

**ST 8/2017 Informasjonssaker**

**ST 9/2017 Eventuelt**



a)

## Færder nasjonalpark

Dato: 02.03.17

### **FORSLAG OM OPPHEVING AV VANNSCOOTER- FORSKRIFTEN, HØRING**

#### **Bakgrunn**

Klima- og miljødepartementet har sendt på høring et forslag om å oppheve vannscooterforskriften, slik at vannscooterbruk kommer inn under regelverket for båt. Eventuell regulering av vannscooterbruk vil måtte håndteres av den enkelte kommune.

I eksisterende forskrift er det forbud mot bruk av vannscooter i områder vernet etter naturmangfoldloven. I forskriften for Færder og Ytre Hvaler nasjonalparker er det også nedfelt et forbud mot bruk vannscooter.

Nøtterøy kommune har laget et felles faglig grunnlag for behandlingen av saken i Nøtterøy kommune, Tjøme kommune og nasjonalparkstyret.

Et stort antall norske friluftsliv- og miljøorganisasjoner går i en uttalelse samlet mot å oppheve vannscooterforskriften.

#### **Vurdering**

Nasjonalparkforvalter stiller seg bak de vurderingene som er gjort i nevnte fellesutredning fra Nøtterøy kommune.

- Den foreslåtte regelendringen vil gi ytterligere økt salg av vannscooter. Allerede i dag er konfliktene med naturmiljø og andre friluftsbukere store i området rundt Færder nasjonalpark.
- Det bør fortsatt være et felles regelverk for vannscooterbruk. Alternativet vil være et stort antall og varierende lokale forskrifter, som det kan bli vanskelig å forholde seg til.
- Selv om dagens vannscooterforskrift har noen svakheter, vil det være et langt bedre alternativ å luke ut svakhetene framfor å oppheve den.
- Det må advares mot å tro at utfordringene med økte brukerkonflikter kan håndteres gjennom økt oppsyn. Både ressurstilgang hos de ulike oppsyn og fartsegenskapene i scootere, gjør kontrollarbeidet svært utilstrekkelig.
- Nasjonalparkforvalter mener at det fortsatt må være forbud mot bruk av vannscooter i alle de marine nasjonalparkene. Bruken av vannscooter viser seg å være langt mer preget av lek og sport enn vanlig båtbruk. Konflikter med andre brukere og naturmiljøet i Færder nasjonalpark viser seg å være vesentlig større ved vannscooterkjøring enn ved vanlig båtbruk.
- Det vises også til at forbud mot vannscooter ble tatt ut av verneforskriften for Jomfruland nasjonalpark i sluttfasen av verneprosessen. I Raet nasjonalpark hviler

vannscooterforbudet kun på scooterforskriften. En opphevelse av vannscooterforskriften, sammen med at regelverket for vannscooter i de marine nasjonalparkene nå ikke er konsistent, kan gjøre det svært vanskelig å håndheve forbudet i Færder nasjonalpark.

Signalene om sidestilling av vannscooter og båt har allerede ført til en omfattende tendens til selvtekt i Færder nasjonalpark. De to siste årene har Statens naturoppsyn og politiet registrert omfattende brudd på regelverket. Statens naturoppsyn og politiet har allerede for lite ressurser og utstyr til å følge opp dette. Scooterne er så hurtiggående at oppsynet ikke har mulighet for å innhente.

- Det er en rekke sikkerhetsmessige aspekter knyttet til scooterens store fartspotensiale. Dette gir økt risiko for ulykker i mye brukte friluftsområder, som jo de marine nasjonalparkene i Sør Norge er.

### **Anbefaling**

Nasjonalparkforvalter anbefaler nasjonalparkstyret å gjøre følgende vedtak:

*Færder nasjonalparkstyre viser til den politiske behandlingen av vannscooterhøring i Nøtterøy og Tjøme kommune, som er vertskommuner for Færder nasjonalpark.*

*På grunn av omfattende brukerkonflikter og hensynet til naturmiljøet, går Færder nasjonalparkstyre imot å fjerne en nasjonal forskrift om regulering av vannscooterbruk. Vannscooter bør ikke sidestilles med båt. Svakheterne ved eksisterende forskrift bør forbedres framfor å oppheve forskriften.*

*Det må advares mot å tro at økt antall scootere og dermed økte konflikter med andre brukere og naturmiljøet, kan håndteres gjennom oppsyn. Både ressurstilgang hos de ulike oppsyn og fartsegenskapene i scooterne, gjør kontrollarbeidet svært utilstrekkelig.*

*Det må være forbud mot vannscooter i Færder nasjonalpark og øvrige marine nasjonalparker.*



Saksbehandler: Ronny Meyer,  
Telefon: 33 40 22 47  
Kommuneutvikling

## Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for miljøvern og kommunalteknikk		
Formannskapet		
Kommunestyret		

### Rådmannens innstilling

1. Forslag til høringsuttalelse vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet.

**Vedlegg:**

Høring om oppheving av vannscooterforskriften

Utkast til forskrift om endring av forskrift av 2. november 2012 nr. 1040

Vannscooterforskriften

Brev fra FNF-Vestfold

Tabell kystsoneplan sosiale miljøpåvirkninger

Tegninger/øvrige saksdokumenter er tilgjengelige på kommunens hjemmeside.

**Kortversjon**

Klima- og miljødepartementet (KLD) har sendt på høring forslag om å oppheve vannscooterforskriften. Samtidig sendes på høring forslag om endring i forskriftsmalen for lokale ordensforskrifter etter havne- og farvannsloven. Forslaget innebærer at kommunene gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere, særlig gjennom havne- og farvannsloven. Forslaget til høringsuttalelse vurderer det ikke som ønskelig å endre regelverket i en retning som kan gi betydelig økning i vannscooteraktiviteten. Det vurderes som mest hensiktsmessig med et mest mulig felles regelverk for vannscootere i form av en sentral forskrift. Dagens vannscooterforskrift kan være utgangspunkt for et slikt regelverk, men det vil være nødvendig å løse de påviste utfordringene med hensyn til sikkerhet for brukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet. Vannscooterforbudet i Færder nasjonalpark bør opprettholdes av hensyn til de spesielt store verneverdiene og friluftsinteressene der. KLD oppfordres til å arbeide videre med den sentrale vannscooterforskriften.

**Innledning**

Klima- og miljødepartementet (KLD) har sendt på høring forslag om å oppheve forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter og lignende (vannscooterforskriften). Høringsfristen er 23.03.2017.

*Dagens regelverk og bakgrunnen for forslaget*

Vannscooterforskriften har spesialregler for bruk av vannscooter som gjelder i tillegg til de generelle reglene om bruk av fartøy i bl.a. havne- og farvannsloven og småbåtloven med forskrifter. Den viktigste regelen er at det er restriksjoner på bruk av vannscooter innenfor forbudsbelter på 400 meter ut fra land 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.

Dagens regelverk ble vedtatt i 2013. Før det var det i Norge et totalforbud mot vannscooterkjøring, med en begrenset adgang for kommunene til å åpne opp områder lokalt for slik kjøring. EFTAs overvåkingsorgan ESA hadde innvendinger mot dette regelverket, og det ble derfor endret.

Som forutsatt ved lovendringen i 2013, ble det gjennomført en evaluering av vannscooterregelverket høsten 2014. Evalueringen ble gjort av Vista Analyse AS. Rapportens hovedkonklusjoner er:

- Ivaretar regelverket i tilstrekkelig grad miljøinteressene, med spesiell vekt på natur- og friluftslivsinteresser? Ja.
- Blir de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter godt nok ivaretatt i forskriften? Nei for brukernes del, ja for publikums del.
- Er regelverket utformet slik at det er mulig å kontrollere og håndheve? Nei.
- Er regelverket brukervennlig? Nei for vannscooterbrukernes del, nei for publikums del.

Evalueringsrapporten fra Vista Analyse er omfattende, og det er ikke mulig å gå inn på alle detaljer og forbehold. Rapporten peker imidlertid på flere forhold som gjør at vurderingene bør ses på som foreløpige, blant annet at det mangler data for omfanget av vannscootere og at regelverket var ganske nytt da evalueringen ble gjennomført.

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

Kystverket uttalte våren 2015 at 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 våren 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 mot siksakk-kjøring og hopping, ivaretar hensikten med regelen, slik at en egen fartsbegrensning for vannscooter ikke er nødvendig.

#### *Klima- og miljødepartementets forslag*

KLD 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.

Departementet 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.

KLD mener at rapporten fra Vista Analyse, samt tilrådingene fra direktoratene, viser at det er klare utfordringer med dagens regelverk. Disse utfordringene kan løses på ulike måter, og departementet oppgir at man har vurdert forskjellige alternativer. Disse er imidlertid ikke beskrevet i høringsbrevet. 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.

