

# Innspill til Motorferdselutvalget

- oppnevnt av Klima- og miljødepartementet 3. september 2021



- Resultater fra undersøkelser om motorferdsel og påvirkning, nasjonalt og internasjonalt.
- Betragtninger og kommentarer rundt undersøkelser og uttalelser.
- Problemstillinger med dagens lovverk.

Ihht. Stortingsvedtak av 25. mai 2021:

*"Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt."*

**...økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati....**

**-Snøscooterklubbenes Fellesråd-**

*Snøscooterklubbenes fellesråd (SKFR) har her samlet noen undersøkelser angående snøscooter, snøscooterbruk, dyreadferd og naturpåvirkning. Motstandere av snøscooterbruk vil trolig fremlegge andre undersøkelser, men SKFR vil med dette vise motorferdselutvalget at fakta om snøscooterbruk ikke er så sort-hvitt som motstandere ofte hevder.*

*En lite brukt kilde – som faktisk er nevnt i Naturmangfoldloven - er «generasjoners bruk av naturen». Generasjoners bruk av naturen er en lite dokumentert kilde, men som besitter utrolig mye kunnskap. I de tidligere fjellvettreglene sto det tilsvarende; «Lytt til erfarne fjellfolk». Selv om denne regelen nå er fjernet fra fjellvettreglene vil SKFR vil be motorferdselutvalget lytte til erfarne fjellfolk som har brukt snøscooter i flere generasjoner når utvalget skal komme med sine konklusjoner.*

Tydal, september 2022

---

Erik Kirkvold (sign.)

Leder Snøscooterklubbenes Fellesråd

---

Frode Eyolf Rydningen (sign.)

Nestleder Snøscooterklubbenes fellesråd

**Snøscooterklubbene Fellesråd (SKFR)** så dagens lys 6. februar 2013. Det var snøscooterklubbene i Selbu og Tydal som tok initiativ til å samle alle landets klubber i en egen uavhengig forening drevet av klubbene selv. Konstituerende landsmøte på Gardermoen 28. Juni 2014 valgte landsstyre og satte kursen videre for fellesrådet. Vi har som formål å være et kontaktnett og en informasjonskanal for snøscooterklubber som driver med turkjøring.

*§1. Formål:*

*Snøscooterklubbene fellesråd (SKFR) skal være en samlende forening for landets snøscooterklubber. Vi skal arbeide for å bedre snøscooterkjørernes vilkår. Vi skal samle erfaring og kompetanse som vi kan videreformidle til medlemsklubbene. SKFR skal ha fokus på sikkerhet tilknyttet snøscooterløyper og bidra til gode holdninger blant snøscooterkjørere.*

## NINA oppdragsmelding 316. Militær aktivitets innvirkning på hjortevilt.

Fluktrespons, fluktadferd og arealbruk hos elg ved påvirkning av ulike forstyrrelsesstimuli.

Referanse ①

- Under forstyrrelsesforsøkene viste elgen kortere fluktavstander og kom raskere ned på normal hjerterefrekvens når den ble utsatt for mekaniske stimuli, enn når mennesker ble oppfattet å være forstyrrelseskilden
- Vi antar at elgens større frykt for mennesker enn for mekaniske forstyrrelseskilder har sammenheng med at det ikke jaktes fra kjøretøy, samt at elgen er vant til kjøretøy i forbindelse med skogsdrift og annen bruk av utmark. Militæraktivitet av den type som er studert her, har ikke gitt betydelige skadevirkninger for elgen, og skiller seg ikke vesentlig fra sammenlignbare sivile aktiviteter.
- En rekke studier viser at klauvdyr raskt kan tilpasse seg menneskelig aktivitet så lenge denne aktiviteten er forutsigbar. Når forstyrrelsene blir oppfattet å være rettet direkte mot dyret blir fryktreaksjonene sterkere, slik det er vist både for rein på Svalbard (Tyler 1991) og chamois (Cederna & Lovari 1985). Når mennesker oppfattes å følge faste stier, eller utføre faste prediserbare aktiviteter tilvennes dyrene raskt denne type forstyrrelser, dette er vist både for isard og amerikansk hjort (Cederna & Lovari 1985, Cassirer et al. 1992, Lamerenx et al. 1992). Selv om elgene i denne undersøkelsen ble utsatt for mye forstyrrelser fra kilder de ikke er tilpasset, ble det ikke for noen av dyrene funnet fluktdistanser som var så lange at det brakte dyret ut av sitt normale beiteområde. Kun i to tilfeller, begge forårsaket av personell, ble det registrert fluktdistanser på mer enn 2 km. Dette gjenspeiler det generelle trekk blandt klauvdyr om å vise en sterk tilhørighet til sitt leveområde (Edge et al. 1985).
- Forsøk utført på elg under naturlige forhold, viste en moderat økning i hjerterefrekvens og påfølgende unnvikende manøvrer først når en 4-hjuls motorsykkkel var på 150-200 meter. I det samme eksperimentet reagerte elgen med flukt og betydelig økt hjerterefrekvens når motorsykkelen ble stoppet på 2-300 meter, og to personer begynte å nærme seg elgen. To påfølgende eksperimenter av samme type, ga samme reaksjonsmønster. Selv når vindretningen er slik at elgen utvilsomt har registrert lukten av mennesker, ser det ut til at elgen reagerer mindre så lenge kjøretøyets motor er i gang og menneskene er i nærheten av kjøretøyet.
- Hjortevilt oppdager forstyrrelser fra motorkjøretøy på en lengre distanse enn de oppdager en person som nærmer seg (Freddy et al. 1986). Til tross for dette er årvåkenheten og fryktresponsen sterkere og skjer ved større avstand når mennesker nærmer seg. **Videre er lengden av fryktresponsen og fluktdistansen lengre når dyrene blir eksponert for mennesker, sammenlignet med f.eks. snøscooter. Dette betyr at forstyrrelser fra mennesker medfører en større energetisk belastning for dyrene enn de fleste andre forstyrrelsesstimuli** (Freddy et al. 1986).

