



## Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag

Sandgata 30, 7012 Trondheim  
Tlf.: 94109461 E-post: sor-trondelag@fnf-nett.no

Tydal kommune  
[postmottak@tydal.kommune.no](mailto:postmottak@tydal.kommune.no)

Trondheim, 2. februar 2017

### Tydal: Høringsuttalelse til forslag om snøscooterløyper

FNF er et samarbeidsnettverk for naturvern- og friluftslivorganisasjoner på fylkesnivå. I Sør-Trøndelag er elleve organisasjoner tilknyttet FNF som til sammen har 33 000 medlemskap. Vi arbeider for å bevare natur og mulighetene å utøve friluftsliv, både i nærmiljøet og i villmark, i skogen og på fjellet.

Uttalelsen støttes av: FIVH-Trondheim, Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, Norsk Botanisk forening Trøndelagsavdelinga, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Sør-Trøndelag, Syklistenes Landsforening, Trondhjems Turistforening og Trondheim Turmarsjforening.

### Friluftsliv og folkehelse

Vi vil først innlede om friluftsliv og folkehelse. Dette er viktig fordi snøscooter *ikke* regnes som friluftsliv (jf. friluftsmeldingen<sup>1</sup>), og snøscooter gir ikke den samme folkehelsegevinsten man får av fysisk aktivitet gjennom ordinært friluftsliv. Ikke minst er også økt snøscootertrafikk i konflikt med ordinært friluftsliv, og kan føre til reduserte naturopplevelser for den store majoriteten av markabrukere. Vi mener kommunen vil ha størst gevinst av å tilrettelegge for fysisk aktivitet gjennom ordinært friluftsliv, fordi bedre helse gir flere gode leveår, mer livsglede og betydelige økonomiske besparelser innen helse og omsorg.

Friluftsliv er en samling av aktiviteter med svært stor oppslutning, ni av ti sier at de er interessert i friluftsliv<sup>2</sup>. Friluftsliv skaper mye fysisk aktivitet og dermed bedre folkehelse, det er dessuten den gruppe av aktiviteter som har størst potensial for å nå ut til enda flere, i alle aldre fra barn til eldre. Spesielt friluftsliv i nærområdet er et viktig lavterskeltiltak som aktiviserer grupper som er lite fysisk aktive. To tredeler av befolkningen sier at om de skal bli mer aktive er det fysisk aktivitet i naturen de er interessert i å begynne med eller gjøre mer av<sup>3</sup>. Ifølge Friluftsmeldingen har andelen av befolkningen som utøver friluftsliv i en årrekke vært økende. Selv om den samlet sett har flatet ut de senere årene, har turgåing og utendørs bading fortsatt å øke<sup>4</sup>.

Det er viktig å jobbe for å bevare og øke friluftslivets store bidrag til folkehelsen, trivsel og god livskvalitet. En må sikre de nødvendige ressurser for å ivareta friluftslivets posisjon, og ta vare på grunnlaget for friluftslivet: Kjente og intakte naturområder. Naturen er under press fra mange formål. Natur og grønne områder har en viktig egenverdi og samlet belastning på naturverdier og friluftsliv må alltid vurderes når inngrep i naturområder planlegges. Dette blir ofte glemt når man skal avklare arealsaker. De fleste er enige i

1 Meld. St. 18 (2015-1016), Stortingsmelding om friluftsliv, side 10: «*Motorisert ferdsel omfattes ikke av friluftslivsbegrepet, slik det er definert i den offentlige friluftslivspolitikken. Det er samhandlingen mellom fysisk aktivitet og naturopplevelse som regjeringen ønsker å legge til rette for og fastsette en politikk for i denne stortingsmeldingen.*»

2 TNS Gallup 2012

3 Synnovate oktober 2010

4 Meld. St. 18 (2015–2016) Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet

at vi trenger mer friluftsliv for å kutte sykehusutgiftene, men når man diskuterer hvor et nytt boligfelt eller industriområde skal plasseres går det ofte først ut over friluftslivets anlegg og arealer.

Å kartlegge, bevare og opparbeide attraktive friluftsliv- og turområder er derfor blant de viktigste folkehelse tiltakene. Da kan man synliggjøre og sikre egnede friluftsområder for folk med forskjellige behov. Friluftsliv skal være en mulighet for alle, og det enkle og naturvennlige friluftslivet er en viktig del av norske tradisjoner og landets kulturarv.

