



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

Datum
2020-06-17

Ärendebeteckning
523-2672-2020
Arkivbeteckning
523

1(5)

Regeringskansliet
Miljödepartementet

Yttrande över remiss om Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)

Er beteckning: M2020/00205/Nm

Allmänt

Länsstyrelsen i Västerbotten har under flera år efterfrågat en översyn av terrängkörningslagstiftningen. Detta har sin bakgrund i att dagens lagstiftning utformades på 1970-talet och att den terrängkörning som sker idag har få likheter med den situation som gällde för mer än 40 år sedan. Länsstyrelsen har upplevt en utveckling där markskadorna successivt ökat till följd av terrängkörning på barmark samt ökade konflikter, framförallt i fjällområdet, mellan snöskoteråkning och övrigt friluftsliv. Förenklat kan sägas att barmarkskörningen i ökad takt medför skador på naturvärden och att snöskoteråkning i ökad takt medför störningar.

Den utredning som tillsattes med syftet att åstadkomma en hållbar terrängkörning på såväl barmark som snötäckt mark var därför mycket efterfrågad.

Bedömning

Länsstyrelsen i Västerbotten anser inte att utredningen eller lagförslaget är tillräckligt för att uppnå långsiktigt hållbar terrängkörning, vare sig på barmark eller på snötäckt mark.

Lagstiftningsförslaget innebär att lagstiftningen får en modernare struktur, bättre formuleringar och bättre definitioner. Det finns även vissa förslag, framförallt finansieringslösningar för anläggning och förvaltning av skoterleder, som kommer att bidra till en bättre infrastruktur och kanalisering av snöskotertrafiken vintertid. Dock saknas övergripande förslag som leder till minskade skador och störningar. För terrängkörning på barmark saknas det i sin helhet förslag som gör situationen mer hållbar. Länsstyrelsen i Västerbotten bedömer därför att ett fortsatt utredningsarbete är nödvändigt.

Länsstyrelsen i Västerbotten anser vidare att enskilda intressen, avsnitt 8.3.1-8.3.2, inte ska inarbetas i terrängkörningslagstiftningen.

Synpunkter

- Utredningen saknar ett utvecklat avsnitt som definierar vad som är en hållbar terrängkörning samt uppföljningsbara målsättningar för terrängkörningsområdets olika delar.

En tydlig definition och målsättning krävs för att skapa balans mellan social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet för olika typer av terrängkörning. Den ansats till definition som idag beskrivs i förslaget till 1 § TKL är inte tillräcklig för att åstadkomma en faktisk förändring i det synsätt som idag finns inom terrängkörningsområdets olika delar. Därmed kommer konsekvenserna i form av skador på naturmiljöerna att fortgå.

Det innebär även att vi kommer ha en lagstiftning som motverkar möjligheten att uppfylla flera av Sveriges miljö kvalitetsmål och målen i Agenda 2030.

För de areella näringarna skogsbruk samt renskötsel krävs, inom ramen för respektive tillämplig sektorslagstiftning eller annars, införande av bestämmelser som synkroniseras med definitionen och de mål som i övrigt ställs upp för att åstadkomma en hållbar terrängkörning i landet. Detta behövs för att minska skadorna från barmarkskörning, men också för den allmänna acceptansen för lagstiftningen i stort.

- Utredningen saknar förslag för hur det på lokal/kommunal nivå ska vara möjligt att finansiera ett arbete som skapar hållbarhet i framförallt snöskoterfrågorna.

Länsstyrelsen i Västerbotten delar utredningens uppfattning om att en hållbar snöskoterkörning bäst uppnås genom att detaljutförma snöskoterkörningen på lokal/kommunal nivå. De lagstiftningsförslag som förstärker kommunernas och Länsstyrelsernas möjlighet att reglera snöskotertrafiken är därför bra. På lokal nivå är det möjligt att beakta social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet utifrån de enskilda platsernas förutsättningar och behov.

De flesta glesbygdskommuner får ändå antas sakna budget och personal för att kunna hantera ett så omfattande arbete på egen hand. Om arbetet inte sker, eller sker i mycket begränsad omfattning, så kommer det inte att bli en bra struktur på skoterkörningen.