#### *Reglene om bruk av vannscooter etter eventuell oppheving av forskriften.*

Dersom særreguleringen for bruk av vannscootere oppheves, vil kjøring med vannscooter reguleres av de alminnelige reglene om fartøy. For Nøtterøys del vil det i praksis dreie seg om regler etter havne- og farvannsloven og småbåtloven. I tillegg kan ferdsel med fartøy være begrenset i konkrete områder, slik som områder som er vernet etter naturmangfoldloven, områder i tilknytning til akvakulturanlegg mm. Færder nasjonalpark er et slikt verneområde.

Havne- og farvannsloven: 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.

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 én fartøytype, f. eks kun vannscootere.

Nøtterøy, Tjøme, Tønsberg og daværende Stokke kommune innførte lokale fartsforskrifter i 2010. Disse innebærer bl.a. at det er 5 knops fartsgrense 100 meter fra land, samt i særskilt oppmerkede sund/trange farvann, og en øvre fartsgrense på 30 knop innenfor en linje mellom de ytterste øyene.

Havne- og farvannsloven: Bruk av farvannet. Kommunene kan 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 foreslått endret slik at denne type bestemmelser ikke krever sentral godkjenning fra Kystverket. I følge forslag til forskriftsmal (del av høringen) skal kommunene kunne regulere bruk av fritidsfartøy for å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv.

Eksempler på regulering av bruk av fritidsfartøy, herunder vannscooter, kan være forbud mot bruk i bestemte områder. Dette kan gjelde f.eks. i tett trafikkerte områder for å unngå fare for ulykker, eller av hensyn til støy i trange sund, bukter og vikar med fritidsbebyggelse 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.

Ordensforskrifter vil være virkemiddelet hvis man ønsker å regulere vannscootere særskilt. Det fremgår av høringsbrevet at slike reguleringer kan knyttes til «ulike aktiviteter» og «visse typer motorisert ferdsel».

Småbåtloven. Lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) inneholder blant annet krav til småbåter og fritidsbåter. Disse 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).

#### *Administrative og økonomiske konsekvenser.*

KLD fremholder at det gjeldende regelverket om bruk av vannscooter gir klare begrensninger for vannscooterbruken. Det er i følge departementet 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 i følge departementet noe usikkert. Det finnes ingen statistikk i Norge som viser når vannscootere har vært involvert i ulykker. Statistikk fra den amerikanske kystvakten kan imidlertid tyde på at vannscootere er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Departementet legger til grunn at endringen i regelverket vil gi økt salg av vannscootere, og økt bruk av vannscootere. I følge departementet vil dette trolig innebære at man får noe økt ulykkesforekomst.

#### *Færder nasjonalpark.*

Nasjonalparken omfatter hoveddelen av skjærgården øst for Nøtterøy og Tjøme. Den fremtidige reguleringen av vannscooterkjøring i nasjonalparken vil derfor ha stor betydning.

I Færder nasjonalpark er vannscooter i dag forbudt ihht. verneforskriftens § 3 pkt. 6.2 a. Forslaget fra Klima- og miljødepartementet om oppheving av vannscooterforskriften vil ikke direkte berøre nasjonalparken. Indirekte kan likevel en oppheving få konsekvenser hvis det fører til et ønske om å harmonisere vannscooterregelverket i nasjonalparken med det som da vil

gjelde i farvannet utenom parken. Det vil i så fall være nødvendig å endre verneforskriften for nasjonalparken.

#### *Friluftslivsorganisasjonene i Vestfolds vurdering av konsekvensene.*

Forum for natur og friluftsliv (FNF) i Vestfold er en paraplyorganisasjon for en rekke friluftslivs- og naturvernorganisasjoner i fylket. FNF har sendt brev til Nøtterøy kommune i forbindelse med høringen (vedlagt). Foreningen er kritisk til å oppheve vannscooterforskriften fordi man frykter at det både vil føre til mer vannscooterkjøring og dessuten gi et enda mer uoversiktlig regelverk med lokale reguleringer. FNF gir åtte grunner for ikke å tillate mer vannscooterkjøring:

- Fortrenger de myke trafikantene.
- Trussel mot dyre- og fuglelivet.
- Øker risikoen for ulykker.
- På tvers av faglige anbefalinger.
- Trenger håndheving av regelverket – ikke fjerning.
- Norskekysten er uoversiktlig med holmer, skjær og trange sund.
- Går på bekostning av reiselivet i Norge.
- Regjeringen går i mot egne argumenter fra stortingsmeldingen om friluftsliv.

Punktene, som er nærmere utdypet i brevet, er de samme som i en kronikk publisert på hjemmesidene til den nasjonale paraplyorganisasjonen Norsk Friluftsliv. Dette er underskrevet av 18 organisasjoner som representerer natur, friluftsliv, fritidsboligeiere m.fl.

Nøtterøy kommune har ikke mottatt tilsvarende skriftlige henvendelser i forbindelse med høringen fra tilhengere av at vannscooterforskriften oppheves.

Det vises for øvrig til vedlagte høringsbrev med høringsnotat, brev fra FNF-Vestfold, samt evalueringsrapporten fra Vista Analyse som finnes på [https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5710/va-rapport\\_2014-49\\_evaluering\\_regelverk\\_for\\_vannscooter.pdf](https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5710/va-rapport_2014-49_evaluering_regelverk_for_vannscooter.pdf).

#### **Faktagrunnlag**

Forskrift 21. juni 2013 nr. 701 om bruk av vannscooter o.l.

Klima- og miljødepartementet: Brev 23.12.2016: Høring av forslag om oppheving av vannscooterforskriften m/vedlegg (høringsnotat).

Vista Analyse AS: Evaluering av regelverket for bruk av vannscooter. Rapport 2014/49.

#### **Vurderinger**

##### *Generelt.*

Båtliv og friluftsliv ved sjøen er svært viktig for mange på Nøtterøy. Mye av kommunens identitet er knyttet til sjøen og skjærgården. Spørsmål som angår trivsel og sikkerhet har derfor stor betydning, både for lokalbefolkning, fritidsboligeiere/brukere og båtturister.

Undersøkelser viser at ro, fred og naturopplevelse er viktige motiver for svært mange som driver friluftsliv. Forhold som hindrer eller vanskeliggjør disse opplevelsene oppfattes gjerne som uønskede. I Nøtterøy/Tjømeskjærgården ble det for noen år siden gjennomført undersøkelser blant båtbrukere, der det også ble spurt om det er noe som oppleves som problemer i skjærgården. Flest oppga her forhold knyttet til andres båtbruk, som f. eks. stor fart og lekekjøring med joller. Vannscootere oppfattes nok av mange som en eksponent for disse sidene ved båtlivet.



Samtidig er det flere som setter stor pris på de aktiviteter og opplevelser vannscooterne åpner for, og som mener forskjellsbehandlingen i dagens regelverk er ubegrunnet og lite rettferdig. Noen har også næringsmessige interesser knyttet til salg og utleie av vannscootere. Det er derfor naturlig at forslaget om oppheving av vannscooterforskriften skaper betydelig engasjement, både blant motstandere og tilhengere av denne aktiviteten.

Evalueringsrapporten fra Vista Analyse peker på at motsetningene mellom vannscooterbrukere og andre friluftsbukere ofte er basert på en verdikonflikt. Rådmannen vil derfor innledningsvis understreke at Nøtterøy kommunes holdning til et forslag som etter departementets egen vurdering vil gi økt salg og bruk av vannscootere, også i stor grad vil være et verdimessig og politisk spørsmål.

Når det gjelder politiske vedtak som kan gi rammer for rådmannens forslag til uttalelse, vil den felles kystzoneplanen for Nøtterøy og Tjøme (2001) være relevant. Planen har blant annet et overordnet mål om at de sikrede friluftsområdene i Nøtterøy/Tjømeskjærgården skal forvaltes i et bærekraftig perspektiv, slik at miljøet bevares og mulighetene for gode friluftslivsopplevelser ivaretas både for dagens og fremtidens brukere. Et hovedmål er at de sikrede friluftsområdene skal tilby ulike brukergrupper ønskede friluftslivsopplevelser innenfor en akseptabel grad av påvirkning på det fysiske og sosiale miljøet. Planen foreslo standarder for bl.a. sosiale miljøpåvirkninger, definert på grunnlag av brukernes oppfatninger om ulike påvirkninger som fart, bølger, støy, lekekjøring med joller mm.

Store deler av skjærgården og friluftsområdene der inngår nå i Færder nasjonalpark. Forslaget til forvaltningsplan for nasjonalparken har en målsetting om at forvaltningen av parken skal bidra til å fremme gode friluftslivsopplevelser, samtidig som verneverdiene opprettholdes.

