



Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se
michael.lofroth@regeringskansliet.se

Remissvar SOU 2019:67, Hållbar terrängkörning (M 2020/00205/Nm)

Jokkmokks kommun har tagit del av ovanstående betänkande och önskar lämna följande remissvar.

Utredningens uppdrag är att utifrån kommittédirektiv (Dir. 2018:29) se över gällande lagstiftning för terrängkörning och vid behov lämna författningsförslag och förslag i övrigt som behövs för att skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning som tar hänsyn till såväl social som miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Förslagen ska även ta hänsyn till de behov som finns av att kunna köra motordrivna fordon i terräng för ortsbor samt inom verksamheter som bland annat rennäring, jordbruk, jakt och besöksnäring.

Terrängkörning är ett vitt begrepp som innefattar ett stort antal olika fordon som körs på både barmark och snöklädd mark. Terrängkörning ser generellt sett olika ut i olika delar av landet, med olika möjligheter och problembilder att ta hänsyn till. En förutsättning för en lagstiftning som syftar till en hållbar terrängkörning är att den utgår från vidimerad kunskap om vilken påverkan som orsakas vid vilken tid på året, av vilken typ av fordon och vid vilken aktivitet. Jokkmokks kommun anser att det finns behov av fortsatta kartläggningar, fördjupade utredningar och faktaunderlag av dagens pågående terrängkörning för att, med stöd av vidimerad kunskap, kunna föreslå åtgärder som på ett reellt och uppföljningsbart sätt bidrar till en mer hållbar terrängkörning.

Behovet av en ny lagstiftning är inte självklar

De upplevda problem med terrängkörning som utredningen har till uppdrag att komma tillrätta med är redan reglerade och kriminaliserade, om än i olika författningar och kanske svåröverskådliga både för enskilda och tillsynspersonal. Möjligen kan det vara så att de upplevda problemen med terrängkörning i högre grad beror på bristande kännedom om lagstiftningen och bristande tillsyn än på brister i dagens lagstiftning. Den viktigaste åtgärden för att nå en hållbar terrängkörning är att lagstiftningen är enkel att förstå och accepterad av alla den berör. Det ska

vara lätt att göra rätt. Ökad tillsyn och överskådlig presentation av den nuvarande lagstiftningen i samlad form kan vara tillräckligt för att uppnå många av de effekter som efterfrågas.

Miljöfrågor, lokala intressen och möjligheter

Jokkmokks kommun anser att det är viktigt att det finns ett helhetstänkt kring miljöfrågor, som tar hänsyn till lokala intressen och möjligheter. När mark skyddas på olika sätt, bland annat genom regleringsområden, påverkas möjligheten att utveckla olika verksamheter och rekreationsområden. Omställningen till ett hållbart samhälle måste bygga på en balanserad avvägning mellan olika intressen och med stort hänsynstagande till lokala förutsättningar och möjligheter.

Kommunens planeringsutrymme

Jokkmokks kommun ser med oro på att delar av betänkandets förslag ökar statens bemyndigande till restriktioner inom den enskilda kommunen. Jokkmokks kommun anser att följden av dessa förslag i praktiken kan leda till en minskning av kommunens planerings- och handlingsutrymme och kan utgöra inskränkningar i det kommunala planmonopolet. Därmed påverkas kommunens möjligheter att stimulera tillväxt och vara en attraktiv kommun att leva och bo i.