Som en del i lösningen efterfrågar, i enlighet med kap. 8.14.4, Länsstyrelsen i Västerbotten ett regeringsuppdrag för att tillsammans med Västerbottens fjällkommuner se över gränserna på de statliga regleringsområdena samt utreda och vid behov införa ytterligare reglering. Samtidigt önskar vi att uppdraget också innefattar en översyn av hur såväl statliga som kommunala skoterleder bidrar till en optimal kanalisering av snöskotertrafiken i förhållande till andra intressen.

I fjällområdet är det viktigt att staten och kommunerna arbetar nära varandra och i samförstånd, eftersom den reglering som den ena parten utför oundvikligen genererar konsekvenser någon annanstans. I Västerbotten finns bland annat exempel på hur statliga regleringsområden förskjutit skotertrafiken till privat skogsmark. I fjällområdet finns ett stort behov av samordning eftersom det också finns många olika intressen att beakta, bl.a. natur- och kulturvärden, rennäring och olika typer av friluftslivsaktiviteter.

Ett sådant uppdrag kräver en egen finansiering eftersom det inte inryms i Länsstyrelsens ordinarie verksamhet. Det löser heller inte hela problematiken kring kommunernas möjlighet att finansiera arbetet på lokal nivå, men vi bedömer att det är en god insats i det område som har störst belastning av snöskotrar vintertid.

- Utredningen innehåller inte några förslag på åtgärder som minskar skador på naturmiljöer till följd av terrängkörning på barmark.

Det är i dagens lagstiftning endast undantagsvis tillåtet att framföra terrängfordon på barmark. Trots detta ökar både antalet registrerade terrängfordon och skadorna från dem. Länsstyrelsen i Västerbottens slutsats är mot denna bakgrund att acceptansen för förbudet är låg, möjligen i viss kombination med brist på information. Därtill uppkommer stora skador i samband med framförallt skogsbruk och renskötsel. Det nya lagstiftningsförslaget bedöms inte medföra någon skillnad för terrängkörning på barmark eller de skador som uppkommer.

Länsstyrelsen i Västerbottens förhoppning var att utredningen skulle ta sig an denna problematik och noggrant överväga nya vägar för att göra barmarkskörningen mer hållbar. Dagens lagstiftning och även det nya förslaget förbjuder nyttjandet av terrängregistrerade barmarksfordon, men tillåter all registrering och försäljning. Det inbjuder till användning när ingen annan ser det och i takt med att produkten blir mer eller mindre var mans egendom så minskar den sociala kontrollen och tillsynen försvåras ytterligare.

- Utredningen sätter för stor tilltro till naturvårdsvaktens möjlighet att skapa lagefterlevnad.

I syfte att förstärka och tydliggöra tillsynen menar utredningen att det blir tydligare om det föreskrivs att Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet med ansvar för tillsynen inom de statliga regleringsområdena, samt att det ska föreskrivas att kommunen har tillsynen över terrängkörningen inom kommunen.

Länsstyrelsen i Västerbotten menar att inom den operativa tillsynen måste framför allt polisens roll och ansvar förtydligas, och finansiella möjligheter

för verksamheten säkras. Det är positivt att naturvårdvaktens befogenheter utvidgas, men förslaget kommer inte att innebära att ett större antal naturvårdsvakter går ut och utövar tillsyn.

Länsstyrelsen saknar redan idag medel för att kunna hålla en god operativ tillsyn inom alla länets naturreservat och statliga regleringsområden. Precis som utredningen beskriver så sker tillsynen antingen i samband med andra arbetsuppgifter eller som särskilda insatser tillsammans med Polismyndigheten. Länsstyrelsens naturbevakare är framförallt finansierade genom särskilda sakanslag med avsikten att utföra arbetsuppgifter såsom t.ex. skötsel av naturreservat och anläggningar, statliga leder och rovdjursförvaltning. Länsstyrelsen saknar nödvändiga resurser för att kunna axla ett uttalat ansvar för tillsynen inom de statliga regleringsområdena.

