

FOSEN NATURVERNFORENING

Adr. : Ytre Ringvei 32, 7100 Rissa Tlf. : 73851430
- foreningen for et bredt, helhetlig og aktivt naturvern på Fosen-

Vår ref.:F.9.1mø

Deres ref.:

Dato:18.09.14

KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENTET
POSTBOKS 8013, DEP.
0030 OSLO

Forslag til endringer i Lov om motorferdsel i utmark og Forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag. Merknader.

Forslaget

Endringsforslaget innebærer en liberalisering av regelverket for bruk av snøskutere.

Visse nasjonale rammer skal følges (ikke kjøring i verneområder eller i nasjonale villreinområder).

Kommunene, skal nå administrere ordningen, ta hensyn til reindriften, sikkerheten og påse at det ikke skal medføre terrenginngrep. Kommunene skal videre ta hensyn til at støy ikke gir ulemper for friluftslivet, naturmangfoldet, boliger, hytteområder, kulturminner og kulturmiljøer. Spesielt viktig er det at store sammenhengende vinterfriluftsområder skånes. Kommunene skal kartlegge og verdisette friluftsområdene ifølge Miljødirektorates veileder M98-2013 i forkant av en kommuneplan med påfølgende reguleringsplan med løype trasé. Regional myndighet kan komme med innsigelse på kommuneplanen som da evt går til avgjørelse hos departementet. Reguleringsplan med trasé kan påklages til fylkesmannen. Kommunen kan vedta regler for kjøretider, kjørebredder, avstand til siden for rasteplass, fartsbegrensning, betaling, kontrollregime osv. Det skal ikke være mulighet for å begrense kjøringen kun for innenbygdsboende. Til slutt må nevnes at grunneierne må ha gitt tillatelse.

Friluftslivet

I dag er all motorisert ferdsel i utmark forbudt med unntak av nyttekjøring (Nord-Troms og Finnmark har egne regler.) Det er mange grunner til at folk oppsøker naturen, men en fellesnevner for de fleste er at de setter stor pris på å komme seg bort fra trafikkstøy og forurensing. Ro og stillhet i «uterommet» og uberørt natur er høyt verdsatt hos de fleste som ferdes i naturen, enten de er på jakt, på skitur eller fottur. Å etablere skuterløyper vil føre til enda mer motorferdsel i utmark enn det vi allerede ser og hører i dag. I tillegg vil langt flere fatte interesse for å skaffe seg egen snøskuter, noe som igjen vil gå på bekostning av naturmiljøet, reindriftsnæringa og folks mulighet til å drive aktivt friluftsliv uten å bli utsatt for eksos og forstyrrende motorstøy fra snøscooterne.

I mange tilfeller vil utgangspunktet for fornøyleseskjøring være det samme som parkeringsplassen/utfartspunktet for skibrukere, noe som gir en ublid start på skituren i form av eksos og bråk. I tillegg vil influensområdet i opptil 5 km's bredde virke svært forstyrrende på det meste av skituren.

Meningsmålinger viser at 3 av 4 nordmenn ønsker ikke økt motorisert ferdsel i norsk natur. Majoriteten av befolkningen er negativ til en slik utvikling, jfr høringsuttalelser og den befolkningsmengde disse representerer. TNS Gallup sin måling i 2014 viste at hele 77% av befolkningen ikke ville at det skulle bli lettere å bruke motorkjøretøy i utmark mens det bare var 9% av befolkningen som var helt enig i at det skulle bli lettere. I følge Natur- og miljøbarometeret, som viser Miljødirektoratets kartlegging, sier 66% at de ikke ønsker at det skal bli lettere å få tillatelse til å kjøre snøskuter i utmark. Dette viser at stadig færre ønsker snøskuterkjøring for moro skyld i norsk natur. Det vil derfor være vanskelig å forstå innføringen, og den juridiske begrunnelsen, av liberaliseringen med en ny lov og forskrift.