#### *Er det utfordringer knyttet til båtlivet i skjærgården i dag?*

I forbindelse med kystzoneplanen ble påvirkning på det sosiale miljøet undersøkt i en spørreundersøkelse blant båtbrukere i Nøtterøy/Tjømeskjærgården. Resultatet er vist i vedlagte tabell. Selv om undersøkelsen er noen år gammel, gir den en indikasjon på hvilke sider ved båtlivet som kan representere utfordringer. Vannscootere var lite aktuelt på den tiden undersøkelsen ble gjennomført, så det ble ikke spurt spesielt om dette.

Resultatene viser at flere av de typer ulemper/forstyrrelser som diskuteres i forbindelse med økt bruk av vannscootere, allerede oppleves som problemer av en betydelig andel av båtbrukerne, men da med utspring i andre båttypen enn vannscootere. Vel halvparten av de som svarte oppfattet f. eks lekekjøring med joller som et ganske stort problem eller større, mens mer enn en tredjedel oppfattet båter som holder høy fart tilsvarende.

Selv om det alltid vil være metodiske spørsmål knyttet til slike undersøkelser, mener rådmannen resultatene viser at man allerede har visse utfordringer med tanke på målsettingene i kystzoneplanen. Økt bruk av fartøyer som i spesielt stor grad kan gi påvirkninger som oppfattes som negative av mange brukere, vil representere en ytterligere utfordring. Vannscootere har etter rådmannens oppfatning et potensial for slike påvirkninger. Regelendringer som i henhold til departementets egen vurdering vil føre til økt salg og bruk av vannscootere, bør derfor vurderes grundig med tanke på den samlede påvirkningen av fart, støy og andre miljøpåvirkninger innenfor kommunens sjøområder.

### *Skiller vannscootere seg fra andre typer fritidsbåter?*

I høringsbrevet vises det til at det i dag finnes fartøyer «med tilnærmet lignende egenskaper, både når det gjelder fart og støy», som ikke omfattes av vannscooterregelverket. Disse reguleres kun av de alminnelige regler for ferdsel til sjøs.

Rådmannen er enig i at slike fartøyer finnes. Det synes imidlertid å være en utbredt oppfatning at vannscootere representerer noe nytt innen båtlivet. Det nye synes å være at disse farkostene i langt større grad enn andre båttypen brukes til lekepregede, fartsfylte aktiviteter, at de har stort fartspotensial kombinert med hurtig akselerasjon, at bruken ofte innebærer hyppige endringer i gasspådrag, fart og kurs, og at motor- og skroglyd pga. dette gir et mer generende lydbilde, selv om den objektive lydstyrken ikke er høyere enn hos mange andre båter.

Dette utelukker selvfølgelig ikke at noen bruker vannscooterne som helt vanlige båter, og kjører med fast kurs på tur fra A til B. Likeledes er det heller ikke uvanlig at det foregår lekekjøring med andre båttypen, som joller og gummibåter. Vannscooterne synes imidlertid i større grad enn andre båter å være innrettet nettopp på denne lekepregede kjøringen.

Etter rådmannens vurdering tilsier både evalueringen fra Vista Analyse, tilrådingen fra Miljødirektoratet og uttalelsen fra natur- og friluftslivsorganisasjonene at det kan være meningsfylt å betrakte vannscootere som en egen kategori fartøyer ut fra konstruksjon, bruksmåte og hvordan andre brukere av sjøen oppfatter dem.

### *Er det behov for å regulere vannscootere særskilt?*

Selv om vannscootere utgjør en egen kategori fartøyer, er det ikke gitt at de må ha et eget regelverk. Hvis behovet for regulering kun er knyttet til forhold som i like stor grad gjelder andre båttypen, vil det generelle regelverket være tilstrekkelig. For eksempel er de lokale fartsgrensene til sjøs i Nøtterøy og nabokommunene etablert med tanke på alle fritidsbåter.

Når det gjelder innvirkning på natur, viser evalueringsrapporten til at vannscootere og lignende farkoster kan ha til dels betydelige effekter, særlig gjennom forstyrrelse av fugl og pattedyr (som sel). For fugler vil brå og uforutsigbare retningsendringer sannsynligvis forstyrre mer enn støyen, men det er mulig at kombinasjonen av plutselige retningsendringer og endringer i støybildet kan forsterke effekten. En generell regulering av alle fartøyer for å motvirke dette, f.eks. i form av nye ferdselsrestriksjoner i områder med mye sjøfugl, vil kunne oppfattes negativt av dem som fører båter som ikke virker forstyrrende på samme måte.

Når det gjelder innvirkning på friluftsliv, viser evalueringsrapporten til at friluftsbukere først og fremst påvirkes av vannscooteraktivitet gjennom støy og bevegelse (fart, bølger). Rapporten har ikke funnet eksempler på at vannscootervirksomhet i Norge på bestemte steder har fortrenget annen friluftsvirksomhet eller begrenset den betydelig i tid og rom (målkonflikter). Man er likevel åpen for at det i avgrensede områder med stort press av ulike typer friluftsbukere kan oppstå situasjoner hvor vannscootervirksomhet fortrenger annen friluftsvirksomhet. Rådmannen vil her peke på at nettopp sjøområdene rundt Nøtterøy sommerstid har karakter av slike avgrensede områder som rapporten viser til. En vanlig situasjon vil i følge rapporten likevel være at andre friluftsbukere vil måtte tilpasse sin friluftaktivitet til eventuell vannscootervirksomhet, alt etter hvor forstyrrende de opplever den.

Vannscootervirksomhet kan i følge rapporten ha vesentlige negative innvirkninger på friluftslivsopplevelsen til andre grupper (verdikonflikter). Særlig synes det å være en motsetning mellom dem som søker en forholdsvis rolig og lavteknologisk opplevelse av å være ute i naturen, og vannscooterbruk.

Rapporten fremholder at forbudsbeltet i dagens regelverk spiller en viktig rolle med hensyn til å motvirke motsetninger i forhold til andre friluftsbukere i form av støy og målkonflikter. En generell regulering av alle fartøyer for å motvirke motsetninger mellom vannscooterbrukere og andre, vil kunne oppfattes negativt av dem som fører båter som ikke skaper slike motsetninger.

Det synes derfor hensiktsmessig å kunne regulere vannscootere særskilt, både av hensyn til naturen og andre som bruker sjøen til friluftsliv og rekreasjon.

*Er virkemidlene som anvises i høringen som erstatning for vannscooterforskriften, formålstjenlige?*

Lokale fartsbegrensninger etter havne- og farvannsloven vil være tilstrekkelig for å regulere farten, der man måtte ønske det. Slike fartsbegrensninger vil imidlertid måtte gjelde for alle typer fartøyer, ikke kun vannscootere.

I høringsforslaget inngår som nevnt en endring i forskriftsverket etter havne- og farvannsloven som gir kommunene adgang til å regulere bruk av fritidsfartøy for å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv (ordensforskrift). Rådmannen ser at en slik ordensforskrift vil gi mulighet for å regulere vannscooterbruk i bestemte områder innenfor de rammene havne- og farvannsloven setter. Reguleringen vil kreve en konkret vurdering, der de ulike interesser og hensyn avveies mot hverandre.

Løsningen med lokale ordensforskrifter har både fordeler og ulemper. Den største fordelen er at man ut fra lokalkunnskap og lokale behov kan tilpasse reguleringene gjennom lokale demokratiske prosesser. Norge er mangfoldig, og behovet for å regulere vannscooterbruk vil helt sikkert variere.

Den største ulempen er at regelverket for vannscootere kan bli svært fragmentert og uoversiktlig. Det må i tillegg gjøres helt konkrete vurderinger hvis man ønsker å regulere vannscooterbruk i deler av kommunens farvann. Disse vurderingene kan være krevende, og eventuelle reguleringer kan bli omdiskuterte og konfliktfylte. Et generelt regelverk kan være enklere å forholde seg til, både for brukere og forvaltning.

Hvis forskriften oppheves, og man lokalt ønsker å regulere vannscootere særskilt gjennom lokale ordensforskrifter, vil man for øvrig fremdeles måtte løse utfordringer med kontroll/håndheving og brukervennlighet.

*Færder nasjonalpark.*

Vannscooterforbudet i nasjonalparken er hjemlet i verneforskriften, og omfattes formelt sett ikke av høringsforslaget. Rådmannen antar likevel at forbudet i nasjonalparken vil bli gjenstand for ny vurdering dersom den generelle vannscooterforskriften oppheves. Det ligger jo i forslaget at vannscootere i så fall skal betraktes som andre fritidsbåter. Nøtterøy kommunes høringsuttalelse bør derfor også si noe om situasjonen i nasjonalparken, hvor både verneverdier og friluftslivsinteresser er spesielt store.

