler er ikke ivaretatt med dagens regelverk, og dette understreker ytterligere at tiltak må iverksettes for å imøtekomme kravene til en moderne naturforvaltning.

Ved å foreslå oppheving av vannscooterforskriften mener vi at Klima- og miljødepartementet setter andre interesser foran ivaretagelse av dyre- og fugleliv. NOF mener vannscooterkjøring utgjør en belastning på allerede hardt prøvede fuglebestander. Vi mener det er en forskjell mellom bruk av fritidsbåt og vannscooter, og at de to fartøystypene derfor bør behandles ulikt i lovverket. Uavhengig av dette er det stadig behov for å oppdatere kunnskapen om problematikken, og eventuelt sette i gang tiltak for å minimere påvirkning fra andre forstyrrelsesfaktorer, deriblant fritidsbåter.

Generelle kommentarer knyttet til ivaretagelsen av dyre- og fugleliv

NOF støtter hovedkonklusjonene i Vista Analyses rapport 2014/49 *Evaluering av regelverket for vannscooter*. Rapporten tar opp sentrale temaer knyttet til bruk av vannscooter, og har en god gjennomgang av kunnskapsgrunnlaget for vannscooterens påvirkning på faunaen.

Som de selv påpeker er datagrunnlaget noe tynt angående konsekvensene av vannscooterkjøring i Norge, først og fremst fordi *Forskrift om bruk av vannscooter o.l.* kun har vært virksom siden juni 2013, mens rapporten ble publisert året etter. Bruken av vannscooter ser ut til å ha økt de senere årene, og er forventet å øke enda mer. Pr. 2014 hadde vi ca. 2 000 vannscootere i Norge, men dette tallet er ventet å øke til over 6 000 på få år, basert på tall fra våre naboland. En oppheving av vannscooterforskriften vil trolig bidra til enda større vekst i antallet vannscootere her til lands.

Rapporten fra Vista Analyse konkluderer med at dagens regelverk i tilstrekkelig grad ivaretar miljøinteressene, med spesiell vekt på natur- og friluftslivsinteresser. Vista Analyse skriver at dagens forbudssoner (generelle og tilknyttet verneområder) ivaretar hensynet til fugler på en

god måte, og forhindrer negativ innvirkning på arter, inkludert truede og sårbare arter. Dette er en konklusjon NOF deler. De generelle forbudssonene langs land er en nødvendighet for å skjerme dyre- og fuglelivet, siden de grunne områdene langs kysten jevnt over er av stor verdi for et bredt spekter av dyr og fugler. Derfor må sonene opprettholdes.

Vista Analyses evaluering påpeker også at dagens lovverk ikke skjermer myteområder (kritisk viktige områder fugler bruker ved fjærfelling) for andefugler, eller andre ansamlinger av fugler langt fra land. Hekkefugler eller andre fugler som oppholder seg på, eller i nærheten av, arealer som er under 200 m² (ikke definert som «land» i forskriften, jf. § 2, pkt. C) beskyttes heller ikke i tilstrekkelig grad av dagens lovverk.

Forskjell mellom vannscootere o.l. og tradisjonelle fritidsbåter

Det er ikke gjort grundige vitenskapelige undersøkelser av problematikken rundt fugler og vannscootere i Norge. Vista Analyses rapport påpeker dette kunnskapshullet. Deres evaluering adresserer spesielt usikkerheten rundt vannscooterkjøring og påvirkning på hekkende ærfugl (nær truet, NT). Artens utbredelse strekker seg langs det meste av den norske kystlinja, og ungekull på vannet vil være utsatte for økt vannscooterkjøring nær land. Det er all grunn til å tro at konflikten mellom ærfugl og vannscootere vil være høyst reell.

