

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

Länsstyrelsen i Gotlands län yttrande med anledning av remiss om hållbar terrängkörning, SOU 2029:67 Er beteckning: M2020/00205/Nm

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Gotlands län är i stort sett positiv till förslagen. Särskilt positivt är att begreppet användning föreslås omfatta stannande och parkering i terrängen. Länsstyrelsen vill påtala att även kulturmiljöaspekten borde kunna beaktas, förutom naturmiljön i motiveringen till lagstiftningen, då det troligen finns en stor mängd ännu okända forn- och kulturmiljölämningar i landskapet som kan ta skada av terrängkörning.

Länsstyrelsen ser en utmaning i att delegera tillsynsansvaret till kommunerna då det idag finns en stor brist på naturvårdsvakter och utbildningstillfällena är sällsynta. Ska tillsynen bedrivas av kommunerna måste finansieringen säkerställas då det är ett helt nytt uppdrag.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Gotlands län väljer att lämna synpunkter på de delar som inte gäller snöskoter då detta fordon knappt förekommer i länet.

Vilka värden är lagstiftningen till för att skydda?

Länsstyrelsen vill påtala att det framlagda betänkandet saknar en bredare och nationell kulturmiljöaspekt. För att nå en hållbar terrängkörning bör även kulturmiljön beaktas då den kan påverkas och skadas vid barmarkskörning. Långt ifrån alla fornlämningar är kända och registrerade trots omfattande fornminnesinventeringar sedan 1930-talet och framåt. I den mån körning sker på ett registrerat fornminne eller inom ett registrerat fornlämningsområde kan detta lagföras med stöd av kulturmiljölagen. Körs okända fornlämningar eller kulturminnen sönder, kommer det att leda till skador som i många fall upptäcks långt senare och som riskerar att beröva oss kunskap om kulturmiljön på platsen.

Det bör övervägas om länsstyrelserna förutom att få möjlighet att förbjuda eller begränsa terrängkörning i områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt, även borde ha den möjligheten för områden där det finns indikationer på lämningar av kulturhistoriska värden.

Det anges i betänkandet att länsstyrelsen bör få i uppdrag att se över behovet av förbud eller begränsningar för användning av motordrivet fordon i terräng avseende områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt. Länsstyrelsen föreslår att det även borde kunna omfatta förbud och begränsningar utifrån ett kulturmiljö- och fornlämningshänseende.

Körning, stannande och parkering på barmark

Länsstyrelsen kan konstatera att olovlig terrängkörning är ett ökande problem i länet. Körningen orsakar bestående skador i strandmiljöer, på fornlämningar och i känsliga marker. Gotlands alvarmarker med sina tunna jordlager är ett exempel på en sådan känslig naturmiljö. Den vanligaste terrängkörningen sker med husbil och husvagnar som ställs upp i terrängen på olika långt avstånd från närmaste väg. Det förekommer även problem med körning med motorcykel i känsliga naturmiljöer. På äldre strandvallar med grus kan spår som skapas vid terrängkörning ses tiotals år efter de uppstått, strandvallar som i vissa fall varit opåverkade under något tusental år (exempelvis Digerhuvud naturreservat på Fårö).

Det är inte ovanligt att fordonsannonser för terränggående bilar är fotograferade i strandmiljöer på Gotland. Vid förfrågan hävdar producenter vanligen att det rör sig om fotomontage.

Tillsyn och lagföring

Sannolikheten att fällas för brott mot terrängkörningslagen är idag obefintlig. Länsstyrelsen känner till ett fall de senaste tio åren när en anmälan lett till fällande dom på Gotland. Länsstyrelsen saknar redovisning av statistik i utredningen över hur många polisanmälningar som gjorts och hur många fällande domar som avkunnats i Sverige.

Genom att föraren måste tas på bar gärning har det varit svårt att få någon fälld. Normalt anträffas fordon parkerade långt ute i terrängen men utan att någon förare kan bindas till framförandet av fordonen på dess väg dit. Länsstyrelsen är därför positiv till att lagstiftningen ska omfatta även stannande och parkering i terräng förutom själva körningen i terrängen. Ett problem som länsstyrelsen ser är hur någon ska kunna fällas för terrängkörningsbrott i det fall fordonet anträffas parkerat i terrängen utan förare vid ratten. Vad kommer krävas av domstolen för att fälla någon för terrängkörningsbrott om inte en förmodad förare erkänner att han parkerat fordonet. Finns det t.ex. två personer, som båda har körkort, i en parkerad husbil och båda nekar kommer det bli svårt att få en fällande dom. Skulle ett alternativ vara att parkering i terräng kunde bötfällas på plats motsvarande parkeringsbot som riktar sig till fordonets registrerade ägare medan körning och stannande är straffsanktionerade?

En svaghet i förslaget är tillsynsorganisationen. Inom Gotlands län saknas idag regleringsområden varför Region Gotland, (Gotlands kommun) skulle bli den myndighet som utövar tillsyn över terrängkörningslagen i länet. Region Gotland har idag inga förordnade naturvårdsvakter. Länsstyrelsen i Gotlands län har ett fåtal naturvårdsvakter. Länsstyrelsen ställer sig frågande till hur Region Gotland ska kunna finansiera naturvårdsvakter för att stävja otillåten terrängkörning. Uppdraget bör vara statligt finansierat. Det är länsstyrelsen som förordnar naturvårdsvakter inom länet. För att få största möjliga effekt i tillsynen bör övervägas om inte också jakt- och fisketillsynsmän bör ge samma befogenheter som naturvårdsvakten alternativt att de får en skyldighet att anmäla terrängkörningsbrott. Det skulle ge fler ögon i terrängen. Samtliga förordnas idag av länsstyrelsen. Något som måste beaktas är att utbildning för naturvårdsvakter sker relativt sparsamt i Sverige idag. Umeå universitet/polishögskolan genomför utbildningen ca vart annat år med mellan 25–30 deltagare. Behovet av utbildade naturvårdsvakter bör bli mycket stort om Sveriges kommuner ska ta över tillsynen varför fler utbildningsplatser och fler utbildningstillfällen måste skapas.

Påföljd

Angående påföljdsfrågan är föreslagen nivå rimlig. Att ha ett högre straffvärde torde inte leda till större efterlevnad av lagen. Det är informationskampanjer och den praktiska tillsynen som måste öka i omfattning om problemen med terrängkörningen ska kunna hanteras på kort och långs sikt.

Dispensprövning för funktionsnedsatta

Länsstyrelsen delar utredningens förslag att dispensprövningen avseende funktionshindrades framförande av motorfordon i terrängen centraliseras till transportstyrelsen. Genom en centraliserad prövning behöver den berörde endast söka dispens i en instans istället för som idag behöva söka dispens hos de länsstyrelser i vilkas län personen vill ha möjlighet att köra i.

De som medverkat i yttrandet

Beslutet har fattats av landshövding Anders Flanking med Petter Rimfors som föredragande. I ärendet har även Anna-Lena Fritz, naturvård och Therese Lindström, kulturmiljö, deltagit. Ärendet har föredragits i länsstyrelsens ledningsgrupp.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på

www.lansstyrelsen.se/dataskydd.