



Dato: 23.03.2017

Klima- og miljødepartementet
Pb. 8013 Dep
0030 OSLO

Forslag om oppheving av vannscooterforskriften - høringsuttalelse fra Nøtterøy kommune

Vi viser til Klima- og miljødepartementets brev av 23.12.2016.

Nøtterøy kommunestyre vedtok 22.03.2017 (sak KS-17/011) følgende høringsuttalelse:

1. "Nøtterøy kommune er enig i Klima- og miljødepartementets vurdering, der man legger til grunn at den foreslåtte endringen i regelverket vil gi økt salg og bruk av vannscootere. På bakgrunn av evalueringsrapporten og ut fra hensynet til de store naturvern-, båtlivs- og friluftslivsinteressene i vårt område, mener Nøtterøy kommune det ikke er ønskelig med en betydelig økning i vannscooteraktiviteten. Det er derfor heller ikke ønskelig å endre regelverket i en retning som kan gi en slik økning.
2. Nøtterøy kommune vurderer det som mest formålstjenlig med et mest mulig felles regelverk for vannscootere i form av en sentral forskrift. Dagens vannscooterforskrift kan være utgangspunkt for et slikt regelverk, men det vil være nødvendig å løse de påviste utfordringene med hensyn til sikkerhet for brukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet.
3. God informasjon vil være helt sentralt for å bedre forståelsen av regelverket.
4. Hvis det er deler av kysten hvor vannscooterproblematikk er lite relevant, bør dette håndteres gjennom f. eks. unntaksordninger fra det generelle regelverket.
5. Klima- og miljødepartementet oppfordres til å arbeide videre med den sentrale vannscooterforskriften på dette grunnlaget.
6. Vannscooterforbudet i Færder nasjonalpark bør opprettholdes av hensyn til de spesielt store verneverdiene og friluftslivsinteressene der.
7. Det vises for øvrig til vedlagte saksframlegg.

Nøtterøy kommune støtter forslaget om en registreringsordning for vannscootere."

Saksframlegget til kommunestyret er vedlagt.

Med hilsen



Andreas Mæland
kommuneutviklingssjef



Ronny Meyer
seniorrådgiver

Vedlegg

1. Høring vannscooterforskrift saksframlegg

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold	Postboks 2076	3103	TØNSBERG
Tjøme kommune	Rødsgata 36	3145	TJØME
Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG



Saksbehandler: Ronny Meyer
Telefon: 33 40 22 47

Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for miljøvern og kommunalteknikk	08.03.2017	17/047
Formannskapet	15.03.2017	17/019
Kommunestyret	22.03.2017	17/011

Rådmannens innstilling

1. Forslag til høringsuttalelse vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet.

Hovedutvalg for miljøvern og kommunalteknikk 08.03.2017:

Behandling:

B.K. Sevik (Frp) fremmet følgende forslag:

Nøtterøy kommune er positive til oppheving av vannscooterforskriften.

S. Gullvåg (Ap) fremmet følgende tilleggsforslag:

Nøtterøy kommune støtter forslaget om en registreringsordning for vannscootere.

Votering

Rådmannens innstilling vedtatt med 8 mot 3 stemmer (B.K. Sevik (Frp), L. Lorentzen og B.G. Daae (H)) avgitt for B.K. Seviks forslag.

S. Gullvågs tilleggsforslag ble vedtatt med 8 mot 3 stemmer (Frp, V).

MK- 17/047 Vedtak:

1. Forslag til høringsuttalelse vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet.

- Nøtterøy kommune støtter forslaget om en registreringsordning for vannscootere.

Formannskapet 15.03.2017:

Behandling:

Egil Koch, FRP fremmet Seviks forslag fra hovedutvalget:

"Nøtterøy kommune er positive til oppheving av vannscooterforskriften."

Punkt 1: Ved votering ble hovedutvalgets innstilling vedtatt med 10 mot 1 stemme (FRP) som ble avgitt for Kochs forslag.

Kulepunkt 1: Hovedutvalgets innstilling ble vedtatt med 9 mot 2 stemmer (FRP)

FS- 17/019 Vedtak:

1. Forslag til høringsuttalelse vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet.
 - Nøtterøy kommune støtter forslaget om en registreringsordning for vannscootere.