Et sentralt spørsmål i denne høringen er om forskjellen mellom vannscooter o.l. og andre motoriserte fartøy er så store at vannscootere o.l. krever en egen forskrift for å skjerme fauna og andre brukere av naturen. Når NOF går sterkt imot en opphevelse av dagens *Forskrift for bruk av vannscooter o.l.*, er det med bakgrunn i generell kunnskap om sårbarheten hos fuglearter i områder som er aktuelle for vannscooterkjøring, og de særegenhetene som er knyttet til vannscooter kontra andre mer tradisjonelle fartøyer. Vannscootere og bruken av dem har flere målbare forskjeller fra bl.a. en fritidsbåt. Vannscootere kan kjøre i store hastigheter på grunt vann. Dette medfører et stort potensial for forstyrrelser i vannmiljøer som tidligere ikke ble utsatt for nærgående båttrafikk. Dette vil øke risikoen for påkjørsler av fisk og andre dyr som lever på grunne områder og i overflata (Øian mfl. 2015). Kjøremønsteret er også annerledes ved at vannscootere gjør raske, uforutsigbare bevegelser, ofte i stor fart. Støynivå spiller også inn, og virker inn med de andre faktorene. Siden de i stor grad blir brukt til lek, vil de oppholde seg i et begrenset område over tid. Forstyrrelsen kommer dermed igjen og igjen.

Det er gjort flere studier av forstyrrelser fra fritidsbåter og vannscootere på fugler. Burger (1998 og 2003) undersøkte antall makrellterner i luften over en hekkekoloni i Barnegat Bay, New Jersey, sett opp mot tilstedeværelsen av motoriserte fartøy. Tidspunkt i hekkeperioden, type fartøy, hastighet, ferdselsrute og samspillet mellom ferdselsrute og fart og tid på døgnet var blant variablene som ble undersøkt. Størst sammenheng mellom antall urolige terner og tilstedeværelsen av motoriserte fartøy var det i begynnelsen av hekkesesongen. Båter som kjørte hurtig fremkalte den sterkeste responsen, det gjorde også båter som kjørte utenfor etablerte ferdselsruter. Båter som kjørte nærmere hekkekoloniene fremkalte sterkere reaksjoner enn de som forble i etablert ferdselsrute. I tillegg fremkalte vannscootere sterkere reaksjoner hos ternene enn motorbåter.

Motorbåter forstyrrer mer enn robåter, og raske båter forstyrrer mer enn langsomme båter. Vannscootere er de mest forstyrende fartøylene. Dette relateres til at de er støyende, raske og kan holde stor fart også på grunt vann, i motsetning til de fleste andre farkoster. Enkelte vannscootere kan til og med kjøre korte strekninger på land. Øian m.fl. (2015) påpeker også at kjøremønsteret for vannscootere er annerledes og mer variert enn for småbåter, og at man følgelig kan komme nær bl.a. lokaliteter med hekkende eller hvilende fugler. Samme kilde

skriver også at vannscootere genererer et eget støybilde som er uvanlig i akvatiske miljøer. Vista Analyses gjennomgang av litteraturen viser til sammenlignende studier av fluktatferd hos ulike fuglearter, der fluktresponsen var størst ved bruk av vannscooter.

Forstyrrelser fra motorisert ferdsel og samlet belastning

Menneskelig tilstedeværelse oppleves som en forstyrrelse for mange fugler. Forstyrrelser av fugler og vilt har effekter både på individnivå og populasjonsnivå. Økt energibruk er en av de kjente effektene. Ward & Andrews (1993) skriver at energiforbruket ved flyving/flukt er tolv ganger høyere enn ved hvile. Mindre tid og fokus på næringssøk og beskyttelse av avkom er en imidlertid den mest uheldige effekten. At sjøfugler og vannfugler fordrives fra sine optimale områder for næringssøk er kjent, og særlig alvorlig er dette når det er få alternative lokaliteter som kan brukes. Forstyrrelser som f.eks. utløser en fluktrespons kan ofte også være forbundet med økt predasjonsfare.

Dykkender, fiskender, dykkere og lommer nevnes i litteraturen som følsomme for forstyrrelser fra båttrafikk. Motorbåter kan få kvinender til å lette på 700 m avstand. Gjess og skarv er også blant artsgrupper som er utsatt (Follestad 2012).

