



23-05-16, Stockholm

Till:
Regeringskansliet
Klimat- och näringslivsdepartementet
Fredrik Hannerz, Departementsråd

Hej Fredrik och Klimat- och näringslivsdepartementet,

Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på **Ändrade regler för vattenskoter (SOU: 2022:49), diarienummer KN2023/01574**. Återkom gärna om ni har frågor om våra inspel eller vill att vi ska förtydliga något. Vi hoppas att ni tar fasta på våra ståndpunkter nedan.

Vänliga hälsningar

Kristina Ljungros, generalsekreterare för Friluftetsfrämjandet
Pontus Björkman, sakkunnig friluftspolitiska frågor för Friluftetsfrämjandet

OM FRILUFTSFRÄMJANDET

Friluftetsfrämjandet har sedan 1892 främjat friluftsliv och tagit på oss uppdraget att bidra till ökad folkhälsa, livsglädje och respekt för naturen. Vi är 110 000 medlemmar, och genom våra 8 000 ideella ledare guidar vi barn och vuxna ut på både stora och små äventyr i naturen. Vi arrangerar paddling, vandring, skidåkning, skridskoåkning, mountainbike, snowboard, klättring och fjällturer. Genom våra 300 lokalavdelningar som är spridda över hela landet kan vi erbjuda Sveriges bredaste utbud av friluftaktiviteter. Med Ur och Skur, Skogsmulle i skolan och Skogshjältarna driver vi utomhuspedagogik och friluftsliv i cirka 400 förskolor och skolor.

Synpunkter från Friluftetsfrämjandet på Ändrade regler för vattenskoter (SOU: 2022:49), KN2023/01574

Utredningens uppdrag var att utreda hur användningen av vattenskotrar och andra vattenfarkoster med liknande störningsbild bör regleras med syftet att säkerställa att användningen av sådana farkoster inte medför oacceptabla störningar för människors hälsa eller miljön.

Friluftetsfrämjandet svarar nedan på de förslag som vi har en uppfattning om, och framför även behovet av utökade hastighetsbegränsningar i områden med utbrett friluftsliv.

Friluftetsfrämjandet ståndpunkter:

Friluftetsfrämjandet tillstyrker förslaget om ett förbud mot vattenskoterkörning i naturreservat.

Friluftetsfrämjandet tillstyrker förslaget om att länsstyrelsen ska få utökad och förtydligad möjlighet att föreskriva om förbud mot vattenskotrar i vattenområden.

Friluftsförbundet tillstyrker förslaget om att vägledning kring hur sjötrafikförordningen kan tillämpas för att inte oacceptabla störningar ska uppkomma.

Friluftsförbundet tillstyrker förslaget om att länsstyrelserna ska få i uppdrag att se över vilka vattenområden som behöver regleras med sjötrafikföreskrifter.

Friluftsförbundet tillstyrker förslaget om att listan över brott som leder till återkallelse av förarbevis ska utökas.

Friluftsförbundet delar utredningens bedömning gällande att Transportstyrelsen ska utreda förutsättningarna för införande av ett register för vattenskotrar.

Friluftsförbundet tillstyrker förslaget om att Transportstyrelsen ska få i uppdrag att samla information om vattenskoterkörning.

Friluftsförbundet anser att det vore önskvärt att hastigheterna begränsades i områden med många friluftsutövare. En utgångspunkt för detta finns i betänkandet Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna (SOU 1993:51).

Motiveringar till Friluftsförbundets synpunkter

En betydande andel av det organiserade och oorganiserade friluftslivet, likaså Friluftsförbundets aktiviteter, är på sjön eller nära sjön, där utövarna allt för ofta påverkas negativt av vattenskotrar.

