VINTERSTADENS SKOTER & Fritidsförening KIRUNA
WINTER CITY SNOW-MOBILE CLUB Kiruna SWEDEN
Snowmobile Organization Sweden, (SOS)
www.vinterstaden.org info@vinterstaden.org

m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Sveriges Regering
Regeringskansliet

Yttrande över SOU 2019:67, Dnr M2020/00205/Nm, betänkande

Enl. uppgift avser Regeringen föreslå ärendet för riksdagsbeslut senast juni 2022 varför Vinterstadens Skoter & Fritidsförening Kiruna (VSFF) anför följande;

YTTRANDE;
VSFF avstyrker utredningen som helhet då föreningen/organisationen anser gällande terrängkörningslagstiftning fullt tillräcklig i sin nuvarande form. Varför avstyrkan anföres grundas på att utredningen har väsentliga brister i den totala bilden av terrängkörning enl. motiv nedan. VSFF tillstyrker dock att en ledavgift införes med en obligatorisk avgift om 350 kr för alla 3 ledtyper men med enbart 100 kr i skatteavgift per år & maskin enl. nedan motiv och förutsättningar. Dessa avgifter kan införas enl. särskilt lagtillägg ***med klara bidragskriterier*** och 3 Länsstyrelser alt. bara Länsstyrelsen Norrbotten som årlig fondförvaltare och bidragsansvarig.

MOTIV;

- **Fordonstyper;** Utredningen särskiljer ej på terrängfordon, ex.vis snöskoter och terränghjuling/mc. Fordonsslagen är väsentligt skiljda både i teknik-utförande samt i användningssätt. Ex.vis fyrhjuling och terränggående mc är konstruerade för barmarkskörning och den bandförsedda snöskotern är helt konstruerad för bruk på snötäckt mark. Det går ej heller normalt att ha gemensamma leder då snöskotern till stor del fördas på isbelagda vatten och myrområden. Det råder f.ö. terrängkärningsförbud för körning på barmark (med vissa undantag för terränghjuling). Terränghjuling/mc orsakar normalt markskador i obanad terräng vilket ej kan påvisas med snöskoter på erf. snötäckt mark.

- Betr. **olika ledtyper**, benämningen ”Allmänna Leder” förekommer. Det finns statliga, kommunala (ytterst få) samt enskilda/privata vilka utgör c:a 80% av ledsystemet i landet. Därutöver finns sedan årtionden nyttjade omarkerade färdstråk vilka t.o.m. ibland kan vara mer trafikfrekventa än markerade leder! (Se ex.vis ”Gula Leder” i VSFF:s nya ledkarta!). De statliga lederna utgörs främst av ett fåtal gamla ”vinterleder” i fjällregionen vilka ej underhålles alls av Staten förutom viss ersättning av stolpar & X. Alla statliga leder i fjällregionen är ej heller markerade som vinterleder godkända för snöskoter. I landet finns ett fåtal kommunala leder, det idag kända ex. är i Kiruna Kommun där kommunen är huvudman med en beslutad översiktsplan och kommunalt ledunderhåll för c:a 100 mil markerade leder för just snöskotertrafik. Ett annat ex. är Gällivare Kommun men enbart med ett fåtal kommunala ledmil främst runt tätorten. Pajala Kommun var först i landet med kommunalt huvudmannaskap men vilket har beslutats nedlagt av ekonomiska skäl. Det övergripande befintliga och markerade skoterlederna är alltså **enskilda/privata,** där landets snöskoterföreningar normalt är huvudman, och alltså utgörande c:a 80% av landets totala lednät! Av utredningen kan tolkas att ”Allmänna Leder” innebär enbart statliga och kommunala leder vilket i så fall blir en klar brist i ledfinansieringssystemet!

- Utredningen klarlägger alltså ej hur olika ledhållare ska ha möjlighet att söka bidrag ur en tänkt **ledfond** via Kammarkollegiet som i sin tur avses förvaltas av Naturvårdsverket. Ledfonden avses alltså ansvaras av myndigheten Kammarkollegiet vilken i sin tur kan anses vara en myndighet som på grumliga grunder föreslås som Stockholmsbaserad fondansvarig. Den i sin tur avsedda förvaltaren Naturvårdsverket är ju en myndighet som i årtionden verkat för en minskad snöskotertrafik och propagerande för ytterligare förbudsområden! De enda myndigheterna i landet som kan anses ha någorlunda kännedom om skoter- och terrängfordonstrafik är resp. Länsstyrelse förutom givetvis resp. kommun där den verkliga lokalkännedomen faktiskt finns! VSFF anser alltså förslaget att Kammarkollegiet ska vara fondhållare samt Naturvårdsverket vara fondförvaltare såsom uppenbart felaktigt. Naturvårdsverket har dessutom ett starkt främsta intresse av upprustning sommarleder! Analogt med ovan punkt måste givetvis landets främsta ledhållare, dvs enskilda/privata ledhållare, kunna ansöka om bidrag för både underhåll och anläggande av leder!

- Utredningen föreslår dels en **ledavgift** om 300 kr, dels en **skatteavgift** om 180 kr per registrerad maskin men inte exakt HUR dessa medel ska fördelas och till vad. Liksom inledningsvis så är VSFF:s uppfattning den att en öronmärkt ledfond verkligen SKA vara öronmärkt för dels underhåll och dels anläggande av snöskoterleder. Det borde även vara möjligt att anlägga särskilda barmarksleder för terränghjuling men vilket då skulle kräva en ändring/tillägg i lagtexten där trafik på barmark tillåtes på sådana terränghjulingleder vilka då skulle kunna kombineras åtminstone delvis med snöskoterleder. Det är ju annars i stort sett omöjligt att bygga upp en ledfinansiering för terränghjuling. Den skattefinansierade delen med 180 kr bedömes onödigt hög varför **100 kr per maskin och år** synes vara tillräcklig men där **skoterledavgiften torde kunna vara 350 kr** per maskin och år. Enligt ovan punkt så är alltså väsentligt att även ledhållare för enskilda/privata leder ska kunna ansöka om ledbidrag viket kräver ett rättvist system där för alla 3 ledtyper inbetalas samma ledkortavgift!

- Utredningen pekar i bevakningsfrågan på utbildning av **"ledvakter"** med polismans befogenhet och företrädesvis via utbildning av "Naturbevakare" som idag är ansällda av Länsstyrelsen. I det hänseendet måste VSFF anföra skarp protest mot dylikt förfarande. Varje polisman/kvinna har en gedigen utbildning men denna skulle med fördel kunna byggas på med skoter- och naturkunskap specifikt för poliser som verkar i Norrlandslänen. Betr. Länsstyrelsens s.k. Naturbevakare så är dessa av naturliga skäl ofta ute i naturen och vistas nära renskötselföretagarna och där vissa t.o.m. är ingifta i samefamiljer… Vi har under åren sett ex. på hur dylika Naturbevakare faktiskt gått ut i media och ansett att inte ens lokalbefolkningen borde få vistas ute på Samebyars markområden! VSFF och andra i länet har även kunnat notera att f.d. chef på Länsstyrelsens Fjällenhet gått ut med vild protest i media mot att ex.vis kontrollflygning skett över beslutat s.k. "Tillfälligt Regleringsområde" för renskötseln där det visade sig knappt finnas renar alls under den beslutade förbudstiden för snöskotertrafik! Även denna chef är enl. uppgift ingift i Sameby och har handlagt Samebyars förbudsansökningar-överklaganden…. VSFF har f.ö. under alla år angivit att all övervakning ska ske av Polismyndigheten men att denna får ökade resurser. Man behöver alltså inte "uppfinna hjulet på nytt"!!

Förareg.30A lgh Bv, 98139 Kiruna Web; http://www.vinterstaden.org E-mail: info@vinterstaden.org Org.nr. 897300-5617.

- Utredningens förarbete pekar på ev. "Friåkningsområden" men berör ej alls det absoluta behovet av en komplett revidering av **befintliga otidsenliga förbudsområden, ex.vis A,B & C-områden**. Ett ex. på hur ett fullständigt onödigt förbudsområde kom till är när dåvarande Generaldirektören för Naturvårdsverket kom upp till Kiruna i mitten av 1970-talet och frågade kommunledningen om man inte kunde inrätta ngt slags reservat och man kom fram till att "ta hela landområdet från Torneträsk upp till norska gränsen för det är ändå bara några renskötare däruppe"… Det blev sedan ett s.k. C-område när även A & B-områd-en beslutades år 2000. Det finns alltså helt omotiverade förbudsområden samt att det föreligger sedan lång tid nyttjade färdstråk i dessa områden som borde vara godkända alt. markerade leder. Utredningen berör ej heller sammanbindande kommunöverskridande huvudleder, ex.vis **"Kungsleden"** som partiellt är stängd för snöskotertrafik av grumliga skäl.VSFF har i brev till Regeringen anfört att det finns inga problem med att ex.vis Kungsleden åtskiljes med 300 m mellan vandringsled och skoterled då dagens maskiner är avsevärt mer tystgående än tidigare! Utredningen berör alltså ej alls dessa förbudsområden och effekten av alla dessa förbud, bl.a. att viltskyddet är i stort sett obefintligt för landets rovdjursstam som decimeras av dem som har mest nytta av det. Vissa har ju färdselrätt i dessa förbuds-områden…. "Ju fler ögon, ju mindre tjuvjakt" gäller sedan länge!! Notera att 83% av fjällregionen är förbudsområden till större tid av säsongen vilket är högst orimligt!!

- Utredningen klarlägger ej heller bakgrund till **"Tillfälliga Regleringsområden",** alltså de som årligen ansökes av företrädesvis renskötselföretagarna och vilket ska belysas härmed: Dessa rena företagsorganisationer kallade "Samebyar" ska alltså jämställas med andra arbetsgivareorganisationer där verksamheten bedrives kommersiellt med den helt *annekterade* vildrenen, vinst- och riskbedömningar borde vara lika som i annan verksamhet. Det är ju inte heller så att vanliga medborgare kan bedriva dylik verksamhet eftersom det är noga utvalda personer med samiskt påbrå som inväljes i dessa s.k. "Samebyar". Det är ju därmed helt felaktigt att påstå att dessa förbudsansökningar sker av minoritetsfolket Samer utan det sker alltså av en ytterst liten minoritet av minoriteten Samer, alltså av ett hundratal familjeföretag i landet. Förbud drabbar ju till lika delar vanliga medborgare liksom den samiska folkminoriteten. Historiskt sett sker renkalvning från 20 maj och framåt och VSFF har även sedan förenings-starten medverkat med yttranden angående tillfälliga regleringar inom kommunen förutsatt att det rört sig om mindre koncentrerade områden.
  Senare år har dessa renskötselföretagare alltmer riktat in sig på jättestora arealer och alltmer motiv om "betesro", det förekommer nu förbudsansökningar redan i januari! Renskötseln bedrivs i nutid helt motoriserat med snöskoter, mc, fyrhjuling och även med helikopter och nu även gyrokopter! Stora markskador har noterats i fjällregionen framförallt av fyrhjulingar och mc som nyttjas på barmark (vilket är generellt förbjudet enl. terrängkörningslag…).
  VSFF har i yttranden anfört att det synes oklart om resp. företagsorganisation verkligen följer Länsstyrelsens stipulerade antal renar per Sameby. Utredningar föreligger där det kunnat noteras utbetade markområden i fjällregionen men det synes ej kontrolleras av ngn myndighet alls! Det verkar alltså som om renskötseln får bedrivas i en egen okontrollerad gräddfil.
  Vid kontrollflygningar över beviljade förbudsområden har alltså renskötselföretagarna blivit rasande då det faktiskt noterats få eller nästintill inga renar i beviljat förbudsområde!
  Utöver de befintliga och otidsenliga statliga förbudsområdena så har på senare år allt tidigare tillkommit dessa "Tillfälliga" förbudsområden vilket innebär nästan helt stängd fritidsmöjlighet, turism och annan näringsverksamhet i de nordliga fjällkommunerna!

Förareg.30A lgh Bv, 98139 Kiruna Web; http://www.vinterstaden.org E-mail: info@vinterstaden.org Org.nr. 897300-5617.

- Den **"kommunala beslutsrätten"** ang. "Tillfälliga Regleringsområden"; Ngn förmodad juridisk sakkunnig i Regeringen kom ju 2017 på att Terrängkörningslagen var felformulerad där kommunerna egentligen INTE haft beslutsrätten ifråga om dessa förbudsansökningar! Kontentan av detta är ju att mängder av kommunala beslut är felaktigt fattade under 40 år! Nu har ju lagen ändrats med tillägget att kommunerna HAR denna beslutsrätt! VSFF kan i alla fall konstatera att åtminstone nuvarande kommunledning i Kiruna Kommun gör en nyanserad bedömning i denna hantering av dessa förbudsansökningar och för första gång historiskt utförs samråd i dylika ärenden. Det måste finna utrymme för kommunmedborgarnas sedvanliga fritid och annan näringsverksamhet ***annars finns stor risk att fjäll-kommuner ytterligare decimeras pga flytt till kustregionen och därmed arbetskraftsbrist! Det missgynnar då statens mångåriga jätteintäkter av ex.vis gruvnäringen i Malmfälten!***
  Det kan noteras att TKL ändrades 1979 och senare även 2019 då kommunerna ***har*** beslutsrätten ifråga om "Tillfälliga" regleringsområden och oavsett vilken/vilka politiska fraktioner som ogillar detta så ska det vara mycket till att få ihop en majoritet för tillbakaändring….

- **Överklagan** av kommunbeslut av företagsgrupperna **"Gabna & Laevas";** Dessa sameföretagare överklagade årets kommunbeslut att avslå sameföretagarnas förbudsansökan vilket skedde 2 ggr i april 2020. **Regeringen avslog** 2020-05-14 sameföretagarnas överklagan med hänvisning till kommunernas beslutsrätt och där kommunen själv EJ föreslagit ngt förbud varför inget fanns att överklaga. Ett historiskt korrekt beslut som nu alltså till slut följer Terrängkörningslagen & Förordningen..

- Så har vi den s.k. **"Girjas-Domen"** 2019 där företagsgruppen "Girjas" otroligt nog fick en HD-dom med sig innebärande en förvaltningsrätt av Jakt- & Fiskekortsförsäljning på Samebyns tillika Statens område. Girjas anses utsedd av SSR som ett pilotfall då här gäller ett väg & järnvägslöst land men det ska åter poängteras att detta handlar ej om minoriteten samerna utan om en företagsgrupp av renskötselsamer. En första efterföljare har under 2020 dykt upp i form av **företagsgruppen "Talma"** med en likartad ansökan hos Länsstyrelsen i Norrbotten. Samma dag som Regeringen enl. ovan tog beslut i ärendet "Gabna-Laevas" tog statens förlängda arm, dvs Länsstyrelsen i Norrbotten, beslut att **avvisa** denna företagsgrupps begäran att Länsstyrelsen skulle upphäva beslut att sälja Jakt & Fiskekort. Länsstyrelsens motiv var att de faktiskt har detta uppdrag. Man kan ju fråga sig om varför inte detta fick genomslag i "Girjas"-fallet utan just i det fallet spekulerades i "hävd"-rätt för sentida invandrade samer….. Det kan ju nu bara spekuleras i om SSR & "Talma"-gruppen kommer att gå vidare för att söka ett politiskt beslut eller starta en ny rättsrocess. **Vart är vi på väg egentligen frågar sig majoriteten av medborgarna i Norrland??**

- Utredningen berör ej heller den under så många år omskrivna **ILO-Konventionen #169,** dvs. främst delen om en minoritets "ägorätt av land & vatten" i riket vilket är ett av de mest debatterade ämnena i Norrland under årtionden! Det ÄR ett litet antal av planetens länder som har raificerat denna konvention fullt ut, Norge & Finland har enbart berört delen språk & kultur såvitt känt. För Norrlands medborgare finns ett skräckscenario att delen ägo- eller förvaltningsrätt skulle ratificeras av Staten, dvs ett majoritetsbeslut i riksdagen… I riket finns många minoriteter och att gå in i en sådan process skulle med säkerhet skapa konflikter. Det kan inte anses rimligt att en folkminoritet eller t.o.m. en företagsgruppering i form av s.k. "Samebyar" skulle få ägo- eller förvaltningsrätt av rikets territorium. Men icke desto mindre har på senare år alltmer framskymtat att i både Sametinget och i SSR verkar krafter

att långsiktigt skapa en självstyrd enklav i ngn form och benämnd "Sapmi", dvs hela Nordkalotten inkl Norge-Sverige-Finland och en del av Ryssland! Det synes vara en dröm som skulle vara svår att uppnå i alla andra länder förutom Sverige kanske men bara att den finns där och ventileras internt är ju bevis på ett synnerligen nationalistiskt intresse inom denna minoritet…. Den allmänna uppfattningen i Norrland är att om en ratificering av ILO169 i Sverige skulle ske så är det bara att packa ihop och avflytta till skärgårdsstäder för där kommer aldrig någonsin ngt dylikt att ske!

- Och så denna myndighet, statliga **Naturvårdsverket** (SNV nedan) som av många har uppfattats som en "parhäst" till Miljödepartementet (och tidigare även STF);
  Vi i Kiruna har ju sett SNV-förslaget 1998 om **Kiruna Nationalpark** vilket skapade en jättelik protest 1999 då SNV fick vika sig men man skapade ändå **Pessinki Naturreservat** i samråd med Länsstyrelsen och med nästan samma jättelika område och där finns en skötseplan där säkert restriktioner avvaktas när SNV i tid finner ngt sätt för genomförande….
  Ny Nationalparksplan är så upprättad av SNV med 33 nya Nationalparker föreslagna, uppdraget kan förmodas beställt av Miljödepartementet. Det handlar om en omfattande utredning med en klar tryckt bok efter flera års arbete! Vid ett s.k. "Samrådsmöte" i Kiruna presenterades bl.a. 2 st parkförslag, Kebnekaise & Taavavuoma/Sandåslandet. Betr. Kebnekaijse så ställdes flera gånger frågan om dalgångarna runt fjällmassivet och till slut tillstods att dessa är de mest skyddsvärda, m.a.o. totalt snöskoterförbud vilket skulle ha stängt hela B-området! VSFF inlade protest och för Kirunas del lades dessa parkplaner på is men i övrigt implementeras nya parker allteftersom med förmodade beslut i Miljödepartementet (som kanske är självstyrande?)….
  Kungsleden samt Kårsavaggeleden i Abisko; SNV föreslog även ett totalt snöskoterförbud på Kungsleden genom Abisko Nationalpark vilket även skulle ha stängt all möjlig skotertrafik genom parken och vidare, även där inlade VSFF protest men man såg till att iaf stänga den sedan 1960-talet nyttjade Kårsavaggeleden till förtret för främst kommunmedborgarna.
  A,B & C-områdena kan även anses vara en SNV-produkt enl. ovan punkt med regeringsbeslut i Miljödepartementet år 2000. Dessa förbudsområden är helt otidsenliga där flertalet fiskevatten är ouppnåeliga för vanliga medborgare då det handlar om långa sträckor i en ren fjällvärld som ej kan nås per skidor med all erf. utrustning. Fiskevattnen utfiskas yrkesmässigt och viltet i form av rovdjur är starkt decimerat om det än finns kvar alls.
  Utredningen **"Hållbar Fjällmiljö i landets fjällområden"** är ytterligare ett ex på en mångårig och kostsamt utredning för landets skattebetalare… Denna utredning krävde ett enormt engagemang ute i landet med möten, tolkningar, egna utredningar och sedan remissyttranden. Alltihop slutatde med en utredning lagd till handlingarna men slutklämmen i utredningen var att det rek. en utredning om "Ändrad Terrängkörningslagstiftning"!
  Vad har nu SNV lyckats med i sin verksamhet? Jo man är samordnare för landets **Fjällsäkerhetskomitteér** med **Fjällsäkerhetsrådet**, man är samordnare för **Nordiska Snöskoterrådet** (som Trafikverket rätteligen tidigare samordnade) och nu har man i princip föreslagit sig själv till att bli **fondförvaltare** av en föreslagen **skoterledfond**. Under denna nu företagna utredning har man verkat ganska intensivt med att bl.a. föreslå ett lagkrav om ett generellt markägaretillstånd vilket i ett slag hade stoppat all tänkbar skotertrafik i landet då absolut ingen markägare hade upplåtit mark utan krävd markant höjd ersättning. VSFF får dock anföra att utredaren ej fallit för ALLA påtryckningar och vilja att styra utredningen från SNV:s sida åtminstone i utredningens slutskede då även andra departement förutom organisationer runt om började motsätta sig utredningsförslag….

- Betr. **Miljödepartementet** själv och rollen som uppdragsgivare mm:
  Detta departement har ju ansvaret för alla slags Terrängfordon där bl.a. VSFF begärt att Regeringen överför huvudansvaret för terrängfordon till Näringsdepartementet där alla andra fordonsslag ligger men vilket ej besvarats av nuvarande Regering av förklarliga skäl där MP tillåtits styra Miljödepartementet. Enl VSFF sker ett alltför nära samgående mellan Miljödepartementet OCH Naturvårdsverket då uppdrag kontinuerligt läggs ut till denna myndighet. Klart lämpligare enl VSFF är att Näringsdepartementet har ansvaret och lägger ut uppdrag till olika aktörer och där Naturvårdsverket kan verka med sina remissyttranden som alla andra. Historiskt har visat sig att både Miljödepartementet OCH Naturvårdsverket är förbudsivrare där många politiker pch tjänstefolk har en viss partitillhörighet…

Vi är nu här med denna fleråriga tvåmansutredning som kostat ett antal miljoner kr där 2 konsult-jurister handplpckats från Mark- & Miljödomstolen i syfte att skriva ett lagförslag. Konsulterna har jobbat på i c:a 3 år och därmed kan förmodas ha blivit ekonomiskt oberoende. Men som anförts inledningsvis är denna utredning tunn och kan även anses delvis styrd i slutna s.k. ”Expertgrupp-möten” där Naturvårdsverket har sökt ha en framträdande roll. Det kan absolut INTE ha varit lätt för de 2 utredarna, utan att ha ngn som helst skotererfarenhet och lokalkännedom,att komma fram till en hållbar utredning. Enl. ovan alla punkter som är väsentliga för en totalbild av skotertrafik, ledtyper, fritid & turism, befintliga och tillfälliga regleringsområden, sameföretagarna och andra näringsverksamheter blir alltså hela utredningen för tunn för en lagändring av en väl fungerande lag. Det som VSFF enbart förordar är en mer relevant utredning om underhåll av alla ledtyper och även nyanläggande med en klarlagd finansiering av ALLA beskrivna ledtyper.
Ett ex. på brist i utredningen är total avsaknad av kriterier för bidragsansökningar ur en tänkt ledfond är; 1. Huvudman, ledhållare samt avtal. **2.** Ledtyp & definierad ledsträcka och längd/bredd. **3.** Trafikintensitet och maskinkrav (Pistmaskin/fräs/sladd alt. skoter-sladd). **4** Ber. ledpreparering/vecka samt kontrollplan. Liknande spec borde finnas för ledanläggande men absolut inget av detta finns i utredningen då den utsedda s.k. ”Expertgruppen” ej innehållit anbudssakkunniga och utredarna själva har saknat sakkunskap!
Goda leder med gott underhåll är en tillräcklig styrning av skotertrafik. Förbudsområden är otidsenliga då majoriteten av skoteråkare vill kunna uppnå tillåtna fiskevatten via leder alt. godkända färdstråk och det går alltså inte idag! Inga dylika skärgårdsutredningar skulle ha kunnat sjösättas utan att ett rent uppror uppstått bland medborgarna i landets kuststäder! Men snöskoter kan tydligen utredas hur många gånger som helst och till enorma kostnader för skattebetalarna!. Dessutom är alltså snöskoter och terränghjuling helt skiljda fordonstyper där snöskotern är ett översnöfordon, det borde alltså vara helt separata lagar-förordningar för 2 terrängfordonstyper!

På VSFF hemsida finns även senaste inlägg i de förbudsärendena 2020 i just en Norrbottens-kommun som tillika är den största snöskoterkommunen, där finns även länkar till mediainslag. VSFF är landets näst största förening/organisation i sitt slag och så gott som den enda som aktivt verkat i över 25 år med remissyttranden till både Kommun, Länsstyrelse och Regering!

Kiruna/Luleå 2020-06-18,
VINTERSTADENS Skoter & Fritidsförening Kiruna
e.u. styrelsen, *anders peterson,* **ordf.**

200618-6 Regeringen remiss SOU 2019-67

YTTRANDE ÖVER BETÄNKANDET SOU 2019:67 OM HÅLLBAR TERRÄNGKÖRNING

Jag lämnar härmed mitt yttrande över betänkandet SOU 2019:67 om hållbar terrängkörning.

Vänligen

Anders Enetjärn

Strandvägen 7

922 63 Tavelsjö

070-3213009

anders.enetjarn@ecogain.se

Varför yttrar jag mig om terrängkörning?

Jag som lämnar detta yttrande är Anders Enetjärn, bosatt i byn Tavelsjö i Västerbotten.

Skälen till att jag menar att jag har sådana erfarenheter av terrängkörning som jag tror att regeringskansliet kan ha användning av är följande. Jag:

- Har bott på landsbygden i olika byar i Umeå kommun sedan drygt 30 år,
- Har ett stort ideellt engagemang lokalt i frågor om rörligt friluftsliv under alla säsonger, och är bland annat initiativtagare till och projektledare för framgångsrika projektet TioTopparTavelsjö,
- Har gjort oräkneliga egna korta och långa turer sommar- och vintertid i kust, skog och fjäll i norra Sverige och Norge under de senaste 30 åren,
- Har professionell bakgrund inom naturvård och friluftsliv, med följden att jag fått ett stort kontaktnät bl.a. i frågor om terrängkörning,
- Har haft många samtal med representanter för länsstyrelse, kommun, polis och lokala föreningar i syfte att begränsa buskörning med framför allt skotrar.

Några erfarenheter

Jag hade för avsikt att kontakta utredningen och dela mina erfarenheter redan när den fick sina direktiv, men kunde inte prioritera det. Jag väljer nu att lämna mina erfarenheter och synpunkter i ett eget yttrande över betänkandet.

