

Regeringens proposition

1975/76: 67

med förslag till terrängkörningslag;

beslutad den 23 oktober 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

G. E. STRÄNG

SVANTE LUNDKVIST

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till en ny terrängkörningslag som är avsedd att ersätta lagen (1972: 606) om körning i terräng med motdrivet fordon.

Enligt lagförslaget blir körning i terräng med terrängfordon och vissa andra fordon förbjuden i hela landet på barmark. Vidare införs generella förbud mot terrängkörning även på snötäckt mark inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer och dessutom på skogsför-yngningar. Undantag skall kunna göras för nyttotrafik.

I fråga om annan mark får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för terrängkörning, om sådan körning inom visst område kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt.

I propositionen förutskickas att jaktlagstiftningen kommer att ändras bl. a. så att det blir förbjudet att medföra jaktvapen på terrängfordon.

Förslag till

Terrängkörningslag

Härigenom föreskrives följande.

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.

2 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva undantag från förbud enligt 1 § i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars föreligger särskilda skäl.

3 § Kan i annat fall än som avses i 1 § körning i terräng med motordrivet fordon inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förbjuda körningen eller meddela föreskrifter för den.

Vid meddelande av förbud eller föreskrift enligt första stycket skall iakttas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål ej onödigtvis hindras.

4 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 1 § första stycket 1 eller 2 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen dömes till böter, om ej gärningen är ringa.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

Beslut om förbud eller föreskrift eller om undantag därifrån som har meddelats med stöd av lagen (1972: 606) om körning i terräng med motordrivet fordon skall, om beslutet ej avser körning på barmark, anses meddelat med stöd av denna lag och skall äga fortsatt giltighet i den mån ej regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar annat.

JORDBRUKSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-10-23

Närvarande: statsrådet Sträng, ordförande, och statsråden Andersson, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Lidbom, Carlsson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén

Föredragande: statsrådet Lundkvist

Proposition med förslag till terrängkörningslag

1 Inledning

Lagen (1972: 606) om körning i terräng med motordrivna fordon trädde i kraft den 13 december 1972 och gäller till utgången av år 1975 (prop. 1972: 99, JoU 1972: 52, rskr 1972: 271). Regeringen uppdrog i januari 1973 åt statens naturvårdsverk att i samarbete med berörda myndigheter noga följa utvecklingen av terrängtrafiken under lagens giltighetstid och inkomma med förslag till de ytterligare åtgärder som kunde finnas påkallade i samband med att frågan om fortsatt reglering av terrängtrafiken underställdes riksdagens prövning.

Uppdraget har utförts av en arbetsgrupp med företrädare för naturvårdsverket, skogsstyrelsen, lantbruksstyrelsen och trafiksäkerhetsverket. Till arbetsgruppen har varit knuten en rådgivande grupp med representanter för länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Kopparbergs län. Vidare har tre forskningsprojekt initierats av naturvårdsverket för att belysa vissa viktiga frågor i arbetsgruppens arbete. Sålunda har projektet Snöskotern och människan utförts vid Umeå universitets geografiska institution, projektet Snöskoterns och andra terrängmotorfordons inverkan på vegetationen har utförts vid skogshögskolan och projektet Snöskoterns effekter på djurlivet har utförts vid naturvårdsverket.

Naturvårdsverket har i juni 1975 redovisat sitt uppdrag och till regeringen överlämnat arbetsgruppens slutrapport (SNV PM 620) samt rapporter från de tre forskningsprojekten (SNV PM 621). Det lagförslag som innefattas i slutrapporten torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

Efter remiss har yttranden över arbetsgruppens rapporter avgetts av

hovrätten för Övre Norrland, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, kammarkollegiet, televerket, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, naturhistoriska riksmuseet, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, statens planverk, Sveriges geologiska undersökning, statens vattenfallsverk, domänverket, länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar, Gotlands, Hallands, Värmlands, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Vetenskapsakademien, Svenska kommunförbundet, Svenska samernas riksförbund, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska jägareförbundet, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Svenska turistföreningen (STF), Jägarnas riksförbund — landsbygdens jägare, Jämtlands läns snöskoterförbund, Kiruna jakt- och fiskevårdsförening, Kiruna motorklubb, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Skid- och friluftsförbundet, Skogsindustriernas samarbetsutskott, Svenska fjällklubben, Svenska motorcykelförbundet, Sveriges fritidsfiskares riksförbund, Sveriges skogsägares riksförbund, Sveriges snöfordonsleverantörer — ATF och Cykel- och mopedförbundet.

2 Nuvarande förhållanden

2.1 Olika typer av terrängmotorfordon m. m.

I vägtrafik- och terrängtrafikkungörelserna avses med motordrivet fordon sådant fordon som för framdrivande är försett med motor. Hit hör motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Med motorfordon förstås i regel sådant motordrivet fordon som inte är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas för person- eller godsbefordran. Traktorer och motorredskap är sådana motordrivna fordon som är inrättade huvudsakligen som dragfordon resp. arbetsredskap och som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km i timmen.

Terrängfordonen utgörs av terrängmotorfordon och terrängsläp. De förra definieras i lagstiftningen som motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängsläp är fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och inte är släpfordon. Beroende på tjänstevikten indelas terrängmotorfordonen enligt terrängtrafikkungörelsen i terrängskotrar, som har en tjänstevikt av högst 400 kg, och terrängvagnar, som har en tjänstevikt över 400 kg.

Av de fordon som är att anse som terrängskoter är snöskotern den vanligaste. Från det att de första snöskotrarna importerades från USA och Kanada i slutet av 1950-talet har antalet skotrar i Sverige ökat snabbt. Vid slutet av 1960-talet beräknades antalet till mellan 12 000 och 14 000. I april 1975 uppgick antalet registrerade skotrar till ca

28 500. Av dessa fanns ca 11 400 i Norrbottens län, ca 6 700 i Västerbottens län, ca 5 000 i Jämtlands län, ca 1 900 i Västernorrlands län och ca 1 500 i Kopparbergs län.

Snöskotrarna är konstruerade för körning på snötäckt mark men kan i begränsad omfattning ta sig fram även på barmark. Utmärkande för snöskotern är dess låga tjänstevikt, snabbhet och stora framkomlighet. Normalt har den en tjänstevikt av mellan 150 och 250 kg. Gemensamt för alla snöskotrar är att de har ett eller två drivband, regelmässigt av gummi, som drivs via en steglös variabel remtransmission. Skotrarna styrs vanligtvis med hjälp av en eller två stålskidor framtill och genom att föraren tynger ned ena sidan av maskinen.

Som terrängskoter räknas också vissa fordon, som med ett gemensamt namn brukar kallas allterrängskoter. Dessa är främst avsedda för barmarkskörning men kan i vissa fall även användas i snö. De används för både fritids- och nyttokörning. En typ av allterrängskoter är banddriven och tekniskt sett mycket lik snöskotern. En annan typ är hjuldriven och försedd med lågtrycksdäck, vilket ökar framkomligheten. Antalet hjuldrivna allterrängskotrar här i landet uppgår till högst 50.

I april 1975 uppgick antalet registrerade terrängvagnar till ca 200. Den vanligaste typen av dessa tyngre terrängmotorfordon är förutom arméns bandvagn den s. k. snövesslan. Snövesslorna är i första hand avsedda för körning på snötäckt mark men framkomligheten är hög även på barmark. Vesslorna används nästan enbart för nyttokörning, bl. a. för personbefordran och som dragfordon för materialtransporter inom fjällområdet.

2.2 Gällande rätt

Naturvårdslagen (1964: 822) gör det möjligt att reglera terrängtrafiken med motordrivna fordon i nationalparker, naturreservat och naturvårdsområden. Sålunda kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer för varje nationalpark meddela de föreskrifter om rätten att färdas över nationalparken eller annars vistas där som behövs för att trygga ändamålet med nationalparken (5 § andra stycket). För de områden som har avsatts till naturreservat har länsstyrelsen bemyndigats meddela föreskrifter om vad allmänheten har att iaktta för att ändamålet med reservatet skall tryggas (10 §). Motsvarande gäller för naturvårdsområden. Som komplement till det skydd för djurlivet som jaktlagstiftningen medger kan enligt naturvårdslagen vidare meddelas förbud mot att bl. a. färdas eller uppehålla sig inom visst område (14 § tredje stycket). Sådana förbud meddelas av länsstyrelsen.

