

Foreningen Fjellfanten, org.nr.: 912 827 941
Bygdervegen 176
2420 TRYSIL

Klima- og miljødepartementet Pb. 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref:
14/523

Trysil, 19. september 2014

Høringssvar vedr. bruk av snøscooter for fornøyleskjøring – forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Innledning

Foreningen Fjellfanten (FF) er en nystiftet forening som har som vedtektsfestet formål å arbeide for at motorferdselbruken i utmark begrenses til det aller nødvendigste. Dette innebærer at motorferdsel i vår natur skal ha et nytteformål og ikke være til adspredelse, rekreasjon eller kun for fornøyelsen skyld. FF rekrutterer sine medlemmer fra det tradisjonelle friluftslivet. Et friluftsliv som er bygget på årelange tradisjoner og kultur, der jakt, fiske, fangst, sanking, vandring og den frie ferdsel står sentralt.

FF registrerer at det er mange og tunge organisasjoner med sterke innsigelser til det nye lovforslaget, og at disse gir sine høringssvar innenfor de formelle rammer og konteksten til høringsbrevet. Vi velger derfor en annen innfallsvinkel. Sentrale medlemmer i foreningen har levd et liv i grenseområdene mot Sverige og har gjennom flere tiår registrert hvordan snøscooterkjøringen har endret karakter. Den turbaserte lédkjøringen med gamle "Ockelbo-ere" må nå vike for dagens moderne frikjøringsscootere som i 2013 utgjorde 62 % av det svenske snøscootermarkedet. Det er god grunn til å regne med at dette er et mønster som vil gjenta seg i Norge, og vi ønsker derfor å kommentere hvilken virkelighet som venter det norske folk med innføringen av et helt nytt motorferdselregime.

Vårt høringssvar er delt i tre, der vi først ser på de motsigelser som ligger innledningsvis i regjeringens høringsbrev sett i lys av selve lovforslaget. Deretter tar vi en rundtur i motorsportens tegn og viser hva som venter det norske friluftssøkende folk før vi avslutningsvis kommenterer hvordan dette vil påvirke folkehelsen. Alle våre kommentarer og innspill er erfaringsbasert, og det meste kan også dokumenteres hvis man iverksetter undersøkelser rundt de scenarioer som nevnes. Utfordringen her er at dagens lovgivere dessverre ikke forholder seg til ny forskning på dette feltet, men forholder seg til et sparsommelige materiale som også i stor grad er utdatert.

Regjeringens høringsbrev og forholdet mellom intensjon og virkelighet

FF vil gjerne starte med å sitere fra høringsbrevet og regjeringens ønske i forbindelse med lovendringen.

Økt støy og trafikkbelastninger i utmark er negativt bl.a. for friluftsliv og for sårbart naturmangfold, og for dem som utsettes for støy som følge av slik ferdsel. En markert økt motorisering av norsk utmark er derfor ikke ønskelig og vil kunne få betydelige negative konsekvenser for det tradisjonelle friluftslivet og muligheten til å oppleve uberørt, stille natur.

Dette er selvsagt et syn vi støtter, men samtidig står det i slående kontrast til hva som vil bli

konsekvensene av å åpne for mer ”rekreasjonskjøring”. Man må undre om dette er skrevet mot bedre vitende, eller om det er ren ønsketenkning. Erfaringene fra svensk side tilsier ganske andre konsekvenser, og det er ingen grunn til å tro at den norske virkeligheten skulle bli annerledes. Fra svensk side vet vi følgende:

- Det vil bli mer villmannskjøring uavhengig av bestemmelser og sanksjoner.
- Det vil påvirke naturmangfoldet.
- Det vil bli mer støy (såkalte støysvake firetakere har vi hørt på over 12 km avstand i fjellet!).
- Det vil bli mer visuell forsøpling i form av snøscooterspor overalt.
- Det vil bli mer konflikter mellom motorsportutøverne og de tradisjonelle brukerne av naturen.
- Det vil ikke bli noe uberørt natur (det er umulig i Värmland, Dalarna og Jämtland å ta seg en skitur i utmarka uten å se snøscooterspor).
- Det vil bli mer forurensing og vanlig forsøpling.
- Enkelte av de svenske fjellområdene er reglerett "voldtatt" (utsagnet kommer fra en svensk oppsynsmann).

