



Utredningen om hållbar terrängkörning

M 2020/00205/Nm

[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

CC: Michael Löfroth

[michael.lofroth@regeringskansliet.se](mailto:michael.lofroth@regeringskansliet.se)

## Remissvar över Utredningen om hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. LRF vill anföra följande.

### Sammanfattning:

- **Utredningens förslag är inte tillräckliga för att uppnå hållbar terrängkörning.**

Utredningen konstaterar att terrängkörning med motordrivna fordon inte ingår i allemansrätten eller kan stödjas på en sedvanerätt och framför därför tydligt att det redan i dagsläget är olagligt att framföra snöskoter på annans mark utan markägarens medgivande. Tyvärr avspeglas inte denna slutsats i de föreslagna lagändringarna vilket är utredningens absolut största brist och besvikelse. Denna slutsats måste avspeglas i en förändrad lagstiftning för att målet; *hållbar terrängkörning*, ska kunna nås.

- **Obefogad oro att snöskoterkörning skulle stoppas (förhindras).**

Det finns en obefogad oro att ett förtydligande av terrängkörningslagen skulle förhindra snöskoterkörning. En rundringning till de största ägarna till mark i norra Sverige visar att så inte är fallet. Den absoluta merparten av dessa upplåter redan idag mark för snöskoterled och meddelar att de även framöver ställer sig positiva till att upplåta mark för skoterkörning. Hit räknas exempelvis de stora skogsbolagen, Statens Fastighetsverk, samt Allmänningsskogar/besparingsskogar. Undersökning bland LRFs medlemmar (dvs privata jord-och skogsägare) visar att nästan 3/4 delar denna uppfattning, vilket ligger i linje med det faktum att merparten av markägarna i norra Sverige också äger en snöskoter och därigenom har ett egenintresse i att möjliggöra körning.

- **Frågan om hållbar terrängkörning måste utredas ytterligare.**

Skadorna och störningarna från dagens snöskoterkörning är inte acceptabla och utredningens förslag kommer inte minska den skadeproblematiken. Förutom jord- och skogsägare så påverkas ett flertal andra samhällsintressen negativt av

BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,  
[bjorn.galant@lrf.se](mailto:bjorn.galant@lrf.se), [johan.lindgren@lrf.se](mailto:johan.lindgren@lrf.se)

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
[www.lrf.se](http://www.lrf.se)

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

snöskoterkörning exempelvis friluftsliv, samer, naturskydd och kommersiell turism (Naturturismföretagen). Att snöskoter som till stor del är ett fritidsintresse skadar och stör för så många andra intressen i samhället är inte rimligt. Det är därför nödvändigt att regeringen fortsätter utreda frågan för att finna en rimlig balans mellan snöskoterkörning och andra parter i samhället. Exempelvis skulle villigheten att upplåta mark för snöskoterkörning kunna kartläggas och Naturvårdsverket få uppdraget att ta fram förslag för hur krav på markägarens medgivande kan kombineras med utbyggd infrastruktur för snöskoterkörning, så den kan fortgå i hela norra Sverige.

- LRF motsätter sig lagändringar i enlighet med utredningens nuvarande förslag eftersom dessa riskerar att cementera nuvarande trend med ökande skador och störningar från snöskoterkörning. Trots att utredningen innehåller positiva förslag är vår bedömning att ett införande av dessa kommer leda till mer skada än nytta, eftersom den nödvändiga juridiska grunden som dessa förslag behöver vila på saknas.

### Bakgrund

Att skapa en hållbar terrängkörning är enligt LRF:s uppfattning på många vis en överlevnadsfråga för lands- och glesbygden. Terrängkörning berör inte bara hela näringar, utan även företagare och privatpersoner på ett fundamentalt sätt. För boende i speciellt norra Sverige utgör terrängkörning ett nödvändigt fenomen inom ramen för ett företagande, men även en del i livsstilen. Våra medlemmar är beroende av terrängkörningen i sin vardag. Samtidigt bevittnar en stor del av våra medlemmar hur deras verksamheter, pensionsbesparingar och levebröd blir berörda och förstörda av en ökad terrängkörning. Var fjärde markägare i Sverige och nästan varannan markägare i norra Sverige drabbas av skador och störningar till följd av terrängkörningen enligt en enkätundersökning bland LRF:s medlemmar.

