



Tilleggsinnkalling av Formannskapet

Møtedato: 22.03.2017
Møtestad: Kommunehuset
Møtetid: 16:00 - 19:30

MERK: Administrasjonsutvalet startar kl 15:00.

Det blir servert mat mellom administrasjonutvalet og formannskapet..

Eventuelle forfall må meldast til Anne Kristin Rafoss per tlf. 56166291, sms til 90898072 eller per epost til anne.kristin.rafoss@masfjorden.kommune.no

Varamedlemmer møter berre etter nærare avtale.

- 5 Nasjonale mål, hovedprioriteringer og tilskudd
032/2017 Høyringsuttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskrifta

17. mars 2017

Karstein Totland
møteleiar

Anne Kristin Rafoss
sekretær



Alle landets kommuner

Deres ref:

Vår ref: 17/1056

Vår dato: 28.02.17

Nasjonale mål, hovedprioriteringer og tilskudd innenfor de sosiale tjenestene i arbeids- og velferdsforvaltningen 2017

Innledning

Arbeids- og velferdsdirektoratet vil informere alle kommuner om nasjonale mål, regjeringens satsingsområder og tilskuddsmidler innenfor sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen i 2017. Arbeids- og velferdsdirektoratet har det nasjonale fag- og forvaltningsansvaret på området. Gjennom sosialtjenesteloven har kommunen ansvar for viktige velferdstjenester som skal bedre levekårene for vanskeligstilte og inkludere dem i arbeidslivet.

Regjeringens mål for arbeids- og velferdspolitikken:

1. Et velfungerende arbeidsmarked
2. Gode arbeidsinsentiver og målrettede velferdsordninger
3. Et trygt, fleksibelt og familievennlig arbeidsliv
4. Arbeids- og velferdsforvaltningen
5. Pensjon

Regjeringen fører en aktiv arbeids- og velferdspolitikk for at flest mulig skal kunne delta i arbeidslivet. Målet er et velfungerende arbeidsmarked som bidrar til lav arbeidsledighet og høy sysselsetting. Et arbeidsliv for alle er også viktig for å bekjempe fattigdom og heve den enkeltes levestandard og livskvalitet. Personer som er for syke til å jobbe skal sikres en anstendig og forutsigbar inntekt.

En forutsetning for en helhetlig, effektiv og brukerorientert arbeids- og velferdsforvaltning er et godt og likeverdig partnerskap mellom stat og kommune. Brukerne skal møte et NAV-kontor der statlig og kommunal tjenesteyting fremstår som helhetlig og integrert. Begge parter har et gjensidig utbytte av å samarbeide tett om tjenester til kommunens innbyggere.

Kommunene har, i tillegg til å sikre god forvaltning av sosialtjenesteloven, ansvar for viktige fellesoppgaver for å sikre alle innbyggerne gode levekår. *(vedlegg 1)*

Kommunene må ha kunnskap om de generelle levekårene i lokalsamfunnet for å kunne ivareta ansvaret etter sosialtjenesteloven. Det er særlig viktig å ha kunnskap om barn og unges oppvekstvilkår, både for å forebygge marginalisering og bidra til økt deltakelse og sosial inkludering.

Andelen barn i familier med lavinntekt har økt de siste årene. Økt fattigdom blant barn kan i stor grad tilskrives den høye nettoinnvandringen, men de siste årene har antallet barn i norske

// **ARBEIDS- OG VELFERDS DIREKTORATET**

Postadresse: Postboks 5, St. Olavs plass // 0130 OSLO

Besøksadresse : Økernveien 94 // 0579 Oslo

Tel: 21071000

www.nav.no

familier med lavinntekt også begynt å øke noe. Det er betydelige regionale forskjeller i forekomsten av lavinntekt i barnefamilier. Det er særlig i Oslo og flere fylker i østlandsområdet hvor forekomsten er høy.

Sosialtjenesteloven har fått en ny § 20 a om bruk av vilkår for personer under 30 år, og bestemmelsen trådte i kraft 1. januar 2017. Formålet med lovfestet aktivitetsplikt er å styrke den enkeltes muligheter for å komme i arbeid, utdanning eller å bli selvforsørget på annen måte enn å motta økonomisk stønad.

Som følge av lovendringen har Arbeids- og velferdsdirektoratet revidert rundskrivet til sosialtjenesteloven. Det reviderte rundskrivet forelå i februar. (Vedlegg 1)

Tverrsektorielt samarbeid

0-24 samarbeidet

Kunnskapsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Barne- likestillings- og inkluderingsdepartementet har gitt ett felles oppdrag til fem direktorater om økt samarbeid om bedre koordinerte tjenester for utsatte barn og unge mellom 0-24 år. Utdanningsdirektoratet koordinerer arbeidet. Målet med samarbeidet er bedre samhandling i stat og kommune om tiltak for at flere skal lykkes i skolen og fullføre videregående opplæring, som grunnlag for en varig tilknytning til arbeidslivet.

Bolig for velferd

Bolig for velferd er en nasjonal strategi for boligosialt arbeid (2014-2020) med mål om at alle skal bo trygt og godt. Strategien skal samle og målrette den offentlige innsatsen overfor vanskeligstilte på boligmarkedet. Strategien er et samarbeid mellom Arbeids- velferdsdirektoratet, Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, Kriminalomsorgsdirektoratet, Helsedirektoratet, Husbanken og Integrerings- og mangfoldsdirektoratet på oppdrag fra departementene.

Som et ledd i strategien ble www.veiviseren.no lansert 1. november 2016. Veiviseren skal bygge opp under målsettingene i strategien om å skaffe bolig til vanskeligstilte og styrke muligheten for å mestre boforholdet.

Satsningsområder

- NAV-veileder i videregående skole (Vedlegg 3)
- Helhetlig oppfølging av lavinntektsfamilier (Vedlegg 4)

Tilskuddordninger (vedlegg 5)

- Tilskudd til utvikling av de sosiale tjenestene i NAV-kontor
- Tilskudd til oppfølgingstjenester i bolig
- Frivillige organisasjoners arbeid mot fattigdom

Kommunale måleindikatorer (Vedlegg 6)

Utviklingsavtalen mellom Arbeidsdepartementet og KS for partnerskapet stat-kommune om NAV-kontorene (22. august 2012) sier i punkt 2.3: «...Avtalepartene vil legge til rette for felles bruk av

resultatmål, resultatindikatorer og rapportering for målgruppene som NAV-kontoret har ansvar for».

Vedlagt følger forslag til kommunale måleindikatorer for 2017.

I foreløpig Mål- og disponeringsbrev 2017 til fylkene ligger følgende hovedprioriteringer:

De langsiktige og overordnede føringene for NAV er: *Flere i arbeid, Bedre brukermøter, Økt kompetanse.*

- Økt innsats for å inkludere utsatte grupper på arbeidsmarkedet
- Økt innsats for at flere arbeidsgivere får dekket sitt behov for tjenester
- Myndige og løsningsdyktige NAV-kontor gir et bedre tjenestetilbud
- Kanalstrategien bedrer tjenestetilbudet, og frigjør tid til oppfølging

Utvikling av NAV-kontor - større handlingsrom og ansvar

- *Tilråkning til arbeids- og velferdsdirektøren fra arbeidsgruppe om myndige og løsningsdyktige NAV-kontor. Rapporten er laget i tett samarbeid med KS som har hatt to representanter i arbeidsgruppen.*

Forventningene til NAV er store, både fra brukerne og de politiske myndighetene. Stortingsmelding 33 (2015-2016) «NAV i en ny tid – for arbeid og aktivitet» understreker at arbeid nå skal være førsteprioritet i NAV.

Tilrådingen tar for seg brukermedvirkning, partnerskapet, organisering, kompetanse og ledelse. Det legges også vekt på at det må jobbes målbevisst med kulturbygging i NAV-kontorene. Viktige verdier vil være respekt, åpenhet og likeverdighet.