\* \* \*

# Rapport Essandsjøen/Nesjøen - Tydal kommune

Referanse ②

Kistefos Skogtjenester



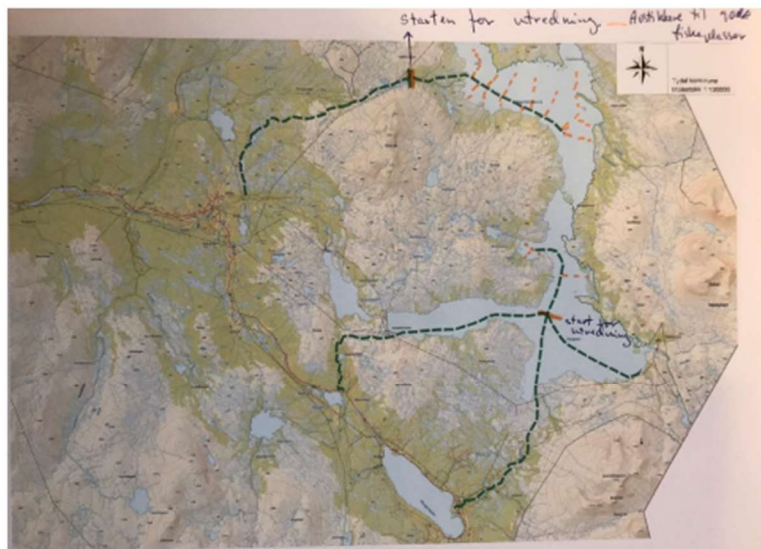
## Isfiskeløype på Essandsjøen/Nesjøen, sårbarhetsvurdering for naturmangfold. Kistefos Skogtjenester as. Notat nr. 2021- 38.

### Bakgrunn.

Kistefos Skogtjenester as har på oppdrag fra Østby Essand grunneierlag gjennomført sårbarhetsvurdering knyttet til isfiskeløype på Essandsjøen/Nesjøen. Denne sårbarhetsvurderingen omfatter konsekvenser knyttet til dyreliv, vegetasjon og naturtyper. Konsekvens for reindriftsnæringa omfattes ikke av denne utredningen.

Kontaktperson i grunneierlaget har vært Ketil Østby Nilsen og feltarbeidet er utført av Geir Høitomt og Astri M. Aadnes.

Figur 1 viser utredningsområdet.



**Figur 1.** Isfiskeløyper på Essandsjøen/Nesjøen, med avstikkere (kilde: kart fra Ketil Østby Nilsen). Undersøkellesområdet er avgrenset på kartet.

1

- «En vurdering av effektene av isfiskeløypa etter denne metodikken viser at løypa hverken har negativ påvirkning på sensitive vegetasjonsheter eller sårbart dyreliv. Heller ikke erosjonsskader eller annen negativ påvirkning på terreng og vegetasjon lot seg påvise».

\* \* \*

## **Myte: «Snøscooter koster staten millioner»**

Kilde: Canadian Council of Snowmobile Organizations (CCSO) / American Council of Snowmobile Associations (ACSA) 2015 Referanse ③

Snøscooterbruk skaper over \$8 billion dollar årlig i Canada, og mye av dette genereres i distriktene. (2015-tall)

8 billion Canadian dollar tilsvarer med norsk tellemåte 8 milliarder kanadiske dollar – ca. 50 milliarder norske kroner 2015 verdi. (Billion tilsvarer milliarder)

Det registreres for tiden ca. 2000-2500 nye snøscootere pr år i Norge. Med en gjennomsnittspris på ca. 175.000,- vil det bli innbetalt 35.000,- i mva. avgift på hver enkelt snøscooter - noe som utgjør mellom 70.000.000,- til 87.500.000,- til staten - HVERT ÅR, kun av salg av snøscooter. Snøscootermiljøet mottar ikke en eneste øremerket krone av dette tilbake til hverken opplæring, sikkerhet eller miljø.

En ny snøscooter, 2023 modell kan koste langt over 250.000,- så ett gjennomsnitt på 175.000,- er ett lavt anslag.

I tillegg kommer inntekter til staten fra salg av varer og tjenester lokalt som følge av snøscooter, lokale arbeidsplasser - skatt, overnatting på hotell o.l., restaurant/ servering, service, drivstoff bare for å nevne noe.

Dersom hver snøscooter i Norge forbruker 50 liter drivstoff pr sesong, á 20,- pr liter – så utgjør dette 1000,- og avgifter til staten er ca 50% av dette. Grovt regnet 500,-. Bare av dette blir det nærmere 50.000.000,- rett til staten. Snøscooter – kun en utgift for staten?

\* \* \*

## **Myte: «Snøscooteren ødelegger vegetasjonen»**

Referanse ③

Mark-trykk forårsaket av ulike objekt:

ATV	30 pound per square inch	≈	2 kg pr cm <sup>2</sup>
Hest	8 pound per square inch	≈	0,5 kg pr cm <sup>2</sup>
Mann gående	5 pound per square inch	≈	0,3 kg pr cm <sup>2</sup>
Beltekjøretøy	1,5 pound per square inch	≈	0,1 kg pr cm <sup>2</sup>
Snøscooter	0,5 pound per square inch	≈	0,03 kg pr cm <sup>2</sup>

- A study of the effects of snowmobile traffic on bluegrass (Foresman 1976) concluded that “early growth was slower but summer yields were the same; no soil compaction was detected in the treated plots”.
- A research symposium report published by Michigan State University (1974) stated that “where snow cover exceeded 3 inches in depth there were no detrimental effects on grass or vegetation stands, their vigor, or yield; high-grade grasses recover naturally from heavy snowmobile traffic; and snowmobile traffic caused no stand reductions, but did cause a slower recovery in early spring.”
- A study in Maine (Wentworth 1972) concluded that “compaction of the snow cover had little effect on average soil temperature under the different treatment areas”.
- A study of snowmobile traffic on several forage species and winter wheat (Ryerson 1977) over a 3-year period showed no detrimental effects on four forage species and that winter wheat yields were not reduced

\* \* \*

## **Myte: «Snøscooteren forurenses snøen og vann kvaliteten»**

Scientific monitoring has proven that snowmobiles do not emit gasoline and other contaminants directly into the snowpack or have a negative effect on water quality.