Dette erfarer vi som bruker disse områdene langs grensen, men dessverre er det altfor få av oss fordi de fleste føler seg fortrenget av snøscooterkjørere. Virkeligheten vil derfor aldri komme til å harmonere med regjeringens ønske om ...*å oppleve uberørt, stille natur.*

Hva vil komme i kjølvannet av det motoriserte friluftsliv, en rundtur i nå- og fremtid

For 15-20 år siden så vi de første som prøvde å kjøre på åpent vann med snøscooter. Den gang et pussig innslag, som vanskelig kunne tenkes å ha særlig interesse og relevans i forhold til bruken av snøscooter i utmark. I dag arrangeres det imidlertid store mesterskap i kjøring på vann med snøscooter, og hvordan hverdagsteknologien utvikler seg videre kan ingen spå. Det er derfor totalt ubegripelig at regjeringen lager et lovforslag basert på gammel viten, og som kun konsentrerer seg om bruken av snøscooter i utmark langs regulerte traséer. Vi vet at dette er et konsept som er helt på veg ut blant de unge snøscooterkjørerne. Lovforslaget drøfter overhodet ikke hva vi står overfor nå og om 15 år, og all erfaring tilsier at å åpne opp for mer fornøyleseskjøring vil være begynnelsen på en spiral der stadig nye og flere pressgrupper vil bringe situasjonen ut av kontroll. I betydelig grad vil dette forsterkes ved liberal lokal praksis og lokal dispensasjonspraksis.

Nedenfor kommer et knippe eksempler som Fjellfantens medlemmer har opplevd i tillegg til hva som vil komme.

- De tradisjonelle "touringscooterne" eksisterer nå kun i et dalende safari- og utleiemarked. Det er frikjøringsscooteren som er vinneren med kamphøyder på over 50 mm og motoreffekt tilsvarende tunge motorsykler. Ca 62 % av nye snøscootere som blir solgt i Sverige er av denne typen.
- Snøscooterkjøring i dag handler om menn og gutter som driver frikjøring med innslag av akrobatikk. Kjøringen foregår også på barmark og på vann. Det er verdt å merke seg at dette ikke er en familieaktivitet da 90 % av snøscooterne eies av menn.
- På rypefjellet og i multemyra har nå "cross-ATV" kommet for fullt. Vi så de første for et par år siden og nå kjøres det i betydelig grad. Dette er barmarkskjøring som følger innføringen av en helt ny kultur der motorsporten hører hjemme i naturen. Motorsporten blir derfor en del av jakt, fiske, fangst og sanking i tillegg til at den erstatter ski og beina som fremkomstmiddel. Interesseorganisasjonene til disse entusiastene jobber nå for at snøscooterledene åpnes for ATV-kjøring sommerstid. Slike ATV-er setter spor i fjell- og myrområder som blir stående i tiår, samtidig blir blant annet plantefelt, skogsbilveger og gytebekker kraftig berørt av denne kjøringen.
- Såkalte "fatbikes" er allerede velkjent. Nå har de første også kommet med motor. Dette er tohjulscooterer der føreren tar seg frem i utmark uten å ha motorcrossutøverens kunnskaper.
- Vannscootere har tatt helt av langs kysten. De har også eksistert en stund på svenske innsjøer. Om få år er disse modifisert til å kunne forserer elvestryk og åer.