Et friluftslivsområde kan forsvinne gjennom en omregulering, men også nye inngrep kan redusere opplevelsesverdiene og gi negativ effekt på hvor mye vi går på tur. Naturopplevelsen og rolige omgivelser er en av de viktigste motivasjonsfaktorene for å komme seg ut i naturen<sup>5</sup>.

De samlede helseutgiftene i Norge har økt med hele 50 milliarder på bare tre år; fra 260 milliarder kroner i 2012 til 311 milliarder i 2015. Fysisk aktivitet har en potensiell velferdsgevinst på 406 000 gode leveår, med samfunnsøkonomisk gevinst på 455 milliarder kroner hvert år<sup>6</sup>.

Innen utløpet av 2018 skal alle kommuner ha kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder, og med dette legge til rette for å satse på å bevare og utvikle turmulighetene. Som følge av en kartlegging av friluftslivsområdene er det ikke bare viktig at man har en plan som sier at man skal bevare turområder, men at man også følger den. Dessverre ser vi ofte at slike formuleringer i lite forpliktende planer ofte må vike for andre interesser, som i dette tilfellet snøscooterløyper.

## Vårt primære standpunkt

Ja til enkelt friluftsliv i en stille natur, er vårt primære standpunkt.

Vi sier ja til å opprettholde eksisterende snøscooterløyper for isfiskere. Vi ønsker imidlertid ikke nye snøscooterløyper, spesielt ikke til uorganisert fritidskjøring eller langdistansekjøring. Vi sier derfor ja til reguleringer som sikrer hensynsfull bruk av naturen, der en viktig avgrensning kan være organiserte snøscooterturer.

## Våre sekundære standpunkt

Dersom vårt primære standpunkt ikke tas til følge, ber vi om at kommunen begrenser nettverket av scooterløyper eller bruken av dette, slik vi beskriver i resten av dokumentet. Først noen hovedpunkter knyttet til friluftsliv, deretter går vi gjennom detaljer for hensyn, og deretter hensyn til biologisk mangfold.

### **Eksisterende isfisketraseer bør skjermes, og opprettholdes med dagens bruk og trafikk, fordi:**

- Tiltaket med scooterløyper for isfiske er allerede etablert, har fungert godt innenfor eksisterende rammer regulert etter egen forskrift<sup>7</sup>, og bør derfor ivaretas og skjermes mot annen snøscootertrafikk.
- Isfisketraseene er en rimelig begrensning av omfanget, slik at ikke enda flere friluftsområder av verdi «viktig» eller «svært viktig» belastes med støy.
- Økt trafikk, spesielt over islagte vann, vil være til ulempe og forstyrrelse for isfisket.
- I åpent landskap på isen bærer støyen mer og lenger enn i skog. Det gjelder også i åpent fjellandskap, slik at løypene bør ligge lavt i terrenget av hensyn til støy.
- IS2 og IS3 vil rammes av betraktelig mer trafikk og støy på grunn av forlengelsen av scooterløyper videre til Sverige over Nesjøen, både fra vest (H4, H21) og fra sør (Ti8, H10).

5 Synnovate 2009

6 Helsedirektoratets rapport fra 2014 – *Kunnskapsgrunnlag fysisk aktivitet*, samt Finansdepartementets anslag fra samme år som viser at ett år med god livskvalitet er verdsatt til 1,12 millioner kroner. Les mer: <http://www.norskfriluftsliv.no/hva-er-et-ar-med-god-livskvalitet-verdt/>

7 <https://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/2011-10-19-1304>

### **Organiserte turer kan aksepteres i snøscooterløyper, men ikke uorganisert fritidskjøring, fordi:**

- Mer kontroll, mindre kjøring utenfor løyper (og mindre ulykker)
- (Kommunen kan få økonomisk gevinst og arbeidsplasser av lokal næringsvirksomhet som baserer seg på organiserte turer, guiding o.l.)

### **Nyttekjøring til fordel for funksjons- og bevegelseshemmede eller i forbindelse med uttransport av felt vilt eller tamrein kan aksepteres i snøscooterløyper, fordi:**

- Funksjons- og bevegelseshemmede har et særlig behov for transporthjelpemiddel i form av snøscooter til nyttekjøring langs snøscooterløypene.
- Bruk av snøscooter og andre vintertransportmidler for uttransport av felt vilt eller skadde tamrein kan regnes som nyttekjøring og kan tillates i snøscooterløypene.