I en tid när fysisk inaktivitet blivit en pandemi som hotar invånarnas fysiska och psykiska hälsa, behöver lagstiftning utformas så att det uppmuntrar mer rörelse. Folkhälsomyndighetens nya stora rapport om skolbarns hälsovanor (maj 2023) visar exempelvis att bara 14 procent av flickorna och 24 procent av pojkarna i 11-årsåldern når upp till rekommendationen om en timmes ansträngande fysisk aktivitet per dag, vilket knappt är någon förändring sedan 2017/18. Även alltför få vuxna uppnår rekommendationerna om fysisk aktivitet.

Att vända denna utveckling är nödvändigt för invånarnas välmående och för att undvika växande folkhälsoproblem. Redan i dag kan, med utgångspunkt i finsk forskning, stillasittandet kosta det svenska samhället upp till 90 miljarder kronor per år.

Det är därför viktigt att reducera de störmoment som kan få människor att röra på sig mindre.

Vattenskotrar ger ofta upphov till störningar och olägenheter för människors hälsa bland annat i form av buller och olyckor. Även effekter på friluftsliv och upplevelsevärden påverkar människors hälsa negativt.

Bland annat de som vistas på badplatser och de som utövar friluftsliv till land och sjöss kan bli störda av vattenskotrar. Störningarna består både av buller och en risk för olyckor. Även upplevelsen av naturvärden och rekreation kan gå förlorad på grund av störningar från vattenskotrar. Som en störning eller olägenhet kan även räknas att människor avstår från aktiviteter som friluftsliv och bad, beroende av rädslan av att bli påkörd av en vattenskotter eller olägenheten av högt buller.

Vattenskotrar ger upphov till buller, framgår i utredningen, ”särskilt när de körs i höga hastigheter med snabba svängar i samma område. När en vattenskotter framförs i hög hastighet uppstår även höga dunsar i samband med att skrovet slår mot vattenytan. Sådan körning upplevs generellt som mer störande eftersom den ger upphov till buller som varierar i styrka och frekvens, jämfört med en vattenfarkost som passerar i jämn fart. Därutöver framförs vattenskotrar i många fall i samma vattenområde och nära platser där många människor uppehåller sig så som bostadsområden eller

badplatser. Störningsnivån ökar ofta om ljudet varierar över tid. Det är känt att ett högt flöde av trafik där inga enstaka händelser sticker ut kan vara mindre störande än om färre bilar passerar. Detta på grund av att individuella bilars ljud blir tydligt urskiljbara trots att ekvivalentnivåerna är högre i det första fallet. Oregelbunden körning av en vattenskoter, med häftiga accelerationer och girar, resulterar i snabbt och kraftigt varierande ljudnivå. Sådana ljud blir ännu tydligare när andra bakgrundsljud är låga och kontinuerliga.”

I en nyligen gjord studie IVL (2021) av buller från fritidsbåtar mättes de högsta bullernivåerna upp från fritidsbåten med starkast motor och från vattenskotern.

Generella hastighetsbegränsningar övervägdes i betänkandet Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna (SOU 1993:51). Utredningen föreslog att en fartgräns på högst 18 knop skulle införas i sjötrafikförordningen (1986:300) för skärgårdsområdena och inlandsvattnen. I skärgårdsområdena utmed havskusterna föreslogs fartgränsen gälla innanför den s.k. baslinjen. Länsstyrelsen skulle i förslaget ha möjlighet att lämna dispens. Utredningen (SOU 1993:51) kan användas som utgångspunkt för hastighetsbegränsningar inom områden med utbredd friluftsliv.

Risken för allvarliga olyckor ökar med ökande hastigheter. Detta gäller särskilt de som simmar eller befinner sig i kajaker och kanoter som tar mindre blickfång. Lagstiftarna bör ta dessa risker på största allvar. På samma sätt som Trafikverket har ett mål om att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken på land, bör en nollvision införas för trafik på vatten. Trafikverket skriver: ”Med nollvisionens synsätt är omsorgen om människors liv och hälsa ett absolut krav vid vägtransportsystemets utformning och funktion.” Detta bör även gälla transportsystemets regelverk på vatten.