

## Vedlegg 2 - Funn fra grunnlagsmateriale

### Sikkerhet

Vista analyse (VA) anslår i rapporten "Evaluering av regelverket for bruk av vannscooter" at det at per 2014 var ca 2000 vannskutere i Norge og at i løpet av noen år vil bli ca 6300 vannskutere i Norge basert tetthet i naboland. I Norge registreres bare dødsulykker for vannskutere. Dødsulykker for fritidsbåter ligger å på 1 ulykke per 24 000 båter per år. Med 2000 vannskutere kan man forvente ulykker 1 gang per 10. år basert fra tall fra Sverige. (VA 2014) Etter at vannskuterforskriften ble opphevet har det vært 2 dødsfall i Norge. Dersom man antar at det nå er 4000 vannskutere så gir det en rate på 1 dødsfall per 4000 vannskutere per år. Det er 6 ganger oftere enn for fritidsbåter. Etter bare 2 år kan man ikke trekke konklusjoner om dette vil vare overtid. VA (2014) skriver at internasjonale erfaringer ikke tilsier at risiko for dødsulykker ved vannscooterbruk er spesielt høy, sammenlignet med bruk av småbåter.

Vista analyses rapport (2014) refererer til Polidirektoratet sin uttale til høring på forslag til vannskuterforskriften som sier at "at kombinasjonen av vannscooterens store fart, manøvreringsmuligheter og konstruksjonsmåte innebærer en betydelig større risiko for ulykker sammenlignet med båter, - både for førere av vannskutere, andre sjøfarende, og badende."

Sjøfartsdirektoratet er i deres høringsinnspill (2017) av den oppfatning at det er en større risiko for skade med bruk vannscootere. Dette er en naturlig følge av vannscooterens konstruksjon, bruk og fart. Dette er et produkt som inviterer til bruk i forbindelse nettopp med badeområder, fritid og lek. Med en markant økning i bruk av vannscootere vil kunne føre til flere uhell med stort skadepotensial mellom disse gruppene.

Norsk friluftsliv mener vannscooterens raske og ofte uforutsigbare kjøremønster er en økende sikkerhetsrisiko for ikke-motoriserte aktiviteter i sjø og innsjøer. Ved begrenset oversikt er det økt fare for påkjørsler ved vannscooterkjøring.

I følge Vista analyse (2014) viser amerikanske statistikk at tre av fire ulykker innebærer at vannscooteren treffer et annet objekt (som regel fritidsfartøy). I Danmark og Sverige er det et lignende bilde. I 80 over prosent av tilfellene er det forhold som kan sammenfattes som uansvarlig kjøring. Nesten alltid er det vannskuterføreren selv som kommer til skade. Hendelser hvor en person blir truffet av en vannscooter er under 1% av tilfellene. Det er lite som tyder på at vannscootervirksomhet er farligere for andre publikum og andre aktører enn andre former for trafikk på sjøen.

Vista analyse (2014) sier at flere friluftsktører de har intervjuet opplever økt risiko og utrygghet som følge av Vannscootervirksomhet, men ingen av de oppgir konkrete eksempler.

Norges padleforbund sier i deres høringsinnspill at "vannscooterne er spesielt truende for oss myke trafikanter ved muligheten til å gå i stor hastighet også i grunt farvann. Dette er farvann hvor vi padlere i stor grad har kunnet ferdes relativt trykt og ugenert."

Vista Analyse (2014) refererer til flere rapporter som viser at andre friluftsutøvere opplever at vannskutere har en riksikofylt adferd og skaper farlige situasjoner. Dette meldes fra Havneområdene i København (København kommune 2014). Studier fra USA på slutten av 80-

tallet (Burger 2001) og fra 2005 (Wang og Dawson) viser det samme. En rapport fra Canada (Gray m.fl. 2010) peker også på det samme. I en studie fra Storbritania (Maggie & Benson 2011) oppleves det utrygghet. Padlere i en studie fra New Zealand (Hawk and Booth 2001) fremhver sikkerhetsaspektet som forstyrrende.

Vista analyse peker på at undersøkelser bakover i tid må sees i lys av at den tekniske utviklingen har gjort vannskutere sikrere. BRP Norway AS og H&H Motor AS viser også til at det har vært en betydelige teknologisk utvikling de siste årene når det gjelder sikkerhetsmessige utfordringer.