*Alternativer til oppheving av vannscooterforskriften.*

Hovedalternativene til å oppheve vannscooterforskriften, er å beholde dagens forskrift som den er, eller arbeide videre med den med sikte på å løse utfordringene med sikkerhet for vannscooterbrukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet (justering). Ved en justering vil

det, i tillegg til selve forskriftsarbeidet, være nødvendig å arbeide med gode løsninger for bl.a. informasjon.

Rådmannen mener justeringsalternativet er det mest hensiktsmessige hvis man velger å gå inn for en fortsatt sentral regulering av vannscootere. Det legges til grunn at kommunene i så fall vil få en revidert forskrift på høring. Rådmannen ser det derfor ikke som formålstjenlig å foreslå mulige løsninger på utfordringene med dagens forskrift i kommunens høringsuttalelse nå.

Rådmannen mener for øvrig det ville styrket høringen om man hadde lagt fram flere alternativer enn kun forslaget om å oppheve vannscooterforskriften og henvise utfordringene til lokale farts- og ordensforskrifter. Spesielt burde man utredet og presentert mulige løsninger på de svakhetene evalueringen har avdekket i gjeldende vannscooterforskrift og praktiseringen av den.

## **Konklusjon**

Følgende høringsuttalelse bør vedtas og oversendes Klima- og miljødepartementet:

1. Nøtterøy kommune er enig i Klima- og miljødepartementets vurdering, der man legger til grunn at den foreslåtte endringen i regelverket vil gi økt salg og bruk av vannscootere. På bakgrunn av evalueringsrapporten og ut fra hensynet til de store naturvern-, båtlivs- og friluftslivsinteressene i vårt område, mener Nøtterøy kommune det ikke er ønskelig med en betydelig økning i vannscooteraktiviteten. Det er derfor heller ikke ønskelig å endre regelverket i en retning som kan gi en slik økning.
2. Nøtterøy kommune vurderer det som mest formålstjenlig med et mest mulig felles regelverk for vannscootere i form av en sentral forskrift. Dagens vannscooterforskrift kan være utgangspunkt for et slikt regelverk, men det vil være nødvendig å løse de påviste utfordringene med hensyn til sikkerhet for brukerne, kontroll/håndheving og brukervennlighet.
3. God informasjon vil være helt sentralt for å bedre forståelsen av regelverket.
4. Hvis det er deler av kysten hvor vannscooterproblematikk er lite relevant, bør dette håndteres gjennom f. eks. unntaksordninger fra det generelle regelverket.
5. Klima- og miljødepartementet oppfordres til å arbeide videre med den sentrale vannscooterforskriften på dette grunnlaget.
6. Vannscooterforbudet i Færder nasjonalpark bør opprettholdes av hensyn til de spesielt store verneverdiene og friluftslivsinteressene der.
7. Det vises for øvrig til vedlagte saksframlegg.



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1904

23.12.2016

### 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.

Postadresse  
Postboks 8013 Dep  
NO-0030 Oslo  
postmottak@kld.dep.no

Kontoradresse  
Kongens gate 20  
<http://www.kld.dep.no/>

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 882

Naturforvaltnings-  
avdelingen

Saksbehandler  
Ernst Inge Espeland  
22 24 58 90

## **Høringsfristen er 23. mars 2017.**

Hørings svar 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](mailto: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. forsvarets 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 kommunene 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 (miljøforring 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 begrensning 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](http://www.miljokommune.no) og [www.miljodirektoratet.no](http://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 fartsgrænse, 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 innaskjærmiljøer 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, jf. vedlegg.

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

**Adresseliste**

Agdenes kommune	Rådhuset	7316	LENSVIK
Akershus fylkeskommune	Postboks 1200	0107	OSLO
Alstahaug kommune	Rådhuset	8805	SANDNESSJØEN
Alta kommune	Postboks 1403	9506	ALTA
Alvdal kommune		2560	ALVDAL
Andebu kommune	Andebu Sentrum 1	3158	ANDEBU
Andøy kommune	Postboks 187	8483	ANDENES
Arbeids- og sosialdepartementet	Postboks 8019 Dep	0030	OSLO
Aremark kommune		1798	AREMARK
Arendal kommune	Serviceboks 650	4809	ARENDAL
Asker kommune	Postboks 353	1372	ASKER
Askim kommune	Postboks C	1801	ASKIM
Askvoll Kommune	Boks 174	6988	ASKVOLL
Askøy kommune	Postboks 323	5323	KLEPPESTØ
Audnedal kommune	Rådhuset	4525	KONSMO
Aukra kommune		6480	AUKRA
Aure kommune		6690	AURE
Aurland kommune		5741	AURLAND
Aurskog-Høland kommune	Rådhusveien 3	1940	BJØRKELANGEN
Aust-Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Austevoll kommune		5392	STOREBØ
Austrheim kommune	Sætre marka 2	5943	AUSTRHEIM
Averøy kommune	Bruhagen	6530	AVERØY
Balestrand kommune	Kong Bels veg 20	6899	BALESTRAND
Ballangen kommune	Postboks 44	8546	BALLANGEN
Balsfjord kommune	Rådhuset	9050	STORSTEINNES
Bamble kommune	Rådhuset	3970	LANGESUND
Bardu kommune	Postboks 401	9365	BARDU
Barne- og likestillingsdepartementet	Postboks 8036 Dep	0030	OSLO
Beiarn kommune	Postboks 25	8118	MOLDJORD
Berg kommune	Skaland	9385	SKALAND
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
Berlevåg kommune	Torget 4	9980	BERLEVÅG
Bindal Kommune	Rådhuset	7980	TERRÅK
Birkenes kommune	Postboks 115	4795	BIRKELAND
Bjerkreim kommune	Postboks 17	4389	VIKESÅ
Bjugn kommune	Rådhuset	7160	BJUGN
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Bokn kommune	Boknatunvegen 13	5561	BOKN
Bremanger kommune	Postboks 104	6721	SVELGEN
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND





b)

## Færder nasjonalpark

Dato: 13.02.17

### FÆRDER NASJONALPARK SAMARBEID MELLOM BESØKSSENTER OG NASJONALPARKFORVALTNING I 2017

Aktivitet/tiltak	Hovedansvarlig	Medvirkning	Frist
Daglig leder ved besøkssenteret og nasjonalparkforvalter deltar som observatør i hverandres styremøter	Begge		
Lage policy for drift og publisering på nettside og facebook	Begge		15. mars
Publisering nettside og facebook	Begge, i henhold til policy		Løpende
Finansiere drift av nettside, kr. 30 000 pr. år	Begge (50/50)		
Videre utvikling utstillinger	Besøkssenter	NP forvaltning	Løpende
Organisere guidede turer ved Verdens Ende og Moutmarka	Besøkssenter	NP forvaltning	1.mai
Lag en skiltplan for Verdens Ende	Besøkssenter	NP forvaltning	?
Færderseminaret 29. og 30. mai, marin natur	Besøkssenter	NP forvaltning	Mai
Felles samling om næringsutvikling i randsonen		Begge	Mai
Bidra til digitalt turkart for TNT regionen, inkl. nasjonalparken		Begge	Løpende
Lage årsprogram for arrangementer knyttet til nasjonalparken/Verdens Ende i 2017	Begge		15. mars
Felles styremøte med tur til Færder	Begge		Ikke bestemt
Oppdatering om nasjonalparken til Bente og Linda	NP forvaltning	Besøkssenter	Dagstur i Juni eller august

Avklaring av havneplass for «event» båter	Besøkssenter	NP forvaltning	Mai
Felles samling Kosterhavet, Ytre Hvaler, Færder	NP forvaltning	Besøkssenter	Mai
Besøksstrategi for NP	NP forvaltning	Besøkssenter	2. halvår
Info ved innfallsporter ved Østre Bolæren og Tønsberg havn	NP forvaltning	Besøkssenter	Start 2017
Felles julelunch	Begge		Desember



d)

## Færder nasjonalpark

Dato: 06.03.17

### REDUKSJON AV GÅSEBESTANDEN I FÆRDER NASJONALPARK

#### Bakgrunn

I løpet av de siste 20 årene har bestanden av grågås hatt en sterk vekst. De seneste årene viser forekomsten av hvitkinngås den samme utvikling. Parallelt med denne utviklingen har gjessene gitt økende avlingsskader i jordbruket.

