

Stockholm 22 juni 2020

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande från Svenska Turistföreningen avseende Utredningen om hållbar terrängkörning, SOU 2019:67

Svenska Turistföreningen har tagit del av betänkandet från utredningen om hållbar terrängkörning och lämnar remissyttrande enligt nedan.

Svenska Turistföreningen verkar för ett friluftsliv som är attraktivt och tillgängligt för många olika grupper i samhället. Genom vår verksamhet med naturnära turism i hela landet med betoning på fjällkedjan är terrängkörning och de störningar den kan leda till en viktig fråga. STF menar att grundprincipen ska vara människors rätt till att uppleva bullerfri, ostörd och ren natur. Därmed har Svenska Turistföreningen flera skäl till att stötta arbetet för en mer hållbar terrängkörning.

STFs synpunkter på betänkandet

Svenska Turistföreningen välkomnade när utredningen om en hållbar terrängkörning tillsattes då vi tydligt sett och upplevt de senaste 10 - 15 årens ökning av skador och störningar på grund av terrängkörning. Det är uppenbart att nuvarande lagstiftning från 1975 inte klarar av att hantera dagens terrängkörning på ett tillfredsställande sätt. I dagens lagstiftning är t ex terrängkörning på barmark förbjuden (utom vid vissa undantag), men trots detta har skador från terrängkörning på barmark ökat under senare år. En lagstiftning utan tillräcklig tillsyn och sanktioner riskerar att bli tandlös.

Därför är det beklagligt att se att utredningen summerar att det saknats den samsyn som behövts för att lägga fram så pass långtgående förslag som egentligen skulle behövas för att uppnå en hållbar terrängkörning. De förslag som utredningen presenterar innebär inga större förändringar jämfört med gällande lagstiftning och STF anser därmed inte att det kommer att räcka för att leda fram till en hållbar terrängkörning.

Det är i STF:s ögon också tydligt att det finns en avsaknad av såväl sammanhängande politik som sammanhängande lagstiftning gällande olika former av störning och påverkan från motoriserade fordon, inte minst i fjällvärlden, t ex

från helikopter och elcykel. Flera instanser bad om att utredningen skulle få ett utökat utredningsdirektiv för att kunna ta in dessa aspekter, men denna önskan hörsammades inte av miljödepartementet.

STF vill även framföra att det är anmärkningsvärt att utredningen inte tagit höjd för den stora teknikutveckling som sker inom t ex snöskoterbranschen och använt detta som ett incitament för att påskynda utvecklingen i en mer hållbar riktning. Detta trots ingående diskussioner om just teknikutveckling under utredningens gång. Exempelvis kunde t ex krav på elskotrar i vissa geografiska områden vara ett incitament för att skynda på den tekniska utvecklingen i en hållbar riktning.

Betänkandet i sig håller dock hög kvalitet och innehåller ett flertal bra förslag, samtidigt som det alltså saknar nödvändiga komponenter för att nå sitt syfte. Behov finns bland annat av definierade och mätbara mål för hållbar terrängkörning samt förslag om, och resurser för, ökad information till allmänheten, vägledning till myndigheter och tillsyn över lagstiftningens efterlevnad.

För Svenska Turistföreningen är en av de viktigaste aspekterna av terrängkörning buller och möjligheten att kunna uppleva bullerfria miljöer. Störningarna från terrängkörning behöver minska – inte öka. Snöskotrar är en källa till buller, särskilt i fjällens mer öppna landskap. Även avgaser från snöskotrar upplevs ofta som störande.

STF anser att snöskoteråkning ska ske på ett sätt som minimerar störningen för andra friluftsutövare. Det innebär att fri körning utanför leder endast ska tillåtas i särskilda områden och att skoter- och skidleder separeras där så är möjligt. STF anser vidare att det är viktigt med sammanhängande natur- och friluftsområden som är helt fredade från motoriserad nöjestråfik. När dispens ges för nyttotrafik med snöskoter eller vessla i områden där körning annars inte får ske (t.ex. för varu- eller persontransporter till en anläggning), föreslår STF att dispensen bör utformas så att störningen blir så liten som möjligt.

Problemet med dagens lagstiftning är att skoterkörningen utanför led och friåkningsområden inte är tydligt reglerad. Många förare tror sig kunna köra med stöd av allemansrätten, andra tror att det är tillåtet så länge det inte skadar. Det är därför bra att utredningen slår fast att vi inte har en motoriserad allemansrätt. Men det är bekymmersamt att detta inte tas vidare i lagförslaget. I avsaknaden av ny lagstiftning som faktiskt adresserar dessa problem är det sannolikt att den nuvarande olyckliga trenden med ökande skador och störningar kommer att fortsätta.

Det saknas i utredningen övergripande förslag som leder till minskade skador och störningar och i allt väsentligt föreslås en oförändrad lagstiftning gentemot den nu

gällande. Viktiga bärande principer som klargjorts under utredningens gång återspeglas inte i författningsförslagen, vilket reser frågor kring möjligheterna att nå för utredningen efterfrågade resultat.