Jag har bott i byn Tavelsjö i 19 år. Tavelsjö ligger i Umeå kommun, den av alla svenska kommuner som, om jag uppfattat det rätt, har flest registrerade skotrar.

Under mina 19 år i Tavelsjö har användningen av motorfordon som används som leksaker ökat dramatiskt, eller som utredningen uttrycker det om de förändrade körmönstren för just snöskotern; *…till att användas som ett sportredskap där körningen i sig är syftet*.

Följden är att motorfordon allt mer har kommit att dominera ljudbilden under människors lediga stunder, framför allt under vintermånaderna februari-mars. I byn där jag bor har buskörning inte bara med skoter utan också med bil, crossmotorcyklar och fyrhjulingar, främst på sjöisen, men också på stigar i skogen, ökat avsevärt. Ibland under vinterdagar och -kvällar låter det som om vi bor vid en motorbana.

Nedan följer några exempel som jag formulerat och kommunicerat under de senaste fem åren. Mitt syfte har varit att visa på behovet av en bättre balans och reglering mellan motorfordon och rörligt friluftsliv.

Exempel 1: Tavelsjön en vanlig vinterhelg

I en skrivelse till Umeå kommun, länsstyrelsen, Naturvårdsverket och Tavelsjö bys samfällighet beskrev jag under vintern 2015 situationen med olika terrängmotorfordon vintertid i byn och efterfrågade åtgärder för en bättre balans mellan olika intressen:

Sjöisen utanför byn ligger åter blank och många människor har tagit tillfället i akt att promenera, pimpla, åka spark, åka långfärdsskridskor, åka kite-wing och helt enkelt att umgås på isen. Så här års blir sjöisen i Tavelsjö en mötesplats. Men det finns en baksida på upplevelserna. Under hela helgen har sjöisen också använts som lekplats och motorbana för dem som gillar hög fart. Flera personer med skotrar, motorcyklar, fyrhjulingar och till och med bilar har lekt på sjöisen utanför byn:

- *Skotrar: De flesta skoterförare kör varsamt men allt fler drar upp skotrarna i mycket höga varv och leker på isen.*
- *Crossmotorcyklar: Ett par eller flera förare har kört mycket på sjöisen i hög fart, på bakhjulen och framför allt utan ljuddämpare. Ljudvolymen var så hög att den helt fyllde hela bygden även när motorcyklarna var på 3 km avstånd.*

- *Fyrhjulingar: Även dessa förare har uteslutande varit på isen för att leka och köra med höga hastigheter och kraftiga accelerationer.*
- *Bilar: Under lördagen kördes bilrally på isen nedanför kyrkan i byn.*

Sammantaget innebär det här att en minoritet som gillar motorfordon tar över hela ljudrummet och stjäl tystnaden från alla oss som sätter ett värde i att höra takdroppet, lyssna till talgoxens sång och till grannarnas trevliga småprat i trädgården.

Vi som är den tysta majoriteten av friluftsmänniskor överröstas av motorljud från dem som gillar att leka med snabba maskiner.

Kommentar 2020: Sedan 2017 plogar byns idrottsklubb upp en av landets längsta skridskobanor på sjöns is. Det har varit intressant att se att det initiativet medfört att det inte är lika ”bekvämt” för skoteråkare och andra att leka som tidigare. Icke desto mindre har det varit spontant rally med 3-5 bilar på sjön flera gånger i vårvintras, allt medan hundratals skridskoåkare var där för att njuta av friluftsliv.

Exempel 2: Strödda bilder från kustland och fjäll

I ett annat försök att beskriva utmaningarna med att balansera olika intressen skrev jag 2016 följande utifrån fyra olika personers erfarenheter (min syster i Hemavan, en turistföretagare i Ammarnäs, en skidåkare i Brån samt jag själv):

Här är några representativa exempel från både fjälltrakter och skogsland i den snötäckta delen av Sverige:

- *I Ammarnäs (Sorsele kommun) får turistföretagare allt oftare klagomål från sina långväga, internationella gäster för att ljudet av skotrar förstör deras vistelse i fjällbyn.*
- *Hemavan (Storumans kommun) har blivit ett eldorado för skoteråkare som söker efter lössnö och sluttningar. På flera sidor av byn förekommer olaglig friåkning inom olika förbudsområden som reserverats för tystnad och skidåkning.*

Det strikt skyddade Artfjället är ett av områdena. Följden är att skidåkare och andra tystnadssökande får allt svårare att hitta skoterfria områden.

- *Utmed Kungsleden är skoterkörningen så omfattande och störande att det är tveksamt om vissa delar av leden längre kan rekommenderas för skidåkning, bl.a. sträckan Ammarnäs-Hemavan. Tärnasjön i hjärtat av Vindelfjällens naturreservat har blivit en "höghastigetsbana" för snöskotrar.*
- *I Tavelsjö (Umeå kommun) har sjön vintertid utvecklats till en tummelplats för lekande farkoster såsom snöskotrar, bilar, crossmotorcyklar och olika typer av terränghjulingar. Skidspår körs sönder och lekande och buskörande skoterförare med vrålande effektpipor dominerar ljudbilden. Trots att friluftsmänniskor på promenad eller fiske eller med skidor, spark eller skridskor är i klar majoritet tvingas de leva med ett ständigt surr eller vrål av motorer under fina vinterdagar.*
- *I Brån (Vännäs kommun) perforeras byns åkrar av djupa spår från lekande snöskotrar. Skidåkningen är inte längre det nöje som den alltid varit på t.ex. vårvinterns skare.*

Vi som står bakom detta konstaterar också att tillsynen är i stort sett obefintlig. Trots försök att engagera polisen vid pågående brott prioriteras aldrig dessa överträdelser. Det är helt enkelt svårt att stoppa de snabba skotrarna.

Exempel 3: Sönderkörd snö på Tavelsjöberget

Jag och flera med mig åker mycket skidor på det vackra och för friluftslivet så viktiga Tavelsjöberget. Vi åker dels med turskidor uppe på berget, dels med topptursskidor i bergets branta sluttningar. En av byns eldsjälar spårar ett fantastiskt fint "vildmarksspår" med sina turskidor. Orörd snö är en högt uppskattad tillgång för alla oss.

Därför är det med sorg som vi regelbundet får uppleva att några få skoteråkare med högprestanda-maskiner gräver sönder de branta sluttningarna eller myrarna och hällmarkerna där vildmarksspåret

passerar. En enda skoter som kör upp och ned kan på bara en kvart gräva sönder en lössnösluttning som en handfull toppturare kan njuta av i flera dagar.

Exempel 4: Högt uppskattade tysta fjäll i Norge

I februari besökte jag Norge under en topptursresa. Jag beskrev då på sociala media en av mina insikter. Den gav väldigt många positiva kommentarer:

Det är helt fantastiskt att vara på en vinterdestination där det bara åks skidor, där det är tyst på fjällsidorna. Dessutom, tänk dig en bygd där after work på vinter och vår betyder topptur! Eller tänk dig en hel fjällsida perforerad av spår, men bara skidspår. Inte ett enda skoterspår. Eller tänk dig fjällsidor som är helt vita och orörda, där vi kan lägga våra svängar. Vi var 14 personer, 12 deltagare och två guider, som fick en vecka på topptur utan att höra en enda skoter, se ett skoterspår eller känna lukten av en skoter (några såg visst en hos en bonde, jag missade den). Alla deltagare uppskattade stort att det var just så, och att vi var på en destination med ett rikt utbud av olika boenden och matställen, i en bygd med en liten stad och flera mindre orter. Vi kunde leva bekvämt och vara del av en skidåkarkultur. Vi behövde inte dra en pulka i två dagar och bo i tält för att hitta de tysta, orörda fjällsidorna och komma undan motorleken. Hur är detta möjligt?

Svar: Norge. Där råder generellt skoterförbud. Vi fick uppleva i stort sett total avsaknad av motorljud under turerna. En enkel ”enkät” bland de övriga 13 erfarna skidåkarna visade att ingen kände till en sådan ”tyst” destination i Sverige. Jag undrar om vi kommer få uppleva den första motorfria destinationen i Sverige? Det skulle vara roligt! Jag hoppas och är nyfiken på vilken det blir! Alla vi som var med på den här resan skulle boka in oss.

Mina förslag

Jag vill inledningsvis framhålla att jag är positiv till flera förslag i utredningen. Utredningen har gjort en noggrann genomlysning, och jag är positiv till bland annat förslagen om:

- en utökad tillsyn med större befogenheter,
- skärpta straff för brott mot terrängkörningslagen.

Jag lämnar nedan mina fem viktigaste synpunkter och förslag. Jag har av tidsskäl koncentrerat mig på terrängkörningen med skoter under vintertid, även om mina erfarenheter också täcker barmarkskörning av fyrhjulingar, motorcyklar mm.

Enhetligt regelverk för hela vinter-Sverige

Av direktiven framgår att utredningen ska *se över lagstiftningen för terrängkörning och lämna de författningsförslag och förslag i övrigt som behövs för att skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning*.

Jag anser att utredningen inte träffar målet när den inte lägger samma vikt vid regelverket för skoterkörning i hela vinter-Sverige utan fortsätter prioritera regelverket i fjällområdet och i skyddade områden. Förslaget till lydelse i 8§ bör vara tillämplig även i skogs- och kustland, och i vanlig vardagsnatur där människor bor.

Jag har med mina exempel visat att konflikterna är nog så allvarliga på landsbygden i norra Sverige utanför fjällområdet.

Beakta naturvård OCH friluftsliv

I flera delar av utredningen används begreppet ”naturvårdssynpunkt” som ett skäl att meddela olika begränsningar av terrängkörning. Jag menar att utredningen borde ha gett lika stor tyngd till friluftslivets intressen, vilket jag påtalat behovet av genom mina exempel.

Till exempel i utredningens sammanfattning på sidan 28 anges följande: *Länsstyrelserna föreslås få en möjlighet att förbjuda eller begränsa terrängkörning i områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt. Det kan gälla bl.a. våtmarker, såsom myrar, eller områden som inrymmer föryngringar för hotad fauna, t.ex. fjällräv.*

Jag menar att ett sådant bemyndigande ska gälla också i områden av värde för friluftslivet, och givetvis inte bara i fjälltrakterna, något som kan tolkas in av den nuvarande lydelsen. Detta borde också komma till

uttryck i att den föreslagna lagstiftningen likställer de båda intressena naturvård och friluftsliv, och inte som nu i exempelvis §32 använder lydelsen: *…medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt*. Här borde begreppet friluftsliv eller rörligt friluftsliv skrivas ut explicit för att tydliggöra att regelverket ska gälla också i människors vardagslandskap, vilket ju inte alltid är synonymt med höga naturvärden.

Många stora förbudsområden

Utredningen beskriver följande: *Trots snöskoterkörningens ökade påverkan på miljön har det i utredningen sammantaget framkommit endast ett svagt stöd för ett generellt förbud mot snöskoterkörning utanför led och särskilt utpekade områden för friåkning*.

Jag har inte haft tiden att sätta mig i bakgrunden till denna slutsats, men jag känner inte igen den från min verklighet. Eftersom jag engagerat mig i terrängkörningsfrågan i flera år har jag fått positiva kommentarer från väldigt många människor, både från min hembygd och från övriga norra Sverige.

Utredningen måste vara medveten om att det är en stor majoritet av befolkningen, också i skotertäta kommuner som Umeå och dito byar som min hemby Tavelsjö, som inte äger skoter eller andra terrängmotorfordon. Våra lokala friluftsprojekt TioTopparTavelsjö och Tavelsjö isbana har visat detta med stor tydlighet. Friluftsälskarna vinner i antal över skoteråkarna även i vår bygd. Min uppfattning är att det finns en stor majoritet som skulle välkomna betydligt större regleringar eller förbudsområden än idag, men dessa människor utgör en oorganiserad majoritet som inte hörs eller syns. De förenas inte av ett gemensamt intresse, annat än att de gillar tystnad och orörd snö. Jag ifrågasätter därför om utredningens slutsats stämmer.

I stället menar jag att just stora förbudsområden på många platser i hela landet, i både kustland, skogsland och fjäll, är ett av de bästa sätten att tillmötesgå friluftslivets behov. Se gärna mitt exempel från upplevelsen i Norge och den enkla ”enkät” jag gjorde bland svenska besökare där.

Regeringen bör därför planera för stora förbudsområden i kombination med att all skoterkörning i övrigt kanaliseras till dels allmänna skoterleder, dels vissa utpekade friåkningsområden.

Jag vill också i detta sammanhang konstatera att *ortsbors behov av att kunna köra med motordrivna fordon i terräng* (utredningens lydelse) här i kustlandet många gånger sammanfaller väl med skoterledernas olika målpunkter. Friåkningen på t.ex. myrar, hällmarker och bergssluttningar sammanfaller inte med några ortsbors behov, utan är snarare ett uttryck för att det är roligt att leka med starka maskiner.

Adressera paradoxen snöskoter och klimatpåverkan

Terrängkörningens betydande klimatpåverkan bör tas i större beaktande. I och med Sveriges åtagande att följa Parisavtalet kan ingen bransch längre komma undan att aktivt bygga schyssta förhållningssätt till klimatet.

Utredningen borde ha problematiserat tydligare och bättre adresserat förslag kring paradoxen att skoterindustrin - som ju är beroende av snö - bidrar till klimatförändringarna med den teknik som förhärskar idag. Det är rimligt att denna bransch går i absoluta bräschen för att ställa om och mycket snart vara helt klimatneutral.

En ny utredning bör ges i uppdrag att överväga om det är möjligt att begränsa antalet skoterkort för att driva på teknikutvecklingen så att den går i linje med eller snabbare än Sveriges klimatåtaganden. Skoterkorten bör i sådant fall vara kopplade till skoterns teknik. Ett alternativ som kunde övervägas är om terrängkörningsbranschen alternativt den samlade mängden skotrar kan ges en egen klimatbudget som inte får överskridas.

Rättsosäkert med delegering till kommuner

Jag ifrågasätter delegeringen av ansvar till kommunerna att ta beslut kring kanalisering och reglering av snöskoterkörning. Mina erfarenheter är att dessa många gånger små och politiskt styrda organisationer är svaga för påtryckningar. Det kommer därför bli svårt att uppnå likvärdighet mellan olika kommuner. Beslut som är väl

motiverade av skäl som berör klimat, natur och friluftsliv kan behandlas helt olika beroende mellan olika kommuner. Min egen erfarenhet av väldigt passiv hållning från Umeå kommun påverkar också att jag är tveksam till att delegera till kommunerna.

Jord & skogsbrukare
Åke & Anna Eriksson
Skärvången 158
835 63 Föllinge
Tel. 070-3586323

REMISSYTTRANDE
Dnr M2020/00205/Nm
2020-06-22

Utredning om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Sammanfattningsvis anser vi att förslaget om en ny terrängkörningslag måste förändras. Den nya typen av snöskoteråkning med lekkörning utanför upplåtna leder medför stora skador på plantskog, befintlig skog och jordbruks och betesmarker. Därför måste det nya förslaget till terrängkörningslag vara tydlig med att, för att få åka utanför upplåtna skoterleder behövs markägarens samtycke. Äganderätten är grundlagsskyddad så det är markägaren som bestämmer vilken verksamhet som skall bedrivas på dennes fastighet.

Vi är villiga att upplåta mark till skoterleder enbart om det tydligt står i terrängkörningslagen att för att få åka utanför skoterleden behövs markägarens medgivande. Skoterleden bredd är max 3-5 m. Och att man inte vid något tillfälle får avvika från leden utan markägarens tillstånd. Om inte terrängkörningslagen blir så här tydlig kommer vi att stänga våra två nuvarande upplåtna skoterleder.

Utredningen (utredaren) av TKL säger att, om markägaren får bestämma över sin mark, så stänger markägarna skoterlederna.
Då säger markägarna, att om inte markägarna får bestämma över sin mark, då stänger markägarna skoterlederna.

Terrängkörningen måste ske ordnat och reglerat, för att vi ska kunna nå en terrängkörning som är hänsynstagande, ekonomisk och miljömässig hållbar.

Polis och rättsväsendet måste ges resurser för att stävja och upprätthålla så att den nya terrängkörningslagen efterlevs. Därför krävs klargörande av straffpåföljder och tydliga bötesbelopp vid brott mot terrängkörningslagen.

Markägare
Anna & Åke Eriksson

YTTRANDE ”M 2020/00205/Nm”
Miljödepartementet 103 33 Stockholm

Yttrande om ny lag för terrängkörning,
Hållbar terrängkörning SOU 2019:67

Vi ser att det finns starka skäl att denna lagstiftning ses över och vill ge följande synpunkter.

Den nya lagstiftningen måste tydliggöra att terrängkörning med skoter eller fyrhjuling **inte** ingår i Allemansrätten. Det innebär att all körning är förbjuden utan markägarens tillstånd oberoende om körningen ger skador eller inte.

All terrängkörning ska ske på avsedda leder där markägarna gett tillstånd genom tidsbestämda avtal. Friåkningsområden kan beviljas även där med medverkan av markägaren/arna.
Det ska inte finnas möjlighet att både köra skoter på annans mark, om den inte skadar marken, samt att det ska finnas ledsystem.

Överträdelse ska vara kännbara och kunna delas ut direkt på plats av polis eller annan profession som har sådan rätt.

Bengt Johansson, Eivor Ahlander Johansson

Sälen 200506

Betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning

Remiss svar från Fjällsäkerhetskommittén Sälen

Det man kan ta med sig i en ny lagstiftning för terrängkörningslagen är den nuvarande lagen som är väldigt tydlig på var man i dagsläget får köra & var man inte får framföra ett terrängmotorfordon.

Men den nuvarande lagstiftningen brister tydligen då det uppstår problem & markskador. Vad är då bristerna & vart kommer man med en ny lag?

Det vi tydligt ser är följande:

- Okunskap
- Utbildning
- Säkerhetstänk
- Kommunikation
- Tillsyn

Med ett högre krav på de som använder sig av terrängmotorfordon, som ett obligatoriskt förarbevis samt tillsyn på utbildningarna som idag bedrivs, så alla får en bra grund för de regler och konsekvenser för terrängkörning. Vi kan påverka till bättre förståelse för markägare & andra friluftsintresserade som nyttjar fjäll & natur, istället för en konflikt.

Okunskapen som finns i dag hos utövare av "sporten" syns tydligt i fjällvärlden samt i skogsterräng där man inte förstår konsekvenser till det som sker vid ex. barmarkskörning, körning i ungskog & nyplanteringar m.m.

Om man även ser till de utländska förarna som befinner sig i Sverige, borde det finnas tydligare regler vad som gäller för dessa samt att de måste tillgodose sig våra nationella regler för terrängmotorfordon innan de får framföra ett fordon ut i terräng. Här finns det stora brister som måste uppdagas, dels för turismnäring som bedriver uthyrning & privata idkare.

Att en bra dialog med kommun, länsstyrelse, skoterklubbar samt markägare sker samt att kommunen får ett högre ansvar & även rätten till att tillåta samt förbjuda terrängkörning. Det är i slutändan kommunen som vet vilket underlag det finns för hållbar terrängkörning samt hur områdena kan disponeras av såväl vinterturism, sommarturism, markägare & näringsidkare.

6.3 Att införa nya regler som att alltid ha fastighetsägarens medgivande för att tillåta terrängkörning är i verkligheten omöjligt att genomföra. Vi kan inte se hur detta ska kunna genomföras med ett positivt genomslag samt att alla som utövar någon form av terrängkörning ska ha möjlighet att få detta medgivande. För skoterklubbar / kommuner innebär detta ett extremt tungrott arbete, då på vissa platser finns det över 400 markägare på små ytor och i våran fjällvärld är fastighetsägarena inte bosatta i området utan kan bo i en annan del av världen.

Då vi anser att den nuvarande lagstiftningen täcker denna del, att aldrig förstöra någon annans mark, störa eller hindra, och med sunt förnuft framföra sitt fordon, så kommer en ny lagstiftning inte kunna efterföljas, då allt brister i slutändan i tillsyn. Att polisen ska kunna genomföra tillsyn och upprätthålla lagen med markägarens medgivande, är en gåta hur detta ska ske. Kanske med modern teknik, men vad kommer inte detta medföra för kostnad, för såväl markägare, kommuner, polis & skoterklubbar?

8.6.5 Kommunerna har idag ingen ekonomisk möjlighet till hållbara leder men med hjälp av ett bidrag från det som utredning tagit fram, skoterfonden & fordonsskatt, kan detta portioneras ut till de klubbar som idag har hand av ledhållningen på ideell basis och på så sett stötta det lokala engagemang som finns. Denna fond måste vara öronmärkt just till denna verksamhet. Här borde det vara ett allmänt intresse hos kommunerna att vara delaktiga och hjälpa till med en finansering på den nivå de kan lägga i budget samt att stötta det arbete som pågår och vara den instans som bestämmer om regleringsområden & vara huvudman för skoterlederna.

Ser man på hur ledverksamheten bedrivs i dag så är det på många ställen runt om i landet där den helt finanseras av medlemmar i skoterklubbar och även sk ledbidrag. Det finns även de kommuner / orter som har startat upp ledbolag, men den möjligheten finns tyvärr inte över hela landet.

Finansering är svårt då ledbidragen oftast inte är obligatoriska och svårt att ta betalt av de som nyttjar lederna, såväl skidåkare, hundspann, cyklister, fjällvandrare som skoteråkare.

Säkerheten är A & O – bra leder & markeringar tillför mindre olyckor & uppdrag för fjällräddningen. Här kan vi också påverka de som framför fordon genom utbildning till ett bra säkerhetstänk innan de ger sig ut i fjällterräng eller åkning på isar/vattendrag, skogskörning etc.

Idag brister den lagstiftning vi har pga för lite tillsyn av polisen, som är den enda som kan bötfälla vid okynneskörning. Länsstyrelsen har en liten makt att kunna ta hand om de som kör på deras regleringsområden / naturreservat men behovet vi ser för att främja säkerhet & konflikter är fler tillsynsmän ute i landet.

Om möjligheten till fler patrullerande poliser inte finns inom de kommande åren är ett förslag på att utbilda lokala tillsynsmän, som har möjlighet att bötfälla på plats & stävja den nuvarande lagstiftningen. Att ge de skoterklubbar som finns, möjlighet att anställa ledvärdar som kan kontrollera & synas på områdena är en annan variant om det inte finns möjlighet till tillsynsmän.

För vidare information ställer vi oss bakom Polisen & Snofeds förslag till utredningen.

Sälen, 200506

Ingemar Sköldner / ordförande Sälens Fjällsäkerhetskommitté

Björn Karelius / Polisen Sälen – Malung

Anders Bjernulf / Destination Sälenfjällen

From: fredrik@strang.se
Sent: den 17 juni 2020 11:11
To: Jan Terstad
Cc: M Remissvar; Michael Löfroth
Subject: Remiss Betänkande av utredning om hållbar terrängkörning

Importance: High

Hej,

Jag är stugägare i Stöten, och en bekymrad medborgare över den ökade aggressiva skoteråkningen i svenska fjällen vilket medför skador i naturreservaten m.fl. ställen.

I er ”remiss betänkande av utredning om hållbar terrängkörning” så föreslår jag:

1. Hårdare straff. Åker man i ett naturreservat ska gärningsmannen kunna åtalas med fängelsestraff till skillnad från de alldeles för lätta straffen idag som endast ger 40-50 dagsböter
2. Krav på att producenter av skotrar och uthyrare av skotrar utbildar deras kunder om vilka lagar och regler som gäller vid skoterkörning i terräng. Denna information föreslår jag utformas av Länsstyrelsen.
3. Krav på att samtliga stuguthyrare informerar deras gäster med ett informationsblad om vilka lagar och regler som gäller vid skoterkörning i terräng. Denna information föreslår jag utformas av Länsstyrelsen.
4. Krav på att producenter av snöskotrar och terrängfordon bifogar informationsblad om vilka lagar och regler som gäller vid skoterkörning i terräng. Denna information föreslår jag utformas av Länsstyrelsen.

Vart och hur framför jag mina konstruktiva föreslag för en mera hållbar terrängkörning?

Bakgrund:
Jag tillbringar 2,5 månad vinter uppe i Sälenfjällen och varje år blir läget bara sämre och sämre. Jag skidar på fjället varje dag och ertappar i snitt 2-3 skotrar varje dag som åker in i det förbjudna naturreservatet. Somliga tillrättavisar jag men antalet överträdelser är så pass många att jag kan inte försätta leka polis. Vill vi ha en citat från Nationella Skoterrådet: Vår vision: ”Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs”, så måste det till en förändring. Problemet eskalerar och det behövs hårdare straff och det behövs ställas hårdare krav på producenter av dels snöskotrar men även på de som bedriver skotersafari och de som säjer skotrar. Turister som endast sporadiskt eller enstaka gång besöker Sälen fjällen visar mindre hänsyn än de som är stugägare.

Med vänlig hälsning/With kind regards
Fredrik Sträng

Phone: +46 (0)707560921
E-mail: fredrik@strang.se
Web: www.strang.se
FB: www.facebook.com/fredrik.strang
Instagram: fredrikstrang
LinkedIn: www.linkedin.com/fredrik.strang

Hägersten 2020-06-22

Miljödepartementet
Naturmiljöenheten, Landmiljö

Yttrande kopplat till betänkande av "Utredning om hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)"

Friluftsfrämjandet fanns inte med bland de remissinstanser som var namngivna i Miljödepartementets missiv per den 2020-03-20 men vi vill ändå framföra nedanstående.

Vi har tagit del av remissen och vill med detta yttrande meddela att vi ställer oss bakom Svenskt Friluftslivs yttrande.

Med vänlig hälsning

Lars Lundström
generalsekreterare

FRILUFTSFRÄMJANDET
Riksorganisationen

Instrumentvägen 14, 126 53 Hägersten
friluftsframjandet.se

Funäsdalen Skoterled AB
skoterleder.ab@telia.com

2020-06-22

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Yttrande från Funäsdalen Skoterled AB över SOU 2019:67

Betänkande av utredning om hållbar terrängkörning, dnr M2020/00205/Nm

Sammanfattning

Funäsdalen Skoterled AB har framgångsrikt drivit avgiftsbelagda skoterleder i västra Härjedalen i 20 års tid. Vårt yttrande avslutas med en beskrivning av hur skoteråkningen utvecklats under dessa 20 år.