Nasjonalparkstyret hadde til behandling en sak i september 2016, der konklusjonen ble at det skulle sendes på høring til berørte parter et forslag om en ekstraordinær prøveperiode med punktering av gåseegg, med tanke på å få redusert bestanden. Dette forslaget var ikke ment som et permanent tiltak, men en midlertidig løsning inntil jakt på gås fikk et større omfang.

På vegne av nasjonalparkstyret gikk nasjonalparkforvalter høsten 2016 inn i et samarbeid med fylkesmannen om oppfølging av saken. På nyåret 2016 ble det sendt ut et notat til berørte parter fra fylkesmannen og nasjonalparkforvalter i fellesskap. Forslaget redegjør for utfordringene med den store gåsebestanden og foreslår punktering (eventuelt plukking) av gåseegg.

Organisasjoner knyttet til naturvern, jakt ornitologi har gitt sterkt negative reaksjoner på høringsnotatet. Statens naturoppsyn har også gitt en «lunken» tilbakemelding. De mener alle at uttak av gås må gjøres gjennom jakt. De aktuelle kommunene har ikke uttalt seg, med unntak av Horten, som stiller seg positiv til forslaget.

Bondelaget går inn for forslaget, som de også har sendt aktuelle grunneiere. Den eneste grunneieren som har uttalt seg er Jarlsberg Hovedgård, som stiller seg negativ til forslaget. Jarlsberg Hovedgård anbefaler eggpunktering på Hvitkinngås inntil det åpnes jakt på denne fredete arten.

I høringsnotatet ble det spesielt bedt om tilbakemelding på om noen ville være interessert i å bistå ved en eventuell eggpunktering. SNO, jegermiljøet og ornitologisk forening ønsker ikke å delta, i og med at de er negative til selve tiltaket. Fra Bondelaget og grunneierne er det ingen som har tilbudt å bistå.

#### Vurdering

Hvitkinngås er en ikke jaktbare art i Norge og EU. Arten er oppført i EUs fugledirektiv annex 1, noe som medfører at det ikke er mulig å åpne for ordinær jakt i EU land. Fylkesmannen kan imidlertid ved skade på avling mm gi skadefellingstillatelse, men dette er ikke et bestandsregulerende tiltak.

Det internasjonale planarbeidet for hvitkinngås og grågås skal gjennomføres i 2017/18 med gjennomføring av tiltak i 2019. Det er forventet at dette vil gi bedre virkemidler til å forvalte disse artene lokalt. Vannfuglavtalen (internasjonal avtale under Bernkonvensjonen) arbeider med «adaptive» forvaltningsplaner for gåsearter med store voksende bestander. Dette har vært suksess for kortnebbgås. Tilsvarende planer er under utvikling for grågås og hvitkinngås. Disse forventes klare til bruk om kort tid. Selv om hvitkinngås ikke «nedlistes» på EUs fugledirektiv, vil det trolig bli en åpning for å høste av bestanden.

I og med relativt stor motstand fra flere hold til punktering av gåseeegg nå, vil en gjennomføring være kontroversiell. Kun en grunneier har gitt innspill til saken, og denne uttalelsen er negativ til eggplukking på grågås. Verken Bondelaget eller grunneierne har tilbudt noen form for bistand til gjennomføring av et eventuelt prosjekt.

Den litt manglende entusiasmen og at det nå er for sent til å organisere noe prosjekt i 2017, gjør at 2017 «renner ut i sanden» som et mulig oppstartår for punktering av gåseeegg.

Nasjonalparkforvalter trekker derfor den konklusjon at punktering/plukking av gåseeegg i 2017 rett og slett ikke vil være mulig.

Det anbefales derfor å følge med på de sentrale utviklingsarbeidene som pågår, med tanke på lokalt tilpasset forvaltning i 2018 eller 2019. Inntil dette kommer i gang vil man være henvist til at det søkes mer aktivt om skadefellingstillatelser.

### **Anbefaling**

Nasjonalparkforvalter anbefaler styret å gjøre følgende vedtak:

Punktering/plukking av gåseeegg vil ikke bli gjennomført i Færder nasjonalpark våren 2017. Styret oppfordrer relevante grunneiere til mer aktivt å søke om skadefellingstillatelser, der skadeomfanget tilsier det.

Når nasjonalt og internasjonalt planverk er tilpasset slik at en mer aktiv lokal forvaltning kan iverksettes (2018 eller 2019), ønsker nasjonalparkstyret å ta saken opp igjen.

Under enhver omstendighet er det styrets primære ønske at ordinær jakt på gås nå organiseres så effektivt at dette i seg selv er et tilstrekkelig bestandregulerende tiltak. Nasjonalparkstyret ber fylkesmannen, i samarbeid med grunneierne, landbrukets organisasjoner og jegermiljøet, om å sørge for en mer effektiv jakt på grågås.



## Færder nasjonalpark

Dato: 10.1.2017

### REDUKSJON AV GÅSEBESTANDEN I VESTFOLD- HØRING

I løpet av de siste 20 årene har forekomsten av gås i Vestfoldskjærgården økt kraftig. Dette har ført til betydelige avlingsskader på de omkringliggende jordbruksområdene. Færder nasjonalparkstyre har derfor tatt initiativ til å redusere stammen i Færder nasjonalpark, som er det viktigste hekkeområdet for gås i fylket. De mener at det er rom for å redusere antall gås og likevel ha en bærekraftig bestand.

Før det fattes endelig vedtak om tiltak, sendes et «høringsnotat» til berørte parter. Nasjonalparkstyret har tidligere foreslått å gå veien om en arbeidsgruppe sammen med kommunene bak den lokale forvaltningsplanen for gås i midtfylket (Horten, Stokke, Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme). Tilbakemeldingen på dette forslaget har vært begrenset og Tønsberg kommune har foreslått at nasjonalparkstyret og Fylkesmannen lager et forslag som sendes på «høring», direkte til berørte parter.

#### **Bakgrunn**

De siste 20-30 årene har bestandene av grågås og hvitkinngås i vår region økt betydelig. Grågås er den arten som har hatt den kraftigste bestandsveksten. Fra å være en fugleart som sjeldent hekket i vår skjærgård, har den nå blitt en art som forekommer over hele Vestfoldskjærgården i hekkesesongen. Vi anslår at vi har en hekkebestand på ca. 600-800 par i Vestfold. Bestanden av grågås har de siste årene, etter flere år med kraftig bestandsvekst, stabilisert seg på dagen nivå med mindre årlige svingninger i bestanden. En annen art som har hatt en betydelig bestandsvekst er hvitkinngås. Hvitkinngås finnes i tre hovedpopulasjoner: grønlandspopulasjonen som overvintrer i Irland og Nordvest-Skottland, svalbardpopulasjonen som overvintrer i Sørvest-Skottland og Nordvest-England, og russlandspopulasjonen som overvintrer i Nederland. Siden 1970 og 80-tallet har hvitkinngjess med opprinnelse fra russlandspopulasjon etablerte seg som hekkefugl på flere av øyene i indre Oslofjord. Arten har senere spredd seg videre til skjærgården i Vestfold. Vi anslår at vi dag har en hekkebestand på ca. 200-300 par i Vestfold. Bestanden er fortsatt i kraftig vekst i våre områder, anslagsvis opp mot så mye som 20-30 % årlig bestandsvekst.

Vestfold er et landbruksfylke med betydelig matproduksjon. Veksten i gåsebestandene har forårsaket store utfordringer for landbruket. Store mengder gjess fører også til betydelige skader på dyrkede arealer, og for enkelte (særlig grønnsaksprodusenter) kan skadene være svært kritiske. Det har vist seg å være svært ressurskrevende å gjennomføre effektive avbøtende tiltak, og mange kommuner opplever pågang av skadefellingssøknader. Grågås er den arten som de fleste opplever at forårsaker skade, men de senere år har også hvitkinngåsa blitt en betydelig skadegjører. I tillegg ser det ut til at hvitkinngås har potensiale for å gjøre

mer skade enn grågås ved at den beiter vekstene ennå nærmere bakken slik at vekstene får større dødelighet og tregere gjenvekst. Den produserer også mer avføring enn grågåsa, noe som kan føre til forurensning og forringelse av kvaliteten på fôr som høstes til beitedyr.