Norges motorsportforbund mener at vannskuterne ikke skader noen, men at det derimot er mennesker som utviser uforstand eller ikke mestrer skuterne som forvolder skade. Lignende mener Norges vannskuterforbund at ulykker med vannskutere i all hovedsak skyldes førerne. De sier videre at CE merkingen sikrer at hensyn til miljø, helse og sikkerhet er ivaretatt. KNBF anser at i den grad vannscooterbruk er et problem, så er det føreren som er problemet.

## Støy

VA (2014) skriver at en betydelig utvikling av vannscootere de siste tyve årene, hvor særlig tekniske forhold knyttet til støy forbedret. Den amerikanske produsentforeningen Personal Watercraft Industry Association uttalte i 2014 at vannskutere da hadde redusert støynivået (desibelfrekvens) med 70 prosent siden 1998. Støymålinger viser at nye vannscootere har en lavere desibelfrekvens enn andre motoriserte fartøy til sjøs. En test utført av båtmagasinet som ble lagt ved høringsuttalelse i 2013 viste at en vannskuter ikke støyet mer enn 2 fartøyer med utenbordsmotor. Båtmagasinet refererer også i deres høringsinnspill av 2017 til Professor i maritim rett ved Universitetet i Stockholm, Hugo Tiberg, som sier at det er gjort grundige tester som viser at 4-takts vannskutere er mer støysvake enn motorbåter.

Politidirektoratet skriver i deres høringsuttale (2017) at vannscootere oppfattes normalt å ha et vesentlig høyere fartspotensiale enn vanlig fritidsbåt/jolle, samt å gi vesentlig mer støy enn fritidsbåter flest. Fartspotensialet og manøvreringsevnen til disse farkostene nyttes av mange fullt ut. Det er ikke uvanlig å se vannskutere i 40-70/80 knop (nærmere 150km/t).

Politidirektoratet refererer til Oslo politidistrikt som mener at det er en grunnleggende forskjell mellom vannscootere og andre fritidsbåter. Mens sistnevnte i stor grad brukes for å forflytte noen fra A til B, er vannscootere et leketøy som større grad er stasjonære – og dermed representerer en betydelig støykilde for andre. En del vannscootere har enorm kraft og manøvrerbarhet, og innbyr i stor grad til lek. De kan ikke sammenlignes med en båt. Når en vannscooter gasser, hopper og stuper blir det også mye støy, og slitsomt for andre, både til lands og vanns.

Økokrim skriver i sitt høringsinnspill (2017) at scootere støyer mer enn de aller fleste båter, ikke minst når det akselereres og bremses hurtig for å oppnå den ønskede motorsportopplevelsen.

Norges hytteforbund skriver i deres høringsinnspill (2017) at motorstøy øker med hastigheten og at opp mot 100km/t er vanlig.

VA skriver at vannscooterlyd er teknisk sett ikke spesielt høy, men oppleves likevel av mange brukergrupper som sjenerende. Dette kan ha å gjøre med tonaliteten og mønsteret i lyden, som mange opplever som hvinende og som ofte forblir i det samme området (mens andre

båter beveger seg fra A til B). Andre brukere av fritidsfarkoster, eiere av fritidsboliger, fuglekikkere, turgåere etc. rapporterer at støyplagen ødelegger for egen friluftslivutøvelse.

Maggie og Benson (2011) fant at lyd fra vannskutere bærer ikke spesielt langt og nyere typer er ikke høyere enn de fleste motordrevne fritidsbåtene, likevel oppleves vannscootere gjerne som mer støyende for de som hører den. (VA 2014)

I en kartlegging i regi av US National Park Service (Miller 2008) anføres det at støynivået til vannskutere er likt som de vanligste utenbordsmotorene, men bruken med sirkling i avgrensede områder og korte akselerasjoner skaper et lydbilde som skiller seg markant fra annen motorisert trafikk. (VA 2014)

Rapporter det er referert til ovenfor i forbindelse med risiko og fare (Burger 2001) (Wang og Dawson 2005) (Gray m.fl. 2010) (Hawk and Booth 2001) viser også at støy fra vannskutere oppleves som forstyrrende.