Allmänna ordningsstadgan (1956: 617) innehåller bestämmelser som gör det möjligt för lokal myndighet att från ordningssynpunkt reglera färdselrätten vid sidan om allmänna och enskilda vägar och körleder.

Med stöd av stadgan kan kommunfullmäktige i lokal ordningsstadga införa färdselförbud inte bara på allmänna platser utan även på andra områden som upplåtits till allmänt begagnande (1 § andra stycket, 7 och 23 §§). Enligt allmänna ordningsstadgan (12 § andra stycket) föreskrivs tillståndsvång för bl. a. tävling och uppvisning i motorsport. Sådant tillståndsvång gäller även om verksamheten inte är förlagd till allmän plats eller därmed likställt område (12 § andra stycket). Bestämmelsen är tillämplig både i fråga om motorfordon och terrängmotorfordon, således även exempelvis snöskotrar.

Enligt lagen (1972: 606) om körning i terräng med motordrivet fordon kan regeringen eller länsstyrelsen under vissa förutsättningar förbjuda eller meddela föreskrifter för terrängkörning med snöskoter eller annat motordrivet fordon inom visst område (1 §). Med terräng avses inte endast obanat naturområde utan även t. ex. åkrar och ängar. Även körning på väg som inte allmänt nyttjas för samfärdsel faller in under lagens tillämpningsområde. En förutsättning för att sådan trafik skall kunna regleras är att den kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt. Det är således endast allmänna intressen som möjliggör reglering enligt lagen. I konsekvens härmed kan förbud eller föreskrift riktas även mot markens ägare eller brukare.

Vid meddelande av förbud eller föreskrift skall iakttas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål inte hindras onödigtvis (2 §). Utan hinder av meddelade föreskrifter får område som omfattas av beslut enligt lagen trafikeras av bl. a. polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning, läkare, distriktssköterska, för transport av sjuk person till läkare och i vissa andra trängande fall. Länsstyrelsen kan också medge undantag för annan utpräglad nyttotrafik.

I terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) finns regler om terrängfordons beskaffenhet och utrustning (7—14 §§) och regler om kontroll av sådana fordon (15—33 §§). Reglerna om förarbehörighet (34—35 §§) har viss anknytning till körkortskungörelsen (1972: 592). Grundregler för terrängtrafiken finns i 36—42 §§. Enligt 36 § skall terrängtrafikanter anpassa färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt så att människor och djur inte störs i onödan och att skador på annans mark och växtlighet undviks. En allmän varsamhetsregel i 38 § ålägger förare av motordrivet fordon att iakttä den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av annat skäl inte kan föra fordonet på betryggande sätt (36 §). I likhet med vad som gäller för vägtrafiken skall föraren av motordrivet fordon som med eller utan egen skuld haft del i trafikolycka stanna och medverka till de åtgärder olyckan skäligen föranleder (44 §).

Rätten att färdas över annans mark brukar härledas ur den s. k. allemansrätten som är en urgammal sedvanerätt som endast i vissa avseenden har kommit till uttryck i lag. Allemansrätten begränsas främst genom bestämmelsen om straff för tagande av olovlig väg (12 kap. 4 § brottsbalken) av vilken bestämmelse framgår att det är förbjudet för utomstående att färdas över tomt eller plantering eller över annan äga som kan skadas därav. Frågan hur långt allemansrätten sträcker sig är emellertid föremål för delade meningar. Till de oklara punkterna torde höra frågan om rätten att utan markägarens samtycke färdas i terrängen bl. a. med snöskoter. Jordbruksutskottet uttalar i sitt betänkande JoU 1972: 52 att allemansrätten enligt utskottets mening dock inte utan vidare innebär rätt att med snöskoter eller annat motorfordon färdas i terrängen på annans mark. Det är sålunda enligt utskottet inte tillåtet att färdas så att skador på mark eller gröda kan uppkomma eller så att hemfriden störs.

Enligt lagen (1938: 274) om rätt till jakt är det förbjudet att utan tillstånd av jakträttsinnehavaren färdas med skjutvapen eller fångstredskap på annans jaktområde annat än på väg som är upplåten till allmänt begagnande, om det inte framgår av omständigheterna att det sker i lovliga ärenden (20 §).

I jaktstadgan (1938: 279) förbjuds jakt med skjutvapen från luftfarkost, motordrivet fordon, motorbåt eller från annat motordrivet fortskaffningsmedel eller från släpfordon eller farkost som bogseras av sådant fortskaffningsmedel. Motordrivet fortskaffningsmedel får inte heller användas för att söka efter vilt eller för att spåra, förfölja, genskjuta eller hinna upp villebråd eller på annat sätt hindra det att undkomma. Den jagande får dock färdas med sådant fortskaffningsmedel före eller efter jakten eller under avbrott i denna inom jaktområdet till och från jaktpass (11 § 1 mom.). Jaktvapen får inte vara laddat när det medförs vid färd i motordrivet fortskaffningsmedel och får inte heller under färden förvaras åtkomligt för förare och passagerare annat än i väl tillslutet fodral. Ammunitionen skall förvaras väl åtskild från vapnet. Dessa bestämmelser gäller dock inte vid färd inom jaktområdet till eller från jaktpass, om färden sker med annat fordon än terrängmotorfordon (11 § 3 mom.). Den som i strid mot förbudet i 11 § 1 mom. jaktstadgan använder fortskaffningsmedel vid jakt kan dömas till böter eller fängelse. Om det är påkallat till förebyggande av brott eller annars särskilda skäl föreligger, kan vapen, ammunition, annat jakt- och fångstredskap, hund, motorfordon, annat motordrivet fortskaffningsmedel och släpfordon som använts förklaras förverkade (30 §).

3 Arbetsgruppen

Arbetsgruppen uppger att snöskotern brukas i yrkestrafik bl. a. för räddnings- och bevakningstjänst, linjearbeten (t. ex. för televerkets och kraftbolags räkning) och inom rennäringsen. Dessa användningsområden tillgodosågs relativt tidigt och marknaden är i stort sett mättad. Ett användningsområde som har blivit alltmer vanligt under de senaste åren är användningen inom jord- och skogsbruk. Ungefär en tredjedel av samtliga snöskotrar i landet används inom dessa båda näringar. Var femte utövare av jord- och skogsbruk i Norrland torde vara ägare av en snöskoter. Regionalt sett har skotern tagits i jord- och skogsbrukets tjänst i högre grad i Norrbottens och Västerbottens län, främst i skogslandet, och i lägre grad i södra Norrland, främst i kustområdet.

Detaljstudier visar enligt arbetsgruppen att stora grupper av potentiella skoterägare finns i Norrlands kustkommuner. En regional indelning av de tänkbara grupperna av nya snöskoterägare visar att mättnadsvärdet för snöskotern troligen nästan har uppnåtts för fjällbefolkningen i fråga om både yrkes- och fritidstrafik, att en viss marknad finns i inlandskommunerna både för jord- och skogsbruk och för fritidsändamål och att den största marknaden finns i de stora tätorterna i kustkommunerna och då främst för rena fritidsändamål.

Att kartlägga hur snöskotertrafiken fördelar sig mellan nytto- och fritidstrafik är enligt arbetsgruppen förenat med svårigheter. En av orsakerna härtill är, att en skoter ofta används både i nytto- och fritidstrafik. Ungefär hälften av skotrarna torde användas i både nyttotrafik och fritidstrafik. Vidare kan ca 25 % av skotrarna antas användas i ren nyttotrafik och således ca 25 % i ren fritidstrafik.

