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