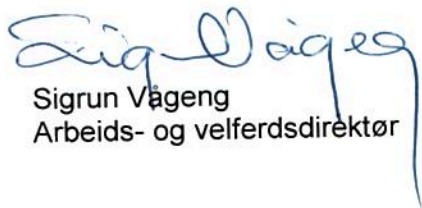
- Det er avgjørende å styrke den individuelle brukermedvirkningen. Brukeren må ha en reell stemme i sin egen sak og være trygg på at «det er ingen beslutning om meg uten meg». På systemnivå må brukerutvalgene speile tjenestene og brukergruppene i kontorene, og gjerne dekke flere kontorer for å sikre god representasjon
- Nye digitale tjenester må utformes slik at de gir brukerne trygghet i samhandlingen med NAV og bedre innsikt i egen sak.
- NAV-kontorene må flytte ressurser fra veiledning om regelverk til planlagte møter med brukere og arbeidsgivere, og de må gi tettere, arbeidsrettet oppfølging.
- Saksbehandlingssystemer må utvikles for å gi større fleksibilitet
- Partnerskapet bør ha felles mål for NAV-kontoret og interessere seg for hele NAV-kontorets virksomhet. Summen av forslag i rapporten vil bringe statlig styring og tjenesteutvikling nærmere kommunal praksis.
- NAV-kontor må ha en viss størrelse, kapasitet, kompetanse og lederstruktur for å kunne løse sine oppgaver.
- NAV-lederen må få kontorets foreløpige drifts- og tiltaksramme tidligst mulig etter at statsbudsjettet er lagt fram. På grunnlag av dette og kommunale budsjett foreslår NAV-lederen lokale mål og prioriteringer for godkjenning i partnerskapet
- Sentralt fastsatte mål må holdes på et minimum.
- Dagens inndelinger av brukere i innsatsgrupper bør avvikles til fordel for mer smidige måter å gruppere brukere på

- NAV-kontoret bør få myndighet til å vurdere om brukeren fyller både de medisinske og arbeidsmarkedsmessige vilkårene for rett til arbeidsavklaringspenger. Varsler og stans i arbeidsrettede ytelser bør ligge i NAV-kontor som har store nok fagmiljøer, eventuelt i en struktur hvor slike kontor også ivaretar dette ansvaret for andre og mindre kontor.
- Arbeidsmarkedstiltak er en viktig del av NAV-kontorets tjenester til brukeren. Ved å styre på bevilgning, kvalitet og resultater i stedet for tiltaksnivå, øker muligheten for lokal planlegging ut fra lokale behov. Det blir også enklere å se de statlige og kommunale oppgavene i sammenheng. Omfanget av arbeidsmarkedstiltak i NAV-kontorets egen regi bør bygges ut basert på erfaringer som vinnes.
- Tjenesteinnholdet i NAV-kontorene skal være arbeidsrettet. Antall interkommunale NAV-kontor bør økes for å oppnå større og mer robuste enheter. Dette må baseres på lokale vurderinger og beslutninger.

Et myndig og løsningsdyktig NAV-kontor er ikke noe som kan vedtas eller implementeres – det skapes gjennom en langsiktig og vedvarende prosess hvor ledere og medarbeidere på kontorene står helt sentralt. Ulike kontorer har ulike utfordringer og vil løse oppdraget ulikt. Arbeidsgruppen har derfor lagt vekt på å komme med forslag om endringer i rammevilkår, strukturer, rutiner og roller som samlet kan vitalisere partnerskapet, øker ledernes muligheter til å disponere ressurser i tråd med lokale behov og gir medarbeiderne muligheter til å gjennomføre bedre brukermøter og hjelpe flere i arbeid.

Det forventes at rapporten blir behandlet både i de lokale partnerskapene og i samarbeidsutvalgene på fylkene der fylkesdirektør, fylkesmann, KS og leder av rådmannsutvalget deltar.

Med vennlig hilsen


Sigrun Vågeng
Arbeids- og velferdsdirektør


Kjell Hugvik
Arbeids- og tjenestedirektør

6 Vedlegg:

- Vedlegg 1: Lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen(sosialtjenesteloven)
- Vedlegg 2: Forsøk med NAV-veileder i videregående skole
- Vedlegg 3: Digitale sosiale tjenester i NAV - DIGISOS
- Vedlegg 4: Helhetlig oppfølging av lavinntektsfamilier
- Vedlegg 5: Tilskuddsordningene
- Vedlegg 6: Måleindikatorer

Kopi:

Arbeids- og sosialdepartementet

Landets fylkesmenn

NAV Fylke

Helsedirektoratet

Statens Helsetilsyn

KS

Vedlegg 1

Lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen (sosialtjenesteloven)

Sosialtjenesteloven inngår i kommunens samlede velferdsansvar og omhandler kommunale tjenester og oppgaver som NAV-kontoret skal utføre og medvirke i. Kommunens ansvar skal ivaretas på en måte som bidrar til å fremme lovens formål, og må ses i sammenheng med kommunens øvrige velferdsområder.

Kommunen har ansvar for følgende generelle oppgaver:

- informasjon og generell forebyggende virksomhet, herunder kunnskap om levekår og sosiale problemer
- samarbeid med andre deler av forvaltningen
- samarbeid med frivillige organisasjoner
- boliger til vanskeligstilte
- beredskapsplan

De fem obligatoriske tjenestene som skal inngå i NAV-kontoret er:

- opplysning, råd og veiledning, herunder økonomisk rådgivning
- økonomisk stønad
- midlertidig botilbud
- individuell plan
- kvalifiseringsprogrammet

For 2017 bør kommunene særlig merke seg:

Kommunen har ansvaret for å gi nødvendig opplæring til alle ansatte ved NAV-kontoret som yter tjenester og utfører oppgaver etter loven. Kommunen må gjennom sin internkontroll sikre at NAV-kontoret har tilstrekkelig kompetanse og er organisert på en måte som sikrer forsvarlige tjenester. Søknader om tjenester skal avgjøres etter en konkret vurdering av brukers behov, og avgjørelsen skal begrunnes og fattes i enkeltvedtak. Barn og unges behov skal være synlige i kartlegging, vurdering og avgjørelse om tjenester etter loven.

Sosialtjenesteloven har fått en ny § 20 a om bruk av vilkår for personer under 30 år. Formålet med lovfestet aktivitetsplikt er å styrke den enkeltes muligheter for å komme i arbeid, utdanning eller å bli selvforsørget på annen måte enn å motta økonomisk stønad. Lovendringen vil innebære økt oppfølging av, og plikt til å kunne tilby aktiviteter til, stønadsmottakere under 30 år.

Kvalifiseringsprogrammet (KVP)

Kvalifiseringsprogrammet er et viktig tiltak for å fremme overgang til arbeid og bekjempe fattigdom. KVP retter seg mot mennesker med vesentlig nedsatt arbeids- og inntektsevne. Alle som søker og fyller vilkårene for deltakelse, skal tilbys et individuelt tilpasset kvalifiseringsprogram fra NAV-kontoret, jmfør lov om sosiale tjenester i NAV § 29. De statlige overføringene som finansierer kommunale merkostnader med kvalifiseringsprogrammet er innlemmet i kommunenes rammetilskudd.

Helsetilsynets tilsyn 2013/14 viser at programmet i mange kommuner ikke tilbys målgruppen i tilstrekkelig grad, og for de som får program kan innholdet være mangelfullt. KVP er et av fylkesmennesenes prioriterte arbeidsområder. Det er et kommunalt ansvar at brukere blir vurdert for program og at programmet gjennomføres i henhold til lovkrav. Etter at ordningen ble

rammefinansiert i 2010 har vi sett en nedgang i antall deltakere. Samtidig har mange kommuner en økning i langtidsmottakere av sosial stønad. Disse er en viktig målgruppe for KVP.

Det er viktig at arbeidet med programmet organiseres og tilrettelegges på en slik måte at NAV-kontorene tilbyr tjenesten til de som fyller vilkårene, og utarbeider gode, individuelt tilpassede programmer.

Rapporter og følgeevaluering tyder på at de aller fleste deltakerne opplever å få bedre økonomi og økt mestring og livskvalitet som følge av programmet. Nær halvparten av deltakerne som har gjennomført programmet rapporteres å ha kommet i arbeid, utdanning eller andre arbeidsrettede tiltak.

Økonomisk rådgivning

Økonomisk rådgivning skal bidra til at enkeltpersoner og familier med økonomiske problemer og gjeldsbyrder får kontroll og styring over egen økonomi. Økonomisk rådgivning krever god og i enkelte tilfeller spesialisert kompetanse. Mindre kommuner anbefales å etablere interkommunalt samarbeid og etablere tettere samarbeid med namsmannen og kredittinstitusjonene.

Den nasjonale økonomirådstelefon i NAV, 800GJELD (80045353), bidrar til å øke tilgjengeligheten til økonomisk rådgivning i NAV. Tjenesten er et lavterskeltilbud og fungerer som supplement til kommunenes rådgivningsarbeid i NAV-kontorene. Telefontjenesten mottar gjennomsnittlig 900 telefonhenvendelser og nærmere 1400 chatforespørsler i måneden.

Økende økonomi- og gjeldsproblemer vil kunne føre til større etterspørsel etter økonomirådgivertjenester i kommunene. Fylkesmannen er i embetsoppdraget for 2017, bedt om å bistå kommunene med å styrke kompetansen til økonomi- og gjeldsrådgivere gjennom kurs og faglige fora.

