

**Regeringens skrivelse**

**1984/85: 203**

**med redogörelse för en översyn av terrängkörningslagstiftningen;**

beslutad den 18 april 1985.

Regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

SVANTE LUNDKVIST

ANNA-GRETA LEIJON

JORDBRUKSDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regerings-sammanträde  
1985-04-18

**Närvarande:** statsrådet Lundkvist, ordförande, och statsråden Leijon, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom

**Föredragande:** statsrådet Lundkvist

**Skrivelse med redogörelse för en översyn av terrängkörningslagstiftningen**

---

## 1 Inledning

Terrängkörningslagen (1975:1313) trädde i kraft den 1 januari 1976 (prop. 1975/76:67, JoU 28, rskr 130). Lagen innehåller bl. a. ett generellt förbud mot körning i terräng med terrängfordon och motorfordon på bar-mark samt på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Inom vissa fjällområden som bestäms av regeringen gäller även generellt förbud mot terrängkörning på all snötäckt mark. Terrängkörning i övrigt är avsedd att regleras med selektiva förbud som meddelas av länsstyrelsen.

Regeringen har i terrängkörningsförordningen (1978:594) utfärdat föreskrifter om bl. a. undantag från terrängkörningslagen och angivit tolv fjällområden inom vilka förbud mot körning i terräng råder.

Trafikreglerna för den körning i terräng som är tillåten finns i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), där också de tekniska kraven på terrängfordon anges. Vidare finns bestämmelser om kommunens möjligheter att meddela lokala föreskrifter om trafik i terräng. Sådana föreskrifter får bl. a. avse förbud mot trafik med fordon av visst slag samt färdhastighet.

Riksdagen har i skrivelse den 9 december 1981 (rskr 1981/82:75) till regeringen anmält beslutet att som sin mening ge till kända vad jordbruksutskottet (JoU 1981/82:15) anfört med anledning av motionerna 1980/81:782 och 1981/82:1772. I betänkandet framhöll jordbruksutskottet bl. a. att en samlad översyn av gjorda erfarenheter under de nära sex år som terrängkörningslagen varit gällande framstod som motiverad. En sådan översyn borde bl. a. innefatta en undersökning av behovet av ytterligare begränsningar av snöskotertrafiken till skydd för såväl allmänna som enskilda intressen.

Med anledning av riksdagens beslut uppdrog regeringen den 4 mars 1982

åt statens naturvårdsverk att företa den översyn av erfarenheterna av terrängkörningslagen som riksdagen funnit motiverad. Naturvårdsverket skulle vid översynen, efter samråd med trafiksäkerhetsverket, beakta vad trafikutskottet anfört om snöskotrar i sitt betänkande (TU 1981/82: 3) om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.

Statens naturvårdsverk har till regeringen i en skrivelse den 9 mars 1984 med bifogad PM av den 20 februari 1984 redovisat uppdraget rörande översyn av terrängkörningslagen. Naturvårdsverkets skrivelse och en sammanfattning av promemorian bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*. Redovisningen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av yttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag föreslår att regeringen nu för riksdagen redovisar den gjorda översynen och därav föranledda ställningstaganden.

Jag har i detta ärende samrått med chefen för kommunikationsdepartementet.

## 2 Föredragandens överväganden

### 2.1 Lagstiftningens principiella inriktning

Enligt terrängkörningslagen råder förbud mot körning i terräng med terrängfordon och motorfordon på barmark samt på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Vidare är terrängkörning förbjuden inom tolv större fjällområden. Med stöd av terrängkörningslagen har också flera länsstyrelser begränsat eller förbjudit terrängkörning inom vissa andra områden. Körning i terräng på snötäckt mark är i övrigt tillåten med de begränsningar som följer av bl. a. brottsbalkens bestämmelser om straff för tagande av olovlig väg.

I min föredragning i anslutning till förslaget om nu gällande terrängkörningslagstiftning tog jag upp frågan om att införa ett generellt förbud mot terrängkörning i hela landet. Jag uttalade därvid sammanfattningsvis (prop. 1975/76: 67 s. 33) att jag anslöt mig till uppfattningen att det behövs en effektiv rättslig reglering för att komma till rätta med olägenheterna av terrängkörning men att det inte är nödvändigt att införa ett generellt förbud mot sådan körning. I stället förordade jag i huvudsaklig överensstämmelse med naturvårdsverkets förslag att ett generellt förbud för hela landet infördes mot barmarkskörning och att generella förbud också infördes mot körning på snötäckt mark dels inom de delar av fjälltrakterna som regeringen bestämmer, dels i alla skogsföryngringar. I övrigt borde körning med snöskoter på snötäckt mark vara tillåten med de begränsningar som följer av bl. a. brottsbalkens bestämmelser om straff för tagande av olovlig väg. I den mån terrängkörning inom visst område kunde medföra olägenhet från

naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt borde det emellertid ankomma på länsstyrelsen att förbjuda eller meddela föreskrifter för körningen. Dessutom borde i jaktlagstiftningen införas förbud att medföra jaktvapen på terrängfordon. Viss komplettering av dåvarande vinterlednät med särskilda skoterleder borde också komma till stånd.

Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag på nytt övervägt frågan om ett generellt förbud mot terrängtrafik och funnit att flera skäl talar för ett sådant förbud. Flera av de olägenheter som berör naturvärden, friluftslivet samt jordbruket, skogsbruket och rennäringen skulle sannolikt minska. Terrängtrafiken kan bli lättare att övervaka. Lagstiftningen skulle komma att utgå från samma principer som i Norge, vilket bl. a. skulle medföra att enhetliga färdregler kan gälla på ömse sidor om den gemensamma riksgården. Bland de skäl som talar mot ett generellt förbud nämner verket följande. Ett generellt förbud hindrar i praktiken terrängtrafik inom många områden där sådan trafik kan äga rum utan olägenheter. Länsstyrelserna får, framför allt under ett initialskede, en betydligt ökad belastning av ärenden rörande avgränsning av lämpliga skoterområden, leddragning, generella undantag och enskilda dispenser. Problemen med att kunna skilja på nöjes- och nyttotrafik skapar svårigheter vid dispensgivning och olika regionala bedömningar kan ge upphov till motsättningar mellan olika grupper. Efterlevnaden av ett generellt förbud kan bli ofullständig och de positiva effekterna i motsvarande grad reducerade, eftersom det bland skoteråkarna finns en stark opinion mot ett generellt förbud och möjligheterna till övervakning är mycket begränsade.

Enligt naturvårdsverket tyder uppgifter på att problemen med snöskotertrafik allmänt sett är särskilt stora kring tätorter. Verket bedömer dock att det redan inom ramen för gällande lagstiftning finns förutsättningar att påtagligt minska olägenheterna. Allt fler kommuner har under senare tid utnyttjat de möjligheter som finns till reglering av terrängtrafiken med stöd av terrängtrafikkungörelsen. Länsstyrelserna har i varierande omfattning utnyttjat möjligheten att reglera terrängtrafiken med stöd av terrängkörningslagen. Verket pekar på denna möjlighet – som med fördel kan kombineras med beslut om särskilda skoterleder – som ett sätt att även fortsättningsvis undanröja eller förebygga vissa olägenheter. Enligt naturvårdsverket skulle en annan principiell inriktning av lagstiftningen främst drabba de delar av landet där skotern under en betydande del av året blivit ett naturligt inslag i både arbets- och friluftslivet. Det skulle därför bli nödvändigt med många undantag – både genrellt och individuella – med därav betingat administrativt arbete. Detta skulle beröra länsstyrelser enligt lämnade uppgifter knappast klara med tillgängliga resurser. Naturvårdsverket anser att goda skäl kan anföras såväl för den nuvarande ordningen med selektiva förbud som för den andra med ett principiellt förbud. Vid den slutliga avvägningen mellan de båda ståndpunkterna har naturvårdsverket dock funnit övervägande skäl tala för att i allt väsentligt bibehålla

den nuvarande lagstiftningens principiella inriktning. Avgörande för denna ståndpunkt har varit att snöskotern kommit att bli ett hjälpmedel både under arbete och fritid som många människor svårligen kan avvara.

Jag anser i likhet med naturvårdsverket och flertalet remissinstanser att regleringen av terrängtrafiken även i fortsättningen bör bygga på nuvarande principer.

## 2.2 Körning i terräng med traktor och motorredskap

Naturvårdsverket föreslog i sin redovisning till regeringen år 1975 att förbudet mot körning såväl på barmark som i plant- och ungskog skulle omfatta alla slag av motordrivna fordon. Undantag förutsattes gälla för utpräglad nyttotrafik, såsom körningar i samband med jord- och skogsbruk och renskötsel. Det generella förbudet i 1 § lagen kom dock att omfatta endast terrängfordon och motorfordon. Som motorfordon anses inte traktorer och motorredskap. Däremot kan enligt 3 § förbud eller föreskrifter meddelas beträffande körning med alla slags motordrivna fordon.

Enligt naturvårdsverket utgick man vid tidpunkten för terrängkörningslagens tillkomst från att traktorer och motorredskap utnyttjas enbart för nyttoändamål. Så är enligt vad verket anför i sin nya redovisning inte fallet. Framför allt ungdomar bygger om bilar till fordon som klassificeras som traktorer eller motorredskap. Dessa fordon används huvudsakligen för nöjesändamål. Den främsta orsaken till ombyggnaden torde vara att körkort inte behövs för körning av dessa fordon, utan endast traktorkort. Ett sådant kan erhållas redan vid 16 års ålder. Med hänsyn till den angivna utvecklingen anser naturvårdsverket att förbuden mot körning i terräng enligt 1 § terrängkörningslagen bör omfatta alla slag av motordrivna fordon, alltså även traktorer och motorredskap. Som en följd av detta bör också 1 § terrängkörningsförordningen ändras så att nyttotrafik i terräng undantas från det generella förbudet, oavsett vilket fordonsslag som används.

Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget i denna del. Några remissinstanser är kritiska. Vägverket påpekar att verket vid vägarbete och speciellt vid nybyggnad av väg har behov att utnyttja terräng för transport mellan arbetsplats och befintlig väg med i första hand motorredskap. Skogsstyrelsen anser att störningar orsakade av traktorer och motorredskap inte bör regleras genom terrängkörningslagen. Dessa fordon är enligt skogsstyrelsen i allt väsentligt utpräglade arbetsredskap för näringsverksamhet. Det är i många fall omöjligt att skilja själva körningen från arbete med redskapet. Det naturliga är att inte bara körningen utan alla delar av verksamheten bedöms enligt samma regler.

För egen del vill jag anföra följande. I likhet med vad vägverket och skogsstyrelsen framhåller bör man behålla den nuvarande ordningen, varigenom lagens förbud mot barmarkskörning inte omfattar traktorer och

motorredskap. Min bedömning grundar sig huvudsakligen på praktiska skäl. Skulle alla motordrivna fordon omfattas av lagen, måste bl. a. drygt 300 000 motorredskap, som huvudsakligen används för nyttoändamål och som är av mycket skiftande slag, ändå behöva undantas från lagens bestämmelser genom administrativa föreskrifter. Besvärliga avgränsningsproblem skulle uppkomma. De problem som uppkommer därigenom står inte i en rimlig proportion till vad som skulle kunna vinnas genom ett ändrat system. Jag vill peka på att länsstyrelsen har möjlighet att enligt terrängkörningslagens 3 § förbjuda körning även med traktorer och motorredskap eller meddela särskilda föreskrifter för körning med sådana fordon. Det är angeläget att berörda myndigheter följer utvecklingen av sådan nöjeskörning med dessa fordon som verket beskrivit och vid behov reglerar denna trafik med stöd av nu gällande terrängkörnings- och vägtrafiklagstiftning.