NINA har de siste årene publisert en rekke artikler som tar opp problemstillinger knyttet til forstyrrelser og ferdsel (f.eks. rapport 851 – *Kunnskapsoversikt over effekter av forstyrrelser på fugler: Innspill til forvaltningsplaner for Lista- og Jærstrendene*, rapport 1182 – *Effekter på ferdsel og friluftsliv på natur*, rapport 1199 – *Effekter av forstyrrelser på fugl og pattedyr fra akvakulturanlegg i sjø – en litteraturstudie* og rapport 1243 – *Ferdselsrelaterte forstyrrelser på fugl i Jærstrendene landskapsvernområde*). Vi merker oss at KLD anerkjenner de negative følgene forstyrrelser har for fugler og annen fauna. men at vi er uenige i hvordan dette må reguleres, og at KLD ikke synes å forstå hvordan endret bruk av salt- og ferskvannsområder nært land kan slå ut på bestandsnivå. KLD har heller ikke presentert forskning som motstrider dette, eller forsøkt å dokumentere eller sannsynliggjøre at det ikke er tilfelle.

Samlet belastning

Noen kommentarer rundt samlet belastning synes nødvendig. Norske sjø- og vannfugler utsettes for en lang rekke ulike forstyrrelser. Befolkningsøkning og et mer aktivt friluftsliv vil gi mer forstyrrelser dersom målrettede tiltak ikke iverksettes, f.eks. i styrke av et godt lovverk. Effektene av forstyrrelser kan være vanskelige å måle siden de påvirker fuglene på ulike måter gjennom årets syklus. Forstyrrelser som fører til mislykket hekking, fortrenging fra gode områder for næringssøk og energitap kan kumulativt ha en virkning på bestandene. Vi mangler kunnskap om den samlede effekten av alle disse. Eksempler på forstyrrende elementer i salt- og ferskvann:

- Oppdrettsanlegg: Påvirkningen skjer gjennom anleggsarbeidet i etableringsfasen og senere ved transport til og fra anleggene.
- Offshore vindkraft: Forstyrrelser ved drift og etablering kommer i tillegg til arealbeslag. Graden av unnvikelse og fare for kollisjon varierer mellom fuglearter og plassering.
- Båttrafikk: Påvirkningen fra båter er avhengig av antall og type båter i bruk. Økningen i antall ribb-båter med stor ferdselsradius og høy fart representerer et relativt nytt fenomen. RIB-båter tar turister med ut i den ytre skjærgården. Der dette skjer i myteområder for andefugler, kan skremmeeffekten bli stor.
- Kajakpadling blir en stadig mer utbredt friluftaktivitet, og kajakpadlere kan lett ta seg ut i de ytre skjærgårdsområdene, og gå i land på steder som tidligere var lite besøkt (for rast og overnatting m.m.).

- Fritidsbåter, som med gode sjøkart og GPS på skjerm nå kan kjøre mellom de ytre holmene, der de ikke våget kjøre så lenge de måtte lese sjøkart på papir.
- Ulike vannsportsaktiviteter: Brettaktiviteter kan forstyrre fugler i noen områder. Særlig forstyrrende er kiting, men også seilbrett utgjør forstyrrende element.
- Vannscotere: Høy fart, også på grunne sjø- og vannarealer, og raske og uforutsigbare retningsendringer.

For å fullt ut kunne analysere kumulative virkninger bør man ha et godt tallmateriale over tid, og analyser av de ulike forstyrrende elementene både hver for seg og samlet. Summen av påvirkninger må føre til at hver ulik faktor gjennomgås med den hensikten at negativ påvirkning minimeres, slik dagens *Forskrift om bruk av vannscooter o.l.* legger opp til.

NINA-rapport 1243 *Ferdselsrelaterte forstyrrelser på fugl i Jærstrendene landskapsvernområde* tar opp endringer i fugler og dyrs arealbruk som følge av forstyrrelser (Follestad mfl. 2016). Gjess, ender og skarv oppgir optimale beiteområder på grunn av menneskelig forstyrrelse. Blant annet unngår svartanda områder med mye båttrafikk, selv om områdene har meget god næringstilgang. Ifølge Follestad mfl. (2016) indikerer dette at hvis antallet optimale områder i utgangspunktet er lavt, kan resultatet bli at fuglene avskjæres fra verdifulle områder som følge av forstyrrelser, noe som kan være alvorlig for bestandene som benytter disse områdene.