Som tidigare angivits i LRF:s särskilda yttrande är vi en av få organisationer som både har ett intresse av att skydda mark och ett intresse av att marken ska kunna nyttjas för snöskoterkörning. Sverige behöver en fortsatt terrängkörning, men den måste bedrivas hållbart.

Det finns en oro för att skoterkörningen kommer förhindras om det införs ett tydliggörande av markägarens medgivande i lag. Vi bedömer den oron som obefogad. Merparten av marken i norr ägs av staten, stora skogsbolag och allmänningsskogar/besparingsskogar och de är entydiga i att de redan idag upplåter mark för snöskoterkörning och att de även fortsättningsvis kommer se positivt på att medverka till ledutveckling och eventuellt friåkningsområden om de därigenom kan undvika störningar och skador på övrig mark. Efter förfrågning hos dessa aktörer om

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

viljan att ställa mark till förfogande för skoterinfrastruktur, kan LRF konstatera att dessa parter innehar nästan 17 miljoner hektar.

Undersökning bland LRFs medlemmar i norra Sverige (jord-och skogsägare med 1,3 miljoner hektar) visar att nästan 3/4 delar denna uppfattning, vilket ligger i linje med det faktum att merparten av markägarna i norra Sverige också äger en snöskoter och därigenom har ett egenintresse i att möjliggöra körning.

Privata markägare äger totalt ca 8 miljoner hektar i norra Sverige.

De 6 norra länens totala yta är ca 27 miljoner hektar. Staten, skogsbolag, allmänningsskogar/besparingsskogar och privata markägare förfogar över ca 25 miljoner hektar.

Tillkommer gör kommunal mark samt stift, där bland annat Luleå Stift, och Uppsala Stift (med mark i Dalarnas län) också uttalat sig positiva till ledutveckling.

Förmågan att möjliggöra skoterkörning ska således inte underskattas. Att förtydliga medgivandekravet kommer inte förhindra skoterkörningen, men det kommer ställa krav på bättre dialog mellan parterna och mer ordning och reda. LRF kunde efter ett kortare arbete konstatera att många parter är villiga att ställa mark till förfogande för skoteråkning. Borde då inte staten, om denne tar ett helhetsgrepp om frågan, kunna säkerställa en fungerande men hållbar skoteråkning?

LRF vill verkligen be regeringen överväga att sjösätta ett sådant arbete.

Målbilden är en sundare ordning där snöskoterkörningen inte i onödan skadar eller stör andra intressegrupper såsom friluftsliv, turism, naturvård, Ortsbefolkning eller areella näringar. Olika områden kommer ha olika förutsättningar att åstadkomma fungerande skotersystem. Av den anledningen är verktyg och finansiering nödvändigt för att på lokal nivå säkerställa god tillgång till leder, friåkningsområden och lokala överenskommelser.

Vårt grannland Finland har genomfört lagändringar som innebär att markägarens medgivande krävs för skoterkörning. Enligt de uppgifter vi tagit del av fungerar det väl. Deras lagstiftning med en tydlig legal grund verkar kunna kombinera skoterkörning med begränsade skador för jord- och skogsbruk. Vår uppfattning är att en liknande lösning även borde fungera i Sverige som har ett skogsbestånd och en landsbygd/glesbygd liknande Finland.

### Remissförfarandet

Regeringens missivbrev för denna remiss var mycket förvånande. Regeringen väljer att inte remittera det som enligt LRF (och ett flertal andra experter i utredningen) är avgörande för att skapa en hållbar terrängkörning. Nämligen det avsnitt (8.3.3–8.3.6.)

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

som slår fast att enligt dagens lagstiftning så behövs markägarens medgivande för att lagligt framföra snöskoter på annans mark.

Utredningen konstaterar att markägarens samtycke krävs för framförande av motordrivna fordon. Utredningen konstaterar vidare att nuvarande lagstiftning är otydlig. Frågan har varit den mest omdiskuterade under utredningens gång och den som tydligast presenterats som en lösning på den ohållbara terrängkörningen. Detta sett både med utgångspunkt i att enskilda och allmänna intressen ska skyddas. Trots det undanber sig regeringen synpunkter kring frågan. Vi är starkt kritiska till detta tillvägagångssätt. Regeringens agerande i frågan är uppseendeväckande.