### 2.3 Körning på snötäckt åkermark

Av bestämmelserna om tagande av olovlig väg i 12 kap. 4 § brottsbalken följer att körning i terräng med t. ex. snöskoter inte får ske på mark där det finns risk för skador. Enligt naturvårdsverket talar de erfarenheter som erhållits under översynsarbetet för att det inte sällan föreligger sådan risk vid körning med skoter på viss typ av jordbruksmark även när den är snötäckt. Bestämmelserna i brottsbalken har enligt naturvårdsverket inte visat sig tillräckliga för att undanröja olägenheterna av sådan körning. Verket anser att skyddet av åkermarken inte bara är av vikt för den enskilde markägaren utan också är ett allmänt intresse. Av denna anledning har verket övervägt förslag i syfte att åstadkomma ett förbättrat skydd för sådan snötäckt mark. Något generellt förbud mot körning på snötäckt åkermark föreslås inte. För att komma till rätta med en del av de olägenheter som kan uppstå vid trafik på snötäckt åkermark har verket i stället för avsikt att i verkets allmänna råd för tillämpningen av terrängkörningslagen ange att länsstyrelsen med stöd av 3 § terrängkörningslagen bör förbjuda trafik med motordrivna fordon också på snötäckt åkermark då det finns skäl för det. Beslut om lokala förbud mot körning på åkermark bör fattas av länsstyrelsen efter samråd med kommunen och bör gälla större sammanhängande områden, t. ex. delar av kommun eller runt tätorter. Undantag bör medges för körning för jord- och skogsbrukets behov.

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker eller har ingen erinran mot naturvårdsverkets ställningstagande att inte föreslå något generellt förbud för körning på snötäckt åkermark. Lantbruksstyrelsen framhåller att skador på åkermark lär variera mellan olika delar av ett län. Det kan därför vara lämpligt att resp. länsstyrelse får fatta beslut om förbud för allmänheten att köra på åkermark. Lantbrukarnas riksförbund/Sveriges skogsägareföreningars riksförbund (LRF/SSR) föreslår däremot i ett gemensamt ytt-

rande att – om ett generellt förbud inte införs i hela landet mot terrängkörning på snötäckt mark – ett generellt förbud införs för körning på all åkermark med undantag för markägarens egen trafik. Länsstyrelserna i Gävleborgs och Västerbottens län har framfört liknande åsikter liksom Svenska naturskyddsföreningen. Länsstyrelsen i Västerbottens län kan också tänka sig selektiva förbud då körning på snötäckt åkermark är ett problem som främst uppstår i samband med tätbebyggelse. Länsstyrelsen förordar därför i stället att kommunerna får möjlighet att besluta härom.

Jag ansluter mig till naturvårdsverkets uppfattning i denna fråga. Enligt min mening är den möjlighet som länsstyrelsen nu har att besluta om förbud eller föreskrifter för terrängkörning inom områden som inte omfattas av de generella förbuden det bästa sättet att åstadkomma en rimlig avvägning mellan å ena sidan skyddsintressena och å andra sidan behovet av att vintertid kunna färdas i väglösa eller vägfattiga områden.

#### 2.4 Barmarkskörning i samband med renskötsel

Terrängkörning i direkt samband med renskötsel får enligt 1 § första stycket punkt 6 terrängkörningsförordningen ske utan hinder av de generella förbuden mot körning på barmark, i skogsföryngringar och i fjälltrakterna. Naturvårdsverket har framhållit att samerna under de senaste fem åren tagit i bruk olika fordon som är avsedda för transport av personer eller material. Det är främst tvåhjuliga och trehjuliga motorcyklar samt allterrängfordon som används. Från rennäringens sida har bl. a. anförts att dessa fordon är ett väsentligt hjälpmedel för näringen och att det måste ankomma på den enskilda samebyn att avgöra i vilken omfattning körning på barmark behövs. Enligt uppgift från främst berörda lantbruksnämnder har det totala antalet sådana fordon de senaste 2 - 3 åren ökat från 31 till 89 i fjällområdet. Av dessa utgörs huvuddelen av motorcyklar. För Jämtlands län förutspås en betydande ökning även under de närmaste åren, medan man för Norrbottens del anger att en viss nedgång är trolig.

Enligt naturvårdsverket kan terrängkörning på barmark inte ske utan skador på mark och vegetation. Skadorna blir mer eller mindre bestående, beroende på i vilken terrängtyp som körningen sker. I fjällområdet förekommer spår efter körningar med bl. a. motorcykel, vilka spår kommer att vara bestående lång tid framöver. Utvecklingen under de senaste åren inom renskötselområdet talar enligt verkets uppfattning inte för att en minskning av barmarkstrafiken kommer att äga rum. Snarare torde en fortsatt ökning vara sannolik. Verket anser att en möjlighet att förbjuda sådan körning lokalt inte undanröjer olägenheterna i tillräcklig omfattning. Barmarkskörning för renskötsel bör regleras generellt. Verket föreslår att bestämmelserna i terrängkörningsförordningen vad gäller samernas rätt till körning på barmark förtydligas till att endast omfatta färd över barmarksfäckar. Samernas övriga behov av barmarkskörning föreslås bli prövade

av länsstyrelsen sedan varje sameby redovisat sina behov. Undantag från förbudet bör kunna ges om särskilda skäl föreligger och då i första hand för körning längs angivna stråk till särskilda mål. Sådana undantag bör kunna meddelas med stöd av 5 § förordningen.

Bland remissinstanserna råder delade meningar. Flera remissinstanser går emot naturvårdsverkets förslag i fråga om samernas barmarkskörning. Lantbruksstyrelsen, länsstyrelserna i Jämtlands och Norrbottens län godtar inte förslaget om förbud mot barmarkskörning för rennäringsutövare. Likaså är Svenska kommunförbundet och Svenska samernas riksförbund emot ett förbud mot barmarkskörning inom rennäringen. Länsstyrelsen i Västerbottens län kan dock tänka sig ett förbud mot körning på fjället och i fjällnära skogar där skogsbruk inte bedrivs. Några remissinstanser har uttalat sig för en begränsning av samernas barmarkskörning på sätt som naturvårdsverket föreslagit.

Enligt min mening bör liksom hittills sådan körning som är nödvändig för renskötseln inte omfattas av det allmänna förbudet mot barmarkskörning utan bör behandlas på motsvarande sätt som körning som är nödvändig i jordbruket och skogsbruket. Jag förutsätter att naturvårdsverket vid utformningen av sina föreskrifter och allmänna råd för tillämpning av lagen beaktar de skador som är förbundna med barmarkskörning och erinrar om den hänsyn till naturmiljön som skall tas enligt bestämmelserna i 1 § naturvårdslagen. Det är viktigt att berörda myndigheter vid behov vidtar lämpliga åtgärder för att förhindra eller begränsa eventuella skador på naturen. Jag anser med hänvisning till det anförda att problemet kan lösas inom ramen för nuvarande lagstiftning. I de fall det kan bli aktuellt att av hänsyn till naturmiljön begränsa nyttokörning i de areella näringarna kan även naturvårdslagens skyddsinstrument användas. Jag kommer i ett senare avsnitt att ta upp frågan om nödvändigheten av ökad information i syfte att bl. a. sprida kunskap om vilka konsekvenser körning i terräng kan få för bl. a. naturmiljön och andra intressen.

## 2.5 Körning i skogsförnyringar

Enligt 1 § första stycket 2 terrängkörningslagen råder förbud i hela landet mot körning i terräng med terrängfordon och motorfordon på snötäckt skogsmark med plant- och ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Enligt 2 § terrängkörningsförordningen gäller inte förbudet om skogen inom området har en medelhöjd över snötäcket som är två meter eller mera. Förbudet gäller inte heller i vissa fall som undantagits i 1 § första stycket 1–3 terrängkörningsförordningen eller när fordon används för skogsvårdsändamål. I prop. 1975/76:67 framhöll jag att en skoteråkare i undantagsfall, nämligen när det är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen, bör kunna få passera över en skogsförnyring.

Naturvårdsverket har i sitt förslag inte särskilt berört denna fråga annat än mer allmänt i samband med övervägandena om införande av ett generellt förbud mot terrängkörning i hela landet. En del remissinstanser har dock tagit upp detta problem. Skogsstyrelsen framhåller att styrelsen redan i samband med tillkomsten av nu gällande lag befarade att reglerna inte skulle fungera i praktiken utan att skador skulle uppkomma på skogsföryngringar. Enligt skogsstyrelsen har skador uppstått under den tid lagen gällt och styrelsen vidhåller därför sitt tidigare framförda förslag att lagrummet i fråga görs tillämpligt på alla föryngringsytor i skogsmark där skogen är lägre än 2 m över snön. LRF/SSR anför att ett stort antal skador i skogsföryngringar har vållats av ovarsam snöskoterkörning, men att det inte behöver betyda att uppsåt föreligger hos skoterföraren. Det krävs enligt LRF/SSR stor erfarenhet för att avgöra om körning kan ske utan att skada uppkommer i skogsföryngringar.

Jag delar de farhågor som framförts om skador i skogsföryngringar till följd av snöskoterkörning. Det allmänna intresset av att skydda skogsföryngringar mot skador bör väga tyngre än skoterförarnas intresse av att fritt kunna välja väg i terrängen. Att utforma förbudet helt utan undantag kan dock enligt min mening föra för långt och leda till att förbudet inte respekteras ens i fall då klar risk för skada på en föryngring föreligger. Eftersom problemen uppkommit främst i närheten av tätorter och turistbyar i norra Sverige kan frågan lösas inom ramen för nuvarande bestämmelser genom lokala förbud med den innebörd som skogsstyrelsen föreslagit. Länsstyrelsen har möjlighet att med stöd av 3 § terrängkörningslagen besluta om förbud eller föreskrifter för terrängkörning inom områden som inte omfattas av de generella förbuden. En ökad information behövs också för att bl. a. sprida ytterligare kunskap om vilka konsekvenser körning i terräng kan få för olika intressen. Vidare behövs information för att fästa allmänhetens uppmärksamhet på de förbud och restriktioner som gäller för terrängkörningen. Tillsynen och övervakningen av terrängtrafiken är också betydelsefull för att förebygga överträdelser. Jag kommer i ett senare avsnitt att beröra dessa frågor.

## 2.6 Vissa tekniska frågor

I naturvårdsverkets uppdrag har ingått att behandla frågan om hastighetsbegränsande åtgärder.

Med utgångspunkt i vad trafikutskottet anför i denna fråga (TU 1981/82: 3) har naturvårdsverket övervägt vilka åtgärder som bör vidtas för att minska de olägenheter som snöskoterkörning i hög hastighet kan innebära. Verket har därvid ansett sig inte böra tillstyrka väckta förslag om införande av en anordning för automatisk hastighetsbegränsning på varje terrängfordon eller av en generell hastighetsbegränsning. Däremot anser verket det motiverat att länsstyrelserna och kommunerna inom sina resp.

kompetensområden överväger om det inte på leder och speciella områden bör beslutas om hastighetsbegränsning.

För att motverka användningen av allt starkare motorer föreslår verket att försäljning inte bör få ske av snöskotrar med större motorstyrka än 50 hk DIN. En sådan begränsning bör enligt verket i första hand kunna genomföras genom en frivillig överenskommelse mellan staten och snöskoterbranschen. F. n. finns en överenskommelse om att motorstyrkan för i landet försålda skotrar skall begränsas till 60 hk DIN.