### **Begrense løyper som krysser kommunegrenser og svenskegrensen, fordi:**

- Åpne grenser gir mer trafikk utenfra, ikke minst fra Sverige. Kommunen får mange ulemper og få fordeler av folk som kommer utenfra.
- Langdistansekjøring vil føre til økt trafikk fra byer og større tettsteder langt utenfor kommunens egne grenser.

### **Organisering av snøscooterkjøringen kan begrense den negative effekten på folkehelsen, fordi:**

- Generelt gir kjøring med snøscooter ingen positiv effekt på folkehelsen sammenlignet med enkelt friluftsliv der man får et sterkt innslag av fysisk aktivitet i tillegg.
- Uorganisert kjøring er vanskelig å regulere på lang og kort sikt, sammenlignet med organisert kjøring og tillatelse etter søknad.
- Arealbruken for scooterkjøring per bruker er svært stor sammenlignet med hver utøver av ordinært friluftsliv, og scooterkjøring medfører støy og forstyrrelser som rammer sistnevnte. Organiseres kjøringen i puljer med guide, reduseres forstyrrelsene og en kan enklere sikre bedre hensyn til natur og friluftsliv.
- Uorganisert kjøring vil forstyrre enkelt friluftsliv på slik måte at naturarealer ikke lenger er attraktive for andre aktiviteter. Trafikk og støy vil være mest problematisk langs scooterløypene og utfartsstedene, men støy kan bære langt.

### **Det er fordelaktig at kommunen enkelt kan regulere organiserte snøscooterturer, fordi:**

- Det kan skje på kort varsel ved behov, slik som av hensyn til terrenget ved lite snø, til dyreliv etc. Informasjon kan raskt gå ut til registrerte næringsaktører. Det er langt vanskeligere å informere alle kommunens innbyggere som kjører snøscooter, og enda vanskeligere å informere folk som kjører over grensene fra nabokommuner og fra Sverige.
- For organiserte turer og lokale næringsaktører kan kommunen stille krav om at de skal inneholde elementer av enkelt friluftsliv, f.eks. ved at det bare tillates transportetapper fram til naturarealer avsatt til enkelt friluftsliv. Det kan begrense kjøringen betraktelig.

### **Det foreslåtte sammenhengende nettverket bør erstattes med scooterløyper på mindre arealer, fordi:**

- Et sammenhengende nettverk av løyper vil fungere som "motorveier" for langkjøring og transport, tvers over kommunen og til og fra Sverige. Dette vil beslaglegge større arealer og gi mye mer trafikk fra langveisfarende.
- Dersom scooterløypene isteden avgrenses til lokale arealer, uten regionale forbindelser, får man et tilbud til de som ønsker å benytte snøscooter et stykke ut i terrenget. I tillegg kan en bruke snøscooter til egnede områder der man kan parkere for å gå videre og utøve enkelt friluftsliv og oppleve natur uten scootertrafikk.
- En fornuftig avgrensning av scooterløypene er å tillate kjøring med snøscooter om vinteren til veinettet som uansett er åpent for motorisert ferdsel om sommeren. Da kan hyttefolk og andre som er avhengig av biltransport sommerstid benytte samme vei med snøscooter vinterstid.

## Hensyn

Angående krav om hensyn til naturmiljø og friluftsliv viser vi til §§ 1 og 4a i motorferdselloven og § 4a i motorferdsselforskriften, samt de føringene som ligger i forarbeidene til loven<sup>8</sup>. På dette grunnlaget ble vedtak om nye snøscooterløyper i Engerdal klaget inn til fylkesmannen i Hedmark av Norsk Friluftsliv den 16. desember 2016<sup>9</sup>.

Hvis snøscootertrafikken ikke skal bli fullstendig lovløs, trenger vi betydelig tilrettelegging, kontroller, og holdningsskapende arbeid. Med nytt lovverk har kommunene fått økt selvvråderett i spørsmålet om scootertrafikk. Samtidig har det blitt langt strengere krav for godkjenning av løyper etter plan og bygningsloven, som stiller krav om hensyn til friluftsliv, sårbart dyreliv, reindrift og andre interesser. Er kommunene interessert i å ta kostnadene for slike dyre utredninger? Vi kan vise til Vadsø kommune der det kostet 100 000 kroner for utredning per kilometer scooterløype<sup>10</sup>. Såvidt vi kan se av statsbudsjettet for 2017 er det ikke satt av midler til dette fra sentralt hold. Det vil derfor kreve store kommunale ressurser å legge til rette for, og følge opp, motorisert ferdsel i utmark. Hvor skal man hente disse midlene fra i en allerede presset kommunal forvaltning, og et politi som sliter med å løse sine primæroppgaver? Er kommunen villig til å ta sjansen på at nye scooterløyper ikke vil føre til en stor grad av «villmannskjøring», til sjenanse for både mennesker og natur?

