

Miljödepartementet
Naturmiljöenheten, Landmiljö
Michael Löfroth
michael.lofroth@regeringskansliet.se
m.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer
M2020/00205/Nm

Datum
2020-06-23

Remissvar angående utredningen om hållbar terrängkörning SOU 2019:67

BirdLife Sverige har av Miljödepartementet erbjudits möjlighet att delge synpunkter på det betänkande som överlämnats till regeringen angående hållbar terrängkörning (SOU 2019:67).

Slutsatser och ställningstaganden

BirdLife Sverige välkomnar intentionerna i betänkandet att minska körning av motorfordon i terräng, i synnerhet på barmark. Det svenska landskapet är till stor del genomkorsat av vägar (för bl.a. skogsbruksåtgärder), varför körning utanför vägar i många fall inte kan anses vara motiverat.

Det förekommer idag omfattande terrängkörning på exempelvis känsliga myrområden. **Detta medför med stor sannolikhet negativa konsekvenser för fågelfaunan p.g.a. störning och påverkan på vattenflöden. Behovet av att skärpa regleringen kring körning utanför vägar är uppenbart.**



"Orörd vildmark" nordost om Kiruna.

Tillsynen måste öka och en avskräckande straffskärpning för olovlig körning måste till så att olovlig körning minskar framöver. Terrängkörningslagen måste vara en förbudslagstiftning med få undantag (där "friåkning" främst bör vara kopplad till yrkesutövning).

Synpunkter och motiveringar till ställningstaganden

Syftet med utredningen har varit "att skydda allmänna intressen från skador och störningar som orsakas av körning med motordrivna fordon i terräng. Skador på mark, växt- och djurliv, men även miljön i stort ska förebyggas, liksom risken för olägenheter för människor och djur i form av buller och avgaser." BirdLife Sverige anser inte att betänkandet leder fram till uppenbara lösningar på problematiken med skador och störningar för natur och djurliv. Behovet belyses men vi saknar konkreta förslag som resulterar i minskad påverkan. Knappast några nya restriktioner föreslås och utredningen behandlar inte de areella näringarna utan föreslår bara att dessa ska göra egna utredningar. Terrängkörning i samband med skogsbruk, renskötsel etc. utgör sannolikt den allra största påverkan och denna måste således inkluderas för att få någon önskvärd effekt. För att uppnå nödvändig lagstiftning gällande motorbåts- och vattenskotertrafik bör även denna kunna definieras som terrängkörning.

Avgaser och buller nämns i syftesbeskrivningen, men betänkandet saknar helt reglering i frågan. Regeringens intention med utredningen har därmed inte uppfyllts på dessa punkter. Regler och gränsvärden med avseende på buller och utsläpp från terrängfordon bör införas i lagen. Ur miljösynpunkt så vore det att föredra att all "nöjeskörning", d.v.s. när själva åkandet är det väsentliga, förbjudas med tanke på utsläpp, ljudstörningar m.m. Ett sätt att göra denna typ av körning mindre attraktiv vore att begränsa motoreffekten.

Att framföra motorfordon i naturen uppfattas av många som en "mänsklig rättighet" och en vanlig missuppfattning är att man får köra fyrhjuling enligt behag på egen mark. Denna missuppfattning spås på av talrika annonser som antyder att man får köra var som helst och hur som helst. I reklam för exempelvis fyrhjulingar är det mycket vanligt att man visar bild på fordonet med lera sprutande runt fordonet i någon form av naturmiljö. Vi anser att denna typ av reklam inte bör få förekomma, då den uppmanar/inspirerar till körning som förstör vår naturmiljö.

Störning från snöskoter kan vara stor på bl.a. stora rovdjur och älg, då skotrarna lätt rör sig över områden där snöförhållanden gör att djuren har svårt att förflytta sig snabbt och dessutom tappar energi under den flaskhals som vintern utgör. I sammanfattningen tas påverkan från snöskoter bara upp för ren och djur i det sunivala livsutrymmet (ytterst marginell påverkan). Naturvårdsverkets utredning ger inget betydande avtryck i betänkandet.

Det är idag påfallande vanligt förekommande att vapen medförs vid terrängkörning. Detta är i många fall olämpligt (bl.a. innebär det en uppenbar risk för illegal jakt) och riskerna med att bära vapen vid terrängkörning behöver belysas. Det är ingen rättighet att bära vapen vid terrängkörning och möjligheterna till att medföra vapen bör minska.

I betänkandets sammanfattning anges att *"Bristen på samsyn under utredningen har begränsat utrymmet att lämna mer långtgående förslag i syfte att nå en hållbar terrängkörning."* Vi ställer oss därvid frågande till huruvida det måste finnas samsyn? När skador och störningar accelererar är det viktiga att minimera dessa, oavsett samsyn.

Betänkandets sammanfattning avslutas med att *"Terrängkörningslagen föreslås även i fortsättningen vara en egen lag och inte inordnas i miljöbalken."* Terrängkörning skiljer sig förvisso från många verksamheter som regleras i miljöbalken, exempelvis i det avseendet att den ofta genomförs av privatperson och i syfte att roa vederbörande. BirdLife Sverige anser emellertid att terrängkörning har en uppenbart negativ påverkan på såväl skogs- som jordbruksmark samt på känsliga fjällområden, och därigenom bidrar till att minska fåglars livsutrymme. Vi anser därmed att det bör övervägas om inte denna lagstiftning ska införas i miljöbalken eller i vart fall samordnas med miljöbalken.