Videre skriver Follestad m.fl. (2016): «*Det er gjennom flere litteraturstudier vist at måling av direkte lokale responser til menneskelig ferdsel ofte underestimerer de kumulative effektene som følge av at dyr som er sensitive for forstyrrelse unngår store områder rundt eksisterende infrastruktur eller mye brukte ferdselsårer fordi viltet assosierer inngrepene med periodevis trafikk i området. Responsen på, og negative effekter som følge av forstyrrelser kan imidlertid variere, avhengig av tilgangen på alternative beiteområder.*»

NOF mener at tilgjengelig litteratur viser at de kumulative effektene av mer vannscootertrafikk, spesielt nær land, kan bli svært negative som følge av at fugler fordrives fra områdene.

Problemer med kommunal regulering av vannscootertrafikk

Vannscooterforskriften fungerer innenfor et rammeverk som omfatter flere andre lover og forskrifter. De viktigste er Småbåtloven (lov om fritid- og småbåter), den sentrale forskriften om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø, og lokale fartsforskrifter. Miljødirektoratet har laget en karttjeneste der de generelle forbudssonene for vannscooter vises, basert på den sentrale forskriften. Karttjenesten viser bl.a. ikke de kommunale fartsbestemmelsene, og vannscooterbrukere må derfor bruke flere kartlag og informasjonskilder. Sammen med vansker med vurderinger knyttet til topografi (vurdering av avstand og størrelse på holmer/skjær) og det øvrige trafikkbildet, er det stedvis utfordringer med å kjøre lovlig. Vista Analyse viser til informanter fra Statens naturoppsyn (SNO) og politiet som tidvis kan oppleve lignende problemstillinger når de skal vurdere hvorvidt forskriftens bestemmelser er brutt eller ikke. Andre vi har snakket med opplever ikke håndhevelsen av forskriften som et stort problem, digitale foto er til god hjelp både ved dokumentasjon, bedømmelse av fart og avstand fra land.

NOF ser at fjerning av forskriften for vannscooter o.l. løser noen av utfordringene forskriften skaper, naturlig nok, dersom målet er mindre regulerte områder. Likevel vil vi fastholde at dagens generelle forbudssone nært land må opprettholdes for å ivareta sårbart dyre- og fugleliv. En oppheving av forskriften vil være et alvorlig tilbakeslag for fuglelivet langs kysten, ferskvann og vassdrag. Norge har fortsatt rike forekomster av fugl langs det meste av kystlinjen.

Også mange fuglearter ved ferskvann hekker spredt, selv om noen områder utpeker seg som spesielt viktige. Fugleforekomster er således ikke knyttet til noen utvalgte lokaliteter, men i hele den sonen det i dag er forbud mot vannscooterkjøring.

KLD mener det er klare utfordringer med dagens regelverk, og departementet mener derfor at kommunene bør avgjøre hvilke begrensninger som eventuelt skal fastsettes. Når departementet foreslår å oppheve det sentrale regelverket om bruk av vannscooter, er det begrunnet i at reguleringen bør tilpasses de lokale forholdene. KLDs forslag tar således ikke hensyn til at store deler av bestandene for mange arter, inkludert mange rødlistearter, vil være utenfor verneområder eller begrensede forbudssoner opprettet av kommunene selv. Verneområder eller enkeltsoner med kjøreforbud ivaretar dermed ikke sårbare og truede fuglers behov for beskyttelse på en dekkende måte. Slike arter er bl.a. teist (sårbar, VU), ærfugl (NT), fiskemåke (NT), rødnebbene og makrellene (sterkt truet, EN).

KLD mener at en viss regulering av vannscooterbruken skal finne sted, men at kommunene er bedre skikket til dette over enn sentrale myndigheter. Forslaget fra KLD legger opp til at kommunene bruker noen ressurser på å kartlegge og avveie ulike hensyn, og at de kan vurdere å ta i bruk mulighetene som havne- og farvannsloven og motorferdselloven gir til lokal regulering. NOF vil påpeke at en forsvarlig kommunal forvaltning på området i praksis vil bety at dagens forbudssoner opprettholdes og suppleres med nye forbudssoner mange steder.

