

FOSEN NATURVERNFORENING

Adr. : Ytre Ringvei 32, 7100 Rissa Tlf. : 73851430

- foreningen for et bredt, helhetlig og aktivt naturvern på Fosen-

Vår ref.:F.8.1mø

Deres ref.:

Dato: 31.07.20

KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENTET
POSTBOKS 8013, DEP.
0030 OSLO

Endring i reglene for når det kan gis tillatelse til bruk av snøskuter til hytte.
Merknader.

Forslaget

Endringsforslaget innebærer en liberalisering av regelverket for bruk av snøskutere. Det foreslås å gis tillatelse til bruk av snøskuter også for de som har hytte nærmere enn 2,5 km fra vinterbrøytet vei. Det foreslås at tillatelse også kan gis selv om det er leiekjører i området. Spørsmålet om å kreve fast kjøretrase og begrensning i antall turer tas også opp.

Friluftslivet

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 en mer liberal skuterpraksis 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 denne kjøringen 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 i norsk natur. Det vil derfor være vanskelig å forstå innføringen, og den juridiske begrunnelsen, av liberaliseringen med en ny lov og forskrift.

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 fortreges 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.

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.

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 kommune¹. Der beskrives tiltak som å utbedre kollektivtrafikken og oppfordre til *kompiskjøring* for å redusere forurensende

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

utslipp av klimagasser. Vi mener derfor det er beklagelig at en nå vil åpne opp for mer kjøring 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 liberaliserte kjøringen. 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.

Konklusjon

På bakgrunn av dette vil vi fraråde en liberalisering i bruken av 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, og bare 9% er helt enig i en liberalisering. Regelendringer vil være kontroversiell i forhold til en rekke lover og forskrifter som regulerer forurensning, naturmangfold, friluftsliv og folkehelse. Det vil være i strid med motorferdsellovens formålsparagraf. Det er ikke en god nok utredning (jfr. bl.a. FVL §17) og ikke en god nok juridisk begrunnelse for en lovendring på dette området.

Med hilsen

Fosen Naturvernforening



Magnar Østerås

Leder

Kopi: Fylkesmannen
Miljødirektoratet
NINA
Naturvernforbundet