Referanse ④

### **UTSLIPP**

- A two-year air quality monitoring study was conducted by the USDA Forest Service Rocky Mountain Research Station (Musselman 2007) at the Green Rock snowmobile staging area in the Snowy Range of Wyoming. It found that snowmobile emissions did not have a significant impact on air quality at this extremely busy snowmobiling area located in a high-elevation ecosystem. The study measured levels of nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>, NO), carbon monoxide (CO), ozone (O<sub>3</sub>) and particulate matter (PM<sub>10</sub> mass); air quality data during the summer was also compared to winter data. It determined that pollutant concentrations were generally low both winter and summer, and were considerably lower than maximum levels allowed by NAAQS (National Ambient Air Quality Standards)

Reduksjon i utslipp har fortsatt med stadig nyere og mer moderne modeller. Flere og flere snøscootere som selges i dag er 4-takts snøscootere som er tilnærmet luktfriske da de ikke benytter tilsetning av 2-takts olje.

\* \* \*

## «Støy»

De første snøscooterene (før 1969) hadde et svært høyt lydnivå – 102 dBA med full gass på 15 meters avstand. Allerede i slutten av 70-årene var lydnivået redusert til 78 dBA. Teoretisk vil det med dagens 2-taktere ta 256 nyere snøscootere samtidig med full gass for å tilsvare en av eldste snøscooterene.

Vanlig konversasjon på en meters avstand utendørs medfører ca. 70dBA. En moderne 2-taker måles til 73 dBA på 15meters avstand i en hastighet på 25 km/t. De nye 4-takts snøscooterene har et enda lavere støynivå enn dette.

*-Snowmobile sound levels have been reduced 94% as compared to early models. Problems with excessive noise levels do occur when irresponsible riders modify their snowmobiles' exhaust systems or substitute factory systems with aftermarket racing exhaust systems. It also grossly misrepresents responsible riding habits practiced by the vast majority of snowmobilers.*

Snøscooter lydnivået er redusert med 94 % sammenlignet med tidligere modeller. Problemer med for høye støynivåer oppstår når uansvarlige førere modifierer snøscooternes eksosanlegg eller erstatter fabrikkssystemer med ettermonterte racing-eksosanlegg. Det gir også en grov feilaktig fremstilling av ansvarlige kjørevaner som praktiseres av de aller fleste snøscooterkjørere.

SINTEF har publisert flere rapporter med støymålinger fra 2015 og 2016. Det er målinger både fra enkeltkjøretøy og fra kjøring i snøscooterløyper. De siste gir et meget realistisk bilde av hvordan støyen arter seg ved kjøring i terrenget. Dette er de mest omfattende støymålingene fra snøscooterløyper som har vært utført på området og resultatet er en støyveileder som kommunene og klubbene kan benytte ved etablering av nye løyper.

Referanse ⑤

\* \* \*

## - Forhold som påvirker støyopplevelsen

Mange forhold påvirker støyopplevelsen, det gjelder støy fra snøscooter så vel som andre støykilder. Holdninger til støykilden og individuell støysensitivitet har vist seg være vel så viktig som selve støyeksponeringen.

Som kilde til støyopplevelse henvises det ofte til en feltundersøkelse fra 2004 av Vittersøe med flere, hvor gruppen som møtte en snøscooter i løpet av turen hadde en signifikant lavere trivselsopplevelse enn kontrollgruppen som ikke opplevde snøscooteren.

Her nevnes ikke noe om at Tromsø kommune hverken i 2022 eller i 2004 hadde noen rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring. Personene i forsøket hadde dermed en forventning om at der ikke ville være snøscooter, de ble altså utsatt for støy ved "ulovlig kjøring". Det er en helt annen situasjon enn områder med godkjente og regulerte løyper hvor folk vet at de kan påregne å møte en snøscooter i løpet av sin tur.

Marquis-Favre m.fl (2005) viser til studier som konkluderer med at bare 20-30% av irritasjonen kan forklares med fysiske/akustiske egenskaper til støy. Personlige faktorer som holdninger, personlighet, sosialpsykologiske og sosiodemografiske forhold og situasjonsbestemmende forhold virker sterkt inn. I et svensk arbeid fant man ut at det ikke bare er graden av irritasjon som varierer mye mellom individer, men også oppfatningen av selve lydstyrken.

Disse studiene viser at verdsetting av støy avhenger av en rekke forhold og vil variere mellom grupper, og blant annet avhengig av holdningen den enkelte har til snøscooter.

Referanse ⑥

**Man kan ikke sette to streker under og konkludere med at snøscooter = støy.** Det er alt for mange andre faktorer som påvirker denne subjektive opplevelsen som støy er. Personer som er negative til snøscooter har større potensiale for å beskrive lyden fra en snøscooter som sjenerende støy enn personer som aksepterer bruk av snøscooter som fritidskjøretøy.

\* \* \*

## Myte; “Forstyrrelse av dyrelivet.”

Numerous studies have concluded that wildlife species are disturbed more by cross-country skiers and people on foot than by snowmobiles.