Trafiksäkerhetsverket har sedan år 1978 regeringens uppdrag att överväga vissa frågor rörande fordonsbuller. Uppdraget omfattar bl. a. en översyn av bulleremissionsnormerna för snöskoter. Naturvårdsverket föreslår att arbetet med att ta fram nya sådana bullernormer bör inledas snarast. En högsta ljudnivå av maximalt 81 dB(A) bör enligt verket fastställas som ett första steg.

Naturvårdsverket har även övervägt frågan om att införa någon form av märkning av snöskoterband. Det är enligt verket tekniskt möjligt att utveckla en metod för märkning av snöskoterband. Verket anser dock att den administration som med nödvändighet måste följa av en bandmärkning inte står i rimlig proportion till de fördelar som systemet kan medföra. Frågan om att införa bandmärkning på snöskotrar bör enligt verket därför inte prövas vidare.

Flertalet remissinstanser godtar i allt väsentligt vad naturvårdsverket förordar i fråga om hastighetsbegränsning, motorstyrka, buller och märkning av skoterband. Svenska naturskyddsföreningen anser att en generell hastighetsbegränsning bör införas. Enligt föreningen är 50 km/tim rimligt. Vidare anser föreningen att kraven på bullerdämpning borde kunna skärpas avsevärt. I stället för naturvårdsverkets förslag om 81 dBA bör 78 dBA gälla som gräns. Nya Sveriges snöskoterägares riksorganisation och Sveriges snöfordonleverantörer accepterar inte en begränsning av hästkraftsantalet. Svenska turistföreningen finner det angeläget att begränsa motorstyrkan hos skotrar till ca 35 hk.

För egen del ansluter jag mig till de överväganden som naturvårdsverket redovisat i fråga om hastighetsbegränsande åtgärder och bandmärkning av snöskotrar.

I fråga om begränsning av motorstyrkan hos snöskotrar anser jag vidare, i likhet med naturvårdsverket, att ett frivilligt åtagande av branschen är att föredra framför lagstiftning. Under de år som den nuvarande överenskommelsen med branschen har funnits, har nya erfarenheter gjorts. Enligt min mening bör därför nya överläggningar i fråga om begränsning av motorstyrkan tas upp med branschen.

Med hänsyn till de uttalade bullerproblemen i samband med användningen av snöskoter är det angeläget att åtgärder vidtas för att minska bulleremissionen. Trafiksäkerhetsverket har alltså regeringens uppdrag att överväga bullerfrågan. Vid samråd med chefen för kommunikationsdepar-

tementet har jag inhämtat att utredningsuppdraget kommer att redovisas till regeringen inom ett år.

## 2.7 Utbildning och information, m. m.

I översynsarbetet har också behandlats frågor om utbildning och information, eftersom de har betydelse för hur olika olägenheter med terrängkörning skall kunna minskas. De synpunkter som därvid framförts har i huvudsak berört trafiken med snöskoter. För att få köra snöskoter gäller enligt 3 § körkortslagen (1977:477) att föraren skall ha fyllt 16 år. Vidare gäller de allmänna hänsynsregler som återfinns i 36–38 §§ terrängtrafikungörelsen. Några särskilda krav på utbildning för den som framför fordonet finns inte. Naturvårdsverket anser att frågor som hänger samman med information om utbildning är viktiga som ett led i ansträngningarna att reducera olägenheterna med terrängkörning. Verket avser att inom ramen för tillgängliga resurser fortsätta arbetet med att på olika sätt upplysa om terrängkörningsreglerna. Information i vissa frågor bör dock utgöra en naturlig del av annan trafikinformation. Detta är fallet vad gäller information om t. ex. utrustning, nykterhet, rätten att köra på vägar och kommunernas möjligheter till reglering av terrängkörningen. Enligt verket bör ansvaret för information i dessa frågor i första hand ligga på trafiksäkerhetsverket eller Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Naturvårdsverket erinrar också om det ansvar som landets motororganisationer har beräffande kunskaperna om terrängkörningsreglerna. Detta gäller inte minst landets många snöskoterklubbar, inom vilka det finns både kännedom om lokala förhållanden och intresse för att skapa förståelse för olika friluftaktiviteters villkor. Även Sveriges snöfordonleverantörer, liksom återförsäljare av terrängfordon, bör medverka till att sprida information.

Naturvårdsverket framhåller att det är angeläget att snöskoterförarna iakttar de regler som gäller i sammanhanget. Respekten för lägsta tillåtna ålder, 16 år, behöver också förbättras. Vidare krävs ökad hänsyn till bl. a. naturvårdens, jord- och skogsbrukets, rennäringens och det rörliga friluftslivets intressen. Den snabba ökningen av snöskoterbeståndet, höga hastigheter och körning på väg är faktorer som alla talar för någon form av kunskapsprov. Till bilden hör vidare enligt naturvårdsverket frågan om den nuvarande gränsen för lägsta tillåtna ålder vid skoterkörning, dvs. 16 år, bör höjas. Förslag om detta har framförts under översynsarbetet. Frågan faller inom trafiksäkerhetsverkets ansvarsområde. Naturvårdsverket har konstaterat att skador i huvudet är relativt vanliga i samband med skoterolyckor. Av detta skäl anser verket att hjälmplikt vid färd på snöskoter bör införas.

Naturvårdsverket föreslår att regeringen ger trafiksäkerhetsverket i uppdrag att redovisa förslag till en lämplig form för skoterförarutbildning samt

förslag till de kompletteringar i lagstiftningen som krävs för införande av hjälmplikt.

Naturvårdsverket har även tagit upp frågan om uthyrning av snöskotrar. Förslag om olika krav på såväl den som hyr snöskoter som den som bedriver uthyrningsverksamhet har framförts under översynsarbetet. Förrare av tillfälligt hyrda snöskotrar har inte samma förutsättningar som andra skoteråkare att behärska fordonet eller känna till den miljö där körningen sker. Även om uthyrningsverksamheten i dag förefaller vara av begränsad omfattning talar mycket för att den kommer att öka. Naturvårdsverket föreslår att en särskild skyldighet införs för den som hyr ut snöskotrar att vid varje uthyrningstillfälle skriftligt orientera kunder om de färdselrestriktioner m. m. som gäller där fordonet skall användas.

Remissinstanserna tillstyrker i allmänhet eller har ingen erinran mot förslagen.

För egen del vill jag anföra följande.

Det är helt klart att det behövs utbildning av och information till skoterförare i såväl trafiksäkerhetsfrågor som miljöfrågor. Utbildningen bör liksom hittills vara frivillig. Jag är alltså inte beredd att föreslå att några formella krav på utbildning eller förarkompetens införs. Det är emellertid angeläget att man i den frivilliga utbildningsverksamheten har tillgång till lämpligt kursmaterial. Jag avser därför att föreslå regeringen att uppdra åt naturvårdsverket att i samråd med trafiksäkerhetsverket ta fram ett underlag till kursmaterial som kan användas av skoterklubbar och utbildningsförbund.

I fråga om informationen bör det ankomma på berörda myndigheter, dvs. i första hand naturvårdsverket och berörda länsstyrelser, men även lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket att inom ramen för sin allmänna informationsverksamhet svara för denna. Informationen bör, förutom trafiksäkerhetsfrågor, ta upp hur skoterkörning kan skada t. ex. skogsplanteringar, mark och grödor eller medföra störningar för bl. a. den vilda faunan, rennäringen och det rörliga friluftslivet.

Jag anser också att det är önskvärt med särskild information till dem som hyr terrängfordon. Jag vill därför erinra om den möjlighet som länsstyrelserna har att föreskriva särskilda villkor för den som får tillstånd till uthyrning enligt lagen (1979: 561) och förordningen (1979: 873) om biluthyrning. Det bör ankomma på naturvårdsverket att i sina föreskrifter och allmänna råd för tillämpningen av terrängkörningslagen beakta denna fråga.

Med hänsyn till bl. a. vad naturvårdsverket anfört om risken för huvudskador vid skoterkörning bör uppdrag ges till trafiksäkerhetsverket att närmare utreda frågan om eventuell hjälmplikt.

## 2.8 Tillsyn

Naturvårdsverket har i sitt förslag framhållit att tillsynen av terrängkörningen är bristfällig och att den behöver förstärkas. Verket har haft överläggningar med rikspolisstyrelsen och generaltullstyrelsen om hur övervakningen av terrängtrafiken skall kunna förbättras.

I skrivelse till regeringen den 16 november 1984 har naturvårdsverket med anledning härav inkommit med förslag till åtgärder för att förbättra tillsynen av trafiken med snöskoter samt tillsynen inom naturvårdsobjekt. Ärendet bereds för närvarande i regeringskansliet.

## 3 Hemställan

Jag hemställer att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i det föregående i fråga om den översyn av terrängkörningslagstiftningen som nu ägt rum.

## 4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar i enlighet med hans hemställan.



STATENS NATURVÅRDSVERK SNV

Bilaga 1

4 (2)

Datum  
1984-03-09Åberöpas vid korrespondens  
SNV beteckning  
Dnr 223-1690-82 NsRegeringen  
Jordbruksdepartementet  
103 33 STOCKHOLMRedovisning av uppdrag rörande översyn av terrängkörningslagen (1975:1313)

Genom beslut den 4 mars 1982 har regeringen uppdragit åt statens naturvårdsverk att företa den översyn av erfarenheterna av terrängkörningslagen (1975:1313) som riksdagen (riksdagens skrivelse 1981/82:75) funnit motiverad. Naturvårdsverket bör vid översynen, efter samråd med trafiksäkerhetsverket, beakta vad trafikutskottet anfört om snöskotrar i sitt betänkande 1981/82:13 om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter. I uppdraget har vidare angivits att en första redovisning av översynsarbetet bör lämnas senast den 31 december 1982. Regeringen har samtidigt till verket överlämnat ett flertal framställningar i ämnet.


Med hänvisning till uppdraget har kommundepartementet överlämnat en redovisning rörande överflyttning till polismyndighet av ärenden om tillstånd att medföra vapen på skoter (utdrag ur departementsprotokoll den 11 oktober 1982).

Naturvårdsverket har i skrivelse den 21 december 1982 till regeringen gjort en första redovisning av översynsarbetet. Arbetet har i enlighet med direktiven bedrivits efter nära samråd med trafiksäkerhetsverket.

- ./.
  - ./.
- Naturvårdsverket som nu slutfört översynsarbetet får som redovisning av uppdraget överlämna bifogade PM 1984-02-22. Promemorian innehåller en redovisning av nuvarande förhållanden inom terrängtrafikområdet samt naturvårdsverkets bedömningar och förslag i hithörande frågor. Verket bifogar även förslag till förteckning över remissorgan vid ärendets fortsatta behandling.

Beslut i detta ärende har fattats av, förutom undertecknad generaldirektör, styrelseledamöterna Hjorth, Mattisson, Redbrandt och Tengberg. Vid handläggningen av ärendet har i övrigt närvarit avdelningschef Esping, byråcheferna Ovegård och Frisén samt byrådirektörerna Nilsson och Larsson, den senare föredragande.

Ledamoten Redbrandt var av skiljaktig mening och angav yttrande som framgår av bil A.

  
Valfrid Paulsson

  
Torsten Larsson

## RESERVATION

Snöskotern är i vissa sammanhang ett värdefullt arbetsredskap. Den har också betydelse för många människor i deras fritidsverksamhet. Problemen är dock många- olycksfall, mark- och vegetationsskador, störning av djurlivet, buller och andra olägenheter i anslutning till bebyggelse, konflikter med annan fritidsverksamhet m m. Mot- svarande gäller även annan terrängkörning, som dock inte har samma omfattning.

Naturvårdsverket har vid sin översyn av terrängkörningslagen föreslagit ytterligare punktinsatser såsom information och rekommendationer om lokala förbud. Förslagen baseras på enkäter och diskussioner med olika intressenter men inte på forskning eller på några nya undersökningar. Enligt min mening torde de problem snöskotertrafiken medför bara marginellt minska genom ytterligare detaljbestäm- melser av detta slag.