För att utredningens förslag ska kunna bidra till önskad effekt krävs en tydlig juridisk grund och ett sammanhängande system som knyter ihop förslagen mot målbilden ”hållbar terrängkörning”. Förslag till ett sådant system saknas i allt väsentligt i betänkandet varför oklarheter kvarstår för allmänheten, näringar, rättighetshavare, myndigheter och organisationer. Den utveckling rörande terrängkörning som har föranlett utredningen ser därför rimligen ut att fortsätta tämligen oförändrad med de förslag som ges.

Sammantaget kan konstateras att trots att utredningen har gjort ett i flera avseenden gediget och högkvalitativt arbete saknas nödvändiga komponenter för att nå dess uppsatta mål. Det föreligger ett stort behov av fortsatt arbete i frågan för att åstadkomma det hållbara resultat som eftersträvas.

STF vill nedan lyfta ett antal specifika aspekter av slutbetänkandet.

1.1 Förslag till terrängkörningslag, 17 § samt 1.2 Förslag till lag om tilläggsavgift för terrängkörning

Enligt utredningens förslag är den som använder motordrivet fordon på allmän skoterled skyldig att betala en årlig avgift samt att det tillkommer tilläggsavgift för den som inte avlagt skoterledsavgift. Svenska Turistföreningen vill flagga för att ett system som avgiftsbelägger körning på allmän skoterled, och som samtidigt saknar tydlighet rörande körning utanför allmän led, riskerar att leda till mer skoteråkning utanför lederna.

1.9 Förslag till terrängkörningsförfordning, 21§

Utredningen föreslår att bevis om betalda skoterledsavgifter, skoterkort, ska införas och att dessa ska hanteras i ett nytt skoterkortregister. Svenska Turistföreningen föreslår att föraren ska behöva intyga att hen är införstådd med vilka regleringar som gäller vid framförande av snöskoter för att kunna lösa ett skoterkort.

5. Några vanliga terrängmotorfordon

Svenskt Friluftsliv, där Svenska Turistföreningen är medlem, lämnade under utredningens gång in en begäran om att utredningens direktiv skulle utökas och även omfatta elcyklar. STF anser att frågan om elcyklar skulle tagits med i utredningen men den insända begäran besvarades beklagligt nog aldrig av miljödepartementet.

10. Konsekvensanalys

Svenska Turistföreningen delar inte utredningens konsekvensanalys så som den beskrivs. Att en ökad kanalisering till leder skulle leda till att s k friåkning samt att försäljningen av snöskotrar för friåkning minskar är inte belagt.

10.7 Ekonomiska konsekvenser

Det saknas nödvändiga förslag på finansieringslösningar för att frågorna ska kunna hanteras fullt ut på lokal/kommunal nivå. De flesta glesbygdskommuner får antas sakna budget och personal för att kunna hantera frågorna på egen hand. Därför bör övervägas att ge centrala och regionala myndigheter i uppdrag att ta fram vägledning/information, digitala verktyg (kartor m.m.). Vidare bör det formeras en "kompetens-pool" som under några års tid kan vara enskilda kommuner och lokala organisationer behjälpliga i omställningsarbetet till en hållbar terrängkörning. Prioritet bör i första hand ges till områden där det finns särskilda behov av att vidta åtgärder redan idag, exempelvis i form av stöd i utvecklingen av lokala system för hållbar hantering av framför allt snöskoterkörning där konflikter mellan olika intressen är påtagliga. Tilläggas ska att sådana behov inte föreligger överallt, men i tillräcklig omfattning för att motivera ett sådant förslag.

Avslutande ord

Svenska Turistföreningen välkomnade utredningen om en hållbar terrängkörning då det är uppenbart att nuvarande lagstiftning inte klarar av att hantera dagens terrängkörning på ett tillfredsställande sätt. Därför är det beklagligt att se att utredningen inte lägger fram så långtgående förslag som skulle behövas för att faktiskt uppnå en hållbar terrängkörning.

Magnus Ling
Generalsekreterare
Svenska Turistföreningen

Maria Ros Jernberg
Vice generalsekreterare
Svenska Turistföreningen

Om Svenska Turistföreningen

STF grundades 1885 som en ideell förening med syfte att främja natur- och kulturturism i Sverige. Sedan dess har föreningen växt till cirka 242 000 medlemmar. STF får människor att upptäcka Sverige. Vi inspirerar till resande, aktiviteter och såväl stora som små äventyr som ger unika natur- och kulturupplevelser runtom i Sverige. Vi vill också vara ett naturligt val för alla som vill engagera sig i och medverka till att fler får möjligheter till upplevelser som utgår från natur och kultur.

En viktig förutsättning för att kunna upptäcka Sverige är att det finns boenden runt om i hela landet. STF driver därför, i egen regi och tillsammans med franchisetagare, cirka 250 vandrarhem, pensionat, hotell, fjällstationer och fjällstugor från söder till norr, från lägen mitt i city till väglöst land. Runt 65 lokalavdelningar anordnar en mängd lokala aktiviteter och internationellt samarbetar STF med vandrarhemsfederationen Hostelling International och ERA, European Ramblers Association. STF ger ut medlemstidningen Turist.