

Klima- og miljødepartementet

15.09. 2024

Dykkar ref: NOU 2024:10

Høyringsinnspel til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov – Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdsellova)

WWF Verdas naturfond takkar for moglegheita til å gi innspel til ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdsellova).

Ni av ti raudlista artar i Noreg er påverka av arealbruk. Motorferdsel i naturen påverkar artar både direkte og indirekte ved å etterlate fysiske spor i naturen, støy frå ferdselen gir stressreaksjonar, redusert hekkesuksess og så bortetter. Forstyrningar frå motorferdsel er ein del av den samla belastninga naturen og einskildartar blir utsett for, noko dagens motorferdsellov ikkje er god nok til å vurdere. Den noverande lova tek ikkje tilstrekkeleg omsyn til sårbare artar og urørt natur slik den burde – noko vi merkar oss at utvalet også poengterer. Då er det synd at utvalet ikkje går lenger i sitt forslag for å sørge for ei betring. Vår vurdering er at det framlagte forslaget ikkje vil sørge for tilstrekkeleg omsyn til samla belastning og varetaking av sårbar natur.

Målsetting

Sidan førre motorferdsellov vart utforma har teknologien innan motorferdsel hatt ei rivande utvikling. Følgjeleg har bruken av motorferdsel i utmark auka markant. Samstundes har naturen minka grunna menneskeleg aktivitet. Den fragmenterte utmarksnaturen vår er i dag utsett for ei langt større samla belastning enn den var i 1977. Likevel har ikkje utvalet satt som mål at motorferdselen skal *ned* frå dagens høge nivå. Målet til utvalet har vore «ikke å legge til rette for *vesentlig mer* motorferdsel enn i dag – verken faktisk eller rettsleg.»(vår utheving). Det er ikkje ambisiøst nok på naturen sine vegne.

Norsk natur er under eit sterkt press som stadig aukar. Den norske villmarka krympar, ein av fem norske artar er i dag på Raudlista og fleire av dei store hovudøkosystema våre er i dårleg forfatning. Motorferdsel i utmark er skadeleg for den naturen Noreg har plikta seg til å ta betre vare på gjennom naturavtalen (Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework), og vår eiga naturmangfaldlov. Når vi då veit at dagens nivå av motorferdsel er skadeleg for naturen burde målet vere å redusere dagens nivå av omsyn til sårbar natur, ikkje å nøye seg med status quo.

Om mandatet og samla belastning

Oppdraget frå Stortinget gav utvalet visse føringar i arbeidet; «*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.*»

At auka lokalt sjølvstyre var eit premiss for arbeidet er uheldig når det er allment kjent at dei fleste kommunar i Norge manglar fagleg kunnskap og kapasitet angående natursaker. Eit mandat som spesifiserer at det lokale sjølvstyret skal styrkast snevrar difor inn rommet for å lukkast med betre vurderingar av samla naturbelastning. Vi fryktar at auka lokalt sjølvstyre gir grobotn for fragmentert forvaltning av både lovverk og natur.

Utvalet lar det for fleire unntaksformål vere opp til kommunane å gjere vurderinga av om dispensasjonar på deira areal skal innvilgast eller ei. Det skal dei basere på si eiga vurdering av samla belastning på regionalt og nasjonalt nivå. Det er ein dårleg idé. Som vi ser elles i arealforvaltninga er kommunal råderett ei dårleg oppskrift på varetaking av verdifull natur - så lenge ein ikkje kan sikre at kommunen har tilstrekkeleg kompetanse og kapasitet til sakshandsaminga. Kommunane har verken dei rette føresetnadane, insentiva eller ressursane til å ta avgjersler på vegne av heile regionar eller nasjonen.