Vista Analyse skriver i følgende i Samfunnsøkonomen i 2015<sup>11</sup>:

*«Etablering av scooterløyper vil trolig påføre grupper utenfor kommunene velferdstap, som kommunene i utgangspunktet ikke har insentiver til å ta hensyn til. Jegere, turgåere, andre som driver friluftsliv, naturturisme og hytteeiere fra andre kommuner vil få reduserte opplevelsesverdier.»*

(...)

*«Det påpekes også i NOU 2013:10 at kommunens insentiver til å ta hensyn til tjenester de ikke selv har direkte glede av er begrenset. Det gjelder både tjenester som først og fremst er et nasjonalt ansvar (som verdier knyttet til naturområder og viltinteresser) og tjenester som er et regionalt ansvar (f.eks. å sikre tilgang til urørt natur for nabokommunenes brukere). Problemer ved lokal forvaltning av nasjonale verdier, for eksempel i sammenheng med forvaltning av nasjonalparker, er godt dokumentert både i Norge og internasjonalt. Videre er tilstrekkelig kompetanse i kommunen til å ta hensyn til konsekvenser for naturmiljø en viktig forutsetning for at negative effekter av snøscooterkjøring begrenses.»*

(...)

*«Disse hensynene og våre vurderinger av omfang av nytte og kostnader taler for at dagens lovverk best ivaretar fellesskapets verdier. Paradoksalt nok kan vi få en lovendring som det store flertallet er i mot, også innenfor hvert enkelt parti. Selv om lovendringen alene ikke har negative virkninger, vil effekten av at myndighetene åpner kjøring som et mål i seg selv kunne gi uheldige negative eksterne effekter i form av et større omfang av snøscooterkjøring enn samfunnet som helhet ønsker.»*

En stor interessegruppe innen friluftsliv er folk som bor på hytter i kommunen. I sin høringsuttalelse i 2015 gikk Norges Hytteeierforbund (NHF) sterkt imot oppmykningen i motorferdselloven:

*«Lovforslaget vil, slik NHF ser det, redusere bruksgleden for hytteeiere, redusere bruken av hytter, og derav sette verdier på spill for kommunen og eiere av fritidseiendommer. Norges Hytteforbund er ikke enig i forslaget fra departementet siden det samtidig vil være en trussel mot allmenne*

8 Innst. 253 L (2014–2015)

9 Norsk Friluftsliv – klage på vedtak om snøscooterløyper Engerdal, 2016-12-16:  
<http://www.norskfriluftsliv.no/klage-pa-snoscooterloyper-i-engerdal/>

10 <https://www.nrk.no/finnmark/mange-mil-med-loyper-kan-bli-stengt-1.13252126>

11 Dyr fornøyelse på snøscooter, Aktuell Kommentar, Samfunnsøkonomen nr 1 (2015): [https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5644/2015\\_so\\_1\\_dyr\\_fornoysele\\_pa\\_snoscooter.pdf](https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5644/2015_so_1_dyr_fornoysele_pa_snoscooter.pdf)

*friluftssinteresser. Vi mener at dagens regler for snøscooterbruk, basert på «bruk for nytte» må være tilstrekkelig, og bruk utover dette vil hovedsakelig medføre ulemper for omgivelsene.»<sup>12</sup>*

## Lokale brukere

For å lodde stemningen lokalt har FNF tatt kontakt med sju hytteforeninger i Tydal kommune<sup>13</sup>, og fått tilbakemelding fra tre av disse. Disse gjengis nedenfor, men er anonymisert:

Den ene hytteforeningen opplyser at de ikke er direkte berørt, da løypene legges godt utenom deres hytteområde, men at de kan koble seg til et av ytterpunktene for løypenettet. Hytteforeningen sier de ikke har noen klar konklusjon, og opplyser at det er delte meninger blant medlemmene. Mange er positive, og argumenterer med at de forventer en verdiøkning av hyttene, et bredere aktivitetstilbud, og et tilbud som appellerer til ungdommen og kanskje gjør det lettere å få dem med på hyttetur. Andre er bekymret for støynivå og forstyrrelser i naturen.