Från friluftslivssynpunkt har tillkomsten av snöskotern enligt arbetsgruppen inneburit fördelar genom att den kan användas som transportmedel till platser där friluftslivsaktiviteter bedrivs. Särskilt i fjällen men även i andra områden som saknar vägar i större omfattning har snöskotern underlättat allmänhetens möjligheter att företa familjeutflykter till lämplig plats för att sola, åka skidor eller på annat sätt uppleva naturen. Den största fritidsanvändningen har skotern fått i samband med vinterfisket, särskilt i fjällänen. De tre norrbottenskommunerna Kiruna, Gällivare och Jokkmokk har en skoteranvändning av resp. 100, 92 och 92 %. Höga värden påträffas också i vissa kommuner i Jämtlands län och i Västerbottens län. Skoteranvändningen beror på hur långt från väg fiskevattnet är beläget. Sälunda är användandet av skoter nästan 100-procentigt då fiskevattnet är beläget en mil eller mer från väg. Även i kustområdet har skotern kommit till stor användning för friluftslivet. Särskilt betydelsefull är skotern som transportmedel till fritidshus i den norrländska skärgården och i samband med familjeutflykter i skärgården. Även fritidsfiskarna längs kusten använder ofta skoter.

För nyttoändamål används skotern inom en rad olika områden främst inom de areella näringarna. Särskilt inom rennäringen får den numera anses vara ett nödvändigt hjälpmedel. Antalet skottrar som används inom rennäringen uppgår till ca 800. Även inom skogs- och jordbruk i kommuner i Norrlands inland, där småjordbrukare kompletterar sin försörjning med skogsarbete, kommer skotern ofta till användning. Antalet skottrar som används inom skogs- och jordbruk uppgår till omkring 10 000. Inom jord- och skogsbruk är körsträckorna vanligtvis relativt korta men många. Skotern används också i stor utsträckning för person- eller godsbefordran i glesbygdsområden och på andra håll där det är kommunikationsproblem. Vidare används den vid olika typer av anläggningsarbeten, vid preparering av skidspår och slalombackar, inom polis-, tull-, räddnings- och ambulanstjänst m. m. När snöskottrar används i samband med anläggningsarbeten, t. ex. av televerket, är körsträckorna ofta långa.

Arbetsgruppen konstaterar att undersökningar visar att körning med snöskoter i *skogsförnygringar* vållar allvarliga skador på träd upp till tre meters höjd. Kvist- och stamskador är vanliga liksom brott på stammen. En markägare kan därigenom drabbas mycket hårt om stark snöskotertrafik korsar hans marker. Denna situation är i dag alls inte ovanlig i anslutning till tätorter. Med stöd av undersökningar som gjorts här i landet och en amerikansk undersökning som visar effekten på barrträd som blivit påkörda av snöskoter fastslår arbetsgruppen att inte ens enstaka körningar med snöskoter i *skogsförnygringar* är möjliga utan stora risker för skadeeffekter. Det är därför synnerligen angeläget med en reglering av skotertrafiken i områden med *skogsförnygringar*.

Arbetsgruppen framhåller att ett vanligt argument mot snöskotern är att den medför betydande vegetationsskador. De undersökningar som utförts inom projektet Snöskoterns och andra terrängmotorfordons inverkan på vegetationen visar emellertid enligt arbetsgruppen att det med undantag för *skogsförnygringar* vanligtvis inte uppstår några allvarliga skador till följd av enstaka körningar med skoter på ett för markvegetationen effektivt skyddande snötäcke. Från vegetationssynpunkt torde regleringar i andra områden än i *skogsförnygringar* därför endast behövas i undantagsfall.

Arbetsgruppen uppger vidare att snöskotertrafiken har negativa effekter också på *friluftslivet*. Effekterna är i huvudsak hänförliga till fjällregionen. I första hand är det fritidstrafiken med snöskoter som medför negativa konsekvenser för det övriga friluftslivet i fjällen. Från friluftslivssynpunkt föreligger däremot endast i undantagsfall behov att reglera nyttotrafiken, eftersom denna i huvudsak sker på platser och tider som inte utnyttjas för friluftsliv i någon större utsträckning. Det är enligt arbetsgruppen angeläget med en reglering av skotertrafiken bl. a. i den närmaste omgivningen av fjällanläggningar, t. ex. fjällstationer, stug-

byar, slalombackar o. d. Området kring fjällanläggningar utnyttjas som regel mycket intensivt av såväl skoterburna turister som andra fjällturister, vilket medför konkurrens om markutrymmet. Enligt arbetsgruppen behövs regleringsåtgärder ofta från såväl friluftslivssynpunkt som ordningssynpunkt i anslutning till en del tätorter.

Även snöskoterbuller är ett problem överallt där friluftsliv och skotertrafik samtidigt äger rum. Framför allt utgör bullret en stor olägenhet i närheten av fjällanläggningarna där ett stort antal människor tillbringar större delen av fjällvistelsen.

Arbetsgruppen framhåller att undersökningar också visar att skotertrafik i ett område påverkar dess *djurliv*. Både däggdjur och fåglar flyttar sig undan fordonet. Reaktionen varierar kraftigt mellan olika arter. Järven är därvid kanske den känsligaste djurarten. En annan art som drabbas är älgen. Vid sidan av de färdselreglerande åtgärder som behövs finner arbetsgruppen det synnerligen angeläget med åtgärder för att komma till rätta med den olaga användningen av skoter i samband med jakt. Enligt arbetsgruppen förekommer i många fjälldalar omfattande ripjakt med snöskoter med såvitt man kan bedöma förödande effekt på de lokala stammarna. Direkt drabbar denna jakt de delar av beståndet som har överlevt vintern och som skall svara för reproduktionen. Indirekt kan jakten tänkas drabba exempelvis kungsörn och jaktfalk, två från naturvårdssynpunkt känsliga arter för vilka ripor är viktiga byten. Älgen är, om man räknar i absoluta tal, den i särklass mest drabbade djurarten. Rapporterna om skoterjakterna efter älg — och i viss mån de som avser rådjur — talar ofta om besvärliga snöförhållanden för djuren, blod i spåren till följd av skavsår mot hård skare osv. Till de jaktvårdande synpunkterna kan därför i ett stort antal fall läggas också rena djurskyddsskäl. Den tredje gruppen som råkar illa ut är enligt arbetsgruppen de stora rovdjursarterna, dvs. björn, lo och järv. Skoterjakt efter björn och lo förekommer inte sällan. I björnens fall rör det sig ofta om jakt efter hona med ungar och även denna jakt kan vara mycket olustig från djurskyddssynpunkt. Järven är den djurart som relativt sett drabbas hårdast. Skoterjakten efter järv har en omfattning som kan utgöra ett hot mot artens existens i landet.

Arbetsgruppen har också låtit undersöka den nöjes- och fritidsbetonade *terrängkörningen på barmark*. Sålunda har länsstyrelserna tillfrågats vilka olägenheter sådan körning med bilar, motorcyklar och andra motordrivna fordon kan medföra. Av de inkomna svaren framgår att sådan trafik medför betydande mark- och vegetationsskador framför allt på Gotland. Från tio andra län föreligger rapporter om vissa mark- och vegetationsskador. I dessa tio län har dock trafiken som regel hittills inte medfört några större problem. Trafik med motorcykel och moped har orsakat mark- och vegetationsskador av lindrig karaktär vid körning längs motionsspår, stigar och vandringsleder. Biltrafik utanför vägnätet

med åtföljande skador på mark och vegetation har noterats på stränder i fem län, på kalkhällmarker med alvarvegetation i tre län och på tallhedar och åsar i tre län. På Gotland betraktas biltrafik på sandstränder, klapperstensfält, hållmarker, märgelområden och alvarmarker som ett av länets största naturvårdsproblem i dag. Flertalet länsstyrelser efterlyser generellt förbud för allmänheten att färdas med motordrivna fordon i terräng under barmarksförhållanden.

Enligt arbetsgruppens mening finns det ett synnerligen starkt behov av att barmarkstrafiken med motordrivna fordon begränsas. Åtgärder behövs inte minst för att förebygga en kommande utveckling av trafiken med fordon speciellt avsedda för nöjeskörning i terräng. Åtgärder mot fritidstrafik är också angelägna på stränder utefter landets sydligare kuster. I dessa områden är det speciellt biltrafik som medför problem. Behov av åtgärder förekommer vidare i tätortsnära natur, där mopeder och motorcyklar är vanligt förekommande störningsmoment. Enligt arbetsgruppen är nuvarande reglering ofullständig. Det behövs bestämmelser som gör det möjligt att väcka allmänt åtal utan särskild åtalsprövning. Vidare är det enligt arbetsgruppen otillfredsställande att markens ägare skall kunna tillåta körning som kan skada allmänna skyddsintressen. Barmarkskörning kan knappast ske någonstans i terrängen utan att komma i konflikt med naturvårdsintressen eller andra allmänna intressen. Olägenheterna till följd av barmarkstrafiken visar sig främst på mark och vegetation, men även för friluftslivet och vissa andra allmänna intressen utgör denna trafik i vissa fall störningsmoment.

