

Pajala Kommun vill tacka för möjligheten att yttra sig i berörd utredning med syftet att uppnå en hållbar terrängkörning. Terrängkörning, då främst vintertid med snöskoter är en oerhört viktig fråga inte enbart för kommunens medborgare utan för en stor del av befolkningen i norra delarna av Sverige. Vi ser positivt på en infrastruktursatsning i form av skoterleder då detta är något som skulle gynna inte minst friluftsliv men även den viktiga turismnäringen. Vinter är något som präglar livet i norra Sverige där skotern är en livsstil som möjliggör närhet till natur och rekreation.

För att en satsning på skoterledsinfrastruktur skall fungera i praktiken och utmynna i väl nyttjade skattekronor samt en hållbar terrängkörning har vi en del synpunkter samt förslag.

Vi ser positivt på skoterskatten, dock bör en översyn ske även för beskattning och finansiering av andra motordrivna fordon ex båt.

När det kommer till finansiering av anläggande samt underhåll av skoterleder saknas riktlinjer över hur medel ska fördelas. Enligt utredningen är ca 20% av alla leder allmänna, resterande är enskilda. För en rättvis fördelning av medel bör landets kommuner vara ansvariga för fördelningen av medel till föreningar. Medel som fördelas till kommunerna bör därför även vara baserade på antal ledkilometer, både för allmänna skoterleder men även enskilda. Vi kan ej bygga upp en infrastruktur som är beroende av individuella krafter och resurser, det måste finnas statliga medel för detta. En risk med lösen av ledkort för allmänna skoterleder är att få löser korten i och med att andelen allmänna skoterleder är väldigt få i förhållande till de enskilda. Därmed finns risk att beräknade intäkter för ledkort ej uppnår beräknade 50 Mkr.

I utredning framhävs att drift och underhåll av skoterleder uppgår till i genomsnitt ca 40 000 kr/mil, Pajala kommun har ca 46 mil allmänna leder och XX enskilda. Snabbt uträknat skulle kostnader för enbart de allmänna lederna uppgå till ca 1,8 Mkr. Vi ställer oss därför frågande till om de statliga medlen på 50 Mkr verkligen räcker för att uppnå syftet med utredningen och en hållbar terrängkörning. En annan fråga vi ställer oss är, vilken standard krävs på de leder som erhåller bidrag, exempelvis bredd, brostandard, järnvägs- och vägövergångar? Detta behöver förtydligas.

Vi ställer oss positiva till en ökad tillsyn då detta kan bidra till en ökad medvetenhet bland skoterförarna samt en minskning av skador i naturen. Däremot delar vi inte åsikten att detta bör vara ett kommunalt ansvar. De glesbygdskommuner i norra Sverige samt Sveriges inland som främst berörs av detta förslag har redan i dagsläget en tuff ekonomisk situation. Att utöka tillsynsansvaret känns ej rimligt, enbart naturvårdsvakter i Pajala kommun skulle behöva täcka en yta av 8 051 km². Med det nya förslaget ges naturvårdsvakterna större befogenhet än tidigare, detta innebär även att riskerna i dennes yrkesutövning ökar och snabbt kan man dra slutsatsen om ensamarbete är olämpligt. Resurser för att anställa naturvårdsvakter finns inte, vi gör därför bedömningen att detta bör vara ett statligt ansvar för att på ett fullgott sätt uppfylla tillsynsansvaret.

En stor stöttesten med terrängkörningen är den faktiska markanvändningen då terrängkörning inte ingår i allemansrätten. Detta innebär att markägares tillstånd krävs för passage över dennes mark. Pajala kommun hade sett fram emot att denna problematik skulle ses över i denna utredning och ett faktiskt förslag på lösning skulle presenteras. Detta saknas dock vilket gör att föreslagen lagstiftning ej ser till allmänhetens eller näringslivets intressen vid anläggande av leder. Kommuner bör kunna ansöka om servitut/spårreservat för anläggande och långsiktig varaktighet av anlagda leder. Ett servitut säkerställer att den allmänna skoterleden inte behöver flyttas pga. en enskild markägare inte förnyar ett tidsbegränsat avtal. I servitutet/spårreservatet bör det även framgå att ledsystemet får nyttjas i näringsverksamhet inom naturturism som inte ingår i allemansrätten. Viktigt att komma ihåg är att skoter även används för att anlägga leder för hundspann, vilket är en oerhört viktig turismfråga.

Ett tillägg till terrängkörningslagen som behöver belysas är att skotrar bör få nyttja vägbroar över större vattendrag då klimatförändringarna gör att isarna blir allt mer förrädiska. Annars riskerar älvarna att i framtiden fungera som barriärer för skoterleder när vintrarna blir mildare.

Slutligen, I stort medför den nya lagstiftningen inga större skillnader än olika avgifter, sanktioner samt begränsningar. Vi ställer oss frågande till hur dessa förslag bidrar till grundutredningens tanke med hållbar terrängkörning. Vi ställer oss även frågande till finansiering dels av underhåll och anläggande men även de personalresurser kommunen förväntas inneha.

Vi tror att de skador som uppkommer från skoterkörning i terräng till stor del kan motverkas genom utbildning, kunskap och förståelse.