



Kontaktperson, telefon, e-post

Nicklas Samils 070-3071071
nicklas.samils@sasf.se

Miljödepartementet

Naturmiljöenheten, Landmiljö

Diarienummer: M2020/00205/Nm

Remissvar: Hållbar terrängkörning, betänkande av utredningen om hållbar terrängkörning

Sveriges Allmänningsskogars Förbund är ett nyligen startat förbund som företräder 24 besparings- och allmänningsskogar i Dalarna och Norrbotten, vilka tillsammans äger omkring 800 000 ha skog. En av många funktioner förbundet fyller är att besvara remisser ur ett perspektiv som redogör för våra medlemmars förutsättningar och behov.

Sveriges Allmänningsskogars Förbund anser att svensk lagstiftning måste formuleras mycket tydligare kring vad som gäller vid terrängkörning på annans mark, men samma lagstiftning får ej heller leda till begränsningar i norra Sveriges medborgares möjlighet att ta sig fram i terrängen. I kapitel 8 nämns bland annat att det kan hävdas att oskadlig snöskoterkörning utanför led tillhör ett oreglerat område som även fortsättningsvis bör vara oreglerat. En sådan inställning kan baseras på att det oreglerade området är godtagbart med utgångspunkt i gällande strafflagstiftning och möjligheten för fastighetsägare att väcka talan om skadestånd enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Något tydliggörande av vad som gäller för snöskoterkörning på annans mark skulle därför inte behövas, men då måste detta förhållande i sig tydliggöras.

Eventuell lagstiftning om markägarens rätt och rimliga möjlighet att neka terrängkörning på sin egen mark eller få ekonomisk kompensation vid skador som uppstår på grund av oaktsam terrängkörning diskuteras i aktuell remiss. Vår synpunkt är att även denna fråga måste utredas grundligt för att undvika oförenliga moment i lagstiftningen.

I remissen nämns kort om påverkan av jord- och skogsbrukets maskiner, samt att utvecklingsarbete ständigt pågår för att reducera körskador från dessa (ex. inom certifieringssystem, målbildsarbeten och skogsvårdslagstiftning). För dessa typer av markanvändning är det av stor vikt att jord- och skogsbrukets maskinanvändning, i förlängningen inte försvåras, då detta skulle omöjliggöra ett rationellt brukande.

Vi är positiva till att premiera och utveckla skoterleder så länge man inte förbjuder övrig skoteråkning (givetvis ansvarsfullt framförande av skotern och med markägarens goda minne), men vi ställer oss även frågan vad en ”led” i praktiken innebär?



Kontaktperson, telefon, e-post

Nicklas Samils 070-3071071
nicklas.samils@sasf.se

I remissen hänvisas till ”*Allmän skoterled ska införas som begrepp i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Betydelsen ska vara en i terräng markerad vinterled där terrängmotorfordon och terrängsläp enligt särskild utmärkning får framföras när marken är snötäckt.*”

- Men vem beslutar framgent i praktiken om dessa leder?
Kommer resultatet bli en begränsning av skoteråkning till leder som enligt definitionen ex. måste vara, av ”myndigheter utpekade” alternativt av kommuner utpekade?

En strikt utveckling av formella leder skulle sannolikt leda till systemkollaps på grund av de otaliga tidigare hävdade leder som idag används runtom i riket, men som kanske inte passar in i planeringsarbeten hos kommuner eller myndigheter.

Skoterleder bör därför samexistera med möjligheten att färdas i terrängen med markägarens samtycke. Självklart är det bra att kanalisera en stor del av nöjesåkning och turism till leder, men betänk att glesbygden är just ”gles” och att skapa ett acceptabelt system av leder för bibehålla lokalbefolkningens möjligheter till fri rörlighet skulle vara närmast omöjligt att genomföra i praktiken.

Vidare anser vi att markägaren alltid skall ha rätt att, på sin egen mark, färdas medelst snöskoter. Denna grundläggande rättighet får aldrig inskränkas.

Det mest flagranta problemet för en skogsägare är när skoterförare kör i planteringar och ungskog och förstör plantor och unga träd. Denna typ av misskötsel måste beivras, men hur skall detta fungera i praktiken? Under de senaste 10 åren har endast 3 personer fällts för *tagande av olovlig väg*. Med en sådan statistisk bakgrund är det svårt att se möjligheten för markägare att fredas från buskörning utan andra metoder än att stängsla in sin ungskog i de områden som drabbas av detta.

Tillsyn vid sådana tilltag som orsakar stor ekonomisk skada för markägaren är av största vikt för tilltron till vårt rättssystem och denna tillsyn skulle till exempel kunna göras mer effektiv genom uppföljning av de uppenbara spår som lämnas vid skotertrafik på snö. Därför ser vi även mycket positivt till förslaget om inrättande av en fond för skadereglering vid skador orsakade av terrängkörning. Detta i synnerhet i en tid då skotermaskinerna har blivit betydligt kraftigare och bättre anpassade att ta sig fram i lössnö.