Arbetsgruppen föreslår att ett generellt förbud för hela landet införs mot terrängkörning på barmark. Ett förbud enbart inom känsliga områden är enligt arbetsgruppen inte tillräckligt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bör få bemyndigande att i tillämpningsföreskrift till lagen införa förbud mot barmarkskörning. Förbudet bör enligt arbetsgruppens mening med hänsyn främst till de areella näringarna föras med omfattande undantag. Sålunda bör alla traktorer, motorredskap eller andra motordrivna fordon som används framför allt inom jord- och skogsbruk för nyttoändamål i terräng bli undantagna. Generellt undantag bör också gälla för körning som är nödvändig för utövande av renskötsel. I de fall det är angeläget att begränsa även nämnda nyttotrafik bör lämpligen naturvårdslagens skyddsinstitut användas.

Barmarksförbudet syftar främst till att skydda mark och vegetation från skador. I enlighet härmed har arbetsgruppen med körning på barmark avsett all körning där fordon får kontakt med marken. Förbudet är således avsett att omfatta även sådana fall där snötäcket är så tunt eller löst att det inte förmår skilja fordonets drivordningar från marken och därmed inte heller kan skydda marken för skaderisker. Förbudet avses emellertid inte gälla undantagslöst när marken är bar. Det bör

enligt arbetsgruppen kunna anses tillåtet att färdas med snöskoter t. ex. över smärre kalblåsta barmarksfläckar i fjällen under i övrigt rådande vinterförhållanden eller att köra in vid sidan av vägen med bil för att parkera.

Även i fråga om terrängkörning på snötäckt mark behövs enligt arbetsgruppen en skärpt lagstiftning.

Skotertrafiken och i någon mån även annan motortrafik på snö och is medför betydande olägenheter för olika samhällsintressen. Det föreligger därför behov av åtgärder för att ytterligare reglera skotertrafiken. Arbetsgruppen diskuterar två olika alternativ för att lagstiftningsvägen komma till rätta med de olägenheter snöskotertrafiken medför, nämligen å ena sidan ett generellt förbud utom för vissa områden och leder (alternativ I) och å andra sidan selektiva åtgärder i form av lokala och regionala förbud (alternativ II).

Trots alternativens motsatta utgångspunkter anser arbetsgruppen att de med avseende på areal teoretiskt sett skulle kunna tänkas reglera trafiken med samma resultat. Enligt arbetsgruppen står det klart att man med en reglering enligt alternativ I skulle kunna komma till rätta med merparten av de olägenheter som snöskotrarna orsakar. Samtidigt framhåller arbetsgruppen att man emellertid i stort bör kunna nå samma resultat genom att tillämpa alternativ II. Vad som närmast skulle kunna tala för ett generellt förbud är de allmänna störningar som skotertrafiken vållar på djurlivet. Det kan dock enligt arbetsgruppens bedömning inte heller i detta fall anses ha kommit fram några tungt vägande argument mot en reglering enligt alternativ II. En av förutsättningarna för att denna form av reglering skall kunna erbjuda djurlivet ett tillräckligt skydd är dock att förbudsområdena i vissa fall ges en betydande areell omfattning. Man torde däremot inte med något av de båda alternativen kunna komma åt den olagliga användningen av skoter i samband med jakt. Här för behövs enligt arbetsgruppen åtgärder som kompletterar de färdselreglerande åtgärderna.

Frågan om vilket regleringsalternativ som bör väljas måste enligt arbetsgruppen bedömas även med hänsyn till vissa förvaltningsmässiga aspekter. Arbetsgruppen anser att det inte är rimligt att ha ett generellt förbud utan att sådana områden som är okänsliga för skotertrafik eller annan motoriserad terrängtrafik på snö och is undantas från förbudet. Detta skulle sannolikt medföra att ikraftträdandet av en författning med generellt förbud måste skjutas upp en tid medan dessa områden väljs ut. I annat fall skulle all fritidsbetonad trafik plötsligt bli förbjuden. Troligen skulle detta förbud behöva gälla minst en vintersäsong. För att säkrare kunna avgränsa sådana mindre känsliga områden skulle emellertid behövas en inventeringstid på kanske 2—3 år.

Arbetsgruppen har vidare ställt sig tveksam till om naturvården på längre sikt skulle tjäna på en reglering som utgår från generellt förbud.

Särskilt allvarligt bedömer arbetsgruppen det förhållandet att ett generellt förbud riskerar att inte bli respekterat. Mot ett generellt förbud talar slutligen enligt arbetsgruppens uppfattning att det skulle bli administrativt betungande genom att en rad dispenser skulle behöva lämnas för olika kategorier.

En författning som möjliggör lokala-regionala regleringar skulle kunna träda i kraft omedelbart. Om man tillämpar lokala-regionala regleringar, kan dessa enligt arbetsgruppen anpassas till skyddsbehoven successivt och på så vis möjliggöra en fortlöpande planering. Även med en reglering av denna karaktär kommer det att dröja en tid innan förbudsområdenas antal och areella omfattning motsvarar skyddsbehoven. Det finns emellertid redan i dag vissa förbudsområden, som meddelats med stöd av den nuvarande lagstiftningen. Ytterligare sådana områden planeras i vissa län. Dessutom torde vissa typer av förbudsområden kunna anges direkt genom en kommande lag på området. Enligt arbetsgruppens uppfattning kommer man alltså att ha ett relativt bra utgångsläge vid den tidpunkt då en eventuell författning av lokal-regional karaktär träder i kraft.

En författning av detta slag skulle enligt arbetsgruppen nära anknyta till flertalet skyddsinstrument i naturvårdslagen. Därigenom kan man ta tillvara tidigare erfarenheter från tillämpningen av naturvårdslagen, t. ex. i fråga om administrativ praxis, inventeringsmetodik o. d. En reglering av lokal-regional karaktär gör det lättare att anpassa förbuden efter lokala förhållanden. Därigenom skulle man i hög grad kunna reducera det administrativt betungande arbetet med dispenser och undantag.

Arbetsgruppen anför sammanfattningsvis att det inte kan anses ha kommit fram tillräckliga motiv, varken genom forskningsmaterial eller övrigt underlag, för en reglering som utgår från ett i hela landet gällande generellt förbud. För vissa särskilt angivna typområden, nämligen för skogsföryngringar och vissa områden i fjälltrakterna bör emellertid generella förbud tillgripas, anser arbetsgruppen.

Arbetsgruppen föreslår sålunda att körning med motordrivet fordon i *skogsföryngring* generellt blir förbjuden. Förutom att skadorna som nämnts är omfattande skulle det bli administrativt mycket betungande om förbud skulle behöva meddelas för vart och ett av de områden med skogsföryngring som berörs. Sådana områden finns i stort antal och tillkommer och försvinner kontinuerligt. Körning på skogsföryngring bör enligt arbetsgruppen alltid vara förbjuden när område med föryngring inte är helt täckt av snö. Den enda situation då körning bör vara tillåten är då snödjupet överstiger plant- eller ungs-kogen och då snötäcket är av sådan beskaffenhet — så hårt eller så mäktigt — att fordonen inte får kontakt med plantorna. När snötäcket har denna egenskap föreligger inga eller i varje fall försumbara risker för vegetationsskador, varför det

från skadesynpunkt inte är motiverat med förbud. Ett förbud i föryngringar helt täckta av snö skulle vidare föra med sig stora svårigheter när det gäller att skilja dessa från t. ex. kalhyggen utan föryngring, myrar, åkertegar eller över huvud taget gläntor i skogen. Körning med motor-drivet fordon i skogsföryngring bör således enligt arbetsgruppen vara förbjuden där det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på föryngringen.