### Sakfrågor

Utredningen håller en hög kvalitet och dess slutsatser är välgrundade. Dessa slutsatser återspeglas dock inte i författningsförslagen. Istället föreslås en i allt väsentligt oförändrad lagstiftning. Hur en oförändrad lagstiftning ska nå utredningens mål om en ”hållbar terrängkörning” presenteras inte.

Dagens lagstiftning är otydlig. Det gör det svårt för polis att ingripa och för åklagare att väcka åtal. I en undersökning LRF genomfört rapporterar nästan varannan markägare i norra Sverige att de drabbats av skador och/eller störningar till följd av terrängkörning, men trots det har nästan inga åtal väckts. Statistik från BRÅ visar att endast tre personer blivit lagförda för brottet *tagande av olovlig väg* det senaste decenniet (2010-2019). Det är denna bestämmelse i brottsbalken som terrängkörningsutredningen föreslår även fortsättningsvis ska användas, för att bekämpa en (olaglig) olovlig körning (men som åklagare uppenbarligen har svårt att använda). Vem som helst inser att en oförändrad lagstiftning inte kommer förändra den statistiken och minska dagens skadeproblematik.

Att ingen fälls för skador vid snöskoterkörning har fått en annan negativ följdverkan genom att drabbade inte anmäler brott. ”Det är ju ändå ingen som lagförs och bötfälls” är ingen ovanlig kommentar. Vi har svårt att tro att regeringens vill upprätthålla en sådan ordning.

För att komma till bukt med de skador och störningar som uppstår till följd av terrängkörningen, måste utredningens slutsatser ligga till grund för en faktisk förändring av lagstiftningen. LRF menar därför att följande punkter särskilt måste beaktas.

#### **1. Kravet på markägarens medgivande för färd med motorfordon på dennes snöklädda mark måste förtydligas.**

Utredningen har konstaterat att det inte finns någon motoriserad allemansrätt. Den har vidare slagit fast att det inte föreligger någon generell sedvanerätt att få färdas med motorfordon på annans mark. Således förekommer ingen inskränkning i

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzéngatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

egendomsskyddet vad gäller motorfordon, varför markägaren i det avseendet har full rådighet över sin mark. Samtycke från markägare för färd på dennes mark är därigenom redan gällande rätt.

Terrängkörningslagen ger dock intrycket av att det är tillåtet att, under vissa förutsättningar, färdas på annans mark (utan dennes samtycke) med ett motordrivet fordon. Detta trots att terrängkörningslagen enbart är en förbudslagstiftning som inte gäller motsatsvis. Otydligheten lyftes vid terrängkörningslagens tillkomst, vid skoterutredningen (SOU 1994:16) och nu i utredningen om hållbar terrängkörning. Omfattande och ökande skador till trots har lagstiftaren inte förtydligat terrängkörningslagen, så att de som vill göra rätt kan göra rätt. Det är därför hög tid att staten når upp till sina förpliktelser vad gäller egendomsskyddet och i vart fall förtydligar gällande rätt.

## **2. Staten måste ta sitt ansvar för finansiering av fungerande snöskoterinfrastruktur.**

Framtidens terrängkörning måste, för att vara hållbar, bygga på frivilliga överenskommelser (i olika former) med de som äger marken. Leder, friåkningsområden eller lokala överenskommelser behöver utvecklas för att minska antalet skador och störningar. Utan sådan infrastruktur kommer skadorna att fortsätta öka, med följderna att samhällskostnaderna fortsätter öka. Målsättningen om en växande bioekonomi försvåras, gröna näringar får minskade intäkter och turismnäringar blir drabbade. Att inte agera i frågan kommer således medföra stora samhällskostnader. Skoterledsfonden är därför en mycket god idé, som ett led i uppbyggandet av frivilliga överenskommelser för att minska skadorna och störningarna. Tyvärr är den kraftigt underfinansierad.

Finansieringsmodellen med ledkort för allmänna leder bygger på att det inte är tillåtet att köra utanför allmänna leder utan tillåtelse. Eftersom nuvarande lagförslag inte tydliggör frågan om körning utanför led riskerar ledavgiften att leda till att ett stort antal väljer att inte nyttja den allmänna leden för att slippa betala och istället till exempel köra på sidan om leden. Allmänna leder omfattar dessutom endast 20 % av alla leder i Sverige vilket innebär betydligt färre betalningsskyldiga än beräknat. Förslaget med ledkort är bra, men inbetalningen behöver ske på ett sätt som inkluderar merparten av de som kör snöskoter för att målsättningarna ska kunna uppnås.

