



Remissyttrande M2020/00205/Nm

Hållbar terrängkörning SOU 2019:67

Inledning

Svenska Fjällklubben (SFK) anser att utredningen inte presenterar några förslag som kan leda till minskad störning eller markskador. De förändringar i lagstiftningen som föreslås kommer, enligt Svenska Fjällklubbens bedömningar, inte att göra en redan över styr gången utveckling till det bättre.

I föreningens remissvar 2014 på regeringens Strategi för miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö (Diarienummer M2014/1412/Nm) framfördes att: *Nöjesåkning bör regleras både med hänsyn till bullerstörning, mark- och vegetationsskador samt störande av annan form av turism. SFK anser att tillgången på skoterleder skall vara starkt begränsad och skall i möjligaste mån vara separerade från skidleder. Förbudsområden finns redan och bör utökas.* Detta gäller än idag och utvecklingen inom såväl barmarkskörning i terräng samt körning på snö i fjällterräng har ännu tydligare accentuerat behovet av skärpt lagstiftning.

Kommittédirektiven (2018:29) efterfrågar en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning som ska möjliggöra ett rikt friluftsliv, minska buller och avgaser samt bidra till att skydda mark, växtlighet och terräng. Utredningen gör en bedömning vad en *hållbar* terrängkörning innebär som vi anser är förenklad. Det tidiga synsättet på de tre hållbarhetsdimensionerna – miljömässig, social och ekonomisk – illustrerades tidigare ofta som tre överlappande cirklar där hållbarhet i alla dimensioner uppnåddes där de tre cirkelarna skar varandra. Det moderna synsättet är att den miljömässiga är en överordnad bas, inom den finns den sociala hållbarheten och i sin tur därefter, inom de båda tidigare, den ekonomiska hållbarheten. Utredningen skriver på ett sätt som att dessa är jämställda.

Samtidigt skriver utredningen (s. 191) att ”..en hållbar terrängkörning måste därför innebära att den negativa påverkan på miljön på grund av användningen av motordrivna fordon i terräng minskar på sikt”. Med den insikten är det anmärkningsvärt att ingen betydelsefull skärpning av lagstiftningen föreslås.

Redan i Prop. 1972: 99 *Förslag till Lag om körning i terräng med motordrivet fordon* var problembilden till viss del klar, trots att antalet snöskotrar då uppgick till ca 20 000 st – ca 1/10 av dagens antal. I propositionen talas då om "...den snabbt ökande snöskotertrafiken har under de senaste åren aktualiserats i olika sammanhang bl. a. i riksdagen...". I det dåvarande lagförslaget §1 står att läsa: "Kan körning med snöskoter eller annat motordrivet fordon i terräng eller på väg, som ej allmänt nyttjas för samfärd, inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för sådan körning inom området."

Frågan är definitivt inte ny, men har i och med den kraftiga tillväxten av antalet snöskotrar blivit betydligt mer svårlöst. Tidsspillan är mycket olycklig.

Sammanfattande synpunkter

SFK anser att under begreppet **miljömässigt hållbar utveckling** ryms inte dagens snöskoterreglering eller den faktiska tillämpning som sker av terrängkörningslagen. Att terrängkörning, oavsett snö- eller barmark, inte ryms inom allemansrätten är klarlagt och bekräftas av utredningen. Det innebär att markägares tillstånd krävs för färd och att utredningen inte klargör den legala grunden för den körning som idag sker är en stor brist.

Utredningen skriver under konsekvensanalyser (s.399) att utredningens förslag kommer att leda till en positiv effekt på miljömålet Begränsad klimatpåverkan eftersom antalet fyrtaktsskotrar ökar på tvåtaktsskotrarnas bekostnad, detta som en följd av utbyggt ledsystem. En av de centrala delarna i klimatutmaningen är växthusgasutsläppen minskar, då måste målsättningen med ny lagstiftning vara att bidra till att de nationella målen nås, alltså att antalet CO₂-genererande motorer i drift minskar. Det första området att då genomlysas bör rimligen vara nöjestrifiken som är kraftigt ökande och finna vägar att minska antalet snöskotrar i trafik.

Med begreppet **socialt hållbar utveckling** menas vanligen parametrar kring välbefinnande, rättvisa, makt, rättigheter och individens behov. Utredningen anser att social hållbarhet är att "tillgodose behovet av transporter för lokalbefolkning eller för friluftslivet i form av jakt, fiske eller naturupplevelser" (s. 191). En hel del av lokalbefolkningens transportbehov är snarare att se som en del av ekonomisk hållbarhet. Utredningen menar att fler anlagda leder per automatik medför att den s.k. friåkningen minskar och att det skulle vara en "inskränkning i den personliga friheten" och således motverka det socialt hållbara. Vi delar inte den uppfattningen.