Utredningen har inte klarat av sitt uppdrag att skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning. Utredningens arbete saknar stringens då förslag som läggs inte stämmer överens med det i utredningen fastlagda ställningstagandet att det saknas rätt att färdas med motorfordon på annans mark utan tillstånd. Utredningen konstaterar när rådande förhållanden ska beskrivas, att det saknas rätt att köra motorfordon på annans mark utan särskilt tillstånd, men avstår från att tydliggöra detta i lagstiftningen genom att införa av ett krav på medgivande från berörd fastighetsägare. På grund av denna inkonsekvens misslyckas utredningen med uppdraget skapa tydlighet i sina förslag. En tydlighet som hade behövts för att få bättre ordning på snöskoteråkningen i Sverige.

Att förbjuda något som inte är tillåtet skapar otydlighet och rättsosäkerhet, omvänt kan heller inte rättigheter som inte finns tillskapas genom undantag i förbudslagstiftningen. Ett exempel på denna inkonsekvens är förslaget att personer med funktionshinder ska ges rätt att köra motorfordon i terräng. Staten kan i egenskap av markägare göra sådana upplåtelser på egen mark. På privatägd mark kan dock inte staten genom lagstiftning ge sådan rätt till personer med funktionshinder, den rätten tillkommer fastighetsägaren och ingen annan.

Förslaget att införa en statlig ledavgift som ger rätt att köra på allmänna leder kommer försvåra för kommersiella driftbolag som i dag erbjuder skoteråkning. Bidrag till leder och till underhåll som finansieras av skatt på fordon och statliga ledkort är fel väg att gå. Skoteråkning är en kommersiellt gångbar produkt som skapar jobb och utveckling på landsbygden. Skoteråkningen utvecklas bäst inom ramen för fri företagsamhet och marknadslösningar.

Våra synpunkter på rubricerad utredning

Skoterkörning ingår inte i allemansrätten

Det finns ingen motoriserad allemansrätt och körning på snöklädd mark kräver därför markägarens tillåtelse, precis som utredningen har konstaterat. Utredningens slutsatser avspeglas dock inte i lagförslaget, utan förslaget ser i princip ut som nuvarande lag. Detta är ett misslyckande för utredningen eftersom föreslagen lagstiftning inte kommer att medföra ökad klarhet om den rättsliga grunden för körning på annans mark och därmed inte heller skapa någon bättre ordning på skotertrafiken generellt i Sverige. En otydlig lagstiftning tolkas av många som en rätt att nyttja annans mark för motortrafik vilket är ett oproportionerligt intrång i fastighetsägarens egendomsskydd. Lagstiftaren har ett ansvar att skydda enskildas egendom och hantera sådana intrång. Det är därför orimligt att låta nuvarande situation och skadeproblematik bestå. Särskilt när utredningsdirektiven tydligt anger att skador på mark ska minska.

Egendomsskyddet ska respekteras

En grundläggande utgångspunkt när det gäller användning av mark är vem som har vilka rättigheter. I Europakonventionen och i vår grundlag stadgas egendomsskyddet som innebär att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller någon enskild eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Allemansrätten är ett intrång som får inskränka egendomsskyddet. Motordriven terrängkörning omfattas dock inte av allemansrätten och är därför inget intrång som markägare ska behöva tåla. Staten har en förpliktelse att se till att enskildas egendom skyddas mot kränkningar även från andra än staten. Detta genom att utfärda lagar som skyddar mot ingrepp i egendomsskyddet och genom att säkerställa verkställigheten av detta genom polis, domstolar och andra myndigheter. Utredningen har konstaterat att enskildas intressen skadas av både barmarkskörning och skoterkörning och utredaren har fått tydliga direktiv för att utforma en lag som förhindrar dessa skador. Att trots detta låta otydligheten om rätten att köra fordon på annans snöklädda mark bestå i en ny lag när det är en av anledningen till att skadorna ökar är ett allvarligt svek mot egendomsskyddet som behöver åtgärdas genom att tydliggöra att enskildas egendom inte får nyttjas av andra utan medgivande.

Medgivandekrav behöver tydliggöras

Utredningen har konstaterat att det inte finns någon motoriserad allemansrätt och att markägarens medgivande krävs för körning på barmark såväl som snöklädd mark, men man har valt att inte tydliggöra betydelsen av detta i en ny lag. Dagens otydliga lagstiftning är grunden till nuvarande ohållbara skoterkörning eftersom skoterförare felaktigt uppfattar att det är tillåtet att köra skoter fritt och inte heller förstår att det många gånger skadar mark och vegetation under snön. Ett tydliggörande av medgivandekrav är nödvändigt för att förändra denna felaktiga rättsuppfattning.

Ordnad skoterkörning kommer inte att förhindras

Det finns en oro för att skoterkörningen kommer att förhindras i och med ett tydliggörande av medgivandekrav i lag. Det är en oro som är obefogad om ett helhetsgrepp tas på frågan om att skapa en bättre ordning på skoteråkningen genom att tydliggöra vad som redan gäller - att skoteråkning inte ingår i allemansrätten, i kombination med en bättre ledinfrastruktur. Skador och störningar skulle minska om skoterkörningen i områden med hög belastning i större utsträckning kanaliserades till leder och friåkningsområden. Snöskotern har ett stort värde för människor på landsbygden, inte bara för rekreation och som arbetsredskap utan även för landsbygdsföretagande. Det är en del av livet för boende i norra Sverige.

Markägaren ska inte hindras att köra på sin egen mark

Regler som hindrar markägaren att använda sin egen mark är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen mark med terrängfordon. I grunden har varje markägare ett eget intresse av att marken inte tar skada av den egna körningen. Det är den bästa garanten för att undvika skador.

Finansieringen av leder

De föreslagna obligatoriska avgifterna på fordon och bidrag till underhåll av skoterleder är inte rätt väg framåt. Leder och friåkningsområden bör skapas genom överenskommelser mellan driftbolag (eller andra ledhållare) och markägare som upplåter mark till skoterleder eller friåkningsområden. Det är ett fungerande system i Finland och kommer att fungera även i Sverige utan att snöskoterkörning, turismen och livet på landsbygden blir lidande. Tydliggörandet av medgivandekravet är en viktig pusselbit för att strategiskt kunna bygga ut en infrastruktur för en hållbar skoterkörning med långsiktiga och stabila leder och friåkningsområden.

Förslaget att införa en statlig ledavgift som ger rätt att köra på allmänna leder kommer försvåra för kommersiella driftbolag som i dag erbjuder skoteråkning. Kombineras detta med kravet att alla leder inom ett statligt regleringsområde ska vara allmänna ser det problematiskt ut att skapa ekonomi kring skoteråkning som en upplevelseprodukt. Följden kan bli att ledhållare väljer att inte införa allmänna leder eller att regleringsområden inte kan bildas. Skoteråkning är en kommersiellt gångbar produkt som skapar jobb och utveckling på landsbygden. Skoteråkningen utvecklas bäst inom ramen för fri företagsamhet och marknadslösningar, inte genom statliga skatter, avgifter och bidrag.

Skoteråkningen i västra Härjedalen – en kort beskrivning av vägen från problem till möjlighet.

Skoteråkningen i Västra Härjedalen var under 1990-talet i stadigt ökande. Konflikterna mellan skotertrafiken, skidturismen, markägare, rennäring och naturvårdsintressen eskalerade och hämmade utvecklingen i bygden. Situationen var inte hållbar. Vinterturismen i området innebar ungefär 650 000 gästnätter, 320 000 tur- och längdskidåkare och 10 000 skoteråkare. De senare ökade starkt i antal samtidigt som skoteråkningen i princip var oordnad. Lederna var avtalslösa och inte samordnade med andra intressen, en alltför stor

andel av skoteråkarna accepterade inte att hålla sig på de leder som fanns, och underhållet av skoterlederna var till följd av den ökande trafiken undermålig, vilket i sin tur medförde att fler skoteråkare lämnade leden. Klagomålen ökade från bland annat skidåkare, markägare och rennäringen.

Mot den bakgrunden startade inom FjällAgendan fördjupningsprojektet *Hållbar snöskotertrafik i Västra Härjedalen*[1]. Snöskoterprojektet skulle genom samverkan och dialog mellan olika intressen skapa ett fungerande skoterledsnät och bilda ett driftbolag som ansvarade för lederna. Den lokala ekonomin skulle stärkas och kvaliteten på de olika turistprodukterna i området säkerställas. Hänsyn skulle tas till markägarnas, rennäringens och naturvårdens intressen.

Utmaningarna för en hållbar utveckling i Funäsfjällen låg främst i de sociala och ekonomiska dimensionerna. Alla ville ha ordning och reda. Alla ville ha fortsatta affärsmöjligheter och utveckling av bygden. Alla ville värna naturmiljön och upplevelsen av en storslagen fjällmiljö. Men konfliktnivån riskerade att fortsatt eskalera och en negativ utveckling av skidgäster var att förvänta.

Snöskoterprojektet lade grunden för ett nytänkande som innebär att skoteråkningen bygger på en kombination av avgiftsbelagda leder och ett kommunalt regleringsområde enligt terrängkörningslagen[2]. Regleringsområdet förtydligar att snöskoteråkning vid sidan av lederna inte är tillåten annat än i särskilt upplåtna friåkningsområden. Marken för lederna är mot ersättning upplåten genom nyttjanderättsavtal mellan huvudmannen för lederna och respektive markägare. Ett särskilt driftbolag, där markägarna är majoritetsägare, sköter och underhåller skoterlederna. Övriga ägare är olika lokala företag inom turistnäringen.

Funäsfjällens skoterledssystem har utvecklats till en produkt med högkvalitativ skoteråkning i en storslagen fjällmiljö, samordnad med skidåkning och andra intressen. Ledsystemet erbjuder högklassig ledpreparering och -underhåll med pistmaskin, omsorgsfull skyltning och attraktiva besöksmål. Ledsystemets anläggning, drift och underhåll möjliggörs genom att skoteråkarna betalar för nyttjandet av lederna. Konflikterna har avtagit väsentligt sedan avtalslösningarna etablerats, skoterlederna separerats från skidleder, och skoterfria kärnområden för skidåkning och andra intressen inrättats. Skoterledssystemets utveckling har också lett till positiva ekonomiska effekter för lokalsamhället. Nya företag som bygger på skoteråkning har startat och många företag har ökat sin verksamhet och omfattning, positiva effekter ses i handeln, byggsektorn, antal arbetstillfällen, skatteintäkter för kommunen samt möjligheten att upprätthålla höga servicenivåer för gäster och lokalbefolkning[3].

Den enskilt viktigaste förutsättningen för att lyckas har varit markägarnas delaktighet i arbetet och att modellen förankrats brett i lokalsamhället. Majoritetsägandet i driftbolaget och därmed inflytandet och engagemanget i driften framåt har varit avgörande, liksom bolagets blandade ägande där turismföretagens perspektiv har varit mycket positivt för bolagets utveckling. På så sätt har också grundtanken om att utveckla bygden tillsammans bibehållits.

[1] På skoter i Funäsdalsfjällen, Slutrapport från skoterprojektet Hållbar utveckling i Funäsdalsfjällen, 2001

[2] Kommunalt regleringsområde enligt §3 terrängkörningslagen och §15 terrängkörningsförordningen

[3] Skoterturismen och utvecklingen i Funäsdalsfjällen, En uppföljning av projektet "Hållbar utveckling i Funäsdalsfjällen", Högskolan Dalarna Arbetsrapport nummer 2007: 04

Den enskilt viktigaste utmaningen var att åstadkomma en attitydförändring och klara ut förutsättningarna för fortsatt skoteråkning i Västra Härjedalen. Bland skoteråkare och en expanderande turistnäring fanns en utbredd känsla av stora frihetsgrader där användningen av annans mark betraktades som fri, och skoteråkning och ledsystem inte var något som man förväntades att betala för. Svårigheterna låg i att vända dessa attityder för att sedan kunna arbeta tillsammans. Nyckeln låg i att förstå och respektera markägarnas äganderätt och insikten om att utan markägarnas medverkan skulle det inte bli några leder eller skoteråkning.

En nödvändighet var att klargöra att markupplåtelse för anläggande och drift av leder kräver avtal med respektive markägare och att kostnaden för drift och underhåll av lederna behövde finansieras av de som nyttjar lederna. Det behövdes också en tydlighet om att skoteråkning inte är en del av allemansrätten och ett tidseffektivt och pedagogiskt förtydligande av detta kunde åstadkommas genom att inrätta det kommunala regleringsområdet för skoterkörning. Även hos de boende i bygden behövdes behovet av regleringsområde förankras då ökad reglering generellt ses som negativt.

Nyttjandet av lederna villkorades med en obligatorisk skoterledsavgift som i en marknadslösning kunde finansiera ersättning för markupplåtelse, drift och underhåll av leder samt i förekommande fall åtgärdande av skador på planteringar eller andra störningar. För att regleringen av skoteråkningen skulle fungera i den praktiska vardagen för markägare och fastboende undantogs dessa från vissa regler och de betalar också en lägre avgift för nyttjandet av skoterlederna. När attitydfrågan var avklarad och förutsättningarna för arbetet framåt var klargjorda upphörde svårigheterna och endast arbete med formaliteter och praktiskt utförande återstod.

Ordning och reda, respekt för äganderätten, marknadslösningar och goda samarbeten vid verksamhet på annans mark tjänar alla på – gäster, markägare, andra företagare, lokalsamhället och naturmiljön.

Idag har attityder och synsätt ändrats till att det är en självklarhet att betala för en attraktiv ledprodukt som höjer upplevelsen på skoteråkningen. Funäsdalen Skoterled AB ansvarar i dag för 450 km skoterled och omsätter 4 000 000 SEK. Principen om att gästerna betalar för sitt nyttjande och sin upplevelse breddas till allt fler verksamheter och områden. Numera fungerar även längdskidåkningen på samma sätt och motsvarande system för cykelleder är på väg att etableras.

Funäsdalen 2020-06-22

Karl-Arne Wagenius	Sven Erik Hammar	Ola Arnell
Styrelseordförande	Styrelseledamot	Verksamhetsledare

REMISSYTTRANDE

Dnr M2020/00205/Nm

2020-04-24

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

Sammanfattning

Jag tog över en släktgård på Klövsjöfjället- Fjällgården, år 1980, som varit i släkten sedan 1837. Redan i början av 1980-talet började det att köras skoter över fastigheten. På den tiden hade vi småbarn, som höll på att bli överkörda av skotrar, när de lekte på gården. Jag tog då kontakt med Bergs kommun, men dessvärre tog de inte problemen på allvar. Jag köpte då en egen skoter och körde ifatt skoteråkarna och frågade vad de höll på med men de hänvisade till Allemansrätten. Först efter några år insåg de att Allemansrätten inte gällde för motordrivna fordon. De hänvisade då till terrängkörningslagen från 1975, där det stod att snödjupet måste vara minst 2 dm för att man skulle få köra skoter. Detta gäller naturligtvis oss markägare men det har ingenting att göra med rätten att köra skoter på annans mark, något jag förklarade för skoterturisterna, men utan framgång.

Det blev bättre under några år, men under de senaste åren har det blivit betydligt sämre igen. Fortfarande finns det skoterförare som kör över min gårdsplan till trots för tydliga förbudsskyltar. Smalbandarna med skoterförare, som har ryggsäck och kamera på hjälmen far runt och gör 70 cm djupa spår i snön, de når ända ner till marken som förstörs. Både bärris och skogsplantor skadas på grund av de skotrarna. Dessvärre har skoterförarna inte en aning vad de kör sönder…

Dessvärre anser jag att mitt perspektiv som markägare inte tagits hänsyn till i den nya utredningen om hållbar terrängkörning. Årligen ser jag som boende i fjällvärlden hur mina marker körs sönder och äganderätten förbises utan hänsyn till mig eller min verksamhet. Dessa marker har min familj nyttjat under snart 200 år och dessutom betalar vi fastighetsskatt och försöker livnära oss på våra marker. De skogsplantor som skotrarna vandaliserar är jag dessutom bittert tvungen att återbeskoga enligt skogsvårdslagen, på min egen bekostnad för att undvika vite ifrån Skogsstyrelsen.

I lagförslaget efterlyser jag därmed:

- Tydligare skyldighet att godkännande från markägare skall finnas för att framföra fordon på privat ägd mark.

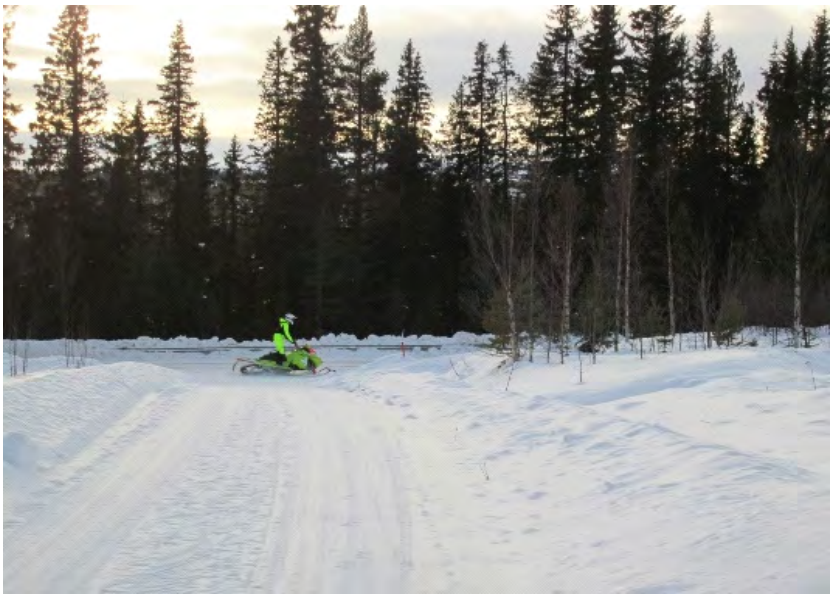
Med vänlig hälsning,

Hilding Zakrisson
Fjällgården 630
84092 Vemdalen*
0730440807
fjallgarden@klovsjo.com

Bilaga

När jag såg det nya förslaget bestämde jag mig för att ta foton på skadegörelsen, under säsongen 2019/2020.

Bifogar några bilder för att visa detta



Skoterkörning efter landsväg

Flera skoteråkare med liten ryggsäck och kamera på hjälmen åkte runt och buskörde.
Fick bild på en av dessa.

Min arbetsskoter hade ingen möjlighet att följa med de moderna vidundren.

Vissa bryr sig inte ens om förbudsskyltar.

Yttrande

2020-06-02

Diarienummer:M2020/00205/Nm

Regeringskansliet
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Remissyttrande SOU 2019:67, D.nr. M2020/00205/Nm, betänkande utredningen om hållbar terrängkörning

I stora delar av Norrland är snöskoterturismen en betydelsefull näringsgren och en rad företag är närmast beroende av den för att kunna bedriva sin verksamhet vintertid. Därmed bidrar detta till att skapa arbeten och en fortsatt samhällsutveckling. Dessutom är snöskoteråkningen också en livsstil bland befolkningen liksom motorbåtar är i skärgården.

Hösten 2019 etableras Branschorganisationen för hållbar snöskoterturism. Föreningen är en samverskansplattform för olika aktörer inom snöskoterturismen som har som mål att höja kompetensen inom branschen (bl.a. genom en utvecklad guideutbildning) och verka för en hållbar utveckling av snöskoterturismen i Sverige. Verksamheten sker genom samordning och samverkan mellan medlemmarna och organisationen fungerar som en katalysator för branschens utveckling och framtid. Branschorganisationen är ett initiativ som Nationella Snöskoterrådet ställt sig bakom och sedan etableringen är branschorganisationen också medlem i Snöskoterrådet.

För mer information se: www.snowmobilesweden.org

Samstämmigt yttrande

Detta är ett yttrande där brukarna av fordonet snöskoter samtalat och är överens om att innehållet är samstämmigt med våra åsikter.

- Branschorganisationen för hållbar snöskoterturism,
- Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation (SSCO),
- Sveriges snöskoterägares riksorganisation (SNOFED)
- Svenska snö- och terrängfordonsbranschen

Samtliga fyra organisationer är medlemmar i Nationella Snöskoterrådet.

Övergripande bedömning

Utredningen om en hållbar terrängkörningslag har utfört sitt arbete utifrån utredningsdirektiven på ett seriöst och kommunikativt sätt. De presenterade resultaten i förslaget är övergripande positiva och med hänvisning tagen till nedan detaljsynpunkter anser vi fyra organisationer att förslaget till ny terrängkörningslag är acceptabelt som det är skrivet.

Vi bedömer att utredningen från början bakbands av det faktum att den både skulle se över de rent lagtekniska/juridiska aspekterna av körning i terrängen och politiska ambitioner att förbjuda och begränsa framförallt snöskoteråkningen framfört av många intressen. Vi bedömer att utredningens förslag på bästa sätt lyckats med ett lagförslag som kompromissmässigt är acceptabelt och bra.

Med det sagt kan vi konstatera att utredningen på flera sätt är väl underbyggd med fakta, undersökningar och olika underlag. På flera andra platser är underlaget mycket tunt och man drar slutsatser genom olika antaganden och subjektiva uppfattningar samt ej gällande föreställningar.

Som exempel kan nämnas att utredningen hänvisar till vissa organisationers fakta om skador på natur och mark som i verkligheten inte är objektiva undersökningar utan interna enkäter till de organisationernas medlemmar. Ett annat exempel är slutsatser om att djurlivet störs som inte motsvaras i de parallella undersökningar av sakläget som bland annat Naturvårdsverket genomfört. Under 2019 framkom fakta ur den Nationella Emissionsdatabasen om att snöskotrar och fyrhjulingar släpper ut minst hälften så mycket växthusgaser än vad som antagits vid tiden för utredningens tillsättande. Dessa tre exempel visar på svagheten i att utreda en lagstiftning delvis baserad på åsikter snarare än konkreta fakta.

Vi kan också konstatera att med hänvisning till stycken ovan om skador på miljö och mark, att lite talar för att det är snöskoterkörningen som orsakar dessa i särskilt stor omfattning. Vår bedömning är att det är olaglig barmarkskörning med fyrhjulingar och andra fordon som ansvarar för den absoluta majoriteten av skador i och på naturen. Detta visar på svårigheten med en generell lagstiftning som inte tar hänsyn till fordonens beskaffenheter och där snöskotern i normalfallet inte påverkar underlaget nämnvärt.

Vikten av tillsyn och information

I trafiken finns det ett fåtal förare som orsakar stora problem för flertalet. Det handlar om dem som framför sina fordon över hastighetsbegränsningar, kör utan adekvata skydd, är berusade eller påverkade och dem som kort sagt struntar i lagar och regler. Detta gäller i allra högsta grad även inom terrängkörningen.

Vi anser att det är den olovliga och olagliga körningen som orsakar majoriteten av de problem som uppstår. Dessa utmaningar går inte i praktiken att reglera bort utan förändras genom en utökad tillsyn och tydligare informationsstrategier tillsammans med ett starkt socialt tryck från övriga förare och brukare.

De fyra organisationer som står bakom detta gemensamma yttrande verkar mitt i den svenska snöskotervärlden. Vi organiserar Sveriges snöskoterförare, klubbar, utbildare, turistnäring och leverantörer av fordon, tillbehör och service. Våra medlemmar lever med snöskoteråkandet på daglig basis.

Vi är därför övertygade om att hela samhället har ansvar för en hållbar terrängkörning. De allra flesta förare vill göra rätt och utredningens förslag till ny lagstiftning ger dem den möjligheten. Det som nu måste prioriteras är system och resurser för tillsyn, övervakning och information. Det är statens och det offentligas ansvar. Vår organisation kan bistå med kompetens, informationsspridning och opinionsbildning. Det är vår övertygelse att det är inom dessa områden det offentliga måste öka sina insatser snarare än att det finns direkta problem med lagstiftningen i sig.

Statligt ledkort och snöskoterfond

Den totala infrastrukturen kring snöskoterledsystemen i Sverige måste tillgodoses även i framtida lagstiftning. Ca 80% av snöskoterlederna i Sverige är idag s.k. enskilda leder och vad man kan utläsa av utredningen så ska de också kunna ges samma möjligheter att söka bidrag ur fonden som de allmänna lederna. Även ”särskilda områden” måste innefattas.

Intäkterna till fonden måste därför komma från alla typer av snöskoterleder, inte bara från de allmänna lederna för att det ska fungerar totalt sett. En enhetlig statlig avgift för alla typer av snöskoterleder gör det enklare för snöskoteråkaren att göra rätt för sig samt bidra till bättre resurser för uppbyggnad och underhåll av ledsystemen.

Allmänhetens och brukarnas vilja att betala en skoterledsavgift bygger dels på systemets omfattning, att intäkterna verkligen går till anläggande av nya leder och underhåll av dessa samt att även utländska besökare verkligen betalar avgifterna. Det leder oss tillbaka till ovan synpunkter om vikten av en bred och rättssäker tillsyn.

Friåkning

Vi ställer oss frågande till vad utredningen menar med ”friåkning”. Vad som antagligen avses är den form av olaglig friåkning som sker på föryngringsytor, och andra ställen där det eventuellt uppstår skada. Detta är emellertid reglerat i lag sedan tidigare, och någon förändring är inte nödvändig. I praktisk och juridisk mening är förslaget till lagstiftning inom detta område rimligt och vi ställer oss positiva till att utredningen inte fallit till föga för politiska krav på förbud eller en för rigid reglering av friåkning med snöskoter.

På samma sätt ser vi mycket positivt på att utredning och liggande remissförslag inte föreslår lagstiftningsförändringar som innebär grova inskränkningar i den traditionella sedvanerätt som uppstått att få köra snöskoter på ett lagligt sätt utan att tillstånd krävs av fastighetsägare.

Maskinutvecklingen

Dagens snöskotrar är generellt bränslesnålare, tystare och miljövänligare än tidigare. Det framgår inte helt tydligt i utredningen även fast man beskriver att utvecklingen har gått framåt med tvåtaktsmotorer med lägre buller- och avgasvärden och att fyrtaktsmotorer blivit vanligare. Man gör dock skillnad mellan tvåtakt och fyrtakt och lyfter fram att tvåtaktaren är mindre miljövänlig och är mer representerad inom friåkningen. Det är inte sakligt och objektivt när det gäller dagens maskiner.