Naturvårdsverket borde istället föreslagit, vilket flera organisa- tioner och länsstyrelser aktualiserat, att lagstiftningen utformas så att generellt förbud råder för terrängkörning. Dispens bör då ges för nyttotrafik och för nöjestratik på vissa leder och inom avgränsade områden. Det innebär att trafik kan medges där förut- sättningar finns med hänsyn tagen till andra intressen. En sådan lagstiftning går väl att förena med olika serviceåtgärder för skotertrafiken. Den skulle bättre ansluta till allemansrätten. Överens- stämmelse med lagstiftningen i bl a Norge skulle uppnås. Och fram- för allt skulle förutsättningarna att minska olägenheterna för naturvården, friluftslivet, jordbruket, skogsbruket och rennäringen liksom störningarna i övrigt väsentligt förbättras. Man skulle slippa en situation där önskemål från dessa intressen uppfattas som restriktioner och som ett intrång i vad som ibland uppfattas som en i princip fri rätt att utnyttja skoter. I verkets PM an- förs flera motiv för en sådan lagutformning, men den avvisas dock av främst administrativa skäl och med hänvisning till opinionen bland skoteråkarna.

Enligt min mening överväger dock skälen för att lagstiftningen ändras så att förbud med dispenser gäller. Ytterligare analys och överväganden bör därför föregå statsmakternas ställningstagande i frågan.

  
Lars-Göran Redbrandt

Sammanfattning av naturvårdsverkets förslagBakgrund

Genom beslut den 4 mars 1982 har regeringen uppdragit åt statens naturvårdsverk att företa den översyn av erfarenheterna av terrängkörningslagen (1975:1313) som riksdagen funnit motiverad. Vid översynen skulle, efter samråd med trafiksäkerhetsverket, beaktas vad trafikutskottet anfört om snöskotrar i sitt betänkande 1981/82:13 om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m m. Genom bl a en enkät till ett stort antal myndigheter och organisationer har skriftliga synpunkter erhållits på flera av de frågor som sammanhänger med uppdraget. Naturvårdsverket har också inhämtat erfarenheter på ämnesområdet från en referensgrupp bestående av företrädare för 25 myndigheter, föreningar m m.

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket har övervägt frågan om att införa ett generellt förbud mot terrängkörning i hela landet. Goda skäl kan anföras både för den nuvarande ordningen med selektiva förbud och för alternativt med ett principiellt förbud. Verket har dock inte funnit tillräckliga skäl tala för att ett generellt förbud bör införas. De olägenheter som följer med terrängkörning bör således kunna undanröjas eller reduceras med hjälp av olika åtgärder inom ramen för gällande lagstiftning. De förslag till åtgärder som sådant syfte framförs är sammanfattningsvis följande.

Terrängkörningslagen (TKL) tar i första hand sikte på att reglera körning i terräng med motorfordon och terrängfordon. Med tanke på att det sker en inte obetydlig ombyggnad av bilar till fordon som klassificeras som traktor eller motorredskap bör förbuden mot körning i terräng enligt 1 § TKL omfatta alla slag av motordrivna fordon. Naturvårdsverket föreslår därför en ändring av lagstiftningen med denna innebörd.

Nuvarande bestämmelser i terrängtrafiklagstiftningen innebär inga speciella inskränkningar i rätten att färdas på snötäckt åkermark. Under senare år har klagomål beträffande effekterna av snöskoteråkning på sådan mark ökat. Verket anser att skyddet av åkermarken och dess gröda inte bara är av vikt för den enskilde markägaren utan också bör betraktas som ett allmänt intresse. Av denna anledning anser naturvårdsverket att länsstyrelsen bör besluta om lokala och regionala förbud mot terrängkörning på åkermark, där sådan körning vållar olägenheter.

Under senare år har samerna i allt större omfattning tagit i bruk olika fordon för körning på barmark i samband med rennäringen. Eftersom detta innebär ökade skador på mark och vegetation anser naturvårdsverket att en fortsatt utveckling av barmarkstrafiken bör förhindras. Verket föreslår därför att bestämmelserna i 1 § första stycket 6 terrängkörningsförordningen förtydligas så att rätten till barmarkskörning i rennäringen endast får omfatta färd över barmarksfläckar.

Erfarenheterna av de gällande bestämmelserna för körning i terräng i samband med motorsport visar att verksamheten inte sker helt utan olägenheter. Naturvårdsverket anser att bättre möjligheter behövs för att kunna avväga motorsporten önskemål mot andra intressen. Av detta skäl avser verket att utfärda nya tillämpningsanvisningar. Enligt dessa kommer under en övergångstid skyldighet att föreligga för motorsportklubbar m fl att anmäla var körning avses äga rum. Sådan anmälan skall göras till länsstyrelsen. Efter övergångstidens slut kommer dispensansökan till länsstyrelsen att erfordras även för körning i organiserad form inom områden, för vilka anmälan inte gjorts tidigare.

Naturvårdsverket framhåller att tillsynen vad gäller terrängkörningen är bristfällig och starka skäl talar för att den bör förstärkas. Verket har av den anledningen påbörjat överläggningar med rikspolisstyrelsen och tullverket om hur övervakningen av terrängtrafiken och trafiken med terrängmotorfordon skall kunna förbättras. Naturvårdsverket konstaterar också att det statistiska underlaget för att bedöma skoterolyckornas omfattning är mycket osäkert. Ett klart samband verkar dock finnas mellan allvarligare olyckor och alkoholförtäring. Eftersom skador i huvudet är relativt vanliga vid olyckor med snöskoter föreslår verket att det införs ett hjälmtvång vid färd med detta fordon.

Naturvårdsverket har övervägt vilka åtgärder som bör vidtas för att minska de olägenheter som följer med snöskoterkörning i bl a onödigt höga hastigheter. Verket anser inte problemen vara så stora att komplicerade och dyrbara anordningar för automatisk hastighetsbegränsning bör prövas. Inte heller kan en generell hastighetsbegränsning förordas, bl a mot bakgrund av den bristande tillsynen och svårigheterna att kontrollera en sådan bestämmelse. För att motverka användningen av allt starkare motorer föreslår dock verket att försäljning inte får ske av snöskoter med större motorstyrka än 50 hk DIN. Trafiksäkerhetsverket har sedan 1978 regeringens uppdrag att överväga frågor rörande olika fordons bulleremission. Naturvårdsverket anser att arbetet med att få fram nya bullernormer för terrängskotrar bör inledas snarast och att krav på en ljudnivå av maximalt 81 dBA bör fastställas som ett första steg.

Naturvårdsverket har granskat förutsättningarna för att införa någon form av märkning av snöskoterbanden, med hjälp av vilket ett visst fordon skulle kunna identifieras genom spårbilden. Verket finner att följderna av en sådan ordning är så administrativt betungande, att de inte står i rimlig proportion till de fördelar som kan vinnas.

I takt med att uthyrningen av snöskotrar har ökat, har också förslag om olika krav på såväl den som hyr som den som bedriver uthyrningsverksamhet framförts. Verket föreslår, efter en genomgång av tänkbara alternativ, att en särskild skyldighet införs för den som hyr ut snöskotrar att vid varje uthyrningstillfälle skriftligt orientera om de färdselrestriktioner m m, som gäller där fordonet skall användas.

Skoterförbudsområdena har lett till en kanalisering av skotertrafiken, särskilt i fjällvärlden. På flera håll har emellertid uppställningen av bilar vid ledernas utgångspunkter varit så omfattande, att betydande olägenheter av främst trafikteknisk art uppstått. Naturvårdsverket föreslår, efter att ha inhämtat synpunkter på frågan från berörda

länsstyrelser, att utöver de 26 ledterminaler som redan finns, på sikt ytterligare 39 anläggs. Fullt utbyggda beräknas terminalerna medföra en driftkostnad på ca 0,9 milj kronor. Som huvudman för terminalerna föreslås naturvårdsverket samt för vissa terminaler vid allmän väg, vägverket.

Från naturvårdsverket finns inga olägenheter av körning med snöskoter på väg. Med anledning av att även andra aspekter skall beaktas i översynsuppdraget pekar verket på de risker från säkerhetssynpunkt som är förenade med skoterkörning på vägar. Det är enligt verkets uppfattning olämpligt att tillåta trafik med terrängfordon på vägar som har en livlig motorfordonstrafik. Naturvårdsverket anser därför att trafik-säkerhetsverket bör pröva behovet av att ytterligare reglera körning med terrängfordon på väg.

Verket diskuterar även frågor som sammanhänger med information och utbildning. Olika vägar måste sökas för att sprida informationen kring gällande bestämmelser. Verket anser beträffande snöskotertrafiken att information om t ex utrustning, nykterhet och rätten att köra på vägar bör handhas av trafiksäkerhetsverket eller nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Verket är för sin del berett att även fortsättningsvis arbeta med informationen kring reglerna för körning i terräng. Det intresse och den kunskap som finns hos t ex motorföreningar, skoterklubbar och återförsäljare av terrängfordon bör utnyttjas.

Verket anser att ett stort ansvar följer med rätten att framföra snöskoter. Körning med detta fordon förutsätter goda kunskaper om såväl fordonet som till omgivningen. En ökad utbildning av skoterförare bör ske. Detta kan åstadkommas antingen på frivillig grund eller i form av en obligatorisk förarutbildning. Naturvårdsverket anser att vissa skäl talar för det senare alternativet, men föreslår att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att närmare kartlägga utbildningsbehovet och redovisa förslag till lämplig form av skoterförarutbildning.

Enligt 11 § 3 mom första stycket jaktstadgan får jaktvapen inte medföras vid färd i terräng med terrängfordon. Länsstyrelsen får dock föreskriva undantag från detta förbud. Förslag har framförts om att sådana ärenden i stället bör handläggas av polismyndigheten. Naturvårdsverket anser emellertid att vägande skäl saknas för att ändra på den nuvarande arbetsfördelningen mellan länsstyrelsen och polisen i denna fråga.

Naturvårdsverket har slutligen behandlat ett förslag om att särskilda regler bör gälla för utländska skoterförare vid färd inom Sverige. Bakgrunden till förslaget är bl a de striktare regler som gäller vid skoterkörning i Norge och Finland. Verket anser dock inte att detta skulle motivera att speciella färdregler införs i Sverige för utländska förare.

## Författningsförslag

Terrängkörningslagen (1975:1313)Nuvarande lydelse

1 § Körning i terräng med terrängfordon och motorfordon är förbjuden i hela landet

1. på barmark
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det ej är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med terrängfordon och motorfordon förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Terrängkörningsförordningen (1978:594)Körning på barmark

1 § Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen (1975:1313) får terrängfordon och motorfordon användas

1. av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende.
2. av läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i yrkesutövning eller för att föra sjuk person till sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt trängande fall.
3. av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka vid räddningstjänst.
4. vid installation eller reparation av elektrisk ledning eller radio- eller teleanläggning.
5. i jordbruk eller skogsbruk.
6. i direkt samband med renskötsel.
7. på enskild utfartsled eller annan sådan enskild led i terräng som är avsedd för motorfordonstrafik.
8. inom tomt, järnvägs- eller fabriksområde eller annan arbetsplats, särskilt anordnat tävlings- eller annat liknande område.