Etter NOFs oppfatning er det helt urealistisk at den kommunale forvaltningen på en god måte skal kunne vurdere samlet belastning av umotorisert og motorisert forstyrrelse i sine områder (jf. § 10 i naturmangfoldloven, NML), og regulere bruken av vannscooter, som stiller krav til miljøforsvarlig lokalisering (§ 12 i NML). Slik detaljregulering vil medføre et uklart regelverk, vanskelig håndhevelse av regler, synliggjøre den manglende naturfaglige kompetansen i mange kommuner, samt behov for økt administrasjon/byråkrati. KLD burde derimot legge til rette for at kommunene kan regulere aktiviteter som i dag er for dårlig ivaretatt, som camping ved viktige hekkeplasser for fugler, og regulering av vannsportsaktiviteter som vindsurfing og kiting. Etter vår erfaring har norske kommuner allerede betydelige utfordringer med å regulere ferdsel og forstyrrelser på en faglig god måte. NOF vil påpeke at behovet for kontroll ikke minker ved å delegere fastsetting av forbudssoner til kommunene. Tvert imot vil ulike forbudssoner fra kommune til kommune skape stor forvirring både hos den utøvende og den kontrollerende part.

KLDs forslag om oppheving av forskriften er heller ikke i tråd med Miljødirektoratets faglige anbefaling gitt våren 2015, der de tilråder at hovedprinsippene i dagens regelverk videreføres, det vil si at reglene om forbudssoner bør stå uforandret. Miljødirektoratet anbefaler videre registreringsplikt for vannscootere, sammen med informasjons- og holdningskampanjer. Vi anbefaler KLD å lytte til naturfaglige råd fra Miljødirektoratet og sentrale konklusjoner i Vista Analyses evaluering av *Forskrift for bruk av vannscooter o.l.*

Mangler ved dagens regelverk

Norge har en lang og rik skjærgård som skiller seg fra kysten i andre land. Antallet små holmer og skjær er flere steder betydelig. Sjøområdene i dette kystlandskapet er mange steder viktige for rastende og næringssøkende fugler, og utgjør ofte viktige hekkeplasser for måker, terner og andre sjøfugler. Slike områder skjermes ikke etter dagens regelverk når de ligger utenfor forbudssonene nært land, og/eller er under 200 m². Derimot gir naturmangfoldlovens § 15 beskyttelse av hekkende fugl. Denne loven må få virkning på *Forskrift for bruk av vannscooter o.l.*, og ikke bare overlates til privatpersoner uten forutsetninger for å vurdere egen påvirkning på naturmiljøet.

Mange viktige forekomster av næringsøkende og mytende fugl inkluderes heller ikke, slik Vista Analyse påpeker i sin evaluering. Klungsetvika i Fauske, Nordland kan brukes som ett eksempel. Området er en del av *Saltstraumen og Indre Skjerstadjorden IBA (Important Bird and Biodiversity Area - IBA)*. Klungsetvika i Fauske kommune er en del av dette IBAet, og huser tidvis store forekomster av vannfugl, som lom, dykkere og ender i sommerhalvåret. Antallet av nasjonalt og internasjonalt rødlistede fugler er stort: for eksempel ble det registrert 142 horndykkere her 14. august 2016. Det tilsvarer rundt 10 % av den norske hekkebestanden. Over 1 000 ender lå på dette tidspunktet også i bukta, 410 sjøorrer (nasjonalt og globalt rødlistet i kategorien VU) kan nevnes. Området er ikke vernet, eller underlagt restriksjoner på vannscooterkjøring.

Aktuelle rødlistede fuglearter som påvirkes eller vil kunne påvirkes av kjøring av vannscooter, selv om dagens lovverk følges, er bl.a. bergand (VU), stellerand (VU), sjøorre (VU), lappfiskand (VU), horndykker (VU), ærfugl (NT), havelle (NT), svartand (NT) og gulnebbblom (NT).

Økt ferdsel, ikke minst lystkjøring, vil også kunne føre til økt belastning på allerede utsatte arter som makrellterne (EN), dvergmåke (VU), hettemåke (VU), fiskemåke (NT) og tyvjo (NT) gjennom ferdsel ved og på øyer og holmer med hekkende fugler sommerstid. En vannscooter gir god fremkommelighet til slike lokaliteter.

I denne sammenheng er vil vi påpeke at vannscooterkjøring allerede er et problem ved flere av våre IBAer. Gjennom vårt nettverk av IBA-voktere, som følger med fuglebestandene og trusler mot de ulike IBAene, har vi mottatt rapporter om omfattende vannscooterkjøring ved Stjørdalfjorden IBA (Trøndelag), Tanamunningen IBA (Finnmark) og Værøy IBA (Nordland). De to sistnevnte IBAene er også Ramsar-områder.