Kommunestyret 22.03.2017:

Behandling:

Egil Koch, FRP fremmet sitt forslag fra formannskapet:

"Nøtterøy kommune er positive til oppheving av vannscooterforskriften."

Punkt 1: Formannskapets innstilling ble vedtatt med 28 mot 7 stemmer (4FRP, 3H) som ble avgitt for Kochs forslag.

Kulepunkt 1: Formannskapets innstilling ble vedtatt med 29 mot 6 stemmer (5FRP, 1H).

KS- 17/011 Vedtak:

1. Forslag til høringsuttalelse vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet.
 - Nøtterøy kommune støtter forslaget om en registreringsordning for vannscootere.

Vedlegg:

Høring om oppheving av vannscooterforskrift
Utkast til forskrift om endring av forskrift av 2. november 2012 nr. 1040
Vannscooterforskriften
Brev fra FNF-Vestfold
Tabell kystsonenplan sosiale miljøpåvirkninger

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på kommunens hjemmeside.

Kortversjon

Klima- og miljødepartementet (KLD) har sendt på høring forslag om å oppheve vannscooterforskriften. Samtidig sendes på høring forslag om endring i forskriftsmalen for lokale ordensforskrifter etter havne- og farvannsloven. Forslaget innebærer at kommunene gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere, særlig gjennom havne- og farvannsloven. Forslaget til høringsuttalelse vurderer det ikke som ønskelig å endre regelverket i en retning som kan gi betydelig økning i vannscooteraktiviteten. Det vurderes som mest hensiktsmessig med et mest mulig felles regelverk for vannscootere i form av en sentral forskrift. Dagens vannscooterforskrift kan være utgangspunkt for et slikt regelverk, men det vil være nødvendig å løse de påviste utfordringene med hensyn til sikkerhet for brukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet. Vannscooterforbudet i Færder nasjonalpark bør opprettholdes av hensyn til de spesielt store verneverdiene og friluftinteressene der. KLD oppfordres til å arbeide videre med den sentrale vannscooterforskriften.

Innledning

Klima- og miljødepartementet (KLD) har sendt på høring forslag om å oppheve forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften). Høringsfristen er 23.03.2017.

Dagens regelverk og bakgrunnen for forslaget

Vannscooterforskriften har spesialregler for bruk av vannscooter som gjelder i tillegg til de generelle reglene om bruk av fartøy i bl.a. havne- og farvannsloven og småbåtloven med forskrifter. Den viktigste regelen er at det er restriksjoner på bruk av vannscooter innenfor forbudsbelter på 400 meter ut fra land i sjø og 500 meter i ferskvann. I forbudsbeltene er det tillatt med transportkjøring saktere enn 5 knop og med stø kurs for å komme seg ut og forbi forbudsbeltene. Transportkjøringen skal i utgangspunktet skje i farled. All kjøring er uansett forbudt i verneområder.

Dagens regelverk ble vedtatt i 2013. Før det var det i Norge et totalforbud mot vannscooterkjøring, med en begrenset adgang for kommunene til å åpne opp områder lokalt for slik kjøring. EFTAs overvåkingsorgan ESA hadde innvendinger mot dette regelverket, og det ble derfor endret.

Som forutsatt ved lovendringen i 2013, ble det gjennomført en evaluering av vannscooterregelverket høsten 2014. Evalueringen ble gjort av Vista Analyse AS. Rapportens hovedkonklusjoner er:

- Ivaretar regelverket i tilstrekkelig grad miljøinteressene, med spesiell vekt på natur- og friluftslivsinteresser? Ja.
- Bli de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter godt nok ivaretatt i forskriften?
Nei for brukernes del, ja for publikums del.
- Er regelverket utformet slik at det er mulig å kontrollere og håndheve? Nei.
- Er regelverket brukervennlig? Nei for vannscooterbrukernes del, nei for publikums del.