En annen hytteforening opplyser at de ikke har fremmet innsigelse mot planene, men uttaler bare et ønske om å få beholde de mulighetene de allerede har for nyttekjøring til hyttene:

*«Våre medlemmer i (...) hyttefelt ønsker ikke at ny regulering reduserer dagens nivå for rekvirering av vare- og persontransport med bruk av snøscooter. Det er viktig da vi har hytteiere som er avhengig av skyss for å komme seg på hytta.»*

Den tredje hytteforeningen har «ikke noe offisielt standpunkt» til om de er «for eller imot snøscooterløyper i Tydal», men de har gjennomført en liten, uformell undersøkelse blant sine medlemmer, med følgende resultat<sup>14</sup>:

*Er du for eller i mot flere snøscooterløyper i Tydal og [stedsnavn anonymisert]?*

*51 Nei, jeg ønsker ikke flere snøscooterløyper*

*40 Ja, jeg synes det er greit med flere snøscooterløyper*

*1 Vet ikke*

Tilbakemeldingene fra de lokale hytteforeningene viser at det er stor splittelse om snøscooterløypene. Vi stiller spørsmålstegn ved om kommunen er tjent med å skape splid blant befolkningen og brukerne av naturen.

## Natur og dyreliv

Vi krever at det gjennomføres grundige vurderinger opp mot naturmangfoldlovens paragrafer om bærekraftig bruk av naturen og hensynet til økosystemene og spesielt dyrelivet. Det burde være unødvendig å gå nærmere inn på hvilke krav som stilles etter naturmangfoldloven, som §§ 6-12.

Mangt et inngrep i naturen har blitt stanset av hensyn til naturmangfoldet, og selv om scooterløyper er på

---

<sup>12</sup> <http://www.hytteforbund.no/horingsuttalelser/>, direkte: <http://www.hytteforbund.no/wp-content/uploads/2015/10/Motorferdsel-i-utmark.pdf>

<sup>13</sup> Vi kontaktet: Sylsjøvegen og Nyvollvegen hytteforening, Øvinglia hf., Vessinglia hf., Stillhåttjønnen hf., Kjølvollvegen hf., Grønli hf. og Dalsia hf. Kildematerialet er anonymisert, men kan etterspørres.

<sup>14</sup> For ordens skyld er dette hele undersøkelsens tekst (anonymisert): «Snøscooterløyper i Tydal - hva er din mening? Forslagene til scooterløyper i Tydal er lagt ut på høring, og om man ønsker å komme med en tilbakemelding må dette komme innen 27. januar. Les mer her: [Lenke til høringen] En av de foreslåtte løypene [løypenummer] vil gå gjennom noe av kjerneområdene for tur med utgangspunkt [stedsnavn]. Løypa er foreslått fra [beskrivelse med stedsnavn]. En slik løype vil helt klart forringe kvaliteten i vårt nærområde. Slenger med en kjapp meningsmåling for å se hvordan standpunktet for Scooterløyper i Tydal og [stedsnavn] er for hytteiere i vårt hyttefelt: Er du for eller i mot flere snøscooterløyper i Tydal og [stedsnavn]? [De tre alternativene.]»

snø, vil økt motorisert trafikk i skog og fjell føre til forstyrrelser og en belastning på spesielt dyrelivet<sup>15</sup>. Et viktig poeng er at snøscootere påvirker dyr over store arealer der de hittil i liten grad har blitt forstyrret av menneskelig aktivitet. Forstyrrelser fra motorer og mennesker her vil kunne ha større negativ effekt enn der dyr er mer vant til folk.

Vintermørket med lange og kalde netter medfører at næringsbehovet for både pattedyr og fugler er stort, og forstyrrelser vil øke energiforbruket og redusere dyrenes tid til å få i seg næring. Dyr kan også bli tvunget til å forlate sine foretrukne beiteområder, og isteden benytte områder med mindre mattilgang<sup>16</sup>. En enkelt forstyrrelse gir ingen signifikant negativ effekt, men flere forstyrrelser kan være fatalt. Selv bare noen få tidels prosent redusert energiinntak per dag kan over tid svekke dyrenes helse og deres evne til å reproducere, noe som er kjent fra f.eks. undersøkelser på fugler i forbindelse med lokalisering av vindkraftverk<sup>17</sup>.