Den betydlige teknologiske utviklingen må man også ha i mente når det gjelder støy sier VA.

BRP Norway AS og H&H Motor AS viser til at det har vært en betydelige teknologisk utvikling de siste årene også når det gjelder støy.

## Bølger

VAs litteraturgjennomgang og intervjuer med friluftsansjasjoner viser at friluftsbukere først og fremst påvirkes av vannscootervirksomhet gjennom støy og bevegelse (fart, bølger). Det er indikasjoner på at fart og bølger fra vannscootere i mange tilfeller forringer kvaliteten av annet friluftsliv. Bølger kan skape problemer spesielt for unge og uerfarne brukere av seilbrett og lignende. Høvelige arealer for denne typen brukergupper kan innskrenkes av vannscootertrafikk. Vannscootere kan utmerket godt brukes i grunne farvann, og det kan ramme aktører som gjerne oppsøker grunne områder for å unngå effekter av motorbåttrafikk og bølger disse etterlater seg.

Båtmagasinet mener at vannskutere lager lite bølger. De refererer i deres høringsinnspill til Professor i maritim rett ved Universitetet i Stockholm, Hugo Tiberg, som også mener at misbruk av skutere må rammes av norsk lov.

## Natur, dyre- og fulgleliv

VA (2014) finner at "vannscooterkjøring innvirker på natur gjennom støy og bevegelse. Kjøremønsteret for vannscootere er som regel preget av varierte hastigheter, og ved høy fart vil scooteren hoppe på vannoverflaten og bølgene med såpass stor kraft at det genererer et eget støybilde som er uvanlig i akvatiske miljøer. Vannscootere karakteriseres også av brå og uforutsigbare retningsendringer i stor hastighet. Studier fra andre land viser at slike farkoster kan ha til dels betydelige effekter, særlig gjennom forstyrrelser av fugl og pattedyr (som sel).

Vekslingen mellom stort og lite gasspådrag i kombinasjon med et sirkulerende kjøremønster på et relativt snevert område sammenlignet med propelldrevne båter som brukes til andre formål enn bare rekreasjon, vil kunne medføre vedvarende og forstyrrende lydforurensning og bevegelse der hvor kjøringen foregår med betydelig intensitet gjennom sesongen.

Effekten på fugler kan være fra relativt ubetydelig til alvorlig med betydning for overlevelse og hekkesuksess. Fuglene er ekstra sårbare i myteperioden ettersom de ikke kan fly vekk fra en forstyrrelse, og fordi ekstra energibruk kan være kritisk, særlig hvis de fortrenses fra optimale næringsområder.

Der en kano, robåt eller båt ofte beveger seg rolig fremover i en bestemt retning, slik at fuglene har god tid på seg til å respondere ved f.eks. å svømme rolig unna, karakteriseres vannscooter og flere surfeaktiviteter ved stor fart og kjappe retningsforandringer. Dette gjør det vanskelig for fuglene å forutsi hva som vil skje, noe som kan medføre at reaksjonene kan bli plutselige og sterke.

Oppflukter kan i betydelig grad redusere tiden fuglene kan bruke på næringsøk, redusere deres næringsreserver og føre til at de unngår optimale næringsområder. Som en følge av dette kan de få lavere hekkesuksess.

Sammenlignende studier (Rodgers & Schwikert 2002) av fluktatferd hos en rekke fuglearter når de ble oppsøkt av vannscootere og tradisjonelle motorbåter viste at vannscootere medførte størst fluktrespons.

Fugler som utsettes for forutsigbare forstyrrelser kan forventes å vise mindre atferdsmessige reaksjoner, enn de som utsettes for mindre forutsigbare forstyrrelser. En studie viser at koloni-hekkende terner reagerte langt kraftigere på vannscootere enn på båter (Burger 1998).

Sammenlignende studier (Rodgers & Schwikert 2002) av fluktatferd hos en rekke fuglearter når de ble oppsøkt av vannscootere og tradisjonelle motorbåter viste at vannscootere medførte størst fluktrespons.

