

Høringssvar – DKK protesterer mot forslaget om å oppheve vannscooterforskriften

Vi viser til departementets brev av 23.12.2016, høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften.

Drøbak kajakklubb er svært bekymret for konsekvensene av å oppheve vannscooterforskriften. Ved å liberalisere disse reglene vil vannscooterkjøring garantert bli en populær aktivitet langs kysten i Drøbak og i Vestfjorden. Tettheten av fritidsbåter er allerede svært høy i området og klubbens 370 medlemmer opplever med jevne mellomrom potensielt farlige situasjoner.

Vi mener at vannscooterens ekstreme kraft, akselerasjon og fartspotensiale vil utgjøre en ekstra sikkerhetsrisiko for kajakpadlere og andre myke trafikanter på fjorden. Vanlig trafikk med fritidsbåter har som oftest et konkret transportformål og følger i stor grad bestemte ruter, det samme kan ikke sies om vannscootere. Manøvrerbarheten gjør at scooteren ofte kjøres i et uforutsigbart mønster med krappe svinger, i sirkler og med hyppige akselerasjoner. Denne aktiviteten er svært lite forenlig med turpadlernes ønske om avkobling og naturopplevelse i områdene rundt Drøbak.

Flere områder langs kysten har egne fartsgrenser. Denne fartsgrensen er det mange båtførere som ikke overholder og de vannscooterførere vi ser oppfører seg ikke noe særlig bedre. Vannscootere har en typisk topphastighet på mellom 40 og 60 knop. Ved kjøring i høye hastigheter kan en liten uoppmerksomhet få fatale konsekvenser, og de rimeligste modellene har verken revers eller mekanisme for hurtig nedbremsing.

I høringsbrevet heter det at en opphevelse av vannscooterforskriften vil *«sikre et mer ensartet regelverk som er mer brukervennlig, samt lettere å håndheve»*. Samtidig peker høringsbrevet på at det vil være opp til kommunene å fastsette bestemmelser for regulering av vannscootere: *«Disse ulikhetene mener departementet taler for at kommunene gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere i sammenheng med regulering av andre fartøy slik at de lokale interesser blir ivarettatt.»*

Med dagens vannscooterforskrift er regelverket for bruk av vannscootere i hovedsak det samme i alle kommuner. Vi kan ikke se at regelverket totalt sett blir mer ensartet, brukervennlig eller lettere å håndheve dersom regulering av vannscooterkjøring skal skje gjennom en økt bruk av kommunale bestemmelser. Vi tror tvert imot at en rent kommunal regulering vil gjøre bildet, særlig langs kysten, betydelig mer uoversiktlig enn i dag. Dette vil gjøre det mer krevende for brukerne av vannscooter å holde rede på regelverket, og det vil også kunne gjøre praktisk håndhevelse av bestemmelsene vanskeligere.

En regulering gjennom kommunale bestemmelser kunne bli lite «treffsikke» når det ikke er hjemmel til å fastsette særskilte regler for vannscootere.

Hvilken effekt vannscooterkjøring har på natur og friluftsliv er utredet og vurdert, jf. bl.a. rapport fra Vista Analyse AS, og Miljødirektoratets faglige anbefaling til departementet om hvordan denne rapporten bør følges opp. Disse utredningene gir ikke faglig støtte for at

vannscooterforskriften bør oppheves. Tvert imot anbefaler direktoratet at hovedprinsippene i dagens regelverk videreføres.

Grunnlaget for forslaget om oppheving synes derfor å være rent politisk. I høringsbrevet viser departementet 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»*. Vi vil til dette peke på at vurderingene fra Vista Analyse og Miljødirektoratet, og uttalelser fra bl.a. en rekke friluftstilknyttede organisasjoner, viser at vannscooter-forskriften ikke er et unødvendig regelverk, men dekker et samfunnsmessig behov.

I høringsbrevets kap 1, om rett og bakgrunn for forslaget, heter det bl.a. at regjeringen ikke ser behovet for å forskjellsbehandle vannscooter og andre fritidsfartøy. Vi vil hevde at både vannscooterens fysiske egenskaper, og erfaringene med hvordan vannscootere brukes i praksis, gir et solid grunnlag for slik forskjellsbehandling. Vannscooterer tillater et helt annet kjøremønster enn båter, med krappe svinger, hopping, svært rask akselerasjon og svært høy toppfart (50-60 knop er ikke uvanlig, opp mot 70 knop på enkelte modeller). Vannscootere brukes nesten utelukkende som leketøy der nettopp disse fysiske mulighetene er en viktig motivasjon hos brukerne. Vannscootere brukes i svært liten grad som transportmiddel. Mange opplever også at de støyer mye mer enn andre båter. Dette skyldes nok at vannskutere brukes nesten utelukkende som leketøy der nettopp disse fysiske mulighetene er en viktig motivasjon hos brukerne. Vannskutere brukes i svært liten grad som transportmiddel, og kan holde til innenfor samme område i lang tid.

Det er også åpenbart at vannscootere oppleves annerledes enn båter av et stort flertall av brukerne av skjærgård og vassdrag. Dette kommer bl.a. til uttrykk gjennom en felles uttalelse fra en rekke organisasjoner tilknyttet fellesorganisasjonen Norsk Friluftsliv, bl.a. Den norske turistforening, Norges hytteforbund, Naturvernforbundet, Friluftsrådenes landsforbund, Oslofjordens friluftsråd, Forbundet KYSTEN, Padleforbundet og Norges seilforbund. I uttalelsen oppgir organisasjonene åtte grunner til at de mener at det ikke bør tillates mer vannscooterkjøring.

Drøbak kajakklubb støtter den felles uttalelsen til disse organisasjonene. Som en av flere grupper myke trafikanter på sjøen kan vi bekrefte at bruken av vannscootere fører til flere situasjoner der sikkerheten blir utfordret. Hittil har ikke vannscootermiljøet vist at de klarer å følge opp de reglene som eksisterer eller unngå å skape farlige situasjonene. Vi ser derfor ingen grunn til å åpne opp for mer bruk av vannscootere som vil redusere friluftslivskvaliteten til de fleste friluftslivsbrukere langs kysten.

Hilsen

Drøbak kajakklubb
v/styret