Föreslagen lydelse

1 § Körning i terräng med motordrivet fordon är förbjuden i hela landet

1. på barmark
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det ej är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med motordrivet fordon förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Körning på barmark

1 § Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen (1975:1313) får motordrivet fordon användas

1. av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende.
2. av läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i yrkesutövning eller för att föra sjuk person till sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt trängande fall.
3. av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka vid räddningstjänst.
4. vid installation eller reparation av elektrisk ledning eller radio- eller teleanläggning.
5. i jordbruk eller skogsbruk.
6. vid färd över barmarksfläckar i direkt samband med renskötsel.
7. på enskild utfartsled eller annan sådan enskild led i terräng som är avsedd för motorfordonstrafik.
8. inom tomt, järnvägs- eller fabriksområde eller annan arbetsplats, särskilt anordnat tävlings- eller annat liknande område.

Nuvarande lydelse

Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen får fordon ställas upp eller parkeras i anslutning till väg.

4 § Utan hinder av 3 § får terrängfordon och motorfordon användas av den som är fast bosatt inom området eller i fall som avses i 1 § första stycket 1-6.

Förordningen (1979:973) om biluthyrning

6 kap 1 § I uthyrningsrörelse får ett fordon inte lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet.

Föreslagen lydelse

Utan hinder av 1 § första stycket 1 terrängkörningslagen får fordon ställas upp eller parkeras i anslutning till väg.

4 § Utan hinder av 3 § får motordrivet fordon användas av den som är fast bosatt inom området eller i fall som avses i 1 § första stycket 1-6.

6 kap 1 § I uthyrningsrörelse får ett fordon inte lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. Det åligger den som innehar ett tillstånd till uthyrningsrörelse att vid uthyrning av terrängfordon skriftligt informera om de lokala och regionala regler som gäller om körning i terräng där fordonet skall användas.

## **Sammanställning av remissyttrandena över statens naturvårdsverks förslag rörande översyn av terrängkörningslagen m. m.**

### **Remissinstanserna**

Efter remiss har yttranden över förslaget avgetts av rikspolisstyrelsen, chefen för armén, vägverket, trafiksäkerhetsverket, generaltullstyrelsen, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, domänverket, länsstyrelserna i Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Friluftsrådet, gemensamt av Lantbrukarnas riksförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund (LRF/SSR), Svenska jägareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska samernas riksförbund (SSR), Nya Sveriges snöskoterägares riksorganisation (Nya SNOFED), Svenska turistföreningen (STF), Sveriges snöfordonleverantörer (SNÖFO) och Svenska Cellulosa- och Pappersbruksföreningen (SCPF).

Lantbruksstyrelsen har bifogat yttranden av lantbruksnämnderna i Skaraborgs, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands (med yttranden från vissa samebyar), Västerbottens och Norrbottens län.

Skogsstyrelsen har bifogat yttranden från skogsvårdsstyrelserna i Kronobergs, Kopparbergs, Gävleborgs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Ett par länsstyrelser har bifogat yttranden av kommuner, länsorgan m. m. Svenska jägareförbundet har bifogat yttranden från åtta länsjaktvårdsföreningar.

Slutligen har Svenska samernas riksförbund Saminuorra inkommit med en skrivelse.

### **1 Inledning**

Varje avsnitt i remissammanställningen inleds med en redovisning av remissutfallet i stort och därefter följer en citatdel.

### **2 Lagstiftningens principiella inriktning**

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker förslaget principiella inriktning eller lämnar detta utan erinran. Flera remissinstanser är dock kritiska till denna del av förslaget.

**2.7 Skogsstyrelsen:** — — — Styrelsen förordar — — — att nuvarande principiella inriktning av lagstiftningen behålls och att endast vissa detaljjusteringar införs för att eliminera onödiga störningar.

— — —

**2.8 Domänverket:** — — — I den stora principiella frågan om ett generellt förbud skall införas mot terrängkörning i hela landet året runt, stöder domänverket den föreslagna linjen från naturvårdsverket. — — —

— — —

**2.9 Länsstyrelsen i Kristianstads län:** Länsstyrelsen anser att terrängkörningslagen skall utformas så att den utgör ett effektivt hinder mot körning på barmark med de undantag som anges i 1 § terrängkörningsförordningen. Länsstyrelsen anser vidare att lagen bör ge möjligheter att förhindra körning på snötäckt mark i hela landet. I likhet med reservanten Lars-Göran Redbrandt föreslår länsstyrelsen att ytterligare analys och överväganden bör föregå statsmakternas ställningstaganden.

— — —

**2.11 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län:** Länsstyrelsen — — — har inget att erinra mot naturvårdsverkets förslag.

**2.12 Länsstyrelsen i Gävleborgs län:** — — — Länsstyrelsen anser — — — att ett generellt förbud mot terrängtrafik även på snötäckt mark bör införas. Undantag bör gälla för nyttotrafik samt för spår och leder till vilka markägaren lämnat sitt samtycke.

**2.13 Länsstyrelsen i Västernorrlands län:** — — — Länsstyrelsen har tidigare i översynsarbetet avgett yttrande och förslag till åtgärder för att minska olägenheterna av terrängtrafiken.

— — — Länsstyrelsen noterar att de i vårt yttrande 1982-09-24 lämnade förslagen och synpunkterna i stort inrymmer i verkets nu redovisade ställningstaganden. Länsstyrelsen avstår härmed från att närmare yttra sig i ärendet.

**2.14 Länsstyrelsen i Jämtlands län:** — — — delar länsstyrelsen naturvårdsverkets inställning att den nuvarande terrängtrafiklagstiftningen, med selektiva förbud inom vissa områden, i princip bör bibehållas. — — —

— — —

**2.15 Länsstyrelsen i Västerbottens län:** — — — Länsstyrelsen finner förslaget på det hela taget välavvägt.

— — —

**2.16 Länsstyrelsen i Norrbottens län:** --- Länsstyrelsen delar härvid utredningens uppfattning.

---

**2.17 Friluftsförbundet:** Friluftsförbundet har ingenting att erinra vad beträffar naturvårdsverkets förslag.

**2.18 LRF/SSR:** ---

LRF och SSR anser dock att för att det skall vara meningsfullt för markägarna att upplåta mark för snöskoterleder och för att få ett fullgott skydd för natur, jord- och skogsbruksmark måste lagstiftningen ändras så att det råder totalförbud mot allmänhetens snöskoterkörning utanför anvisade leder utan markägarens tillstånd. Givetvis skall undantag från förbudet gälla de som för sitt arbete är beroende av skotern som arbetsredskap och fortskaffningsmedel. ---.

---

LRF och SSR känner en djup oro för SNVs sätt att bortse från de allt vanligare konflikter som en oreglerad nöjeskörning med snöskoter vållar. Förbunden delar inte SNVs tilltro till att detta kan lösas med ytterligare detaljbestämmelser. Erfarenheterna visar tydligt att så inte är fallet och man skjuter endast problemen framför sig. Nuvarande terrängkörningslag innehåller t. ex. förbud mot att köra på snötäckt mark med plant- eller ungskog. Trots detta rapporteras årligen ett stort antal skador i sådana områden som har vållats av ovarsam snöskoterkörning. Detta behöver inte betyda att uppsåt har förelegat hos skoterföraren. Inför ett snötäckt öppet område i skogen är det endast den erfarne skogsmannen som kan avgöra om körning kan ske utan att skada uppkommer på skogsförnyringen.

---

LRF och SSR är inte negativa till nöjeskörning med snöskoter, men den måste ske på ett för naturvård och markägare acceptabelt sätt. Med instämmande i den reservation som ledamoten Lars-Göran Redbrandt i SNVs styrelse avgivit beträffande översynsarbetet, föreslår förbunden därför att lagstiftningen ändras så att terrängkörning med motordrivna fordon på snötäckt mark ej får bedrivas av allmänheten annat än på därtill anvisade leder eller på annan mark efter markägarens samtycke.

---

**2.20 Svenska kommunförbundet:** Mot bakgrund av att terrängfordon av olika slag kommit att bli både ett viktigt arbetsredskap och ett hjälpmedel under fritid för många människor delar styrelsen naturvårdsverkets uppfattning att ett generellt förbud mot terrängtrafik inte bör införas. ---.

---

**2.21 Svenska naturskyddsföreningen: - - -**

- - - Föreningens förslag går - - - ut på att förbud mot fri snöskoteråkning ska gälla generellt i hela landet. Snöskoter ska endast få framföras på särskilda leder. Möjlighet bör finnas för länsstyrelserna att tillåta fri snöskotertrafik inom vissa begränsade områden, där risken för skador bedöms liten. Generella dispenser måste vidare givetvis meddelas vissa yrkeskategorier som rennäring, polis, fjällräddning, sjukvård m. m.

- - -

**2.22 SSR: - - -**

Sammantaget finner SSR att förslaget om ett generellt förbud med dispensmöjligheter bör bli föremål för en mer inträngande genomgång än den naturvårdsverket gjort innan förslaget kan avvisas. - - -.

**2.23 Nya SNOFED:** I sin inledning nämner naturvårdsverket att man inte funnit tillräckliga skäl som talar för ett generellt förbud mot körning med terrängskoter utan framhåller att de olägenheter, som redovisas i skilda sammanhang kan undanröjas och åtgärdas med nuvarande lagstiftning. Synpunkter som Nya SNOFED delar och vilket vi med vårt remissvar vill understryka.

- - -

**2.24 STF:** STF finner det anmärkningsvärt att naturvårdsverket inte har avlämnat ett förslag som påtagligt begränsar de störningskällor som terrängkörningen otvivelaktigt ger upphov till. STF anser att den begränsning av skotertrafiken som har skett i fjällvärlden genom införande av skoterförbudsområden påtagligt ökat värdet av rekreation inom dessa områden.

- - -.

- - -

**2.25 SNÖFO: - - -**

Vi delar således Naturvårdsverkets åsikt att de olägenheter som följer med terrängkörning kan undanröjas inom ramen för gällande lagstiftning speciellt som vi upplever att snöskoterkörningen under senare tid kontinuerligt förbättrats och speciellt snöskoterklubbarna medverkat till att skoteråkarna och andra grupper lättare kan samsas utan störningar.

- - -

**2.26 SCPF: - - -**

- - - kan SCPF under förutsättning av ett otvetydigt klarläggande att körning i terräng med motordrivet fordon ej faller under allemansrätten, samt att myndigheterna, främst Naturvårdsverket, tar på sig ansvar för kraftfull information om skotertrafikens skyldigheter och hänsyn gentemot markägarna tillstyrka Naturvårdsverkets förslag till terrängkörningslag. Vi

kan i stort acceptera även de övriga förslag Naturvårdsverket anför i anslutning till lagstiftningen. I vårt förord för en icke-förbudslag ligger vidare förutsättningen att föreslagna åtgärder skall visa sig tillräckliga för att stävja sådan användning av motordrivna fordon i terräng som åsamkar markägarna olägenheter och kostnader. Blir så ej fallet skall frågan kunna tas upp ånyo i syfte att snabbt införa lag om generellt förbud med dispensmöjligheter för näringsliv och annan nyttotrafik.

### **3 Förslag om ändring i terrängkörningslagstiftningen. Körning på åkermark, barmarkskörning inom rennäringsområdet samt barmarkskörning i samband med motorsport. Dessutom behandlas tillsynsfrågan.**

Flertalet remissinstanser tillstyrker i huvudsak eller har ingen erinran mot förslagen under denna punkt.

**3.1 Rikspolisstyrelsen:** Styrelsen tillstyrker i allt väsentligt de framlagda förslagen till ändringar i terrängtrafiklagstiftningen m. m. — — —

Det ankommer på polisen att övervaka och ingripa mot överträdelser mot gällande bestämmelser i terrängtrafiklagstiftningen. Sådan övervakning sker också i samband med jakt- och fiskekontroller i fjällområdena samt i förbudsområden och leder som är upplåtta för skotertrafik. Med hänsyn till polisens personella resurser syns någon ökning av ifrågavarande tillsyn eller övervakning inte vara möjlig. Styrelsen delar dock naturvårdsverkets uppfattning att behovet av förbättrad tillsyn är stort. — — —

**3.2 Chefen för armén:** — — — har Chefen för armén intet att erinra beträffande förslaget till ändring i terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen.