Friluftsliv är viktigt för lokalt näringsliv och lokal köpkraft

Jokkmokk är Sveriges till ytan näst största kommun, ca 19 500 km², stort som halva Schweiz. Cirka 60 % av arealen är skyddad i någon form. För en inlandskommun som Jokkmokk med en sviktande befolkningsutveckling är det angeläget att bibehålla och utöka service till medborgare och företag. De utmaningar som Jokkmokks kommun befinner sig i tydliggörs i den Parlamentariska Landsbygdskommitténs slutbetänkande (SOU 2017:1). För kommunen är det centralt att klara service till medborgare och välfärdens utmaningar och det är angeläget att tydliggöra vikten av att goda förutsättningar för utveckling och tillväxt bygger på en bred näringslivsstruktur och lokal köpkraft. För att inlandskommuner som nämns i SOU 2017:1 skall klara de utmaningar vi står inför krävs en kombination av åtgärder som tillsammans ger positiva synergier som bidrar till att säkerställa servicenivå för såväl medborgare som besökare samt en långsiktigt hållbar välfärd. När myndigheter, i sitt uppdrag, även beaktar tillgänglighet till attraktiva områden som en viktig del för att idka friluftsliv, förbättras förutsättningarna för Jokkmokks kommun.

I Jokkmokks kommun är skotern en naturlig och viktig del i många människors vardag, liksom på många andra platser i norra Sverige där snön är ett naturligt inslag. Snöskotern har ett stort värde för människor på landsbygden, det är en del av livet för boende i norra Sverige. Snöskoter utgör en stor del av friluftslivet och vinterturismen och är också ett viktigt verktyg inom många arbetsområden i fält. Inom Jokkmokks kommun har snöskotern funnits sedan 60-talet, vilket medfört att snöskotern under den långa vinterperioden med väl snötäckt mark givit människor möjligheter till rekreation, fritids- och naturupplevelser i generationer.

För Jokkmokks kommun är naturen en viktig tillgång med fokus på tillgänglighet. Skoterturismen erbjuder fantastiska upplevelser till avlägsna besöksmål, som annars inte vore möjliga. Attraktionsfaktorn är hög vilket lockar både nationell och internationell turism. Det är därför viktigt att tydliggöra att skoterturismen i detta sammanhang är en viktig inkomstkälla för det lokala näringslivet, i form av gästnätter och handel, vilket bidrar till att bibehålla och utveckla lokal service.

Tillgängliga fjällområden, även vintertid, är en attraktionsfaktor både i fråga om att tillgodose lokalbefolkningens rekreationsintresse, attrahera nya kommuninvånare och som en förutsättning för en växande vinterturismnäring. Syftet med en hållbar terrängkörning kan inte vara att utestänga lokalbefolkning och besökare från varken fjällområden eller skogsland under vintersäsongen.

Utredningens uppdrag och genomförande

Utredningens uppdrag utifrån Kommittédirektivet har varit att se över lagstiftningen för terrängkörning och lämna de författningsförslag och förslag i övrigt som behövs för att skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning. Förslagen ska möjliggöra ett rikt friluftsliv, minska buller och avgaser samt bidra till att skydda mark, växtlighet och terräng. Förslagen ska även ta hänsyn till de behov som finns av att kunna köra med motordrivna fordon i terräng för ortsbor samt inom verksamheter som bl.a. rennäring, jordbruk, skogsbruk, jakt och besöksnäring.

- Terrängkörning innefattar såväl körning på barmark som på snötäckt mark och omfattar en mängd olika terrängfordon och aktiviteter. Jokkmokks kommun upplever en tydlig obalans i betänkandet där fokus har lagts på snöskotertrafik på snötäckt mark. En rimlig förväntan på betänkandet är att allt som definieras som terrängkörning belyses och att det resulterar i ett balanserat betänkande med väl underbyggda förslag. Tyvärr upplever inte Jokkmokks kommun att betänkandet lever upp till dessa förväntningar. Redan i Kommittédirektivet märks en fokusering på just snöskotertrafik på snötäckt mark. Problematisering kring barmarkskörning med olika typer av motorfordon och vilken påverkan den har på underlag, vegetation och buller saknas i stor utsträckning i betänkandet. Förutsättningen för att kunna skapa en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning måste vara att det finns vidimerad kunskap om vilka typer av skador som orsakas av respektive fordon eller aktivitet vilken tid på året, vilket saknas i underlaget.
- Jokkmokks kommun anser att representanter för de nordligaste kommunerna i expertgruppen kunde ha bidragit med värdefull kunskap om, och erfarenhet av, hur terrängkörning på snötäckt mark hanteras och fungerar i praktiken och möjligen bidragit till ett mer heltäckande och avvägt betänkande.

