

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Høringsvar om oppheving av vannskuterforskriften fra Naturvernforbundet.

Naturvernforbundet beklager at Klima- og miljødepartementet (KLD) ønsker å oppheve dagens forskrift vedr vannskuter, og likestille vannskutere med andre fartøytyper og ellers overlate til kommunene å utforme forskrifter. Dette forslaget vil kunne forsterke svakheter i eksisterende regelverk, men fram for alt kunne akkumulere nye problemer. Naturvernforbundet mener også at forslaget er for svakt begrunnet i og med at:

- det langt på vei ignorerer kjent kunnskap om antatte skadevirkninger, spesielt for sårbart fugleliv, men også for allmenhetens adgang til helsebringende friluftsliv og naturglede
- det ikke tar konsekvensene av Vista-evalueringen (Rapport 2014/49) som konkluderer med at utformingen av eksisterende regelverk innfrir i forhold til intensjonene med å hensynta miljøinteressene, i bred forstand
- det tydelig skinner gjennom i den samme rapporten at «måloppnåelse» avhenger av at det er mulig å ha kontroll over ulovlig kjøring, noe rapporten i praksis beskriver som tilnærmet uoverkommelig. Å gjøre ulovlig kjøring lovlig kan i prinsippet avhjelpe, men problemene vil uansett vedvare i forhold til vedtatte forbudssoner, norskekystens utstrekning og en antatt flerdobling av skutere, delvis nettopp som følge av at vakkskutere får færre restriksjoner
- vannskuternes spesielle skadevirkninger blir i kraft av støy og uforutsigbart kjøremønster er undervurdert
- konsekvensene av tiltrettelegging for en antatt flerdobling av antall brukere ikke tas alvorlig nok
- konsekvensen av en slik økning og et høyst sannsynlig kraftig utvidet «lekeområde» for vannskutere kommer opp på samlet belastning som allerede er kritisk for en rekke arter, og stedvis for opplevelsesverdiene.

Uheldige konsekvenser av å ignorere kjent kunnskap

Vista-evalueringen (Rapport 2014/49) av eksisterende regelverk konkluderer med at utformingen av dette regelverket innfrir i forhold til intensjonene med å hensynta miljøinteressene, i bred forstand. Spesielt vises det til betydningen av generelt brede forbudssoner langs land som blir skjermende mye av de viktige gruntvannsområdene. Det forutsetter likevel at reglene overholdes. Men rapporten viser at problemene knyttet til reell og effektiv overvåking og sanksjonering i praksis nærmest er uoverkommelige.

Rapporten peker på at vannskuterne ikke en gang er pålagt å ha registreringsskilt, men selv det vil ha begrenset effekt hvis ikke skiltene blir store og synlige fra lang avstand og i stor fart. Praksis med f eks snøskutere tilsier ikke at merkingen av de langt mindre vannskuterne vil bli tilfredsstillende.

Mens sjøfugler til en viss grad tilpasser seg regelmessig trafikk i etablerte korridorer, bryter vannskuterne med slike faste ruter dersom de ikke pålegges å bevege seg ut av fuglenes viktigste nærområder, slik nåværende forskrift påbyr. Vannskutere blir «verstinger» i et hvert henseende, selv om det kan dreie seg om gradforskjeller i forhold til de nest verste.

Vi går ikke inn på de konkrete svakhetene ved dagens forskrifter. Vi vil likevel påpeke det åpenbare i at den pågående og svært dramatiske svekkelsen av fuglebestander knyttet til hele kystsonen alene snarere tilsier en kritisk vurdering av om det er hensiktsmessig med enkelte innstramminger i regelverket (også for andre fartøytyper). Et potensielt slappere og mer tilfeldig regelverk for den fartøytypen som i størst grad virker til å fortrenge arter, og til å eksponere dyre og fugleliv for stress under ruge- og ungeperioden, under næringsopptak og ved myting (i fjærfellingsperioden er flere ande- og gåsearter helt eller delvis ikke flygedyktige), er uansett feil vei å gå.

Hovedregelen: Nasjonale verdier håndteres best på nasjonalt nivå

Den grunnleggende svakheten er likevel at forslaget kan synes mer ideologisk fundert enn saksorientert, dvs (ikke) tilpasset «realitetene i felt». Ideen om at et lokalt nivå med begrensede faglige ressurser skal være bedre egnet til å ta ansvar for *nasjonale* naturverdier (artsamangfold, truede naturtyper, sikring av allmenne interesser

mm) enn *nasjonale* institusjoner og *nasjonalt* overordnet regelverk, synes verken logisk eller å være i samsvar med oppfatningen i mange kommuner. For mange av dem vil det bli å være uråd å f.eks. vurdere akkumulative konsekvenser av samlet belastning fra en lang og økende rekke av forstyrrelser i strandsonen, som skal toppes av et sterkt økende antall nærgående vannskutere.

Naturvernforbundet var i desember med på et nasjonalt opprop mot mer vannscootertrafikk. Vi gjengir her oppropets åtte grunner for ikke å tillate mer vannskutertrafikk.

1. De myke trafikantene vil bli fortrenget

Det er allerede et høyt konfliktnivå på sjøen på grunn av høy fart og mye støy. DNT mener regjeringens forslag vil øke konflikten 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 vannscooterens raske og ofte uforutsigbare kjøremønster 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 friluftsopplevelsen 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.

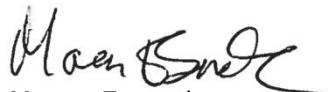
7. Regjeringens forslag går på bekostning av reiselivet i Norge

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. DNT vil kommentere at svaret på denne utviklingen ikke kan være å åpne flere områder for mer støy og høy hastighet nær land.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Maren Esmark
generalsekretær

Christian Børs Lind,
fagrådgiver