Det är ett anmärkningsvärt ställningstagande eftersom det utgår från att friåkning närmast skulle motsvara en sedvanerätt. Friåkning har aldrig varit en del av allemansrätten utan är en frihet som åkande tagit sig, med ett tyst indirekt medgivande från myndigheter som valt att blunda för att reglera åkningen. Eftersom den sociala hållbarheten, enligt utredningen, även är att tillgodose friluftslivet i form av t ex naturupplevelser är det en stor brist att utredningen inte diskuterar det friluftsliv som inte är motorburet och störs av skotertrafik.

Svenska Fjällklubben anser att grundregeln bör vara att snöskotertrafik i fjällterräng **enbart får ske på utpekade skoterleder**, det ska gälla även utanför regleringsområden. Det innebär att den icke allemansrättsliga friåkningen bör upphöra i fjällterräng. Avgränsningen till fjällterräng i detta yttrande beror på att det är Svenska Fjällklubbens geografiska intresseområde. Nyttotrafik såsom rennäring, räddningstjänst, forskning, bevakning och näringslivsmässiga varutransporter (inklusive till turistanläggningar), bibehåller rätten att köra utanför ledsystemet i samband med sitt tjänsteutövande. Myndighet ska ha rätten att för de näringslivsmässiga varutransporterna fastslå lämplig transportväg och även att mängdbegränsa dessa.

Grundprincipen bör vara att **skoterledsystemet ska vara myndighetssanktionerat** i sin dragning så att möjlighet finns att styra systemet så att skador och störning minimeras. Skoterlederna ska som grundprincip vara separerade från markerade skidleder i fjällterräng. Detta eftersom miljö kvalitetsmålets precisering inom Storslagna fjäll slår fast att "ledsystemet ska bidra till att kunna uppleva fjäll utan störning av buller". Inom regleringsområden bör endast allmänna leder finnas.

Antalet regleringsområden, statliga och/eller kommunala, behöver bli fler och de ska omfatta de högalpina områden och övre delar av mellanalpin zon, växtgeografiskt gräshedssamhällena. I södra fjällen, där högalpin zon saknas, bör regleringsområdena styras till där förhållandevis ostörda mellanalpina fjällområden idag ännu finns. Genom dessa regleringsområden bör mycket stor sparsamhet gälla med genomtvärandet av skoterleder.

Dessa kan enbart vara allmänna och ska lokaliseras så att störning minimeras. Denna hållning har stöd i *Vägledning om förvaltning av det statliga ledsystemet i fjällen, Naturvårdsverket, mars 2019*: "Det är viktigt både ur besökarperspektiv, naturvårdsändamål och utifrån rennäringens behov att det finns områden utan leder. Detta behov finns i hela fjällkedjan och det är viktigt att nya leder inte anläggs i större områden som idag inte har några leder". (s.20)

Förslaget att införa **obligatorisk skoterledavgift** för fortsatt finansiering av leddragning är rimligt. Det finns ingen anledning, t ex ur ett folkhälsoperspektiv, att med allmänna medel finansiera en skoterledsutbyggnad eller dess underhåll. Dock anser vi att det tänkta systemet med kommunala naturvårdsvakter inte är trovärdigt ur finansieringssynpunkt, inlandskommunerna i Dalarna och Norrlandslänen har inte de ekonomiska resurserna till detta. Skoterledavgiften bör täcka även dessa kostnader.

Kommittén ska lämna förslag som underlättar för personer med **bestående rörelsehinder** att köra i terrängen med motordrivet fordon för att jaga, fiska eller bedriva annat friluftsliv. Det är en viktig aspekt att ge alla människor möjlighet till berikande naturupplevelser. Vi menar dock att barmarkskörning inte ska vara tillåtet för "jakt, fiske eller annat friluftsliv" ovan trädgränsen inom denna tillståndsgivning.

Vi vill göra departementet uppmärksam på utvecklingen inom **terrängcykling (MTB)** i fjällen på ledssystemet för vandrare, men till viss del även utanför. På många sträckor är slitaget stort och vilket avtryck som ska hänföras till cyklar respektive vandrare är inte alltid klart. Cykling regleras inte av terrängkörningslagen men utvecklingen idag inom elcyklar gör att cyklingen ofta balanserar på gränsen att lyda under terrängkörningslagen.

För en stor andel av de cyklar som idag säljs sägs motorstyrkan ligga på maxeffekten 250 watt men på marknaden finns nu allt fler cyklar med större motorstyrka, t ex kategorin **L1e-A** som är elcyklar med motorer som har en kapacitet mellan 250W och 1000W men endast får ge ett krafttillskott upp till 25 km/h. Dvs starkare cyklar anpassade för kuperad och besvärlig terräng. Oavsett terrängkörningslagen är det inte osannolikt att dessa kommer att nyttjas på fjällvandringslederna.

Stockholm den 8 juni 2020

Peter Jacobsson
ordförande
ordforande@fjallklubben.se



Ulf von Sydow
fjällmiljöansvarig