

15. september 2024

Deres ref.: 24/2052

Klima- og miljødepartementet

NOU 2024: 10 NY MOTORFERDSELLOV

Innledning og hovedkonklusjon

Naturvernforbundet viser til høring av NOU 2024: 10 og avgir herved en høringsuttalelse. Vår hovedkonklusjon er følgende:

- Motorferdsellovutvalget har gjort en grundig og god kunnskapsinnhenting og analyse av problemer, utfordringer og muligheter knyttet til motorferdsel i utmark.
- Hovedgrepet om at plan- og bygningsloven skal legges til grunn for etablering av arealer til motorferdsel, blant annet snøskuterløyper for fornøyleskjøring, er logisk og fornuftig og bør dermed bidra til å sikre både konsekvensutredninger, god medvirkning, hensyn til samlet belastning og reell innsigelsesmulighet ved uansvarlig løypelegging.
- Vi mener likevel at utvalgets grundige utredning ikke ivaretar natur- og friluftsjinteresser godt nok gjennom forslag til ny lov. Vi frykter at lovutkastet ikke vil redusere motorferdsel i utmark, men åpne opp for enda mer kjøring. Vi er særlig bekymret for villreinområder, verneområder og at svake eller mangelfulle konsekvensutredninger basert på dårlig naturkartlegging skal åpne for løyper på uheldige steder, samt at hensynet til samlet belastning ikke ivaretas siden det ikke skisseres tak på antall løpekilometer i ulike kommuner.
- Vi vil her i vårt høringssvar gi noen konkrete innspill til forbedringer av lovforslaget som vi mener er nødvendig for å ivareta verdifull natur, biologisk mangfold og friluftslivinteresser bedre. Særlig må flere innstramminger gjøres i lys av arealutfordringene, som er et stort press mot økosystemer og biologisk mangfold. Etablering av løyper splitter opp arealer, ødelegger natur og forstyrrer biologisk mangfold. Særlig er den minst menneskepåvirkede naturen og de mest sårbare artene sterkt utsatt.
- Strengere regelverk må også ses i sammenheng med Norges oppfølging av naturavtalen. En moderne lov må i langt større grad bidra til å stanse naturkrisen enn det lovutkastet faktisk gjør.

Historisk tilbakeblikk

Motorferdselloven av 2015 ble skuffende dårlig for natur og friluftsliv på tross av at loven ble etablert for å stanse motorisert ferdsel i sårbar og verdifull natur samt begrense den motoriserte ferdselens skade på naturen og støy og ulemper for friluftslivet.

I Stortingets Innst. 253 L (2014–2015) om endringer i loven kan vi lese følgende: «Det er fortsatt et viktig nasjonalt mål å skjerme natur- og friluftslivsinteresser mot unødvendig støy og andre belastninger med motorisert ferdsel.»

Det skjedde ikke. Natur- og friluftslivsinteressene ble ikke ivaretatt slik det ble forutsatt da motorferdselloven ble endret i 2015. Lovendringer og praktisering er i strid med hensikt, formål og lovgivernes uttrykte ønsker både før og etter 2015. Særlig har snøskuterbruk fått overta forrang som natur og friluftsliv skulle hatt etter loven. Dette er en forrang som var begrunnelsen for og hensikten med at loven ble opprettet og vedtatt første gang i 1977.

Mange hundretalls kilometer med skuterløyper har gjort det lovlig med fornøyelseskjøring i skog- og fjellnaturen vår. Ulovlig kjøring er betydelig og foregår enda lenger inn i våre siste villmarker, innenfor der skuterløypene og til dels oppsynet slutter. Alt som skulle bli bedre, ble verre.

Med noen unntak åpnet eksisterende lov for at det legges til rette for motorisert ferdsel med snøskuter i det meste av norsk natur der terreng og snøforhold tillater det, til stor ulempe for dyre- og friluftsliv. Løyper er lagt i viktige friluftsområder, inn i sårbar natur og i områder som ut fra naturfaglige kvaliteter skulle vært unntatt snøskuterkjøring. Det er heller ikke satt noen form for begrensninger, verken for antall løyper, for lengder eller for tetthet mellom snøskuterløypene.