Utgångspunkter för en hållbar terrängkörning

En hållbar utveckling och dess tre dimensioner, dvs. en utveckling som är miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar ska, enligt kommittédirektivet, vara utgångspunkt för en ny lagstiftning. Om det uppstår målkonflikter har det miljömässiga intresset getts företräde i betänkandet.

- Betänkandet saknar en tydlig definition av begreppet hållbar terrängkörning och vad det innebär.
- Betänkandet saknar också definierade och mätbara mål för hållbar terrängkörning vilket inte gör det möjligt att utvärdera effekterna av förslagen till ny lagstiftning eller resultaten efter införande. Det saknas således möjligheter att kunna utvärdera om utredningens förslag kommer att bidra till önskad målbild, dvs en "hållbar terrängkörning" och i så fall i vilken utsträckning.
- Betänkandet saknar också i allt väsentligt nya förslag som berör terrängkörning på barmark, vilket är högst förvånande. Barmarkskörning med fyrhjuling, terrängcyklar, elcyklar och motorcyklar anses allmänt vara ett ökande problem som orsakar stora markskador. Att konstatera att nöjes- och rekreationskörning på barmark är förbjuden innebär inte att sådan körning inte sker. Avsaknaden av nya förslag avseende barmarkskörning riskerar att innebära att effekterna av betänkandet blir minimala om ens påvisbara.

Terrängkörning på annans mark

Betänkandet konstaterar att motoriserad terrängkörning inte kan anses ingå i allemansrätten av idag och drar därför slutsatsen att körning på snöklädd mark följaktligen kräver markägarens medgivande. Betänkandet konstaterar vidare att det finns farhågor för att ett sådant lagkrav, som knyts till en straffbestämmelse, i praktiken skulle innebära ett hinder mot fri skoterkörning. En författningsändring om krav på markägarens tillstånd för skoterkörning på dennes mark skulle innebära att oskadlig skoterkörning på annans mark utan markägarens medgivande kriminaliseras, vilket skapar stora tolkningssvårigheter och ett oklart rättsläge. Vidare är terrängkörningslagstiftningens avsikt att tillvarata allmänna och inte enskilda intressen, vilket skulle bli resultatet av ett lagreglerat krav. Utredningen konstaterar att ett lagreglerat krav på fastighetsägarens medgivande inte framstår som lämpligt med hänsyn till de konsekvenser det kan få för allmänheten. Det förtydligande om krav på medgivande som görs i betänkandet anses tillräckligt för att ge fastighetsägare stöd för att kunna begränsa skoterkörning som inte är önskvärd. Det innebär att frågan om fastighetsägarens medgivande lämnas att hanteras i ett civilrättsligt sammanhang och ytterst prövas och avgörs i domstol. Med hänsyn till behovet av tydliggörande i frågan föreslås Lantmäteriet eller Naturvårdsverket få i uppdrag att ta fram en vägledning i frågan om medgivande från fastighetsägare.

