



Miljödepartementet

Remiss – Betänkandet av utredningen om hållbar terrängkörning (SOU 2019:67)

Regeringskansliet har berett Storumans kommun tillfälle att lämna synpunkter på rubr. betänkande senast den 22 juni 2020.

Bedömning

En hållbar snöskoteråkning är önskvärt. En kanalisering till skoterleder och bättre verktyg och resurser för underhåll och tillsyn är av godo.

Det finns däremot risk att utredningsbetänkandet inte når måluppfyllelse eftersom det utgår ifrån 1) en delvis felaktig nulägesbeskrivning samt 2) inte fullt ut insett snöskoterns starka koppling till livsstil och näringsliv i Lapplandskommuner likt Storuman.

Det finns en problematik kopplat till intensivt snöskoteråkande i exempelvis turistorten Hemavan under vårens högtider vilket destinationen Hemavan Tärnaby intygar. De är i en expansiv fas vilket ökar trycket på naturen då en allt större del av besökarna har med sig egna skotrar för att nöjesköra och en del av dessa orsakar även olägenhet för människor och djur. Problembeskrivningen känns igen även från andra håll där vissa turistgrupper tänker kortsiktigt eftersom de kanske inte bor på orten och inte behöver ta konsekvenserna av sitt handlande. För att ta sig till och från Hemavan Tärnaby kör de vanligtvis egen bil och många av besökarna har skotern med sig på släp vilket ökar trycket på trafiken till och från fjällen i båda riktningarna, dvs. mot kustlandet i Sverige samt mot Norge.

Dessa olägenheter arbetar kommunen med att hantera genom lokala trafikföreskrifter, skyltning, preparering och löpande information. Polismyndigheten utför tillsyn. Problemet grundar sig, liksom dimensionering av annan samhällsservice, i att områdets befolkningsmängd ökar med upp till 2 000 % under våren och det innebär svårigheter att tillmötesgå kommunmedlemmars önskemål på service och tillsyn.

2020-06-22

- 1) I merparten av kommunen finns idag en fungerande skoteråkning där kommunen på vissa håll preparerar s.k. allmänna leder och på andra håll tar skoterklubbar hand om andra skoterleder mot en ersättning av kommunen.
- 2) Snöskotern har en jätteviktig roll för friluftslivet, näringslivet och vår livsstil. I kommuner som Storuman där annan infrastruktur är kraftigt begränsad är snöskotern ett viktigt fortskaffningsmedel vintertid. Långt ifrån alla fritidshus är anslutna med plogade vägar. Skoterförbud kan för vissa målgrupper inverka menligt på vart de väljer att etablera sig.

Det är i många avseenden svårt att förstå vad förändringarna kan få för konsekvenser, det känns ovisst och därför angeläget att förtydliga dessa ytterligare.

- Hur ska medlen räcka till underhåll och tillsyn när så många myndigheter ska vara med och ha rätt att ta upp sina kostnader? Kammarkollegiet, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Trafikverket, Transportstyrelsen och Kommuner. Subsidiaritetsprincipen borde tillämpas i högre utsträckning istället för att vi får en situation där rollerna riskerar bli oklara, administrativa kostnaderna höga och handläggningstiderna långa.
- Svårigheterna med en effektiv tillsyn i stora arealer riskerar leda till att många ej löser ledbevis eller betalar lagstadgad skatt vilket i sin tur avviker från prognosticerad avkastning och försvårar kostnadstäckning för kommunerna.
- Den fungerande verksamhet som finns med skoterklubbar som samlar medlemmar och kanaliserar skoterkörning får inte slås sönder av de förslag som nu förs fram, de bör kunna söka medel för sina leder och fortsätta med sitt arbete som bidrar till lagstiftarens intentioner.
- Direkta och indirekta konsekvenser för det turistiska näringslivet: Besöksnäringen är beroende av att det kommer turister. En del företag i vårt område har direkt koppling till skoter genom att de bedriver skoteruthyrning, guideverksamhet eller säljer skotrar och tillbehör eller har verkstad för terrängfordon. Andra företag är indirekt beroende av skoterturismen då den genererar intäkter till t.ex. hotell, vandrarhem, stugbyar, restauranger och butiker.

2020-06-22

- Terrängdefinitionen är fortsatt otydlig, kan en terränghjuling köra längs skoterleder och andra leder även om själva leden inrättats historiskt med ett annat syfte?
- Utredningen konstaterar att is är terräng och inte barmark vilket får konsekvenser att lagen inte har några bestämmelser som omfattar körning på is och det bidrar till tolkningssvårigheter. Storumans kommun anser att isbelagda vattenområden ska bedömas liktydigt som färdsel på vatten, där allemansrätten ger rätt till bland annat färdsel med båt utan vattenrättsägares tillåtelse. Kommunen anser att frågan ska utredas ytterligare, vilka konsekvenser får konstaterandet att is är terräng för till exempel isfisket och biltestnäringen när utredningen säger att färdsel i terräng ska tillrättaläggas på allmänna skoterleder.
- Vad gäller för markägares tillåtelse, krävs tillstånd för allmän skoterled och ska det vara skriftligt avtal eller skrivas in i fastigheten? Hur skiljer sig enskild led mot allmän led i detta avseende? Vem kräver markägares tillstånd för skoterkörning om inte lagen gör det och vilken typ av skoterkörning ska det gälla?
- Undantag för förbud mot terrängkörning på barmark finns listade men det saknas exempelvis "utsättning av fisk" vilket framförts till kommunen av ett av våra fiskevårdsområde. De redogör även att delägarförvaltningar utan föreningsstatus (byamän, byamarkägare) vilket är vanligt förekommande inte är en juridisk person och således inte sakägare som kan överklaga till Regeringen.



Tomas Mörtsell
Kommunstyrelsens ordförande



Karin Malmfjord
Kommunstyrelsens v. ordförande

Beslutsinstans: Kommunstyrelsen 2020-06-22 § 108

Handläggning: Stabschef Jimmy Lindberg