**3.3 Vägverket:** — — — Det föreslås att förbudet mot barmarkskörning i 1 § TKL skall omfatta alla slag av motordrivna fordon, således även motorredskap. Vid vägarbete och speciellt vid nybyggnad av väg har vägverket behov att utnyttja terräng för transport mellan arbetsplats och befintlig väg med i första hand motorredskap. Vi föreslår därför att 1 § TKF ges ytterligare ett undantag med följande lydelse:

”9. I direkt samband med vägarbete och vägbyggnadsarbete”.

Det har framkommit att vissa problem uppstår genom den snöskotertrafik som vintertid äger rum i diken längs allmän väg. Skotertrafiken får till följd att snön packas till is varigenom vägtrummor i diket isar igen så att smältvattnet i diket däms. Isbildningen i diket innebär även att nödvändig snödikning försvåras. Om vattnet blir stående i vägdiket kan skador uppstå

i väggroppen särskilt i samband med tjällossning. Skotertrafik intill allmän väg innebär även i sig vissa trafiksäkerhetsrisker. I mörker kan skotrar när de framförs med tänd belysning ge vägtrafikanten svårigheter att vid möte bedöma vägens sträckning och läge.

Vägverket föreslår därför att 1 § TKL ges följande tillägg:

— — —

3. på snötäckt mark inom vägområde för väg som ej är enskild, utom i fall som avses i 119 § vägtrafikkungörelsen (1972:603).

— — —

**3.4 Trafiksäkerhetsverket:** — — — Trafiksäkerhetsverket delar uppfattningen att en ökad tillsyn av trafiken i terräng är önskvärd. — — —

Vad gäller ett eventuellt krav på hjälm — — — verket är positivt till ett uppdrag att utreda frågan och komma med förslag.

— — —

**3.5 Generaltullstyrelsen:** — — — Beträffande tullverkets möjligheter att framdeles medverka i berörd tillsyn kan nämnas följande. Enligt tjänstgöringsreglementet för tullstaten omfattar verksamheten vid tullverkets gränsbevakning utöver tullbevakning bl. a. jakt- och fisketillsyn samt skyddsområdestillsyn. Från fjälltrakterna i norra Dalarna och längs gränsen mot Norge och Finland förfogar tullverket över 125 man för gränsbevakningstjänst. För rörlig bevakning är helt eller delvis avdelade ca 60 man som är väl förtrodda med sina lokala fjällområden. — — —

**3.6 Lantbruksstyrelsen:** — — — Enligt lantbruksstyrelsens uppfattning kan fordonen inom rennaringen inte heller komma att uppgå till något större antal med hänsyn till det antal yrkesutövare som finns inom näringen. Huvuddelen av fordonen utgörs av tvåhjuliga motorcyklar. Motorcykelkörning i terräng ställer stora krav inte bara på förarna utan även på terrängens karaktär. Detta förhållande jämte det faktum att motorcyklarna används endast under ett begränsat antal dagar (i huvudsak i samband med kalvmärkningen) begränsar ytterligare fordonens användning. Samernas fordon kan inte antas medföra skador av väsentlig betydelse. Vid jämförelse med den mycket kraftiga inverkan på naturmiljön som skogsbruket och turismen innebär ter det sig stötande att förbjuda rennäringsutövare att använda motordrivna fordon på barmark. I för naturvården speciellt känsliga områden bör dock överenskommelser om vissa begränsningar kunna göras mellan naturvården och företrädare för olika areella näringar. Rätten att under yrkesutövning färdas i terräng är inte endast en fråga om rationella arbetsmetoder utan gäller också i hög grad kraven på en god arbetsmiljö. Renskötsel måste ofta bedrivas många mil från närmaste väg. — — — Lantbruksstyrelsen avstyrker förslaget till författningsändring såvitt avser barmarkskörning inom rennaringen.

— — —

Skadorna på åkermark till följd av terrängkörning lär variera mellan olika delar av länet. Det kan därför vara lämpligt att resp. länsstyrelse får fatta beslut om förbud för allmänheten – såsom en inskränkning i allemansrätten – att köra på åkermark.

**3.7 Skogsstyrelsen:** – – – Störningar orsakade av traktorer och motorredskap bör däremot inte regleras genom TKL och TTK. Dessa fordon är i allt väsentligt utpräglade arbetsredskap för näringsverksamhet. Det är i många fall omöjligt att skilja själva körningen från arbete med redskapet. Det naturliga är att inte bara körningen utan alla delar av verksamheten bedöms enligt samma regler. Erforderliga bestämmelser härför finns i skogsvårdslagen och i naturvårdslagen. – – –

– – – Naturvårdsverket motiverar sitt förslag med att fordonsgruppen omfattar även s. k. epatraktorer vilka numera i allt väsentligt är nöjesfordon och att dessa enligt nuvarande lag inte omfattas av barmarksförbudet. Skogsstyrelsen har svårt att inse att terrängkörning med epatraktorer medför problem av sådan dignitet att de motiverar en så drastisk förändring av lagstiftningen. – – – Som en följd av 1 § TKL är obehörig körning förbjuden i vissa skogsföringringar. Paragrafen tillåter emellertid körning på snötäckta hyggen och föringringar med små plantor. Skogsstyrelsen befarade redan i samband med att lagförslaget behandlades 1975 att reglerna inte skulle fungera i praktiken utan att skador av oönskad omfattning skulle uppkomma på skogsföringringar. Tyvärr har skogsstyrelsens farhågor besannats. – – – Skogsstyrelsen vidhåller därför sitt tidigare framförda förslag att lagrummet ifråga görs tillämpligt på alla föringringsytor i skogsmark där föringringen är lägre än 2 m över snön.

– – –

**3.8 Domänverket:** – – – Domänverket anser – – – inte att hjälm tvång skall införas. Det räcker med en rekommendation att hjälm bör bäras. Inom skogsbruket utförs en hel del körning med skoter i mycket låg fart, där samtidigt en god sikt åt sidorna är viktig. Exempel härpå är snötrampning före avverkning. En skoterhjälm kan i sådana fall vara mera till olägenhet än nytta.

– – –

**3.9 Länsstyrelsen i Kristianstads län:** – – – Länsstyrelsen föreslår följande ändringar i naturvårdsverkets förslag.

Terrängkörningslagen (1975:1313)

1 §, första stycket

Utöver motordrivna fordon bör lagen även omfatta släpfordon och terrängsläp. Eftersom släpen knappast kan uppträda i terrängen utan dragfordon är det naturligt att betrakta fordonskombinationerna som en enhet ur

terrängkörningssynpunkt. En sådan ytterligare utvidgning av terrängkörningslagen skulle på ett smidigt sätt lösa även andra problem t. ex. frågan att vidtaga åtgärder mot i terrängen uppställda husvagnar.

— — —

#### 1 §, andra stycket

Det är enligt länsstyrelsens mening uppenbart att olägenheterna med körning i terräng redan nu är så stora att regeringen bör ha möjlighet att reglera terrängkörningen utöver barmarkskörningen inom hela landet. Andra stycket bör därför ändras att gälla motordrivna fordon, släpfordon och terrängsläp inom hela landet. 4 §. Naturvårdsverket tar inte upp frågan om i vad mån laglydigheten kan ökas genom förändring av påföljdsparagrafen utan konstaterar bara att polisens resurser är mycket begränsade. Länsstyrelsen anser att påföljdsparagrafen bör ändras så i princip samma förfaringssätt som vid hastighetsöverträdelse på väg och felparkering tillämpas. Betalningsföreläggande skall kunna tillämpas för brott mot i varje fall 1 och 2 §§ terrängkörningslagen. Härigenom kan effektiv tillsyn ske med ringa resursanvändning.

**3.10 Länsstyrelsen i Hallands län:** Länsstyrelsen har i liten utsträckning kommit i kontakt med problem kring körning i terrängen. Länsstyrelsen vill dock fästa uppmärksamheten vid den oorganiserade form av barmarkskörning som äger rum inom kust- och inlandsdynsområdena. Det är framför allt moped- och motorcykelåkning som förekommer. Skadorna kan bli omfattande i det känsliga sandunderlaget med en fortsatt erosion som följd. Terrängkörningslagen har i detta hänsende inte haft avsedd effekt.

**3.12 Länsstyrelsen i Gävleborgs län:** — — — Länsstyrelsen anser — — — att starka skäl talar för att generellt förbud införs för körning med motordrivet fordon utan markägarens tillstånd på snötäckt odlingsbar mark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken.

— — —

#### **3.14 Länsstyrelsen i Jämtlands län:** — — —

— — — Enligt länsstyrelsens mening bör dock i första hand kommunen ges möjlighet att besluta om lokala förbud mot körning på åkermark — — — . Detta beroende på att körning på åkermark, i den omfattningen att den orsakar problem, främst förekommer i anslutning till byar och tätorter, där kommunen redan idag utfärdar lokala trafikföreskrifter. Det är samtidigt angeläget att få till stånd undersökningar för att objektivt konstatera vilka olika skador som kan uppstå vid körning på snötäckt åkermark.

Sett från allmän naturvårdssynpunkt och friluftslivssynpunkt vore det naturligtvis önskvärt om barmarkskörning i samband med rennäring kunde förbjudas — åtminstone inom obrutna fjällområden. Med hänsyn tagen även till rennäringens möjligheter att vidareutvecklas med hjälp av nya

tekniska hjälpmedel, är länsstyrelsen dock av den uppfattningen att motor-drivna fordon även fortsättningsvis bör få nyttjas på barmark i direkt samband med rensköttsel. Det är naturligt att renskötseln i detta sammanhang jämföras med andra barmarksundantagna näringar, såsom jordbruk och skogsbruk. — — —

— — —

Länsstyrelsen stödjer naturvårdsverkets strävanden att genom samordning av olika myndigheters insatser förbättra tillsynen och övervakningen av gällande terrängkörningsförbud, inte minst inom fjällområdena. — — —

— — —

**3.15 Länsstyrelsen i Västerbottens län:** — — — Länsstyrelsen vill ifrågasätta om inte ett generellt förbud av samma typ som gäller för plant- och ungskog, för åker hade varit smidigare för alla berörda parter. Skador på åkermark torde emellertid främst uppstå i anslutning till tätbebyggelse. Om en modell med selektiva förbud mot terrängkörning på åkermark väljs förordar länsstyrelsen därför istället att kommunerna får möjlighet att besluta härom.

Förslaget innebär att barmarkskörning för rennäringen skulle förbjudas. Länsstyrelsen delar naturvårdsverkets bedömning att barmarkskörning inte kan ske utan skada på mark och vegetation. I våra fjäll finns nu knappast körskador på marken av någon omfattning, däremot i andra renskötseleområden, där skogsbruk bedrivs. De markskador som regelmässigt uppstår vid avverkning samt markberedningar är så omfattande att ett förbud mot barmarkskörning där för rennäringen är omotiverat. Regeln om förbud bör därför begränsas till områden där skogsbruk inte bedrivs, dvs på fjällområdet och de fjällnära barrskogar där skogsbruk inte kommer att ske.