Då utsläpps- och störningsargumenten får en så tydlig plats i utredningen är det mycket viktigt att konstatera att den fakta som ligger till grund för beskrivningar och ställningstaganden kan med fog ifrågasättas i enlighet med argumentation ovan.

Övriga ställningstaganden

Vi ställer oss positiva till förslaget i övrigt och har inget att erinra.

//Branchorganisationen för hållbar snöskoterturism genom styrelsen.

Remissvar till terrängkörningsutredningen

Förslag: Begränsa snöskoterns prestanda

Varför begränsa:

- Dagens skotrar har obegränsad framkomlighet på grund av skoterns motorprestanda samt höga kammar på drivbanden som förorsakar stora skador på vegetationen över och under snön då de gräver sig ner tills skoterföraren får fäste i markvegetationen/mossan och med stor motorkraft slirar sig vidare.

- Med stora motorer ökar farten och olycksrisken betydligt.

- Antal olyckor med snöskoter enbart i Norrbotten som krävt vård enligt uppgifter hämtade från Region Norrbotten:

År	Antal
2017	331
2018	375
2019	409
2020 januari – mars	237

Vad kostar detta samhället?

Förslag med begränsning till:

- Maximal motorstyrka 50 hk.
- Maximal 30 mm kamhöjd på skoterns drivband.

Syfte:

- Minska olyckor och kostnader för samhället
- Värna om djur, natur, växtlighet och samhällsresurser.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND
LRF Härjedalen Kommungrupp

YTTRANDE
Diarienr. M2020/00205/Nm
2020-06-01

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Yttrande gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

LRFs kommungrupp i Härjedalen, inkommer här med synpunkter gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Allmänt om LRF Härjedalens kommungrupp

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå. Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommuners 4 lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. Kommungruppen i Härjedalen företräder 440 LRF-medlemmar och 265 företagare i kommunen.

Med vårt arbete vill vi verka för att skapa förutsättningarna som ger våra medlemmars företag att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Kommungruppens synpunkter

Det är så många markägare i vår kommun som blir drabbade av olika typer av markskador till följd av terrängkörning av andra på deras mark. Och upplevelsen är att problemet ökar varje år. Det är en utveckling som måste stoppas. LRF Härjedalen kommungrupp anser att förslagen som redovisat från utredningen kring en ny terrängkörningslag inte är tillräckliga för att lösa dessa problem och måste förändras. Vi har ett stort antal skoterleder i vår kommun men ofta avviker skoteråkare från leden för frikörning på enskildas marker. Även andra terrängfordon under övriga delen av året ställer till problem. Erfarenheter av förstörda skogsplanteringar eller såddar är tyvärr inte ovanliga bland våra medlemmar. Det skapar irritation och frustration förutom det ekonomiska bortfallet som följer av sådana skador.

Vi ser ett stort behov av en skärpt och förtydligad lagstiftning för att komma till bukt med den fortsatta ökningen av markskador. Det måste tydligt slås fast vad som faktiskt redan nu gäller. Nämligen att allemansrätten på intet vis innefattar motorfordon och att man alltid behöver markägarens godkännande när man kör över annans mark. Förutom i lagtext måste man arbeta för ökad kännedom av lagstiftningen annars kan ibland inte ens de som vill göra rätt.

Vi vill i samband med det påpeka att det tidigare krävdes tävlingslicens för skotrar över 70 hästkrafter, vilket reglerade åkningen av de mest markskadande maskinerna.

Frågan om olovlig körning och de skador det medför måste också ges ökade resurser och prioritet hos polismyndigheten. Polisen måste ta frågan på större allvar och få de resurser de behöver för att kunna ägna större uppmärksamhet åt de bekymmer som jordbrukarna upplever med terrängkörning under alla tider på året från skotrar, motor-crossar, fyrhjuling eller elcyklar.

Leder och friåkningsområden bör skapas genom överenskommelser mellan ledhållare och markägare eller andra rättighetshavare. Det är ett system som fungerar på flera platser i vårt område; Funäsfjällen, Västra Härjedalen, som tillsammans med Ljungdalen Storsjö erbjuder 60 mil pistade leder samt friåkningsområden. Detta område är reglerat och nyttjarna betalar dagkort, flerdagskort eller säsongskort för att få köra på de pistade lederna. Markägaravtal har upprättats och markarrende betalas ut. Problemen som växte sig allt större på 80 – 90 talet är ett minimum efter regleringen och flera arbetstillfällen har skapats. Då skoteråkarna ökar i antal varje år trots styrningen och avgifter tyder på att de underhållna lederna uppskattas.
I Hedeområdet har man ingen reglering, men arbetar ideellt med att underhålla lederna vilket i stort fungerar bra, så reglering eller ej bör bestämmas lokalt.

Vi behöver lära av dessa goda exempel vilket alla pekar på betydelsen av resurser för att säkerställa väl underhållna leder som upprättas i samförstånd mellan terrängfordonsåkarna och markägarna. Ett samarbete med markägarna för att ”bygga” leder är bästa garantin för att minska problemet med skador på mark och skogsplantor samt för att förhindra skoterförbud eller stängsel för att stoppa skoteråkning på olämpliga leder. Markägares tillstånd ska vara obligatoriskt vad gäller alla motordrivna fordon.

LRF Härjedalen kommungrupp är angelägna om att skoterleder och friåkningsområden ska finnas, eftersom en fungerande terrängkörning också är en viktig fråga för våra medlemmar. Många av våra medlemmar har också terrängfordon som ett arbetsredskap i sitt företagande.

Men all terrängkörning måste ske ordnat och reglerat för att den ska vara hållbar långsiktigt.

Avslutningsvis måste hindret för markägare att framföra terrängfordon på sin egen jordbruksmark tas bort. De regler som idag hindrar markägaren att använda sin egen mark är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. De intressen som finns kopplade till jordbruket är till största delen enskilda intressen. Marken är ofta

bevuxen med grödor och inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning och annan jordbearbetning är ständigt återkommande åtgärder under året. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen jordbruksmark för annat skäl än jordbruk. Det får inte vara någon skillnad mellan renägarnas och rättigheter att framföra terrängfordon på renbetesland och markägarens på sina marker.

LRFs kommungrupp i Härjedalen förespråkar en terrängkörning som är hållbar. Det innebär att en minimering av markskador och intrång och samtidigt möjliggöra t.ex. snöskoterkörning och turism och landsbygden. Vi ber att utredningens förslag tydligare förespråkar åtgärder för att skydda markägare från intrång och markskador.

LRF Härjedalen Kommungrupp tackar för möjligheten att lämna synpunkter och ser fram emot väl genomarbetade handlingsplaner.

Med vänlig hälsning

LRF Härjedalen Kommungrupp
genom
Marie Klockervold

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND
LRF Sundsvall Kommungrupp
LRF Ånge Kommungrupp
LRF Timrå Kommungrupp
LRF Härnösand Kommungrupp

YTTRANDE
Diarienr. M2020/00205/Nm
2020-06-01

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Yttrande gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

LRFs kommungrupper i Sundsvall, Ånge, Timrå och Härnösand inkommer här med synpunkter gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Allmänt om LRFs kommungrupper

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå. Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommunernas lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. LRFs kommungrupper i Sundsvall, Ånge och Härnösand företräder tillsammans över 1200 företagare som är LRF-medlemmar i kommunerna.

Med vårt arbete vill vi verka för att skapa förutsättningarna som ger våra medlemmars företag att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Kommungruppernas synpunkter

För att sammanfatta de ståndpunkter som LRF Sundsvall, Ånge, Timrå och Härnösands kommungrupper har i frågan är det att det redovisade förslaget om en ny terrängkörningslag måste förändras. Vi ser liksom så många markägare en fortsatt ökning av olika typer av markskador och det är en utveckling som helt enkelt måste stoppas. Inom våra kommuner finns många upprättade skoterleder men i många fall verkar det inte vara tillräckligt för skoter-/cross-/fyrhjulingsåkarna. Vi får ofta från våra medlemmar höra om sådda lägdor som blivit skadade eller förstörda skogsplanteringar till följd av allmänhetens framfart med olika terrängfordon. Detta kan medföra, förutom ett ekonomiskt bortfall för den enskilda landsbygdsföretagaren, att markägarna helt enkelt vänder sig emot allmänhetens möjlighet till t.ex. skoteråkning.

Ett första steg i att bryta denna utveckling är att förtydliga det som faktiskt redan gäller; att det alltid krävs markägarens samtycke för att få framföra

motorfordon och att det på inte något vis ingår i allemansrätten. Utan denna allmänna kännedom kan ibland inte ens de som vill göra rätt.

Vidare måste problemet med olovlig körning och omfattande skador ges en högre prioritet hos polisen och dessa måste också ges förutsättningar för detta. Det innebär att regeringen måste skjuta till nog med medel för att den föreslagna skoterfonden ska ha en tillräcklig finansiering.

Vi vill särskilt betona betydelsen av bra skoterleder och att där sådana skapas genom en god överenskommelse mellan ledhållare (vilket ofta är skoterklubbarna) och markägare så minskar också problemet betydligt. Men för detta krävs att de som upprättar leder har både förutsättningar och resurser att göra så på ett bra vis. Vi har förstått att det finns ett väl fungerande system i Finland och som antagligen skulle ha goda förutsättningar att fungera väl i Sverige. Vi som markägare önskar inte att snöskoterkörning, turism och livet på landsbygden blir lidande av de åtgärder som tas, men vi ser heller inte att så är fallet om man tar våra synpunkter i verkligt beaktande. Våra kommungrupper är angelägna om att skoterleder ska finnas, eftersom en fungerande terrängkörning är en viktig fråga också för våra medlemmar. Olika terrängfordon används dagligen även av många LRF-medlemmar i arbetet men också för rekreation.

Men all terrängkörning måste dock ske ordnat och reglerat för att den ska vara hållbar långsiktigt.

Avslutningsvis måste hindret för markägare att framföra terrängfordon på sin egen jordbruksmark tas bort. Regler som hindrar markägaren att använda sin egen mark är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. De intressen som finns kopplade till jordbruket är till största delen enskilda intressen. Marken är ofta bevuxen med grödor och inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning och annan jordbearbetning är ständigt återkommande åtgärder under året. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen jordbruksmark för annat skäl än jordbruk.

LRFs kommungrupp i Sundsvall, LRFs kommungrupp i Ånge, LRF kommungrupp i Timrå och LRFs kommungrupp i Härnösand tackar för möjligheten att lämna synpunkter och ser fram emot väl genomarbetade handlingsplaner.

Med vänlig hälsning

Peter de Beau, ordf.
LRF Sundsvalls kommungrupp

Anna Vägermark, ordf.
LRF Ånges kommungrupp

Jörgen Byström, ordf.
LRF Härnösands kommungrupp

Oscar Westerlund, ordf.
LRF Timrås kommungrupp

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND
LRF Kramfors Kommungrupp

YTTRANDE
Diarienr. M2020/00205/Nm
2020-06-08

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Yttrande gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

LRFs kommungrupp i Kramfors inkommer här med synpunkter gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Allmänt om LRFs kommungrupper

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå. Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommunens 6 lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. LRFs kommungrupp i Kramfors företräder närmare 320 företagare som är LRF-medlemmar i kommunen.

Med vårt arbete vill vi verka för att skapa förutsättningarna som ger våra medlemmars företag att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Kommungruppens synpunkter i rubricerat ärende

Problemet med markskador och intrång som drabbar många företagare inom det gröna näringslivet till följd av allmänhetens framfart med terrängfordon är oacceptabelt och måste lösas. Problemet härrör från all typ av terrängåkning, inte bara skotrar utan även fyrhjulingar och motorkrossar. Eftersom dagens snöskotrar och ATV-fordon ges en allt högre effekt och är byggda för just "friåkning" utanför led och väg väljer många terrängfordonsförare att avvika från de leder som finns för att friåka på hyggen och lägdor. Vi ser att detta blir allt vanligare vilket leder till bl.a. förstörda planteringar och såddar. Det medför både irritation och ekonomiska förluster för våra drabbade medlemmar.

När vi i kommungruppen läser igenom lagförslaget som utredningen presenterar är vi av åsikten att det inte räcker till för att lösa de problem vi ser idag och vända den negativa utvecklingen. Utredningens förslag saknar en bra förklaring på vad som kan anses vara en hållbar terrängkörning. Det krävs mer än det som utredningen lagt fram för att bromsa och förbättra denna situation.

Behov av tydligare lagstiftning
Det tydligaste problemet med dagens lagstiftning, och där även utredningens

förslag behöver förbättras, är att den behöver tydligare fastslå vad som faktiskt redan gäller idag. Att det är förbjudet att framföra fordon över annans mark om man inte har markägarens godkännande. Det behöver också tydligt fastslås att det inte finns någon form av motoriserad allemansrätt och terrängkörning är inte allmänt tillåtet. Den kan heller inte försvaras med någon form av traditionell hävd i att det är okej eftersom det helt enkelt är allmänt förekommande, vilket har hörts från några håll.

Om det fortsatt på något vis är otydligt vad som gäller genom lagtextens utformning så kvarstår den gråzon som finns idag. Denna gråzon leder till de problem våra medlemmar upplever. Det gör också att inte ens de som vill ibland kan göra rätt. Lagtexten behöver vara tydlig med detta och att samma regelverk gäller oavsett snömängd, dvs. för alla terrängkörningsfordon. Därför är det kommungruppens åsikt att man bl.a. behöver förtydliga sådan saker som vad barmark är (SOU 2019:67, s. 36, §6) samt vad som är ett tillräckligt snödjup. Att barmark enbart definieras som ”icke-snötäckt” eller att ett otillräckligt snödjup är ett sådant som ”*om det inte är uppenbart att användningen kan ske utan risk för skada*” (SOU 2019:67, s. 36, §7). Detta är otydligt och lämnar stort utrymme för godtyckliga bedömningar av terrängfordonsförare som inte har kunskap om jord- och skogsbruk för att kunna göra denna bedömning.

Tillsyn

Vi ser också att det krävs en ökad bevakning av lederna där ansvarig myndighet, det vill säga polisen, behöver närvara mer aktivt för att informera om vad som gäller, avskräcka från överträdelse och vidta åtgärder mot de som inte följer regelverket. Detta kräver att frågan ges en högre prioritet hos polisen, vilket i sin tur kräver att de ges medel från regeringen för detta. För om inte lagen förstärks tappar den också sin betydelse. I utredningens lagförslag (s.39, §20) behöver polismyndigheten vara den utpekade myndighet med ansvar för tillsynen, då enbart de har befogenheten att förstärka lagen på plats och vidta åtgärder.

Upprättande av ledsystem

LRF Kramfors kommungrupp håller med om att det är viktigt att det finns leder för allmänheten att nyttja för terrängkörning, just för att den inte ingår i allemansrätten. En fungerande terrängkörning är en viktig fråga också för våra medlemmar som dagligen använder olika terrängfordon i arbetet men också för rekreation. All terrängkörning måste dock ske ordnat och reglerat för att den ska vara hållbar.

Vi menar att ett ledsystem som är fungerande och långsiktigt hållbart är ett det som ges medel för underhåll och som upprättas i samförstånd mellan berörda markägare och ledhållare. Man ska då också komma ihåg att samtycke är bra men kan också bli en börda för markägaren att svara på förfrågningar. Att

upplåta mark för led och friåkningsområden bör också i större utsträckning vara kopplat till en marknadsmässig ersättning till markägaren.

Den fond som ska upprättas utifrån medel från ”skoterskatten” bör diskuteras utifrån detta resonemang men även utifrån det att markägare ska kunna bli ersatt för de skador som också uppstår.

Borttagande av hinder för markägare
Avslutningsvis vill vi lyfta problematiken kring hur markägare idag hindras från att framföra terrängfordon på sin egen jordbruksmark. Dessa regler är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. De intressen som finns kopplade till jordbruket är till största delen enskilda intressen. Marken är ofta bevuxen med grödor och inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning och annan jordbearbetning är ständigt återkommande åtgärder under året. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen jordbruksmark för annat skäl än jordbruk.

LRF Kramfors Kommungrupp vill att de som bedriver en förnuftig terrängkörning ska fortsätta kunna göra det. Det möjliggör turism och höjer attraktionen att på och verka på landsbygden. Vi önskar inte att detta blir lidande av de åtgärder som tas, men vi ser heller inte att så är fallet om man tar våra synpunkter i verkligt beaktande. Klart står att utredningens förslag måste förtydligas och förstärkas för att nå en långsiktigt hållbar terrängkörning.

LRFs kommungrupp i Kramfors tackar för möjligheten att lämna synpunkter och ser fram emot väl genomarbetade handlingsplaner.

Med vänlig hälsning

Caroline Näslund
Ordförande
LRF Kramfors Kommungrupp

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND
LRF Örnsköldsvik Kommungrupp

YTTRANDE
Diarienr. M2020/00205/Nm
2020-06-03

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Yttrande gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

LRFs kommungrupp i Örnsköldsvik inkommer här med synpunkter gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Allmänt om LRFs kommungrupper

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå. Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommunens 7 lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. LRFs kommungrupp i Örnsköldsvik företräder 870 företagare som är LRF-medlemmar i kommunen.

Med vårt arbete vill vi verka för att skapa förutsättningarna som ger våra medlemmars företag att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Kommungruppens yttrande och förslag

Kommungruppen vill inledningsvis sammanfatta sina synpunkter med att problemet med markskador och intrång till följd av allmänhetens framfart av terrängfordon är oacceptabelt och måste lösas. Att t.ex. skoterförare väljer att avvika från de överenskomna lederna för friåkning på hyggen och lägdor blir ett allt vanligare problem för företagare inom det gröna näringslivet. Det medför både irritation och kostnader för våra drabbade medlemmar. Problemet härör från all typ av terrängåkning, inte bara skotrar utan även fyrhjulingar och motorkrossar.

När kommungruppen då studerat de förslag som utredningen presenterar är vi av åsikten att det inte räcker till för att komma till bukt med problemen. Bland de medlemmar och företagare som kommungruppen företräder hör vi varje år fler och fler som blivit drabbade av terrängkörning. Det kan handla om körskador på åkrar eller skogsplanteringar som blivit förstörda. Det krävs mer än det som utredningen föreslagit för att bromsa och förbättra denna situation.

Först och främst måste det vara tydligt att det är förbjudet att framföra fordon över annans mark om man inte har markägarens godkännande samt att allemansrätten inte inbegriper motoriserade fordon. Om detta på något vis är

otydligt kvarstår den gråzon som finns idag vilket är det som leder till de problem våra medlemmar upplever. Det gör också att inte ens de som vill ibland kan göra rätt. Lagtexten behöver vara tydlig med detta och att samma regelverk gäller oavsett snömängd, dvs. för alla terrängkörningsfordon.

Vi ser också att det krävs en ökad bevakning av lederna för att kunna komma åt de som avviker från leden på ett olovligt sätt. Frågan måste därför prioriteras högre av polisen för om inte lagen förstärks tappar den också sin betydelse.

LRF Örnsköldsviks kommungrupp vill vara tydlig med att skoterleder ska finnas, eftersom en fungerande terrängkörning är en viktig fråga också för våra medlemmar. Olika terrängfordon används dagligen även av många LRF-medlemmar i arbetet men också för rekreation. Men all terrängkörning måste dock ske ordnat och reglerat för att den ska vara hållbar. Ett fungerande ledsystem är ett sådant som ges medel för underhåll och som dras i samförstånd mellan markägare och ledhållare.

Vi har förstått att den nyligen införda ”skoterskatten” delvis syftar till att främja arbetet med ett ledsystem. Detta är ett gott initiativ men om inga övriga åtgärder tas för att begränsa det olovliga körandet är frågan om denna pott även bör användas för att kompensera de markägare som drabbas av markskador? För idag uppbär markägaren själv hela kostnaden för detta utan samhällets stöd, vare sig för att förstärka rådande bestämmelser eller för att skydda sin mark.

Avslutningsvis vill vi lyfta problematiken kring hur markägare idag hindras från att framföra terrängfordon på sin egen jordbruksmark. Dessa regler är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. De intressen som finns kopplade till jordbruket är till största delen enskilda intressen. Marken är ofta bevuxen med grödor och inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning och annan jordbearbetning är ständigt återkommande åtgärder under året. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen jordbruksmark för annat skäl än jordbruk.

Vi som markägare önskar inte att de som bedriver en förnuftig terrängkörning, turism och livet på landsbygden blir lidande av de åtgärder som tas, men vi ser heller inte att så är fallet om man tar våra synpunkter i verkligt beaktande.

LRFs kommungrupp i Örnsköldsvik tackar för möjligheten att lämna synpunkter och ser fram emot väl genomarbetade handlingsplaner.

Med vänlig hälsning

Josefin Larserud
Ordförande
LRF Örnsköldsviks Kommungrupp

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND
LRF Strömsund Kommungrupp

YTTRANDE
Diarienr. M2020/00205/Nm
2020-06-03

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Yttrande gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

LRFs kommungrupp i Strömsund, inkommer här med synpunkter gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Allmänt om LRF Strömsund kommungrupp

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå. Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommuners 4 lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. Kommungruppen i Strömsund företräder tillsammans närmare 230 företagare som är LRF-medlemmar i kommunen.

Med vårt arbete vill vi verka för att skapa förutsättningarna som ger våra medlemmars företag att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Allmänna synpunkter

LRF Strömsund kommungrupp är av åsikten att det resultat och förslag som redovisat från utredningen kring en ny terrängkörningslag är otillräcklig och måste förändras. Det är så många markägare i vår kommun som blir drabbade av olika typer av markskador till följd av terrängkörning av andra på deras mark. Och upplevelsen är att problemet ökar varje år. Det är en utveckling som måste stoppas. Inom våra kommuner finns många upprättade skoterleder men i många fall verkar det inte vara tillräckligt för skoteråkarna men även andra terrängfordon under övriga delen av året ställer till problem. Vi får ofta från våra medlemmar höra om skadade såddar eller förstörda skogsplanteringar till följd av allmänhetens framfart. Det innebär stor ilska och frustration hos den enskilde markägaren men även ett ekonomiskt bortfall för den enskilda landsbygdsföretagaren som brukar marken.

Behov av tydlighet i lag samt informationsinsatser

Ett första steg i att bryta denna utveckling är att förtydliga det som faktiskt redan gäller. Nämligen: det finns ingen motoriserad allemansrätt och det krävs alltid markägarens samtycke för att få framföra motorfordon på dennes mark.

Detta kräver, förutom en förtydligande lagtext, också breda informationsinsatser, framförallt i våra skolor där man har en möjlighet att ge en tidig korrekt information om hur terrängkörnings-, och motorfordon får framföras och de konsekvenser det kan ge. Utan denna allmänna kännedom kan ibland inte ens de som vill göra rätt.

Polisens resurser och prioritering

Vidare måste problemet med olovlig körning och omfattande skador ges en högre prioritet hos polisen med fler och regelbundna insatser. Det krävs att polisen får ökade resurser för att kunna ägna större uppmärksamhet åt de bekymmer som jordbrukarna upplever med terrängkörning under alla årstider. Det åligger därför regeringen att tillföra tillräckligt med medel för att den föreslagna skoterfonden ska ha en tillräcklig finansiering.

Behov av leder och friåkningsområden

Vi vill ställa oss bakom initiativen om att i överenskommelse med markägare upprätta väl underhållna leder och friåkningsområden. Vi har förstått att det finns ett system i Finland som bygger på detta och bevisat sig fungera väl. Det är väl därför lätt att anta att samma system skulle ha goda förutsättningar att fungera väl även i Sverige. LRFs kommungrupp i Strömsund är angelägna om att skoterleder och friåkningsområden ska finnas, eftersom en fungerande terrängkörning också är en viktig fråga för våra medlemmar. Olika terrängfordon används dagligen även av många LRF-medlemmar i arbetet och för rekreation.

Men all terrängkörning måste ske ordnat och reglerat för att den ska vara hållbar långsiktigt.

Hinder för den enskilde markägarens nyttjande av egen mark

Avslutningsvis måste hindret för markägare att framföra terrängfordon på sin egen jordbruksmark tas bort. De regler som idag hindrar markägaren att använda sin egen mark är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. De intressen som finns kopplade till jordbruket är till största delen enskilda intressen. Marken är ofta bevuxen med grödor och inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning och annan jordbearbetning är ständigt återkommande åtgärder under året. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen jordbruksmark för annat skäl än jordbruk.

LRFs kommungrupp i Strömsund vill främja en hållbar terrängkörning som möjliggör snöskoterkörning, turism och livet på landsbygden utan att

markskador och försvårat brukande ska vara en effekt. Därför ber vi att ni tar våra synpunkter i beaktande och tydligare förstärker utredningens förslag för att skydda markägare mot intrång och skador.

LRF Strömsund Kommungrupp tackar för möjligheten att lämna synpunkter och ser fram emot väl genomarbetade handlingsplaner.

Med vänlig hälsning

Elisabeth Lundström
ordförande
LRF Strömsund kommungrupp

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND
LRF Krokom Kommungrupp
LRF Åre Kommungrupp

YTTRANDE

Diarienr. M2020/00205/Nm

2020-06-09

Utredningen om hållbar terrängkörning
Att. Regeringskansliet

Yttrande gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning

LRFs kommungrupp i Krokom samt LRFs kommungrupp i Åre inkommer här med synpunkter gällande remiss angående Betänkande av Utredningen om hållbar terrängkörning.

Allmänt om LRFs kommungrupper

LRF är både en folkrörelse och en intresse- och företagarorganisation som finns representerad på riks-, region-, kommun-, och lokal nivå. Kommungruppen är ett samarbetsorgan för kommunernas lokalavdelningar, vars uppdrag är att bevaka och påverka i frågor som är viktiga för våra medlemmar och där kommunen har beslutanderätt. LRFs kommungrupp i Krokom och Åre företräder drygt 600 företagare som är LRF-medlemmar i kommunerna.