Vedlegg 2

Digitale sosiale tjenester i NAV - DIGISOS

Januar 2016 innledet Arbeids- og velferdsdirektoratet samarbeid med KS og seks kommuner; Oslo, Bergen; Trondheim, Stavanger, Bærum og Horten. Samarbeidet ble organisert som et forprosjekt. Forprosjektet har utredet behovene for nye tjenester til sosialtjenestebrukere med utgangspunkt i kartlegginger av brukernes behov for kontakt med NAV i sine saker og veiledernes behov for systemstøtte i deres arbeid med sosialtjenestesakene. Målet med Digisos-samarbeidet har vært å gi sosialtjenestebrukerne mulighet til å få like god service når de mottar kommunale sosiale tjenester som når de mottar statlige tjenester og frigjøre kapasitet på NAV-kontorene til mer og bedre oppfølging av brukerne.

Forprosjektet har utredet tekniske løsninger som integrerer statlige og kommunale IT-systemer. Sammenkoblingen skal gjøre det mulig for brukerne å finne de sosiale tjenester i NAV via samme *digitale dør* inn som de statlige tjenestene på nav.no. Kommunene, KS og Arbeids- og velferdsdirektoratet arbeider med å få tak i midler til utviklingsarbeidet. I påvente av at finansiering blir klart arbeider prosjektmedarbeidere fra kommunene og direktoratet med å forbedre informasjonen om de sosiale tjenestene på nav.no. Etter hvert som finansiering blir avklart, vil Digisos-prosjektet utvikle digitale selvbetjeningsløsninger som søknad, dialogløsninger og innsyn i egen sak.

Forprosjektet er forankret i Meld. St. 33 (2015-2016) NAV i en ny tid- for arbeid og aktivitet og Meld. St 27 (2016-2016) Digital Agenda for Norge.

Vedlegg 3

Forsøk med NAV-veileder i videregående skole

Andelen av ungdom som står utenfor skole, opplæring og arbeid, er høy i Norge. Flere av ungdommene som ikke fullfører videregående opplæring, har sammensatte problemer og vil profitere på god, koordinert hjelp fra flere instanser, som NAV, barnevern, helse og skole.

Kommunen har en viktig rolle med å koordinere og samordne eksisterende virkemidler overfor gruppen.

Målet med «Forsøk med NAV-veileder i videregående skole» er å forebygge frafall fra videregående opplæring og/eller integrere ungdom i arbeidslivet. Veiledere fra NAV-kontor inngår både som en del av elevtjenesten ved den videregående skolen, og som en del av ungdomsarbeidet i NAV. Forsøket er basert på følgende faglige prinsipper:

- Oppsøkende utadrettet arbeid
- Forebygging og tidlig intervensjon
- Lav terskel og tilgjengelige tjenester
- Oppfølging i ordinære løp
- Tverrfaglig samarbeid

Modellen for samarbeid bygger på kunnskap om betydningen av:

- konkret kunnskap om hverandres tjenester og tiltak felles arena for konkret samarbeid
- forankrede avtaler om samarbeid

Forsøket er et samarbeid med Utdanningsdirektoratet og inngikk som et av de nasjonale tiltakene i Kunnskapsdepartementets «Program for bedre gjennomføring i videregående opplæring». Ved etableringen av 0-24 samarbeidet i regi av Utdanningsdirektoratet inngår «Forsøk med NAV-veiledere i videregående skole» som en del av satsingen. Det er etablert piloter i alle landets fylker og fylkesmannen og NAV fylke har fått i oppdrag å sikre lokal erfaringsspredning fra forsøket. Forsøket med piloter løper ut første halvår 2018.

AFI's evalueringsrapport fra de 7 første pilotene kom våren 2016. Les mer på

<https://www.nav.no/no/NAV+og+samfunn/Samarbeid/For+kommunen/Relatert+informasjon/fors%C3%B8k-med-nav-veiledere-i-videreg%C3%A5ende-skole>

NIFU har fått tildelt FOU-midler for 2016-2018 til effektevalueringen «Tett oppfølging» og skal se på hvilken effekt NAV-veiledere i videregående skole har på fullføring og på elevenes overgang til arbeidsmarkedet.

Vedlegg 4

Forskningsprosjektet «Helhetlig oppfølging av lavinntektsfamilier»

Prosjektet er igangsatt i 29 NAV-kontor med tilhørende kommuner/bydeler, og skal prøve ut en helhetlig oppfølgingsmodell hvor målområdene er arbeid, bolig, økonomi og barnas situasjon. Kommuneledelsen bes om, i samarbeid med fylkesmannen, fylkesdirektører og direktoratet om å understøtte prosjektet i de kommuner der prosjektet er etablert. Se nav.no for mer informasjon:

<https://www.nav.no/no/NAV+og+samfunn/Kunnskap/Forsok+i+regi+av+NAV/helhetlig-oppf%C3%B8lgning-av-lavinntektsfamilier>

Vedlegg 5

Tilskuddsordningene

Utvikling av de sosiale tjenestene i NAV-kontoret

Formålet med den nye tilskuddsordningen vil være å stimulere til utvikling av de sosiale tjenester og tiltak i kommunene etter sosialtjenesteloven. Ordningen skal støtte opp om nasjonale mål og prioriteringer. Overordnede mål vil være å bedre levekår for sosialt og økonomisk vanskeligstilte, et helhetlig og samordnet tjenestetilbud tilpasset brukernes behov og økt kvalitet på tjenestene.

Barnefattigdom

Regjeringen i prop. 1 S har i 2017 overført og innlemmet tilskudd til utstyrsbanker, fritidsaktiviteter, ferietiltak over kapittel 621, post 63 i den nasjonale tilskuddsordningen mot barnefattigdom under Barne- og likestillingsdepartementet, som Barne- ungdoms- og familiedirektoratet forvalter. 10 millioner kroner ble omdisponert til dette formålet. Arbeids- og velferdsdirektoratet vil derfor ikke gi midler til slike tiltak i 2017.

De resterende barnefattigdomsmidler skal brukes til tjenesteutvikling for å kunne bidra til at utsatte barn, unge og deres familier får et helhetlig og samordnet tjenestetilbud. Disse midlene går inn i en ny felles tilskuddsordning, «*Tilskudd til utvikling av de sosiale tjenestene i NAV-kontoret*».

Kommuner som fikk barnefattigdomsmidler i 2016 kan søke om videreføring ut tilskuddsperioden under den nye tilskuddsordningen.

Boligsosialt arbeid

Som ledd i arbeidet med redusert statlig detaljstyring skal tilskuddet innlemmes i rammetilskudd til kommunene. Tilskuddet er på om lag 60 mill. kroner. 10 mill. kroner skal innlemmes i 2017, 40 mill. kroner innlemmes i 2018 og 2019 ettersom igangsatte forsøk/ igangsatt arbeid i kommunene avsluttes. Etter 2019 videreføres om lag 10 mill. kroner over kap. 621, post 63 inn i det nye tilskuddet «Utvikling av de sosiale tjenestene i NAV-kontoret».

Frivillige organisasjoners arbeid mot fattigdom

Det er avsatt midler til frivillig arbeid mot fattigdom og sosial ekskludering, til sammen omkring 93 millioner kroner i 2017, fordelt på tre nasjonale tilskuddsordninger. Det overordnede målet er å bedre levekårene for sosialt og økonomisk vanskeligstilte eller marginaliserte personer i Norge. Prosjekter i regi av frivillige organisasjonene oppfordres til samarbeid med kommunen og arbeids- og velferdsforvaltningen. Tiltak som har samarbeid blir prioritert i søknadsbehandlingen.

Arbeids- og velferdsdirektoratet viderefører tilskudd til drift av brukerorganisasjoner på fattigdomsfeltet og tilskudd til prosjekter med vekt på egenorganisering, selvhjelpsarbeid, brukerinnflytelse og interessepolitisk arbeid for bekjempelse av fattigdom. Målet er blant annet å bidra til å styrke dialogen og samarbeidet mellom representanter for sosialt og økonomisk vanskeligstilte, det offentlige og andre samfunnsaktører. Ordningen skal også styrke mulighetene for egenorganisering, selvhjelpsaktiviteter, brukerinnflytelse og interessepolitisk arbeid for å bekjempe fattigdom og sosial ekskludering i Norge. I overkant av 31 millioner kroner er avsatt i 2017.

Arbeids og velferdsdirektoratet utlyser også tilskudd til aktivisering og arbeidstrening i regi av frivillige organisasjoner og private stiftelser. Det ble innvilget tilskudd til 82 prosjekter i 2016. Målgruppen er personer som står svært langt fra arbeidsmarkedet, og som er sosialt ekskluderte. Rusmiddelavhengige og tidligere rusmiddelavhengige er en særlig prioritert målgruppe. Målet med tilskuddsordningen er å stimulere til utvikling av nye tiltak og metoder for aktivisering og arbeidstrening av vanskeligstilte. Frivillige organisasjonene oppfordres til samarbeid med kommunen og arbeids- og velferdsforvaltningen. Tiltak som har samarbeid blir prioritert i søknadsbehandlingen. I overkant av 47 millioner kroner er avsatt i 2017.

