



Klima- og miljøverndepartementet
(høringsportal)

Deres ref.	Deres brev av:	Vår ref.	Emnekode	Dato
16/1904	23. desember 2016	201700033-42 UHSA	ESARK-03	23. mars 2017

Høringsuttale fra Bergen kommune - Forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Det vises til Klima og miljøverndepartementets brev 23. desember 2016 om høring av forslag om å oppheve forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende.

Bystyret i Bergen kommune behandlet høringsforslaget i møte 22. mars 2017 og avga følgende høringssvar på vegne av kommunen:

Bergen kommune kan ikke støtte forslag om oppheving av vannscooterforskriften.

Det vises til at Bergen kommune har en lang og mangfoldig kyst, og arbeider aktivt gjennom arealplanleggingen med å gjøre kysten tilgjengelig for friluftsliv og ivareta naturmangfold. I kommuneplanens arealdel er mesteparten av kysten avsatt til hensynssone – funksjonell strandsone – hvor følgende retningslinje er gjeldende: *«Innenfor den funksjonelle strandsonen er det et overordnet mål å ta vare på og videreutvikle kvaliteter knyttet til biologisk mangfold, landskap, kulturminner, bygningsmiljø og allmenn ferdsel».*

I gjeldende vannscooterforskrift er det anledning for kommunene å regulere inn egne organiserte trenings og konkurranseområder for vannscooterkjøring innenfor forbudssonene, slik at aktivitetsformen kan ivaretas også på denne måten. Bergen kommune er i prosess for å få dette til gjennom pågående rullering av kommuneplanens arealdel. Tiden forskriften har virket har vært for knapp til å komme i mål med dette arbeidet. Organisert vannscooterkjøring har i mellomtiden vært løst gjennom en midlertidig dispensasjon gitt av Klima- og miljødepartementet.

Vannscooterne egenskaper i form av høy fart og høy støy, fører til særlige problemstillinger knyttet til naturmangfold samt interessekonflikter knyttet til øvrig friluftsliv og ferdsel til sjøs. Bergen kommune er usikker på om disse hensynene er tilstrekkelig belyst i konsekvensutredningen til at det gir et godt nok grunnlag for å oppheve forskriften. Evalueringen til Vista Analyse ble for øvrig foretatt da vannscooterforskriften hadde fått virke ett år, noe som ikke anses å være lang nok tid til å vurdere forskriftens virkninger.

Bergen kommune legger til grunn at det er en rekke felles utfordringer nasjonalt når det gjelder bruk av vannscooter, og at denne form for ferdsel derfor egner seg godt for nasjonal regulering. Bergen kommune er positiv til at KLD ved forslaget legger opp til økt lokalt selvstyre. Kommunene har imidlertid anledning til å gjøre lokale tilpasninger etter gjeldende regelverk, og gevinsten for lokaldemokratiet anses etter dette ikke å være stor.

Hvorvidt kommunene har bedre oversikt enn sentrale myndigheter hva gjelder kunnskap om påvirkning på natur av økt vannscooterbruk, slik det forutsettes i høringsbrevet, er diskutabelt. Effekten av påvirkning på naturmangfold strekker seg gjerne langt utover kommunegrensene, slik som for sjøfugl, og en må ofte opp på et regionalt eller nasjonalt nivå for å klare å se sammenhenger og helhet. Selv om det skulle foreligge sentralt oppdatert kunnskapsgrunnlag, vil mindre kommuner gjerne mangle tilstrekkelig kompetanse til å anvende kunnskapen på en god måte.