Evalueringsrapporten fra Vista Analyse er omfattende, og det er ikke mulig å gå inn på alle

detaljer og forbehold. Rapporten peker imidlertid på flere forhold som gjør at vurderingene bør ses på som foreløpige, blant annet at det mangler data for omfanget av vannscootere og at regelverket var ganske nytt da evalueringen ble gjennomført.

Våren 2015 ga Miljødirektoratet en faglig anbefaling til KLD om hvordan rapporten fra Vista Analyse bør følges opp. Direktoratet anbefaler at hovedprinsippene i dagens regelverk videreføres, og at det foreløpig ikke gjøres endringer i reglene om forbudsområder. 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. Videre mener Miljødirektoratet det bør vurderes å innføre registreringsplikt for vannscootere. Direktoratet foreslår også informasjons- og holdningskampanjer, og at berørte direktorater har jevnlig erfaringsutvekslinger.

Kystverket uttalte våren 2015 at det kan hevdes at bestemmelsene om forbudssoner, isolert sett med hensyn til sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet, innebærer en forskjellsbehandling av vannscooter i forhold til andre fartøy.

Sjøfartsdirektoratet påpeker i sin tilrådning våren 2015 at når hovedbruken av vannscooter må skje minst 400 meter fra land, vil det flere steder bety at lovlig bruk bare kan skje i områder med bølgehøyde som overgår det fartøyet er konstruert for. Videre uttrykker Sjøfartsdirektoratet bekymring for fartsbegrensningen på 5 knop for vannscootere ved transportkjøring i forbudssonen. Direktoratet mener at det fort vil kunne oppstå farlige situasjoner for både vannscooterføreren og annen trafikk hvis en vannscooter må holde lavere fart i en farled enn det som gjelder øvrig trafikk. Sjøfartsdirektoratet mener at de øvrige begrensninger tilknyttet transportkjøringen, som forbudet mot sikksakk-kjøring og hopping, ivaretar hensikten med regelen, slik at en egen fartsbegrensning for vannscooter ikke er nødvendig.

Klima- og miljødepartementets forslag

KLD foreslår å oppheve forskrift av 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende. Opphevingen medfører at den sentrale særreguleringen om bruk av vannscooter faller bort, mens de generelle reglene om fartøy i blant annet havne- og farvannsloven og småbåtloven fremdeles vil gjelde for bruk av vannscooter.

Departementet viser til at det i regjeringens politiske plattform (Sundvolden-plattformen) er uttrykt at regjeringen vil fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud, herunder forbud mot vannscooter.

KLD mener at rapporten fra Vista Analyse, samt tilrådingene fra direktoratene, viser at det er klare utfordringer med dagens regelverk. Disse utfordringene kan løses på ulike måter, og departementet oppgir at man har vurdert forskjellige alternativer. Disse er imidlertid ikke beskrevet i høringsbrevet. Når departementet nå foreslår å oppheve det sentrale regelverket om bruk av vannscooter, er det begrunnet i at reguleringen bør tilpasses de lokale forholdene, og departementet mener derfor at kommunene bør avgjøre hvilke begrensninger som eventuelt skal fastsettes.

Reglene om bruk av vannscooter etter eventuell oppheving av forskriften.

Dersom særreguleringen for bruk av vannscootere oppheves, vil kjøring med vannscooter reguleres av de alminnelige reglene om fartøy. For Nøtterøys del vil det i praksis dreie seg om regler etter havne- og farvannsloven og småbåtloven. I tillegg kan ferdsel med fartøy være begrenset i konkrete områder, slik som områder som er vernet etter naturmangfoldloven, områder i tilknytning til akvakulturanlegg mm. Færder nasjonalpark er et slikt verneområde.

Havne- og farvannsloven: Regulering av fart. Kommunene har i dag hjemmel til å gi lokale fartsforskrifter med hjemmel i forskrift av 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (den sentrale fartsforskriften). Denne forskriften er hjemlet i havne- og

farvannsloven § 13.