Naturvernforbundet har hatt store forventninger til NOU 2024: 10 og at ny lov vil bli langt strengere, med betydelige innskrenkninger av motorferdsel i utmark. Dette er særlig viktig med tanke på bevaring av natur og biologisk mangfold samt bevaring av viktige friluftslivsområder rundt i hele landet. I tillegg har naturavtalen gitt Norge klare forpliktelser for å ivareta natur på en langt mer kunnskapsbasert måte enn tidligere. Blant annet skal vi globalt verne 30 prosent av hav- og landområdene og starte arbeidet med å restaurere 30 prosent av den delvis ødelagte naturen innen 2030. Særlig er snøskuterløyper til fornøyelseskjøring uforenelig med naturvernarealer. I en del tilfeller vil også fornøyelseskjøring med snøskuter være uforenelig med hensyn til en del naturarealer som skal restaureres innen 2030.

Gjennom mange års arbeid med klager og konflikter knyttet til etablering av kontroversielle lokale snøskuterløyper har Naturvernforbundet fått et tydelig inntrykk av at statsforvalterne gjennom sine klagesaksbehandlinger som regel fattet vedtak som gjorde natur og friluftsliv til tapende parter, stikk i strid med intensjonen og formålet med loven. Dette dokumenterte vi gjennom vårt siste innspill til lovutvalget (brev datert 10. januar 2023), der vi påpekte at det var upresisheter i lovteksten som i stor grad hindret reelle innsigelser med naturhensyn som grunnlag.

Derfor var og er Naturvernforbundet av den klare oppfatningen av at det logisk sett må tas grep som sikrer at natur og friluftsliv ivaretas i nytt lovverk.

Vi frykter at den nye loven ikke vil bidra til å redusere ulovlig kjøring, og dersom det blir flere løyper langt borte fra folk, vil ulovligheter oftere foregå i den mest sårbare naturen som er minst berørt av menneskelige aktiviteter. Dette er allerede resultater som er avdekket gjennom SNOs og politiets arbeid de siste åtte årene. For eksempel uttalte SNO i en NRK-sak i 2019 at «det blir mer og mer ulovlig kjøring» (se saken [Avslører ulovlig skuterkjøring fra lufta: – Dette er rett og slett nedslående](#)). I 2023 ble det rekord i anmeldelser for ulovlig kjøring i utmark (se saken [Aldri meldt inn så mange brot på ulovleg kjøring i utmark](#)).

Dette viser at fortellingen om at det å opprette lovlige løyper for fornøyleskjøring vil fjerne ulovligheter, ikke stemmer. Sannheten etter ni år med fornøylesløyper i hele Norge er heller at dess flere løyper, dess flere snøskutere, dess flere ulovligheter, og at mye av den ulovlige kjøringen foregår i sårbar natur som tidligere var svært lite påvirket av menneskelige aktiviteter.

På tross av noen positive justeringer og forbedringer frykter vi at den nye loven ikke er sterk nok til å demme opp for mer snøskuterkjøring i naturen. Dermed vil presset øke på særlig sårbar natur, arter og friluftslivsområder. Vi kan selvsagt håpe at regulering og konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven vil motvirke dette, men det er god grunn til bekymring.

Nærmere kommentarer til lovforslaget

Det er positivt at formålsparagrafen (§ 1) har fått en tydeligere ordlyd: «Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse.»

Vi er enige i at nye løyper skal anlegges gjennom bruk av plan- og bygningsloven. Dette vil trolig redusere antall nye løyper i de mest sårbare og verdifulle naturområdene, men det forutsetter igjen at kommunene innhenter og legger vekt på god nok naturkunnskap og gir løyreforslag en reell konsekvensutredning. Og det forutsetter at naturkunnskap vektlegges, at frivillige natur- og friluftslivsorganisasjoner får reell medbestemmelse, og at deres innspill benyttes aktivt for å sikre at lovens formålsparagraf ivaretas. Det er viktig at statsforvalteren får klar beskjed om og ressurser til å følge prosessene og gripe inn dersom planprosessene eller planene ikke er i henhold til lovens og forarbeidenes intensjoner. Vi mener også det er et poeng at private aktører med kommersielle interesser ikke må få diktere planprosessen.

Det er positivt at utvalget foreslår en overgangsbestemmelse (§ 56) som innebærer at etablerte løyper må behandles etter ny saksgang innen fem år fra loven trer i kraft. Vi forventer at dette resulterer i at åpenbart uheldige løyper lukes ut. Vi vil også påpeke at eventuelle skuterløyper som etableres i henhold til ny lov, må vurderes jevnlig i tråd med oppdatert kunnskap. Det bør derfor stilles krav om at eksisterende skuterløyper må vurderes hver gang kommuneplanene rulleres.