Med vårt arbete vill vi verka för att skapa förutsättningarna som ger våra medlemmars företag att växa i kommunen, vilket skapar såväl arbetstillfällen som skatteintäkter.

Kommungruppens yttrande och förslag

Problem med markskador och intrång är, tyvärr, en allt för vanlig erfarenhet bland LRFs medlemmar i Krokom kommun. Det är kommungruppens uppfattning att problemet med markskador, såsom förstörda skogsplanteringar eller skadade såddar, till följd av allmänhetens framfart av terrängfordon har blivit allt värre med åren. Det medför kostnader för våra de berörda landsbygdsföretagarna och problemet härör från all typ av terrängåkning, inte bara motorburna, som skotrar, fyrhjulingar och motorkrossar, utan även el-cyklar och mountainbikes.

LRF Krokoms kommungrupp och LRF Åres kommungrupp vill att markerade och godkända områden för terrängkörning ska finnas tillgängliga för allmänheten eftersom detta också är av intresse för våra medlemmar som nyttjar terrängfordon för såväl arbete som rekreation. Men all terrängkörning måste dock ske i en ordnad form utan att någon part ska drabbas av materiella eller ekonomiska kostnader, åkningen behöver vara tydligt regleras för att den

ska vara hållbar på lång sikt. Ägande- och förfoganderätten över sin egen mark är grundläggande. Det innebär att ett fungerande ledsystem är ett sådant som planeras i samförstånd mellan markägare och ledhållare och som ges medel för underhåll från det allmänna; vilket är den efterfrågande parten. Samtidigt måste terrängkörning som leder till att föraren förstör brukad mark hållas ansvariga för de skador de orsakar. Detta förutsätter att regelverket är tydligt och även upprätthålls.

När kommungruppen då studerat de förslag som utredningen presenterar är vi av åsikten att det inte räcker till för att komma till bukt med problemen. Det krävs mer än det som utredningen föreslagit för att vända den negativa utveckling som vi idag bevittnar.

Först och främst måste det vara tydligt att det är förbjudet att framföra fordon över annans mark om man inte har markägarens godkännande samt att allemansrätten inte inbegriper motoriserade fordon. Det är detta som gäller idag men många terrängfordonsförare har inte kunskap om detta. Det är i denna otydlighet som skapar den gråzon som finns idag vilket är det som leder till de problem våra medlemmar upplever. Det gör också att inte ens de som vill ibland kan göra rätt. Lagtexten behöver vara tydlig med detta och att samma regelverk gäller oavsett årstid och för alla terrängkörningsfordon.

Vi ser också att det krävs en ökad bevakning av lederna för att kunna komma åt de som avviker från leden på ett olovligt sätt. Frågan måste därför prioriteras högre av polisen för om inte lagen förstärks tappar den också sin betydelse. Det blir slutligen en fråga för regeringen att se till att polismyndigheten har de resurser som krävs för att kunna göra denna prioritering.

Slutligen måste hindret för markägare att idag framföra terrängfordon på sin egen jordbruksmark tas bort. Dessa regler är en inskränkning av egendomsskyddet som endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen. De intressen som finns kopplade till jordbruket är till största delen enskilda intressen. Marken är ofta bevuxen med grödor och inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning och annan jordbearbetning är ständigt återkommande åtgärder under året. Det är varken angeläget eller motiverat att hindra en markägare att köra på sin egen jordbruksmark för annat skäl än jordbruk.

Vi vill att alla de som bedriver en förnuftig terrängkörning på våra leder ska kunna fortsätta göra det och även att ett förnuftigt ledsystem fortsatt utvecklas i samråd med markägare. Detta är avgörande förutsättningar för en stor del av vårt läns turism och det allmänna livet på landsbygden. Om man tar våra synpunkter i verkligt beaktande finns goda förutsättningar för detta.

LRFs kommungrupp i Krokom och LRFs kommungrupp i Åre tackar för möjligheten att lämna synpunkter och ser fram emot väl genomarbetade handlingsplaner.

Med vänlig hälsning

Andreas Axelsson
ordförande
LRF Krokom Kommungrupp

Eleonore Holmberg Östling
ordförande
LRF Åre Kommungrupp

Miljödepartementet
Regeringskansliet

m.remissvar@regeringskansliet.se

REMISS OM SKRIVELSER "FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGS-ÄNDRINGAR MED ALLMÄNNA REGLER FÖR VISSA VERKSAMHETER SOM BEHANDLAR AVFALL" OCH "FÖRSLAG TILL ALLMÄNNA REGLER FÖR VISSA VERK-SAMHETER SOM HANTERAR AVFALL"

Er beteckning: M2018/01322/R

SAMMANFATTNING

Länsstyrelsen anser att förslagen till allmänna regler ligger i linje med uppdraget att förenkla för företag som länsstyrelserna har.

Sammanfattningsvis framför Länsstyrelsen synpunkter på att det kan bli svårt att tillämpa de straffsanktioner som föreslås, att det kan bli svårt att bedöma begränsningsvärden för buller (impulsljud) och att det inte är motiverat att egenkontrollförordningen ska gälla generellt för alla verksamheter som omfattas av allmänna regler. Det behöver klargöras vilka komposteringar det är som föreslås omfattas av allmänna regler och om information om verksamheter som registreras enligt de allmänna reglerna ska kommuniceras. Det är viktigt att miljö- och hälsokrav inte försämras vid bedömning av vilka verksamheter som kan komma att omfattas av allmänna regler. Länsstyrelsen uppskattar att införande av allmänna regler innebär ett ökat resursbehov för Länsstyrelsen på en halv årsarbetskraft för vägledning till kommuner och hantering av överklagade ärenden.

SYNPUNKTER

Straffsanktioner (Verksamheter som behandlar avfall, 3.4 sid 26)

Länsstyrelsen är tveksam till att överträdelser av allmänna regler ska vara straffsanktionerade när överskridande av försiktighetsmått för C-verksamheter inte är det. Lagstiftaren har tidigare bara velat koppla straff till överskridande av villkor för A- eller B- verksamhet som har mycket större miljöpåverkan. I de fall

Postadress
351 86 VÄXJÖ

Gatuadress
Kungsgatan 8

Telefon
010-223 70 00

Telefax
010-223 72 20

E-post
kronoberg@lansstyrelsen.se

Webbplats
www.lansstyrelsen.se/kronoberg

Kontakt i detta ärende
Ulrica Nymberg

010-2237498

B- verksamheter kan omfattas av allmänna regler, och bedöms ha en större miljöpåverkan, kan det vara motiverat att de allmänna reglerna är straffsanktionerade. Generellt bedömer Länsstyrelsen att det kan bli svårt att tillämpa straffsanktionerna som föreslås kopplas till föreskrifterna eftersom försiktighetsmåtten troligen inte är tillräckligt precisa för att kunna fälla till ansvar.

Komposteringar, verksamheter som behandlar avfall

5.2.1. sid 43 och "Slutsats" sid 47.
Länsstyrelsen anser att det är oklart vilka komposteringar som föreslås omfattas av allmänna regler. Det talas om "anläggningar" för kompostering men "anläggning" används inte i lagtexten. Det bör förtydligas vilka komposteringar som avses.

Ändring i 29 kap 31 § miljöprövningsförordningen, sid 48.
I den föreslagna lydelsen är den nedre mängdgränsen i punkten 2 borttagen. Rent formellt kan då hur små komposteringar som helst omfattas, till och med en privat villaägares trädgårdskompost. Länsstyrelsen anser inte att privata villaägarens trädgårdskomposter ska omfattas av allmänna regler eller anmälningsplikt för C-verksamhet. Det bör finnas en nedre mängdgräns. Alternativ bör någon form av klargörande ske så att det blir tydligt framgår att små privata komposteringar inte omfattas.

Verksamheter som hanterar avfall, återvinning av avfall för anläggningsändamål, Naturvårdsverkets förslag 4.3.2.
Länsstyrelsen instämmer i förslaget att dagens U-verksamheter bör omfattas av allmänna regler. Krav på C-anmälan för dessa verksamheter är inte motiverat och skulle medföra onödiga handläggningstider.

Verksamheter som hanterar avfall, Allmänna regler och annan reglering av masshanteringen, kap 2.4 Behov av översyn
Länsstyrelsen instämmer i att det finns ett behov av en samlad översyn av masshanteringen. I en översyn bör det förtydligas vilka föroreningshalter som kan accepteras och vad som är lämpliga användningsområden för massorna.

Verksamheter som hanterar avfall, kap 5.3 avsnitt Begränsningsvärden – 12 och 13 §§ om buller
Länsstyrelsen bedömer att det kan bli svårt att tillämpa förordningen när det gäller begränsningsvärden för buller om man inte vet om det förekommer impulsljud i det enskilda fallet. Eftersom begränsningsvärdena inte är ett villkor och eftersom tillsynsmyndigheten kan avvika från försiktighetsmått i förelägganden så kommer tillsynsmyndigheten vid behov behöva utreda om impulsljud förekommer. Men innan dess blir det osäkert för verksamhetsutövaren och för närboende vilka nivåer som gäller. Försiktighetsmått har inte rättskraft, så dessa kan ändra sig även efter ett eventuellt föreläggande.

Egenkontroll
Länsstyrelsen anser att egenkontrollförordningen inte generellt ska gälla för samtliga verksamheter som föreslås omfattas av allmänna regler utan endast för de verksamheter som kan medföra relativt stor påverkan på människors hälsa och miljön. Enligt vår bedömning är det av de verksamheter som föreslås nu, sortering, mekanisk bearbetning och lagring av asfalt som är avfall och återvinning av avfall för anläggningsändamål, som ska omfattas av egenkontroll. Varje gång det utarbetas allmänna regler bör man se över om egenkontrollförordningen ska tillämpas.

Vägledningsbehov
Länsstyrelsens bedömning är att det kommer att tillkomma en del arbete för Länsstyrelsen med information och vägledning till kommunerna när allmänna regler införs. På längre sikt är bedömningen att kommunerna kommer att efterfråga vägledning när frågor uppstår i pågående verksamheter och vid klagomål från närboende och att Länsstyrelsen får in överklagande av kommunala beslut. Länsstyrelsen uppskattar att införande av allmänna regler innebär ett ökat resursbehov för Länsstyrelsen på en halv årsarbetskraft för vägledning till kommuner och hantering av överklagade ärenden.

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

19 kap 4-5 §§ miljöbalken
Länsstyrelsen anser att det behöver klargöras om ärendena/registreringarna om verksamheter enligt allmänna regler kan komma att omfattas av prövningen av miljöfarlig verksamhet enligt 19 kap 4-5 §§ miljöbalken (eller i andra hand av förvaltningslagens kommuniceringsregler). Länsstyrelsens uppfattning är att det inte är tänkt så enligt det förslag om registrering av allmänna regler som föreslås eftersom syftet med allmänna regler är förenkling och ingen prövning i det enskilda fallet. En konsekvens av att berörda inte kan framföra sina synpunkter före verksamheten påbörjas kan leda till fler klagomål när verksamheterna är igång som behöver följas upp och drivas inom tillsynen.

DE SOM MEDVERKAT I BESLUTET

Beslutet har fattats av länsråd Kristina Zetterström med miljöskyddshandläggare Ulrica Nymberg som föredragande. I den slutliga handläggningen har också chef för Miljöavdelningen Martin Sjödahl, miljöjurist Henrik Skanert och länsjurist Saramaria Johansson medverkat.

SÅ HÄR HANTERAR LÄNSSTYRELSEN PERSONUPPGIFTER

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

REGION
Inlandskommuner i samverkan

2020-06-22

Miljödepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Region 10 avger följande synpunkter till remiss SOU 2019:67 Betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning, diarienummer M2020/00205/Nm

Region 10 anser att utredningen och dess syfte att nå en framtida hållbar terrängkörning ligger rätt i tiden. Region 10 vill poängtera med hänsyn till utredningen att vi anser att all skoteråkning på snöklädd mark är tillåten om inte uttryckligen inskränkningar uttalats.

Med detta slår Region 10 fast att det finns behov av fortsatta kartläggningar, fördjupade utredningar och faktaunderlag av dagens pågående terrängkörning för att, med stöd av vidimerad kunskap, kunna föreslå åtgärder som på ett reellt och uppföljningsbart sätt bidrar till en mer hållbar terrängkörning.

Vi har nedan belyst områden från utredningen och dess förslag som behöver förtydligas samt inspel till utredningens konklusioner och analyser.

Förtydligande kopplat till kommuners arbete

Finansiering via skoterledsfonden

Region 10 instämmer till experternas uttalande om att skoterledsfonden som finnanseringslösning inte kommer att täcka kostnaderna för underhåll av skoterleder. Det gäller inte bara de allmänna utan även enskilda lederna, kommunernas administrativa kostnader samt kostnader för utökad tillsyn. Det ska även utredas om skador från terrängkörning kan täckas av fonden och det befaras att utredningens kalkyler av skoterledsfonden är missvisande och att arbetet för en hållbar terrängkörning stagnerar när finansieringen uteblir.

Förtydligande kommunens kostnader

Enligt utredningen kommer kommunerna få ett utökat ansvar. Utredningen har i svepande ordalag redovisat hur kommunerna kan återsöka sina kostnader men dock enbart till 50 %. Målet att nå en hållbar terrängkörning har en stark koppling till det kommunala arbetet. Om kommunerna inte har tillräckliga medel för arbetet kommer måluppfyllelsen inte att nås. Det

upplevs att utredningen inte tagit i beaktande speciellt glesbygdskommunernas behov av resurser och finansiering.

Förtydligande av tillsyn

Region 10 välkomnar utökad tillsyn men vill belysa att Polisen och Länsstyrelsen bör få ökad finansiering samt ställer sig starkt frågande till att tillsynsuppdraget även ska utföras av kommunerna när det inte tillhör vårt kompetensområde. Polisen och Länsstyrelsen har en fungerande organisation idag för tillsyn och tillsynsansvaret bör framgent ligga under deras ansvar. Region 10 ställer sig bakom yttrandet av expert Per Henningson[1].

Förtydligande inför arbetet med en hållbar terrängkörning

Begrepp och målbild för hållbar terrängkörning

Region 10 anser att utredningen saknar en tydlig definition av begreppet hållbar terrängkörning och vad det innebär. Det saknas definierade och mätbara mål vilket inte gör det möjlighet att utvärdera effekterna av förslagen till ny lagstiftning eller resultaten efter införande.

Fastighetsgivarens medgivande

Fastighetsägarens medgivande är en av de springande punkterna för arbetet med en hållbar terrängkörning och om detta ska regleras samt hur man eventuellt skulle organisera regleringen i praktiken. Utredningen har inte tillfredställande redovisat frågan utan hänvisar till civilrättsliga tvister och anser inte, att hur man ska lösas det praktiskt ingår i uppdraget. Frågan om fastighetsägarens medgivande måste ingå i en fördjupad utredning. Så länge frågan förblir olöst kommer den att förhindra målet med en hållbar terrängkörning. Kravet av medgivande enligt utredningen kan få sådana stora oöverskådliga följdverkningar som omöjliggör skoterkörning i norra Sverige att en fördjupad utredning måste utföras.

Avgränsning av terrängbegreppet

Utredningen föreslår att definitionen av begreppet terräng ska ändras till att vara ett område, som inte är väg, på land eller på isbelagt vatten. Utredningen har inte redovisat eller tagit i beaktande hur denna definition kan beröra biltestnäringens behov av både biltestbanor på sjö och land. Region 10 kräver att frågan ska ingå i en fördjupad utredning som beaktar vilka konsekvenser denna definition kan få för biltestsindustrin som är en primär näring i flertalet av Norrlandskommunerna. T.ex. är vintertestnäringen i Arjeplog den största i sitt slag i världen, med en omsättning i kommunen på cirka 1 miljard kronor samt ca 3000 säsongsanställda

[1] Sida 490 i utredningen

årligen. Kommunen har i sin översiktsplan uttalat:

"Testindustrin inom Arjeplogs kommun ska betraktas som ett allmänt intresse enligt miljöbalken 3 kapitlet § 8. Mark- och vattenområden särskilt lämpliga för testanläggningar ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder vilka påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av sådan anläggningar."[2]

Is definieras som terräng

Utredningen konstaterar att is är terräng och inte barmark vilket får konsekvenser att lagen inte har några bestämmelser som omfattar körning på is och det bidrar till tolkningssvårigheter. Region 10 anser att isbelagda vattenområden ska bedömas liktydigt som färdsel på vatten, där allemansrätten ger rätt till bland annat färdsel med båt utan vattenrättsägares tillåtelse. Region 10 ställer sig frågande till önskan att reglera skotertrafiken i högre utsträckning än båttrafiken. Region 10 anser att frågan ska utredas ytterligare. Konstaterandet att is är terräng får till exempel konsekvenser för isfisket och som tidigare nämnts biltestnäringen när utredningen säger att färdsel i terräng ska tillrättaläggas på allmänna skoterleder.

Yrkesfisket och fiskevårdsåtgärder

Utredningen har inte tagit beaktande yrkesfisket i b.la. väglöst land och deras behov att färdas med terrängfordon både som arbetsredskap och till frakt av fiskeredskap. Fiskevårdsåtgärder och dess behov av terrängfordon vid tillexempel plantering av fisk har inte heller beaktats i utredningen.

Viltvårdsåtgärder

Utredningen har inte tagit i beaktande viltvårdsåtgärder och dess behov att färdas med terrängfordon både som arbetsredskap och till frakt av viltvårdsredskap.

Skoterledsavgiftens konsekvenser för turismnäringen

Konsekvensanalysen över skoterledsavgiftens påverkan på turismnäringen bör utredas ytterligare. Ett påslag av 300 kronor för ej återkommande gäster på bland annat guidade skoterturer och vid hyra av snöskoter kan ge negativa konsekvenser för turismnäringen. Region 10 befarar att näringslivet hämmas och att avgiften speciellt kan drabba glesbygdskommunernas företag negativt. Man bör i konsekvensanalysen ta i beaktande att näringen får en utökad kostnad i och med terrängfordonsskatten samt att man även ska belasta kunden via påslag för skoterledsavgiften. Utredningen bör överväga om det ska införas ett undantag för skoterledsavgiften vid deltagande på organiserade guidade turer.

[2] Sida 100 i Framåt – Åvddån, lokal utvecklingsstrategi och översiktsplan Arjeplog kommun, huvuddokument.

REGION
Inlandskommuner i samverkan

2020-06-22

Inspel till lagparagrafer

Förslag till terrängkörningslagen

Allmänna undantag

- 14 § lagtexten bör även tydliggöra om undantaget gäller fiberoptiska ledningar och kanalisation.

Rennäringen

- 15 § Region 10 har via yttrande av sameby i området fått inspel att man ställer sig frågande till varför rennäringen inte inkluderas i det allmänna undantaget som skogsbruk och lantbruk åtnjuter enligt § 10

Skoterledavgift

18§ bör inkludera renskötare när de har ett allmänt undantag enligt § 15. Sameby i Region 10 anför *"Det faller på sin egen orimlighet att renskötseln ska tvingas att betala för någonting som man inte behöver nyttja"*.

Delgivning och kungörande

- 37 § anger att beslut ska kungöras i ortstidningen, detta anses vara förlegad skrivning i och med dagens digitalisering.

Överklagande

- 40§ utesluter vanligt förekommande delägarförvaltningar utan föreningsstatus (t.ex. byamän, byamarkägare) och som inte är en juridisk person och således inte sakägare som kan överklaga till Regeringen.

Inspel till utredningen

Något som genomsyrar utredningen och görs synligt i resonemang, konsekvensanalyser m.m. är att utredningen inte insett terrängkörningens starka koppling till livsstil och näringslivet inom de nordligare delarna av landet. Dessutom har utredningen en delvis felaktig nulägesbeskrivning.

"Oavsett i vilken grad snöskoterkörningen totalt sett bidrar till rekreation och friluftsliv går det inte att bortse från att snöskoterkörning generellt sett inte kan sägas vara nödvändig för allmänhetens tillgång till naturen för friluftsaktiviteter och rekreation. Det går att ta sig ut i naturen på andra sätt, t.ex. genom motordriven transport på väg och genom färd som är

allemansrättsligt tillåten, som bl.a. skidåkning och fotvandring." [3]

Konklusioner, uttalanden som detta och andra liknande i utredningen bidrar till och ger ovisshet för vilka konsekvenser denna utredning kommer att få för terrängkörningen i framtiden. Uppdraget till Naturvårdsverket och Länsstyrelsen att se över regleringsområdena ger även med ovan skrivning farhågor att dessa i framtiden begränsar terrängkörning som idag är tillåten utan att ta hänsyn till friluftslivet, ortsbors och näringslivets behov.

Region 10 välkomnar möjligheterna att i områden med hög exploatering och konflikter få utökad lagstiftning för att reglera terrängskotertrafiken men vi ser dock att utredningen generaliserat problemen i de exploaterade områdena att gälla för all terrängskoterkörning. Kommunerna anser att det är viktigt i dialogen för en framtida hållbar terrängkörning differentierar problematiken, istället för att resonera kring att helt begränsa och tillrättalägga all skotertrafiken till allmänna leder och friåkningsområden. Det är viktigt att den enskilda kommunen har möjlighet att utifrån kommunens behov styra och tillrättalägga en hållbar terrängkörning. Terrängskoterkörning har en viktig roll för friluftslivet, näringslivet och vår livsstil. Det gäller speciellt i glesbygdskommuner där annan infrastruktur är kraftigt begränsad och terrängfordonet är ett viktigt fortskaffningsmedel.

Kommunerna delar inte utredningens uttalande, enligt nedan, om att begränsa motordrivna fordon i terrängen för att minska den negativa påverkan på miljön. Vi anser att utredningen inte tagit i beaktande de framsteg i utveckling terrängfordonen gör för minskande av utsläpp. Eldrivna terrängskotrar används redan inom turismnäringen i Finland och på Svalbard. Utredningen bör främja och tillrättalägga utvecklingen av mer utsläppsvänliga terrängmotorfordon.

"Användningen av motordrivna fordon har generellt en betydande miljöpåverkan. En hållbar terrängkörning måste därför innebära att den negativa påverkan på miljön på grund av användningen av motordrivna fordon i terräng minskar på sikt" [4].

Region 10 ställer sig också frågande till hur medlen ska räcka för tillrättaläggande av den framtida hållbara terrängkörning när ansvaret fördelas på fler myndigheter. Kammarkollegiet, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Trafikverket, Transportstyrelsen och Kommuner har alla uppdrag i detta. Subsidiaritetsprincipen borde tillämpas i högre utsträckning istället för att vi får en situation där rollerna riskerar bli oklara, administrativa kostnaderna höga och handläggningstiderna långa.

[3] Sida 240 i utredningen
[4] Sida 191 i utredningen

Stadsbyggnadskontoret

Stadsarkitekt
Ark. SAR/MSA
Tomas Johnsson
0280-181 69

YTTRANDE
2020-06-24 **Dnr M2020/00205/Nm**
Miljödepartementet
Naturmiljöenheten, Landmiljö
Kansliråd Mikael Löfroth
103 33 Stockholm

SOU 2019:67 Betänkandet av utredningen om hållbar terrängkörning

Sammanfattning

Malung-Sälens kommun har tagit del av utredningens betänkande. Detta är väl genomtänkt och redovisas på ett tydligt vis. Vi instämmer i utredarens uppfattning att terrängkörningslagen även i fortsättningen bör vara en egen lag, samt att avgifter i form av skatt på snöskotrar samt en avgift ska kunna tas ut. Vi delar däremot inte utredarens syn att det är lämpligt att ge naturvårdsvakter utökade uppgifter. Det behövs snarare fler poliser i fjällen.

Generella synpunkter

Malung-Sälens kommun instämmer med utredarens syn att snöskoterkörningen har ökat kraftigt de senaste åren, samt att detta har lett till ett behov av reglering, även om de flesta kör på ett ansvarsfullt sätt. Malung-Sälens kommun bedömer inte att det finns ett behov av ett generellt förbud för snöskoteråkning utanför led. Vidare instämmer Malung-Sälens kommun i uppfattningen att det bör ges ökade möjligheter att kanalisera snöskoteråkning till leder, framför allt skoterledsavgift och en skärpt straffrättslig reglering. Malung-Sälens kommun ställer sig bakom förslaget att en skatt ska tas ut på snöskotrar för att finansiera allmänna skoterleder. Malung-Sälens kommun bedömer att denna skatt bör kunna finansiera ett antal extra polistjänster i fjällområdena, där en av de viktigaste uppgifterna bör vara att bedriva den tillsyn som utredaren föreslår att naturvårdsvakter med utökade befogenheter ska göra.

Ej lämpligt med naturvårdsvakter med utökade befogenheter

Malung-Sälens kommun delar således inte utredarens förslag att kommuner och länsstyrelser ska ha operativ tillsyn över terrängkörning genom naturvårdsvakter. De befogenheter som dessa vakter föreslås få gränsar till polisiära befogenheter. Utredaren föreslår att naturvårdsvakterna, utöver att ge anvisningar och råd, även ska ha rätt att avvisa de som kör på ett olagligt sätt samt rätt att begära att körkort överlämnas för kontroll. Detta är uppgifter som enligt Malung-Sälens kommun ska ligga hos polisen. Utredaren gör en jämförelse med de naturvårdsvakter som enligt Miljöbalken 26 kap 23 § får avvisa personer samt beslagta fångstanordningar. En parallell görs även till fisketillsynsmän. Malung-Sälens

kommun bedömer dock att skillnaderna mellan denna tillsyn samt den som kan komma att utövas mot snöskoteråkare som inte sköter sig är stor. Många gånger finns alkohol med i bilden då ingripanden kan behöva göras mot snöskoteråkare. Redan i dessa fall behöver en naturvårdsvakt med utökad befogenhet hjälp av polis. Risken är att det trots utbildningsinsatser kan komma att ges svåra uppgifter, som gränsar till det polisiära, till personer som inte är utbildade för detta. Vår erfarenhet är att i de fall någon form av ingripande mot överträdelser har behövt göras har detta oftast även krävt polisiära insatser.