- Throughout the years numerous studies have been done regarding the impact of snowmobiles on wildlife. These studies cover a wide spectrum of time – from the early 1970s when snowmobiling was an emerging winter activity to those completed within the past few years. Whether one looks at early studies (whose results remain valid today) or new ones recently completed, the conclusions are the same: real impacts are minimal or can at least be managed. Snowmobilers and wildlife populations can coexist very well; they actually have done so for over 50 years.
- The Scientific Assessment of Yellowstone National Park Winter Use (YNP SEIS 2011) concluded that ‘collectively, wildlife studies conducted to date suggest effects of over-snow vehicles (OSV) on individual animals have not had measurable detrimental effects
- A National Park Service study in Yellowstone (White 2006) concluded that ‘human disturbance did not appear to be a primary factor influencing the distribution and movements of the wildlife species studied; **there was no evidence that snowmobile use during the past 35 years adversely affected the demography or population dynamics of bald eagles, bison, elk, or trumpeter swans.**
- A study of bison and elk responses to winter recreation in Yellowstone (Hardy 2001) found that ‘both species behaviorally responded more often to people off-trail than to people on trails, and these activities prompted more behavioral responses than activities on roads. The predictability and frequency of OSV activities facilitated habituation to the majority of the winter recreation activities. Despite varying responses to increased winter visitation since the late 1970s, bison and elk return to winter in the same area each year, coexisting with winter recreation without incurring losses at the population level.’
- A Montana study of ungulates (Canfield 1999) concluded that ‘snowmobiles appear less distressing than cross-country skiers
- A Colorado study (Freddy 1986) found that ‘mule deer were disturbed more by persons on foot than by snowmobiles
- A Wisconsin study (Eckstein 1979) states ‘data showed that snowmobile activity had no significant effect on home-range size, habitat use, or daily activity patterns of white-tailed deer wintering in Wisconsin.’ Additionally it concluded that ‘deer appeared to react more to a person walking/skiing than on snowmobiles
- A Maine study (Richens 1978) concluded that ‘white-tailed deer response to snowmobiles seemed dependent on the deer’s apparent security. Animals in the open or in hardwood stands tended to run when approached by snowmobile. Deer in softwood stands, which provide more cover, showed a greater tendency to stay when approached. **A significantly greater number of deer ran from a person walking than from a person on snowmobile**
- Another Maine study (Lavigne 1976) found that ‘disturbance of deer by snowmobiles did not cause them to abandon preferred bedding and feeding sites. Snowmobile trails enhanced deer mobility and probably reduced their energy expenditure

- A Wyoming study (Ward 1980) fitted elk with heart rate monitors and determined that elk responded most strongly to sonic booms, gunshots, and people on foot. Elk seldom reacted when approached by an OSV (Over Snow Vehicle)
- Another Wyoming study (Colescott 1998) found that 'the frequency of snowmobile traffic did not seemingly affect the average percent of moose active, or the numbers of moose present in the study areas
- A study of the effects of snowmobile noise on deer and rabbits (Bollinger 1974) indicated that the deer and rabbits were not forced to move out of their normal home ranges, nor did they seek shelter or remain stationary with fright while snowmobiles were being operated
- A study of the impact of snowmobile tracks on animal mobility in Maine (Hubbe 1973) found that 'snowmobile tracks were helpful' since they help animals save energy in powder snow

\* \* \*

## Terrängkörningens påverkan på djurlivet, Rapport 6622 - juli 2014

Referanse ⑦

**Kommentar:** SKFR mener forfatterne av denne rapporten trekker for mange negative konklusjoner av samme undersøkelser enn andre forfattere/forskere. Undersøkelsen unnlater å nevne mange undersøkelser - som er positive til snøscooterbruk, eller som mener mennesker til fots forstyrrer dyr mer.

Fra denne rapporten:

*“Några bevis för att snöskotertrafik de senaste 35 åren påverkat populationsdynamiken eller demografin hos djuren kunde inte påvisas”.*

På tross av dette - trekkes rapporten ofte fram som “bevis” for at snøscooterbruk må begrenses eller ikke tillates.

\* \* \*

## **Myte; «Man blir feit og lat av å kjøre snøscooter»**

York University, Toronto;

*The Fitness and Health Benefits of Recreational Off-Road Vehicle Riding*

Referanse ⑧

The study analysis of exercise intensity during riding revealed that between 14-38% of an OHV ride are within the intensity range required to achieve changes in aerobic fitness...

The study concludes that on the basis of the measured metabolic demands, evidence of muscular strength requirements and the associated caloric expenditures with OHV riding, this form of activity conforms to the recommended physical activity guidelines and can be effective for achieving beneficial changes in health and fitness.

...snowmobiling is not only fun but contributes to the individual wellbeing and physical fitness of snowmobilers...

OHV riding was found to require a true physiological demand that is expected to have a beneficial effect on health and fitness.

OHV riding was determined to be a recreational activity associated with moderate intensity cardiovascular demand and fatigue inducing muscular strength challenges similar to other activities such as rock climbing and alpine skiing.

Oxygen consumption, an indicator of physical work, increased by 3.5 – 6 times the resting values respectful of the riders. This falls into the moderate intensity activity level, according to the American College of Sports Medicine guidelines.

The duration of the typical ride of 2-3 hours and the frequency of riding 1 to 2 times per week, creates sufficient opportunity to stimulate changes in aerobic fitness, which falls within the physical activity guidelines of the American College of Sports Medicine.

It was noted in the study that muscular endurance is enhanced through OHV riding and that upper body strength action can lead to beneficial training increases in musculoskeletal fitness.

The study also underlined the positive social effects of riding and the enhanced quality of life and stress reduction effects of snowmobiling

\* \* \*

## Diverse konklusjoner fra ulike rapporter.

Referanse ⑨

**Montana:** ...snowmobiles appear less distressing than cross-country skiers ... (Canfield 1999)

**California:** This study concluded that the deer at Rock Creek were not affected by the ORV's because no trends in the data existed to suggest otherwise (ORV: Off Road Vehicle)

**Hollister Hills California:** No significant correlation was found between OHV activity levels... (OHV: Off Highway Vehicle)

Studies have shown that animals reacted minimally to disturbances on established trails and roads

**Junction Butte California:** The study found that mule deer were disturbed more by persons on foot than by snowmobiles.