For flere detaljer om påvirkning på biologisk mangfold viser vi til NINA rapport 187 (2007)<sup>18</sup>, som har samlet en oversikt over problemstillinger og kjent kunnskap om forstyrrelser fra motorisert ferdsel i utmark. Vi viser til rapporten i sin helhet. Vi vil likevel i vår uttalelse synliggjøre noen sentrale punkter og anbefalinger som kan redusere den negative innvirkningen på naturen, hvorav de fleste er hentet fra rapporten. Andre kilder er nevnt spesifikt.

### Skader på overflate og vegetasjon

Eksempler på skader på natur som følge av snøscooter, som kommer i tillegg til rydding av vegetasjon for å opprette og vedlikeholde løypene:

- Vegetasjonsskader, spesielt ved lite snø eller på tint mark. F.eks. mekaniske skader på dvergbjørk og vier i lynghei og dvergbjørkhei ved direkte kontakt med snøscooter. Regenerering kan ta lang tid.
- Snøen i løypene blir sammenpresset og tiner saktere, noe som gir senere vekststart og kortere vekstsesong for vegetasjonen. Dette har negativ effekt i feltsjiktet for tidlige vårplanter.
- Skader på barmark er påvist å ha dramatisk effekt på vegetasjonsdekke og øvre jordlag, i form av oppharving av overflaten og fare for påfølgende erosjon. Lavdominerte rabber er mest sårbare for slike skader.

### Anbefalte reguleringer som reduserer negativ effekt på overflate og vegetasjon:

- Scooterløypene legges utenom verdifulle naturmiljøer og sjeldne arter, for å unngå tap av biologisk mangfold. Det krever kunnskap om hvor slike forekomster finnes. I mange tilfeller eksisterer ikke slik informasjon allerede, slik at dette må utredes for hver enkelt løype.
- Oppstår det erosjon eller slitasjeskader må det gjennomføres tiltak for å stanse dette.
- En mulighet for å forebygge slitasje og unngå at ferdselen sprer seg til sidene i terrenget, er å øke slitestyrken i traseen der den blir skadet. Dette fører imidlertid til permanente inngrep som også vil være der i sommerhalvåret, noe som er et sterkt argument for å heller benytte eksisterende skogsveinett dersom det etableres scooterløyper. Vi støtter at forslaget til ny forskrift ikke bør åpne for terrenginngrep, så erosjon og slitasjeskader må forhindres på andre måter.
- Vegetasjonsskader må en vurdere å bøte på gjennom å tilrettelegge for naturlig gjenvekst eller aktivt gjennomføre restaurering med tilplanting/såing.

---

15 <http://www.snoskoterradet.se/pressmeddelande-snoskoterforare-behøver-battre-kunskaper-om-vilda-djur/>

Se også: <http://www.natursidan.se/nyheter/vilda-djur-stors-nar-allt-fler-snoskoterforare-kor-utanfor-leder/>

16 Environmental Impacts of Snowmobile Use, Winter Wildlands Alliance, mai 2014: <http://winterwildlands.org/wp-content/uploads/2014/05/Environmental-Impacts-from-Snowmobile-Use.pdf>

17 NINA rapport 623 fra 2010, *Samlet belastning av vindkraftutbygging på fugl*, [http://www.miljodirektoratet.no/Global/dokumenter/Publikasjoner/Oppdragsrapporter/NINArapport\\_623.pdf](http://www.miljodirektoratet.no/Global/dokumenter/Publikasjoner/Oppdragsrapporter/NINArapport_623.pdf)

Her refereres bl.a. videre til Langston et al. 2006

18 Vistad, O.I. (red.), Hagen, D. & Reitan, O. 2007. *Effektar av motorferdsel i utmark på natur, folk og samfunn. Ein kunnskapsstatus*. - NINA Rapport 187. 54 s. <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2007/187.pdf>