— — —

**3.16 Länsstyrelsen i Norrbottens län:** — — — Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning om att terrängtrafik på åkermark bör regleras. — — —

Körning på barmark för renskötselns behov förekommer i Norrbottens län i begränsad omfattning. Det är nödvändigt att under ytterligare något eller några år studera vilka konsekvenser detta kan medföra. Länsstyrelsen anser därför att körning på barmark för renskötselns behov för närvarande inte är av sådan omfattning att en ändring av lagtexten är motiverad. Därmed bör den gamla lydelsen 1 § första stycket 6 terrängkörningsförordningen kvarstå.

— — —

Länsstyrelsen anser liksom utredningen att tillsynen vad avser terrängkörning är bristfällig. Det är angeläget att resurser skapas så att tillsynen kan förbättras. Tillsynen bör enligt länsstyrelsen ankomma på polismyndigheten. Vissa samordningsmöjligheter torde kunna göras med övriga verksamma fältorganisationer — — —

— — —

**3.18 LRF/SSR: ---**

--- Därest ett generellt förbud mot terrängkörning på snötäckt mark för hela landet ej bifalles föreslår förbunden därför att ett generellt förbud införes för terrängkörning på all åkermark med undantag för markägarens egen trafik.

---

**3.19 Svenska jägareförbundet: ---** Med hänsyn till utvecklingen av snöskoterbeståndet i landet och de negativa effekterna snöskotertrafiken obetingat medför, bl. a. skador på skog och grödor, störningar av andra fritidsaktiviteter, störningar – medvetna och omedvetna – av vilt, illegal jakt – inte minst efter de fyra stora rovdjuret, känner Svenska jägareförbundet en avsevärd oro för framtiden.

---

Vad avser övervakningsfrågan i övrigt hemställer Svenska jägareförbundet att denna fortlöpande följs och att erforderliga åtgärder vidtas för att skapa de möjligheter som behövs för att terrängkörningslagens efterlevnad fortlöpande skall kunna övervakas. Denna fråga är enligt Svenska jägareförbundets mening en synnerligen angelägen natur- och viltvårdsfråga.

Svenska jägareförbundet tillstyrker de förslag till uppstramning av terrängkörningslagen som föreslagits.

---

**3.20 Svenska kommunförbundet: ---**

Styrelsen tillstyrker förslaget till ändring av terrängkörningslagen men förutsätter att länsstyrelserna meddelar de ytterligare undantag för nyttrafiken som kan erfordras utöver de som finns i terrängkörningsförordningen. Beträffande barmarkskörning inom rennäringsområdet är styrelsen tveksam till hur stort behovet är att ändra terrängkörningsförordningen. I första hand borde prövas att genom samråd mellan samer, kommun, länsstyrelse m. fl. åstadkomma en frivillig reglering av körningen, t. ex. till vissa stråk.

---

**3.21 Svenska naturskyddsföreningen: ---** Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har i en särskild skrivelse till naturvårdsverket redovisat de olägenheter som är förknippade med skoterkörning på jordbruksmark och begärt att ett generellt förbud ska införas. ---, Föreningen --- ställer sig bakom LRF:s krav. --- Föreningen delar helt naturvårdsverkets bedömning att barmarkskörning inte kan ske utan skador i naturen. Föreningen stöder därför verkets förslag till reglering av barmarkskörning inom renskötseln.

---

Tillsynen är ett av de stora problemen när det gäller att komma till rätta med de negativa effekterna av snöskotertrafiken. — — — Risken finns att problemet blir än större om regeringen nu beslutar om ännu fler detaljbestämmelser utan att resurserna för tillsynen förstärks. — — —.

— — —

### 3.22 SSR: — — —

— — — Beträffande naturvårdsverkets förslag om barmarkskörning inom renskötelsen finner SSR att renskötelse måste behandlas analogt med jordbruk och skogsbruk och de speciella förhållanden som eventuellt kan anföras beträffande barmarkskörning i fjällomårdet måste övervägas ytterligare innan någon inskränkning i förhållande till vad som gäller i dag kan genomföras.

### 3.23 Nya SNOFED: — — —

Från Nya SNOFED:s sida ansluter vi oss till verkets beslut att icke föreslå något generellt förbud mot skoterkörning på snötäckt åkermark.

— — —

— — — föreslår verket en lagändring till att hjälmplikt införes.

Nya SNOFED stöder helt detta lagförslag.

— — —

Vidare bör arbetshjälm, som är godkänd av arbetarskyddsstyrelsen, kunna godkännas som hjälm som får användas vid framförande av skoter.

— — —

### 3.25 SNÖFO: — — —

Naturvårdsverket föreslår att det införs ett hjälmtvång vid färd med snöskoter. Snöfo stöder detta förslag och har tidigare vid flera tillfällen framfört denna synpunkt. Vid utarbetandet av de regler som skall gälla vid bärandet av hjälm vid snöskoterkörning bör emellertid flera frågor övervägas noggrant. När det gäller yrkesarbetare som använder snöskotern i tjänst bör man överväga att tillåta de yrkeshjälmarna som normalt används i arbetet t. ex. för skogshuggare. — — —.

## 4 Vissa tekniska frågor. Begränsning av hastighet och motorstyrka, buller och märkning av skoterband.

Flertalet remissinstanser tillstyrker i huvudsak eller har ingen erinran mot förslagen under denna punkt.

**4.1 Rikspolisstyrelsen:** — — — Enligt styrelsens mening skulle en automatisk begränsning av maximihastigheten vara det mest effektiva sättet att begränsa terrängskotrars hastighet till lämplig nivå och sannolikt bidra till

minskning av antalet olyckor. Med hänsyn till de tekniska svårigheter som redovisats beträffande en sådan anordning motsätter sig styrelsen inte förslaget om att i stället införa en högsta motorstyrka för skotrar eller alternativt en konstruktiv hastighetsbegränsning. Överenskommelse om en högsta motorstyrka (cylindervolym) finns redan för motorcyklar som säljs i Sverige. Åtgärden har dock hittills inte påverkat olycksutvecklingen i positiv riktning.

— — —

#### 4.4 Trafiksäkerhetsverket: — — — Begränsning av hastighet och motorstyrka

Förslaget tillstyrkes. -

— — —

Som också framgår av naturvårdsverkets förslag har trafiksäkerhetsverket ett uppdrag från regeringen att överväga vissa frågor rörande fordons bulleremission. Detta uppdrag bör så långt möjligt lösas på internationell nivå. Därför deltar trafiksäkerhetsverket i ECE-arbetet om fordonsbullerfrågor. Ett antal reglementen och reglementsförslag har nu utarbetats och verket planerar att under innevarande år i samråd med rikspolisstyrelsen och naturvårdsverket påbörja slutförandet av uppdraget. Detta avses då även omfatta terrängskoter trots att det ännu inte har utarbetats något ECE-reglemente för detta fordon.

#### Märkning av skoterband

Förslaget tillstyrkes.

— — —

#### 4.8 Domänverket: — — —

Förslaget att ytterligare begränsa den högsta tillåtna motorstyrkan på snöskotrar tillstyrkes. Domänverket anser för sin del att en högsta gräns bör kunna sättas vid 40 hk DIN. Även fortsättningsvis bör man pröva att uppnå denna begränsning genom en överenskommelse mellan kommunikationsdepartementet och snöskoterbranschen.

— — — Förslaget om en högsta tillåten ljudnivå på 81 dBA tillstyrkes.

— — —

#### 4.14 Länsstyrelsen i Jämtlands län: — — — Länsstyrelsen delar naturvårdsverkets synsätt vad gäller eventuell begränsning av hastighet och motorstyrka. — — —.

— — —

Länsstyrelsen stödjer naturligtvis realistiska förslag som inriktas på att minska bullret från snöskotrar. Problemet är störst för föraren och eventuella passagerare som dock har förhållandevis goda möjligheter att genom

hörselskydd minska bullrets negativa effekter. Detta får dock inte medföra att man underlåter att göra vad som är tekniskt och realistiskt möjligt för att minska bullernivån. En successiv minskning av ljudnivån måste dock ske på så sätt, och i den takt, att man inte omöjliggör förutsättningarna att nyttja skotern som arbetsredskap. — — —

— — —

**4.16 Länsstyrelsen i Norrbottens län:** — — — Länsstyrelsen delar utredningens förslag om effektbegränsning till 50 hk DIN samt krav på maximal ljudnivå 81 dBA för snöskoter. Däremot anser länsstyrelsen att märkning av snöskoterband så att ett visst fordon kan identifieras bör utredas ytterligare. Den effekt som ett identifieringsmärke skulle ha torde förhindra flera av de lagbrott som förekommer i dag.

— — —

**4.19 Svenska jägareförbundet:** — — — finner Svenska jägareförbundet det emellertid djupt olyckligt att den märkning av snöskoterband som föreslagits under utredningens gång avskrivits utan några praktiska försök. Enligt jägareförbundets mening bör sådana försök genomföras och i händelse av positiva resultat, bestämmelser härom framledes inarbetas i lagstiftningen.

— — —

**4.21 Svenska naturskyddsföreningen:** — — —

Föreningen anser för sin del att en generell, låg hastighetsbegränsning bör införas, bl. a. för att markera att myndigheterna i första hand ser snöskotern som ett nyttfordon. Föreningens länsförbund i Jämtlands län har föreslagit en hastighetsbegränsning på 50 km/h, vilket förefaller vara rimligt. Utefter leder och i områden nära tätorter och friluftsanläggningar borde en hastighetsbegränsning vara självklar. Det är oacceptabelt att en snöskoter ska få framföras i en hastighet av kanske över 100 km/h på en led, där även skidåkare befinner sig. Föreningen anser att kraven på bullerdämpning borde kunna skärpas avsevärt. Som föreningen anförde redan i sin skrivelse till regeringen 1981-01-12 bör utgångspunkten vara 78 dBA och inte 81 dBA. — — —

— — —

**4.23 Nya SNOFED:** — — —

Naturvårdsverket föreslår en begränsning av motorstyrkan för snöskotrar. Verket anför, som skäl, att motorstyrkan i första hand ej är avgörande för framkomstmöjligheterna. Vad som ej redovisats är om man menar att hög motorstyrka inbjuder till höga farter, som i sin tur medverkar till olyckor. Omvänt skulle det då betyda att med lägre motorstyrka skulle olycksfallen nedbringas.

Då registreringen av skoterolyckorna hitintills är ofullständiga, kan man

ej med bestämdhet hävda att den höga motorstyrkan skulle inbjudit till hög fart och således varit orsak till olyckor. — — —. En annan aspekt på att en ev. minskning av motorstyrkan leder till begränsad hastighet, kan härledas till den forskningsrapport SNV PM 621 som framlagts. I den redovisas att naturkonsumenter, som ej utövar/-at terrängkörning har en negativ inställning till terrängmotorfordon. Även här finns inget vetenskapligt belägg för att fart och negativa upplevelser har samband. Främst är det bullerproblematiken, som andra naturkonsumenter upplever negativt. Som framgår på annat håll i rapporten understryker också Nya SNOFED att buller- och säkerhetsproblem är två faktorer som bör ges hög prioritet att komma till rätta med. Vad som redovisas från snöskotertillverkarhåll, vid muntlig förfrågan, kan åtgärdande av bullerproblem kräva större energiåtgång. Detta har då en automatisk reducerande verkan på hästkrafterna. Med vad ovan anförts och då särskilt med betoning på önskemål om åtgärdande av bullerproblem, som kan komma att kräva visst hästkraftsantal, hemställer Nya SNOFED om att begränsningen av motorhästkraftantalet skall lämnas utan åtgärd än så länge.

— — —

#### 4.24 STF: — — —

STF finner det vidare angeläget att begränsa motorstyrkan hos skotrar till ca 35 hk.

— — —

#### 4.25 SNÖFO: — — —

Snöfo kan — — — inte acceptera ett förslag om ett försäljningsstopp av snöskotrar mellan 50 och 60 Hk så länge inga som helst underlag har visats om att dessa snöskotrar skulle skapa större olägenheter än andra.