Arbeids- og velferdsdirektoratet utlyser videre tilskudd til sosiale entreprenører og til utvikling av sosialt entreprenørskap, som retter sin virksomhet mot bekjempelse av fattigdom og sosial eksklusjon i Norge. Sosialt entreprenørskap innebærer etablering av virksomheter som har som mål å løse sosiale eller samfunnsmessige problemer og behov, og som bruker metoder og verktøy fra forretningsverdenen for å nå målene. Målgruppen for aktiviteten er sosialt og økonomisk vanskeligstilte som opplever, eller står i fare for å oppleve, fattigdom. Det ble innvilget tilskudd til 28 aktører over ordningen i 2016. I overkant av 14 millioner kroner er avsatt i 2017.

Vedlegg 6

Kommunale måleindikatorer

Det er frivillig å innlemme de anbefalte indikatorene i NAV-kontorets målekort. Kommunen kan velge å bruke alle, noen eller ingen. Det vil som før være mulig for kommunen å vise andre kommunale indikatorer i målekortet, endre dem og be om nye.

Kommunen bestemmer selv grenseverdier for hva som gir grønn, gul og rød farge på de foreslåtte indikatorene. Direktoratet kan senere anbefale grenseverdier.

Indikatorene er ikke fastlagt en gang for alle. Bruken av dem vil vise om tallene blir gode nok eller om det blir nødvendig å endre ordlyd, teller eller nevner.

Direktoratet mener at andelsindikatorer gir mer informasjon enn kun antall og gir kommunene et bedre grunnlag for å sammenligne seg med andre kommuner. Både telleren og nevneren som ligger til grunn for andelen kommer opp når man trykker på indikatoren i målekortet.

Direktoratets anbefaling av kommunale indikatorer i NAV-kontorets målekort	Teller	Nevner
B.101: Andel som har mottatt økonomisk sosialhjelp	Antall personer som har mottatt økonomisk sosialhjelp i løpet av måneden (fra kommunalt sosialsystem)	Antall personer 18-66 år i kommunen/bydelen (SSB-tall som direktoratet legger inn)
B.102: Andel som er langtidsmottakere med økonomisk sosialhjelp som viktigste kilde til livsopphold	Antall som har mottatt økonomisk sosialhjelp i minst seks måneder av de siste tolv, og som har sosialhjelp som viktigste kilde til livsopphold (fra kommunalt sosialsystem)	Antall personer 18-66 år i kommunen/bydelen (SSB-tall som direktoratet legger inn)
B.103: Andel unge som har mottatt økonomisk sosialhjelp	Antall mottakere av økonomisk sosialhjelp, under 25 år, i løpet av måneden (fra kommunalt sosialsystem)	Antall personer 18-24 år bosatt i kommunen/bydelen (SSB-tall som direktoratet legger inn)
B.104: Andel mottakere av økonomisk sosialhjelp med forsørgelsesplikt for barn under 18 år i husholdningen	Antall som har mottatt økonomisk sosialhjelp i løpet av måneden, som har barn under 18 år som bor i husholdningen og som mottaker har forsørgelsesplikt for (fra kommunalt sosialsystem)	Antall personer som har mottatt økonomisk sosialhjelp i løpet av måneden (fra kommunalt sosialsystem)
B.151: Antall deltakere i kvalifiseringsprogram	Antall deltakere i kvalifiseringsprogram ved utgangen av måneden. (Direktoratet henter ut tallet og legger det inn i målekortet. Korrekte tall forutsetter at deltakerne blir riktig registrert i Arena av NAV-kontorene.)	1

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Ottar Myrtveit		16/560

Saknr	Utval	Type	Dato
032/2017	Formannskapet	PS	22.03.2017

Høringsuttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskrifta

32T

Journalposttittel

horing-av-forslag-om-oppheving-av-vannscooterforskriften
2.0 Brev til kom

Dato

08.03.2017
07.02.2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Masfjorden kommune viser til mottatt høringsuttale om oppheving av vannscooterforskrifta.

Masfjorden kommune er kritisk til oppheving av forskrifta for bruk av særregulering av vasscooterforskrifta. I forslaget inneber det at kommunane skal lage ei lokal forskrift for bruk av vasscooter, dette kan medføre store forskjellar mellom kommunane om bruk av vasscooter. Avstandane mellom kommunane kan ofte vere små når det gjeld avstandar på sjø, så det kan vere uheldig med forskjellig regelverk på korte avstandar.

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Klima og miljødepartementet har sendt ut: **Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften**. Høringsfristen er 23. mars 2017. Høringsuttalelsane er offentlege etter offentleglova, jf. også miljøinformasjonsloven, og blir publisert på nettsidene under høringsuttalelser.

Høyring

Alle som ynskjer det kan uttala seg, men landets kommunar, aktuelle organinsasjonar med fleire får saka til høyring.

Uttale

Forum for natur og friluftsliv (FNF) har i denne sammenheng sendt brev til ordførarar, rådmenn, og ansvarlege for natur og friluftsliv. Hovudbodskapen her er *Ja til trivsel, nei til frislipp av vannscooter*.

Gjeldende regelverk

Inntil 2013 var det forbudt å bruke vannscooter i Norge. I dag er det tillatt så lenge man holder seg minst 400 meter fra land på sjøen, og 500 meter fra land i ferskvann. Det er lov å passere denne vannscooterfrie sonen for å komme til et område for lovlig kjøring, men da bare i veldig lav fart; maks 5 knop. Prinsippet er at vannscooterne ikke skal ødelegge natur, andres naturopplevelser, sikkerhet eller trivsel langs kysten.

Konsekvensene:

Mer vannscooterkjøring vil gå på bekostning av alle de som bruker kysten og innsjøene som rekreasjonsområde. Ved å fjerne dagens vannscooterfrie soner blir konsekvensene høyere fart nær land som genererer mer støy, flere konflikter og skape utrygghet i skjærgården og ved norske innsjøer. Økt trafikk spesielt nær land vil også gå hardt utover sårbare sjøfuglbestander. Frislipp av vannscootere er en korttenkt politikk som vil gagne få, og ødelegge for veldig mange.

Dei påpeikar 8 gode grunnar for ikkje å tillate meir vannscooterkjøring.

1. Fortrenger de myke trafikantene
2. Trussel mot dyre- og fuglelivet
3. Øker risikoen for ulykker
4. På tvers av faglige anbefalinger
5. Trenger håndheving av regelverket – ikke fjerning
6. Norskekysten er uoversiktlig
7. Går på bekostning av reiselivet i Norge
8. Regjeringen går imot egne argumenter

Fakta

Ei oppheving av forskrifta vil innebæra at det ikkje lenger finnst ei nasjonalt fastsatt særregulering for bruk av vannscootrar, men dei generelle reglane for bruk av fartøy vil fremleis gjelda for bruk av vannscooter. Forslaget innebær at kommunane får ansvaret for å regulere bruken av vannscootrar i sammenheng med regulering av andre fartøy slik at dei lokale interessene vert ivareteke. Havne- og farvannslova og motorferdsellova gjev kommunane moglegheit til å regulera bruken av vannscootrar og øvrige fartøy etter lokale vurderinger. I høringsnotatet får ein oversikt over slike bestemmelsar og kva moglegheiter kommunane har til å fastsettja lokale forskrifter, blant anna at:

- *Kommunene har hjemmel i **motorferdselloven** til å fastsette lokale forskrifter om bruk av vannscootere i vassdrag og innsjøer der det ikke allerede er forbudt i medhold av loven.*
- *Kommunene har i **den sentrale fartsforskriften** hjemmel til å gi lokale forskrifter med fartsgrenser. Slike forskrifter vil gjelde alle fartøy og kan ikke forskjellsbehandle vannscootere. Den sentrale fartsforskriften har også generelle krav om aktsomhet,*

sikkerhet og hensyn til badende.

- *Kommunene har hjemmel i **havne- og farvannsloven** til å begrense bruk av alle fartøy, herunder fritidsfartøy, i deler av eller hele farvannet av hensyn til fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk, herunder av hensyn til friluftsliv og miljø.*

Vurdering

I Masfjorden er ikkje problemet med vannscooter særleg stort enno, men på dei 3 åra som har gått sidan forbodet vart oppheva ser ein at lokalt at her er ein auka bruk som ein ikkje ynskjer skal eskalera ytterlegare. Kommunen har 4 offentlege badestrender: Haugsvær, Areklettsanden, Sandnes og Merkesdalen. Desse områda ynskjer kommunen å særleg skjerma. Gjeldande sone for tillat ferdsel med vannscooter finn ein i Nordhordlandskartet under temakart friluftsliv. Her er avstanden til land 300m. Med 400m grense vil indrefjorden nesten ikkje ha lovleg areal igjen. Utfor Andvik ein liten trekant igjen og området Austfjorden-Fensfjorden blir nesten uendra. Vannscooter og fritidsbåtar kan likestillast må mange vis. I Gulen-Masfjorden området har me hatt dødsulukker dei seinare år med nettopp småbåtar. Ein auka bruk her medfører også ein auka risiko. Badestrender, dyre- og planteliv, sikkerhet og trivsel er viktig å ta vare på.

