

## Vannscooterbruk

Sted: Tønsberg havnekontor

Dato: 25.02.2019

Tilstede:

Karl Oskar Jørgensen, Sandefjord kommune  
Jan Endre Aasmundtveit, Holmestrand kommune  
Ronny Meyer, Færder kommune (ref.)  
Bente Levin, Horten Havn  
Steinar Lien, Tønsberg kommune

Forfall: Trond Halvorsen Brun, Tønsberg kommune

-----

Temaer i det tredje møtet om vannscooterbruk mellom saksbehandlere/mellomledere i kommunene var aktuelle virkemidler for regulering, status i de enkelte kommunene og diskusjon.

### **Aktuelle virkemidler**

#### Lokal fartsforskrift

Med hjemmel i havne- og farvannsloven og sentral fartsforskrift kan kommuner fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger innenfor kommunens sjøområde. En lokal fartsforskrift vil gjelde for alle typer fartøy, med de unntak som er uttømmende angitt i den sentrale fartsforskriften § 6. Det er altså ikke anledning til å fastsette lokale fartsforskrifter med begrensninger kun for spesifikke fartøytyper, f.eks. vannscootere.

#### Lokal ordensforskrift

I medhold av havne- og farvannsloven m/forskrifter kan kommunene fastsette lokale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner i kommunens sjøområder, samt i innsjøer og elver som er farbare med fartøy fra sjøen. I hoved- og bileder gjelder lokale ordensforskrifter kun innenfor fastsatte havneavgrensninger. Bruk av vannscooter og andre fritidsfartøy kan reguleres særskilt gjennom lokale ordensforskrifter, når slik særregulering er nødvendig «for å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv».

Ved utferdigelse eller endring av en lokal ordensforskrift må kommunen foreta en avveining av hvilke ulike hensyn og interesser som skal ivaretas gjennom eventuelle begrensninger i den tillatte bruken av farvann og havner. Det kan f.eks. være tale om prioriteringer mellom ulike brukergruppers utnyttelse og bruk av farvannet, eller avveining av interesser knyttet til fri ferdsel og bruk av sjøområder, holdt opp mot hvilken påvirkning ulike typer bruk av farvannet vil ha på de naturlige og etablerte omgivelser i kystsonen. Her vil også interesser tilknyttet landsiden kunne være relevante reguleringshensyn, f.eks. interessen i å ivareta et

godt friluftstilbud, hensynet til fastboende og hyttebeboere eller for ivaretagelse av miljøet i kystsonen for øvrig.

### Sentral fartsforskrift

I henhold til Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (sentral fartsforskrift) skal fartøyer utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig (§ 1). Fartøy som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (§ 2).

### Småbåtloven

I følge småbåtloven § 24 skal en fritidsbåt skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

### Sjøveisreglene

Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene) har nærmere bestemmelser om bl.a. ansvar, sikker fart og manøvrering.

## **Status i kommunene**

Den sentrale fartsforskriften, småbåtloven og sjøveisreglene er nasjonalt regelverk som gjelder generelt. De omtales derfor ikke nærmere for den enkelte kommune.

### Lokal fartsforskrift

Alle kommunene har tidligere innført lokal fartsforskrift, der en av hovedreglene er fartsgrense 5 knop 100 meter fra alt land. Pga. kommunesammenslåinger må disse vedtas på nytt for Færder, Tønsberg og Holmestrand. Dette planlegges i 2019. Nye Sandefjord kommune vedtok fartsforskrift i 2017. Politiet har uttrykt at det er viktig for deres kontrolloppgave at reglene er mest mulig like mellom kommunene, særlig der hvor kommunegrensene går i sjøen. Det antas derfor at hovedinnholdet i de lokale fartsforskriftene vil videreføres når de vedtas på nytt.

### Lokal ordensforskrift

**Holmestrand kommune.** Holmestrand og Sande vedtok i 2018 like ordensforskrifter med begrensninger i vannscootertrafikken. Begrensningene er de samme som tidligere lå i den sentrale vannscooterforskriften, med et forbudsbelte på 400 meter fra land der det kun er tillatt med transportkjøring. I Sande er det krevet lovlighetskontroll av vedtaket, og saken er til behandling hos Fylkesmannen i Vestfold. Resultatet ventes om kort tid. Siden Holmestrand allerede har vedtatt lokal ordensforskrift, er de i en litt annen situasjon enn de øvrige kommunene. Diskusjonen som er gjengitt til slutt i referatet er derfor mest relevant for sistnevnte.

**Horten kommune** har foreløpig ikke innført ordensforskrift med regulering av vannscooterbruk, og det er for tiden ikke planer om å fremme sak om slik forskrift. Hovedspørsmålet for kommunen akkurat nå er etablering av en ro-bane på Indre Havn, med særskilte fartsbegrensninger.