Slike fartsbegrensninger kan gis både for deler av eller hele kommunens sjøområde. Både den sentrale fartsforskriften og lokale forskrifter om fartsbegrensning gjelder for alle typer fartøy, herunder vannscootere. Unntak fra forskrifter om fart er uttømmende angitt i den sentrale fartsforskriften § 6. Dette medfører at det ikke er anledning til å gi forskrift om fartsbegrensning som bare gjelder for én fartøytype, f. eks kun vannscootere.

Nøtterøy, Tjøme, Tønsberg og daværende Stokke kommune innførte lokale fartsforskrifter i 2010. Disse innebærer bl.a. at det er 5 knops fartsgrense 100 meter fra land, samt i særskilt oppmerkede sund/trange farvann, og en øvre fartsgrense på 30 knop innenfor en linje mellom de ytterste øyene.

Havne- og farvannsloven: Bruk av farvannet. Kommunene kan fastsette forskrift om orden i og bruk av farvannet der det kan gis særlige regler om bruk av vannscooter og andre fritidsfartøy. Forskriftsmalen for slike lokale ordensforskrifter er foreslått endret slik at denne type bestemmelser ikke krever sentral godkjenning fra Kystverket. I følge forslag til forskriftsmal (del av høringen) skal kommunene kunne regulere bruk av fritidsfartøy for å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv.

Eksempler på regulering av bruk av fritidsfartøy, herunder vannscooter, kan være forbud mot bruk i bestemte områder. Dette kan gjelde f.eks. i tett trafikkerte områder for å unngå fare for ulykker, eller av hensyn til støy i trange sund, bukter og vikler med fritidsbebyggelse eller som er særlig attraktive for friluftsliv. Bruk av fritidsfartøy kan også begrenses til en nærmere fastsatt avstand fra land av hensyn til støy, fare for sammenstøt, konflikt med badende o.l.

Ordensforskrifter vil være virkemiddelet hvis man ønsker å regulere vannscootere særskilt. Det fremgår av høringsbrevet at slike reguleringer kan knyttes til «ulike aktiviteter» og «visse typer motorisert ferdsel».

Småbåtloven. Lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) inneholder blant annet krav til småbåter og fritidsbåter. Disse gjelder også for vannscootere. Videre gir loven krav til førere og til bruk av fritidsbåt. Lovens regler utfylles her av forskrift av 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt, og forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene).

Administrative og økonomiske konsekvenser.

KLD fremholder at det gjeldende regelverket om bruk av vannscooter gir klare begrensninger for vannscooterbruken. Det er i følge departementet derfor grunn til å mene at en oppheving av vannscooterforskriften vil føre til at flere vil bruke vannscooter. Dette kan kreve noe økte ressurser til kontroll og håndheving. Hvorvidt flere vannscootere vil føre til flere ulykker, er i følge departementet noe usikkert. Det finnes ingen statistikk i Norge som viser når vannscootere har vært involvert i ulykker. Statistikk fra den amerikanske kystvakten kan imidlertid tyde på at vannscootere er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Departementet legger til grunn at endringen i regelverket vil gi økt salg av vannscootere, og økt bruk av vannscootere. I følge departementet vil dette trolig innebære at man får noe økt ulykkesforekomst.

Færder nasjonalpark.

Nasjonalparken omfatter hoveddelen av skjærgården øst for Nøtterøy og Tjøme. Den fremtidige reguleringen av vannscooterkjøring i nasjonalparken vil derfor ha stor betydning.

I Færder nasjonalpark er vannscooter i dag forbudt ihht. verneforskriftens § 3 pkt. 6.2 a. Forslaget fra Klima- og miljødepartementet om oppheving av vannscooterforskriften vil ikke direkte berøre nasjonalparken. Indirekte kan likevel en oppheving få konsekvenser hvis det fører til et ønske om å harmonisere vannscooterregelverket i nasjonalparken med det som da vil gjelde i farvannet utenom parken. Det vil i så fall være nødvendig å endre

verneforskriften for nasjonalparken.

Friluftslivsorganisasjonene i Vestfolds vurdering av konsekvensene.