Arbetsgruppen föreslår att trafiken med motordrivna fordon i *fjällvärlden* skall regleras genom ett generellt förbud för de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer. Enligt arbetsgruppen har naturvårdsverket och planverket utarbetat ett preliminärt förslag till närmare avgränsning av de s. k. obrutna fjällområdena och det föreslås att det generella förbudet skall bli gällande för vissa av eller delar av dessa områden. Ett sådant förbud är enligt arbetsgruppens mening också i överensstämmelse med de riktlinjer som har fastställts genom riksdagens beslut om den fysiska riksplaneringen för de s. k. väglösa vildmarksområdena i fjällen (jfr prop. 1972: 111, CU 1972: 35, rskr 1972: 348). En reglering av trafiken i dessa områden skulle främja flera betydelsefulla skyddsintressen. Härigenom skulle flera av de mest känsliga djurarternas behov av stora skoterfria ytor tillgodoses. Särskilt med hänsyn till den begränsade järvstammen, vilken har sin tyngdpunkt i anslutning till dessa områden, är denna reglering enligt arbetsgruppen angelägen. Vidare återfinns de för störningar känsliga renkalvningslanden i stor utsträckning inom dessa områden. Också från friluftslivssynpunkt är det av såväl nationell som internationell betydelse att denna "vildmark" kan undanhållas de olägenheter som följer av skotertrafiken, framhålls det.

Förbudet bör enligt arbetsgruppens mening närmare bestämt gälla inom de nio områden som efter samråd med länsstyrelserna avgränsats som obrutna fjällområden i Västerbottens, Jämtlands och Kopparbergs län. I Norrbottens län kan däremot enligt arbetsgruppens mening de obrutna fjällområdena inte i sin helhet läggas till grund för ett förbud. Anledningen är att områdena i detta län är mycket stora och tillsammans täcker huvuddelen av fjällregionen inom vilket område också den övervägande delen av skotertrafiken i länet äger rum. I Norrbottens län bör enligt arbetsgruppen trafiken i stället förbjudas inom de delar av de obrutna fjällområdena som definierats som s. k. vildmarkskärnor enligt rapporten (SOU 1971: 75) Hushållning med mark och vatten och för vilka gäller särskilda bestämmelser enligt riksdagens tidigare angivna beslut. Dessa kärnområden, som är sju till antalet, är av ungefär samma storleksordning som de i förslaget avgränsade obrutna fjällområdena i övriga fjällän. Områdenas preliminära avgränsning framgår av en bilaga till arbetsgruppens rapport.

Avsikten är att länsstyrelsen efter individuell prövning skall kunna

medge undantag från förbudet, framhåller arbetsgruppen. Vidare skall länsstyrelsen kunna undanta erforderliga skoterleder och isbelagda vattendrag. Däremot bör länsstyrelsen inte ha bemyndigande att meddela undantag som ändrar områdenas avgränsning.

När det gäller körning på *snötäckt mark i övrigt* föreslår arbetsgruppen att i övriga områden eller utmed leder, där trafiken medför olägenheter från naturvårds-, friluft- eller renskötselsynpunkt eller annan allmän synpunkt, det lokalt eller regionalt skall kunna meddelas förbud eller inskränkande föreskrifter för trafiken. Eftersom det är angeläget att regleringen anpassas efter de lokala förhållandena, förordar arbetsgruppen att det uppdras åt länsstyrelsen att meddela sådana förbud och föreskrifter. Denna reglering kommer i huvudsak att motsvara den reglering som kan ske med stöd av gällande lag (1972: 606) om körning i terräng med motordrivet fordon, framhåller arbetsgruppen. En sådan reglering kan aktualiseras, om det från allmän synpunkt föreligger behov att begränsa trafiken på snötäckt mark och is inom visst område. Några generella kriterier för hur omfattande de reglerade områdena skall kunna vara är icke uppställt dock inte av arbetsgruppen. Detta måste bestämmas av regionala eller lokala förhållanden i varje enskilt fall, framhålls det. En generell utgångspunkt bör dock vara att det reglerade området inte skall ges större omfattning än vad skyddsbehoven motiverar.

Med hänsyn till att olägenheterna till följd av terrängtrafiken varierar i omfattning från område till område, bör enligt arbetsgruppen en reglering av trafiken kunna göras mer eller mindre restriktiv. I vissa områden bör således terrängtrafiken kunna avlysas helt. I andra fall skall mer eller mindre restriktiva föreskrifter kunna meddelas för terrängtrafiken inom ett visst område. En sådan föreskrift kan t. ex. innebära att skoterkörning får ske endast efter bestämda leder, endast viss tid av dygnet eller med viss föreskriven maximihastighet. En reglering skall också kunna inskränkas till viss tid av året. Enligt arbetsgruppen bör nu ifrågavarande reglering kunna användas för att komplettera de generella förbuden.

Enligt arbetsgruppens mening bör körning i samband med jordbruks- och skogsbruksnäringen samt renskötseln vara generellt undantagen från förbuden och de inskränkande föreskrifterna. Klart är också att körning för nödvändig polis-, ambulans- och räddningstjänst samt därmed jämförlig körning alltid bör vara tillåten. Däremot har arbetsgruppen inte ansett att det bör gälla något generellt undantag för krigsmakten. Annan trafik än den som generellt undantagits i lagen eller i beslut med stöd av denna bör kunna undantas efter individuell prövning. Sådant undantag bör kunna medges om ifrågavarande körning kan ske utan olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt eller om särskilda skäl föreligger. Vid medgivande av undantag bör särskilda villkor kunna föreskrivas för den trafik som tillåts. De regleringsåtgärder arbetsgrup-

pen sålunda föreslår är enbart förestavade av allmänna intressen, framhålls det. Det är därför inte utan vidare tillåtet med skotertrafik i områden som inte berörs av något förbud. En förutsättning för skotertrafik i oreglerade områden är att den sker på sådant sätt att marken inte skadas därav.

Arbetsgruppen lägger också fram förslag som berör *skoterlederna*. Ett sätt att minska olägenheterna av skotertrafiken är enligt arbetsgruppen att kanalisera den till bestämda stråk eller leder. Särskilt med tanke på djurlivet och friluftslivet är trafik utmed bestämda stråk att föredra jämfört med en okontrollerad och utspridd trafik. En sådan kanalisering sker ofta spontant genom skoteråkarnas egna vägval i terrängen. För att tillgodose skyddsintressen av olika slag behövs dock i vissa fall en ytterligare styrning av skotertrafiken till leder. En sådan styrning kan enligt arbetsgruppen åstadkommas genom att trafiken förbjuds inom ett område t. ex. med stöd av den föreslagna lagen om körning i terräng med motordrivet fordon eller genom lokal ordningsstadga. Även utan förbud kan dock en viss kanalisering av trafiken åstadkommas genom att skoteråkarna rekommenderas leder, s. k. anvisade leder. I detta senare fall är skoteråkaren oförhindrad att köra i ledens omgivande terräng men torde av praktiska skäl ofta föredra den anvisade leden.

Det existerande vinterlednätet har från början varit avsett för skidåkare men har alltmer kommit att utnyttjas även av skoteråkare. Numera är det inte alls ovanligt att vinterlederna nästan uteslutande används av skoteråkarna. Mot bakgrund av denna utveckling har arbetsgruppen diskuterat huruvida det är ändamålsenligt att bygga upp ett helt nytt skoterlednät parallellt med det existerande vinterlednätet, vilket redan i dag utgör ett icke oväsentligt styrmedel. Arbetsgruppen har därvid kommit fram till att de fördelar som vinnas genom att generellt separera skid- och skoterleder inte kan anses stå i rimlig proportion till vad det kostar att bygga upp ett särskilt skoterlednät. Det är inte heller från skyddssynpunkt lämpligt med ytterligare ett lednät i fjällen. I stället bör nuvarande vinterlednät kompletteras med särskilda skoterleder endast då det behövs för att undanröja särskilt påtagliga konflikter mellan skid- och skoteråkare och där det inte går att kanalisera skotertrafiken i önskvärd utsträckning utan att speciella skoterleder anläggs.