"Utredningen bedömer därför att det inte är lämpligt med bestämmelser om leder och friåkning på barmark i en terrängkörningslag." BirdLife Sverige anser det vara viktigt att det är fortsatt otillåtet att köra terrängfordon på barmark samt att kännbara sanktioner inrättas för den som kör utan tillstånd.

BirdLife Sverige föreslår att vi närmar oss lagstiftningen i Finland och Norge, där tillståndsfrågorna regleras hårdare. Det innebär bl.a. att förbud mot friåkning utanför skoterleder på statlig mark. I Finland och Norge formuleras också syftet med terrängkörning, men så är inte fallet i den svenska lagstiftningen. Vi anser markägartillstånd vara ett rimligt krav för att få köra på annans mark (vilket krävs i Finland). Brist på reglering i den svenska lagstiftningen innebär att "allt" som inte är uttalat förbjudet istället är tillåtet. Detta är sannolikt en bidragande orsak till att "friåkning" är ett så utbrett fenomen i Sverige.

"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." BirdLife Sverige ser förslaget som otillräckligt eftersom det finns en mängd (och stora) områden som är särskilt känsliga för terrängkörning. I sådana områden, till vilka vi anser att områden runt kända boplatser för känsliga rovfåglar ska räknas under perioden från 15 februari och fram till sommaren, bör terrängkörning som inte bedöms vara nödvändig för exempelvis rennäringen förbjudas. Länsstyrelserna kommer sannolikt inte att kunna besluta om förbud i varje enskilt fall. Det enda rimliga vore att länsstyrelserna får besluta om generella förbud, men i så fall vore det väl bättre att sådana generella förbud infördes direkt i lagstiftningen?

Det borde finnas särskilda krav på hur terrängkörning ska bedrivas i naturreservat och nationalparker, men terrängkörning måste även utanför dessa ställas i relation till artskyddsförordningen. Terrängkörning på mossar/myrar eller motorbåt/vattenskoter i häckningsvatten för lommar är exempel där terrängkörning definitivt kan innebära brott mot artskyddsförordningen. Som vi uppfattar situationen kan sådana överträdelser endast lagföras om

den aktuella marken hyser statligt skydd, men utifrån artskyddsperspektiv är det lika illa oavsett detta.

I dagsläget kan turister (såväl svenska som utländska) köra tämligen fritt med både snöskotrar och fyrhjulingar i Sverige. Detta skiljer sig från exempelvis våra grannländer och är antagligen tämligen världsunikt. Vi anser att turistverksamhet som inkluderar terrängkörning måste begränsas och regleras. Även näringsutövare ska, med möjlighet till undantag, vara skyldiga att följa befintliga leder (oavsett eventuellt naturskydd).

BirdLife Sverige ställer sig frågande till att Transportstyrelsen ska kunna ge dispenser för personer med funktionsnedsättning även i skyddade områden. Såvitt vi förstår innehar länsstyrelsen den uppgiften i dagsläget och vi ser ingen avgörande orsak till att ändra på det. Transportstyrelsen kan knappast ha den regionala och lokala kunskap om naturförhållanden som länsstyrelsen besitter.

"Utredningen föreslår ett förtydligat ansvar för tillsynsvägledning och tillsyn. Naturvårdsverket ska som central myndighet ge tillsynsvägledning till länsstyrelser och kommuner. Länsstyrelserna ska dels utöva operativ tillsyn med naturvårdsvakter i de statliga regleringsområdena i fjällområdet, dels ge tillsynsvägledning till kommunerna i länet. En kommun ska ha operativ tillsyn med naturvårdsvakter över terrängkörning i kommunen." Vi anser att länsstyrelserna ska utöva tillsyn och ha de befogenheter som föreslås samt att polis ansvarar för utredning av brott som begås. Tillsynen är i dagsläget nära obefintlig, varför såväl länsstyrelser som polismyndighet måste få mer resurser för att kunna utföra sina respektive ansvarsområden. Länsstyrelserna har redan idag anställda som utför naturvårds- och tillsynsuppdrag inom respektive län, samt har erfarenhet och vana att agera vid andra typer av överträdelse. Kommunerna saknar denna kunskap och det finns uppenbar risk att främst mindre och resurssvaga kommuner inte kommer att prioritera denna tillsyn, i synnerhet i de fall där terrängkörning utgör en favoritsysselsättning för en del kommuninvånare.

I betänkandet anges att *"Redan risken för att bli anmäld till polis kan vara avhållande för den enskilde."* Det må vara fallet i vissa sammanhang, men när det gäller terrängkörning torde de allra flesta veta att polisen utövar en minimal tillsyn. Risken att bli anmäld lär därmed knappast vara avskräckande.

I tillsynsuppdraget ska ingå att kontrollera ifall det föreslagna snöskoterkortet har betalats. För detta ändamål bör ett årligt klistermärke fästas väl synligt på snöskoter.

Brott mot regelverket, t.ex. avvikelse från angiven led eller otillåtet medförande av vapen, bör vid allvarlig förseelse leda till kännbara böter och förbud att köra terrängfordon under en period (förslagsvis 2-3 år).

För BirdLife Sverige,



Daniel Bengtsson
Fågelskyddsansvarig
Tel. 070 515 45 33
E-post: daniel.bengtsson@birdlife.se



Lotta Berg
Ordförande
Tel. 070 881 28 14
E-post: lotta.berg@birdlife.se