Forum for natur og friluftsliv (FNF) i Vestfold er en paraplyorganisasjon for en rekke friluftslivs- og naturvernorganisasjoner i fylket. FNF har sendt brev til Nøtterøy kommune i forbindelse med høringen (vedlagt). Foreningen er kritisk til å oppheve vannscooterforskriften fordi man frykter at det både vil føre til mer vannscooterkjøring og dessuten gi et enda mer uoversiktlig regelverk med lokale reguleringer. FNF gir åtte grunner for ikke å tillate mer vannscooterkjøring:

- Fortrenger de myke trafikantene.
- Trussel mot dyre- og fuglelivet.
- Øker risikoen for ulykker.
- På tvers av faglige anbefalinger.
- Trenger håndheving av regelverket – ikke fjerning.
- Norskekysten er uoversiktlig med holmer, skjær og trange sund.
- Går på bekostning av reiselivet i Norge.
- Regjeringen går i mot egne argumenter fra stortingsmeldingen om friluftsliv.

Punktene, som er nærmere utdypet i brevet, er de samme som i en kronikk publisert på hjemmesidene til den nasjonale paraplyorganisasjonen Norsk Friluftsliv. Dette er underskrevet av 18 organisasjoner som representerer natur, friluftsliv, fritidsboligeiere m.fl.

Nøtterøy kommune har ikke mottatt tilsvarende skriftlige henvendelser i forbindelse med høringen fra tilhengere av at vannscooterforskriften oppheves.

Det vises for øvrig til vedlagte høringsbrev med høringsnotat, brev fra FNF-Vestfold, samt evalueringsrapporten fra Vista Analyse som finnes på https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5710/va-rapport_2014-49_evaluering_regelverk_for_vannscooter.pdf.

Faktagrunnlag

Forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter o.l.

Klima- og miljødepartementet: Brev 23.12.2016: Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften m/vedlegg (høringsnotat).

Vista Analyse AS: Evaluering av regelverket for bruk av vannscooter. Rapport 2014/49.

Vurderinger

Generelt.

Båtliv og friluftsliv ved sjøen er svært viktig for mange på Nøtterøy. Mye av kommunens identitet er knyttet til sjøen og skjærgården. Spørsmål som angår trivsel og sikkerhet har derfor stor betydning, både for lokalbefolkning, fritidsboligeiere/brukere og båtturister.

Undersøkelser viser at ro, fred og naturopplevelse er viktige motiver for svært mange som driver friluftsliv. Forhold som hindrer eller vanskeliggjør disse opplevelsene oppfattes gjerne som uønskede. I Nøtterøy/Tjømeskjærgården ble det for noen år siden gjennomført undersøkelser blant båtbrukere, der det også ble spurt om det er noe som oppleves som problemer i skjærgården. Flest oppga her forhold knyttet til andres båtbruk, som f. eks. stor fart og lekekjøring med joller. Vannscootere oppfattes nok av mange som en eksponent for disse sidene ved båtlivet.

Samtidig er det flere som setter stor pris på de aktiviteter og opplevelser vannscooterne åpner for, og som mener forskjellsbehandlingen i dagens regelverk er ubegrunnet og lite rettferdig. Noen har også næringsmessige interesser knyttet til salg og utleie av vannscootere. Det er derfor naturlig at forslaget om oppheving av vannscooterforskriften skaper betydelig engasjement, både blant motstandere og tilhengere av denne aktiviteten.

Evalueringsrapporten fra Vista Analyse peker på at motsetningene mellom vannscooterbrukere og andre friluftsbukere ofte er basert på en verdikonflikt. Rådmannen vil derfor innledningsvis understreke at Nøtterøy kommunes holdning til et forslag som etter departementets egen vurdering vil gi økt salg og bruk av vannscootere, også i stor grad vil være et verdimesig og politisk spørsmål.

Når det gjelder politiske vedtak som kan gi rammer for rådmannens forslag til uttalelse, vil den felles kystzoneplanen for Nøtterøy og Tjøme (2001) være relevant. Planen har blant annet et overordnet mål om at de sikrede friluftsområdene i Nøtterøy/Tjømeskjærgården skal forvaltes i et bærekraftig perspektiv, slik at miljøet bevares og mulighetene for gode friluftslivsopplevelser ivaretas både for dagens og fremtidens brukere. Et hovedmål er at de sikrede friluftsområdene skal tilby ulike brukergrupper ønskede friluftslivsopplevelser innenfor en akseptabel grad av påvirkning på det fysiske og sosiale miljøet. Planen foreslo standarder for bl.a. sosiale miljøpåvirkninger, definert på grunnlag av brukernes oppfatninger om ulike påvirkninger som fart, bølger, støy, lekekjøring med joller mm.