En NINA- rapport fra 2005 om utviklingen i de såkalte forsøks-kommuner viste at den ulovlige kjøringen ikke ble mindre selv om det fantes egne løyper. Dette henger selvfølgelig sammen med at når antallet skutere øker, så øker også den ulovlige kjøringen, enten ved selve traseen eller på andre steder i terrenget. Fosen Naturvernforening støtter DN i sin tidligere uttalelse om at det ikke er mulig å etablere rekreasjonsløyper utover de som eksisterer i dag uten at dette får store negative konsekvenser for naturen og det tradisjonelle friluftslivet.

I Norge er skigåing i skog og fjell en god og helsebringende tradisjon. Det vi ser og det vi ikke hører er kvalitetene vi oppsøker. Sammen med gleden som følger av å bevege seg ute, for egen maskin, gir det et kjempeløft til folkehelsen, fysisk så vel som mentalt. Økt folkehelse sparer også samfunnet for store pengesummer. Men skutertrafikk fortrenger skiløpingen der den slipper til.

Naturmiljøet

Om vinteren er dyr og fugler i negativ energibalanse, og enhver forstyrrelse kan forverre situasjonen. En skal unngå sårbare områder, men våre vanligste viltarter bruker det meste av våre uteområder. En studie av elg viste forstyrrelser i en korridor på 300 meter. Om skuteren er elektrisk og lydløs kan skremseffekten faktisk øke. Det finnes undersøkelser som viser forstyrrelser hos pattedyr og fuglearter i opptil 10 km fra transportkorridorene.

Rype, skogsfugl, hare, rådyr, elg, villrein og fjellrev er blant artene som krever ekstra hensyn vinterstid. Kongeørn, jaktfalk, vandrefalk og fjellvåk trekker vekk fra reirplassene sine selv ved små forstyrrelser i etableringsperioden fra sent i februar til ut i mai.

Reindrifta er avhengig av ro til sine dyr om vinteren. Rein unngår korridorer på opptil 4 km fra snøskutertraseer ifølge undersøkelser av det svenske Naturvårdsverket. For forstyrrelser generelt for rein viste undersøkelsene en betydelig negativ effekt i 83% av tilfellene. Tid til beiting reduseres samtidig som energibehovet øker. Hvis de fortrenses til beiteområder med dårligere kvalitet blir belastningen enda større. Kalvene blir i dårligere kondisjon, noe som resulterer i dårligere overlevelsessevne og de blir dårligere produksjonsdyr.

Støysone

En snøskuter avgir støy på fra 105 – 120 dB, i snitt muligens 112 dB. I akselerasjon vil støynivået ligge på 120 dB. Hvis en snøskuter måles til 80 dB i en viss avstand fra skutersporet, vil effekten av 20 ekstra snøskutere, som støyer like mye, tilsvare en økning i effekten på 60 dB som i sum gir 140 dB, dvs. over smertegrensen på 120 dB. For det menneskelig øret oppfattes støyøkningen i det refererte tilfellet som en 6- dobling.

I det åpne terrenget vil støysonekorridoren eller influensområdet fort bli på ca 5 km, noe som vil virke svært forstyrrende på friluftsliv og naturmiljø. Det må utformes et støysonekart for disse løypene for at en bedre kan få det rette inntrykket av virkningene.

Retningslinjene for støy i arealplanleggingen, T- 1442 og revidert retningslinje M-128/2014 angir at støy er uønsket i stille naturområder og angir 35 – 40 dB som en generell retningslinje. Det skal vises forsiktighet i tidligere stille områder, når det angår relativt mange, når det angår unge og i åpent landskap. Med det støynivået en samling av snøskutere medfører må dette da resultere i at en antagelig må legge slike snøskuterløyper i berørte områder med allerede eksisterende inngrep ved veg osv. og ikke i uberørt natur.

Miljøvernmyndighetene ønsker at støyproblemene skal forebygges og reduseres slik at hensynet til mennesket si helse og trivsel blir ivaretatt. I 2007 ble det bestemt at målsettingen var å redusere støyplagene med 10% innen 2020 i forhold til 1999- nivået i tillegg til at tallet på personer utsatt for støy over 38 dB innendørs skulle reduseres med 30% innen 2020 i forhold til 2005.