- Utredningens slutsatser om krav på markägarens medgivande får mycket stora konsekvenser för skoterkörning. Slutsatsen omöjliggör i stor utsträckning skoterkörning i norra Sverige och skulle inte vinna acceptans hos allmänheten. En betydande del av allmänhetens möjligheter till friluftsliv fråntas dem och kommunens möjligheter att nyttja en av sina stora tillgångar, en attraktiv naturmiljö, för att skapa tillväxt och utveckling bland annat kopplat till vinterturism påverkas starkt negativt. Oskadlig skoterkörning på snötäckt mark kan, på många håll i landet (framför allt i norr där snötäcket vanligtvis är mycket tjockt), ske utan att markägarens intressen skadas. Jokkmokks kommun anser att betänkandets definition av social hållbarhet, vilket innebär att motordrivna fordon används i terräng för att tillgodose behov av transporter för lokalbefolkningen eller för friluftslivet i form av jakt, fiske eller naturupplevelser, helt åsidosätts.
- Frågan om fastighetsägarens medgivande och hur frågan ska regleras kan inte anses som klarlagd. Betänkandet slår fast att medgivande krävs för terrängkörning på annans mark men formerna för medgivande kan inte närmare anges och ingen samstämmig slutsats presenteras för hur detta krav ska regleras. Med liggande förslag blir det ytterst upp till domstol att, om möjligt, i enskilda fall meddela domar som klargör rättsläget vilket inte kan anses vara ett acceptabelt resultat.
- Jokkmokks kommun anser att oskadlig snöskoterkörning bör ha uppnått sedvanerättslig status i fjällkommunerna i norra Sverige. Snöskoter har under lång tid utgjort en naturlig del av vardagen i norra Sverige där samhället till stora delar är uppbyggt kring snöskoterns existens. Denna utveckling hade aldrig ägt rum om inte användningen av snöskotern, utan fastighetsägarens samtycke, sedan länge ansetts allmänt accepterad.

Inom Jokkmokks kommun så har snöskotern funnits från 1960- talet vilket medfört att människor, under den långa vinterperioden med väl snötäckt mark, i generationer givits möjligheter till rekreation, fritids- och naturupplevelser. Detta har varit möjligt tack vare fastighetsägare som under årtionden har tillåtit att snöskotern används som möjligt transportmedel på deras ägor.

Styrning till leder och särskilda områden

Betänkandet föreslår ett antal åtgärder som ska öka styrning och kanalisering av snöskoterkörning till leder och särskilda s.k. friåkningsområden. På så sätt ska det, enligt betänkandet, bli lät-

tare att hitta lösningar för kommunala regleringar av snöskotertrafik. Detta kommer i sin tur, enligt betänkandet, leda till ett ökat antal kommunala regleringsområden där snöskotertrafiken är styrd bort från områden som är känsliga i något avseende. Åtgärderna som föreslås består av ekonomiska bidrag till anläggning, drift och underhåll av skoterleder.

- Redan i Kommittédirektiven slås fast att en ökad kanalisering av skoterkörning till s.k. friåkningsområden, snöskoterleder och andra särskilt utpekade områden minskar buller, markskador och konflikter med markägare, rennäring, besöksnäring, skidåkare, m.fl. Upplevelsen är att Kommittédirektivet med detta har föregått betänkandet och redan i direktiven fastställt önskade åtgärder. Betänkandet saknar dock resonemang eller underlag som styrker påståendet att kanalisering generellt skulle medföra ovanstående resultat. Det är rimligt att tro att olika typer av påverkan kräver olika typer av åtgärder och i vissa fall är det inte orimligt att tro att en kanalisering, tvärt om, kan medföra större eller mer långtgående påverkan på mark och vegetation och ökade konflikter.
- Jokkmokks kommun delar inte slutsatsen att ett ökat antal skoterleder och friåkningsområden automatiskt skulle innebära ett ökat antal kommunala regleringsområden. Detta förutsätter att betänkandet med regleringsområden avser skoterförbudsområden. Jokkmokks kommun tillämpar inte terrängkörningslagstiftningen på det sättet. Jokkmokks kommun ser allmänna skoterleder som ett nätverk av infrastruktur som ska tillgodose skoteråkarnas behov av att kunna nå angränsande kommuner, orter inom kommunen, fjällen och andra besöksmål. Regleringsområden, i betydelsen skoterförbudsområden, används under begränsade tider och inom begränsade områden i syfte att minimera störningar under en känslig period.

Finansiering

Anläggning av skoterleder föreslås finansieras genom permanenta statsbidrag. Statsbidraget ska finansieras via införande av fordonsskatt samt vägtrafikregisteravgift. Detta skulle innebära en årlig kostnad på 245 kronor per fordon. Åtgärden bedöms inbringa 50 miljoner i årliga intäkter och bedöms i utredningen täcka behoven mer än väl. Förslaget är att bidragsnivån ska ligga på 50 %. Därtill görs bedömningen att statsbidragen även bör kunna bidra till finansiering av både regionala och kommunala naturvårdsvakter.

