



Norsk Ornitologisk Forening (NOF)

Sandgata 30 B
N-7012 Trondheim

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

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

Til kommunen ved ordfører, rådmann og ansvarlig for miljø- og friluftsliv

Deres ref.	Deres kontaktperson	Vår ref.	Vår kontaktperson	Dato
			Martin Eggen	08.06.2017

Reguleringen av vannscooter – oppfordring fra Norsk Ornitologisk Forening

18. mai i år ble vannscootere likestilt med fritidsbåter, og vil dermed kunne brukes på lik linje med dem i de fleste områder. Likestillingen er et resultat av at *Forskrift om bruk av vannscooter o.l.* ble opphevet. Kommunen må nå fastsette lokale forskrifter om bruk av vannscooter. Vi vil på det sterkeste oppfordre til å forby vannscooter i kommunen dersom man finner lovhjemmel til det, eller lage svært restriktive regler for bruk av disse.

Til glede for noen få – til stor belastning for friluftsliv og dyre- og fugleliv

En utredning myndighetene bestilte fra Vista Analyse i 2014 viste at motorisert ferdsel som vannscooterkjøring er en sikkerhetsrisiko for andre brukere av skjærgården, blant annet for dem som padler og bader. Vannscootere kan oppnå en fart på over 60 knop – altså over 100 km/t, og var forbudt i Norge frem til 2013. Rapporten fra Vista Analyse konkluderer også med at den nå opphevede forskriften, med generelle forbudssonene langs land, var nødvendig for å skjerme dyre- og fuglelivet. De grunne områdene langs kysten er av stor verdi for et bredt spekter av dyr og fugler. Dette har fokus i vår henvendelse.

Spesielle karaktertrekk ved vannscootere

Høyt støynivå, stor fart og brå retningsforandringer er karakteristikk som gjør at vannscootere påfører langt mer forstyrrelser i et marint/akvatisk miljø enn de fleste båter. 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. Vannscootere 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.

Nødvendigheten av regulering av vannscootere må sees i sammenheng med andre forstyrrelsesfaktorer norske sjø- og vannfugler utsettes for. Vannscooterkjøring utgjør en belastning på allerede hardt prøvede fuglebestander. Befolkningsøkning og et mer aktivt friluftsliv vil gi mer forstyrrelser dersom målrettede ikke reguleringer og tiltak iverksettes.

Virkning på fugleliv

En av artene som vil kunne påvirkes negativt er ærfugl (nær truet på norsk rødliste 2015). Artens utbredelse strekker seg langs det meste av den norske kystlinja. Ungekull av ærfugl og andre arter vil være utsatte ved vannscooterkjøring nær land. Andefugler og alkefugler ligger på vannet med årets ungekull. Mange svaner, gjess og ender er dessuten ute av stand til å fly deler av sommeren pga. myting. Kollisjonsfaren er reell.



Ærfugl med små unger. Foto: Oddvar Heggøy

Forstyrrelser som medfører fortrengning fra gode områder for næringsøk, med energitap som følge, kan til slutt få en virkning på bestandene, for eksempel gjennom dårligere hekkesuksess. Effektene av forstyrrelser kan være vanskelige å måle siden de påvirker fuglene på ulike måter gjennom året.

Forstyrrelser som f.eks. utløser en fluktrespons eller stressrespons, og dermed endret fokus hos fugleforeldre, vil medføre økt fare for predasjon på fugleungene fra måker o.l..

Vannscooterkjøring vil også raskt komme i konflikt med viktige myteområder (kritisk viktige områder fugler bruker ved fjærfelling) for andefugler. Disse ligger gjerne et stykke fra land, blant annet i grunne fjordstrøk.

Regelverk til benyttelse i reguleringen

1. Kommunen har hjemmel i **Motorferdselloven** til å fastsette lokale forskrifter om bruk av vannscootere i vassdrag og innsjøer der det ikke allerede er forbudt.
2. Kommunen har i **Den sentrale fartsforskriften** hjemmel til å gi lokale forskrifter med fartsgrenser for alle typer fritidsfartøy. Den sentrale fartsforskriften har også generelle krav om aktsomhet og sikkerhet. Fartsforskriften er hjemlet etter Småbåtloven.
3. Kommunen har hjemmel i **Havne- og farvannsloven** mulighet til å begrense bruk av fartøy på sjøen av hensyn til friluftsliv, miljø, fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk.

Samferdselsdepartementet har lagt ut en veileder som omhandler muligheter for lokale reguleringer av fart og bruk av kommunenes sjøområder, samt elver og innsjøer.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vannscootere-veiledning-til-kommunene---regulering-av-fart-og-bruk-av-farvann-elver-og-innsjoer/id2555715/>

Videre veiledning kan fås hos blant annet Kystverket og Samferdselsdepartementet.

Avslutning

Norge har kyst og vannmiljø med gode muligheter for et mangfoldig og rikt friluftsliv, samtidig som vi tar vare på fugle- og dyrelivet. Kunnskapen vi har om skadevirkninger av våre aktiviteter på naturen må tas i bruk. NOF ønsker et forbud mot bruk av vannscooter fordi kjøretøyet har en særlig negativ påvirkning på naturmangfold og på folks bruk av vår felles natur. Tjøme og Nøtterøy i Vestfold er blant kommunene som jobber for et slikt totalforbud, etter det vi kjenner til.

Den nasjonale forskriften vi hadde frem til 18. mai ivaretok flere viktige hensyn til fuglelivet, men langt fra alle. Forbudssonene (generelle nær land og tilknyttet verneområder) ivaretok delvis hensynet til fugler, og forhindrer omfattende negativ innvirkning på arter, inkludert truede og sårbare arter. Men også denne forskriften hadde store svakheter. Lovverket skjermte ikke myteområder for andefugler, eller andre ansamlinger av fugler lenger ut fra land. Flere sjøfuglarter og marine dykkender på nasjonal og global rødliste er blant dem som er sårbare for en slik type forstyrrelse.

Vi ber om at kommunen setter hensynet til naturmiljøet først i sitt videre arbeid med å regulere kjøringen med vannscooter.

For Norsk Ornitologisk Forening

Kjetil Aa. Solbakken

Kjetil Aa. Solbakken, generalsekretær

KOPI:

- Samferdselsdepartementet,
- Klima- og miljødepartementet
- Miljødirektoratet