De flesta glesbygdskommuner saknar budget och personal för att kunna hantera terrängkörningsfrågorna på egen hand. Ofta är de frågorna lågt prioriterade och utgör en liten del av en handläggares arbetsuppgifter. Istället borde centrala och

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

regionala myndigheter, exempelvis Naturvårdsverket och Länsstyrelser, ges i uppdrag att ta fram vägledningar, information och digitala verktyg för att hantera frågan om terrängkörning. Sådana myndigheter kan utgöra en kompetensbank och stötta kommunerna i arbetet med terrängkörningsfrågan under en övergångsperiod. Kommunerna bör även ges möjlighet att söka medel från staten för att även glesbygdskommuner ska ha tillräckliga medel för att hantera frågan.

Staten behöver därför möjliggöra en årligt återkommande finansiering för att utveckla infrastruktur för snöskoterkörning, om den ska kunna bli hållbar. En sådan finansiering kan delvis lösas genom att belägga alla snöskotrar med en årlig (led)avgift och/eller skatt. Genom att staten tillskjuter dessa, i sammanhanget, små medel kommer samhällskostnader som terrängkörningen medför minska. En mindre investering nu kommer leda till stora besparingar i framtiden.

### 3. Omotiverade inskränkningar av egendomsskyddet måste tas bort.

Regler som hindrar markägaren att använda sin egen mark är en inskränkning av egendomsskyddet, vilken endast kan motiveras av angelägna allmänna intressen såsom exempelvis naturvårdsskäl. De intressen som finns kopplade till jordbruksmark är till största delen enskilda intressen eftersom marken oftast är bevuxen med grödor och därmed inte allemansrättsligt tillgänglig. Därutöver brukas åkermark med kortare intervaller där skörd, plöjning, harvning samt 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.

Användning av terrängfordon är vidare en grundförutsättning för att kunna bedriva ett rationellt och konkurrenskraftigt skogsbruk. Skogsbrukets terrängkörning omfattas idag av sektorslagstiftning och miljöbalken, med ett efterföljande tillsynsansvar hos myndigheter. Det finns redan idag lagstiftning som reglerar hur skador på miljön ska minimeras. Omfattande resurser har investerats i branschgemensamma riktlinjer, målbilder och rutiner för skogsbruket. Skogsägarföreningarna lämnar numera markskoningsgarantier vid uppdrag på skogsägarnas fastigheter och arbetet med att minska markskador går framåt. Både maskiner och arbetsätt utvecklas för att medföra mindre påverkan. Tanken att skogsbruk kan bedrivas helt utan markpåverkan är dock inte realistisk.

LRF ifrågasätter därför uppdraget till Skogsstyrelsen att se över sektorslagstiftningen, då det saknas ett sådant behov till följd av de framsteg som skett på området.

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

**4. Tillräckliga åtgärder för att minska skadorna från barmarkskörning saknas.**

Nöjeskörning av motorfordon på barmark är förbjudet i nuvarande lagstiftning. Trots det har omfattningen av barmarkskörningen och dess skador ökat kraftigt. Det verkar finnas en allmän uppfattning om att motordriven körning är en del av allemansrätten.

En del i problematiken är otydligheten gällande terrängkörningen på snöklädd mark, där attityder och uppfattningar ”spiller över” på barmarkskörningen. Lika betydande är dock bristen på tillsyn. Polismyndigheten måste tillskjutas sådana resurser att myndigheten kan prioritera frågan högre. Att enbart utvidga naturbevakares befogenheter till att också omfatta icke statliga områden är inte tillräckligt.

LRF är oroade över att utredningen inte lämnar något förslag som kommer förbättra eller förändra skadesituationen för barmarkskörningen.

**Uppkomna frågor**

Under utredningens gång har specifika frågor uppkommit, främst i samband med diskussionen om ett förtydligande av kravet på markägarmedgivande för framförande av terrängfordon. Här följer våra kommentarer på dem.