Store deler av skjærgården og friluftsområdene der inngår nå i Færder nasjonalpark. Forslaget til forvaltningsplan for nasjonalparken har en målsetting om at forvaltningen av parken skal bidra til å fremme gode friluftslivsopplevelser, samtidig som verneverdiene opprettholdes.

Er det utfordringer knyttet til båtlivet i skjærgården i dag?

I forbindelse med kystzoneplanen ble påvirkning på det sosiale miljøet undersøkt i en spørreundersøkelse blant båtbrukere i Nøtterøy/Tjømeskjærgården. Resultatet er vist i vedlagte tabell. Selv om undersøkelsen er noen år gammel, gir den en indikasjon på hvilke sider ved båtlivet som kan representere utfordringer. Vannscootere var lite aktuelt på den tiden undersøkelsen ble gjennomført, så det ble ikke spurt spesielt om dette.

Resultatene viser at flere av de typer ulemper/forstyrrelser som diskuteres i forbindelse med økt bruk av vannscootere, allerede oppleves som problemer av en betydelig andel av båtbrukerne, men da med utspring i andre båttyper enn vannscootere. Vel halvparten av de som svarte oppfattet f. eks lekekjøring med joller som et ganske stort problem eller større, mens mer enn en tredjedel oppfattet båter som holder høy fart tilsvarende.

Selv om det alltid vil være metodiske spørsmål knyttet til slike undersøkelser, mener rådmannen resultatene viser at man allerede har visse utfordringer med tanke på målsettingene i kystzoneplanen. Økt bruk av fartøyer som i spesielt stor grad kan gi påvirkninger som oppfattes som negative av mange brukere, vil representere en ytterligere utfordring. Vannscootere har etter rådmannens oppfatning et potensial for slike påvirkninger. Regelendringer som i henhold til departementets egen vurdering vil føre til økt salg og bruk av vannscootere, bør derfor vurderes grundig med tanke på den samlede påvirkningen av fart, støy og andre miljøpåvirkninger innenfor kommunens sjøområder.

Skiller vannscootere seg fra andre typer fritidsbåter?

I høringsbrevet vises det til at det i dag finnes fartøyer «med tilnærmet lignende egenskaper, både når det gjelder fart og støy», som ikke omfattes av vannscooterregelverket. Disse reguleres kun av de alminnelige regler for ferdsel til sjøs.

Rådmannen er enig i at slike fartøyer finnes. Det synes imidlertid å være en utbredt oppfatning at vannscootere representerer noe nytt innen båtlivet. Det nye synes å være at disse farkostene i langt større grad enn andre båttyper brukes til lekepregede, fartsfylte aktiviteter, at de har stort farts potensial kombinert med hurtig akselerasjon, at bruken ofte innebærer hyppige endringer i gasspådrag, fart og kurs, og at motor- og skroglyd pga. dette gir et mer generende lydbilde, selv om den objektive lydstyrken ikke er høyere enn hos

mange andre båter.

Dette utelukker selvfølgelig ikke at noen bruker vannscooterne som helt vanlige båter, og kjører med fast kurs på tur fra A til B. Likeledes er det heller ikke uvanlig at det foregår lekekjøring med andre båttyper, som joller og gummibåter. Vannscooterne synes imidlertid i større grad enn andre båter å være innrettet nettopp på denne lekepregede kjøringen.

Etter rådmannens vurdering tilsier både evalueringen fra Vista Analyse, tilrådingen fra Miljødirektoratet og uttalelsen fra natur- og friluftslivsorganisasjonene at det kan være meningsfylt å betrakte vannscootere som en egen kategori fartøyer ut fra konstruksjon, bruksmåte og hvordan andre brukere av sjøen oppfatter dem.