**Wisconsin:** Data showed that snowmobile activity had no significant effect on home-range size, habitat use, or daily activity patterns of white-tailed deer wintering in Wisconsin. Deer appeared to react more to a person walking/skiing than on snowmobiles (Ekstein 1979)

**Maine:** A significantly greater number of deer ran from a person walking than from a person on snowmobile (Richens 1978)

**Maine:** Disturbance of deer by snowmobiles did not cause them to abandon preferred bedding and feeding sites. Snowmobile trails enhanced deer mobility and probably reduced their energy expenditure.

Conclusions of the study indicate that the deer and rabbits were not forced to move out of their normal home ranges, nor did they seek shelter or remain stationary with fright while snowmobiles were being operated.

Referanse ⑩

**Yellowstone:** Both species behaviorally responded more often to people off-trail than to people on trails

Despite varying responses to increased winter visitation since the late 1970s, bison and elk return to winter in the same area each year, coexisting with winter recreation without incurring losses at the population level (Hardy 2001)

Referanse ⑪

**Rocky Mountains:** snowmobiles appear less distressing than cross-country skiers, and for several ungulate species, the greatest negative responses were measured for unpredictable or erratic occurrences

**Yellowstone:** Elk in this study had a low tolerance for disturbance by people on foot or skis

**Colorado:** Elk responded most strongly to sonic booms, gunshots, and people on foot. Elk seldom reacted when approached by an OHV (OHV: Off Highway Vehicle)

**Wyoming:** The frequency of snowmobile traffic did not seemingly affect the average percent of moose active, or the number of moose present in the study areas (Colescott 1998)

**Alberta:** Cross-country skiing influenced the general over winter distribution of Moose but not of Elk. Both species, however, tended to move away from areas near heavily-used trails during the ski season

\* \* \*

## **Undersøkelse fra Yellowstone, USA - som ble avsluttet på grunn av manglende “funn”.**

*Six years of monitoring Yellowstone National Park’s wildlife during winter has shown bison and elk are fairly accustomed to snowmobile and snowcoach use, prompting managers to recommend ending the surveillance.*

*The recommendation is based on a recently compiled summary report that found 95% of wildlife within 500 feet of groomed park roads showed “no response or a ‘look and resume’ response” to snowmobiles and snowcoaches. During the 2014 and 2019 study period, more than 1,100 groups of wildlife and 6,700 animals were observed.*

Referanse ⑫

\* \* \*

## **Enkel logikk...**

Vi har en del "grensekommuner" i Norge - hvor det er lov å kjøre snøscooter i den ene, men ikke i den andre. Er det «katastrofe» i den ene kommunen og «edens hage» i den andre - med hensyn til fauna og dyreliv? Dette burde være ganske enkelt å undersøke. Det har vært lov å kjøre snøscooter i kommunene i Nord-Troms og Finnmark i mange tiår nå (pluss noen andre), så burde være enkelt å se om naturen er ødelagt der løypene går eller ikke - og om dyrene er vekk.

Vi kan og sammenligne med f.eks. Finland eller Sverige. Finland har forøvrig lover og regler som er litt mer lik de norske med hensyn til løyper, men samtidig mye større åpning for generell bruk av snøscooter. Finland har fått til stor industri og turisme tilknyttet snøscooter. Det tilrettelegges mye mer for å kunne kjøre snøscooter i lokalsamfunn. Det lages underganger for snøscooter for en trygg kryssing av vei. Det gis tilskudd for bygging av bruer på nasjonale løypenett.

På tross av dette - så virker det fortsatt være normale nivå på dyrebestanden i Finland, naturen finnes der fortsatt og er ikke ødelagt. Konfliktnivået i Finland er mye lavere enn i Norge, og skiløyper og snøscooterløyper går ofte side om side uten problem.

Dersom utvalget sammenligner areal f.eks i Finnmark, som har den høyeste tettheten av snøscooterløyper – så kan man sammenligne f.eks antall skutt elg og ryper i de samme områdene som det er snøscooterløyper. Svaret vil da være at snøscooter skremmer ikke bort annet dyreliv. Her kjøres også mye ATV ifm reindriften, her er reinbeiteområder vinterstid – men samtidig noe av landets beste rypeterreng. Dette er fakta som aldri presenteres av f.eks Norsk Friluftsliv eller andre som ønsker stoppe snøscooterbruk.

Aktuelle kilder; NIBIO, SSB, FEFO

**Vanskeligere sammenligning burde det ikke være nødvendig å gjøre. Selvfølgelig vil man finne utskudd og enkelttilfeller - men det er helheten som man må benytte som sammenligningsgrunnlag.**

Det er svært mange snøscooterbrukere som kunne stått fram og fortalt det samme - at dyrene ikke skremmes slik motstanderne hevder. At dyrene holder seg i ro INNTIL man går av snøscooteren. Dessverre finnes det ikke noe "vitenskapelig dokumentasjon" som er samlet inn om dette - men her kan utvalget enten ta vårt ord, eller snakke med folk som har kjørt litt snøscooter.

Det samme gjelder skader på naturen påført av snøscooter. Og da gjerne sett opp mot skader på naturen som man lukker øynene til, forårsaket av annen bruk. Fot-turisme - stier som er opparbeidet, med vilje eller ufrivillig. Sykkelstier som blir mer og mer populært. Langs populære turistleder eller til turisthytter. Enkelte steder er det rene nedtråkkede motorveier i fjellheimen etter fot-turistene. Slikt virker det være stille aksept for, mens snøscooterløyper som anlegges oppå snøen fremstilles som en katastrofe..