Sammanfattningsvis: Sveriges Allmänningsskogars Förbund efterlyser en tydligare lagstiftning (som tydliggör vad som är olagligt vid framförande av terrängfordon). Vi ser även mycket positivt på ordnandet av nya skoterleder, men dessa får inte ske på bekostnad av landsbygdsmedborgarnas rörelsefrihet eller markägarens rätt att färdas fritt på sin egen mark. Begränsar man skoteråkningen i norra Sverige så kommer det få stora konsekvenser, då denna givna möjlighet är av absolut största vikt för en rimlig framkomlighet – i synnerhet i Sverige norr om Dalälven. Vi önskar även en rimlig möjlighet att få stopp på icke ansvarsfull körning



Kontaktperson, telefon, e-post

Nicklas Samils 070-3071071
nicklas.samils@sasf.se

som leder till skada för markägaren samt upprättelse och ersättning om markägaren blivit utsatt för förstörelse genom buskörning!

Sveriges Allmänningsskogars Förbund

Nicklas Samils, Sveriges Allmänningsskogars Förbund

Specifika reflektioner

Sid. 22: *Barmarkskörning kan därför generellt tillåtas endast för bl.a. jord- och skogsbruk, renskötsel samt samhällsviktiga funktioner som polis, sjukvård och räddningstjänst.*

- Lägg till jakt, då detta kan kräva fordon på barmark bland annat för att frakta nedlagt vilt eller bygga/repamera jakttorn med mera

Sid. 24: *För den som går på tur på skidor kan terrängkörning påverka friluftsupplevelsen genom buller och avgaser.*

- Detta påstående tar sannerligen parti för att personen på skidor tar skada av den person som väljer att t.ex. åka skoter. Befinner man sig på skidtur i Sveriges glesbygd får man acceptera att exempelvis lokalbor använder snöskoter som transportmedel. Ta bort denna form av subjektiv värdering och ställningstagande ur remissen.

Sid. 24: *Naturvårdsverkets skrivelse redovisas att sådan snöskoterkörning har en negativ påverkan på djur, natur och friluftsliv.*

- Ytterligare ett ställningstagande i sammanhanget. För lokalbor (samt även utsocknes närvarande) kan snöskoterkörningen mycket väl klassas som komponent inom friluftslivet, i synnerhet då man måste färdas en längre sträcka mellan två punkter. Vi måste ta oss förbi en stereotyp bild av friluftslivet, såsom den mer nyanserade bild vilken ges på sida 201-använd er istället av denna mer nyanserade bild av friluftslivet även i sammanfattningen.

Sid. 28: Är det verkligen rimligt att anta att hela 300 000 snöskoteråkare kommer lösa svenskt skoterkort för att köra på allmän skoterled? Det låter i våra öron som en grov överskattning.

Sid. 28: Länsstyrelserna föreslås få en möjlighet att förbjuda eller begränsa terrängkörning i områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt. Det kan gälla bl.a. våtmarker, såsom myrar, eller områden som inrymmer föryngringar för hotad fauna, t.ex. fjällräv.

- Våtmarker och myrar skadas sällan av körning på snötäckt frusen mark, men det gör plantskog/ ungskog. Vi önskar att dessa separeras.



Kontaktperson, telefon, e-post

Nicklas Samils 070-3071071
nicklas.samils@sasf.se

- Finns det skäl att önska/kräva att kommunerna har den yttersta beslutanderätten om inskränkningar, dvs att Länsstyrelsen själv inte har rätt att peka ut och förbjuda skoterkörning?

Sid. 36: Paragraf 8–9.

- Detta medför risk för mycket omfattande inskränkningar, i synnerhet för lokalbefolkningen i norra Sverige, vilket vi motsätter oss å det kraftigaste!

Sid. 37: *Hämtning av vilt 11 §. Motordrivet fordon får trots 6 och 7 §§ och 8 § andra stycket användas för hämtning av fälld björn, älg eller hjort, eller fällt vildsvin eller mufflonfår, till lämpligast belägna bilväg samt vid arbete inom vilthägn i direkt samband med uppfödning av djurart för vilket hägnet är avsett.*

- Bör korrigeras, transport sker oftast till ”lämpligast belägna plats”, vilket ofta är den plats där man tar hand om viltet, eller byter transportsätt som inte alltid sker via bilväg.

Sid. 67: Paragraf 22, första stycket.

- Skrivningen är inte specifik för terrängfordon men ändå föråldrad. Skrivelsen härrör troligen från den tid då kulvapen hade fasta magasin, i dag har de flesta löstagbara magasin. Bästa sätt att förvara patroner i de undantag som föreslås är att låta dem sitta kvar i magasinet. Magasinet skall då givetvis vara bortplockat från vapnet, vilket är mycket bättre än att förvara lösa patroner i fickan. Begreppet ”magasin” är även mycket diffust, om man läser vapenutredningen som behandlar ett eventuellt licenskrav på magasin så är ett magasin i stort sett något som man kan förvara patroner i. Med en sådan tolkning kan man kanske inte ens kan förvara ammunitionen i den ask som man köpt dem i. Skrivelsen bör därför ändras så det framgår att det ej får finnas ammunition i vapnets patronläge eller i magasin vilket är monterat i vapnet.