**Fråga: Är införandet av markägaremedgivande i strid med EU-rätten likt vattenskoterförordningen?**

Kortfattat konstateras att svaret är nej. EU-domstolen har i dom Mickelsson och Roos (C-142/05) konstaterat att nationella bestämmelser som begränsar varors användning (utom i vissa områden, med hänvisning till miljöhänsyn) kan utgöra ett otillåtet hinder mot varans fria rörlighet. Domen gäller i det fall staten förbjuder användningen av varan, men behandlar inte det fall då varans bruk blir beroende av enskildas medgivande. Trots det har frågan uppkommit om; en lagstiftning som förtydligar kravet på markägarens medgivande för framförande av terrängfordon, kan stå i strid med EU-rätten.

Som utredningen konstaterat inskränker nuvarande terrängkörningslagstiftning användningen av terrängfordon, med hänvisning till miljöskydd. Staten förbjuder genom terrängkörningslagen enskilda att nyttja sina terrängfordon utom på vissa sätt. Utredningen har även konstaterat att det redan i dagsläget, utan att terrängkörningslagen förtydligas, är förbjudet att framföra ett motordrivet fordon på annans mark utan medgivande. Att då förtydliga det redan existerande kravet på markägarens medgivande för att få nyttja fordonet på dennes mark skulle därför inte innebära att svenska staten begränsar en varas fria rörlighet.

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

Markägarens rätt att förfoga över sin egendom är vidare en grundlagsskyddad rättighet. Om staten förtydligar att terrängkörningslagstiftningen inte inskränker den rättigheten, kan handlingen inte utgöra ett hinder för en varas fria rörlighet.

Sammanfattningsvis är alltså ett förtydligande av terrängkörningslagen inte en utvidgad begränsning av hur terrängfordon får framföras, utan det är ett konstaterande av gällande rätt som inte inskränker egendomsskyddet. Att markägare själva har rätt att avgöra om motorfordon får färdas på deras mark, måste sägas vara jämförbart med att villaägare kan välja om de vill tillåta biltrafik på deras tomt. I inget av fallen begränsar staten användningen av terrängfordon eller bilar, varför EU-domen inte är tillämplig.

**Fråga: Kan terrängkörningslagen reglera både allmänna och enskilda intressen?**

En invändning som framförts mot att förtydliga medgivandekravet i terrängkörningslagen, är att terrängkörningslagen syftar till att hantera allmänna och inte enskilda intressen.

Invändningen som uppkommit är enligt LRF:s uppfattning något förvånande av två skäl. För det första har regeringen i utredningens direktiv, sida 8, givit utredningen i uppdrag att lämna de förslag som behövs för att uppnå en hållbar terrängkörning. På samma sida framkommer att en modern lagstiftning, för att vara hållbar, ska skydda ”allmänna och enskilda intressen mot skador och störningar orsakade av trafik med motordrivna fordon”. Regeringen avsåg alltså att en framtida terrängkörningslagstiftning också skulle skydda enskilda intressen.

För det andra är det inte ett ovanligt förfarande att förtydliga otydlig lagstiftning. Oaktat om terrängkörningslagstiftningen enbart ska skydda allmänna intressen så har det konstaterats vid dess tillkomst, vid skoterutredningen på 1990-talet och i nuvarande utredning att dess otydlighet gör att den feltolkas. Lagen tolkas felaktigt motsatsvis, vilket får effekten att allmänheten uppfattar det som att lagen tillåter det som inte är förbjudet. Syftet med lagen har inte varit att tillåta viss terrängkörning, utan snarare att förbjuda sådan som kan skada allmänna intressen. Att förtydliga en lagstiftning som sedan dess tillkomst konstaterats vara otydlig, är därför inte att skapa en lagstiftning som skyddar även enskilda intressen.

Oberoende av om det är möjligt eller lämpligt att en framtida terrängkörningslag även syftar till att skydda enskilda intressen, så innebär inte ett förtydligt medgivandekrav att lagen skyddar enskilda intressen. Att förtydliga kravet på medgivande är att ta bort otydligheter från en lag som enligt utredning på utredning leder till missuppfattningar. Dessutom säkerställs att lagen inte sträcker sig bortom sitt syfte, att skydda allmänna

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901



intressen från skador, genom att feltolkas av allmänheten på ett sätt som inskränker egendomsskyddet.

**Fråga: Kommer framtidens snöskoterkörning verkligen fungera om kravet på markägarens medgivande förtydligas i lag?**

Snöskoterkörning är och kommer fortsatt vara en del av livet för många i norra Sverige. Under utredningens gång har en oro uttryckts över om terrängkörning kommer vara möjligt, om lagstiftningen kring markägarmedgivande förtydligas.