Det skal og bemerkes at rundt omkring i landet finnes det turistforeninger som er langt mer positive til snøscooter enn hva sentralstyret i DNT står for - og som samarbeider med lokale snøscooterforeninger. Her virker det være en litt by og land konflikt i synet på snøscooter. Dessverre virker ikke disse lokale foreningene å få sitt syn frem i media.

Referanse ⑬

### Uttale fra Vinje turlag om snøscooterløyper i Vinje – årsmøte 2015

Styret i turlaget har hatt saken oppe til diskusjon to ganger. Vinje kommune har som kjent vært forsøkskommune for skuterløyper i flere år nå. Vi viser ellers til evalueringsrapporten for denne ordningen, samt uttalelser fra ordfører Arne Vinje i saken.

Vinje turlag er et av svært få turlag som holder til i en kommune der det har vært praktisert kommunale skuterløyper gjennom flere år. Det er med andre ord ikke mange turlag/DNT medlemmer som sitter inne med direkte og praktisk erfaring i forhold til opplevelsen av å ha skuterløyper i nærmiljøet. Vi hadde håpet at DNT sentralt ville vært mer lydhør og åpen overfor lokale praktiske erfaringer i denne saken.

Vinje turlag velger å forholde seg til den ordningen som har vært i Vinje, og måten denne har blitt forvaltet i samarbeid mellom skuterklubber og kommunen fram til i dag. Styret mener at organisering og kanalisering av skutertrafikk til egne løyper har vært positivt for turlaget sine interesser og har medført mindre "villmannskjøring" og ulemper for friluftslivet. I den grad man ser et skuterspor i for eksempel høyfjellet er det lovlig trafikk. All ulovlig kjøring har selvsagt ikke blitt borte, men vi frykter at slik kjøring vil øke igjen om kommunen ikke får fortsette med løypene slik de er praktisert i dag. På bakgrunn av vår erfaring med praktisering av skuterløyper i Vinje mener vi uttrykk som frislipp og frikjøring blir feil, og virker mot sin hensikt.



\* \* \*

## ***Logisk brist i dagens lovverk***

Med dagens lovverk må personer som eier hytte søke om dispensasjon etter egen paragraf, og vedtakene som fattes varierer voldsomt. Det kan skyldes gode grunner fra kommunens side – men det skyldes også overprøving, og overkjøring fra Statsforvalters side.

Det er eksempelvis hytter som ligger i samme område som det finnes egne løyper som fritt kan benyttes – men på tross av dette, begrenses hytteeier til ett fåtall antall turer i året. Her finnes ingen fornuftig begrunnelse. Det er ingen forskjell i fauna, terreng, dyreliv eller noe.

Hytteeiere må få reell tilgang til å benytte sine hytter med snøscooter på samme måte som andre hytteeiere har tilnærmet fri adgang til å benytte fritidsbåt til sine hytter. Dette var intensjonen når Stortinget fjernet den såkalte 2,5 km regelen.

Det blir en logisk brist når andre brukere, som f.eks. Den Norske turistforening som må søke om tillatelse etter såkalt unntaksparagrafen - §6 tillatelser etter søknad når særlige grunner foreligger – får innvilget tillatelser tilnærmet automatisk. Denne kjøringen omtales da som «nyttekjøring». Vedtak etter §6 burde kanskje mer vært forbeholdt nødskjøring?

Hvorfor virker det være vanskeligere å få tillatelse å kjøre til egen hytte § 5 c, enn hva andre har på tross av at de søker etter §6 unntak med særlige grunner?

Den Norske Turistforening (DNT) ønsker trolig i denne revideringen av loven å få forenklet dispensasjonspraksisen for kjøring av utstyr til sine hytter. Snøscooterklubbens fellelråd har ingenting imot at de får dette, MEN – det må ikke gå på bekostning av vanlige snøscooterbrukere. Den Norske Turistforening har som organisasjon ikke større behov for dette en den vanlige snøscooterbruker. Deres «nyttekjøring» har ikke noe annet formål enn å gjøre det mindre strevsomt for deres medlemmer og andre betalende besøkende, ved at de ikke trenger ha så mye utstyr med seg på tur.

Litt den samme, men motsatte argumentasjonen som benyttes mot snøscooterbrukere – man kjører snøscooter bare for å komme seg enklere på tur, man burde benytte ski og slite selv... En liten selvmotsigelse der?

\* \* \*

## Saker i media angående problemer med dagens lov og forskrift - og tolkninger som har vært gjort. Referanse ⑭

Ved å foreta ett søk/oppslag i media – finnes det nærmest utallige saker som viser til problemer som kommunene har vedrørende Statsforvalters overprøving av kommunale vedtak. Dette på tross av at de gjentatte ganger er blitt instruert til å respektere den kommunale selvråderetten.

Dette problemet er mye av grunnen til at denne saken havnet på Stortinget og motorferdselutvalget ble opprettet. Enkeltpersoner hos Statsforvalter har myndighet til – og overkjører demokratiske vedtatte kommunenes vedtak - basert på synsing og egne tolkninger.

Dette er henvist til også i presentasjon fra SKFR tidligere, og kan dokumenteres «opp og i mente» dersom utvalget ønsker det. Og dette er grunnet til at Stortinget fattet vedtak om **økt kommunalt selvstyre og redusert byråkrati**.

Et annet problem er at Statsforvalter foretar stengning av snøscooterløyper basert på muntlige påstander om rein i området. Uten «fysiske bevis» og uten at kommunene har mulighet til å motsi dette. Slike vedtak er tilnærmet håpløst å få reversert, på tross av at det skulle vise seg at det ikke er rein i området når løypene stenges. Dette er ikke slik demokratiet skal fungere og må endres.