Våre anbefalinger

Vi foreslår at forskriften om vannscooter opprettholdes. Det synes nødvendig med en gjennomgang av viktige områder for fugl som ikke skjermes av dagens regelverk, og sikring av disse. For å identifisere nødvendige nye forbudssoner kreves et godt kunnskapsgrunnlag. Forvaltningen må vurdere om denne kunnskapen finnes, og om det på bakgrunn av dette i det hele tatt er forsvarlig å legge opp til bruk av vannscooter utenfor forbudssonene nær land. Det er viktig at områder der det ikke er tillatt å kjøre merkes godt, også fysisk ute i sjøområdene. Alle vannscootere og båter må være registrert i offentlige registre og ha identifikasjonsmerke, slik at overtredelse av lovverket lettere kan følges opp og dokumenteres. Det er essensielt at politi og SNO får betydelige midler til oppsyn, og at dette arbeidet prioriteres. En god forskrift vil bli svekket dersom den ikke blir fulgt opp av effektive kontrollmekanismer. Vi anbefaler også bruk av informasjonskampanjer. Det er ikke til å komme bortfra at effektiv overvåkning av hele den norske kystlinjen ikke er gjennomførbart, og at kjøring med vannscooter stiller store krav til førerens egenskaper og forståelse for egen belastning på sine omgivelser.

Konklusjon

Dersom KLD mener at en forskrift om vannscooterkjøring ikke kan håndheves på en god måte, slik at hensynet til regulering og friluftsliv og fauna ikke kan ivaretas gjennom en sentral regulering, må dette få andre følger enn en oppheving av den sentrale forskriften som sikrer hensynet til naturmangfoldet et godt stykke på vei. Et alternativ er at Norge gjeninnfører et totalforbud mot vannscooterkjøring, hvor kommunene har en begrenset adgang lokalt til å åpne opp områder for vannscooterkjøring. Dette mener vi ivaretar dem som ønsker å benytte seg av

vannscotere, samtidig som viktige naturhensyn ikke settes til side. Som vi har gjort rede for over utgjør vannscooter en ekstra belastning for vann- og sjøfugl i forhold til en del andre fartøyer.

Intervjuer med publikum (de som blir berørt av vannscooterbruk) jf. Vista Analyses rapport, viser at flertallet mener at motorisert ferdsel til sjøs bør reguleres strengere, og at bruken av vannscotere allerede forsterker et inntrykk av nokså høy grad av uvettig kjøring til vanns. Vi oppfordrer KLD til å ta dagens problemer på alvor. En passiv forvaltning vil ha negative følger for naturmangfold, og øke konflikten mellom ulike brukere av naturen. En utvikling i strid med nasjonale miljømål knyttet til sårbare og truede arter kan ikke aksepteres.

For Norsk Ornitologisk Forening

Kjetil Aa. Solbakken

Kjetil Aa. Solbakken, generalsekretær

Litteratur:

Burger, J. 1998. Attitudes about recreation, environmental problems, and estuarine health along the New Jersey shore, USA. *Environmental Management* 22: 869–76.

Burger, J. 2003. Personal watercraft and boats: coastal conflicts with common terns. *Lake and Reservoir Management* 19: 26–34.

Follestad, A. 2012. Innspill til forvaltningsplaner for Lista- og Jærstrendene: Kunnskapsoversikt over effekter av forstyrrelser på fugler. NINA Rapport 851. 45 s.

Follestad, A., Gjershaug, J.O. & Stokke, B.G. 2016. Ferdrelsrelaterte forstyrrelser på fugl i Jærstrendene landskapsvernområde. NINA Rapport 1243. 112 s.

Øian, H., Andersen, O., Follestad, A., Hagen, D., Eide, N.E., Kaltenborn, B. 2015. Effekter av ferdsel og friluftsliv på natur. En sammenstilling av nasjonal og internasjonal litteratur. NINA Rapport 1182. 77 s.

Ward, D. & Andrews, J. 1993. Waterfowl and recreational disturbance on inland waters. *British Wildlife* 4: 221–229.