Huvudmannaskapet för skoterlederna med därtill hörande anordningar bör enligt arbetsgruppen vila på staten genom statens naturvårdsverk och länsstyrelserna och i vissa fall på kommunerna. Det senare föreslås gälla leder från och i anslutning till tätorterna inom närzonen, vilka huvudsakligen utnyttjas av invånarna i ifrågavarande tätorter. Kommunerna bör även ansvara för leder inom områden där terrängtrafiken reglerats genom lokal ordningsstadga.

Till täckande av kostnaderna för skoterleder m. m. föreslår arbetsgruppen att årligen under en femårsperiod 3,5 milj. kr. tillförs anslaget

Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m. m. Avsikten är att naturvårdsverket, som administrerar anslaget, skall fördela erforderliga medel till länsstyrelserna och besluta om statsbidrag till kommunerna.

Enligt arbetsgruppen kan man inte med färdselreglerande åtgärder komma till rätta med olaglig användning av snöskoter i samband med jakt utan härför behövs *ändring av jaktstadgan*. Arbetsgruppen lägger därför fram förslag som berör rätten att medföra jaktvapen vid färd med terrängmotorfordon. Ett terrängmotorfordon skiljer sig enligt arbetsgruppen så markant beträffande användningsområdet från motorfordon i övrigt att det måste anses föreligga mycket starka skäl för att ha strängare bestämmelser beträffande rätten att medföra vapen. Några tungt vägande skäl för att över huvud taget medföra vapen på terrängmotorfordon kan enligt arbetsgruppens mening knappast anses föreligga. Mot bakgrund härav och med hänsyn till den betydande omfattningen av den olaga jakten med snöskoter föreslår arbetsgruppen att 11 § 3 mom. jaktstadgan ändras, så att därav framgår att vapen över huvud taget inte får medföras vid färd med terrängmotorfordon. Länsstyrelsen bör dock även i detta hänseende få medge undantag, om det behövs för renskötseln eller för att tillgodose jaktvårds- eller naturvårdsintresse eller om särskilda skäl föreligger.

Enligt arbetsgruppen visar vidare erfarenheterna att den förföljning av "nyfikenhet" av villebråd som är relativt vanlig kan orsaka betydande olägenheter för olika viltarter. Ett sådant förföljande som ofta sker i syfte att få ett tillfälle att fotografera ett djur kan bli mycket långvarigt. Djuret blir då utmattat och skräms bort från den miljö det valt under en kanske svår näringssituation. Det finns därför enligt arbetsgruppen starka skäl som talar för att även förföljning av villebråd i annat syfte än jakt förbjuds. För att någon oklarhet i detta hänseende inte skall råda föreslås därför en ändring av 11 § 1 mom. jaktstadgan så att därav klart framgår att ett förföljande av villebråd, vilket än syftet därmed må vara, är förbjudet.

För att de föreslagna åtgärderna skall ge åsyftat resultat behövs det enligt arbetsgruppens mening en ökad information om bestämmelserna för de aktuella frågorna.

I särskilt yttrande till arbetsgruppens förslag anmäler ledamoten av arbetsgruppen Ingemar Lindström avvikande mening och anför sammanfattningsvis följande:

Lindström förordar att förbudet mot körning i skogsföryngringar skall omfatta alla föryngringsytor i produktiv skogsmark. Nöjeskörningen får därvid ske på myrar, sjöar och i storskogen där risken för skador är mindre. För nödvändig genomfart genom en större föryngringsyta bör skoterled kunna upplåtas. Det bör normalt vara lätt för allmänheten att urskilja föryngringsytor från andra ytor där körning är tillåten. De enda öppna ytor inom skogsområden där körning enligt detta alternativ blir

tillåten är sjöar, åkrar samt berg-, myr- och höjdlägesimpediment. Genom iakttagelser på marken kan en skoteråkare i de flesta fall med god säkerhet identifiera dessa ytor. Även de allmänna kartorna ger relativt god ledning. Om tveksamhet i något fall kan råda bör hänsyn härtill tas vid utdömande av straff för olovlig körning.

I annat särskilt yttrande anför projektledaren Anders Bjärvall i huvudsak följande:

Om man inte vill riskera betydande olägenheter från zoologisk synpunkt, förutsätter alternativet med lokala-regionala förbud och i övrigt fri trafik två saker. Det behövs ett instrument med vilket erforderliga inventeringar kan göras. Vidare måste dessa hinna slutföras före 1975 års utgång då den nya skoterlagen skall träda i kraft. Ingen av dessa förutsättningar är eller kan komma att bli uppfylld. Från zoologisk synpunkt är det därför nödvändigt att grunden för den framtida regleringen av skotertrafiken utgörs av ett generellt förbud. Ett av de skäl som arbetsgruppen redovisar mot ett generellt förbud är enligt Bjärvalls mening inte alls ett sådant. Arbetsgruppen anser att man inte snabbt kan införa ett generellt förbud, eftersom man då inte samtidigt hinner välja ut alla de områden som kan undantas från förbudet. Därav drar arbetsgruppen slutsatsen att ett generellt förbud skulle kunna träda i kraft först efter flera års arbete. Enligt Bjärvalls uppfattning skulle man inte alls behöva vänta så länge. Ett generellt förbud skulle kunna införas tämligen omgående efter en första diskussion mellan företrädare för olika intressen. Från förbudet skulle då undantas områden kring vilka ingen diskussion behöver stå. I en andra omgång kan sedan ytterligare områden utväljas. Mot arbetsgruppens påstående att vissa områden då under några säsonger i onödan avstängs för skoteråkarna invänder Bjärvall att åtgärden i varje fall inte åstadkommit någon bestående skada. Från zoologisk synpunkt är däremot den motsatta situationen — den som arbetsgruppen föreslår — allvarlig. Om man underlåter att införa förbud mot skotertrafik i ett område där senare inventeringar visar att trafik med tanke på känslig fauna inte borde ha varit tillåten, begår man fel som kan få bestående följder. Allt talar för att sådana situationer kommer att inträffa om man inte väljer det generella förbudet som grund för den framtida regleringen av skotertrafiken.

4 Remissyttrandena

Arbetsgruppens förslag har i allmänhet fått ett positivt mottagande vid remissbehandlingen. Huvudlinjerna i förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av de allra flesta remissinstanserna.

Enligt *statens trafiksäkerhetsverk* visar resultaten av de forskningsprojekt som initierats av statens naturvårdsverk att en fortsatt reglering av terrängtrafik med motordrivna fordon är nödvändig. Utredningsför-

slaget utgör enligt verket en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Även *statens planverk, kommunförbundet, länsstyrelsen i Jämtlands län, Skogsindustriernas samarbetsutskott* m. fl. remissinstanser framhåller att förslaget i stort sett innebär väl avvägda kompromisser mellan berörda intressen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att förslaget ger en överskådlig och väl avvägd bild av hur terrängkörning med motordrivna fordon — främst snöskoter — har utvecklats i landet. Länsstyrelsen delar arbetsgruppens uppfattning att olägenheterna av terrängtrafiken i vissa avscenden blivit så besvärande att lagstiftningen behöver skärpas.

Naturhistoriska riksmuseet påpekar att de studier som arbetsgruppen grundar sina förslag på endast har omfattat en del av de två vintrar som gått under försökstiden. En sammanhängande studie av en hel vinter har således inte kommit till stånd. Det är därför tveksamt om de hitillsvarande studierna är tillräckliga som underlag för ett slutgiltigt ställningstagande. Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* och *Skid- och friluftsrådet* anser att försöksperioden har varit väl kort.

Direkt negativa till förslaget är endast *Kiruna jakt- och fiskevårdsför-
ening* och *Kiruna motorklubb* som anför att ytterligare reglering av skotertrafiken är obehövlig.

De allra flesta remissinstanserna tillstyrker eller lämnar utan erinran arbetsgruppens förslag att reglering av trafiken med motordrivna fordon i terräng väsentligen skall ske genom selektiva åtgärder i form av lokala och regionala förbud. Ett fåtal remissinstanser uttalar sig till förmån för en reglering som utgår från ett generellt förbud för hela landet mot terrängkörning.