- Jokkmokks kommun ser i grunden positivt på möjligheterna till någon typ av finansiering för anläggande samt drift av allmänna skoterleder. För, framförallt, geografiskt stora kommuner med långa avstånd är det ytterst resurskrävande att anlägga samt underhålla ett ändamålsenligt ledsystem.
- Jokkmokks kommun ser dock en risk att redan hårt ansträngda kommuner kan ha svårt att leva upp till förväntningarna om anläggande av nya skoterleder. 50% av kostnaderna ska bäras av kommunen eller andra intressenter och även framtida drift- och underhållskostnader måste vägas in i beslut om anläggning av nya leder.
- Betänkandet innehåller inga utförligare resonemang eller underlag kring antagandet att statsbidragen även bör kunna bidra till finansiering av naturvårdsvakter på regional och även kommunal nivå. Det saknas, till exempel, resonemang om nivåerna på bidrag vilket medför stora svårigheter att värdera de ekonomiska konsekvenserna för kommunen och möjligheten för statsbidragen att bära även denna kostnad.

Drift och underhåll av skoterleder föreslås finansieras genom ett statligt skoterledskort. Avgiften för kortet föreslås till 300 kr/år och föreslås gälla för allmän skoterled. Avgifterna för skoterkortet föreslås bilda en fond ur vilken kommuner och andra som svarar för drift av skoterleder kan söka bidrag till reparationer och underhåll. Baserat på ett antagande om att 300 000 inhemska

och utländska skoteråkare skulle lösa kortet skulle fonden förvalta cirka 90 miljoner kronor per år.

- Eftersom kravet för ett statligt skoterledskort endast föreslås gälla vid färd på allmänna leder, vilket uppskattningsvis omfattar cirka 20% av det totala skoterledsnätet, finns stora farhågor om att betalningsviljan kommer att vara betydligt lägre än betänkandet bedömt. Detta, i kombination med att medel ska kunna sökas även för drift och underhåll av icke allmänna leder, riskerar att medföra att den föreslagna skoterledsfonden inte kommer att ha tillräckliga finansiella resurser för att täcka behoven. 20% kan inte finansiera 100%.
- Idag betalar en stor del av skoteråkarna stöd till en eller flera föreningar som i huvudsak genom ideellt arbete underhåller icke allmänna leder inom avgränsade områden. Vilka konsekvenser ett skoterledskort skulle få för dessa föreningars engagemang och ekonomi är inte klarlagd.
- Betänkandet för heller inget resonemang kring regelverket för fonden, hur medlen ska fördelas eller vilka bidragsnivåer som ska gälla. Detta medför stora svårigheter att värdera de ekonomiska konsekvenserna för kommunen.
- Vidare föreslås Naturvårdsverket och Kammarkollegiet tillsammans få i uppdrag att utreda om det finns behov av en reglering som ger möjlighet till ekonomisk kompensation ur skoterledsfonden för skador orsakade av terrängkörning. Den föreslagna skoterledsfonden kan därmed bli finansieringskälla för dels drift och underhåll av såväl allmänna som icke allmänna leder och kompensation för skador orsakade av terrängkörning. Detta ökar osäkerheten kring huruvida de ekonomiska resurserna i fonden kommer att vara tillräckliga.
- Sammantaget anser Jokkmokks kommun att det är oerhört svårt att göra en bedömning av i hur stor utsträckning dessa förslag kommer att bidra till en hållbar terrängkörning.