De fleste kystkommunene i fylket har utarbeidet en forvaltningsplan for gås. Dette gir forvaltningen et større handlingsrom for å gjennomføre tiltak som kan regulere gåsebestandene og begrense skadene for landbruket. Det overordnede forvaltningsmålet er å sikre levedyktige bestander av gjess som er naturlig hjemmehørende i Norge. Men det er også et mål å minske utfordringene som gjessene forårsaker for landbruket. Det viktigste bestandsregulerende tiltaket skal være gjennom ordinær jakt. Det arbeides bredt i Vestfold for å stimulere til et høyere jaktuttak av gjess i fylket. Dette gjøres primært gjennom bedre organisering (jaktbare arealer og jaktutøvelse) og utvidet jakttid. Jaktstatistikken viser en betydelig økning i jaktuttaket av grågås i Vestfold de siste 10 år. Utviklingen gjenspeiler bestandsutviklingen, men potensialet for økt uttak er trolig høyere. Det virker som om jegerne opplever gåsejakt som en attraktiv jakt og matressurs. Det virker allikevel ikke som det er jaktuttaket som i dag er den regulerende faktoren for bestanden. For hvitkinngåsa er situasjonen at det ikke er åpnet for jakt på denne arten pr i dag, og den kan dermed ikke reguleres gjennom ordinær jakt.

#### **Bestandsregulerende tiltak – eggplukking/-punktering**

Gjess er en produktive og i gjennomsnitt så legger en grågås 5-6 egg og en hvitkinngås 3-6 egg i løpet av en sesong. Erfaring har vist at plukking eller punktering av egg er et effektivt bestandsreducerende tiltak, men det forutsetter at det gjennomføres på rett tidspunkt og i et omfang som påvirker den totale reproduksjonen for bestanden. Grågås og hvitkinngås hekker på forskjellig tidspunkt. Grågås er en art som starter vårtrekket tidlig (de første ankommer skjærgården allerede i månedsskiftet februar/mars) og kan starte hekking ganske umiddelbart (tidlig i mars) hvis det er forhold for det. Hvitkinngåsa hekker ca en måned senere enn grågåsa. Dette representerer en utfordring hvis det skal plukkes/punkteres egg fra begge arter, ved at det må plukkes ved to forskjellige tidspunkt. Grågås hekker så tidlig at det ikke er mange andre sjøfugl som har kommet skikkelig i gang med hekkingen når det eventuelt er aktuelt å gjennomføre et tiltak. Hvitkinngås på den annen side hekker synkront med mange andre arter, og ilandstigning på holmer og skjær for å plukke/punktere egg vil utgjøre en risiko for å forstyrre andre hekkende sjøfugl.

Ved plukking av egg vil det være vesentlig at ikke alle eggene fjernes, men at det blir lagt igjen 1-3 egg som gjessene får ruge frem. Dette for at ikke gjessene skal legge nye egg eller at de skal gi opp hekkingen og reise inn på de attraktive dyrkede arealene på fastlandet for å beite. På våren er det unggås, og voksenfugl som har mislyktes med hekkingen, som gjør skade for landbruket. Hekkende fugl blir i skjærgården til ungene er flygedyktige. Hvis eggene tas relativt tidlig i hekkingen kan de utnyttes som menneskeføde, men ved tidlig plukking vil det være en risiko for at fuglene legger nye egg for å supplere de som er fjernet.

Ved punktering av egg vil det også være naturlig å la det bli igjen 1-2 egg som ikke punkteres. Ved punktering av egg vet vi at fuglen kan bli liggende lengre på reiret enn hva den ellers ville gjort for å vente på at de punkterte eggene skal klekke. Dette kan muligens være problematisk fysiologisk for fuglen, men her foreligger det lite kunnskap. Erfaring fra Oslo kommune, som har gjennomført eggpunktering over flere år, viser så langt ikke andre synlige negative effekter enn at fuglene blir liggende litt lengre enn normalt på reirene. Fugl som ligger på reir er utsatt for predasjon, men gjess er såpass store og aggressive at de er mindre utsatt enn en del andre arter. Den forlengelse av tid som fuglen tilbringer på reiret som følge

av eggpunktering tillegges liten vekt med tanke på predasjon. Fordelen med punktering kontra plukking er at det er mindre risiko for at fuglene legger nye egg.

Det tar tid å se effekten av et slikt bestandsreducerende tiltak ettersom gjessene kan oppnå en høy alder. Eksempelvis kan hvitkinngås bli mer enn 20 år gammel og den kommer tilbake til det samme området for å hekke hvert år. Dette medfører at tiltaket må gjennomføres over flere år før man kan se effekten av tiltaket.

### **Bestandsreducerende tiltak i Færder nasjonalpark**

Færder nasjonalpark ser for seg eggpunktering som det mest praktiske tiltaket for å unngå at det legges nye egg etter at tiltaket er gjennomført. Tidspunkt og omfang for gjennomføring må planlegges godt, og det fordrer samarbeid med kompetansemiljøer på fugl for å sikre et opplegg som medfører minst mulig forstyrrelse og stress for gjessene og andre hekkende fugl. Færder nasjonalpark ser for seg å gjennomføre et slikt tiltak i en periode på 3-5 år, og ønsker å vurdere effekten på tiltaket løpende med en evaluering av tiltaket etter forsøksperioden er over. Det er et klart mål at gåsebestandene skal reguleres ved ordinær jakt og ikke ved ekstraordinære tiltak som eggplukking/-punktering i fremtiden.

Hvilke områder som det eventuelt skal gjennomføres plukking eller punktering av egg på er et viktig tema. Det må gjennomføres på et stort nok område til at det vil ha effekt, men det er også viktig at det finnes referanseområder og at gjessene har friområder hvor det ikke gjennomføres tiltak. I tillegg må viktige hekkeområder for andre sårbare sjøfugl skjermes mot forstyrrelser.

Tiltaket vil kreve tillatelse etter forskrift om innfangning og innsamling av vilt for vitenskapelige eller andre særlige formål. For å gjennomføre tiltaket vil det også være behov for en dispensasjon fra ilandstigningsforbudet. Færder nasjonalpark vil innhente nødvendige tillatelser før et eventuelt tiltak gjennomføres.

### **Overvåking og eventuell måling av effekt på tiltak**

I dag foreligger det begrenset kunnskap om gjessene i vår skjærgård. Det er gjennomført noen dataserier med tellinger og undersøkelser om trekkmonster/områdebruk i tillegg til det som finnes av registreringer i Artsobservasjoner. Det er derfor en utfordring å få til en god måling av effekten på et eventuelt bestandsreducerende tiltak.

Oslo kommune har i forbindelse med eggpunktering startet med kodemerking av hvitkinngjess i Oslo-området for å få mer kunnskap om fuglenes forflytninger lokalt i sommerhalvåret og til/fra vinterområdene. Dette bør også vurderes hvis det skal gjennomføres bestandsreducerende tiltak i våre områder.

### **Oppsummering**

Færder nasjonalpark vurderer å gjennomføre tiltak for å redusere bestanden av grågås og hvitkinngås som hekker i nasjonalparken. Dette for raskt å redusere på skadene som gjessene utgjør for landbruket. Ordinær jakt ser ikke ut til å ha en tilstrekkelig bestandsreducerende effekt pr nå.

Plukking/punktering er et drastisk tiltak, men vurderes ikke som et tiltak som truer målet om levedyktige bestander av grågås og hvitkinngås.

Færder nasjonalpark og Fylkesmannen ønsker spesielt innspill på:

- Behov for bestandsreduserende tiltak?
- Tiltak mot både grågås og hvitkinngås, eller bare mot en av artene?
- Omfang på et eventuelt tiltak?
- Overvåking. Hvordan måle effekten av et eventuelt tiltak?
- Eventuelle samarbeidspartnere ved planlegging/gjennomføring?

Vi ber om at eventuelle uttalelser merkes «Reduksjon av gåsebestander i Færder nasjonalpark» og sendes til:

***fmvepost@fylkesmannen.no***

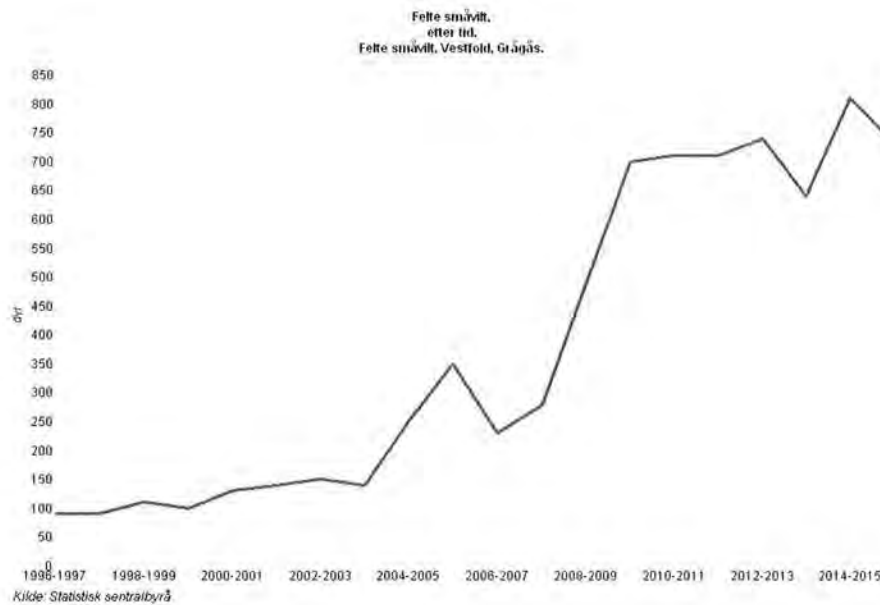
**Høringsfrist: 10. februar 2017**

Arne Christian Geving  
Fylkesmannen i Vestfold

Bjørn Strandli  
For Færder nasjonalparkstyre

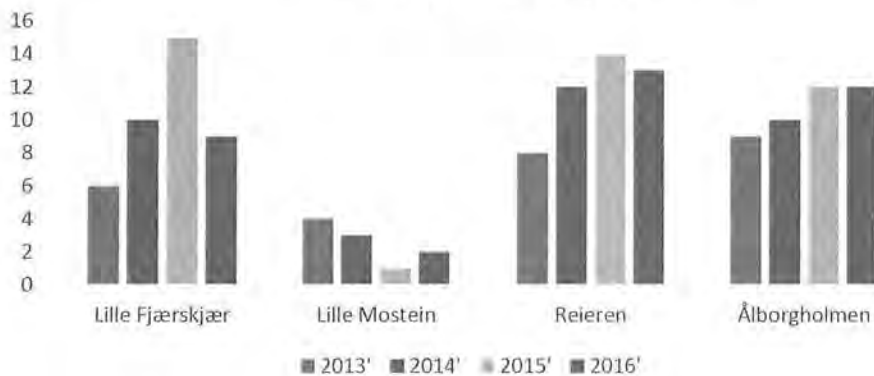


Figuren under viser grågås felt i Vestfold 1996-2016:



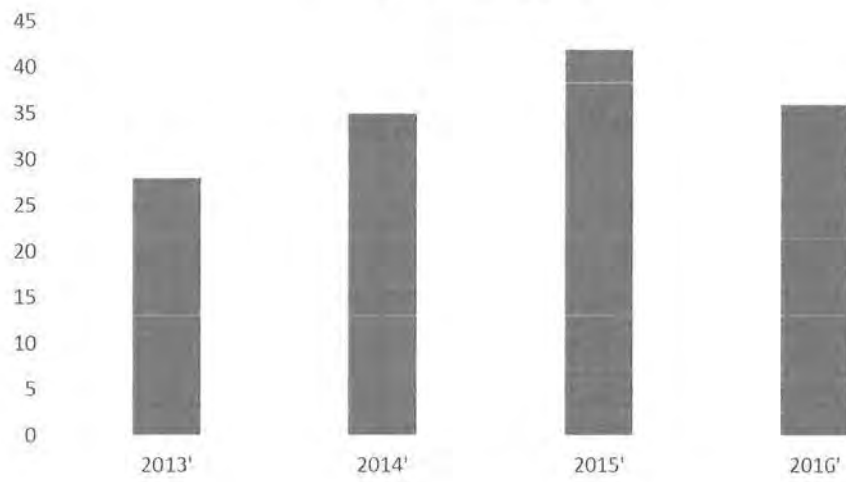
De to figurene under viser tellinger av grågås reir (utført av statens naturoppsyn) på fire lokaliteter i Færder nasjonalpark de siste fire år:

### TELLING AV GRÅGÅS.REIR: Færder Nasjonalpark.



## TELLING AV GRÅGÅS-REIR:

*Færder NP, Sum.*





e)

## Færder nasjonalpark

Dato: 09.03.17

### Budsjett 2017 - post 21: drift av styret, forvaltningsplan og besøksstrategi

Miljødirektoratet har bevilget 400 000 til styrets drift, slutføring av forvaltningsplanen og oppstart for arbeidet med en besøksstrategi. Forvalter foreslår følgende fordeling av disse midlene:

<b>Nasjonalparkstyret, drift</b>	<b>200 000</b>
Styremøter og rådgivende utvalg	75 000
Felles samling for Kosterhavet, Ytre Hvaler og Færder	20 000
Informasjonstiltak, nettside mm.	30 000
Drift av båt	30 000
Nasjonalparkkonferanse	10 000
Kjøp av tjenester fra Skjærgårdstjenesten	20 000
Færderseminaret	10 000
Forsikring frivillige	5 000
<b>Slutføring av forvaltningsplanen:</b>	<b>120 000</b>
- Grafisk bearbeiding og kortversjon	60 000
- Trykking	30 000
- Innarbeiding av forvaltningsplanen hos grunneiere og en rekke andre interessenter	30 000
<b>Distribusjon, kortversjon av forvaltningsplanen</b>	<b>Ikke prioritert</b>
<i>Det er søkt om midler til distribusjon av forvaltningsplanens kortversjon til husstandene i nye Færder. Dette er ikke prioritert av Miljødirektoratet.</i>	<b>(220 000)</b>
<b>Utarbeidelse av besøksstrategi</b>	<b>80 000</b>
I og med at forvaltningsplanen nå er ferdig, ønsker nasjonalparkstyret å starte opp arbeidet med en utdypende besøksstrategi for Færder nasjonalpark.	

<p>Dette vil skje i et samarbeid med offentlig sektor, reiselivet og frivillige organisasjoner. Nasjonalparkens rådgivende utvalg vil også være en viktig ressurs i denne sammenhengen.</p>	
---	--



## Færder nasjonalpark

Dato: 09.03.17

### **Budsjett og prioriteringer 2017**

- **Bestilling til Statens naturoppsyn**
- **Post 31: Tiltak**

### **Forvaltningsplan**

I påvente av at forvaltningsplanen skulle bli ferdig, har vi vært forsiktige med å sette i gang omfattende skjøtselstiltak. Færder nasjonalpark har nå en komplett, godt dokumentert og gjennomarbeidet forvaltningsplan. Denne er nå godkjent i Miljødirektoratet og 2017 blir derfor et hoved år for opptrapping av skjøtsel og informasjonstiltak i Færder nasjonalpark.

### **Skjøtsel**

All de prioriterte tiltakene omfatter pågående skjøtselstiltak og tiltak i områder som er truet (kategori 1 og 2 i den nasjonale strategien). Det er stort innslag av kulturbetingete naturtyper. Disse er flere steder truet av gjengroing. Ca. 45 % av rødlisteartene i nasjonalparken er knyttet til kulturbetingete naturtyper og kantsonene ut mot andre naturtyper og sjøen. Skjøtsel av disse områdene er derfor svært viktig for det biologiske mangfoldet.

Færder nasjonalpark sitt viktigste bidrag til «familien» av norske verneområder er det svært høye biologiske mangfoldet.

### **Informasjon**

Det er et omfattende behov for informasjon i Færder nasjonalpark, som er en av de aller mest brukte nasjonalparkene i Norge.

Miljødirektoratet stiller spørsmål om arbeidet med informasjonstavler bør utsettes til etter at man har laget en besøksstrategi.

Forvalter vil bemerke at man for to år siden fikk klarsignal fra Miljødirektoratet for igangsetting av arbeid med infototavler. Senere ble det gitt stoppordre fordi man i direktoratet hadde satt i gang et arbeid med merkevarestrategi. Merkevaren med grafiske profiler osv. er nå tilgjengelige og arbeidet med tavlene ble satt i gang igjen høsten 2016.

Alt arbeid med besøksknutepunkter og andre utplasseringer av informasjonstavler er beskrevet og avklart i forvaltningsplanen, som også må være den formelle rammen for en besøksstrategi. Forvalter ser derfor ingen grunn til at arbeidet skal stoppes nok en gang, nå bergunnet med besøksstrategien. Dette er ivaretatt i en godt gjennomarbeidet forvaltningsplan.

Nasjonalparkforvalter vil derfor anbefale at styret viderefører arbeidet med informasjonstavler.

## Samarbeid

Det er bygget opp et omfattende samarbeid knyttet til Færder nasjonalpark. En rekke tiltak representerer samarbeid mellom flere aktører.

## Frivillige

Mye av skjøtselsarbeidet blir utført av frivillige, attføringstiltak finansiert gjennom NAV og Skjærgårdstjenesten. Mange private grunneiere står også for viktige skjøtselstiltak.

## Besøksforvaltning

De ulike delene av forvaltningsplanen tegner et bilde av besøksforvaltningen i Færder. Vi har startet opp et arbeid med montering av bålpanner med tiltaksmidler. Montering av bålpanner er viktig for kanalisering av bruk/ferdsel – for å unngå at særlig artsrike tørrenger påføres brenne – og slitasjeskader. Bålpanner er også viktig for å forebygge brann og å unngå skader på svaberg og annet fjell.