**Tønsberg kommune.** Den midlertidige ordensforskriften med begrensninger i vannscooterkjøring i Tønsberg kommune er opphevet. Bystyret i Tønsberg vedtok 07.11.2018 å sende på høring en revidert forskrift uten særskilte begrensninger for vannscootere. Samtidig fattet man følgende vedtak:

*Tønsberg kommune tar initiativ til et samarbeid med Færder, Sandefjord og Horten kommune om å evaluere bruken av vannscootere i skjærgården. Det bør legges stor vekt på befolkningens rett til friluftsliv i skjærgården, herunder overnatting på øyene og økt kajakkbruk uten å bli utsatt for unødvendig støyforurensning. Forskriftsendringer legges fram til behandling innen båtsesongen 2019.*

**Færder kommune.** De midlertidige ordensforskriftene med begrensninger i vannscooterbruk i tidligere Nøtterøy og Tjøme kommuner er opphevet. Kommunestyret behandlet sak om erfaringer med vannscooterbruk 31.10.2018, med følgende vedtak:

1. *Saken tas til orientering.*
2. *Ordfører bes ta opp utfordringer med å overholde regler rundt vannscootertrafikk i Politirådet og Nasjonalparkstyret.*
3. *Eventuelle tiltak rundt trafikkmonster og ulovlig ferdsel nær land drøftes med samarbeidende sjønære kommuner som Sandefjord og Tønsberg.*
4. *Formannskapet orienteres om status i mars 2019.*

**Sandefjord kommune.** Kommunestyret fattet følgende vedtak 17.04.2018.

1. *Sandefjord kommune utarbeider ikke lokal ordensforskrift etter havne- og farvannsloven med særskilte bestemmelser om vannscooterbruk.*
2. *Sandefjord kommune vil følge utviklingen i båtbruken (herunder vannscooter) fremover, samtidig som man avventer klargjøring av regelverket.*
3. *Rådmannen bes legge frem saken på nytt høsten 2018 for å evaluere bruken av vannscootere sesongen 2018.*

**Fredrikstad, Hvaler og Sarpsborg kommuner.** Fredrikstad og Hvaler kommuner har gjennom Borg Havn IKS innført lokal ordensforskrift med egne bestemmelser om vannscooter. Forskriften innebærer at fører plikter å opptre aktsomt, slik at det ikke oppstår risiko for farlige situasjoner eller miljøskader. Sport/lek-kjøring skal utføres hensynsfullt i forhold til andre brukere. Det er ikke tillatt med sport/lek-kjøring mellom klokken 21:00 – 08:00. I en sone på 200 m fra land er det kun tillatt med transport/nyttekjøring.

Ordensforskriften har vært gjenstand for lovlighetskontroll hos Fylkesmannen i Oslo og Viken. Konklusjonen var at vedtaket er gyldig. Fredrikstad og Hvaler har ikke lokale fartsforskrifter, men det er opplyst at dette nå vurderes.

Sarpsborg kommune, som også er med i Borg Havn IKS, har ikke innført lokal ordensforskrift med egne bestemmelser om vannscooter. Sarpsborg har imidlertid lokal fartsforskrift.

## Oppsummering av diskusjonen

1. **Håndheving av eksisterende regelverk.** Eksisterende regelverk har en rekke bestemmelser som skal motvirke uønsket adferd med båt. Håndheving av disse er derfor svært viktig, også med tanke på vannscooterbruk. Fartsgrensene er av spesiell betydning, men også de generelle reglene i nasjonalt regelverk kan benyttes i mange tilfeller.
2. **Hoved/bileder utenfor kommunal myndighet.** I noen av kommunene er betydelige sjøarealer hoved/biled utenfor fastsatte havneavgrensninger. Der har kommunene uansett ikke anledning til å innføre lokale ordensforskrifter. Dette gir til dels store begrensninger i muligheten for å regulere vannscooterbruken.
3. **Færder nasjonalpark.** I Færder kommune ligger store sjøarealer innenfor nasjonalparken, hvor det er vannscooterforbud. Her er det derfor ikke nødvendig med annen regulering.
4. **Felles regler.** Politiet, som skal håndheve regelverket, har gitt uttrykk for at man i størst mulig grad bør ha felles regler. Selv om regulering av vannscooterbruk gjennom lokal ordensforskrift krever konkrete vurderinger av hvilke hensyn og interesser som skal ivaretas, bør reglene være mest mulig like i sjøområder som fremstår som likeartede mht. naturgitte forhold, brukerinteresser og bruksmønster.
5. **Adferd eller båttype.** Selv om vannscootere har potensial for å være spesielt irriterende pga. lydbilde og lekebruk, er det også mye annen båtbruk som oppleves som irriterende og kanskje også farlig. Samtidig er det mulig å bruke vannscooter til «vanlig» båtutfart. Hvis man skal innføre lokal ordensforskrift med restriksjoner på båtbruk, kan det derfor være mer hensiktsmessig å rette disse mot nærmere spesifisert uønsket adferd (uansett båttype), i stedet for mot én enkelt båttype.
6. **Behov for mer erfaring.** Det har gått relativt kort tid siden den sentrale vannscooterforskriften ble opphevet. Selv om det er registrert en markant økning i antall vannscootere, er det fremdeles behov for mer erfaring med bruken av disse og kunnskap om hvordan andre brukerinteresser og naturen påvirkes. Det anbefales derfor å fortsatt følge utviklingen på dette området.
7. **Lovlighetskontrollene.** Lovlighetskontrollen i Fredrikstad innebærer at forskriften som er vedtatt der er lovlig. Vestfoldkommunene må imidlertid også legge vekt på lovlighetskontrollene som er gjennomført av Fylkesmannen i Vestfold, og de merknader som der er gitt, bl.a. når det gjelder krav til utredning og vurderinger.
8. **Oppsummert** syntes holdningen i møtet å være at man burde vinne erfaringer med enda mer aktiv håndheving og oppfølging av eksisterende regelverk før det eventuelt innføres nye reguleringer. Samtidig bør kommunene følge utviklingen av båtbruken (inkl. vannscooter) i sine sjøområder med tanke på utfordringer som ikke løses gjennom dagens regelverk. Hvis slike avdekkes, er det viktig at man velger de mest hensiktsmessige metodene for å motvirke dem, og at man samarbeider med nabokommunene slik at regelverket blir mest mulig felles.

Det ble ikke berammet noe nytt møte.