Naturmangfaldslova §§8 og 9 kjem også til anvending her. Det vil vera kommunen si plikt til å vurdera den samla belastninga lokalt, slik at det ikkje oppstår risiko for slik skade, jf. naturmangfoldlova § 10 (samlet belastning) og § 12 (miljøforsvarlig lokalisering).

Konklusjon

Masfjorden kommune ynskjer ei betre hantering og eit meir tilpassa regelverk generelt for all motorferdsel i utmark og på vatn/sjø. I denne omgang ser me på forslaget med oppheving av vannscooterforskrifta som me trur ikkje er til det beste for Masfjorden. Etter ei samla vurdering vil ein halda på 400m grensa og 5 knops maksfart på kortaste transportkjøring . Dei allmenne ferdselsreglar til sjøs, som gjeld for alle fartøy, inneheld tilstrekkeleg regler og fullmaktsbestemmelsar for å sikre ein fornuftig og trygg bruk av farvatna våre.



DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1904

22.12.2016

Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Klima- og miljødepartementet sender med dette på høring forslag om å oppheve forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende.

En oppheving av forskriften vil innebære at det ikke lenger finnes en nasjonalt fastsatt særregulering for bruk av vannscootere, men de generelle reglene for bruk av fartøy vil fremdeles gjelde for bruk av vannscooter. Forslaget innebærer at kommunene gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere i sammenheng med regulering av andre fartøy slik at de lokale interessene blir ivaretatt. Havne- og farvannsloven og motorferdselloven gir kommunene mulighet til å regulere bruken av vannscootere og øvrige fartøy etter lokale vurderinger. I høringsnotatet gis det en oversikt over slike bestemmelser og hvilke muligheter kommunene har til å fastsette lokale forskrifter, blant annet at:

- Kommunene har hjemmel i [motorferdselloven](#) til å fastsette lokale forskrifter om bruk av vannscootere i vassdrag og innsjøer der det ikke allerede er forbudt i medhold av loven.
- Kommunene har i [den sentrale fartsforskriften](#) hjemmel til å gi lokale forskrifter med fartsgrenser. Slike forskrifter vil gjelde alle fartøy og kan ikke forskjellsbehandle vannscootere. Den sentrale fartsforskriften har også generelle krav om aktsomhet, sikkerhet og hensyn til badende.
- Kommunene har hjemmel i [havne- og farvannsloven](#) til å begrense bruk av alle fartøy, herunder fritidsfartøy, i deler av eller hele farvannet av hensyn til fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk, herunder av hensyn til friluftsliv og miljø.

Høringsfristen er 23. mars 2017.

Høringssvar bes sendt inn ved å bruke skjemaet for høringssvar på <https://www.regjeringen.no/id2523612/>. Dersom det skulle by på problemer kan høringssvar i stedet sendes til postmottak@kld.dep.no.

Høringsuttalelsene er offentlige etter offentleglova, jf. også miljøinformasjonsloven, og blir publisert på nettsidene under høringuttalelser.

Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Høringsinstansene bør vurdere om saken skal sendes til eventuelle underliggende etater eller tilsluttede virksomheter eller samarbeidende organisasjoner.

Alle som ønsker det kan uttale seg, selv om de ikke er oppført på listen over høringsinstanser

1. Gjeldende rett og bakgrunn for forslaget

I dag finnes det fartøy med tilnærmet lignende egenskaper som vannscooter, både når det gjelder fart og støy, som ikke omfattes av vannscooterregelverket, men som kun reguleres av de alminnelige regler for ferdsel til sjøs. Regjeringen ser ikke behovet for å forskjellsbehandle vannscooter og andre fritidsfartøy, og har derfor besluttet å sende på høring et forslag om å oppheve vannscooterforskriften. Dette vil sikre et mer ensartet regelverk som er mer brukervennlig, samt lettere å håndheve. De alminnelige ferdselsregler til sjøs, som gjelder for alle fartøy, inneholder tilstrekkelige regler og fullmaktsbestemmelser for å sikre en fornuftig og trygg bruk av farvannene.

Lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) har i § 40 en særbestemmelse om bruk av vannscootere og liknende mindre fartøy. Paragraf 40 ble sist endret i 2013, se Prop. 82 L (2012-13). Bestemmelsen har ikke selv regler om bruk av vannscooter, men den gir hjemmel for departementet (delegert til Klima- og miljødepartementet) til å gi forskrift med nærmere regler om bruk av vannscooter. Dette er gjort i den gjeldende forskriften av 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende (heretter kalt vannscooterforskriften). Reglene i forskriften er spesialregler for bruk av vannscooter som gjelder i tillegg til de generelle reglene om bruk av fartøy i blant annet havne- og farvannsloven og småbåtloven med forskrifter.

Vannscooterforskriften gjelder for bruk av vannscootere og lignende fartøy i Norges territorialfarvann og innenlands farvann, herunder elver, kanaler og innsjøer. Forskriften stiller i § 3 først opp generelle regler om bruk av vannscooter med krav til CE-merking av vannscooter og krav til aktsom kjøring. Videre gir forskriften i § 4 og 5 hovedreglene om bruk av vannscooter. Disse reglene går kort sagt ut på at de særskilte restriksjonene for vannscooter ikke gjelder utenfor forbudsbelter på 400 meter 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, elvestrekninger og innenfor oppmerkede

badeområder. Med hjemmel i § 6 kan vannscooterkjøring unntaksvis forbys eller begrenses i områder som ellers er åpne for kjøring. Denne myndigheten er delegert til kommunene. Uten hinder av forbudene i forskriften, er bruk av vannscooter tillatt i forbindelse med: a. politi-, rednings- og ambulansetjeneste, samt oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov, b. forsvarrets øvelser, forflytninger og transporter, c. marinarkeologiske og andre vitenskapelige undersøkelser, og d. organisert trenings- og konkurransekjøring i regi av motorsportklubber som er underlagt de bestemmelser og reguleringer som er fastsatt av Norges Motorsportforbund og Norges Idrettsforbund, på godkjente baner regulert etter plan- og bygningsloven eller i særlige tilfeller dersom departementet etter søknad gir tillatelse til det. Avslutningsvis gir forskriften i § 8 regler om tilsyn og straff for brudd på forskriften.

Dagens regelverk ble vedtatt i 2013. Før dette var det i Norge et totalforbud mot vannscooterkjøring hvor kommunene hadde en begrenset adgang lokalt til å åpne opp områder for vannscooterkjøring. Svært få områder ble åpnet. EFTAs overvåkningsorgan, ESA, hadde innvendinger mot dette regelverket, og mente at de norske reglene var uforholdsmessig strenge sett i forhold til de interessene regelverket skulle beskytte. ESA har ikke hatt innvendinger mot det gjeldende regelverket fra 2013. En nærmere omtale av disse problemstillingene finnes i Prop. 82 L (2012-13).

Som forutsatt ved lovendringen i 2013, gjennomførte Vista analyse mfl. en evaluering av vannscooterregelverket høsten 2014, se Rapport nr. 2014/49 fra Vista Analyse AS. Formålet med evalueringen har vært å vurdere om regelverket fungerer etter sin hensikt, og Vista Analyse har sett nærmere på tre temaer: miljø, sikkerhet og kontroll. Rapporten konkluderer med at regelverket ivaretar hensynet til natur og friluftsinnteresser. Videre konkluderes det med at regelverket ikke ivaretar de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter godt nok, og at regelverket ikke er utformet slik at det er mulig å håndheve og kontrollere. Til slutt konkluderer rapporten med at brukere og publikum opplever at regelverket er vanskelig å anvende i praksis. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet ble invitert til å komme med synspunkter på evalueringen og evt. foreslå endringer, samt formidle erfaringer med regelverket.

Våren 2015 ga Miljødirektoratet en faglig anbefaling til KLD om hvordan rapporten fra Vista Analyse bør følges opp. I sin tilråding til departementet 20. mars 2015 anbefaler Miljødirektoratet 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. Miljødirektoratet foreslår også informasjons- og holdningskampanjer, og at berørte direktorater har jevnlig erfaringsutvekslinger.

I brev av 5. mars 2015 mener Kystverket 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 av 2. mars 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 om sikksakk-kjøring og hopping, ivaretar hensikten med regelen slik at en egen fartsbegrensning for vannscooter ikke er nødvendig.

2. Klima- og miljødepartementets forslag

Klima- og miljødepartementet 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.

Klima- og miljødepartementet 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.