En effektivare tillsyn

Utredningen föreslår ett förtydligt ansvar för tillsynsvägledning och tillsyn. Naturvårdsverket som central myndighet ansvarar för tillsynsvägledning till länsstyrelser och kommuner. Länsstyrelsen ska dels utöva operativ tillsyn i de statliga regleringsområdena, dels ge tillsynsvägledning till kommunerna. Kommunerna föreslås ha det operativa tillsynsansvaret inom den egna kommunen (undantaget de statliga regleringsområdena). Tillsyn över terrängkörning ska således kunna utövas även utanför de statliga regleringsområdena. Tillsynen ska skötas genom regionala och kommunala naturvårdsvakter. Utredningen gör bedömningen att statsbidragen bör kunna bidra till finansiering av regionala och även kommunala naturvårdsvakter.

- Jokkmokks kommun delar Kommittédirektivets intention att en effektivare tillsyn över terrängkörningen är önskvärd.
- Tyvärr har utvecklingen de senaste åren gått åt andra hållet vad gäller den svenska naturtillsynen. Enligt nyligen presenterade uppgifter har antalet förordnade jakt- och naturbevakare nationellt sett nästan halverats under de senaste fyra åren. I Norrbotten är minskningen ännu större, från ett 50-tal ner till 16. Denna utveckling är beklaglig och svårförenlig med en ambition om effektivare tillsyn.
- Kommunen motsätter sig dock utredningens uppfattning att tillsyn över terrängkörning utanför de statliga regleringsområdena bör bli ett kommunalt ansvar och en kommunal uppgift. Tvärt om ser kommunen ett antal risker i att skapa ytterligare en organisation för tillsyn utöver de redan existerande, Länsstyrelsen samt Polismyndigheten.

Utredningen presenterar inga underlag som stödjer uppfattningen att ett kommunalt tillsynsansvar kommer medföra en effektivare tillsyn. Tillsynsansvaret ska också kunna utföras i all terräng vilket Jokkmokks kommun tolkar som att även tillsyn under bar-markssäsong innefattas. Vidare saknas nödvändiga analyser för att kunna förutse vilka konsekvenser förslaget, i praktiken, skulle få för kommunerna. De föreslagna tillsynsuppgifterna skiljer sig från annan kommunal tillsyn vilket gör det svårt att se några effektivitetsvinster eller samordningsvinster med annan kommunal verksamhet. De föreslagna kommunala naturvårdvakterna föreslås också få befogenheter som är att betrakta som polisiära vilket kan vara olämpligt.

- Betänkandet saknar vidare skarpa förslag till finansieringslösning för kommunerna. Det finns inga belägg i utredningen för bedömningen att statsbidragen bör kunna bidra till finansiering av båda regionala och kommunala naturvårdvakter, inte heller resonemang angående bidragsnivåer eller modell för fördelning av medlen. Jokkmokks kommun är lika stort som halva Schweiz, 19 500 km². I dagsläget finns 700 km allmän skoterled inom Jokkmokks kommun. Konsekvenserna av ett kommunalt tillsynsansvar är svåra att förutse men skulle med stor sannolikhet medföra kännbara ekonomiska belastningar för redan, av kärnverksamheter, hårt ansträngda kommuner.
- I syfte att förstärka den operativa tillsynen anser Jokkmokks kommun att framförallt det statliga tillsynsansvaret bör utvidgas samt att polisens roll och ansvar bör förtydligas och finansiella resurser för verksamheten säkras.

Fortsatt arbete för en hållbar terrängkörning

Länsstyrelsen föreslås få möjlighet att meddela föreskrifter om förbud mot eller begränsningar för användning av motordrivna fordon i terräng avseende områden som är särskilt känsliga ur naturvårdssynpunkt. Betänkandet föreslår att Länsstyrelserna bör få i uppdrag att se över behovet av sådana förbud eller begränsningar.