Utslipp av eksos/klimagasser

Utslipp av eksos vil forurense jord og vann, og spesielt problematisk vil det bli ved drikkevann. Eksos i lufta vil påvirke de som oppholder seg i nærområdet. Det er i tillegg et viktig poeng at vi både har et nasjonalt og et globalt forvaltningsansvar når det gjelder å forvalte naturen på en slik måte at også kommende generasjoner skal ha like muligheter til å bruke naturen slik vi selv har gjort. Herunder kommer også våre forpliktelser til å redusere utslipp av klimagasser, noe som også må tas på alvor på lokalt nivå. Vi viser i den sammenheng til [Energi og klimaplan for Rissa kommune](#)¹. Der beskrives tiltak som å utbedre kollektivtrafikken og oppfordre til *kompiskjøring* for å redusere forurensende utslipp av klimagasser. Vi mener derfor det er beklagelig at en nå vil åpne opp for fornøyleskjøring med snøscooter, da dette vil være med å øke mengden av forurensende utslipp. Energi- og klimaplanene forplikter kommunene til å redusere klimagassutslippene.

Slitasje i terrenget

Det oppstår gjerne slitasje og merker i terrenget etter snøskuterkjøring, og når det blir mye kjøring vil dette bli et betydelig problem som også vises sommers tid. Snødekket variere gjennom vinteren, og all erfaring viser at snøskuterbruk gir varige merker i terrenget, enten direkte eller gjennom såkalt isbrann senere på våren når solen blir varmere.

Begrensende muligheter til kontroll

Det ansees som vanskelig å følge opp med et godt nok kontrollregime for denne forlystelseskjøringen. Kommunene og politimyndighetene sliter med dårlige ressurser og vil sannsynlig ikke prioritere slikt arbeide i forhold til andre presserende oppgaver. I forsøkskommunen har det i flere tilfeller blitt en økning i den ulovlige kjøringen. Det vil ikke være realistisk å kunne kontrollere godt nok over alt i kommunene.

¹ <http://www.rissa.kommune.no/file.axd?fileid=18426>

Konklusjon

På bakgrunn av dette vil vi fraråde en åpning for fornøyelseskjøring med snøskuter i våre fjellområder. Det medfører en rekke ulemper for det allmenne friluftslivet, naturmiljøet og ikke minst for den pressede reindriftsnæringa. Nye meningsmålinger viser at opptil 77% av befolkningen er imot liberalisering. Regelendringer vil være kontroversiell i forhold til en rekke lover og forskrifter som regulerer forurensning, naturmangfold, friluftsliv og folkehelse. Det vil ikke være noen god juridisk begrunnelse for en lovendring på dette området.

Hvis det likevel åpnes for dette må det stilles strenge vilkår:

- tidspunkter ved de største skiutfartshelgene må unngås
- relativt lav fartsgrense
- løypelengder må begrenses
- løypebredder på maks 30 m
- rasteplass maks 30 m unna løypa
- parkeringsplasser der skiutfarten foregår må unngås
- «berørte områder» der det allerede er inngrep må velges (ved veger mv)
- grunneierne må kunne nekte
- reindriften må kunne nekte
- influenssonen må i hvert fall ikke berøre friluftslivsområder med verdisetting A og B
- støysonekart må foreligge for alle løypetraseer
- hytte- og boligområder må unngås
- registrerte viltområder i kommunene må unngås
- vanlige løypetraseer for ski og utfartsmål må unngås
- effektivt kontrollregime må beskrives
- små kommuner med begrenset utmark kan ikke tillate fornøyelseskjøring
- planforslag og løypeforslag må sendes aktuelle interesseorganisasjoner for informasjon og medvirkning på lokalt og regionalt nivå

Med hilsen

Fosen Naturvernforening

Magnar Østerås

Leder

Ann Kari Ulveseth

Styremedlem

Kopi: Fylkesmannen

Miljødirektoratet

NINA

Naturvernforbundet