



DET KONGELIGE  
HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENT

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref  
13/2537

Dato  
25.06.2013

**Høring av forskriftsendringer og invitasjon til å søke om å delta i forsøksordning**

Vi viser til Miljøverndepartementets ekspedisjon av 30. mai 2013.

Helse- og omsorgsdepartementet har ikke merknader til forskriftsendringene.

Departementet merker seg at det åpnes for en forsøksordning med etablering av snøscooterløyper der inntil 40 av landets kommuner skal kunne etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter i en avgrenset periode på inntil fire år, med mulighet for forlengelse i perioden 2014 til og med 2018. Helse- og omsorgsdepartementet mener det er viktig at virkninger på befolkningens helse og livskvalitet blir undersøkt og ivaretatt som del av forsøksordningen, bl.a. gjelder dette konsekvenser mht ulykker, støy og fysisk aktivitet. Løpende følgeevalueringer bør kunne fange opp dette.

Vi ser at hensikten med forsøksordningen er å undersøke virkningene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse når kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. Vi er enig i at det vil være behov for mer kunnskap, bl.a. om ordningen vil medføre økning i antall snøscootere og generelt økt motorisert ferdsel i utmarka, hvordan ordningen vil påvirke friluftslivet og holdninger til bruk av motorkjøretøy i utmark generelt, og eventuelle konsekvenser for folkehelsen. Vi merker oss at forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper søker å ivareta dette, bl.a. i § 1 a) der virkningene for bl.a. folkehelse inngår, og i § 9 der kommuner som deltar har plikt til å medvirke til evaluering av forsøket.

Når det gjelder ulykkesforekomst viser vi til litteraturgjennomgang på snøscootere og


ulykker fra Høgskolen i Finnmark (2008) som indikerer at økt bruk av snøscooter også vil bety økt forekomst av ulykker. På oppdrag fra Vegverket i Sverige har Snøscooter-eiernes Riksorganisasjon i Sverige registrert snøscooterrelaterte ulykker siden 2004. Årlig er det ca 100 skadede og rundt 15 drepte. En mulighet er å pålegge kommuner som deltar i forsøksordningen – som ledd i en følgeevaluering, å registrere og rapportere ulykker. Dette er viktig av hensyn til forebygging av ulykker i perioden ordningen gjelder, men vel så viktig er det at dette vil gi et grunnlag for vurdering av om ordningen bidrar til økt forekomst av ulykker.


Ifølge litteraturgjennomgangen nevnt over, skjedde en stor del av ulykkene med dødelig utfall i mørket (64 %), og halvparten av disse ulykkene skjedde på is, det vil si sjøer eller vassdrag. Det framkommer også at bare 9 % av ulykkene med dødsfall skjedde på scooterløyper. Politiet dokumenterte at kun 38 % av de skadde benyttet hjelm. En tredjedel av ulykkene skjedde i skogsterreng. I 15 % av ulykkene omkom scooterføreren på offentlig veg, og i 20 % av disse tilfellene skjedde ulykkene ved kryssing av veg (Öström and Eriksson, 2004). I rapporten av 2007 ser det ikke ut til at kontekst og skademekanismer har endret seg. Det er fortsatt flest drukningsulykker (39 %) og kollisjon med stillestående gjenstand (33 %). Alkoholpåvirkning og for høy fart etter forholdene er de to viktigste enkeltstående medvirkende årsakene til at ulykker skjer, skriver Öström (2007).

Naturen er en viktig kilde til ro, stressreduksjon og rekreasjon. En økning i bruken av snøscootere og andre motorkjøretøyer i utmark vil medføre mer støy i områder som oppsøkes nettopp for å oppleve stillhet og ro. Som del av følgeevalueringen av ordningen bør det utføres støykartlegginger, og andel støyplagede bør kartlegges ved utvalgsundersøkelser av berørte bo- og hytteeiere som en midtevaluering av ordningen.

Fotturer i skog og mark er den vanligste fysiske aktiviteten i alle aldersgrupper. Ved selvrappotering oppgir tre fjerdedeler av befolkningen at de går tur, og dersom vi spør folk hva de ønsker å gjøre mer av, skårer fysisk aktivitet i naturen og nærmiljøet høyest. Økt omfang av kjøring og transport med snøscooter og andre motorkjøretøyer i utmark, vil naturlig nok kunne bidra til mindre fysisk aktivitet både for de som kjører og transporteres. Det er også grunn til å anta at en økning av denne type aktivitet og medfølgende forurensende støy, vil kunne ha en negativ virkning på de mange blant oss som søker naturen for fysisk utfoldelse og rekreasjon.

Med vennlig hilsen

  
Else JB Andersen (e.f.)  
avdelingsdirektør

  
Tone Kurås  
rådgiver