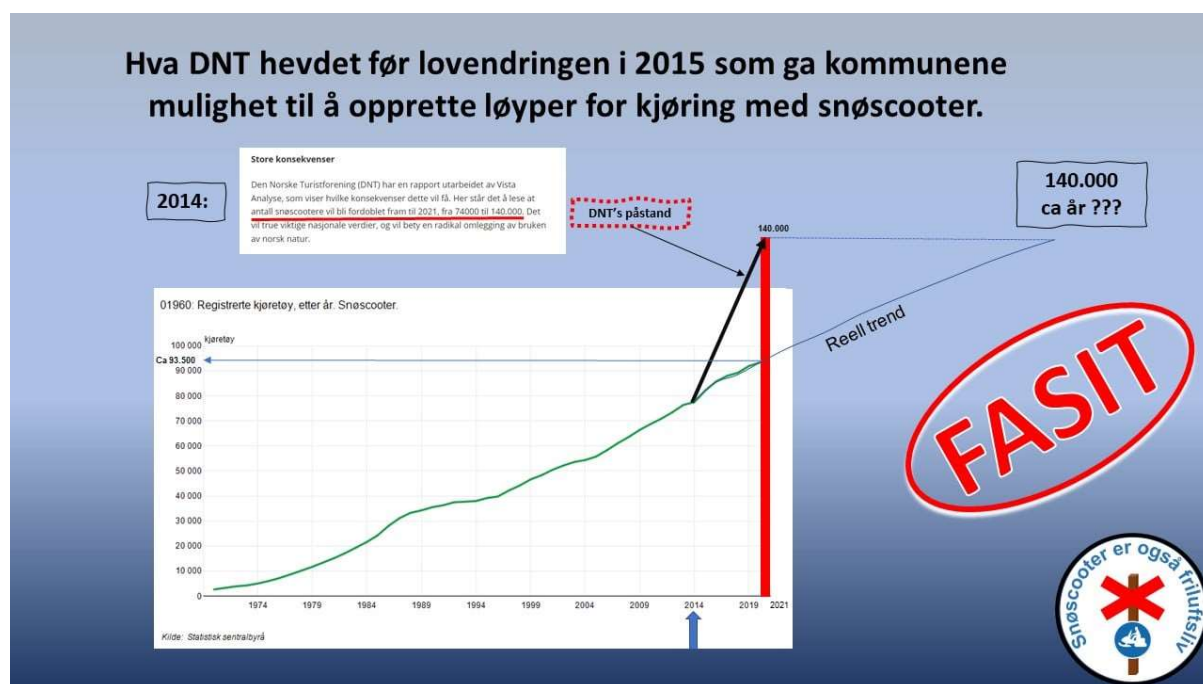
Referanse ⑮

\* \* \*

## Påstand; «Antall snøscootere vil eksplodere»

Fra rapporten utarbeidet av Vista Analyse som Den Norske Turistforening fikk laget før lovbehandlingen i 2015 - som hevdet en dobling i antall snøscootere i løpet av noen få år dersom kommunene fikk anledning til å opprette løyper.

Sort strek er påstått økning dersom kommunene fikk anledning til å opprette løyper. Blå strek er fortsettelse av grønn strek som viser reell økning.



Kilde: Facebook; Snøscooter er også friluftsliv. Referanse ⑩

Den reelle økningen har på ingen måte blitt slik skremselspropagandaen hevdet. Men i stedet er økningen mer eller mindre samme som før lovendringen.

Evalueringen av lovendringen i 2015 er det de samme folkene som står bak DNT rapporten som utfører, de som hevdet denne økningen. De skal nå evaluere seg selv og egne feil... Dette er forøvrig noe som ikke nevnes i rapporten.

\* \* \*

## ***Bruk av spørreundersøkelser***

Når det gjelder henvisninger til undersøkelser hvor det påstås at flertallet er imot fritidskjøring med snøscooter, så vi Snøscooterklubbenes fellesråd be motorferdselutvalget om å studere spørsmålsstillingen og settingen de stilles i nøye.

Motstandere av fritidskjøring har flere ganger fått utarbeidet spørreundersøkelser som de påstår viser at flertallet støtter deres syn. Problemet med disse er at de alltid har misvisende spørsmålsstilling eller utydelig spørsmålsstilling eller på andre måter spør om en forvrengt virkeligheten. Det spørres ikke om personers syn på kjøring i tilrettelagte løyper – men i stedet fremstiller det som frislipp og at kommunene må opprette løyper.

Når man spør om folk bruker naturen, så skiller man ikke om folk bruker den sommer eller vinter – eller kanskje begge deler, man skiller ikke mellom bruk kun på ski eller også folk som bruker ski OG snøscooter. Eller man har ikke snøscooter som grunn for hvorfor man er ute i naturen. Hvor relevante er svarene da?

Eksempel: Spørsmål; *«Det bør bli lettere å få tillatelse til å bruke snøskuter i norsk utmark»*.  
- Spørres det om kjøring i løyper eller er det fritt frem de mener?

Dette er noe helt annet enn hva som diskuteres i Norge i dag, nemlig tilrettelagt kjøring i regulerte løyper og områder.

Kilde; KANTAR Natur- og miljøbarometer. (flere år)

Eksempel Norsk Friluftsliv 2021, Spørsmål:

- *«Er det greit å legge snøscooterløyper for fornøyleskjøring i viktige friluftslivsområder eller mener du at fornøyleskjøring med scooter bør legges til andre områder, eller har du ingen mening om dette?»*

Her forklares ikke hva som defineres som viktige friluftslivsområder og at dette tolkes ulikt fra kommune til kommune. Eller at ett viktig friluftslivsområde basert på sommeraktiviteter automatisk også er definert som det samme på vinteren. Men med å benytte ordene VIKTIGE FRILUFTSLIVSOMRÅDER vil mange bli negativt innstilt til snøscooterbruk og avgi stemme deretter. Ordvalgene er etter SKFRs mening ikke tilfeldige.