Er det behov for å regulere vannscootere særskilt?

Selv om vannscootere utgjør en egen kategori fartøyer, er det ikke gitt at de må ha et eget regelverk. Hvis behovet for regulering kun er knyttet til forhold som i like stor grad gjelder andre båttyper, vil det generelle regelverket være tilstrekkelig. For eksempel er de lokale fartsgrensene til sjøs i Nøtterøy og nabokommunene etablert med tanke på alle fritidsbåter.

Når det gjelder innvirkning på natur, viser evalueringsrapporten til at vannscootere og lignende farkoster kan ha til dels betydelige effekter, særlig gjennom forstyrrelse av fugl og pattedyr (som sel). For fugler vil brå og uforutsigbare retningsendringer sannsynligvis forstyrre mer enn støyen, men det er mulig at kombinasjonen av plutselige retningsendringer og endringer i støybildet kan forsterke effekten. En generell regulering av alle fartøyer for å motvirke dette, f.eks. i form av nye ferdselsrestriksjoner i områder med mye sjøfugl, vil kunne oppfattes negativt av dem som fører båter som ikke virker forstyrrende på samme måte.

Når det gjelder innvirkning på friluftsliv, viser evalueringsrapporten til at friluftsbukere først og fremst påvirkes av vannscooteraktivitet gjennom støy og bevegelse (fart, bølger). Rapporten har ikke funnet eksempler på at vannscootervirksomhet i Norge på bestemte steder har fortrenget annen friluftsvirksomhet eller begrenset den betydelig i tid og rom (målkonflikter). Man er likevel åpen for at det i avgrensede områder med stort press av ulike typer friluftsbukere kan oppstå situasjoner hvor vannscootervirksomhet fortrenger annen friluftsvirksomhet. Rådmannen vil her peke på at nettopp sjøområdene rundt Nøtterøy sommerstid har karakter av slike avgrensede områder som rapporten viser til. En vanlig situasjon vil i følge rapporten likevel være at andre friluftsbukere vil måtte tilpasse sin friluftaktivitet til eventuell vannscootervirksomhet, alt etter hvor forstyrrende de opplever den.

Vannscootervirksomhet kan i følge rapporten ha vesentlige negative innvirkninger på friluftslivsopplevelsen til andre grupper (verdikonflikter). Særlig synes det å være en motsetning mellom dem som søker en forholdsvis rolig og lavteknologisk opplevelse av å være ute i naturen, og vannscooterbruk.

Rapporten fremholder at forbudsbeltet i dagens regelverk spiller en viktig rolle med hensyn til å motvirke motsetninger i forhold til andre friluftsbukere i form av støy og målkonflikter. En generell regulering av alle fartøyer for å motvirke motsetninger mellom vannscooterbrukere og andre, vil kunne oppfattes negativt av dem som fører båter som ikke skaper slike motsetninger.

Det synes derfor hensiktsmessig å kunne regulere vannscootere særskilt, både av hensyn til naturen og andre som bruker sjøen til friluftsliv og rekreasjon.

Er virkemidlene som anvises i høringen som erstatning for vannscooterforskriften, formålstjenlige?

Lokale fartsbegrensninger etter havne- og farvannsloven vil være tilstrekkelig for å regulere farten, der man måtte ønske det. Slike fartsbegrensninger vil imidlertid måtte gjelde for alle typer fartøyer, ikke kun vannscootere.

I høringsforslaget inngår som nevnt en endring i forskriftsverket etter havne- og farvannsloven som gir kommunene adgang til å regulere bruk av fritidsfartøy for å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv (ordensforskrift). Rådmannen ser at en slik ordensforskrift vil gi mulighet for å regulere vannscooterbruk i bestemte områder innenfor de rammene havne- og farvannsloven setter. Reguleringen vil kreve en konkret vurdering, der de ulike interesser og hensyn avveies mot hverandre.

Løsningen med lokale ordensforskrifter har både fordeler og ulemper. Den største fordelen er at man ut fra lokalkunnskap og lokale behov kan tilpasse reguleringene gjennom lokale demokratiske prosesser. Norge er mangfoldig, og behovet for å regulere vannscooterbruk vil helt sikkert variere.