En viktig negativ effekt av at fugler blir forstyrret er tap av tid til næringsøk. Det kan føre til at fuglene må søke næring om natta, eller må forlate eller oppgi optimale næringsøksområder (Hamann et al. 1999). En annen viktig negativ effekt er energitap pga oppflukter, noe som kan få betydning for trekk og reproduksjon (Ward & Andrews 1993). Fuglene må øke næringsinntaket for å kompensere for den brukte energien, noe som kan være vanskelig når næringsstilgangen er begrenset.

Naturvernforbundet mener vannskutere har spesielle skadevirkninger bl a i kraft av støy og uforutsigbart kjøremønster. Mens sjøfugler til en viss grad tilpasser seg regelmessig trafikk i etablerte korridorer, bryter vannskuterne med slike faste ruter. Vannskuter er den fartøytypen som i størst grad virker 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). (Høring 2017)

Norsk Ornitologisk Forening (NOF) skriver i deres høringsinnspill (2017) at motorbåter forstyrrer mer enn robåter, og raske båter forstyrrer mer enn langsomme båter. Vannscootere er de mest forstyrrende fartøyene. Dette relateres til at de er støyende, raske og kan holde stor fart også på grunt vann, i motsetning til de fleste andre farkoster. De referer til Øian m.fl. (2015) som også påpeker at kjøremønsteret for vannscootere er annerledes og mer variert enn for småbåter, og at man følgelig kan man komme nær bl.a. lokaliteter med hekkende eller hvilende fugler. Samme kilde skriver også at vannscootere genererer et eget støybilde som er uvanlig i akvatiske miljøer

NOF referer til Burger (1998 og 2003) som undersøkte antall makrellterner i luften over en hekkekoloni i Barnegat Bay, New Jersey, sett opp mot tilstedeværelsen av motoriserte fartøy. Tidspunkt i hekkeperioden, type fartøy, hastighet, ferdselsrute og samspillet mellom ferdselsrute og fart og tid på døgnet var blant variablene som ble undersøkt. Størst sammenheng mellom antall urolige terner og tilstedeværelsen av motoriserte fartøy var det i begynnelsen av hekkesesongen. Båter som kjørte hurtig fremkalte den sterkeste responsen, det gjorde også båter som kjørte utenfor etablerte fredselsruter. Båter som kjørte nærmere hekkekoloniene fremkalte sterkere reaksjoner enn de som forble i etablert ferdselsrute. I tillegg fremkalte vannscootere sterkere reaksjoner hos ternene enn motorbåter.

NOF fremholder at forstyrrelser av fugler og vilt har effekter både på individnivå og populasjonsnivå. Økt energibruk er en av de kjente effektene. Ward & Andrews (1993) skriver at energiforbruket ved flyving/flukt er tolv ganger høyere enn ved hvile. Mindre tid og fokus på næringssøk og beskyttelse av avkom er en imidlertid den mest uheldige effekten. At sjøfugler og vannfugler fordrives fra sine optimale områder for næringssøk er kjent, og særlig alvorlig er dette når det er få alternative lokaliteter som kan brukes. Forstyrrelser som f.eks. utløser en fluktrespons kan ofte også være forbundet med økt predasjonsfare.

Fordi Vannscootere kan kjøre i store hastigheter på grunt vann har de et stort potensial for forstyrrelser i vannmiljøer som tidligere ikke ble utsatt for nærgående båttrafikk. Dette vil øke risikoen for påkjørsler av fisk og andre dyr som lever på grunne områder og i overflata (Øian mfl. 2015).

I Montana, USA er det dokumentert at vannski og vannscootere har kjørt på andekull (Hamann et al. 1999) (VA 2014).

### Kontroll og håndheving

I 2014, når vannskuterforskriften var gjeldende tydet ikke tilbakemeldinger fra politi og SNO til VA på at det var betydelige eller økende problemer med ulovlig vannskutervirksomhet. Det var imidlertid eksempler på miljøer som drev uvøren vannskuterkjøring flere steder i landet. 3 SNO-kontorer VA rådførte seg med i 2014 vurderte at det foregikk trafikk med for høy hastighet, og med for unge førere. SNO har oppsyn med store områder som gjør det krevende å kontrollere godt nok.

