

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

2020-06-22

Remissvar SOU219:67 Betänkande av utredning om hållbar terrängkörning Diarier nr M2020/00205 Nm

Kiruna Fjällsäkerhetskommitté lämnar dessa synpunkter på utredningsförslaget.

Säkerhet/Olyckor

Kiruna Fjällsäkerhetskommitté konstaterar att perspektivet säkerhet mot olyckor helt saknas i utredningen.

Att undvika person- och även materiella skador måste anses som en mycket viktig del i begreppet "Hållbarhet".

Vi anser därför att ett kompletterande utredningsarbete måste göras för att belysa detta innan utredningen blir fullständig och beslut kan fattas.

Som exempel har Kommittén tidigare, till berörda myndigheter, påtalat vikten av att:

- De leder som anläggs blir säkra och byggs på ett standardiserat säkert sätt.
- De befintliga lederna underhålls så att de i fortvarighet fungerar och inte blir till "fällor", en risk som är allt mer uppenbar. (Det finns pengar att bygga men inte underhålla)
Anm. 1
I utredningen används begreppet "led" ett flertal gånger utan att en definition av begreppet är klarlagt. Likaså används begreppet "fråkning" utan närmare definition mer än hänvisning till Nationella snöskoterrådets skrivning i "Planera för Snöskoter". Terrängkörning är uppenbarligen mer än snöskoter.
- De fordon som tillåts är säkert konstruerade för en säker körning i terräng och de förare och passagerare som färdas har rätt kompetens och är rätt utrustade för en säker tur i ofta okänd ödemarksterräng. Från kalvfjäll till havsis.
Anm.2
Som exempel. Oklarheten för vad som gäller kring hjälmkrav för terrängfordon och terrängsläp i olika arbetssituationer bör förtydligas.
Anm.3
Som exempel. Förarbevisutbildningen för Terrängfordon/ snöskoter görs mer seriös genom att utöka utbildningstiden och dela upp den till minst två olika tillfällen/dagar i syfte att kunskapen ska få chansen att mogna lite mer hos eleven och att "snabbutbildningarna" undviks. Här bör kravet att målsman, som vid körkort, deltar den första timmen vid utbildningen, tar del av och skriftligen godkänner sitt ansvar för de inte ännu myndiga eleverna. Förarbevis införs för "tungt terrängfordon" i likhet med för motorcyklar. Körkortsalternativ bör övervägas.
- De trafikregler som tillämpas tar hänsyn till de hinder och risker som kan förväntas vid körning i okänd terräng som på leder.
Anm. 4

Som exempel. I dag är maximal tillåten hastighet 70 km/h. Det måste anses som omöjligt att på ett säkert sätt framföra ett fordon i terräng i den hastigheten. Den i naturen mer rimliga hastigheten är max 30 km/h om föraren ska kunna ha full kontroll på de hinder som kan uppkomma.

Synpunkter i övrigt

Kommittén kan vidare konstatera är mycket svårt att få en helhetsbild om vad utredningen egentligen syftar till att åstadkomma.

Vi tror att det varit begripligare om utredaren redan i sammanfattningen beskrivit en vision (ett framtida önskvärda läge) om vad som kan förväntas åstadkommas med utredningens slutsatser inom respektive "Hållbarhetsområde#.

Då utredningen på flera punkter hänvisar till att det är "någon annan" som sen skall reda ut detta är det stor risk för att det åter blir långbänk i stil med tidigare utredningar i ämnet.

Utredningen visar tydligt på det virrvarr av regler, lagstiftningar och förordningar liksom det delade myndighetsansvar som styr och övervakar terrängkörningen. Ett förhållande som allmänheten med stor sannolikhet har svårt att sätta sig in i och förstå varför ett större helhetsgrepp nödvändigt för att förändringen skall bli hållbar de kommande 50 åren och inte bli till en ständig konflikt och diskussion. En "huvudman" för all terrängkörning skulle därför underlätta framtida, förvaltning, utveckling, och tillsyn av regelverket.

Förslag

Lämpligen skapas därför en ny lagstiftning kring terrängkörning med utgångspunkt från att:

- Terräng är all mark utanför stadsplanerat område innanför Sveriges gränser.
(även naturreservat fjällområden och nationalparker)
- Begreppet "terrängfordon" innefattar alla typer fordon som avses trafikera i terrängen (i syfte att slippa justera varje gång en ny fordonstyper som dyker upp).
Här bör naturligtvis alla fordon som färdas i eller nära terrängen ingå som ex vattenfordon, helikoptrar skärmflyg och svävare ingå.
- Det är förbjudet för all terrängkörning utom med angivna undantag.
- Terrängkörning inte ingår i allemansrätten. Markägaren eller markägarens ombud ska därför skriftligen ge sitt tillstånd till leder, trafik på leder och frikörning.
- Undantagen, Leder och frikörningsområden är tydligt definierade/klassade och dokumenterade i digitalt tillgängliga kartor och läsbara med hög upplösning.

Vi har vidare observerat att remissen inte omfattar 8.3.3 till 8.3.6 . Av vilken anledning förstår vi inte. Den punkten är kritiskt avgörande för att skapa den efterfrågade hållbarheten och inte skapa nya konflikter.

I samma sekund Staten börjar ta in skatt och ledavgifter kommer naturligtvis berörda markägare omedelbart att kräva ersättning för intrånget.

2020-06-22

Kiruna Fjällsäkerhetskommitté

Roine Norström Ordförande

Anders Morell S Sekreterare

Vilka är Kiruna Fjällsäkerhetskommitté

är en självständig, ideell grupp med uppgift att verka för säkra vistelser för fritids och yrkesmässig verksamhet i Kirunafjällen. Med Kirunafjällen avser kommittén all terräng utanför Kommunens tätorter dvs. även skogsområdena. Medlemmar är engagerade personer från olika intresseområden och som har intresse i frågan. Polisen, STF, Skoterföreningar, Entreprenörer, Länsstyrelse, Kommunen, samt ett stort nätverk. Kommittén har ett brett samarbete med Naturvårdsverket/Fjällsäkerhetsrådet. Kommittén tar emot ett verksamhetsstöd från Kiruna kommun och Naturvårdsverket.

//