Ulempene som kan oppstå ved bruk av vannscootere, kan variere mye mellom ulike landsdeler, særlig når det gjelder ulemper for friluftsliv langs kysten. Landskapet er svært ulikt, det varierer hvor tett hus og hytter ligger og hvor mye sjø- og landområdene blir brukt til andre fritidsaktiviteter. Disse og andre faktorer gjør at bruk av vannscootere skaper få konflikter i noen områder, mens det i andre områder kan være klare konflikter mellom bruk av vannscootere og andre interesser. 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 interessene blir ivaretatt. Som det blir redegjort for nedenfor, gir havne- og farvannsloven og motorferdselloven kommunene mulighet til å regulere bruken av vannscootere og øvrige fartøy etter lokale vurderinger.

Grunnloven § 112 pålegger myndighetene å iverksette tiltak for å ivareta miljøet. Første ledd anviser myndighetenes plikt til å sikre bærekraftig bruk og vern av natur. Departementet går ikke nærmere inn på dette, og viser til den nylig behandlede meldingen til Stortinget, Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold (Meld. St. 14 (2015-2016)). Annet ledd gir borgerne rett til kunnskap om naturmiljøets tilstand og om virkningene av planlagte og iverksatte inngrep i naturen, slik at de kan ivareta den rett de har til et miljø som sikrer helse og til en natur der produksjonsevne og mangfold bevares. Parallellen til dette er naturmangfoldloven § 8, som pålegger myndighetene å ha kunnskap om både naturmangfold og effekten av planlagte tiltak som påvirker naturmangfoldet. En oppheving av vannscooterforskriften vil medføre at forbudssonene langs land hvor vannscootere hittil ikke har kunnet kjøre fritt, fjernes. Det er grunn til å tro at en slik liberalisering vil føre til økt vannscootertrafikk. Dette vil sannsynligvis øke potensialet for konflikter mellom vannscootere og andre interessegrupper slik som hyttefolk og fastboende, båtfolk og andre

utøvere av friluftsliv. Økt bruk av vannscooter antas også å kunne medføre visse negative effekter på natur, se Vista Analyse sin rapport om dette. Hvorvidt slike konflikter mellom ulike interesser eller uheldige følger for natur oppstår, vil i et langstrakt og variert land som Norge i stor grad bero på lokale forhold. Dette antar departementet at kommunen har bedre oversikt over enn sentrale myndigheter. Forslaget legger opp til at kommunene bruker noe ressurser på å kartlegge og avveie ulike hensyn, og at de kan vurdere å ta i bruk mulighetene som havne- og farvannsloven og motorferdselloven gir til lokal regulering.

Etter departementets vurdering er det på bakgrunn av rapporten fra Vista Analyse liten grunn til å anta at endringene vil medføre alvorlig eller irreversibel skade på arter, naturtyper eller økosystem, jf. naturmangfoldloven §§ 8 og 9. Det vil imidlertid påhvile kommunene plikt til å vurdere den samlede belastning lokalt, slik at det ikke oppstår risiko for slik skade, jf. naturmangfoldloven § 10 (samlet belastning) og § 12 (miljøforsvarlig lokalisering). Tilsvarende vil kommunene i tråd med Grunnloven § 112 og med dette forslaget få plikt til å lokalt iverksette tiltak som ivaretar befolkningens rett til "et miljø som sikrer helsen". Dette kan innebære å finne et alternativt område for bruk av vannscooter, som i tråd med naturmangfoldloven § 11 (miljøforringer betaler) kan medføre enkelte ulemper for brukere av vannscooter. Departementet legger til grunn at kommunene med sin kunnskap om lokale forhold og erfaring med arealforvaltning etter plan- og bygningsloven vil finne løsninger som i nødvendig grad avveier ulike behov, og som ivaretar de krav Grunnloven og naturmangfoldloven stiller.

Klima- og miljødepartementet mener at rapporten fra Vista Analyse samt tilråkningene fra direktoratene viser at det er klare utfordringer med dagens regelverk. Disse utfordringene kan løses på ulike måter, og departementet har vurdert forskjellige alternativer. 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.

3. Regler om bruk av vannscooter etter oppheving av vannscooterforskriften

Dersom særreguleringen for bruk av vannscootere oppheves, vil kjøring med vannscooter reguleres av de alminnelige reglene om fartøy. Nedenfor følger en oversikt over de viktigste reglene for fartøy. I tillegg kan ferdsel med fartøy være begrenset i konkrete områder slik som områder som er vernet etter naturmangfoldloven, områder i tilknytning til akvakulturanlegg m.m.

Motorferdselloven

Lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag inneholder regler for motoriserte fartøy som ferdes i innsjøer, bekker og åpne og islagte elver. Motorferdsellovens begrep "motorfartøy" inkluderer motoriserte fritidsfartøy og vannscootere.

Etter lovens § 4 tredje ledd er ferdsel med motorfartøy som utgangspunkt tillatt på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag. Kommunen kan imidlertid bestemme at ferdsel helt eller delvis ikke skal være tillatt i disse områdene.

Kommunen kan begrense ferdselen til deler av en elvestrekning eller innsjø eller bare tillate ferdsel for visse båttyper, båter med begrenset hastighet eller motorstørrelse, til bestemte formål, til bestemt tid mv. Det kan f.eks. settes forbud mot bruk av vannscootere. Etter lovens § 5 første ledd bokstav b kan kommunestyret gi forskrift om adgang til bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner. Dette er en adgang som bare skal brukes i spesielle tilfeller, f.eks. for nødvendig transport til hoteller, turiststasjoner og hytter som ligger slik til at de er avhengig av båt for å komme frem til de ordinære kommunikasjonsmidler. I forskriften kan det inntas bestemmelser om begrensnings av hastighet, motorstørrelse mv.

I § 8 i motorferdselloven sies det generelt at motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker. Motorferdselloven har egne regler om kontroll og straff.

Mer informasjon om reglene i motorferdselloven finnes på www.miljokommune.no og www.miljodirektoratet.no.

Havne- og farvannsloven

Lov av 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) gir det juridiske rammeverket for regulering av, og tilrettelegging for, sikker sjøverts ferdsel i farvannet.

Havne- og farvannsloven § 2 regulerer lovens geografiske virkeområde. Loven gjelder i utgangspunktet "*her i riket, herunder i territorialfarvannet og indre farvann. For elver og innsjøer gjelder loven likevel bare så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Departementet kan i forskrift gi loven en videre anvendelse for elver og innsjøer enn det som følger av annet punktum*", se nærmere nedenfor.

Havne- og farvannsloven § 4 definerer fartøy som "*enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøyer av enhver art*". Denne definisjonen omfatter således også vannscootere, slik at havne- og farvannslovens regler og forskrifter fastsatt med hjemmel i loven gjelder ferdsel med vannscooter på lik linje med andre fartøy.

Havne- og farvannsloven kap. 2 angir fordelingen av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune. Hovedregelen er at forvaltningsansvaret og myndigheten etter loven tilligger departementet, med mindre noe annet er bestemt, jf. § 7. Kommunene har i hht. § 9 ansvar innenfor det området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven, dvs. til en nautisk mil utenfor grunnlinjen (kommunenes sjøområde). Derimot tilligger det departementet ansvar og myndighet for hovedleder og bileder, selv om disse ligger i kommunenes sjøområde. Flere av lovens bestemmelser som legger myndighet til departementet er delegert til Kystverket.

Særlig om 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 og gjelder i utgangspunktet i havner, farvann, elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen. I denne sammenheng vises det også til forskrift av 15. desember 2009 nr. 1549 om anvendelse av havne- og farvannsloven for elv og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Denne forskriften gir fartsforskrifter og forbud mot ferdsel innenfor oppmerkede badeområder som er fastsatt med hjemmel i havne- og farvannsloven § 13 anvendelse også i elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Med andre ord kan kommunene i dag gi lokale fartsforskrifter i havner og farvann, samt for elver og innsjøer uansett om de er farbare med fartøy fra sjøen eller ikke.

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 en fartøytype.

Lokale fartsforskrifter som fastsettes av kommunene skal godkjennes av Kystverket før de gis virkning. Det er ikke fastsatt en felles nasjonal fartsgrense, men den sentrale fartsforskriften inneholder en generell aktsomhetsplikt om at fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter forholdene, samt ta hensyn til bl.a. badende, andre fartøy, strandlinjer etc. Videre er det forbudt å gå i større fart enn 5 knop innenfor en radius av 50 meter fra steder hvor bading pågår. Dette regelverket gjelder også for vannscootere.