Snövesslor

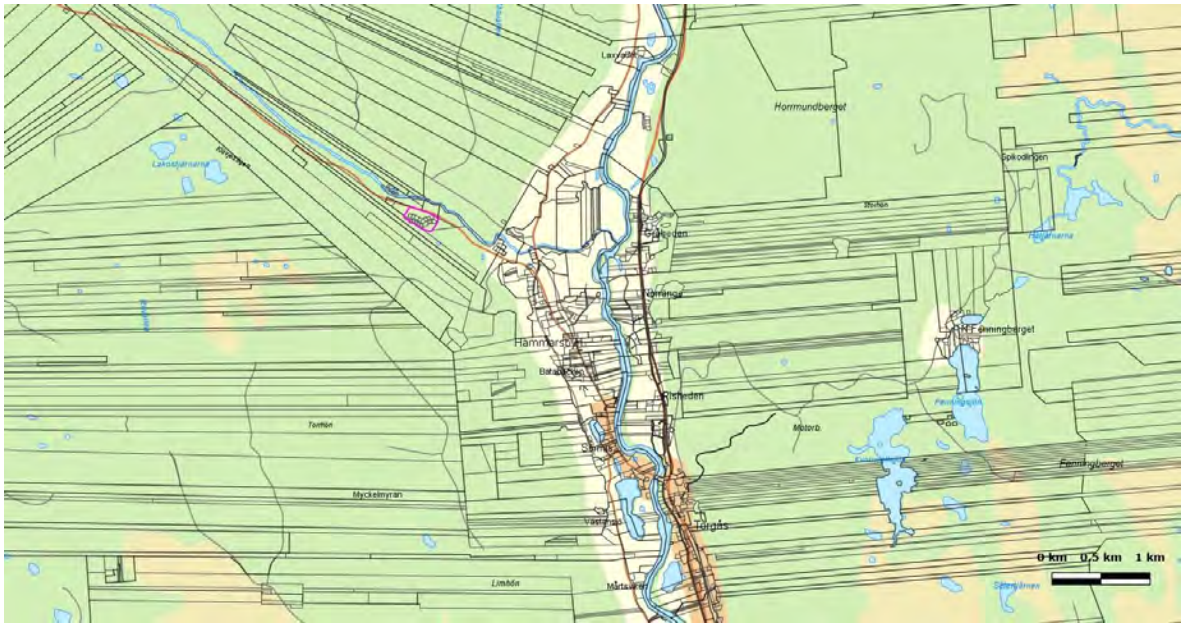
Malung-Sälens kommun noterar också att större bandfordon, ”snövesslor”, knappt nämns i utredningen. Dessa fordon har traditionellt varit uppskattade bland fjällturister, och det kan finnas ett behov av att klargöra vad som gäller för näringsidkare som önskar bedriva trafik med ”snövesslor”.

I praktiken omöjligt med krav på markägarens medgivande för skoterleder

Malung-Sälens kommun vill också i likhet med Fjällsäkerhetskommittén i Sälen påpeka att det i verkligheten kan vara praktiskt omöjligt med regler som fastställer att det är helt nödvändigt med markägarens medgivande för att tillåta terrängkörning. Framförallt i Dalarna, där skiftesreformer på många ställen ännu inte har genomförts, kan de på små ytor finnas hundratals fastigheter. Dessa är i sin tur uppdelade på flera delägare. Att ge en enskild fastighetsägare, som kanske bara äger en fastighet med några tiotals meters bredd, möjligheten att helt hindra anläggandet av en skoterled är inte lämpligt. Förhållandena är helt olika i de skotertäta delar i landet där få, stora skogsägare äger mark.

Utredaren nämner några möjligheter det allmänna har att med tvång ta i anspråk någon annans fastighet. Malung-Sälens kommuns bedömning är att dessa medel i praktiken inte kan användas för att anlägga en allmän skoterled mot en enskild markägares vilja annat än i undantagsfall. Om markägarens ovillkorliga medgivande ska vara ett krav för att kunna anlägga en allmän skoterled måste förändringar även göras i de lagar som styr kommunernas möjligheter att med tvång ta i anspråk någon annans fastighet, men detta föreslås inte i utredningen. Malung-Sälens kommun instämmer fullt i utredarens bedömning att en ny terrängkörningslag inte uttryckligen bör ange att fastighetsägarens medgivande krävs för sådan motordriven färd i terräng som inte är förbjuden i lagen.

Stadsbyggnadskontoret



Exempel på fastighetsgränser i Malung-Sälens kommun. De smalaste fastigheterna är 15-20 meter breda.

Tomas Johnsson
Stadsarkitekt

Naturskyddsföreningen
Jämtland-Härjedalen

m.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: michael.lofroth@regeingskansliet.se

Remissyttrande

Hållbar terrängkörning SOU 2019:67

Inledning

Naturskyddsföreningen Jämtland Härjedalen anser att utredningen inte presenterar några förslag som kan leda till minskad störning eller markskador. De förändringar i lagstiftningen som föreslås kommer, enligt vår mening, inte att på något sett styra upp det missbruk som idag sker av terrängkörningens legala möjligheter liksom den kraftigt ökande snöskotertrafikens störningar på miljö, natur och icke motorburet friluftsliv.

Naturskyddsföreningen har under decennier framför dessa synpunkter och påtalat de skador och störningar som trafiken medför. En (delvis) ny dimension är naturligtvis klimatkrisen där motorburet friluftsliv starkt kan ifrågasättas till vilket berättigande det har.

Kommittédirektiven (2018:29) efterfrågar en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning som ska möjliggöra ett rikt friluftsliv, minska buller och avgaser samt bidra till att skydda mark, växtlighet och terräng. Utredningen gör en bedömning vad en *hållbar* terrängkörning innebär som vi anser är förenklad. Det tidiga synsättet på de tre hållbarhetsdimensionerna – miljömässig, social och ekonomisk – illustrerades tidigare ofta som tre överlappande cirklar där hållbarhet i alla dimensioner uppnåddes där de tre cirklarna skar varandra. Det moderna synsättet är att den miljömässiga är en överordnad bas, inom den finns den sociala hållbarheten och i sin tur därefter, inom de båda tidigare, den ekonomiska hållbarheten. Utredningen skriver på ett sätt som att dessa är jämställda.

Samtidigt skriver utredningen (s. 191) att ”..en hållbar terrängkörning måste därför innebära att den negativa påverkan på miljön på grund av användningen av motordrivna fordon i terräng minskar på sikt”. Med den insikten är det anmärkningsvärt att ingen betydelsefull skärpning av lagstiftningen föreslås.

Redan i Prop. 1972: 99 *Förslag till Lag om körning i terräng med motordrivet fordon* var problembilden till viss del klar, trots att antalet snöskotrar då uppgick till ca 20 000 st – ca 1/10 av dagens antal. I propositionen talas då om ”…den snabbt ökande snöskotertrafiken har under de senaste åren aktualiserats i olika sammanhang bl. a. i riksdagen…”. I det dåvarande lagförslagets §1 står att läsa: ”Kan körning med snöskoter eller annat motordrivet fordon i terräng eller på väg, som ej allmänt nyttjas för samfärdsel, inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för sådan körning inom området.”

Frågan är definitivt inte ny, men har i och med den kraftiga tillväxten av antalet snöskotrar blivit betydligt mer svårlöst. Tidsspillan är mycket olycklig. Även antalet fyrhjulingar är starkt ökande och dess användning i terräng sker i mycket stor omfattning utanför de legala möjligheter som jord- och skogsbruket har för nyttjande.

Sammanfattande synpunkter

Naturskyddsföreningen Jämtland Härjedalen anser att under begreppet **miljömässigt hållbar utveckling** ryms inte dagens snöskoterreglering eller den faktiska tillämpning som sker av terrängkörningslagen. Att terrängkörning, oavsett snö- eller barmark, inte ryms inom allemansrätten är klarlagt och bekräftas av utredningen. Det innebär att markägares tillstånd krävs och att utredningen inte klargör den legala grunden för den körning som idag sker är en stor brist.

Utredningen skriver under konsekvensanalyser (s.399) att utredningens förslag kommer att leda till en positiv effekt på miljömålet Begränsad klimatpåverkan eftersom antalet fyrtaktsskotrar ökar på tvåtaktsskotrarnas bekostnad, detta som en följd av utbyggt ledsystem. En av de centrala delarna i klimatkriser är att minimera växthusgasutsläppen, då måste målsättningen med ny lagstiftning vara att bidra till att de nationella och globala målen nås, alltså att antalet motorer med fossila bränslen i drift minskar. Det första området att genomlysa bör rimligen vara nöjestrafiken som är kraftigt ökande och finna vägar att minska antalet snöskotrar i trafik.

Med begreppet **socialt hållbar utveckling** menas vanligen parametrar kring välbefinnande, rättvisa, makt, rättigheter och individens behov. Utredningen anser att social hållbarhet är att ”tillgodose behovet av transporter för lokalbefolkning eller för friluftslivet i form av jakt, fiske eller naturupplevelser” (s. 191). En hel del av lokalbefolkningens transportbehov är snarare att se som en del av ekonomisk hållbarhet. Utredningen menar att fler anlagda leder per automatik medför att den s.k. friåkningen minskar och att det skulle vara en ”inskränkning i den personliga friheten” och således motverka det socialt hållbara. Vi delar inte den uppfattningen.

Det är ett anmärkningsvärt ställningstagande eftersom det utgår från att friåkning närmast skulle motsvara en sedvanerätt. Friåkning har aldrig varit en del av allemansrätten utan är en frihet som åkande tagit sig, med ett tyst indirekt medgivande från myndigheter som valt att blunda för att reglera åkningen. Eftersom den sociala hållbarheten, enligt utredningen, även är att tillgodose friluftslivet i form av t ex naturupplevelser är det en stor brist att utredningen inte diskuterar det friluftsliv som inte är motorburet och störs av skotertrafik.

Naturskyddsföreningen Jämtland Härjedalen anser att grundregeln bör vara att den “nöjesmässiga” snöskotertrafik ska styras till leder. Ett fritt åkande är enligt tidigare inte i enlighet med allemansrätten. Vi saknar att utredningen inte tydligare föreslår en modell där skotertrafikens volym successivt minskar.

Grundprincipen bör vara att **skoterledsystemet ska vara sanktionerat av myndigheter** i sin dragning så att möjlighet finns att styra systemet så att skador och störning minimeras. Skoterlederna ska som grundprincip vara separerade från markerade skidleder i fjällterräng.

Detta eftersom miljökvalitetsmålets precisering inom Storslagna fjäll slår fast att ”ledsystemet ska bidra till att kunna uppleva fjäll utan störning av buller”. Inom regleringsområden bör endast allmänna leder finnas.

Antalet regleringsområden, statliga och/eller kommunala, behöver bli fler och genom dessa regleringsområden bör mycket stor sparsamhet gälla med genomtvärandet av skoterleder. Dessa kan enbart vara allmänna och ska lokaliseras så att störning minimeras. Denna hållning har stöd i *Vägledning om förvaltning av det statliga ledsystemet i fjällen, Naturvårdsverket, mars 2019*: ”Det är viktigt både ur besökarperspektiv, naturvårdsändamål och utifrån rennäringens behov att det finns områden utan leder. Detta behov finns i hela fjällkedjan och det är viktigt att nya leder inte anläggs i större områden som idag inte har några leder”(s.20).

Förslaget att införa **obligatorisk skoterledavgift** för fortsatt finansiering av leddragning är rimligt. Det finns ingen anledning, t ex ur ett folkhälsoperspektiv, att med allmänna medel finansiera en skoterledsutbyggnad eller dess underhåll. Dock anser vi att det tänkta systemet med kommunala naturvårdsvakter inte är trovärdigt ur finansieringssynpunkt, inlandskommunerna i Dalarna och Norrlandslänen har inte de ekonomiska resurserna till detta. Skoterledavgiften bör täcka även dessa kostnader.

Vi vill göra departementet uppmärksam på utvecklingen inom **terrängcykling (MTB)** i fjällen på ledsystemet för vandrare, men till viss del även utanför. På många sträckor är slitaget stort och vilket avtryck som ska hänföras till cyklar respektive vandrare är inte alltid klart. Cykling regleras inte av terrängkörningslagen men utvecklingen idag inom elcyklar gör att cyklingen ofta balanserar på gränsen att lyda under terrängkörningslagen.

För en stor andel av de cyklar som idag säljs sägs motorstyrkan ligga på maxeffekten 250 watt men på marknaden finns nu allt fler cyklar med större motorstyrka, t ex kategorin **L1e-A** som är elcyklar med motorer som har en kapacitet mellan 250W och 1000W men endast får ge ett krafttillskott upp till 25 km/h. Dvs starkare cyklar anpassade för kuperad och besvärlig terräng. Oavsett terrängkörningslagen är det inte osannolikt att dessa kommer att nyttjas på fjällvandringslederna.

Östersund den 22 juni 2020

Nora Lundblad
ordförande Länsförbundet Jämtland-Härjedalen
nora.lundblad@hotmail.com

adress:
Naturskyddsföreningen Kansli Mitt
Storgatan 136
881 40 Sollefteå

NORRBOTTENS KOMMUNER

2020-06-16

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Remissvar av SOU 2019:67 Betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning

Norrbottens Kommuner är ett kommunförbund som ägs av de fjorton kommunerna i länet. Norrbottens Kommuner är inte utsedd remissinstans men frågan är angelägen för flera kommuner och därför har förbundet valt att inlämna ett remissvar.

Förbundet har fört dialog med ett antal kommuner och stödjer Jokkmokks och Pajalas remissvar.

Utredningens uppdrag är att utifrån kommittédirektiv (Dir. 2018:29) se över gällande lagstiftning för terrängkörning och vid behov lämna författningsförslag och förslag i övrigt som behövs för att skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning som tar hänsyn till såväl social som miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Förslagen ska även ta hänsyn till de behov som finns av att kunna köra motordrivna fordon i terräng för ortsbor samt inom verksamheter som bland annat rennäring, jordbruk, jakt och besöksnäring.

Terrängkörning är ett vitt begrepp som innefattar ett stort antal olika fordon som körs på både barmark och snöklädd mark. Terrängkörning ser generellt olika ut i delar av landet, med skilda möjligheter, geografier och problembilder att ta hänsyn till. Norrbottens Kommuner delar Jokkmokks kommuns uppfattning att det finns behov av fortsatta kartläggningar, fördjupade utredningar och faktaunderlag av dagens pågående terrängkörning för att, med stöd av vidimerad kunskap, kunna föreslå åtgärder som på ett reellt och uppföljningsbart sätt bidrar till en mer hållbar terrängkörning utifrån geografiska förutsättningar.

Norrbottens Kommuner ser positivt på en infrastruktursatsning i form av skoterleder då detta är något som skulle gynna inte minst friluftsliv men även den viktiga besöksnäringen. Vinter är något som präglar livet i flera glesbygdskommuner, liksom på många andra platser i norra Sverige, där skotern är en naturlig och viktig del i många människors vardag, en livsstil som möjliggör närhet till rekreation, fritids- och naturupplevelser i generationer.

För flera kommuner är naturen en viktig tillgång med fokus på tillgänglighet. Tillgängliga fjällområden och skogsland, även vintertid, är en attraktionsfaktor både i fråga om att tillgodose lokalbefolkningens rekreationsintresse, attrahera nya kommuninvånare och som en förutsättning för en växande vinterturismnäring. Skoterturismen är i detta sammanhang en mycket viktig inkomstkälla för det lokala näringslivet, i form av gästnätter och handel, vilket bidrar till att bibehålla och utveckla lokal service.

En stor stötesten är den faktiska markanvändningen då terrängkörning inte ingår i allemansrätten. Detta innebär att markägares tillstånd krävs för passage över dennes mark. Förväntningen var att problematiken skulle ses över i denna utredning och förslag på lösning skulle presenteras. Utredningens slutsatser om krav på markägarens medgivande får mycket stora konsekvenser för skoterkörning. Med liggande förslag blir det ytterst upp till domstol att, om möjligt, i enskilda fall meddela domar som klargör rättsläget vilket inte kan anses vara ett acceptabelt resultat.

Slutsatsen omöjliggör i stor utsträckning skoterkörning i norra Sverige och skulle inte vinna acceptans hos allmänheten. En betydande del av allmänhetens möjligheter till friluftsliv i form av jakt, fiske eller naturupplevelser och näringslivets intresse fråntas dem. Kommunernas möjligheter att nyttja en av sina stora tillgångar, en attraktiv naturmiljö, för att skapa tillväxt och utveckling kopplat till vinterturism påverkas starkt negativt. Snöskoter har under lång tid utgjort en naturlig del av vardagen i norra Sverige där samhället till stora delar är uppbyggt kring snöskoterns existens. Oskadlig snöskoter-körning kan därför anses ha uppnått sedvanerättslig status i kommunerna i norra Sverige. Denna utveckling hade aldrig ägt rum om inte användningen av snöskotern, utan fastighetsägarens samtycke, sedan länge ansetts allmänt accepterad. Norrbottens Kommuner menar att syftet med en hållbar terrängkörning inte kan vara att utestänga lokalbefolkning och besökare från vare sig fjällområden eller skogsland under vintersäsongen.

Norrbottens Kommuner anser att omställningen till ett hållbart samhälle måste bygga på en balanserad avvägning mellan olika intressen och med stort hänsynstagande till lokala förutsättningar, möjligheter och behov. När mark skyddas på olika sätt, bland annat genom statliga regleringsområden, påverkas möjligheten för hur kommunen kan utveckla olika verksamheter och rekreationsområden. En tydlig roll för olika myndigheter och kommunen är ytterst angeläget. En fundering är avseende delar av betänkandets förslag att öka statens bemyndigande till restriktioner inom den enskilda kommunen. Norrbottens Kommuner anser att följden av dessa förslag i praktiken kan leda till en minskning av kommunens planerings- och handlingsutrymme och kan utgöra inskränkningar i det kommunala planmonopolet vilket kan medföra konsekvenser för samhällsutvecklingen i berörd kommun. Därtill påverkas kommunens möjligheter att stimulera företagande inom besöksnäringen, ökad sysselsättning samt att vara en attraktiv kommun att leva och bo i.

Norrbottens Kommuner är positiv till ökad statlig finansiering till anläggande samt drift av allmänna skoterleder. Däremot ser vi en mycket stor risk att redan hårt ansträngda kommuner kan ha svårt att leva upp till förväntningarna om anläggande av nya skoterleder. 50% av kostnaderna ska bäras av kommunen eller andra intressenter och även framtida drift- och underhållskostnader måste vägas in i beslut om anläggning av nya leder. För, framförallt, geografiskt stora kommuner med långa avstånd är det ytterst resurskrävande att anlägga samt underhålla ett ändamålsenligt ledsystem och glesbygdskommuner med stora ekonomiska utmaningar klarar inte en sådan finansiering.

Därtill saknas riktlinjer över hur medel ska fördelas gällande anläggande samt underhåll av skoterleder. Medel som fördelas till kommunerna bör vara baserade på antal ledkilometer, både för allmänna skoterleder men även enskilda. Det går inte att bygga upp en infrastruktur som är beroende av ideella krafter och resurser, det måste finnas statliga medel för detta. Eftersom kravet för ett statligt skoterledskort endast föreslås gälla vid färd på allmänna leder, vilket uppskattningsvis omfattar cirka 20% av det totala skoterledsnätet, finns stora farhågor om att betalningsviljan kommer att vara betydligt lägre än betänkandet bedömt. Detta, i kombination med att medel ska kunna sökas även för drift och underhåll av icke allmänna leder, riskerar att medföra att den föreslagna skoterledsfonden inte kommer att ha tillräckliga finansiella resurser för att täcka behoven. 20% kan inte finansiera 100%. Betänkandet innehåller inga utförligare resonemang eller underlag kring antagandet att statsbidragen även bör kunna bidra till finansiering av naturvårdsvakter på regional och även kommunal nivå.

Det saknas, till exempel, resonemang om nivåerna på bidrag. Norrbottens Kommuner ställer sig frågande till om de statliga medlen på 50 Mkr verkligen räcker för att uppnå syftet med utredningen och en hållbar terrängkörning.

Norrbottens Kommuner ställer sig positiva till en ökad tillsyn men avvisar med bestämdhet utredningens förslag att kommunerna ska ha det operativa tillsynsansvaret inom den egna kommunen (undantaget de statliga regleringsområdena). De glesbygdskommuner i norra Sverige som främst berörs av detta förslag har redan i dagsläget en tuff ekonomisk situation. Resurser för att anställa naturvårdsvakter finns inte, även om en del statsbidrag kan utgå. Konsekvenserna av ett kommunalt tillsynsansvar är svåra att förutse men skulle med stor sannolikhet medföra kännbara ekonomiska belastningar för redan, av kärnverksamheter, hårt ansträngda kommuner. Förbundet är tydlig i uppfattningen att detta bör vara ett statligt ansvar för att på ett fullgott sätt uppfylla tillsynsansvaret.

Norrbottens Kommuner anser att det finns en tydlig obalans i betänkandet där fokus har lagts på snöskotertrafik på snötäckt mark. Terrängkörning innefattar såväl körning på barmark som på snötäckt mark och omfattar en mängd olika terrängfordon och aktiviteter. Problematisering kring barmarkskörning med olika typer av motorfordon och vilken påverkan den har på underlag, vegetation och buller saknas i stor utsträckning.

En rimlig förväntan på betänkandet är att allt som definieras som terrängkörning belyses och att det resulterar i väl underbyggda förslag för att kunna skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning. I norra Sverige är snöskotern en viktig del i vardagen medan i Mälardalen har båten denna betydelse så behoven av terrängfordon ser olika ut. Vidare anser förbundet att det finns en inkonsekvens i lagstiftningen kring vad som betraktas som fordon och terrängkörning. Terrängkörningslagen omfattar inte vatten vilket innebär att båtar och vattenskotrar regleras via ”egna” lagstiftningar – sjötrafikförordningen och vattenskoterförordningen. Därtill menar Norrbottens Kommuner att eftersom en helhetssyn på hållbar terrängkörning inte beskrivs i betänkandet finns det ingen anledning att förändra begreppet terräng. Därför avvisar förbundet kraftfullt förslaget om isbelagt vatten till att ingå i en ny definition av terräng.

Vidare skulle representanter för de nordligaste kommunerna i expertgruppen kunna ha bidragit med värdefull kunskap om, och erfarenhet av, hur terrängkörning på snötäckt mark hanteras och fungerar i praktiken och möjligen bidragit till ett mer heltäckande och avvägt betänkande.

Norrbottens Kommuner ställer sig avslutningsvis frågande till behov av ny lagstiftning. De upplevda problem med terrängkörning som utredningen har till uppdrag att komma tillrätta med är redan reglerade och kriminaliserade, om än i olika författningar och kanske svåröverskådliga både för enskilda och tillsynspersonal. Det kan möjligen istället bero på bristande kunskap om lagstiftning och bristande tillsyn. Ökad tillsyn och tydlighet gällande den nuvarande lagstiftningen i samlad form kan vara tillräckligt för att uppnå många av de effekter som efterfrågas.

För Norrbottens Kommuner

Claes Nordmark, ordförande

Protect Our Winters Sweden
joel.lundberg@protectourwinters.se

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Yttrande över betänkandet Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)

Om Protect Our Winters

Protect Our Winters (POW) är en global rörelse och representerar ett nätverk av företag, organisationer, professionella åkare och vinterälskande friluftsmänniskor. POW verkar för att snösporterna ska minska sin egen klimatpåverkan och vara en stark röst för hållbarhet för miljö och klimat i samhällsdebatten.

POW drivs i Sverige i form av en ideell förening (Protect Our Winters Sweden) och har i dagsläget cirka 500 aktiva medlemmar samt en stor följarskara (mer än 6000 st) i flertalet kanaler. Protect Our Winters startade 2007 i USA och finns sedan 2016 i Sverige men även sedan tidigare i flertalet länder i övriga Europa samt andra håll i världen. Mer information om POW finns på svenska hemsidan www.protectourwinters.se samt globala hemsidan www.protectourwinters.org

Yttrande

POW är medvetna om att idag etablerad situation för terrängkörning skapar en mycket stark nationell norm. Icke desto mindre ser POW det som nödvändigt att i samband med utredningen av ***hållbar terrängkörning*** lyfta blicken och reflektera över att de perspektiv, förutsättningar och fakta som låg till grund för föregående lagstiftning skiljer sig markant från dagens.

Som bekant står vi idag inför ett hot mot klimat och miljö som kräver en mycket snabb avveckling av fossila bränslen. Det är utan tvekan så att de fordon som idag berörs av terrängkörningslagstiftningen är baserade på förbränningsmotorer och fossila drivmedel och att de till övervägande del kommer att vara så även de kommande 20 åren under vilka Sverige förpliktigat sig till att avveckla koldioxidberoendet. I likhet med många andra områden i dagens samhälle som är beroende av fossila råvaror, finns inte heller utrymme för terrängkörning med fossila transportmedel så som i dagens utsträckning.

En omställning till hållbarhet för miljö och klimat förutsätter genomgripande förändringar och i många fall även omfattande reglering. Precis som för all trafik i samhället för övrigt kommer det betyda att nyttotrafiken i terräng i mycket stor utsträckning måste reduceras i volym och att den återstående delen konverteras från fossila energikällor till hållbara alternativ. Vad gäller nyttjandet av olika typer av motorfordon för nöje, rekreation och sport krävs värdering om å ena sidan individens rättighet till fritt utövande och å andra sidan den påverkan det medför för:

1. natur, miljö, djurliv och klimat samt
2. den störning det medför på andra enskilda och allmänna intressen.

POWs inriktning är mot friluftsliv i allmänhet och vintersporter i synnerhet samt samhällsfenomen respektive funktioner däromkring. Ur det perspektivet ser POW det inte som rimligt att den icke nyttobaserade terrängkörningen på snötäckt mark fortsätter att åtnjuta den frihet som etablerats i Sverige. Det balanserar vaken mot nationella miljö- och klimatmål eller mot de internationella omställningsmål som

Sverige förpliktat sig till. Inte heller balanserar den störning som en individ på en snöskoter åsamkar omkringboende eller utövande, med flera, genom buller, avgaser och störda naturupplevelser.

Tyvärr ser POW det inte som realistiskt att reglering genom de åtgärder som föreslås av utredningen så som till exempel förhållandevis låg fordonsskatt och tilläggsavgift, tillsyn, etablering av ytterligare snöskoterleder och möjlighet till lokal reglering kommer att medföra varken de effekter som POW inrymmer i begreppet *hållbar terrängkörning* eller de effekter som utredningen hyser förhoppning om.

