

## Vedlegg 4 - Vurdering av behovet for å regulere motorisert ferdsel på sjøen

Etter rådmannens vurdering skal det legges til rette for følgende:

- Trygg ferdsel (for alle brukergrupper)
- Unngå skade på naturmangfoldet
- Attraktivt friluftsliv
- Hindre forurensning (støy og utslipp)
- Forsvarlig forvaltning av farvann (enkelt regelverk å etterleve og håndheve)

### Trygg ferdsel

Det er mange badestrender og friområder i kommunene, og det finnes et flertall holmer og skjær i skjærgården. Sport-/lek-kjøring med motorfartøy i disse områdene vil derfor kunne utgjøre en vesentlig risiko. Badende og padlende er særlig sårbare for fartøy som kommer i stor fart, med brå bevegelser og uforutsigbart kjøremønster. Dette kan medføre til en generell følelse av utrygghet og blir dermed en målkonflikt, der en brukergruppe skyves ut fra et område. Det er derfor et behov for å innføre ferdselsrestriksjoner nær land som gjelder for alle motorfartøy.

Vannscootere og lignende som går i transport-fart ut til friområder er lite synlige, og en blanding av fartøyer med potensielt stor fartforskjell i samme område vil bidra til uoversiktlige situasjoner for førerne. Farlige situasjoner kan derfor oppstå dersom det ikke blir restriksjoner for andre typer motorfartøy i uoversiktlige områder nær land.

*Spesielt for vannscooter:* Av hensyn til vannscooterførerne bør det tillates ferdsel nærmere land enn det den opphevede nasjonale forskriften la til rette for. Dette vil minske risikoen drukning eller hypotermi ved motorstopp eller havari.

### Attraktivt friluftsliv

Langs kysten i Sarpsborg finnes det en rekke boliger, fritidsboliger og områder for bading, soling, fiske, fugletitting og turgåing. Støyende aktiviteter fra motorfartøy vil kunne føre til konflikter ettersom strandsonen også benyttes til friluftsliv og diverse rekreasjonsaktiviteter både i strandsonen og til vanns.

Den sentrale fartsforskriften inneholder en generell aktsomhetsplikt om å utvise forsiktighet og avpasse farten etter forholdene. Det er forbudt å kjøre i større fart enn 5 knop innen en radius av 50 meter fra steder hvor bading pågår. Dette vil i mange områder tilsi en generell 5-knopsregel 50 meter fra land. Rådmannen vurderer at dette i mange tilfeller likevel ikke er tilstrekkelig for å ivareta hensynet til omgivelsene.

### Unngå skade på naturmangfoldet

På grunn av støy, høy fart og oppvirvling av gruntvannsområder utgjør motorfartøy en trussel for dyrelivet i gruntvannsområder og ved fuglelokaliteter. Det er viktig å ha en buffer i form av en hensynssone for å skjerme sårbare arter.

Høy fart utgjør en risiko for påkjørsel av dyr som lever på grunne områder og i overflaten. I tillegg vil høy fart bidra til oppvirvling av bunnen. En stor del av kommunenes bukter består av gruntvannsområder med mudderbunn. I disse områdene er det ofte etablert viktige bløtbunnsbiotoper, som for eksempel ålegrassamfunn. Gjentakende fornyelseskjøring kan skade disse biotopene. Mange av gruntvannsområdene befinner seg utenfor verneområdene, og er i dag ikke skjermet fra motorferdsel.

Motorisert ferdsel kan ha negativ effekt fuglenes overlevelse og reproduksjon. Det er gjennomført mange studier på hvordan ulike fuglearter reagerer på motoriserte fartøyer. Et gjennomgående resultat i disse studiene er at motorfartøy må holde en viss avstand til sjøfugl for ikke å påvirke disse negativt. En gruppe fugler som er sterkt representert i vårt

farvann er andefugler. Studier har vist at de har behov for en buffersone på 150 meter mellom området de oppholder seg i og motorfartøy for å unngå negativ påvirkning. For andre fugler kan denne avstanden være kortere eller lengre, men trolig vil en buffersone på 150 meter være en god avveining for mange arter i områder som ikke er vernet etter naturmangfoldloven. Buffersoner langs land vil for øvrig ikke kunne fange opp områder for vannfugler som kan samle seg langt fra land og på små holmer. Disse kan være ekstra sårbare i myteperioden ettersom de ikke kan fly vekk fra en forstyrrelse. Det er vanskelig å bruke ordensforskrift eller fartsforskrift for å ta hensyn til disse.

*Spesielt for vannscooter:* Rapporten om evaluering av regelverket for bruk av vannscooter fra Vista Analyse AS (2014) antyder at sjøfugl kan være ekstra sensitive for uforutsigbare kjøremønstre. Det er dermed ikke fartøyet i seg selv som medfører økt belastning, men kjøremønsteret til mange av vannscooterførerne.

#### Unngå forurensning (støy og utslipp)

Utslipp fra forbrenningsmotorer vil trolig ha en større negativ effekt på vannlevende organismer i gruntvannsområder sammenlignet med påvirkningen i dypere sjøområder. Dette skyldes at avstanden mellom forurensningskilden og organismene er større på dypere vann. I tillegg vil et større vannvolum tynne ut forurensningen. Motorfartøy med forbrenningsmotor som kjøres i høy hastighet produserer generelt mye støy. For ikke å komme i konflikt med natur- og friluftsliv er det derfor hensiktsmessig at kildene til denne type utslipp og lydforurensning holder en viss avstand til land og øyer.

*Spesielt for vannscooter:* Rapporten om evaluering av regelverket for bruk av vannscooter fra Vista Analyse AS (2014) viser til at lydvolument fra vannscootere, særlig fra nyere typer, ikke er høyere enn de fleste motordrevne fritidsbåter. Likevel oppleves lyden fra vannscooter gjerne som mer støyende for de som hører den. Det vises også til at denne type rekreasjonskjøring kan vedvare over lang tid innenfor et mindre område, fordi flere personer ofte bytter på å kjøre samme vannscooter. Dette skaper et vedvarende, repetitivt og distinkt lydbilde.

Nye vannscootere har tre stjerner på miljøutslipp (dvs. «ultra low emissions» på skalaen til California Environmental Protection Agency) og beskrives av produsentene som et miljøvennlig alternativ sammenliknet med en stor og/eller gammel båt når det gjelder nyttekjøring på korte avstander.

#### Forsvarlig forvaltning av farvann

Regelverk for regulering av farvann må være enkelt for brukerne å finne, forstå og forholde seg til. Dermed får også politi- og havnemyndigheten et godt verktøy til å reagere mot kjøring som er skadelig for omgivelsene. I dette ligger det også at det i tilstøtende sjøområder bør råde et relativt samsvarende forvaltningsregime, basert på det samme regelverket. Når det nå foreslås et felles regelverk for vannscootere og lignende fartøy, er det derfor hensiktsmessig at Sarpsborg også vedtar dette regelverket. Dette er spesielt viktig i nedre del av Glomma hvor kommunegrensen mellom Sarpsborg og Fredrikstad går midt i elva.