Økokrim skriver i deres Høringsinnspill (2017) at det ut ifra meldinger som de har mottatt synes som at antall overtredelser med vannskuter er meget stort. Meldinger går ut på at det på sommeren er ulovlig kjøring daglig og ofte av flere scootere samtidig. Økokrim skriver også at når den lovlige ferdselen økes blir det samtidig et spillerom for de som ikke respekterer regelverket på dette området og som uansett kjører ulovlig. Kontroll var allerede under vannskuterforskriften vanskelig fordi avstandene er store, det er enkelt å stikke av og politiresurser er begrenset.

Politidirektoratet sier i deres høringsinnspill (2017) at grunnet vannscooterens fart og mulighet til å manøvrere i trange farvann vil føreren ha store muligheter for å stikke av, og det vil være utfordrende for politiet å sikre bevis på ulovlig kjøring.

Informanter forteller til VA (2014) om flere innrapporteringer til politiet som ikke blir fulgt opp og om enkelthendelser som ikke anmeldes.

Representanter for politiet, SNO og Fylkesmannen ønsker et registreringsnummer på vannscootere, slik at en vannscooter som observeres og mistenkes for ulovlig kjøring kan identifiseres og det eventuelle lovbruddet kan dokumenteres (for eksempel med bilder eller film). (VA 2014)

En forskrift med hjemmel i Motorferdselloven vil håndheves av Politi og Statens Naturoppsyn (SNO) ettersom det er dem som har myndighet etter motorferdselloven.

Politiet og SNO i Tana har ikke fått ekstra midler til å følge opp vannskuterkjøring. De har ikke båter som kan matche vannskuterenes hastighet.

## Turisme

Norsk friluftsliv frykter at en økning i vannscooterkjøring vil gjøre det mindre attraktivt å oppsøke Norge for friluftslivsopplevelser langs kysten.

NHO Reiseliv sier i deres høringsinnspill (2017) at for enkelte reiselivsbedrifter kan trolig et tilbud om vannscooter åpne opp for et nytt marked i et begrenset område, og som vil kunne gi økt omsetning for et fåtall enkeltbedrifter. De mener at dette vil være en kortsiktig gevinst for noen få, og at effektene på lenger sikt og for de mange vil være av mer negativ art. En økt motortrafikk av vannscootere nær land, vil fortrenge myke trafikanter som padlere, badende, dykkere og seilere med flere. Økt støy vil påvirke rekreasjonsverdien negativt for de som oppholder seg ved kysten, på innsjøer og i vassdrag. Dette vil ramme flere, som turister, turgåere og hyttefolk.

## Vannskutere og andre fritidsfartøy

BRP Norway AS (og H&H Motor AS) mener forskjellsbehandlingen mellom vannscootere og andre fritidsfartøyer er vilkårlig og at den er en følge av utdatert informasjon og gamle holdninger. Det ensidig negative fokuset på vannscooterkjøring og vannscooterførere er ubegrunnet og det settes opp et kunstig «fiendebilde» mellom vannscooterførere og øvrige brukere av kystområdene i Norge. Deres oppfatning er at vannscooteraktiviteten og de andre fritidsmiljøene går godt overens.

Kongelig Norsk båtforbund anser at en vannscooter må anses som en hvilken som helst annen fritidsbåt. De ser ikke behov for å regulere vannscootere på annen måte enn andre fritidsbåter. (høringsuttale 2017)

Kystverket har ingen prinsipielle motforestillinger til at vannscootere behandles på lik linje med fritidsfartøy generelt. (høringsuttale 2017)

Norsk hyttelag deres høringsuttale (2017) at de "ser at det kan være vanskelig å ha ulike regler for vannscooter og småbåter, og rent prinsipielt vil det være en fordel at regelverket er det samme. Rent praktisk er det imidlertid stor forskjell på en vannscooter og en småbåt. Vi mener at en endring må forholde seg til hvordan forholdene faktisk er, hvordan forholdene oppleves av de som bruker skjærgården og hvordan de ulike fartøyene skaper konflikt og faresituasjoner, mer enn hva som ser riktig ut på papiret".