LRF är övertygad om att den oron är obefogad. De flesta markägare i norra Sverige som är LRF medlemmar äger minst en snöskoter. De är måna om att snöskoterkörningen fortsatt kommer fungera, eftersom de själva nyttjar den och den utgör en viktig del i deras liv. Vid en enkätundersökning bland LRF:s medlemmar i norra Sverige svarade nästan tre av fyra att de ställer sig positiva till att upplåta mark för snöskoterinfrastruktur. De större skogsbolagen, statens fastighetsverk och allmänning-/besparingsskogar har vid förfrågan ställt sig positiva till att upplåta mark för snöskoterinfrastruktur. Av de 27 miljoner hektar som utgör norra Sverige, (Dalarna/Gävleborgs län och norrut), så förfogar skogsbolagen över 9,16 miljoner ha, privata markägare förfogar över 8,34 miljoner, statens fastighetsverk över 6,5 miljoner och övriga statliga myndigheter förfogar över 1,4 miljoner hektar.

Skogsbolagen och allmänningsskogarna/besparingsskogarna har ställt sig positiva, nästan tre av fyra LRF medlemmar har ställt sig positiva enligt LRFs undersökning och de stora statliga verken har ställt sig positiva till att upplåta mark för snöskoterkörning. Av de 27 miljoner hektaren mark kan LRF efter en kortare undersökning konstatera att terrängkörning kommer fortsatt vara möjlig på i vart fall 25 av 27 miljoner hektar, under förutsättning att markägaren involveras. (En felkälla finns i att en del av de tillfrågade skogsbolagen äger mark utanför ”norra Sverige”.)

Genom leder, friåkningsområden och lokala överenskommelser kommer terrängkörningen såldes fortsätta fungera i framtiden. Även om, och särskilt om medgivandekravet förtydligas. Det är ett sätt att säkra terrängkörningen för framtiden. Utan det eller andra åtgärder som minskar de ökande skadorna och störningarna kommer staten behöva vidta kraftigare åtgärder i framtiden, för motsättningarna kommer öka i frågan.

**Avslutningsvis**

LRF har förståelse för att frågan om att förtydliga regelverket för snöskoterkörning i norra Sverige kommer stöta på utmaningar. Därför föreslår vi att Regeringen förslagsvis låter Naturvårdsverket utreda frågan vidare om hur snöskoterkörning kan

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901

garanteras trots att kravet på markägarmedgivande förtydligas. Med smart teknik, ett långsamt införande över en 5-årsperiod och tillskjutning av resurser, säkras framtidens hållbara terrängkörning. Det ligger i allas intresse att det skapas ett tydligt regelverk som håller i framtiden.

Vårt grannland Finland har redan genomfört liknande lagändringar och de verkar kunna kombinera skoterkörning med begränsade skador för jord- och skogsbruk och andra samhällsintressen. Vår uppfattning är att en liknande lösning även borde fungera i Sverige.

Frågan om terrängfordons påverkan på miljön och areella näringsverksamheter är högaktuell. Skadorna och slitaget på naturen ökar och för att de olika näringarna ska kunna fortsätta verka, samverka och fungera tillsammans måste spelreglerna bli tydligare och effektivare. Regeringen måste agera proaktivt gällande exempelvis nya terrängfordon som saknar reglering, exempelvis eldrivna mountainbikes, och förtydliga vad som gäller för dessa. Den legala grunden för att få framföra motordrivna terrängfordon på annans mark måste definieras i lag, för att skapa långsiktiga förutsättningar för alla inblandade parter.

Vår förhoppning är att regeringen tillsätter en extra utredning, som undersöker hur ett krav på markägarens medgivande i lag kan implementeras i praktiken och fortsatt möjliggöra snöskoterkörning i norra Sverige. Då kan en hållbar terrängkörning för alla uppnås.

Vänliga hälsningar

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND



Björn Galant  
handläggare

Lisa Ehde  
enhetschef

**BJÖRN GALANT, JOHAN LINDGREN,**  
bjorn.galant@lrf.se, johan.lindgren@lrf.se

Lantbrukarnas Riksförbund  
105 33 Stockholm

Besöksadress  
Franzégatan 6

Tfn 010-184 43 07  
Växel 0771-573 573  
www.lrf.se

Lantbrukarnas Ekonomi AB  
Säte Stockholm  
Org.nr SE556032926901