## Prosjekt kysttorsk

Dette er et felles pilotprosjekt i Færder og Ytre Hvaler og har til formål å styrke det biologiske mangfoldet i marint miljø, med særlig vekt på restaurering av kysttorskstammen.

Prosjekt kysttorsk er et samarbeid mellom en rekke aktører; Fiskeridirektoratet, Miljødirektoratet, Havforskningsinstituttet, Vestfold og Østfold fylkeskommuner, nasjonalparkstyrene i Færder og Ytre Hvaler og Miljødirektoratet og lokale fiskere. Dette arbeidet kan få stor overføringsverdi til andre deler av Kyst Norge.

**Dette programmet er prioritert av Klima- og miljødepartementet. Kysttorskprosjektet inngår i Miljødirektoratets tildelingsbrev for 2017. Programmet forutsetter en gjensidig økonomisk og faglig forpliktelse fra alle parter som deltar: Miljøforvaltningen, Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet, Vestfold og Østfold fylkeskommuner og nasjonalparkstyrene i Færder og Ytre Hvaler. Nasjonalparkstyrene og de to fylkeskommunene har forpliktet seg til hver å bidra med kr. 75 000 til dette arbeidet i 2017 og 2018, til sammen kr. 300 000 pr. år.**

## Basisoppdraget TIL SNO

Oppgave	Ansvarlig	Omfang	Merknader
Gjennomføring av SNOs ordinære oppsyn i		2016: 6 mnd.	Nasjonalparkstyret har også søkt Fiskeridir. om mer

<p>nasjonalparken, i henhold til nasjonalparkforskriften.</p> <p>Oppsyn skal prioriteres vesentlig opp i 2017, slik at tidsforbruket til oppsyn dobles i forhold til innsatsen i 2016. Dette er signalisert tydelig i eget brev fra nasjonalparkstyret til Miljødirektoratet i november 2016.</p> <p>Ordinært arbeid med skjøtsel trappes ned og begrenses til å administrere tiltak. Følgende deler av oppsynet gis prioritet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ilandstigningsforbud</li> <li>- Ulovlig fiskeredskap</li> <li>- Vannscooter (her må vi avvente avklaring i nytt regelverk)</li> <li>- Bålbrenning/grilling på fjell</li> <li>- Fjerning og flytting av rullestein</li> <li>- Båndtvang</li> <li>- Ulovlig utlegging av bøyer og andre tekniske installasjoner</li> <li>- Sjøfugljakt</li> </ul> <p>Faglig krevende oppgaver som bekjempelse av rynkerose og mink samt overvåkingsoppgaver, må fortsatt utføres av SNO.</p> <p>Følgende overvåking prioriteres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sjøfugl</li> <li>- Utvalgte rødlistede karplanter</li> <li>- Havørn</li> <li>- Ferdselstellere</li> </ul>		<p>2017: 12 mnd.</p>	<p>ressurser, bl.a. med tanke på utvidet samarbeid med SNO og Skjærgårdstjenesten. Utfallet av dette blir trolig avklart på nyåret.</p> <p>Overvåking av karplanter utføres hovedsakelig av Botanisk Museum, Oslo.</p>
--	--	--------------------------	--

## Tilleggsbestilling innenfor SNOs stillingsramme

Oppgave	Ansvarlig	Omfang	Merknader
Følge opp lokaliteten med kammarimjelle på Østre Bolæren	SNO	0.1 ukeverk	
Organisere plukking av gåseegg i 2017 etter vedtak hos Fylkesmann og nasjonalparkstyre.		?	Organisering foreløpig ikke avklart
Aksjon i Moutmarka, oppsyn, presse, hovedvekt på løshunder	SNO/forvalter	1 ukeverk	
Delta i videre utvikling av besøkssenteret	SNO	2 ukeverk	
Delta i samarbeidsmøter på onsdager	SNO		

## Tiltak som krever ekstra midler (post 31)

*Miljødirektorat har bevilget 900 000 til tiltak i Færder nasjonalpark for 2017.*

*Det er tidligere overført 200 000 ang. informasjonstavler til Tjøme kommune. Disse står på konto der og foreslås brukt til infotavler i nasjonalparken i 2017.*

Nasjonalparkforvalter foreslår følgende fordeling av disse midlene:

Oppgave	Ansvarlig	Omfang	Merknader
Prosjekt kysttorsk	Styret	75 000	Styret har forpliktet seg til å delta i et større spleiselag i dette prosjektet. Saken er prioritert i KLD og inngår i tildelingsbrevet til M.dir.



			Elisabet Rosendal deltar i styringsgruppe.
Rydding og gjerding i Moutmarka	Styret	200 000	
Slått og rydding, Mellom- og Østre Bolæren.	Styret	50 000	Det søkes i tillegg UKL midler til oppsetting av gjerde øst for slåttengene midt på øya.
Rydding og gjerding Sandø nord og nordøst	SNO Styret	40 000 60 000	Krever tidlig avklaring
Slått Steinkloss	Styret	20 000	
Informasjonstavler	Styret	150 000	Iht. forv. plan
Kjøp og montering av stativer	Styret	150 000	Iht. forv. plan
Bekjempelse av rynkerose, videreføre på følgende områder: Sandø, Store Færder, Hoftøya, Ramsholmen, Trollholmen, Mellom Bolæren, Moutmarka, Masseløy, Vestre Bustein mfl.	SNO	70 000	
Restaurering av kantsoner med gammel eik på Hvalø, Flytting av gjerder.	Styret	50 000	Innkjøp av gjerder, arbeid, transport
Rydding rundt store eiker	SNO	15 000	
Bekjempelse av mink	SNO	50 000	Februar, krever tidlig avklaring. Utvidelse til indre skjærgård
Tilrettelegging av bålpanner på de mest brukte strandområdene (oppfølging fra i fjor), skåne viktige tørrenger og forebygging av brann.	Styret	30 000	Produksjon, montering, transport. Spleiselag med friluftsmidler fra kommunene
Sjøfugltelling	SNO	15 000	Ønskelig med bedre kunnskap om hekkesuksess, geografiske endringer og virkninger av forstyrrelse og minkbekjempelse.

			Fm tar et helhetlig ansvar for hele Vestfoldkysten.
Strandrydding i sjøfuglområder	SNO	15 000	Transport
Bidrag til tur- app i nasjonalparkregionen	Styret	50 000	Spleiselag mellom flere off. og private. Kostnad: Ca. 200 000
Hogst og fjerning av edel gran, Ildverket	SNO	30 000	
Starte rydding av tørreng sydvest på Froungen	Styret	20 000	Rydding av kratt og osp

Sum

1090 000



a)

Færder nasjonalparkstyre  
Postboks 2076  
3103 Tønsberg

Trondheim, 21.02.2017

Deres ref.:  
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
2014/11998

Saksbehandler:  
Morten Ingebrigtsen Wedege

## Færder nasjonalpark - endelig godkjenning av forvaltningsplan

Miljødirektoratet viser til oversendt utkast til forvaltningsplan for Færder nasjonalpark 11. april 2016. Innledningsvis vil vi beklage at behandlingen av forvaltningsplanen har tatt lang tid, noe som skyldes stor arbeidsmengde i direktoratet.

Vi er av den oppfatning at den tilsendte forvaltningsplanen er godt gjennomarbeidet og framstår som et godt verktøy for den videre forvaltningen av Færder nasjonalpark.

Direktoratet har likevel noen kommentarer og punkter som må endres, se vedlegg for nærmere konkretisering av disse. Vi vil også trekke fram at en bør samle retningslinjene for forvaltningen i et eget kapittel, i stedet for å ha dem både i kapittel 3 om brukerinteresser og i kapittel 4 om forvaltningsoppgaver og tiltak.

Når det gjelder besøksstrategi, virker det som om nasjonalparkstyret har skissert et fornuftig opplegg. Det er viktig at relevant kunnskapsgrunnlag tydeliggjøres enten i forvaltningsplanen (kan være vedlegg), eller i selve besøksstrategien. Videre skal besøksstrategien sette mål for (1) å ta vare på verneverdiene, (2) å bidra til reiselivsutvikling samt (3) å bidra til gode opplevelser for de besøkende.

Med de endringer som framkommer av vedlagte dokument, godkjenner med dette Miljødirektoratet forvaltningsplanen for Færder nasjonalpark. Vi ønsker lykke til videre med forvaltningen av nasjonalparken, og ser fram til et fortsatt godt samarbeid med nasjonalparkstyret.

Hilsen

**Miljødirektoratet**

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent*

Olav Nord-Varhaug  
seksjonsleder

Morten Wedege  
seniorrådgiver