POW ser inte heller att nämnda konflikten kommer att kunna lösas genom samförståndslösningar eller självreglering, något som styrks av den stadigt ökande volymen av terrängkörning på snötäckt mark och snabba etableringen av så kallad frikörning. För att ha möjlighet att uppfylla omställningen till ett hållbarhet för klimat och miljö, men även för att balansera terrängkörningens störning på allmänna intressen, ser POW det som nödvändigt att även terrängkörningen på snötäckt mark regleras under liknande premisser som terrängkörning på barmark.

POW är medvetna om att detta vore en radikal förändring av den i sammanhanget stora frihet som förelegat för terrängkörning på snötäckt mark men dagens situation är också radikalt åtskild från de premisser som låg till grund på 70-talet. Reglering av terrängkörning på snötäckt mark i andra länder bevisar att det är fullt möjligt att ha en långt mycket striktare regelring och POW som representant för vintersportutövare och vinterälskande friluftsmänniskor är vittnesbärare om att det är fullt möjligt att uppnå värden av rekreation, naturvärden och motion etc. även utan den extensiva motorisering som kommit att bli tradition i Sverige.

Med vänliga hälsningar,

Joel Lundberg
Styrelseordförande
Protect Our Winters Sweden

Förbundet Svensk Fäbodkultur och utmarksbruk (FSF)
Kenneth Johansson, ordf
www.fabod.nu
info@fabod.nu

2020-06-12

Regeringskansliet
Miljödepartementet
Michael Löfroth
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se
m.registrator@regeringskansliet.se

Förbundet Svensk Fäbodkultur synpunkter till remiss av SOU 2019:67 betänkande av utredningen om Hållbar terrängkörning, dnr M2020/00205/NM

FSF utgör en samlande intresseorganisation för den svenska fäbodrörelsen och för alla de som utövar eller har intresse för fäbodkultur, fäbodbruk och övrigt utmarksbruk inklusive utmarksbete i skog och fjäll. Fäbodbruk och utmarksbete har sina rötter i förhistorisk tid, och vi utgår från fäbodbruket som kulturarv, näringsverksamhet och utbredd markanvändning samt förutsättningar och särskilda behov för att bevara fäbodbruket som traditionell kunskap och sedvanebruk. Fäbodbrukare är vanligen också markägare och det finns därför anledning att även ta upp det bredare förvaltningsperspektivet där fäbodbruk, övrigt utmarksbruk och utmarksbetet har utgjort delar av ett tidigare mycket vanligt mångbruk av fastigheterna inom fäbodområdet och i det nordsvenska kulturlandskapet. Från FSF kan vi konstatera att utredningen har sina brister och några blinda fläckar och vi ser anledning att härmed överlämna följande tre kompletterande förslag till arbetet samt en grundläggande beskrivning och faktaunderlag utifrån fäbodbrukets perspektiv.

1. Vi föreslår att det ska införas förtydligande beskrivningar i terrängkörningslagstiftningen vad avser användning av motorfordon för fäbodbrukets ändamål och relaterat till fäbodbrukets traditionella djurhållning och utmarksbete:
Antingen genom att uttryckligen beskriva att även fäbodbruket och betesdriften på utmark i detta sammanhang ska ingå i de etablerade begreppen jordbruk och jordbruksmark. Det handlar då om att vidga definitionen och därmed förståelsen för att skogs- och fjällmark också utgör traditionell betesmark. Detta som en grund för att kunna tillmötesgå fäbodbrukets faktiska transport- och färdselbehov med motorfordon i utmark i skogs- och fjällområden i samband med betesdrift eller andra till fäbodbruket knutna praktiska aktiviteter enligt tradition, sedvana och rättigheter. Att förändra definitionen av begreppet jordbruksmark går dock emot den begreppsdefinition som redan återges i utredningen. .
Eller att, med samma syften, införa ett parallellt begrepp ”fäbodnäring” alternativt ”fäbodbruk och utmarksbete” vid sidan av de tre etablerade begreppen för markanvändningsformerna jordbruk, skogsbruk respektive rennäring. Vi föreslår alltså att de återkommande exemplifieringarna i texten av de relevanta areella näringarna uttrycks som ”jordbruk, skogsbruk, fäbodnäring och rennäring”

För att ta fasta på det senare alternativet så vill vi helt enkelt föreslå att fäbodnäringen generellt ges motsvarande utrymme och beskrivs på motsvarande sätt som rennäringen. Dessa båda betesbaserade näringar har båda historiska anor och bedrivs på likartad sätt och under likartade praktiska omständigheter. Rennäringen omnämns och beskrivs i ett flertal sammanhang i utredningen, medan fäbodbruket omnämns i blott en enda gång, dessutom i en snäv beskrivning. Det saknas alltså redogörelse för fäbodbrukarens, betesdriftens och betesdjurens egentliga relation till utmarkerna och terrängkörning, utövande och störningar.

2. Vi föreslår att det ska införas konkretiseringar och exemplifieringar som beskriver de praktiska behov som finns i samband med modern betesdrift inom ramen för fäbodbruk och utmarksbete.
Sålunda behöver enligt vår mening tydligt framgå i terrängkörningslagstiftningen att färdsel i terräng med motorfordon i samband med djurtillsyn, samling och flyttning av djur kan ske såväl inom, till och från området för fäbodbrukets betesdrift. För en rationell betesdrift och företagsverksamhet erfordras idag möjlighet att köra med motorfordon såväl på barmark som på vinterföre. Det gäller också i förekommande fall naturskyddade områden och regleringsområden där betesdrift bedrivs. Det måste även inrymma fäbodbrukets förberedelser och planeringsinsatser för betesdriften, underhåll av stängsel och andra anläggningar, tillsyn, bevakning och kontroller, djurtransport, kalvmärkning och annan djurskötsel, transporter till och från fäboden av produkter och förnödenheter samt tillhörande aktiviteter såsom transport för ved, foder och andra naturaprodukter i verksamhet och för fäbodbrukarnas försörjning, både sommartid och i förekommande fall förberedande arbeten och transporter vintertid på snöföre.

3. Vi föreslår att snöskoteråkning ska förutsätta avtal och överenskommelse för leder och friåkningsområden med markägare och nyttjanderättsinnehavare inklusive betesrättigheter.
De flesta fäbodbrukare är också markägare och det finns därför anledning att även ta upp det bredare förvaltningsperspektivet för fastigheterna och det lokala landskapet.
Den samlade bilden är att främst en växande fritidssektor lokalt och regionalt alltmer skapar belastnings- och samordningsproblem genom konsekvenserna av många små aktörers beslut när man utövar terrängkörning. Den växande motoriserade turismen utgör en särskild fråga, där det principiellt måste ifrågasättas om kommersiell verksamhet ska ha en i praktiken fri tillgänglighet till naturen och till enskilda fastigheter på det sätt som sker idag. Turismsektorn som enskilt intresse tilldelas därmed i praktiken rättigheter på ett sätt som inte heller kan bedömas vara förenligt med Europakonventionens egendomsskydd. De särskilda behov som ortsbor kan ha kan också tillmötesgå genom den lokala förvaltningsorganisationen med syfte att hantera dessa frågor, där markägare och nyttjanderättsinnehavare inklusive betesrättigheter samverkar och kontinuerligt möts.
Det är dessutom så att en växande andel av den ökande skaran utövare av terrängkörning saknar erforderliga kunskaper om grödor, djur, terräng, markanvändning och landskap för att på rätt sätt hantera det ansvar som förutsätts och följer med terrängkörning. Detta understryker behovet av att strukturera och begränsa handlingsfriheten för den fria åkningen. Den föreliggande utredningen resonerar kring detta men föreslår inga förändringar i dessa avseenden, och vi bedömer att det därmed inte heller kommer att bli några förbättringar i dessa väsentliga avseenden. Vi efterfrågar därför en ordning där man för snöskoteråkning ska förutsätta avtal med markägare och nyttjanderättsinnehavare inklusive betesrättigheter.

Bakgrund och faktabeskrivning
Det finns behov av att mer ingående än vad som nu görs i utredningen beskriva fäbodbrukets och övrig betesdrift i utmark som näringsverksamhet historiskt, traditionellt, kulturellt och rättsligt grundande extensiva markanvändning för betesdrift och andra med driften tillhörande praktiska aktiviteter enligt tradition, sedvana och rättigheter såväl sommar- som vintertid Därigenom kan fäbodbruk och utmarksbete också ges en ökad legitimitet i relation till enskilda och andra allmänna intressen.
Detta behövs också för att möta fäbodnäringens behov enligt direktiven (2018:29) vad gäller hänsyn till ortsbor och areella näringar. Men också för att tillmötesgå Europakonventionens krav på rättsligt skydd för att utöva näring, samt för att tillmötesgå Konventionen om Biologisk Mångfald, (CBD) artiklarna 8(j) och 10(c) vad gäller att värna ursprungliga folk och traditionell kunskap samt sedvanerättsligt nyttjande av biologisk mångfald.

Utmarksbete i skärgårdar, skogs- och fjällområden har historiskt bedrivits i princip i hela landet. Fäbodbruket utgör en uråldrig form av säsongvis utlokaliserad betesdrift och tillhörande mjölkbaserad livsmedelsproduktion på utmarker i skogs- och fjällområden och på avstånd från hemgården. Fäbodbruket har historiskt omfattat mer än 100 000 driftsenheter i

vårt land. Idag bedrivs verksamhet vid ca 200 kvarvarande fäbodar i bruk i landet, företrädesvis i Värmland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland och Jämtland, men även i Västerbotten och Norrbotten. Utmarksbete kan bedrivas på i praktiken motsvarande sätt direkt från skogs- och fjällgårdar och skärgårdsjordbruk, vilket också fortfarande praktiseras. Fäbodbruket som det utvecklade brukningssystem vi idag känner det uppstod möjligen under järnåldern. Utmarksbetet med frigående tamboskap har dock sina tidigaste rötter i bondestenåldern. Under historiska tidsrymder har det alltså bedrivits omfattande betesdrift med nöt, får, get och häst på den Skandinaviska halvön. Utifrån dessa historiska perspektiv har det utvecklats en grundläggande integration mellan boskapsskötseln och övrigt areellt nyttande av landskapet, liksom en ömsesidig relation till den biologiska mångfalden. Fäbodbruket inrymmer ett rikt immateriellt kulturarv genom de särskilda kunskaperna om djurhållning, nyttjandet av landskapets olika dimensioner samt hantverk och speciellt traditionell förädling av mjölkprodukter.

Den extensiva betesdriften sker regelmässigt med frigående betesdjur på ostängslad mark. Denna betesdrift vilar på betesrättigheter utifrån urminnes hävd och sedvanebruk, och benämns vanligen och i dagligt tal gemensam betesrätt. Ibland används även begreppet mulbetesrätt i en mer allmän betydelse. Dessa gemensamma betesrättigheter har sina rötter i en uråldrig praktisk samverkan inom var bolby, bydel, socken eller skifteslag (motsv) för att möjliggöra denna form av gemensamt betesnyttjande, något som sedan förhistorisk tid var absolut nödvändigt för boskapsskötseln och därmed för människornas överlevnad i Skandinavien i äldre tider. Sommarens flödande betesresurser i skogs- och fjällområden nyttjades regelmässigt så långt man behövde då de närmare belägna åker- och ängsmarkerna användes för produktionen av vinterfoder samt viss annan livsmedelsproduktion. Utifrån detta har tidigare också utvecklats lokala tillämpningar och regelverk kring den gemensamma betesdriftens utövande.
Det är i grunden markägaren till stamfastigheten som disponerar betesrätten, och då numera utifrån de betesrättigheter som tillkommer fastigheten, vilket i praktiken hanteras som en formell eller informell samfällighet. Från tid till annan så varierar nyttjandet av dessa betesrättigheter, men betesrättigheterna utgör en tillgång för brukare av jord- och skogsbruksfastigheter.

Betesrättigheterna utgår generellt från sedvana eller urminnes hävd. Betesrättigheterna har vanligen formaliserats historiskt inom det fastighetsrättsliga systemet i samband med storskifte, laga skifte, avvittring eller annan markjuridisk procedur. Betesrättigheterna hänger därmed alltså ihop med äganderätten till jord- och skogsfastigheterna. Beroende på andra händelser kring regelverkens utformning kan betesrättigheterna även formuleras baserat på exempelvis kungabrev, förläning, officialservitut, avtalsservitut, annat avtal, skifteshandlingar eller annan lagstiftning. I enstaka fall kan betesrätten ha överlåtits i köp, vilket då framgår av avtal eller inskrivning. Betesrättigheterna kan områdesvis också ha åsatts andra benämningar såsom vallrätt, lötesrätt, fäbodrätt eller (formellt) mulbetesrätt, vilka också kan ha regionalt varierande innebörd. För var trakt får man vid behov gå till de historiska grunderna och handlingarna, för att kunna beskriva den aktuella lokala rättssituationen vad gäller den gemensamma betesrätten..
Oberoende av de gemensamma betesrättigheterna har varje enskild markägare rätt att utöva stängslad betesdrift på sin enskilda fastighet. Fäbodbetet bedrivs ofta under hela barmarksperioden och ibland också i flerfäbodsystem där brukaren flyttar med sina djur mellan olika fäbodar under delar av betessäsongen.
Till betesdriften knutna rättigheter kan även ingå vedtäkt, fång av stängselvirke och andra enligt tradition och sedvana knutna rättigheter till naturauttag som jakt och fiske samt andra naturprodukter för den dagliga överlevnaden, betesdriftens utövande och fäbodbrukets verksamhet. Dessa historiska grunder måste också beaktas i utformningen av modern lagstiftning

Vi vill framhålla att det inte alls är självklart att allmänheten eller andra aktörer känner till eller uppfattar att skogs- och fjällmark generellt också är betesmark för fäboddjur och andra

tamdjur i extensiv betesdrift. Det framgår redan av utredningens beskrivning av begreppet Jordbruksmark i avsnitt 7.7.4 där faktiskt fäbodbrukets extensiva betesmarker i skog och fjäll faller utanför den beskrivning som ges. Genomgående och återkommande omnämns och exemplifieras i utredningen de areella näringarna som ”jordbruk, skogsbruk och rennäring” i många olika sammanhang. Detta medför sammantaget att fäbodbruket, betesdriften och fäbodbrukets betesmarker i praktiken ”faller mellan stolarna”. Så finns det som exempel heller ingen konsekvensbeskrivning eller redovisning av skador för fäbodnäringen.
Mot denna bakgrund så behöver man alltså ge en ökad synlighet och likabehandling av fäbodbruket inom ramen för terrängkörningslagstiftningen genom en systematiskt mer framlyft beskrivning, i syfte att sprida kunskap, underbygga insikter och skapa förståelse för fäbodbruket som kultur och verksamhet, samt tydliggöra behovet av hänsyn till betesdriften och betesdjuren hos relevanta aktörer i samhället för denna uråldriga brukningsform som för många är mindre känd eller rentav helt obekant. Utan en sådan insats torde problematiken förknippad med terrängkörning att kvarstå för fäbodbrukets del och med tiden även utökas.

Oansvarigt utövad terrängkörning vid övrigt areellt nyttjande av landskapet kan orsaka störningar för djurskötseln i betesdrift på utmark. Den situationen torde främst uppkomma vid motorburet friluftsliv med fyrhjuling (motsv) eller motorcykel, och störningen förorsakas främst av hög ljudnivå och hastigt närmande, störningen kan ytterligare försvåras om det sker av människor i grupp. Enstaka kontakter och situationer under lugna former behöver inte utgöra något problem, men som regel beror det på hur den enskilda människan/besökaren beter sig vid närmande till djuren. Det finns också en ökande problematik med ökat olovligt fritidsnyttjande av fäbodbrukets byggnader och resurser, där dessa platser används som utflyktsmål, ved eldas upp och ibland våldgästas platserna med sanitära problem och nedskräpning som följd.

Att synliggöra och lyfta fram kunskaperna vad gäller fäbodbruket blir allt viktigare med tidens gång och samhällets förändringar. Det blir alltmer angeläget i takt med att allt fler övriga nyttjare av landskapet saknar personlig anknytning till den lokala bygden, och därigenom kan sakna kunskaper om fäbodbruket, betesdriften med frigående tamboskap, samt kulturhistoria och de lokala brukartraditionerna. Det är av vikt även för att ge rättsväsendet tillgång till relevant kunskap i den händelse det uppkommer ärenden med någon anknytning till fäbodbrukets verksamhet och markanvändning. Osynliggörande, kunskapsunderskott och bristande stöd i lagstiftningen kan också medföra oönskade följdverkningar i samband med agerande av andra aktörer, exempelvis av andra enskilda intressen, eller i samband med kommunal områdesreglering.
Förbundet Svensk Fäbodkultur önskar medverka i det fortsatta arbetet kring dessa frågor, och vi står till förfogande i syfte att informera, lyfta fram fakta och kunskaper och utveckla tillämpningar vad gäller fäbodbruk, fäbodkultur och betesdrift med frigående djur i skog och fjäll.

Förbundet Svensk Fäbodkultur och utmarksbruk

Kenneth Johansson, ordförande

* Förtydligande angående begreppet utmark. Här definierat som nyttjad impediment-, skogs- och fjällmark i ett mångsidigt utmarksbruk enligt sedvana och traditionella rättigheter, bland annat genom betesdrift med frigående fäboddjur. Dessa markområden är definitionsmässigt belägna utanför den egentliga hägnade och/eller uppodlade inägomarken. Det är i fallet när jordbruksmarken definieras snävt som inägomark/brukad mark i form av åkermark, ängsmark eller hägnad betesmark som det kan uppkomma problem med tolkningen vad gäller fäbodbruket och dess extensiva markanvändning, vilket alltså i huvudsak och regelmässigt bedrivs på utmarken, i skogs- och fjällområden utanför åker-, ängs- och hägnad betesmark.

Svenska Bergsguideorganisationen

2020-06-09

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Yttrande över betänkandet Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)

Sammanfattning

Svenska Bergsguideorganisationen (SBO) ser att utredningen har stått inför många komplicerade frågeställningar av såväl juridisk som politisk natur. Samtidigt ser vi att bergsguidernas förutsättningar att tillhandahålla tjänster inom ramen för det traditionella rörliga friluftslivet försvåras påtagligt av den ökande avancerade snöskoterfriåkningen. SBO ser inga möjligheter att finna egna samförståndslösningar med den kategorin oorganiserade utövare. Omfattningen av den avancerade snöskoterfriåkningen har redan idag uppnått en nivå som påverkar andra enskilda och allmänna intressen negativt och SBO anser att det är nödvändigt med kraftigare åtgärder än de som utredaren föreslår. Utifrån de intressen SBO värnar om ser vi ingen annan lösning än att den avancerade snöskoterfriåkningen på och i anslutning till vissa högfjällsområden ställs under någon form av reglering.

Om Svenska Bergsguideorganisationen

SBO är en ideell förening vars medlemmar består av yrkesverksamma bergsguider. SBO utbildar och examinerar bergsguider och ska värna om och främja förutsättningarna för bergsguideyrkets utövande. SBO är fullvärdig medlem i den internationella paraplyorganisationen IFMGA (International Federation of Mountain Guide Associations). Mer information om SBO finns på hemsidan www.sbo.nu.

På vilket sätt berörs bergsguider av terrängkörning?

Bergsguidernas kunder söker professionell hjälp för upplevelser i storslagen fjällmiljö. Det förekommer under alla årstider och i formen av mer eller mindre avancerad fjällsport. I nu nämnda sammanhang handlar det till övervägande del om skidturer i högfjällsmiljö som varar under enstaka dagar eller under en vecka och som inryms under *begreppet traditionellt rörligt friluftsliv*. Den typ av terrängkörning som påverkar sådana skidturer är alltså i huvudsak snöskoterkörning utanför leder på fjällsidor och fjälltoppar, dvs den mer avancerade typen av friåkning med snöskoter som i utredningen benämns *buskörning*.

Är reglering av terrängkörningen nödvändig?
Olika intressen i fjällen kan sägas konkurrera med varandra sinsemellan och ömsesidigt påverka förutsättningarna för utövandet av respektive verksamhet. Det är naturligt och en situation som SBO har förståelse inför. Där intressen möts finns ofta befintliga samverkansformer. Ett exempel på detta är att bergsguider under SBO som arrangerar helikopterskidåkning har egna riktlinjer och har etablerade kontaktvägar och överenskommelser med samebyar och med andra bergsguider till undvikande av negativ påverkan för varandra. SBO:s uppfattning är att detta fungerar väl och en sådan samverkan skapar förståelse och respekt för varandras intressen.

I fråga om den friåkning som bedrivs med snöskoter är utgångsläget ett annat. Det finns inte någon samlad företrädare att samverka eller att uppnå lokala överenskommelser med. Det innebär att det råder ett utgångsläge där flera olika aktörer i fjällmiljön har hittat samförståndslösningar för att de ska kunna utöva sin verksamhet med utrymme och respekt för andra men den avancerade snöskoterfriåkningen står helt utanför detta.

På vilket sätt påverkar den avancerade snöskoterfriåkningen de intressen som SBO värnar om?
Att kunna genomföra en fjälltur på skidor i någon grad av avskildhet och utan att färdstråket utför är förstört av djupa snöskoterspår är en viktig beståndsdel för bergsguidens möjlighet att erbjuda en bra produkt och en positivt minnesvärd upplevelse för sina kunder. I många svenska fjällområden – i synnerhet de icke reglerade högfjällsområdena inom Kiruna kommun – är detta inte längre möjligt. Det har enligt SBO:s uppfattning skett en dramatisk ökning av konkurrerande verksamheter i fjällområdet bara under de senaste vintrarna och utvecklingens ökning visar inga tecken på avmattning.

SBO upplever – även om det idag är närmast en utopisk föreställning – att våra gäster i hög grad uppskattar och förväntar sig att bullerstörningarna i fjällmiljön ska ha ett berättigat syfte, t ex vara kopplad till utövande av renskötsel, statlig räddningstjänst, nödvändiga transporter eller nödvändigt underhåll. Den ljudbild som grupper av snöskoterfriåkare genererar ligger på en annan störningsnivå. Vi upplever att förståelsen för fri avancerad skoterkörning som sådan är lägre än för de andra just nämnda ändamålen.

En ovetenskaplig slutsats som kan dras av de vittnesmål som lämnats från fjällområden som normalt bevistas av snöskoterfriåkare under den period som åtgärder mot spridningen av covid-19 varit gällande är att den avancerade skoterfriåkningsfrekvensen tillfälligt avstannat helt. Det kan självklart bero på andra omständigheter, såsom väderleksförhållanden eller ett

avstående från skoterkörning för att minimera risken att belasta sjukvården med icke covid-19-relaterade ärenden. Mot bakgrund av att vittnesmålen redovisar att frekvensen av denna aktivitet återgått till "normalnivån" när gränspassagerestriktionerna hävts finns det i vart fall fog att anta att en icke oväsentlig del av den här typen av snöskoterfriåkning utförs av medborgare från Finland och Norge.

SBO:s utgångspunkt är att aktörer i första hand ska finna samförståndslösningar innan riksdag eller regering genom lag eller förordning utfärdar eller meddelar förutsättningar för förbud. SBO anser också att – i fall där samförståndslösningar är svåra att uppnå - det måste prövas i vilken mån det offentliga kan bidra med verktyg som kan hjälpa organiserade intressen att samverka. SBO:s ser dock inte hur överenskommelser mellan snöskoterfriåkare och andra intressenter ska kunna uppnås på frivillig basis. Det leder SBO i riktningen att det i vissa fjällområden inte kan bortses ifrån att en reglering i någon form är nödvändig och att utredaren därför alltför uppgivet i den frågan konstaterat att det *inte finns stöd för några större förändringar i de grundläggande reglerna om terrängkörning på snötäckt mark*.[1]

Ska en eventuell reglering beslutas centralt, regionalt eller lokalt?
En allmän utgångspunkt som även SBO delar är att ju lokalare ett beslut fattas desto bättre anpassas beslutet efter varje områdes specifika lokala förutsättningar och förhållanden. Eftersom förhållandena, intressekonflikterna och olika befintliga regleringar i fråga om terrängkörning med snöskoter varierar över landet torde vid första anblicken det tala för att det är lämpligt med lokal (kommunal) beslutsbefogenhet.

Å andra sidan utgörs högfjällsområdena av näst intill uteslutande statlig mark för vilken staten tillämpar regional förvaltning genom länsstyrelserna. Inte sällan uppstår problem för kommunerna att vara alla till lags på det lokala planet och det finns en risk för att frågor om lokala förbud politiseras lokalt på bekostnad av saklighet i intresseavvägningen. SBO ser därför att de bästa förutsättningarna för ändamålsenliga och välavvägda beslut om eventuell reglering bäst handhas på regional nivå genom länsstyrelserna.

Räcker det med ökade möjligheter att kanalisera snöskoterkörning till leder?
För den avancerade friåkningen med snöskoter kan visserligen en skoterled vara till nytta för att snabbare ta sig längre in (10 – 50 km) i ett fjällområde. Själva syftet med den typen av körning är emellertid att köra utanför skoterleder. Ökade förutsättningar för kanalisering till

[1] Se utredningen, sidan 25

leder riskerar därför att få ingen eller till och med motsatt effekt. Visserligen kan trycket på grund av den mest bilvägsnära friåkningen lätta lite men utövandet sker i så fall istället längre in i fjällområdet. Så länge en skoterled utgör en nödvändig passage för att ta sig längre in i fjällområdet (t ex genom ett befintligt förbudsområde) kommer enligt SBO:s bedömning även snöskoterfriåkare att utnyttja dessa. Men om friåkning är tillåten utanför skoterleden är det osäkert om det finns något incitament för denna kategori av utövare att använda leder och erlägga avgift för ledavgift. I detta sammanhang bör det enligt SBO:s mening heller inte bortses ifrån att i vissa fjällorter, varifrån avancerade snöskoterfriåkning utgår ifrån, är en betydande del av utövare inte svenska medborgare och fordonen är heller inte registrerade i Sverige. Många av de utövare som sticker ut i detta sammanhang kommer alltså inte att träffas vare sig av det föreslagna ledavgiftssystemet eller av den föreslagna fordonsskatten. Den ekonomiska effekten av detta är kanske marginell men frågan är om den bilden sänder rätt signaler för respekten av betalningssystemet i sin helhet? Såvitt SBO kan utläsa har denna aspekt inte hanterats av utredaren.

