

Høringsuttalelse fra viltfaglige ved Campus Evenstad, Universitetet i Innlandet, på forslag til Forskrift om snøskuterløype i Stor-Elvdal Kommune

Etter endringer i Motorferdselloven og Motorferdselforskriften av 07.05.2015 åpnes det for at kommunen kan tillate etablering av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring. Snøskuter kan være et viktig og nyttig fremkomstmiddel for næringskjøring i forbindelse med vedhogst, kjøring av skiløyper, og enkeltstående frakt av pensjonister på isfisketur, arbeid langs strømlinjer, viltforskning og annet, men kjøring for rekreasjon er unødvendig. Som viltforskere ved Universitetet i Innlandet lister vi opp våre motargumenter mot at en slik snøskuterløype etableres i Stor-Elvdal kommune.

- 1) Det er ikke slik at selv om kommunen *kan* åpne for etablering av rekreasjonsløyper så *skal* man gjøre det.
- 2) I Norge bygger vi ned og forringer stadig mer areal (se NRK saker om bit for bit ødeleggelse: https://www.nrk.no/dokumentar/xl/nrk-avslorer_-44.000-inngrep-i-norsk-natur-pa-fem-ar-1.16573560). Stillhet og mindre berørt natur er i ferd med å bli et knapphetsgode.
- 3) Vinteren er en tid på året da mange dyr og fugler tærer på oppsparte reserver. Snøskutertrafikk vil føre til forstyrrelser som kan medføre en unødvendig belastning på dyrene gjennom stress og økt energibruk ved forflytning.
- 4) Potensielt vil skuterløyper lette framkommelighet for rev, ulv og gaupe og føre til økt predasjonstrykk på de artene de jakter på. Revens bruk av snøskuterløyper er del av et pågående forskningsprosjekt vi har.
- 5) Statsforvalteren i Innlandet har tidligere avslått Universitetet i Innlandets søknad om tillatelse til snøskuterkjøring i verneområder i forbindelse med forskningsaktivitet, med argument om at dette vil påvirke vilt negativt.
- 6) Kommunen skal vurdere inngrepet i lys av miljørettsprinsippene i §8 til §12 i Naturmangfoldloven. Naturmangfoldloven §10 peker på at en påvirkning på et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Samlet belastning karakteriseres gjerne av summen av de mange små inngrepene, som over tid vil ha stor betydning for naturmiljøet. I Naturmangfoldlovens forarbeider påpekes det hvordan føre-var prinsippet bør tillegges betydelig vekt når kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Spesielt siden skuterløypa åpner et område som i begrenset grad påvirkes vinterstid i dag, og effektene av dette inngrepet og andre inngrep i området er sannsynlige, bør prinsippet om samlet belastning og føre-var tillegges avgjørende vekt.
- 7) Stillhet sammen med lett tilgjengelig natur og preg av villmark er en av de virkelige gode grunnene for hvorfor folk velger Østerdalen og Stor-Elvdal, og grunnen til at mange av oss har valgt å bosette oss her (17 av de undertegnede er bosatt i kommunen). Støysonen på 450 m er teoretisk og vil være veldig avhengig av topografi og vindretning, temperatur osv. Den foreslåtte leden går gjennom Mora som er definert som svært viktig friluftsområde (bilde 4 i utredningen), men også utenfor dette området går leden parallelt med skiløype med en avstand på +/- 1 km. I tillegg berører leden to områder som i dag er definert som inngrepsfrie naturområder. Ved etablering av skuterløype vil man dermed kunne få en forringelse av et stort vinterfriluftsområde som i dag har flere av de viktige kvalitetene som mange setter pris på i Stor-Elvdal.

- 8) I kommunen kan man høre lyden fra steinbruddet i Ulvberget, støy fra sagbruket og trafikk fra RV3. Dette kan være sjenerende støy, men det er støy som har en nytteverdi eller er nødvendig. Støyen fra rekreasjonskjøring med snøskutere har ingen nytteverdi, ut over den gleden det gir for de få som ønsker å bedrive det.
- 9) Dersom løypa først blir etablert, vil det være en mye vanskeligere prosess å gå tilbake på dersom man senere skulle ønske det.
- 10) Erfaringsmessig vil det bli kjøring utenfor løypa, dette har man sett i en rekke kommuner hvor man har åpnet opp for rekreasjonskjøring med skuter. I teorien skal det kun kjøres langs løypa, men snøskutertrafikken vil kunne «ete» seg utover i terrenget, enten fordi det er artig å ta seg en tur «off piste» utenfor løypa (ironisk nok godt illustrert gjennom bildet kommunen har valgt å illustrere høringssaken med), eller fordi det kan være mer praktisk å ta snarveier ned på brøytet vei, eller kjøring fra løypeslutt til hytter på Koppangskjølen.
- 11) I kommuner hvor det allerede er mye ulovlig fornøyleseskjøring kan man argumentere for at etablering av snøskuterløyper vil redusere noe av denne ulovlige kjøringen. I Stor-Elvdal er det etter vår erfaring lite slik kjøring, og vi frykter at etablering av løyper vil øke både skuterkjøring generelt, og ulovlig kjøring.
- 12) Håndheving av bruken av skuterløypa vil være vanskelig, da dette enten er svært ressurskrevende eller lite effektivt.
- 13) Kommunen sliter med nedadgående innbyggertall, ved å tillate snøskuterløyper gjør dette kanskje kommunen mindre attraktiv for fremtidige innflyttere som verdsetter annet friluftsliv. I rapporten *Dalen og Oppøyen (2023) Friluftsliv i Norge, Statistisk Sentralbyrå. Rapport 2023/31* er ikke snøskuterkjøring nevnt som en frilftsaktivitet, samtidig sier 98% av befolkningen at de har drevet med friluftsliv siste året. Frilftsinteressen vil være mange ganger høyere enn snøskuterinteressen. Rekreasjonskjøring med snøskuter er dermed en helt marginal aktivitet som potensielt har store konsekvenser for vilt og folk som ikke driver med det. Dette bildet forsterkes ytterligere fra vår nabokommune Rendalen, hvor man har konkrete tall på bruk av snøskuterløyper etter to års erfaring med rekreasjonskjøring, se Saksframlegg til kommunestyret i oktober 2024: *Evaluering av snøskuterled, saksnummer 93/24*, her er konklusjonen at i løpet av to års bruk har det blitt løst hhv 12 og 14 årskort for skuterløyper, så dette er en aktivitet for de få, som har konsekvenser for de mange.

Simen Pedersen*

Karen Marie Mathisen

Jon Martin Arnemo

Martin Mayer

Barbara Zimmermann

Maria Hörnell Willebrand

Scott Michael Brainerd

Andrea Miller

Torfinn Jahren

Alina Evans

Ane Eriksen Hamilton

Morten Tryland

Boris Fuchs

Marius Kjøsberg

Thomas Vogler

Antonio Bjørn Stefano Poleo

Lisbeth Vedaa

Halgrim Breie

Marieke Gonlag-Schrijvers

Kaja Johnsen

Marcel Schrijvers-Gonlag

Frode Næstad

*Merk, dette er ikke samme person som er andreforfatter av NINA rapporten om snøskuterkjøring:

Odd Inge Vistad, Simen Pedersen, Line C. Wold, Live Nerdrum, Øyvind Nystad Handberg og Maja Olderskog Albertsen (2020) *Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter - Vurdering av effekter. NINA Rapport 1887.*