- Batteridrevne droner eksisterer snart overalt. Innen kort tid vil de bensindrevne med kamera overta. Disse har større rekkevidde og vil bli populære blant annet til viltovervåkning, sjekke vann- og klekkeforhold i favorittfiskeelva osv. mens "føreren" sitter trygt og godt i stua. Dette medfører mer støy og sjenanse og vil av de aller fleste bli oppfattet som et irriterende element i forbindelse med utøvelsen av det i utgangspunktet avstressende og beroligende friluftslivet.
- Ved grensekryssende eventuelt grensenære léder vil det åpnes for organisert smugling ved hjelp av snøscooter. "Noe annet vil være naivt å tro" i følge en regiondirektør i tollverket.
- De få som i dag har leie-/nyttekjøring til hytteområder vil miste næringsgrunnlaget sitt.

Listen ovenfor er langt fra uttømmende. Vårt poeng er at lovforslaget er svært mangelfullt med tanke på de utfordringer vi kommer til å stå overfor om kort tid. Loven søker å regulere noe som allerede er på veg ut. Det er ikke lenger noen som er unge i dag som ønsker seg lédkjøring. Som et eksempel kan nevnes at i Engerdal kommune er det én plass som er regulert i kommuneplan til snøscooterkjøring, nemlig motorbanen på Drevsjø. Dette er også det eneste stedet i Engerdal der det ikke kjøres med snøscooter. Det blir derfor viktig at lovendringsprosessen nå stopper opp og at myndigheten sørger for at det innhentes nødvendig og total kunnskap om motorferdsel i utmark før ny lov innføres.

Hva skjer med folkehelsen?

FF skal ikke her dvele for lenge ved ulykker og skader som følge av snøscooterkjøring. Vi nevner dog kort at en undersøkelse fra Umeå i 2007 (rapport nr. 135) viser at det dør 12,1 personer hvert år i Sverige som følge av snøscooterkjøring. 92 % av de døde var menn. 67 % av disse var fulle med en gjennomsnittspromille på 1,7! Rapporten konkluderte med at kjørerne hadde høy alkoholtoleranse.

Dødsulykker og skader er én side av saken og vil bli drøftet av andre høringsuttalelser. FF vil heller peke på andre folkehelsemessige konsekvenser. Før i tiden hadde vi langs grensen mange kappestrider med svenske skiløpere fra Värmland, Jämtland, Härjedalen og Dalarna for å nevne noen kjente distrikter. Nå ligger vi ikke lenger søvnløse i redsel for å bli slått i skisporet av svensker. I Lima skal det visst nok finnes ei jente som går på ski, hun er i tillegg et stort talent. Utfordringen hennes er at hun dessverre ikke har noe skimiljø og vurderte faktisk å søke seg inn på et norsk skigymnas. Skigåere er med andre ord en truet art i svenske "glesbygden". Derimot ser vi stadig oftere at unger ned i treårsalder får sitte foran på snøscooteren til pappa. Vi treffer på barn i 10-årsalderen med slalomski og hjelm inne på fiskevann milevis fra nærmeste slalombakke. De har blitt snørekjørt inn bak en snøscooter. En i foreningen dro på isfiske på svensk side der det var mulighet for helikopterløft. Vedkommende valgte selvsagt å bruke ski. Helikopterpiloten trodde da at vedkommende var så fattig at han ikke hadde råd, og var på vei til å tilby gratis skyss. Det bør her nevnes at flere i et følge av svensker med samme ærend måtte løftes inn to og to pga. tyngden, i stedet for tre passasjerer om gangen som er vanlig.

Dette blir kanskje oppfattet som anekdoter. Foreningen Fjellfanten er ikke uten humor, men når barn og unge ikke lenger har muligheten til å vokse opp med enkel tilgang til et helsebringende friluftsliv, da blir det kun trist. Resultatet av dette gigantiske folkehelseeksperimentet kjenner ingen. Det vi dog med sikkerhet kan si er at mange av de barna som i dag rekrutteres til det svenske motoriserte friluftslivet, er de samme som hadde hatt store helsemessige gevinster ved å bruke kroppen sin aktivt i stille og uberørt natur.

Når vi spør svensker om hvorfor de bruker snøscooter, så får vi det svaret vi ikke ønsker. Alle andre gjør det!

Foreningen Fjellfanten

Torgal Sætre Tore Stengrundet

Rune Løchting

Dag Olav Hessen