Vi foreslår at det settes begrensninger på antall løyper og løypekilometere i hver kommune ut fra totalareal, verneareal, rødlista naturtyper og framtidig behov for verne og restaurering, sett i lys av den internasjonale naturavtalen.

Forslaget til § 43 om fastsetting av arealer til motorferdsel i arealplan etter plan- og bygningsloven inneholder noen begrensninger i hvor det kan tillates motorferdsel. Vi støtter disse, men mener at begrensningene må bli flere og tydeligere. For villrein må begrensningen gjelde alle de 24 villreinområdene. Videre mener vi at det må bli forbudt med løyper eksisterende og planlagte verneområder, i naturtyper av nasjonal verdi, utvalgte naturtyper, truede naturtyper, nasjonalt viktige friluftsområder og utvalgte kulturlandskap, viktige leveområde eller trekkområder for ansvarsarter, trua eller prioriterte arter samt INON-områder. I tillegg må hensynet til særlig sårbare arters hekke- og yngleområder nevnes i paragrafen, og anlegging av løyper må forbys innenfor faglig anbefalte minimumsavstand med gode buffersoner basert på føre-var-prinsippet. Det bør også presiseres at skiløyper må ha fortrinn framfor skuterløyper. Videre ber vi om at eventuelle løyper på tvers av kommunegrensene må forbys eller få særskilt behandling.

Vi mener at det såkalte vårforbudet har vært viktig i Nord-Troms og Finnmark. Dette må opprettholdes, og vi ber om at forbudet heller utvides til å gjelde hele landet. Vi vil i den sammenhengen vise til NINA-rapport 2248 *Vurdering av vårforbud mot motorferdsel i utmark i Nord-Troms og Finnmark*. En av konklusjonene i den er å vektlegge føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven, sitat: «I tilfeller med tvil, men hvor en mangler kunnskap vil vi peke på «føre-var»-prinsippet som sier at man skal unngå vesentlig skade på naturen og miljøet når man fatter beslutninger, og at manglende kunnskap ikke skal brukes som begrunnelse for å unnlate å treffe tiltak.» Dette prinsippet er viktig for hele landet, og Naturvernforbundet mener dette må sies tydelig også i motorferdselsloven. Ikke minst er dette vesentlig siden forskerne også påpeker betydelig manglende kartlegging av natur og manglende naturkunnskap i mange kommuner.

Videre støtter vi anbefalingen om fortsatt strenge regler for barmarkskjøring, og at barmarkskjøring begrenses utelukkende til nyttekjøring. Den nyttekjøringen som tillates, må så langt som mulig forgå langs lovlig etablerte traktorveier og allerede etablerte barmarksløyper. Der det er omfattende terrengskader, må løyper stenges og terrengskader restaureres. Dette er særlig viktig på myr og våtmarksarealer, men også generelt i natur som er påført kjøreskader.

Det er positivt at utvalget foreslår å utvide adgangen til reaksjoner og sanksjoner og å skjerpe strafferammene. Det er svært viktig å få bukt med det betydelige omfanget ulovlig kjøring som foregår i dag.

Avsluttende kommentarer

Vi vil nevne at vi ikke har gått gjennom alle paragrafer og andre tilstøtende lover for en omfattende totalanalyse av hvordan lovforslaget vil endre motorferdselen i utmark. Vårt utgangspunkt har vært at ny lov må redusere motorferdsel i utmark. Våre erfaringer er at praktisering av gjeldende lov er svært liberal, og at dette er gir store negative konsekvenser for natur, biologisk mangfold og friluftsliv. Vi har

erfart at natur- og friluftsinnteresser i svært liten grad er blitt involvert og i minimal grad har fått medhold i å bruke loven til å forsvare natur- og friluftsinnteresser.

Vi registrerer noen vesentlige forbedringer i lovforslaget, men ser også fortsatt svakheter. Vi imøteser derfor den videre prosessen og forventer at hensynet til og ivaretagelse av naturverdier, biologisk mangfold og friluftslivinteresser forsterkes i arbeidet fram til endelig lovforslag.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Truls Gulowsen', is positioned above the printed name.

Truls Gulowsen
leder