Referanse ⑰

Men, på en slik måte får de det svaret de ofte er ute etter...

\* \* \*

*Avslutningsvis vil Snøscooterklubbenes fellesråd be motorferdselutvalget om å benytte mer normale ord for kjøring med snøscooter når konklusjonene, anbefalingene og NOU'en skal skrives. Rekreasjonskjøring, forlystelseskjøring - fornøyleskjøring er ord som er «konstruert» for å assosiere privat snøscooterbruk med noe negativt og unødvendig.*

*Den Norske Turistforenings bruk av snøscooter er definert som såkalt «nyttekjøring». Dette får kjøringen til å fremstå som positiv og nødvendig. Når det ofte i realiteten er snakk om å frakte utstyr opp på deres hytter, for å gjøre det enkelt for deres egne medlemmer eller betalende gjester. Nytte – for hvem?*

*Vi kaller det tilsvarende kjøretøyet på vannet for fritidsbåt, det må da være naturlig å tilsvarende benytte ordet fritidskjøring for snøscooter dersom man ønsker å presisere bruken. Strengt tatt er det helt unødvendig.*

*Løyper for rekreasjonskjøring bør hete «Løyper for fritidskjøring med snøscooter». Eller bare «Løyper for kjøring med snøscooter / løyper for snøscooterkjøring».*

*Det enkle er ofte det beste.*

\* \* \*

## **Referanser**

① NINA Oppdragsmelding 316  
<https://www.nina.no/archive7nina7PppBasePdf/oppdragsmelding7316.pdf>

- ② Essandsjøen/Nesjøen Tydal kommune  
<https://drive.google.com/file/d/1HKPXcns4i-z25Em2lsyMKsDPeZl-kKnN/view?usp=sharing>
- ③ Canadian Council of Snowmobile Organizations (CCSO) / American Council of Snowmobile Associations (ACSA) 2015  
[https://www.ccsso-ccom.ca/wp-content/uploads/2016/01/Facts\\_Myths\\_About\\_Snowmobiling\\_CCSO\\_Jan2015\\_English.pdf](https://www.ccsso-ccom.ca/wp-content/uploads/2016/01/Facts_Myths_About_Snowmobiling_CCSO_Jan2015_English.pdf)
- ④ Snøscooteren forurensner snøen og vannkvaliteten  
[https://www.snowmobileinfo.org/snowmobile-access-docs/Water-Qaulity\\_part-9.pdf](https://www.snowmobileinfo.org/snowmobile-access-docs/Water-Qaulity_part-9.pdf)
- ⑤ Støy  
<https://www.snoscooter.no/miljo/#stoy>
- ⑥ Vista Analyse  
[https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5712/vista-rapport\\_2014-44\\_-\\_samfunns\\_konomiske\\_virkninger\\_av\\_kt\\_forn\\_yelseskj\\_ring\\_med\\_sn\\_scooter-1.pdf](https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5712/vista-rapport_2014-44_-_samfunns_konomiske_virkninger_av_kt_forn_yelseskj_ring_med_sn_scooter-1.pdf)
- ⑦ Terrängkörningens påverkan på djurlivet  
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1609934/FULLTEXT01.pdf>
- ⑧ The Fitness and Health Benefits of Recreational Off-Road Vehicle Riding  
[https://www.collectionscanada.gc.ca/obj/thesescanada/vol2/002/NR64874.PDF?is\\_thesis=1&oclc\\_number=780359073](https://www.collectionscanada.gc.ca/obj/thesescanada/vol2/002/NR64874.PDF?is_thesis=1&oclc_number=780359073)
- ⑨ Konklusjoner fra ulike rapporter  
[https://www.snowmobilers.org/docs/acsa\\_facts\\_and\\_myths\\_book.pdf](https://www.snowmobilers.org/docs/acsa_facts_and_myths_book.pdf)
- ⑩ Research Studies Related to Snowmobiling Impacts  
[https://www.snowmobileinfo.org/snowmobile-access-docs/Wildlife-Deer-Elk-Moose-and-Reindeer\\_part-12.pdf](https://www.snowmobileinfo.org/snowmobile-access-docs/Wildlife-Deer-Elk-Moose-and-Reindeer_part-12.pdf)
- ⑪ Bison and elk responses to winter recreation in Yellowstone National Park  
[https://www.snowmobileinfo.org/snowmobile-access-docs/Bison-elk-Responses-to-Winter-Recreation-in-Yellowstone\\_2001.pdf](https://www.snowmobileinfo.org/snowmobile-access-docs/Bison-elk-Responses-to-Winter-Recreation-in-Yellowstone_2001.pdf)
- ⑫ Avsluttet undersøkelse i Yellowstone  
<https://www.spokesman.com/stories/2021/oct/25/yellowstone-plans-ceasing-winter-wildlife-surveill/>
- ⑬ Vinje Turlag positiv til snøscooterløyper  
<https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/gode-erfaringer-med-skuterloyper-1.12278134>
- ⑭ Snøscooterløyper.no – Saker i media  
<https://www.snoscooterloyper.no/saker-i-media>
- ⑮ Stengning av snøscooterløyper er ute av kontroll  
<https://www.ifinmark.no/er-stenging-av-snoscooterloyper-ute-av-kontroll-det-er-noe-som-skurrer-i-denne-saken/o/5-81-1159984>
- ⑯ DNT s påstand om eksplosiv økning i antall snøscootere med lovendring i 2015  
<https://www.facebook.com/snoscootererogsafriluftsliv/photos/483225040029881>
- ⑰ Norsk Friluftsliv, IPSOS undersøkelse  
<https://kommunikasjon.ntb.no/data/attachments/00780/1baa31a5-b5a0-4e2a-8856-2875681f1690.pdf>