Den største ulempen er at regelverket for vannscootere kan bli svært fragmentert og uoversiktlig. Det må i tillegg gjøres helt konkrete vurderinger hvis man ønsker å regulere vannscooterbruk i deler av kommunens farvann. Disse vurderingene kan være krevende, og eventuelle reguleringer kan bli omdiskuterte og konfliktfylte. Et generelt regelverk kan være enklere å forholde seg til, både for brukere og forvaltning.

Hvis forskriften oppheves, og man lokalt ønsker å regulere vannscootere særskilt gjennom lokale ordensforskrifter, vil man for øvrig fremdeles måtte løse utfordringer med kontroll/håndheving og brukervennlighet.

Færder nasjonalpark.

Vannscooterforbudet i nasjonalparken er hjemlet i verneforskriften, og omfattes formelt sett ikke av høringsforslaget. Rådmannen antar likevel at forbudet i nasjonalparken vil bli gjenstand for ny vurdering dersom den generelle vannscooterforskriften oppheves. Det ligger jo i forslaget at vannscootere i så fall skal betraktes som andre fritidsbåter. Nøtterøy kommunes høringsuttalelse bør derfor også si noe om situasjonen i nasjonalparken, hvor både verneverdier og friluftslivsinteresser er spesielt store.

Alternativer til oppheving av vannscooterforskriften.

Hovedalternativene til å oppheve vannscooterforskriften, er å beholde dagens forskrift som den er, eller arbeide videre med den med sikte på å løse utfordringene med sikkerhet for vannscooterbrukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet (justering). Ved en justering vil det, i tillegg til selve forskriftsarbeidet, være nødvendig å arbeide med gode løsninger for bl.a. informasjon.

Rådmannen mener justeringsalternativet er det mest hensiktsmessige hvis man velger å gå inn for en fortsatt sentral regulering av vannscootere. Det legges til grunn at kommunene i så fall vil få en revidert forskrift på høring. Rådmannen ser det derfor ikke som formålstjenlig å foreslå mulige løsninger på utfordringene med dagens forskrift i kommunens høringsuttalelse nå.

Rådmannen mener for øvrig det ville styrket høringen om man hadde lagt fram flere alternativer enn kun forslaget om å oppheve vannscooterforskriften og henvise utfordringene til lokale farts- og ordensforskrifter. Spesielt burde man utredet og presentert mulige løsninger på de svakhetene evalueringen har avdekket i gjeldende vannscooterforskrift og praktiseringen av den.

Konklusjon

Følgende høringsuttalelse bør vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet:

1. Nøtterøy kommune er enig i Klima- og miljødepartementets vurdering, der man legger til grunn at den foreslåtte endringen i regelverket vil gi økt salg og bruk av vannscootere. På

bakgrunn av evalueringsrapporten og ut fra hensynet til de store naturvern-, båtlivs- og friluftslivsinteressene i vårt område, mener Nøtterøy kommune det ikke er ønskelig med en betydelig økning i vannscooteraktiviteten. Det er derfor heller ikke ønskelig å endre regelverket i en retning som kan gi en slik økning.

2. Nøtterøy kommune vurderer det som mest formålstjenlig med et mest mulig felles regelverk for vannscootere i form av en sentral forskrift. Dagens vannscooterforskrift kan være utgangspunkt for et slikt regelverk, men det vil være nødvendig å løse de påviste utfordringene med hensyn til sikkerhet for brukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet.
3. God informasjon vil være helt sentralt for å bedre forståelsen av regelverket.
4. Hvis det er deler av kysten hvor vannscooterproblematikk er lite relevant, bør dette håndteres gjennom f. eks. unntaksordninger fra det generelle regelverket.
5. Klima- og miljødepartementet oppfordres til å arbeide videre med den sentrale vannscooterforskriften på dette grunnlaget.
6. Vannscooterforbudet i Færder nasjonalpark bør opprettholdes av hensyn til de spesielt store verneverdiene og friluftslivsinteressene der.
7. Det vises for øvrig til vedlagte saksframlegg.