Særlig om bruk av farvannet

Legalitetsprinsippet innebærer at reguleringer som innskrenker den frie ferdselen til sjøs må ha hjemmel i lov. Havne- og farvannsloven kap. 3 om bruk av farvannet inneholder bestemmelser knyttet til reguleringer ved bruk av farvannet. Det vises her til lovens § 14 som gir hjemmel til å regulere orden i og bruk av farvannet til både departement og kommune, jf. passusen "myndigheten etter loven", jf. lovens ansvars- og myndighetsfordeling fastsatt i kap. 2. Dette betyr at kommunene i dag har hjemmel til å forskriftsfeste begrensninger i bruk av farvannet når "hensynet til fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det". Slike begrensninger kan, på samme måte som fartsbegrensninger, gis for avgrensede deler av kommunens sjøområde. Videre kan slike begrensninger gjelde for konkrete aktiviteter, som f.eks. dykking, landing med luftfartøy eller annet. Kommunene har således allerede i dag et rettslig grunnlag for å kunne regulere orden i og bruk av farvannet i kommunens sjøområde, elver og innsjøer, så lenge disse er "farbare med fartøy fra sjøen" I havne- og farvannsloven § 42 har kommunen en tilsvarende hjemmel til å gi forskrift om orden i og bruk av havn når hensynet til effektiv og sikker havnevirksomhet krever det.

I lovens forarbeider (Ot. prp. nr. 75 (2007-2008)) fremgår på s. 158 følgende:

"Det kan således gis regler om bruken av farvannet og om orden og oppførsel i farvannet. Som eksempel kan nevnes regler om plassering av bøyer og andre fortøyningsinnretninger, oppankring, dumpeplasser, isbryting mv, flytting eller sikring av fartøyer og andre gjenstander, arrangementer, varsel om skader, dykkerarbeid,

passering av broer og kanaler, bruk av eller forbud mot seilbrett, luftfartøyer eller visse typer motorisert ferdsel og regler om opplag.

....

Ordensforskriftene vil følgelig kunne sette forbud mot ulike aktiviteter som kan ha betydning for sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet.

.....

Det er nødvendig å avgrense kommunenes myndighet mot andre hjemler i loven, jf. reservasjonen "hvis ikke annet er bestemt i eller i medhold av loven". Adgangen til å gi ordensforskrifter i farvannet må avgrenses mot statens myndighet til å gi trafikkreguleringer i medhold av § 13".

Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 14 annet ledd har departementet gitt forskrift om adgangen til å fastsette forskrifter i medhold av bestemmelsens første ledd. Det vises her til forskrift av 2. november 2012 nr. 1040 om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner (ordensforskriften). Det er i dag valgfritt for kommunene om de ønsker å fastsette ordensforskrift, men dersom slik forskrift fastsettes må det benyttes en obligatorisk mal som følger som vedlegg til ordensforskriften. For kommuner som allerede har ordensforskrift, er det satt en overgangsperiode på tre år for å endre eksisterende ordensforskrifter i samsvar med den nye forskriften. Endringen må være foretatt innen 1. januar 2017.

Det følger av § 3 første ledd i ordensforskriften at en kommune som utgangspunkt selv kan fastsette sin lokale ordensforskrift uten godkjenning av Kystverket. Dersom en kommune ønsker å ta inn andre reguleringer enn de som er fastlagt i malen, skal imidlertid forskriften godkjennes av Kystverket før forskriften kan gis virkning.

Ordensforskriften har i dag ikke egen bestemmelse for å regulere bruk av fritidsfartøy, slik som den f.eks har for start og landing med luftfartøy, dykking mv. For å tydeliggjøre at det kan fastsettes lokale bestemmelser om dette foreslås det at forskriftsmalen tilføyes en bestemmelse om slik bruk, jf. vedlagte endringsforslag. Dette vil også innebære at det ikke kreves sentral godkjenning fra Kystverket for denne type lokale reguleringer.

Hensyn som kan vektlegges ved fastsetting av fartsforskrift og ordensforskrift

Når det gjelder hvilke hensyn/momenter som kan vektlegges når det gis reguleringer knyttet til fart og orden i og bruk av farvannet med hjemmel i havne- og farvannsloven §§ 13 og 14, må dette, i tillegg til det som fremgår av hjemmelsbestemmelsene selv, vurderes i samsvar med lovens formålsbestemmelse i § 1 første ledd som lyder som følger:

"Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk av forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer".

I Ot. prp. nr. 75 (2008-2008) side 149 om merknader til de enkelte paragrafer sies følgende om § 1:

"Etter første ledd er et av hovedformålene med loven å legge til rette for «god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer».

Målsetningen om «trygg ferdsel» sikter først og fremst til at ferdsel i farvannet innenfor lovens geografiske virkeområde skal være sikker for fartøyer og andre som bruker eller oppholder seg i farvannet. Grunnstøtinger, kollisjoner og andre sjøulykker kan bl.a. medføre tap av menneskeliv eller akutt forurensning med skade på miljø og eiendom som følge.

«God fremkommelighet» innebærer en målsetning om at det skal legges til rette for uhindret og trygg ferdsel. Utbedring av farledene for å sikre at disse har en tilstrekkelig bredde, dybde, seilingshøyde og oppmerking tilpasset trafikkomfang og -type er sentrale virkemidler for å nå dette målet. I loven vil særlig kapittel 4 om tillatelser til tiltak være viktig for å nå dette målet.

Loven skal videre legge til rette for «forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet». Loven er dermed også et redskap som legger grunnlaget for avveininger av ulike brukerinteresser i kystsonen. For eksempel er det i § 29 gitt bestemmelser om at myndighetene etter loven kan tillate tiltak iverksatt selv om de kan føre til vesentlig ulempe for annen bruk og utnytting av farvann, mot at tiltakshaver pålegges visse kompensasjons- eller erstatningsordninger.

God fremkommelighet og annen forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet er av vesentlig betydning for havnevirksomhet, for verdiskapingen i næringslivet ellers, og for mer generelle samfunnshensyn som for eksempel fritidsfiske og friluftsliv".

Havne- og farvannslovens hovedformål er å sikre at farvannet er trygt og fremkommelig for fartøy og andre som bruker farvannet. Omtalen av friluftsliv i Ot. prp. nr. 75 (2008-2008) ovenfor, er tolket som at friluftsliv på landsiden kan tillegges vekt ved fastsettelse av reguleringer etter loven.

Lovens formålsbestemmelse omtaler også "allmenne hensyn" som et forhold som skal vektlegges. Av forarbeidene Ot. prp. nr. 75 (2007-2008) s. 33 og 34 fremgår det at miljøhensyn er omfattet av begrepet "allmenne hensyn". Det kan imidlertid stilles spørsmål om også f.eks. støyforurensning fra aktivitet på sjøen som oppfattes som sjenerende for landsiden, kan sies å være miljøhensyn som skal hensyntas ved utøvelse av myndighet etter havne- og farvannsloven. I forarbeidene fremgår det at "loven er også et redskap som legger grunnlaget for avveininger av ulike brukerinteresser i kystsonen". "Kystsonen" må i denne sammenheng forstås som en sone som omfatter de sjø- og landområder som står i innbyrdes direkte samspill bruksmessig, slik at det vil kunne være forsvarlig å gi virkninger for landsiden vekt ved utøvelse av offentlig myndighet etter havne- og farvannsloven. Det må foretas en avveining av de ulike hensyn og interesser som skal ivaretas ved fastsettelse av eventuelle begrensninger i bruken av farvannet. Interessen knyttet til bruk av farvannet, må vektas mot de interesser som gjør seg gjeldende på landsiden som f.eks. interessen i å ivareta

et godt friluftstilbud eller hensynet til fastboende og hyttebeboere i kystsonen når det gjelder for eksempel sjenerende støy fra fartøy. I denne vurderingen vil det være avgjørende at en regulering av bruken av fartøy vil bidra til å redusere for eksempel støyulempene, og at en slik regulering står i et rimelig forhold til de byrdene brukergruppen i farvannet påføres. Dette må vurderes konkret knyttet til et aktuelt farvann i den enkelte kommune, og det er opp til den enkelte kommune å innføre en regulering av bruk av farvannet i tråd med rammene i havne- og farvannsloven.

Kommunene kan etter dette regulere bruk av vannscooter på flere måter innenfor de rettslige rammene som er angitt over. Det kan fastsettes lokal forskrift om fartsbegrensning bl.a. av hensyn til virkningene av sjøtrafikken for landsiden slik som det fremkommer ovenfor. Dette kan typisk være aktuelt i skjermede innaskjærsmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, fortøyning og friluftsliv o.l., men også generelt av hensyn til områder med hyttebebyggelse der hensynet til å unngå fare for liv og helse ved opphold i strandsonen eller for å unngå forstyrrende støy kan tilsi at farten må begrenses. Slike fartsforskrifter kan som nevnt ikke begrenses til bare å gjelde for vannscootere, men vil gjelde for alle fartøy.

Kommunene kan videre 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 som nevnt ovenfor foreslått endret slik at denne type bestemmelser ikke krever sentral godkjenning fra Kystverket. Eksempler på regulering av bruk av fritidsfartøy, herunder vannscooter, kan være forbud mot bruk i bestemte områder, f.eks. i tett trafikkerte områder for å unngå fare for ulykker, av hensyn til støy i f.eks. trange sund, bukter og vikar med hyttebebyggelse 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. Prinsippene som er nedfelt i naturmangfoldloven kapittel II skal legges til grunn som retningslinjer ved fastsetting av slik regulering.