- Jokkmokks kommun tolkar förslaget och uppdraget som att nya permanenta skoterförbudsområden kan komma att inrättas. Hur dessa områden ska förhålla sig till andra typer av naturskydd framgår inte av betänkandet. Redan idag har Länsstyrelsen möjligheter att besluta om olika typer av naturskydd där föreskrifterna kan innebära ett förbud mot skoterkörning. I praktiken kan detta komma att innebära att en helt ny form av naturskydd skapas.
- Förslaget innebär också en utvidgning av Länsstyrelsens bemyndigande till att även innefatta beslut om skoterförbud inom en enskild kommun, vilket inte är fallet med dagens lagstiftning där Länsstyrelsens bemyndigande är begränsat till förbud som berör två eller fler kommuner. Detta riskerar att skapa intressekonflikter avseende marknyttjande liknande de vi idag upplever kring bland annat reservatsbildningar. Över 60 % av den totala arealen i Jokkmokks kommun är skyddad i någon form och Jokkmokks kommun ser en risk för ökade skoterförbudsområden och restriktioner i befintliga och kommande reservat.
- Jokkmokks kommun anser att förslaget i praktiken innebär en inskränkning av det kommunala planmonopolet som minskar kommunens planeringsmöjligheter och följaktligen riskerar att hämma kommunens utveckling.

Fortsatt föreslås Naturvårdsverket tillsammans med berörda länsstyrelser få i uppdrag att lämna förslag på förtydliganden av befintliga och eventuellt nya gränsdragningar för de statliga regleringsområdena i fjällområdet. Vid behov ska också förslag lämnas till regeringen om inrättande av nya regleringsområden även utanför fjällområdet.

- Jokkmokks kommun har i tidigare dialog med Naturvårdsverket framfört synpunkter kring en översyn av de statliga regleringsområdena. Jokkmokks kommun anser att syftet med regleringsområdena är oklara, möjligen till följd av otydligt ursprungligt underlag och justeringar och ändringar som gjorts över tid. Syftet och motiveringen till de enskilda besluten om reglering och klassificering är inte kända.

Statliga regleringsområden A i kombination med Padjelanta , Sarek och Stora Sjöfallets nationalpark i Jokkmokk utgör idag ett sammanhängande område omfattande ca en fjärdedel av kommunens yta belagt med skoterförbud, vilket har en utestängande effekt på lokalbefolkning och besökare under vintersäsongen. Till detta kommer ytterligare nationalparker och ett 50-tal naturreservat, huvuddelen belägna i de västra delarna av kommunen i fjäll- eller fjällnära områden. Jokkmokks kommun märker också en tydlig ökning av takten på reservatsbildningar även i kommunens östra delar vilket innebär minskade arealer mellan skyddade områden och en ökad fragmentering av kommunens areal.

I fråga om regleringsområden eller skydd av geografiska områden i olika former bör utgångspunkt tas i proportionalitetsprincipen. Olika intressen bör noga invägas och de åtgärder som vidtas bör inte gå utöver det som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet.

Utifrån ett perspektiv om lokal tillväxt och förutsättningskapande anser Jokkmokks kommun att det finns starka argument för att se över och vara restriktiv i nyttjandet av regleringar och andra inskränkningar och arbeta aktivt för att förbättra möjligheterna till att nödvändiga regleringar kan generera positiva effekter för lokalbefolkning och näringsliv.

Tillgängliga fjällområden, även vintertid, är en attraktionsfaktor både i fråga om att tillgodose lokalbefolkningens rekreationsintresse, attrahera nya kommuninvånare och som en förutsättning för en växande vinterturismnäring. Syftet med en hållbar terrängkörning kan inte vara att utestänga lokalbefolkning och besökare från varken fjällområden eller skogsland under vintersäsongen. Jokkmokks kommun har i tidigare dialog kring statliga regleringsområden förordat att A-klassade områden inom kommunen omklassificeras till B och därmed förses med ledsystem.

- Jokkmokks kommun delar inte betänkandets åsikt att förslagen ger tydligare möjligheter för kommuner att reglera terrängkörning inom kommunen eller att det blir en tydligare kommunal angelägenhet att där behov finns reglera snöskoterkörning. Tvärt om anser Jokkmokks kommun att dessa två ovanstående uppdrag sammantaget innebär ett markant ökat bemyndigande för staten att reglera snöskoterkörning inom den enskilda kommunen.



Robert Bernhardsson
Kommunstyrelsens ordförande
Jokkmokks kommun