Norsk hytteflag "forstår at en liten båt kan benyttes til å kjøre med stor fart i trangt farvann, hoppe på bølgene og drive sikksakk-kjøring og fartslek. Vi forstår også at en vannscooter kan

benyttes til å kjøre forsiktig og rolig fra et sted til et annet på en voksen og ansvarsfull måte. I praksis er det imidlertid ikke slik”.

Norsk Hyttelag får vesentlig flere klager på uvettig kjøring, fart, støy, plagsom adferd osv. med vannscooter enn med småbåt, til tross for at antall småbåter er vesentlig høyere enn antall vannscootere. Det skyldes trolig at vannscootere ikke er særlig godt egnet til annet enn fartslek, mens småbåter har flere andre anvendelsesområder, men også at vannscooter i stor grad kjøpes av folk som er mer opptatt av motorsport og fartslek enn andre aktiviteter.

## Generelle vurderinger

Miljødirektoratet anbefalte i sin tilråding til departementet 20. mars 2015 at hovedprinsippene i det da gjeldende regelverk ble videreført (kun transportkjøring tillat i 400metersbeltet fra land i sjø), og at det intil videre ikke ble gjort endringer i reglene om forbudsområder (elver og verneområder). (Høringsbrev, KMD 2017)

VA skriver i deres rapport (2014) at *“Mye tyder på at det særlig er motsetning mellom friluftsgupper som søker en forholdsvis rolig og lavteknologisk opplevelse av å være ute i naturen og vannscooterbruk. Myke trafikanter på sjøen, som padlere, melder også at vannscootere til tider oppleves som en risiko.”*

Klima- og miljødepartementet skriver i høringsbrevet (2017) at det er *“potensialet for konflikter mellom vannscootere og andre interessegrupper slik som hyttefolk og fastboende, båtfolk og andre utøvere av friluftsliv” og at “økt bruk av vannscooter antas også å kunne medføre visse negative effekter på natur.»*

Økokrim (2017) mener at en betydelig økning av vannscooterkjøring vil medføre økt belastning i form av støy og slitasje mm. på natur og fauna samt svekkelse av det tradisjonelle friluftsliv.

Norsk friluftsliv (2017) frykter at den økte motortrafikken som vannscooterne medfører nær land, vil fortrenge myke trafikanter som padlere, badende, roere, seilere og dykkere/fridykkere - og redusere rekreasjons-verdien for turgåere, hyttefolk, turister og alle de som oppholder seg ved kysten vår, på innsjøer og ved vassdrag. Norsk friluftsliv viser til stortingsmeldingen om friluftsliv hvor regjeringen nettopp påpeker at motorisert ferdsel som vannscooter-kjøring utgjør en sikkerhetsrisiko for de som padler, seiler, ror eller bader.

Norges hytteforbund (2017) sier at *“frihet for noen få”, “kan bli til ufrihet og skade for alle oss andre som måtte ferdes på sjøen og ved kyst og vassdrag.”* De peker også på friluftsmeldingen som etter deres mening er *“utvetydig i sin dom over at vannscootere er en ulempe og sjenanse for utøvelse av et sunt friluftsliv og bør begrenses deretter”.* Uten registreringsplikt er det *“fritt fram for sjenerende, farlig og støyende fartslek - uten noen som helst fare for å bli innrapportert til myndighetene”.*

Norges roforbund sier i deres høringsinnspill (2017) at prinsippet om «fri ferdsel på sjøen» betyr i dag frihet for de som disponerer de kraftigste motorer og dermed gjelder i praksis «den sterkeste rett». Skal begrepet «sjøen for alle» få innhold med praktisk verdi, er en sentral regulering eneste vei å gå.

Norges motorsportforbund (2017) mener forbud og makt er en dårlig løsning fordi det har en tendens til å skjerpe konfliktnivå. Isteden bør heller individets personlige ansvar vektlegges. Balansen mellom hensynsfullhet og toleranse vil bli best der hvor friheten er størst.

Vannscooter Norge (2017) mener skepsis til vannskuter i Norge bunner i frykt for nye og fremmede farkoster eller sportsgrener. Miljø- og støyargumenter baserer seg i stor grad på dårlig dokumenterte hypoteser og gamle myter, fordommer eller foreldet dokumentasjon. Hensynet til både andre som ferdes på sjøen, badende og sårbare områder er godt ivaretatt i de forskrifter som gjelder.