— — —

— — — För snöskoterbranschen är det givetvis av största intresse att få ner ljudnivån på snöskotrar då vi bedömer en så låg ljudnivå som möjligt som en komfortfråga för snöskoterägarna och samhället. — — —.

Vi måste emellertid konstatera att det har visat sig synnerligen svårt att ytterligare få ner ljudnivån på snöskotrar och detta är främst av två skäl. För det första använder sig snöskotrarna av en tvåtakts-motor som av konstruktiva skäl är mycket svårare att dämpa än en fyrtakts-motor. För det andra skall snöskotern framdrivas i mycket skiftande underlag och väderlek. Det innebär att ljuddämpande anordningar i viss väderlek lätt igensättes av snö och luftkylningen av motorn försämras med motorhavrier som följd. Våra medlemsföretag kan uppvisa åtskilliga försök genom åren där man infört olika ljuddämpande anordningar som tyvärr visat sig menligt inverka på driftsäkerheten. — — — Branschen är emellertid mycket intresserad av att finna utvägar att kombinera lägre ljudnivåer med en oförminskad tillförlitlighet.

— — —

## **5 Uthyrning av snöskotrar, ledterminaler, körning på vissa vägar, utbildning och information samt överflyttning av tillståndsprövning för vapen på skotrar, m. m.**

Remissinstanserna tillstyrker i allmänhet eller har ingen erinran mot förslagen under denna punkt.

**5.1 Rikspolisstyrelsen:** — — — I anledning av trafiksäkerhetsverkets framställning om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603) har styrelsen i yttrande till kommunikationsdepartementet 1984-03-29 framhållit följande. "I 118-123 §§ återfinns regler för trafik med terrängfordon på väg. Enligt dessa regler innebär det inget hinder för körning med terrängfordon på enskilda vägar (om innehavaren tillåter sådan trafik). Trafik med terrängfordon jämte trafik med andra fordon torde från trafiksäkerhetssynpunkt vara lika olämplig på enskild väg som på annan väg. Rikspolisstyrelsen anser därför att möjligheter prövas i syfte att reglera terrängtrafiken även på enskild väg i vart fall beträffande passagerare och hastighet (121 och 122 §§)." Styrelsen vidhåller denna uppfattning. Rikspolisstyrelsen tillstyrker att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att närmare kartlägga behovet av utbildning för skoterförare och utarbeta program för lämplig form av skoterförarutbildning.

— — —

**5.3 Vägverket:** — — — Trafiksäkerhetsverket har i sitt förslag till ändring i vägtrafikkungörelsen (VTK) föreslagit att samma regler skall gälla vid färd på alla enskilda vägar, vare sig vägen är allmänneligen befaren eller ej. Det medför att bl. a. den hastighetsbegränsning för terrängfordon på 20 km/h som i dag gäller på enskild väg som är allmänneligen befaren kommer att utgå. Den föreslagna ändringen berör inte direkt vägverkets verksamhetsområde, men vi kan i det här sammanhanget instämma i de synpunkter som framförts av naturvårdsverket och rikspolisstyrelsen om det olämpliga i att tillåta trafik med terrängfordon utan restriktioner i bl. a. hastighet på vägar som har en livlig motorfordonstrafik.

— — —

**5.4 Trafiksäkerhetsverket:** — — — Vid den översyn av vägtrafikkungörelsen (1972:603) (VTK) som trafiksäkerhetsverket gjort har syftet bland annat varit att förenkla reglerna. Därvid har bland annat begreppet allmänneligen befaren, som används på flera ställen i VTK, bedömts vara svårtolkat. Verket har därför valt att föreslå ändringar som gjort det möjligt att utmönstra detta begrepp. I det avsnitt av VTK som behandlar körning med terrängfordon på väg har det resulterat i förslag till ändringar enligt vad som framgår av naturvårdsverkets redovisning av utredningsuppdraget. De olägenheter och risker som naturvårdsverket nu påtalar vid färd på väg

med snöskoter är av den arten att en närmare undersökning kan vara befogad. Trafiksäkerhetsverket har därför ingen invändning mot ett uppdrag att närmare utreda trafiksäkerheten vid färd med terrängfordon på väg.

— — —

— — — Vad gäller regleringen av terrängtrafiken har trafiksäkerhetsverket inget att invända mot naturvårdsverkets redovisning. Trafiksäkerhetsverket har emellertid, med erfarenhet från de föreskrifter verket utfärdat för bl. a. lokala trafikföreskrifter, funnit att det finns utrymme för ökad utbildning när det gäller hanteringen av här aktuella ärenden. Ett exempel är gränsdragningen mellan länsstyrelsens och kommunens kompetensområden när det gäller att förbjuda trafik med motordrivna fordon i terräng.

— — —.

#### 5.7 Skogsstyrelsen: — — —

Allvarliga störningar har rapporterats som en följd av snöskotertrafik på oplogade skogsbilvägar. — — —.

— — —

#### 5.8 Domänverket: — — —

Skogsbruket har uppenbara olägenheter av att snöskoter framföres på oplogad bilväg, vilket försvårar upptagning av vägen och orsakar kraftigare tjälbildning med försvårad tjällossning. Körning i diken gör att vägtrummor fryser igen och orsakar översvämningar i vårfloden med skärningar som följd. Rätt att förbjuda sådan körning bör finnas genom t. ex. skyltning eller annonsering.

— — —

#### 5.14 Länsstyrelsen i Jämtlands län: — — —

Med hänsyn till verksamhetens art anser länsstyrelsen att man bör utreda frågan om att införa någon form av etableringskontroll, med beaktande av bl. a. naturvårdens intressen, för uthyrning av terrängfordon. Länsstyrelsen har i olika sammanhang påtalat behovet av ledterminaler i anslutning till utgångspunkter för skoter-, skid- och vandringsleder i fjällvärlden. Behovet av ledterminaler med parkeringsutrymmen är mycket stort på flera ställen och länsstyrelsen tillstyrker naturvårdsverkets förslag om en utbyggnad av antalet ledterminaler. Länsstyrelsen tillstyrker också förslaget att de ledterminaler som ligger vid allmän väg bör inordnas i vägverkets ansvarsområde vad gäller drift och underhåll. Övriga ledterminaler, som vägverket av olika skäl inte kan ta ansvaret för, bör inordnas i naturvårdsverkets huvudmannaskap för statliga fjälleder. — — —.

— — —

Länsstyrelsen tillstyrker ökade informationsinsatser för att förbättra kunskaperna om gällande bestämmelser och körning i allmänhet i terräng.

— — —.

Vad gäller utbildningsfrågan delar länsstyrelsen naturvårdsverkets förslag. — — —.

Länsstyrelsen delar naturvårdsverkets åsikt att ansvaret för dispensprövningen vad gäller vapentransport vid skoteråkning även i fortsättning- en bör ligga hos länsstyrelsen. I vissa fall är dessa ärenden också förknip- pade med samtidig prövning av dispens från terrängkörningsförbud. Även dessa ärenden prövas hos länsstyrelsen, vilket underlättar samordning av besluten. Länsstyrelsen delar naturvårdsverkets åsikt att det inte finns anledning att införa speciella färdregler i Sverige för utländska skoter- förare.

— — —

**5.15 Länsstyrelsen i Västerbottens län:** — — — Bristen på ledterminaler där skoterleder så småningom når fram till väg har hittills varit ett mycket stort problem bl. a. ur trafiksäkerhetssynpunkt. — — —.

**5.16 Länsstyrelsen i Norrbottens län:** — — — Länsstyrelsen delar utredning- ens förslag samt förslag om tilläggs- text i förordningen (1979:973) om bilut- hyrning sid 50 i PM.

Länsstyrelsen delar utredningens förslag om utbyggnad av ledterminaler samt huvudman för dessa.

Länsstyrelsen delar utredningens förslag om att låta trafiksäkerhetsver- ket pröva behovet av att ytterligare reglera körning med terrängfordon på väg.

Länsstyrelsen delar utredningens förslag och synpunkter om informa- tion och utbildning. Det är av mycket stor vikt att resurser tillskapas så att förslagen kan utföras.

Handläggning av vissa ärenden enligt 11 § 3 mom första stycket jaktstad- gan.

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig i dessa frågor och därvid uttalat sig för att handläggningen av dessa ärenden borde kunna handläggas hos polismyndigheten.

— — —

**5.20 Svenska kommunförbundet:** — — —

— — — Dock finns ett stort behov av informationsmaterial om utrust- ning, trafikregler, trafikssäkerhet m. m. samt ett bättre kartmaterial över förbudsområden och leder. Informationen bör också belysa konsekvenser- na av olämplig skoterkörning, exempelvis skador på åkermark, skogsplan- teringar o. dyl. Det är naturligtvis också viktigt med trafiksäkerhetsinfor- mation, t. ex. om farorna vid färd på väg.

**5.21 Svenska naturskyddsföreningen: - - -**

Föreningen står fast vid sin uppfattning att en obligatorisk förarutbildning bör införas och att minimiåldern bör höjas till 18 år.

- - -

**5.23 Nya SNOFED: - - -**

Naturvårdsverket föreslår, att bestämmelser om viss informationsskyldighet införes vid skoteruthyrning. Nya SNOFED ansluter sig till verkets förslag i denna fråga.

- - -

Vi vill från Nya SNOFED stödja det förslag som läggs till en fortsatt utbyggnad av ledterminaler.

- - -

Nya SNOFED anser att en väl tillgodosedd utbildningsattsning på skilda nivåer har en genomslagskraft.

- - -

Vi vill från Nya SNOFED:s sida framhålla, att vi ges möjligheter att i samarbete med andra myndigheter t. ex. Naturvårdsverk och NTF arbeta på en breddad och fördjupad information samtidigt som vi kan bidra till att medverka till ev. forskningsprojekt inom terrängmotorfordonens område.

**5.25 SNÖFO: - - -** Naturvårdsverket föreslår en förbättrad informationsskyldighet vid snöskoteruthyrning. Vi instämmer helt med detta förslag och menar att snöskoteruthyrning måste regleras på ett sådant sätt att eventuella risker för olägenheter kan hållas nere och detta sker främst med en god information om bl. a. färdselrestriktioner.

Naturvårdsverket föreslår att ytterligare ledterminaler anläggs. Snöfo delar denna syn. - - -

- - -

Naturvårdsverket föreslår en förbättrad information och utbildning inom snöskoterområdet. - - - Snöfo är starkt intresserade av att medverka till en förbättrad information.

När det gäller en ökad utbildning av skoterförare kan konstateras att de motiv som finns för t. ex. körkort för bil eller motorcykel saknas i fallet snöskotrar. Enligt vår uppfattning är inga olägenheter med snöskoterkörning förknippade med bristande körkunskaper utan fastmer med bristande kunskaper om lagar och regler. Detta innebär att utbildningen på snöskoterområdet främst skulle inrikta sig på att informera snöskoteråkarna om de lagar och regler som gäller på skoterområdet, färdselrestriktioner etc. Detta bör kunna ske på ett smidigare och enklare sätt än vad som är fallet med vanliga körkort för bilar etc. - - -

**5.26 SCPF: - - -**

En betydande olägenhet för markägarna är skotertrafik på oplogade vägar, vilka senare under säsongen skall öppnas för avverkningsoperationer eller i syftet att få tidig upptorkning inför vårens skogsvårdsarbeten. Skoterspåren fryser till en sula som avsevärt försvårar och fördyrar snöröjningen. Skyltning och/eller avstängning måste i förekommande fall respekteras. Även i detta sammanhang är den officiella informationen och utbildningen viktig.

- - -