Länsstyrelsens uppfattning är inte heller att terrängkörningen ska vara Länsstyrelsernas och kommunernas uttalade tillsynsområde. Det ska vara Polismyndigheten som är ansvarig för terrängkörningslagens efterlevnad och naturvårdsvakter utgör i detta arbete ett viktigt komplement. Vår bedömning är också att länets kommuner sannolikt inte kommer att prioritera tillsyn av terrängkörning. De signaler vi nåtts av är att ett sådant arbete ligger långt ifrån deras huvudsakliga ansvarsområden.

- Utredningens föreslagna hantering rörande funktionsnedsattas möjlighet att söka ett nationellt tillstånd för att köra i barmarksterräng riskerar att förorsaka onödiga skador i naturmiljöer samt ytterligare underminera den allmänna acceptansen för barmarksförbudet.

Länsstyrelsen i Västerbotten är helt enig med utredningen om att personer med en varaktig funktionsnedsättning ska ha möjlighet att komma ut i naturen med hjälp av terrängfordon. För sådan körning beviljar Länsstyrelserna idag dispenser, där särskilt känsliga områden kan pekas ut och undantas från skadlig barmarkskörning.

Vår erfarenhet är att många ansökningar berör känslig natur, ofta våtmarker, hedar eller fjällområden. Det är sällan som de ansökta färdvägarna går över brukad skogsmark eftersom djupa spår från skogsmaskiner, markberedning eller tät uppväxande skog omöjliggör körning. Vi har då tillsammans med den sökande kunnat hitta lämpliga färdvägar som både beaktar sökandens behov och naturmiljöns känslighet. Den noggranna dispensprövningen bedömer vi har bidragit till att sprida viss insikt i byarna om att det inte är en rättighet att använda terrängfordon på barmark.

Länsstyrelsen i Västerbotten tycker att det är olämpligt att skapa en nationell tillståndsprövning där endast det medicinska skälet prövas. Det kommer att skapa spårbildning i känslig naturmiljö som hade kunnat undvikas och leda till att andra tar sig rätten att köra på de spår som bildas. Hur

barmarkskörningen utförs med stöd av undantag eller särskilda tillstånd/dispenser och den hänsyn som där visas kommer att ha en direkt koppling till allmänhetens acceptans för det generella barmarksförbudet.

Slutsats

Länsstyrelsen anser att utredningen innehåller många bra resonemang och att det genom utredningen också föreslås flera bra förändringar i lagstiftningen. Utredningen lägger därmed en bra grund för ett fortsatt arbete. Förslagen är dock otillräckliga för att uppnå syftet och bedömningen är att terrängkörningen kommer att fortsätta utvecklas som tidigare, men med en ny lagstiftning. Utredningen saknar delvis insikt och förståelse för hur en hållbar terrängkörning ska kunna komma till stånd i praktiken.

Länsstyrelsen anser inte att lagförslaget ska antas i sin helhet. Det finns många delar som är bra i förslaget, några som bör justeras och framförallt att det finns flera frågor som kräver en djupare genomlysning för att uppnå syftet med översynen.

Om lagförslaget ändå antas bedömer Länsstyrelsen att arbetsuppgifterna i stor utsträckning kan inrymmas i ordinarie verksamhet, såsom anslagen är utformade idag. Det tillsynsansvar som föreskrivs Länsstyrelsen enligt 28 § TKF inryms dock inte. Länsstyrelsen har inte resurser att bedriva tillräcklig tillsyn som en del av den ordinarie verksamheten. Länsstyrelsen förutsätter också att särskilt riktade arbetsuppgifter som föreslås, såsom att arbeta fram vägledning eller se över regleringsområden, har en särskild finansiering.

Yttrandet har fastställts av tillförordnad landshövding Lars Lustig efter föredragning av fjällsamordnare Johan Lindberg. Naturvårdsdirektör Björn Jonsson har medverkat i beredningen.

Lars Lustig
Tf Landshövding

Johan Lindberg
Fjällsamordnare