

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

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

Arjeplog kommun anser att utredningen och dess syfte att nå en framtida hållbar terrängkörning ligger rätt i tiden och detta är ett arbete som kommunen redan initierat. Arjeplog kommun vill pointera med hänsyn till utredningen att vi anser att all skoteråkning på snöklädd mark är tillåten om inte uttryckligen inskränkningar uttalats.

Med detta slår kommunen 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

Arjeplog kommun instämmer till experternas uttalande om att skoterledsfondens som finansieringslösning inte kommer att täcka kostnaderna för underhåll av skoterleder. Det gäller inte bara de allmänna utan även enskilda, 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 kommunen kan åter söka 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

Kommunen välkomnar utökad tillsyn men vill belysa att Polisen och Länsstyrelsen bör få ökad finansiering men 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. Arjeplog ställer sig bakom yttrandet av expert Per Henningson¹.

Förtydligande inför arbetet med en hållbar terrängkörning

Begrepp och målbild för hållbar terrängkörning

Arjeplog kommun 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 möjligt 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 skulle eventuellt 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, när den olöst kommer 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. Kommun kräver att frågan ska ingå i en fördjupad utredning som beaktar vilka konsekvenser denna definition kan få för biltestindustrin när det är en primär näring i flertalet av Norrlandskommunerna. Vintertestnäringen i Arjeplog är den största i sitt slag i välden, med en omsättning i kommunen på cirka 1 miljard kronor och näringen bidrar till att ungefär 3000 säsongsanställda biltestare kommer till Arjeplog. 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

¹ Sida 490 i utredningen

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

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. Arjeplog kommun anser att isbelagda vattenområden ska bedömas liktydigt som färdsl på vatten, där allemansrätten ger rätt till bland annat färdsl med båt utan vattenrättsägares tillåtelse. Arjeplog kommun ställer sig frågande till önskan att reglera skotertrafiken i högre utsträckning än båttrafiken. Kommunen anser att frågan ska utredas ytterligare, vilka konsekvenser får konstaterandet att is är terräng exempel på isfisket och som tidigare nämnts biltestnäringen när utredningen säger att färdsl i terräng ska tillrättsläggas på allmänna skoterleder.

Yrkesfisket och fiskevårdsåtgärder

Utredningen har inte tagit beaktande yrkesfisket i b.l.a. väglöst land och deras behov att föras med terrängfordon både som arbetsredskap och till frakt av fiskeredskap. Fiskevårdsåtgärder har även inte beaktats i utredningen och dess behov av terrängfordon vid exempel plantering av fisk.

Viltvårdsåtgärder

Utredningen har ingen tagit i beaktande viltvårdsåtgärder och deras 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. Arjeplog kommun befärdar att näringslivet hämmas och att avgiften kan speciellt 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 påslag för skoterledsavgiften. Utredningen bör överväga om det ska införas ett undantag för skoterledsavgiften vid deltagande på organiserade guidade turer.

Inspel till lagparagrafer

Förslag till terrängkörningslagen

Allmänna undantag

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

Rennäringen



- 15 § Arjeplog kommun 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 Arjeplog kommun 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 delägarförvaltningar utan föreningsstatus (före exempel byamän, byamarkägare) vilket vanligt förekommande 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 friluftaktiviteter 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 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.

Kommunen 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 för att helt begränsa och tillrätalägga all skotertrafiken till allmänna leder och friåkningsområden. Det är viktigt att den enskilda kommunen har möjlighet att utifrån kommunens behov styra och tillrätalägga en hållbar

³ Sida 240 i utredningen



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 för 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.

Kommunen 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.

⁴ Sida 191 i utredningen