Beslut att avge detta yttrande har fattats av styrelsen.

Josef Westerlund
Styrelseordförande

SveMin

Miljödepartementet
Naturmiljöenheten, Landmiljö
Epost:
m.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia:
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Datum: 2020.07.03

Diarienummer: M2020/00205/Nm

Remiss av SOU 2019:67; Betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning

Svemin (Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige) är den nationella branschföreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Antalet medlemsföretag uppgår till ett drygt 40-tal. Medlemsverksamheterna förekommer i hela landet, varav gruvorna huvudsakligen är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen.

Efter medgivet anstånd till och med den 3 juli 2020 (Michael Löfroth via email den 22 juni 2020) inkommer Svemin med följande remissyttrande.

Inledning

Svemin stödjer målsättningen att terrängkörning ska vara hållbar men anser att utredningen har missat viktiga aspekter om vad som måste anses vara hållbar terrängkörning och att lagförslaget därför har vissa brister. Svemin lämnar ett konkret förslag på hur utredningens förslag kan kompletteras.

Hållbar terrängkörning

Som utredningen konstaterar finns ingen definition av vad som är hållbar terrängkörning. Några utgångspunkter för utredningen har varit att hållbar utveckling bygger på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet samt att störningar och skador ska undvikas eller begränsas samtidigt som vissa behov måste tillgodoses, bland annat inom vissa näringar.

Svemin konstaterar inledningsvis att utredningens utgångspunkter, överväganden och förslag till övervägande del bygger på skoterkörning och att näringsrelaterad terrängkörning behandlas tämligen översiktligt och då ur perspektivet ekonomisk hållbarhet. Därmed missar man att näringsverksamhet typiskt sett är en förutsättning för social hållbarhet och att det inom näringsverksamhet alltid görs åtaganden och begränsningar vid behov för att minska det miljömässiga avtrycket. Hållbarhetsbegreppets beståndsdelar hänger enligt Svemin ihop och låter sig inte delas upp och kategoriseras utan att verklighetsförankringen riskerar att gå förlorad.

Terrängkörning och gruvnäring

Gruvor och prospektering nämns överhuvudtaget inte i utredningens överväganden, utgångspunkter och förslag. Det är egentligen inte så konstigt, sett ur perspektivet att den terrängkörning som kan hänföras till gruvnäringen görs i samband med prospektering och sällan vållar några påtagliga skador eller olägenheter i skog och mark. Samtidigt är det en brist att utredningen har missat att prospektering i vissa skeden är helt beroende av terrängkörning som

enligt nuvarande lagstiftning hanteras genom dispens från terrängkörningsförbudet. Svemin vill genom detta remissyttrande uppmärksamma lagstiftaren på att terrängkörning i samband med prospektering egentligen borde omfattas av lagens allmänna undantag på samma sätt som för jordbruk och skogsbruk och med samma tillämpningsområde som de förslagna undantagen för skötsel med mera av till exempel ledningar och radio- och teleanläggningar (se förslag nedan).

Allmänt om prospektering och gruvnäring

Undersökningsarbete (prospektering) innebär sökande efter, och undersökande av, mineralfyndigheter. Prospektering är en avgörande förutsättning för en hållbar och bärkraftig gruvnäring, eftersom utvinning av metaller och mineral förutsätter identifiering av mineralfyndigheter som är tekniskt och ekonomiskt möjliga att utvinna.

I sammanhanget kan det vara värt att påminna om att metaller och mineral är oumbärliga i samhället. Både för vårt i nuvarande sätt att leva och för att klara omställning till utsläppsneutrala transport- och energilösningar, digitalisering och överhuvudtaget den hållbara utveckling som samhället står inför. Sverige har en lång och framgångsrik historia som gruvnation och gruvnäringen bidrar, och har i stor utsträckning bidragit, till att bygga Sveriges välstånd genom sysselsättning, teknikutveckling, skatteintäkter, exportintäkter och genom att förse annan industri med metallråvara. Syftet med minerallagen är att stimulera och möjliggöra effektiv undersökning och bearbetning av landets mineralförekomster.

Prospektering förutsätter undersökningstillstånd enligt minerallagen. Tillståndet är tidsbegränsat men kan under vissa omständigheter förlängas till en maximal giltighetstid om 15 år. Utöver undersökningstillstånd krävs en godkänd (eller fastställd) arbetsplan som ska ha kommunicerats med alla berörda mark- och sakägare. Ofta krävs också terrängkörningsdispens samt att de planerade arbetena har anmälts till länsstyrelsen för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Praxis kan dock variera något mellan olika län.

Vissa moment av prospekteringen förutsätter transporter i terräng. För geofysisk mätning, provtagning och borrning kan det behövas transporter med fordon som terränghjuling, skoter och borrmaskin. Transporterna sker både på väg (inklusive skogsbilvägar) och i terrängen. Borrmaskiner som behöver köras eller transporteras till platsen för prospekteringsborrningen är i allmänhet dieseldrivna och monterade på bandvagn eller skogstraktor. Påverkan på omgivningen vid till exempel borrningsarbeten kan närmast jämställas med den påverkan som uppkommer vid körning i terrängen med skogsmaskiner.

Särskilt om arbetsplaner

Enligt minerallagen (3 kap. 5 - 5a §§) gäller följande. Undersökningsarbete får endast utföras i enlighet med en gällande arbetsplan som ska upprättas av tillståndshavaren. Arbetsplanen ska delges ägaren till den fastighet där arbetet ska bedrivas och innehavare av särskild rätt som berörs. Delgivning med innehavare av renskötselrätt får ske genom att arbetsplanen delges den sameby som innehavarna tillhör.

Arbetsplanen ska bland annat innehålla en redogörelse för det undersökningsarbete som planeras och en tidsplan för arbetet, en karta med fastighetsgränser och fastighetsbeteckningar som visar inom vilket område undersökningsarbetet kommer att utföras, en bedömning av i vilken utsträckning arbetet kan antas påverka allmänna intressen och enskild rätt och uppgift om att den som berörs av arbetsplanen har möjlighet att påverka innehållet i den genom att invända mot den.

Utöver eventuell terrängkörningsdispens sker alltså alltid en kommunikation med berörda markägare och sakägare, vilket bland annat kan avse val av körvägar och tidpunkt för arbetenas/körningarnas utförande för att minska risken för skada och olägenhet.

SveMin

Svemins inställning

Svemin anser att terrängkörning i samband med prospektering borde omfattas av ett generellt undantag från terrängkörningsförbudet. Skälen är huvudsakligen dessa:

- Prospektering styrs av flera lager av parallell reglering och olika regelverk. Ett allmänt undantag från terrängkörningsförbudet för prospektering är inte mer långtgående än undantaget för till exempel skogsbruk. Tvärtom är den reella ytan som kan bli aktuell för terrängkörning i samband med prospektering ytterst marginell jämfört med det föreslagna undantaget för skogsbruk.
- Utöver undersökningstillstånd krävs en arbetsplan. Härigenom blir mark- och sakägare alltid informerade om planerade undersökningsarbeten och har möjlighet att påverka genomförandet, till exempel valet av körvägar och när körning bör ske/undvikas för att minimera risken för störningar.
- Trots att det inte finns något allmänt krav har praxis utvecklats mot att prospekteringsarbeten ofta anmäls till tillsynsmyndigheten (normalt länsstyrelsen) för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Samråd tillämpas även inom områden som inte är naturskyddade. Genom samrådet har tillsynsmyndigheten möjlighet att föreskriva om villkor eller begränsningar för att motverka skada på naturmiljön.
- För prospektering inom obrutet fjällområde är samråd med tillsynsmyndigheten obligatoriskt.
- Eventuella villkor av myndigheter och överenskommelser med mark- och sakägare gör redan nu att arbetena ofta utförs under viss tid på året för att minska risken för skada och olägenheter såsom markskador eller buller.
- Ett allmänt undantag för terrängkörning i samband med prospektering skulle minska den omfattande och parallellreglerade administration som krävs innan arbetena kan påbörjas, både för företag och myndigheter.
- Att inte inkludera terrängkörning för prospektering vore en omotiverad skillnad jämfört med de föreslagna undantagen enligt 10 och 14 §§.

Konkret förslag

Svemin föreslår en tilläggspunkt till den av utredningen föreslagna 14 §. Skälet till att prospektering hör hemma i den bestämmelsen och inte i det allmänna undantaget för jord- och skogsbruk är att prospektering också behöver kunna utföras inom fjällområden. Prospektering inom obrutet fjäll omfattas redan av anmälningsplikt enligt 7b § förordning (1998:904) om anmälan för samråd).

Svemin föreslår att den föreslagna 14 § kompletteras med följande innehåll (ny text markerad med blått):

> ”Motordrivet fordon får trots 6 och 7 §§ och 8 § andra stycket användas i terräng vid [x.] undersökningsarbeten enligt 3 kapitlet minerallagen,”

Stockholm, datum som ovan.

Maria Sunér Fleming
VD Svemin

Kerstin Brinnen
Branschjurist Svemin

Yttrande 2020-06-22

Dnr 2019/67

Svenska Fjälledarorganisationen (SFLO)
info@svenskafjalledare.se

Organisationsnummer:
802489-2492

BETÄNKANDE AV SOU 2019:67 UTREDNINGEN OM HÅLLBAR TERRÄNGKÖRNING

Med anledning av våra intressen har vi valt att främst kommentera de delar som rör snöskoterkörning i fjällmiljö.

Terrängsektorns betydande klimatpåverkan bör tas i större beaktan. I och med Sveriges åtagande att följa Parisavtalet, och sikta mot en maximal uppvärmning på 1,5 grad. Med Sveriges klimatmål att inte ha några nettoutsläpp år 2045 i beaktande, anser vi att det måste presenteras en tydlig plan för hur utsläppen i denna sektor ska minskas.

Kan fordonsskatten vara differentierad beroende på fordonets klimatpåverkan, exempelvis med en lägre fordonsskatt för elskotrar? Ska antalet skoterkort begränsas?

Vi anser att tydliga direktiv bör komma från regeringen om hur skoterkörning ska kanaliseras till allmänna skoterleder och friåkningsområden. Vi ställer oss positiva till ett generellt förbud mot snöskoterkörning utanför led och särskilt utpekade områden för friåkning.

Vi ifrågasätter delegeringen av ansvar till kommunerna att ta beslut kring kanalisering och reglering i snöskoterkörningen.

- Hur uppnår man likvärdighet mellan berörda kommuner?
- Vi ser en risk för påverkan av egna (fritids)intressen och påtryckningar, i samband med eventuella beslut om kanalisering av snöskoterkörning till allmänna leder och friåkningsområden. Beslut nödvändiga på grund av klimat, natur och friluftsliv, kanske inte möter förståelse från kommuninvånarna varvid beslutsfattandet kan påverkas. Ännu mer om grannkommunen beslutar om lösare reglering.

Vi ställer oss positiva till:

- en utökad tillsyn med större befogenheter
- att länsstyrelserna kan förbjuda och begränsa terrängkörning i områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt
- skärpt straff för brott mot terrängkörningslagen

SVENSKA FJÄLLEDARORGANISATIONEN (SFLO)

HANNA AXÉN, STYRELSELEDAMOT

stf generaldirektören

m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

2020-06-15 2020/1137 REMISSVAR

Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)
(M2020/00205/Nm)

Affärsverket svenska kraftnät (Svenska kraftnät) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning.

Svenska kraftnät ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av transmissionsnätet för el. I Svenska kraftnäts verksamhet används terrängfordon bl.a. vid nybyggnation, underhåll och rivning av transmissionsnätsanläggningar. Svenska kraftnät söker också regelmässigt tillstånd och dispenser för verksamhetsprojekt som inbegriper transporter med fordon i terräng. Användning av fordon för sådan verksamhet bedöms i stort omfattas av de allmänna undantagen i betänkandets förslag till ny terrängkörningslag.

Svenska kraftnäts beredskapsorganisation förfogar även över terrängfordon i syfte att säkerställa nödvändig transportkapacitet av reparationsmateriel och utrustning vid avhjälpande av strömavbrott eller vid mer omfattande krissituationer. En del av terrängfordonen är utlånade till elnätsföretag för att stärka deras förmåga att snabbt åtgärda avbrott i elförsörjningen. Bemanningen för framförande av dessa fordon ombesörjs huvudsakligen av personal som utbildas av frivilligorganisationer där avtal med förare ofta upprättas för att säkerställa beredskapsförmågan.

För att säkerställa en adekvat nivå med avseende på förarkompetens för bl.a. bandvagnsfordon, behöver de aktuella frivilligorganisationerna rimliga förutsättningar för övning med fordon i terräng. Det är dock inte uppenbart att dessa organisationers förberedande övningsverksamhet kan hänföras till kategorin uppdragstagare i det allmännas tjänst vid uppdragets utförande.

Svenska kraftnät föreslår därför att frivilligorganisationernas övningsbehov ska beaktas i det fortsatta lagstiftningsarbetet och att även sådan övningsanvändning ska omfattas av de allmänna undantagen för samhällsviktig verksamhet i den nya terrängkörningslagen.

Svenska kraftnät och andra elnätsägare projekterar, bygger, underhåller och river vid sidan av kraftledningar även ett stort antal stationsanläggningar som en viktig integrerad del av transmissions- och distributionsnäten. Svenska kraftnät föreslår

SvK1016, v5.0, 2018-08-01

därför att de allmänna undantagen kompletteras med denna för elnäten centrala anläggningskategori. Alternativt kan undantagen omformuleras till generellt hållna undantag för transmissions- och distributionsanläggningar för el, vars omfattning kan exemplifieras i lagens förarbeten.

Beslut i detta ärende har fattats av stf generaldirektör Bo Krantz efter föredragning av Dan Tiderman. I ärendets slutliga handläggning har även deltagit chefsjuristen Bertil Persson och tf enhetschef Framkomlighet och samhällsplanering Martin Görnebrand.

Sundbyberg, dag som ovan

Bo Krantz

Dan Tiderman

YTTRANDE
2020-06-18

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr M2020/00205/Nm

Betänkandet SOU 2019:67 ”Hållbar terrängkörning”

Västjämtlands Snöskoteområde – VÄSEK (org.nr 769615-1955) är en ekonomisk förening som bildats av skoterklubbar för att samordna drift och underhåll av skoterleder i ett större sammanhängande ledområde. Ledavgifter infördes och finansierar numera skötsel av 70 mil enskilda skoterleder inom och utom kommunala regleringsområden.

Vi har noterat på remissens sändlista att det inte har inbjudits någon skoterledsorganisation från Jämtlands län. I länet finns flera kommuner med omfattande system av avgiftsbelagda skoterleder. VÄSEK ansvarar för skoterleder i västra delen av Åre kommun och får lämna följande yttrande.

Sammanfattning

Vi har tagit del av utredningens förslag och anser

att ett område med kommunala föreskrifter för skotertrafik skall benämnas regleringsområde där det skall finnas allmänna skoterleder under kommunalt huvudmannaskap på samma sätt som skoterleder skall vara allmänna i statliga regleringsområden

att skoterledsavgiften skall gälla på alla skoterleder som nyttjas av allmänheten oavsett om det är allmänna eller enskilda skoterleder och att det bör övervägas enkla rutiner för att möjliggöra kontroll att skoterledsavgift har betalats utan att behöva stoppa skoteråkare.

att det bör övervägas alternativa möjligheter för utländska (norska) skoteråkare att betala föreslagna skoterledsavgifter utan orimliga kostnader vid överföring från utländsk bank

att det bör tas ut en särskild fordonsavgift för utlandsregistrerade skotrar, som motsvarar den inhemska fordonsskatten samt att det utreds alternativa betalformer (kontokort) utan orimliga överföringsavgifter för utländska skoteråkare.

att det bör vara möjligt för andra huvudmän för skoterleder än kommuner att söka bidrag för anläggning även av enskilda skoterleder, som nyttjas av allmänheten.

att det i första hand bör vara kommuner som skall ansvara för tillsyn av skotertrafiken i kommunala regleringsområden och att det för tillsyn i första hand förordnas de som har erforderliga områdeskunskaper.

VÄSTJÄMTLANDS SNÖSKOTEROMRÅDE – VÄSEK, ek.för.
c/o Staffan Lindberg, Skifferstigen 7, 83731 Järpen
staffan@fjallkonsult.se, 070-5605496, www.vasek.se

Allmänna skoterleder, regleringsområden
Enligt Terrängkörningsförordningen skall en skoterled vara allmän i ett regleringsområde. Av utredningen framgår att uttrycket ”regleringsområde” främst avser statliga regleringsområden. Vi anser att även områden med kommunala föreskrifter bör klassificeras som regleringsområde där skoterleder som nyttjas av allmänheten skall vara allmänna med kommunen som huvudman.

Friåkningsområden bör kunna beslutas av kommunen även i områden där det saknas allmänna leder, om det i området finns andra skoterleder som kan nyttjas av allmänheten.

Skoterfonden
Utredningen föreslår en skoterledsavgift på allmänna skoterleder. Allmänna leder utgör en mindre del, kanske ca 20% av totala antalet skoterleder. Det begränsar antalet skoteråkare, som enligt förslaget skall betala skoterledsavgift. Det vore bättre med en obligatorisk skoterledavgift på alla leder, som allmänheten nyttjar. På så sätt ökar möjligheten att finansiera drift och underhåll av både allmänna och enskilda skoterleder. Områden med enskilda skoterleder, som idag finansieras med lokala högre ledavgifter bör med föreslagen skoterledsavgiften kunna garanteras bidrag ur skoterfonden som motsvarar dagens ledavgifter.

Kontroll att en personlig skoterledavgift har betalats kräver att skoteråkare stoppas. Det vore enklare med en skoterledsavgift för varje skoter. Betald skoterledsavgift kan skulle kunna styrkas med ett märke på skotern. Det kan kontrolleras utan att skoteråkare behöver stoppas för att visa att en personlig skoterledsavgift har betalats. Liknande system med skoterledkort som klistras på skotern förekommer i flera områden som sedan lång tid har infört skoterledsavgifter. Nackdelen med sådana system blir den administration som krävs för utskick av skoterledkort, när skoterledsavgiften har betalats.

Det bör vara enkelt att betala skoterledsavgiften även för utländska (norska) skoteråkare. Bankernas överföringsavgift (200 kronor) för utländska betalningar är orimligt stor i förhållande till ledavgiften 300 kronor. Betalning bör även kunna göras med kontokort.

Vi ifrågasätter om skoterfonden skall vara tillgänglig för bidrag till befintliga allmänna, statliga vinterleder som är upplåtna för både skidåkning och skotertrafik och redan idag finansieras med andra allmänna medel.

Fordonsskatt
Fordonsskatten föreslås finansiera anläggning av skoterleder och tillsyn av skotertrafiken. I områden med många utländska (norska) skoteråkare är behovet av tillsyn och information större än i andra områden. Utan fordonsskatt på utländska skotrar blir det färre skoteråkare, som bidrar till finansiering av anläggning av skoterleder och tillsyn av skotertrafiken.

Vi anser att det skall tas ut en särskild tilläggsavgift för utlandsregistrerade skotrar, som motsvarar fordonsskatten och registerhållningsavgiften för inhemska skotrar.

Anläggningsbidrag
I fjällkommuner med omfattande turism utgör skotertrafiken betydelsefull näringsverksamhet. Det är angeläget att det finns fungerande system av skoterleder med tillhörande anläggningar för service och information om skoteråkning. Det föreslås att anläggningsbidraget skall kunna sökas av kommuner för anläggning av allmänna skoterleder. I områden där det bara finns enskilda skoterleder, kan det vara lika angeläget med anläggning av nya skoterleder, som i områden med allmänna skoterleder. Anläggningsbidrag bör därför vara tillgängligt även för enskilda leder, som är avsedda att nyttjas av allmänheten.

Tillsyn
Utredningen föreslår att det i första hand är Länsstyrelsens naturvårdsvakter som skall utföra tillsyn av skotertrafiken även utanför statliga regleringsområden. Vi anser att i områden där kommuner har att besluta om föreskrifter för skoteråkning även bör vara kommuner som utser tillsynsmän. Då kan tillsyn utföras av de som redan har andra arbetsuppgifter eller på annat sätt har erforderlig lokalkännedom inom och utom kommunala regleringsområden.

I områden där kommuner har att besluta om reglering av skotertrafiken, anser vi att det även är kommuner som bör ansvara för tillsyn och förordna de som skall ha tillsyn över skotertrafiken.

Staffan Lindberg
Ordförande

Kopia
michael.lofroth@regeringskansliet.se

VÄSTJÄMTLANDS SNÖSKOTEROMRÅDE – VÄSEK, ek.för.
c/o Staffan Lindberg, Skifferstigen 7, 83731 Järpen
staffan@fjallkonsult.se, 070-5605496, www.vasek.se

Borlänge den 18 juni 2020

Till: Miljödepartementet

Remissvar gällande SOU 2019:67

Sveriges MotorCyklister, SMC, är en intresseorganisation för motorcyklister som representerar 150 000 svenska MC-ägare. SMC:s viktigaste arbetsområden är trafiksäkerhet, turism, försäkringar, konsumentfrågor, opinionsbildning, information och internationellt arbete.

SMC ställer sig i grunden bakom det nya lagförslaget utifrån MC-kollektivets perspektiv. Först och främst skulle SMC vilja häva fram att utredningen försökte att visa hänsyn till samtliga aktörer som berörs av terrängkörningen oavsett om det är Sveriges fauna och flora, renskötseln eller människorna som på sin fritid eller genom näringsverksamhet vill föra ett motordrivet fordon i terräng. Den nya terrängkörningslagen har dessutom gjort ett försök att vara mer tydlig om vart det är tillåtet att föra ett motordrivet fordon i terräng.

Det finns dock framförallt en punkt som SMC är kritiska emot. För att skapa ordning och för att kunna se till att lagen följs behövs en bättre tillsyn. Däremot anser SMC att denna uppgift ska enbart utföras av Polismyndigheten och inte Naturvårdsverket. I våra överväganden har SMC tagit hänsyn till de speciella förhållandena, framförallt Norrlands glesbebyggda inland. att ge någon annan myndighet polisära befogenheter på grund av detta medför en bristande rättssäkerhet som skulle öppna för likartade åtgärder i olika sammanhang i hela riket.

En annan punkt som påverkar rättssäkerheten för allmänheten är att den nya lagstiftningen gör en tydlig hänvisning till andra lagar och regler som ska gälla istället om dessa även reglerar terrängkörning. Att det kan finnas en risk att en mer allmänhållen lagstiftning kan innehålla bestämmelser som även reglerar terrängkörning påverkar rättssäkerheten negativt. Samtidigt finns det nya straffbestämmelser i samband med terrängkörningslagen som kan leda till fängelse i sex månader. SMC förstår syftet med att särskilt skydda natur och miljön, men anser med hänsyn till ovanstående att det i så fall redan finns andra straffbestämmelser som uppfyller samma syfte.

Slutligen ska poängteras att SMC har haft samråd med andra viktiga aktörer i frågan såsom SVEMO och andra organisationer inom branschen. Vissa beklagar att man inte involverat deras expertkunskap från början och det håller SMC som medlemsorganisation med om. För att göra lagändringar och beslut så effektiva som möjligt är kunskap av alla parter som berörs avgörande.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
070 557 75 00

Christian Paral
Jurist
070 272 40 80

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Luokta Mavas sameby lämnar härmed remissvar till SOU 2019:67
- Hållbar terrängkörning

Enligt direktiven har en utredare fått uppdraget att se över lagstiftningen för att skapa en hållbar terrängkörning. Denna har lämnat ett författningsförslag och förslag för vad denne bedömt skapar en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning.

Samebyn ser det positivt att utredningen konstaterat att snöskoterkörning innebär stora störningar för rennäringen under våren och kalvning, men även att skoterspår i allmänhet under vintern leder till att renar sprids och drivs från betesområden. Snöskoterkörning packar även samman snön vilket kan göra det svårare för djur i allmänhet att komma åt föda under den packade snön, detta innebär att en omfattande skoterkörning på vissa områden kan ge stora negativa konsekvenser för enskilda renskötselföretag.

Vi anser att det saknas övergripande förslag som leder till minskning av dessa skador och störningar, vilket även bör tolkas som ett misslyckande utifrån syftet med utredningen. Vi uppfattar det som att det i väsentligt föreslås en oförändrad lagstiftning gentemot den nu gällande. Samebyn anser att om en hållbar terrängkörning skall uppnås så måste olika former av begränsningar i både antal och färdstråk ses över, framförallt under maj-juni då en stor andel av djuren i fjällvärlden har ungar och behöver ro.

Som framkommit i utredningen är tillfälliga förbud en möjlighet att freda renskötseln. Renskötselns natur innebär ansökningar med kort varsel och krav på snabb handläggning/beslut, vilket ofta skapar svårigheter för små kommuner med begränsade resurser. Detta riskerar även att skapa konflikter lokalt, då samebyarna får bli måltavla för en bristande tolkning av lagstiftningen.
En stor del av skoterkörningen i Luokta Mavas sameby sker ovanför odlingsgränsen och här är det viktigt att kommunerna är medvetna vid beslut mellan olika intressen att det enligt förarbetena till den nu gällande rennäringslagen anges att kronomark som står under statens omedelbara disposition ovanför odlingsgränsen och på renbetesfjällen i första hand är avsedd för de renskötande samernas bruk (prop. 1971:51, s. 132).

Luokta mavas sameby anser att den ordning som tillämpas i Västerbottens och Jämtlands län med generella (tillfälliga) förbud på all mark som förvaltas av staten under maj månad även bör kunna tillämpas i Norrbottens län. Här bör då finnas goda möjligheter att ge dispens för ortsbefolkningens behov av att använda motordrivet fordon i terräng till vissa fiskesjöar, stugor eller i transportsyften.

Luokta Mavas Sameby
C/O Lars-Anders Baer
Box 200
96225 Jokkmokk