Planfesta unntak frå forbod gjennom plan- og bygningslova (PBL)

Vi er i utgangspunktet positive til forslaget om å flytte dei kommunale avgjerslene om nye løyper for snøskuterkøyning, og andre formål, inn i regelverket til plan- og bygningslova. Truleg kan det redusere talet på oppretting av nye løyper i dei mest sårbare områda. Det er likevel med eit atterhald; kommunane må hente inn og vektlegge solid naturkunnskap i sine vurderingar. Natur- og friluftsiinteresser er nøydd å få sin del av vektskåla undervegs i planprosessen dersom denne endringa skal få tiltenkt effekt.

Det er også heilt avgjerande at private aktørar med kommersielle interesser i oppretting av nye løyper ikkje får diktere planprosessen. Kommunane må sjølv lage planane og stå for konsekvensutgreiing, ikkje la seg freiste eller presse til å bli med på kommersielt finansierte planar. Då er det svært høg risiko for at andre ledd i oppdraget frå Stortinget ikkje blir oppfylt; *«...samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt.»*

Sanksjonering

WWF synes det er positivt at utvalet foreslår utvida tilgang til administrative reaksjonar og sanksjonar, samt at dei foreslår ei skjerpa strafferamme. I dag er det mykje ulovleg køyning som ikkje blir sanksjonert, og ein risikerer at det utviklar seg ein ukultur i nokre miljø. Ulovleg køyning er eit omfattande problem som det er vanskeleg å få ordentleg bukt med utan ei betydeleg auke i ressursbruk til kontrollar. Grepa utvalet har gjort kan til ei viss grad bøte på det. Vi synes det er eit godt grep av departementet får heimel til å fastsette forskrift om særskilde kontrolltiltak som t.d. springsteknologiar eller rapporteringsordningar – og at dette også er krav som kan stillast til kommunale løyver. Slik(e) forskrift(er) kan redusere omfanget av ulovleg køyning.

Når det gjeld utfordringane med manglande respekt for lova, også i nokre kommuneadministrasjonar, er vi tvilande til om forslaget frå utvalet er tilstrekkeleg.

Konkrete endringsforslag:

Som hovudprinsipp meiner WWF at motorferdsel burde vere så restriktiv som mogleg og heilt forbode i følgjande tilfelle (uansett sesong):

- I villmarksprege/inngrepsfri natur, altså natur som er meir enn 1 km frå tyngre tekniske inngrep.
- I verneområde, naturtyper av nasjonal verdi, utvalde naturtyper, trua naturtyper, nasjonalt viktige friluftsområde og utvalde kulturlandskap, viktige leveområde eller trekkområde for ansvarsarter, trua eller prioriterte arter
- Sårbare artar sine hekke- og yngelområde
- Fornøyelseskøyning i alle 24 villreinområde

Vi meiner også at det burde gjeninnførast krav om 1,5 km maksgrense for køyring av snøskuter til hytte, og fornøyelseskøyper for snøskuter skal følgje strenge kriterium der dei unngår særleg viktige og sårbare naturområde.

Konklusjon

WWF vurderer at forslaget til ny motorferdsellov er betre og meir heilskapleg enn dagens lovsituasjon. Ryddejobben utvalet har gjort styrkar lovgivinga. Å flytte mange avgjersler til plan- og bygningslova sitt regelverk kan også vere eit godt grep for naturen, gitt visse føresetnader. Likevel meiner vi at utvalet burde gått lengre i å sørge for mindre motorferdsel i sårbar natur, og for at samla belastning faktisk blir ein avgjerande faktor når dispensasjonar skal vurderast. Det ser ikkje vi at dette forslaget sørger for. Vi anerkjenner at mandatet la føringar som gjorde dette utfordrande, men skulle likevel sett at utvalet i større grad nytta moglegheitsrommet som låg der til å finne løysingar som styrkar naturomsynet i lovverket. Det hastar å endre måten vi brukar natur på, redusert motorferdsel i sårbar natur er eitt av mange viktige grep. Vi voner at vidare arbeid mot ferdig lovverk kan ende opp i ei meir naturvenleg - og dimed meir framtidsretta - motorferdsellov.

Venleg helsing
for WWF Verdens naturfond

(sign.)

Malene Vågen Dimmen
Seniorrådgivar, WWF