I høringsbrevet anføres det at det ikke er behov for å forskjellsbehandle vannscooter og andre fritidsfartøy fordi det finnes fartøy med tilnærmet lignende egenskaper som vannscooter, både når det gjelder fart og støy, som kun reguleres av de alminnelige reglene for ferdsel til sjøs. Kommunen mener det i denne sammenhengen er naturlig å se nærmere på vannscooterens formål som fartøy. Vannscooteren er primært laget som et leketøy, med muligheter for å oppnå høy fart, rask akselerasjon, brå vendinger og hopp. Dette gir en helt annen bruk og funksjon enn en vanlig båt, og støyen oppleves også helt forskjellig selv om antall desibel ikke nødvendigvis er høyere. Støybildet knytter seg i stor grad til at en vannscooter kan hoppe på vannoverflaten og bølger med stor kraft, noe som skaper en annerledes form for støy. Mønsteret i lyden er også forskjellig fra andre fritidsbåter. Lyden kan av mange oppleves som hvinende og at den forblir i det samme området. Småbåter kan riktignok brukes på lignende måte som en vannscooter, men det er nok mer unntaket enn regelen. Med vannscooter er imidlertid slik støyende aktivitet heller regelen enn unntaket. Dette er et helt sentralt moment i vurderingen av hvorfor vannscooter er vesentlig forskjellig fra andre fartøy. Det er dermed ikke naturlig å likestille vannscooter med andre fartøyer.

En oppheving av den nasjonale vannscooterforskriften og likestilling av vannscooter med båt antas å medføre en sterk økning i antall vannscootere og kjøring med høy fart nært land. Det er svært sannsynlig at dette vil medføre økt støybelastning for beboere og friluftsfolk som oppholder seg og ferdes ved sjø. I tillegg vil sannsynligheten også være stor for at belastningen på naturmiljøet øker gjennom økt grad av forstyrrelser og nærhet.

Høringsbrevet og tilbakemeldinger fra det lokale havnevesenet tyder på at det er utfordringer med å håndheve dagens regler. Bergen kommune ser at håndheving blir enklere med mindre restriksjoner, men kan ikke se at det i seg selv er et viktig argument for å fjerne nasjonal særregulering på dette feltet, ettersom restriksjonene er legitime ut fra hensyn til vern av naturmangfold, friluftsliv og sikkerhet til sjøs - og ESA ikke har hatt noe å innvende mot disse reglene på EØS-rettslig grunnlag. Det er tvert om mulig lokal regulering kan gi mer uoversiktlige forhold for vannscooterbrukerne og på det grunnlag bli mer utfordrende å håndheve. Selv på kortere turer vil mange av vannscooterbrukerne kunne komme innom farvannet i flere ulike kommuner.

Bergen kommune anbefaler på dette grunnlag at vannscooterforskriften ikke oppheves.

Miljødirektoratet har i 2015 anbefalt at det gjøres endringer i forskriften for å gjøre den enklere å håndheve. Bergen kommune støtter deres vurdering av at det av sikkerhetsmessige

grunner kan være hensiktsmessig å oppheve fartsbegrensningen på 5 knop transportkjøring gjennom forbudssonene i farled, slik at transportkjøring sidestilles med reglene for småbåter generelt, så fremt det fortsatt er et krav om at transporten med vannscooter skal foregå i et mer eller mindre rett strekk uten sikk-sakk-kjøring og hopp. Dette for å ivareta hensynet til sikkerhet i farleden.

Bergen kommune ser videre at det for brukere kan være krevende å vite hvor 400-metersgrensen fra land i sjø går ved ferdsel, og at det kan være tilsvarende krevende for håndhevingsinstansene å følge opp rent praktisk. Dette kan synes å danne grunnlag for at gjeldende regler i forskriften bør gjøres noe mer fleksible og enklere å forholde seg til i praksis. Det er likevel viktig å understreke at det synes å være et stort behov for å opprettholde forbudssonene langs land av hensyn til natur og friluftsliv.

Det bemerkedes avslutningsvis at det lokale havnevesenet rapporterer at det er et økende problem at det mangler småbåtregister med tilhørende registreringsplikt for små fartøy som faller utenfor registreringsplikten etter skipsregisteret. Det er problematisk både med hensyn til forsøpling ved at eierløse fartøy forlates i sjø, og ikke minst med tanke på sikkerhet ved funn av drivende fartøy uten fører hvor det er uklart om fører er forulykket eller om fartøyet har slitt seg. Økt salg og økt bruk av vannscootere gjør behovet for registreringsplikt enda mer prekært.

Med hilsen

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING

*Unn Hovda Sandven - rådgiver
Morten Børslid - seksjonssjef*

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.