## Skadevirkninger på dyr

Innvendingene mot bruk av snøscooter øker i takt med mer kunnskap om forstyrrelser og skadevirkninger. Konsekvenser for en del arter er undersøkt på Svalbard, og en forventer at forskning fra fastlandet vil vise at langt flere arter blir negativt påvirket og er sårbare for forstyrrelser. Det finnes en del data om villrein og fjellrev. For fugler er spesielt rovfugler undersøkt. Generelt er hekke-/yngletid en særlig sårbar periode i året. Det er yngletidsfredning i perioden fra april til juni<sup>19</sup>, noe som krever spesielle hensyn og forstyrrende tiltak er generelt ikke tillatt. Enkelte arter starter imidlertid hekking allerede i januar til mars, slik som noen ugler/rovfugler. Eksempler:

- Villrein er allerede godt undersøkt, og den ser ut til å være sårbar på relativt lang avstand fra forstyrrelsen.
- Fjellreven er trolig også særlig sårbar.
- Rovfugler har oftere mislykkede hekkinger, fordi de benytter samme hekkeplass i mange generasjoner, og det er stor avstand mellom egnede hekkeplasser. Man vet at noen arter er spesielt sårbare, men det mangler undersøkelser om hvilke fuglearter som er særlig berørt, hvordan de påvirkes, og hva som kan redusere konfliktene med motorisert ferdsel.
- Kongeørn på hekkeplassene om sen vinteren/våren er spesielt sårbar, og trolig også jaktfalk. Det er påvist at snøscooterkjøring nær rovfuglreir tidlig i hekketiden har påvirket både atferden og mulighetene til reproduksjon for hekkende fugler. Kongeørn forlater ofte reiret på minst 500 m avstand fra en forstyrrelse, og bruk av snøscooter i sårbare perioder utover sen vinteren og våren har ført til avbrutt hekking flere steder.
- For dyrene vil økt aktivitet i helger og ferier være uforutsigbart, og kan kollidere med spesielt sårbare perioder.
- Snøscooterløyper kan kanalisere ferdselen, og reguleres til bruk på bestemte tider av døgnet og sesongene, noe som kan redusere forstyrrelsene for en del arter. Samtidig kan trafikken i løypene bli så stor at det får større effekt på dyrene som befinner seg der.
- Viltkorridorer/vandringsveier og kjente beiteområder for hjortevilt kan rammes av at det legges løype gjennom området.
- Løypene kan også brukes mer av dyr fordi hardpakket snø gir bedre framkommelighet på overflaten, samtidig som det reduserer framkommeligheten og øker energiforbruket for dyr som lever i og under snøen, noe som også kan påvirke tilgangen på smånagere for rovdyr.
- Dyr reagerer mindre på forstyrrelser som de i liten grad forbinder med fare, slik som en passerende bil, der mennesker ikke er synlige på innsiden. Bruk av motoriserte kjøretøyer i utmark forventes særlig å gi negativ respons der mennesker tydelig er med på kjøretøyet. Det gjelder også hvis kjøretøyet stanser, og mennesker går av.

### Anbefalte reguleringer som reduserer negativ effekt på dyreliv:

- Regulering av tidspunktet for når kjøringen foregår. Både for fugl og pattedyr er tid for reproduksjon en sårbar tid (hekking/yngling/kalveproduksjon).
- Det er generelt anbefalt minst én kilometer til rovfuglreir som det er innsyn til.
- Kanalisering til egne kjøretraseer med snøskuter, for å unngå sårbare lokaliteter.
- Påvirkning av kjøremønster, for eksempel at kjøringen holder jevn hastighet er bedre enn ujevn kjøring som inkluderer plutselige fartsøkninger. Høy hastighet er negativt for dyreliv.
- Regulering av omfanget av kjøring vil uansett være viktig for effekter på dyreliv. Redusert omfang, særlig i områder med stor sårbarhet, vil sannsynligvis redusere effektene for dyreliv.

### Andre negative innvirkninger på biologisk mangfold:

- Eksos kan gi skadelige nivåer av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>), karbonmonoksid, ozon, aldehyder, butadien, benzener, og dårlig nedbrytbare polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH). Disse reduserer luftkvaliteten og endrer kjemien i snøen.

---

19 Naturmangfoldloven §15 første ledd; <http://lovdata.no/lov/2009-06-19-100/§15>

- Eksos samler seg også opp som et støvlag på snøen, og ved smelting om våren vil store konsentrasjoner slippes ut samtidig. Det medfører blant annet økt surhet i nærliggende overflatevann.

Erik Brenna  
Fylkeskoordinator  
FNF Sør-Trøndelag