Kommunens adgang til å fastsette både forskrift om fartsbegrensning og ordensforskrift gir tilsammen utstrakte muligheter for å regulere bruk av fritidsfartøy, herunder vannscooter, etter havne- og farvannsloven.

Småbåtloven

Lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) inneholder blant annet krav til småbåter og fritidsbåter. Krav til fritidsbåter og utrustningen av disse fremgår av kap. 3 i loven. Lovens krav til småbåter og fritidsbåter 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).

Departementet har i samråd med Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet vurdert at forskrift 24. februar 1983 nr. 624 om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder bør oppheves. Forskriftens bestemmelser er tatt inn i den sentrale fartsforskriften.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det brukes i dag få midler til administrasjon av vannscooterregelverket, og en oppheving vil således ikke frigi nevneverdig med ressurser. Kommunene har allerede i dag hjemmel i havne- og farvannsloven og motorferdselloven til å gi lokale reguleringer om bruk av farvann og fartøy. Kommuner som jobber for å begrense konflikter mellom vannscootere og andre brukergrupper, kan måtte øke ressursbruken. Departementet mener at disse kostnadene må dekkes av kommunen innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetttrammer.

Det gjeldende regelverket om bruk av vannscooter, gir klare begrensninger for vannscooterbruken. Det er 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 noe usikkert. Det finnes ingen statistikk i Norge som viser når vannscootere har vært involvert i ulykker. Statistikk fra den amerikanske kystvakten kan tyde på at vannscootere er overrepresentert i ulykkesstatistikken, se 2015 Recreational Boating Statistics U.S. Coast Guard og U.S. Department of Homeland Security. Ved ulykker oppstår det kostnader for samfunnet. Slike ulykkeskostnader omfatter bl.a. medisinske, materielle og administrative kostnader og produksjonsbortfall. Kostnaden ved et dødsfall er av Transportøkonomisk institutt beregnet til 30 220 000 kroner, og kostnaden for en hardt skadet er beregnet til 10 590 000 kroner, se TØI rapport 1053/2010. Departementet legger til grunn at endringen i regelverket vil gi økt salg av vannscootere, og økt bruk av vannscootere. Dette vil trolig innebære at man får noe økt ulykkesforekomst, og således noe økte kostnader for samfunnet knyttet til disse. Det er imidlertid vanskelig å gi et presist anslag. Det er ikke forventet at opphevingen av vannscooterforskriften vil gi et vesentlige endringer i behovet for veiledning og kontroll.

5. Forslag

Departementet foreslår forskrift om oppheving av forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende, med ikrafttredelse 1. mai 2017. Departementet foreslår videre endring i forskrift 2. november 2012 om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner.

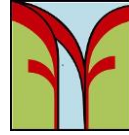
Med hilsen

Øivind Dannevig (e.f.)
avdelingsdirektør

Ernst Inge Espeland
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Vedlegg: Utkast til forskrift om endring av forskrift av 2. november 2012 nr. 1040 om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner



Til kommunen
v/Ordfører, rådmann, og ansvarlig for natur og friluftsliv.

Bergen, 02.02.2017

Ja til trivsel, nei til frislipp av vannscooter – hva mener din kommune?

Regjeringen foreslår å likestille vannscooter med fritidsbåt. Dette vil føre til mer vannscooter i høy fart nær land. Det vil være opp til hver enkelt kommune å innføre restriksjoner. Målet er at regelverket skal bli enklere å håndheve for vannscooterkjører. Spørsmålet er om endringen gjør det enklere å overholde hvis kommuner i samme geografiske område har ulikt regelverk. Vi håper dere vil tenke nøye gjennom om den foreslåtte endringen vil være i din kommunes interesse, og vi ber dere om å skrive en høringsuttalelse innen fristen 23. mars 2017 til Klima- og miljødepartementet.

Gjeldende regelverk

Inntil 2013 var det forbudt å bruke vannscooter i Norge. I dag er det tillatt så lenge man holder seg minst 400 meter fra land på sjøen, og 500 meter fra land i ferskvann. Det er lov å passere denne vannscooterfrie sonen for å komme til et område for lovlig kjøring, men da bare i veldig lav fart; maks 5 knop. Prinsippet er at vannscooterne ikke skal ødelegge natur, andres naturopplevelser, sikkerhet eller trivsel langs kysten.

Konsekvensene

Mer vannscooterkjøring vil gå på bekostning av alle de som bruker kysten og innsjøene som rekreasjonsområde. Ved å fjerne dagens vannscooterfrie soner blir konsekvensene høyere fart nær land som genererer mer støy, flere konflikter og skape utrygghet i skjærgården og ved norske innsjøer. Økt trafikk spesielt nær land vil også gå hardt utover sårbare sjøfuglbestander. Frislipp av vannscootere er en korttenkt politikk som vil gagne få, og ødelegge for veldig mange.

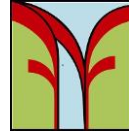
Her er 8 gode grunner for ikke å tillate mer vannscooterkjøring:

1. **Fortrenger de myke trafikantene**

Det er allerede et høyt konfliktnivå på sjøen på grunn av høy fart og mye støy. 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 vår, på innsjøer og ved vassdrag.

2. **Trussel mot dyre- og fuglelivet**

Vår kyst har et rikt fugle- og dyreliv, med viktige hekke-, yngle-, myte- og rasteplasser. Forskning viser at vannscooterkjøring virker negativt på dyrelivet gjennom støy og bevegelse. Når vi vet at hver tredje fugleart står på rødlista, som betyr at de kan forsvinne fra Norge, representerer vannscooterne en ny belastning for sårbare og utsatte sjøfuglbestander.



3. Øker risikoen for ulykker

Fjernes vannscooterregelverket, blir vannscooterne raske og ofte uforutsigbare kjøremønstre en økende sikkerhetsrisiko for ikke-motoriserte aktiviteter i sjø og innsjøer. Aktiviteter som padling i kano og kajakk øker stadig i popularitet, og er et verdifullt tilskudd til helsefremmende aktiviteter. Økt risiko for ulykker burde derfor alene være grunn god nok til å beholde dagens regelverk.

4. 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. Trenger håndheving av regelverket – ikke fjerning

Vannscootere har bare vært tillatt i Norge i tre år, og ulovlig kjøring har allerede blitt et stort problem. Derfor trenger vi en bedre håndheving av regelverket. Løsningen er ikke å fjerne regelverket - det bør heller settes i verk tiltak som begrenser de negative konsekvensene av vannscooterkjøring. 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 uoversiktlig

Den norske kystlinjen er uoversiktlig, full av trange sund, holmer og skjær. Store deler av vår kyst passer derfor dårlig for lek med vannscooter. Begrenset oversikt gir økt fare for påkjørsler ved vannscooterkjøring og faren øker dersom vannscootere får operere nært land, slik regjeringens forslag vil innebære.

7. Går på bekostning av reiselivet i Norge

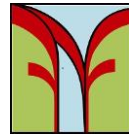
Norge opplever en sterk vekst innenfor naturbasert reiseliv og aktive opplevelser, i hovedsak ikke-motoriserte aktiviteter. Vi frykter at en økning i vannscooterkjøring vil gjøre det mindre attraktivt å oppsøke Norge for friluftslivsopplevelser langs kysten. Det vil bidra til å svekke den unike merkevaren 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. Svaret på denne utviklingen kan ikke være å åpne flere områder for mer støy og høy hastighet nær land.

Forum for natur og friluftsliv arbeider for å ivareta natur og friluftslivsinteressene. Norge har en unik kyst og vi håper din kommune vil bidra til å ta vare på trivselen og de gode opplevelsene i den norske skjærgården, så vi kan glede oss til sommeren 2017 og alle de som kommer etter det.

Brevet er utarbeidet sammen med Norsk Friluftsliv.



forum for
natur og
friluftsliv

Med vennlig hilsen

På vegne av organisasjonene

Ørjan Sælensminde FNF koordinator



Bergen lokallag og Hordaland fylkeslag

FNF Hordaland er et samarbeidsforum for natur- og friluftsansjoner i Hordaland, som arbeider for å ta vare på natur- og friluftsansjessene i fylket. Per i dag er det 10 ansjoner tilsluttet FNF Hordaland: Bergen og Hordaland Turlag (DNT), Naturvernforbundet Hordaland, Norges Jeger- og Fiskerforbund Hordaland, Bergen og Omland Friluftsråd, Norsk Ornitologisk Forening Bergen lokallag, Hordaland fylkeskystlag, Norsk Botanisk Forening Vestlandsavdelingen, Syklistenes Landsforening Bergen og omegn, Voss Utferdslag (DNT) og Voss Kajakkklubb. Sammen representerer ansjessene rundt 39.000 medlemmer i fylket.

ELEKTRONISK KOPI

Fylkesmannen i Hordaland
Hordaland Fylkeskommune