Länsstyrelsen i Jämtlands län tillstyrker att länsstyrelserna även i fortsättningen ges möjligheter att meddela förbud eller föreskrifter inom områden där trafiken medför olägenheter. Länsstyrelsen har under de år lagen om körning i terräng med motordrivna fordon varit i kraft meddelat föreskrifter om reglering av trafiken inom sammanlagt fem områden till skydd för renskötseln, djurlivet, friluftslivet och skogsnäringen. Dessutom har flertalet kommuner inom länet reglerat terrängtrafiken genom bestämmelser i lokal ordningsstadga. Erfarenheterna av regleringen har allmänt varit enbart goda och, såvitt länsstyrelsen har sig bekant, har efterlevnaden av bestämmelserna även varit god. Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* uppger att erfarenheterna av den nuvarande lagstiftningen är goda.

Lantbruksstyrelsen tillstyrker i princip utredningens förslag att den motordrivna terrängtrafiken regleras lagstiftningsvägen enligt det alternativ som innebär att förbud kan meddelas helt eller delvis för vissa områden och leder samt att nyttotrafik kan undantas från regleringen. Om syftet med en reglering genom selektiva förbud beträffande den motordrivna terrängtrafiken skall kunna upprätthållas, bör enligt styrelsens

mening inte restriktioner och regleringar införas av sådan omfattning att lagen hos allmänheten kommer att få karaktären av ett generellt förbud mot terrängmotortrafik.

Att införa selektiva förbud eller föreskrifter är också enligt *domänverket* det riktiga förfarandet för att skydda känsliga områden, vegetation och djurliv. Viktigt är också att restriktionerna får en sådan utformning och omfattning att efterlevnaden kan hållas under kontroll och överträdelser beivras. Där förbud råder skall endast klart definierad nyttotrafik få förekomma.

Enligt *kommunförbundet* är det — med hänsyn till det nu redovisade forskningsresultatet — inte motiverat med ett principiellt förbud mot användande av terrängfordon på snötäckt mark. En smidigare väg är i stället att som arbetsgruppen föreslår bygga på av regeringen, länsstyrelserna och kommunerna meddelade förbud inom vissa zoner.

Hovrätten för Övre Norrland biträder — om ock med tväkan — förbud enligt alternativ II och anför att mot ett generellt förbud talar det förhållandet att samhället under omkring tio år i stort sett utan åtgärder har låtit utvecklingen gå mot oreglerad skotertrafik. Många människor med intresse för motorburet friluftsliv har därför disponerat betydande belopp för inköp av ett eller flera terrängfordon i tron att det även i fortsättningen skulle vara tillåtet att färdas i terrängen med dessa fordon. Att under sådana förhållanden plötsligt göra dessa fordon mer eller mindre obrukbara kan inte anses tillfredsställande. I åtskilliga fall, exempelvis när det gäller transporter i samband med vinterfiske, får skotertrafik också anses ha ett visst berättigande och främja en lämplig sysselsättning. Enligt hovrätten bör regleringen av terrängtrafiken alltså inte ske stelt och provocerande och på ett sätt som många människor, främst skoterägarna, måste antas sakna all förståelse för och som knappast kan bidra till att regleringen efterlevs.

Svenska turistföreningen anser att, även om den föredrar alternativ I, också alternativ II skulle väsentligt förbättra den nuvarande situationen — dock endast om regeringen, eller av denna utsedd myndighet, utfärdar förbud i huvudsak i enlighet med utredningens förslag. Fullföljs inte en lagstiftning enligt alternativ II med de föreslagna förbuden, kan såväl växt- och djurvärlden som fjällturismen bli svårt lidande.

Svenska naturskyddsföreningen anför att det enligt gängse betraktelsesätt ingår i allemansrätten att färdas i naturen till fots eller med skidor, kanot eller liknande motorfritt färdelsätt och att det som inte kriminaliserats i lag anses tillåtet åtminstone i princip. Visserligen lär väl inte den föreslagna lagstiftningen ändra den grundläggande principen att någon allemansrätt inte gäller för trafik med motorfordon, men det vore mycket olyckligt om allmänheten skulle få en annan uppfattning med hänsyn till det sätt varpå lagstiftningen utformats. Utgångspunkten

för lagstiftningen om terrängtrafik bör därför enligt naturskyddsföreningen vara att all motortrafik i terräng som inte sker med stöd av särskilt lagrum är förbjuden. Naturskyddsföreningen menar således att tungt vägande skäl talar för att lagstiftningen om terrängtrafik dels slår fast att det råder ett principiellt förbud mot motortrafik, dels meddelar de undantag som behövs för nyttotrafikens behov.

Länsstyrelsen i Värmlands län, som stannat för ett generellt förbud utom för vissa områden och leder där det har meddelats undantag, anser att frågan om bulleremissionen inte har tillmätts den betydelse den förtjänar. Ett allmänt bruk av skottrar i markerna förtar enligt länsstyrelsen ett stort antal människors möjligheter att få lugn och ro och en ostörd naturupplevelse. Den rätt ett relativt fåtal motorburna nöjestråfikanter tar sig att dominera den akustiska miljön skall vägas mot en stor allmänhets legitima krav på att få uppleva tystnaden eller naturens egna ljud.

Naturhistoriska riksmuseet, Vetenskapsakademiens miljövårdskommitté, Svenska jägareförbundet, Lantbrukarnas riksförbund, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, Svenska turistföreningen och Skid- och friluftsförbundet förordar ett generellt förbud i huvudsak på de skäl projektledaren Anders Bjärvall anfört i särskilt yttrande.

Även *Svenska samernas riksförbund* förordar ett generellt förbud. För det fall att lagstiftningen utformas i överensstämmelse med alternativ II, bör ändå ett generellt förbud gälla inom kalvningsland under tiden 20 april—barmarkstid med möjlighet att dispensvägen kunna medge trafik inom dessa områden, om sameby så medger. Generellt förbud bör — med motsvarande dispensmöjlighet — också gälla inom renarnas vinterbetesmarker.

Naturhistoriska riksmuseet, länsstyrelserna i Kalmar och Värmlands län, Lantbrukarnas riksförbund, Sveriges skogsägares riksförbund, Skid- och friluftsförbundet och Skogsindustriernas samarbetsutskott ifrågasätter om någon rätt till trafik med motordrivna fordon i terräng över huvud taget kan härledas ur allemansrätten.

Det övervägande flertalet av remissinstanserna välkomnar ett generellt förbud mot barmarkskörning i terräng. *Hovrätten för Övre Norrland, kammarkollegiet, statens trafiksäkerhetsverk, domänverket, Svenska naturskyddsföreningen och Svenska jägareförbundet* förordar mot bakgrund av frågans vikt och principiella räckvidd att förbudet tas upp i lagen om körning i terräng med motordrivna fordon. *Länsstyrelsen i Gotlands län* framhåller de betydande markskador som trafik i terräng med motordrivna fordon åstadkommer på alvar- och hållmarker, mangelområden, klapperstensfält och sandstränder. Vidare är militära spårbildningar ett allvarligt problem inom vissa delar av länet. De förslag som arbetsgruppen framlägger tillgodoser enligt länsstyrelsen naturvårdsintresset i erforderlig mån.

Statens planverk betonar att det är angeläget att nya fordonstyper bedöms med hänsyn till sina miljöeffekter och att det därför är välmotiverat att barmarksåkning generellt förbjuds innan utnyttjandet av barmarksskotrar och liknande fordon fått en större spridning.

Länsstyrelsen i Stockholms län konstaterar att det i dagsläget genom naturvårdslagstiftningen finns möjligheter att reglera terrängtrafik inom känsliga områden, t. ex. naturreservat. Inom andra områden, företrädesvis i skärgården, bör länsstyrelsen meddelas befogenhet att vidta sådana åtgärder som kan motverka de negativa sidorna av terrängtrafiken och som finns belysta i förslaget. Detta bör enligt länsstyrelsens uppfattning kunna ske inom ramen för den föreslagna lagstiftningen.

Överbefälhavaren anför att han för sin del under inga omständigheter kan acceptera förslaget om generellt förbud för körning med motordrivet fordon på barmark i terräng, eftersom detta kommer att medföra att utbildningen inom försvarsmakten äventyras. Försvarsmakten måste därför undantas från förbudet.

Länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasätter om inte undantag måste göras för rennärigen, malmprospektering, besiktning av tele- och elledningar samt den i fjällbygden viktiga turistnäringen. Det är därför enligt länsstyrelsen tvivelaktigt om ett generellt barmarksförbud i detta hänseende löser några problem på grund av de många dispenser som måste utfärdas.

Svenska motorcykelförbundet anför att till förbundet anslutna motorklubbar med tillförlitlighet och tro på sitt program årligen arrangerar ett antal tävlingar med motorcykel på barmark. Förbundet befarar att ett generellt förbud mot körning i terräng med motordrivet fordon på barmark kan bli ett hårt slag mot svensk motorcykelsport.

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att körning med motordrivet fordon skall förbjudas inom område med skogsföryngring. Begreppet skogsföryngring kan dock enligt *länsstyrelsen i Kopparbergs län* vara svårtolkat. Den allmängiltiga grundregeln bör enligt länsstyrelsen vara att kvist- och stamskador på växande planterad ungskog genom skoterkörning inte kan tolereras.

Hovrätten för Övre Norrland förordar att förbudet mot motortrafik inom område med skogsföryngring utformas utan undantag i enlighet med det särskilda yttrandet av ledamoten Lindström i arbetsgruppen. Enligt hovrätten måste skoterföraren i det enskilda fallet ha svårt att avgöra när det är uppenbart att körning kan ske utan risk för skada på föryngringen. Det är välkänt att tjockleken, hårdheten och bärigheten av ett snötäcke — och därmed dess förmåga att skydda en föryngringsyta — kan variera kraftigt under loppet av några få dagar. En körning som skulle vara tillåten en dag skulle därför mycket väl kunna vara otillåten nästa dag. Med den föreslagna utformningen av lagtexten skulle skoterföraren enligt hovrätten troligen ställas inför ett svårare av-

görande än om förbudet skulle gälla utan undantag, dvs. att föraren blir skyldig att undersöka om den mark han önskar köra på är en föryngringsyta eller inte.

Skogsstyrelsen, domänverket, länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län, kommunförbundet och Skogsindustriernas samarbetsutskott förordar ett totalförbud mot körning på föryngringsytor i produktiv skogsmark på i huvudsak de skäl som ledamoten Lindström har anfört. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* ifrågasätter dock om inte från förbudet generellt bör undantas en fem meter bred zon utmed yttergränserna för områdena med skogsföryngring.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför att de erfarenheter som länsstyrelsen har från skoterkörning på hyggen i kustområdet ger en något anorlunda bild än vad som redovisas i forskningsrapporten. Visserligen har vissa skador på plantor kunnat konstateras i tätortsnära områden med extremt hög skotertrafik men å andra sidan har länsstyrelsen vid fältbesiktningar inte kunnat konstatera några som helst skador på föryngringsarealer där snöskoterkörningen varit av tämligen stor omfattning. Det är därför enligt länsstyrelsen tveksamt om det är motiverat att skärpa reglerna för körning på dessa föryngringsytor. Skogshyggena är i vissa fall i Norrbottens län av så stor omfattning att ett förbud skulle stänga in bebyggelse eller mindre samhällen samt spärra av bakomliggande trakter där skotertrafik får ske. Mot bakgrund härav finner länsstyrelsen att arbetsgruppens förslag till begränsning av trafiken är mera realistiskt än vad som föreslås i det särskilda yttrandet.

Jämtlands läns snöskoterförbund anser att arbetsgruppens förslag kan accepteras men föreslår att det kompletteras med skyldighet för fastighetsägaren/markförvaltaren att anordna genomfarter genom skogsföryngrade områden när dessa överskrider en sammanlagd areal av 25 ha. Av sedvana använda stigar och vägar bör enligt förbundets mening få användas för genomfartstrafik.

De flesta remissinstanserna ställer sig positiva till arbetsgruppens förslag om ett generellt förbud mot terrängkörning inom de s. k. obrutna fjällområdena och, såvitt avser Norrbottens län, vildmarkskärnorna.

Vissa remissinstanser är dock kritiska mot förslaget. *Kammarkollegiet* anför att körningen vintertid inom fjällregionen knappast är av den omfattningen att det finns anledning erinra om riktlinjerna för den fysiska riksplaneringen. I utredningen redovisade erfarenheter från nuvarande lags tillämpning utgör inte stöd för ett hela året gällande generellt förbud mot terrängkörning. Avarterna av snöskotertrafiken bör man kunna komma till rätta med på annat sätt än genom ett generellt förbud, vilket också framgår av utredningen. Kollegiet anser således att det inte finns tillräckliga skäl för att införa ett generellt förbud inom de obrutna fjällområdena. Det stora antalet snöskotrar inom fjällregionen, sett i relation till befolkningens storlek, ger en antydning om att snöskotern fyller en väsentlig uppgift för människorna där.

Domänverket anser att de områden för vilka förbud föreslagits för körning med motordrivna fordon har fått en för stor omfattning. Betydande svårigheter skulle uppstå för ortsbefolkningen, om inte ett liberalt dispensförfarande tillämpas. Liknande synpunkter framförs av *Sveriges snöfordonsleverantörer—ATF* och *Jämtlands läns snöskoterförbund*.

Planverket ifrågasätter riktigheten i att som förbudsområden nu föreslå de ännu preliminära s. k. obrutna områdena (i Norrbottens län vildmarkskärnorna). De obrutna områdena (och vildmarkskärnorna) karakteriseras främst av att de saknar vägar. Därmed hör de till de områden där skoteråkning i vissa fall kan vara motiverad. De obrutna områdena har undantagits från tunga exploateringar med bestående verkningar som vägar, kraftverk m. m. Avsikten är enligt proposition 1972: 111 att områdena senare skall differentieras så att vissa delar byggs ut för den lättare turismen medan andra ges ett mycket starkt skydd. För regleringar av annat än tunga anläggningsarbeten torde fordras avgränsningar efter andra kriterier. Skoterförbud borde, som också sägs i naturvårdsverkets betänkande, bl. a. avse områden med olika naturtyper och därutöver anpassas till vissa djurarters speciella krav. De obrutna områdena har inte valts ut mot bakgrund av sådana kriterier.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför att även om man genom de förslag som betänkandet presenterar kan åstadkomma en minskning av snöskotertrafiken, i första hand fritidskörningen, så återstår det så mycket dispenserad eller undantagen trafik inom dessa förbudsområden att syftet med förslagen måste ifrågasättas. Det är ställt utom allt tvivel att den absolut största delen av skotertrafiken inom vildmarkskärnområdena härrör från s. k. nyttotrafik, om man beaktar antalet körtimmar och inte enbart ser till antalet skotrar. Detsamma torde för övrigt gälla hela fjällområdet med undantag för tätorternas närområden samt under vissa kortare tidsperioder, exempelvis påskhelger och liknande. Enligt länsstyrelsens mening måste det ifrågasättas om det därför inte hade varit mera ändamålsenligt att avgränsa de mest känsliga terrängpartierna i fjällen samt i princip avlysa all trafik inom dem. Genom de naturinventeringar som, i samarbete med statens naturvårdsverk, pågått i fjällområdena under de senaste åren, har länsstyrelsen fått en första uppfattning om dessa känsliga terrängpartiers omfattning sett ur faunistisk synpunkt. Områdena har inlagts på en till yttrandet bifogad karta. Avgränsningen har skett främst med tanke på att bereda djurlivet ett effektivt skydd. Undantag för körning inom dessa områden skulle endast meddelas för oundgängligen nödvändig nyttotrafik för vilken anmälningsplikt dessutom skulle kunna diskuteras. Oavsett om regleringen omfattar de av utredningen föreslagna vildmarkskärnorna eller de områden som länsstyrelsen i detta yttrande anser vara de mest skyddsvärda delområdena, bör möjligheter till passager i form av snöskoterleder fin-

nas. De av utredningen föreslagna förbudsområdena har i vissa delar fått en sådan olämplig konfiguration att skyddseffekten får anses vara liten på grund av förbudsområdets ringa djup, samtidigt som förbudsområdena i omotiverat stor omfattning spärrar trafik till bakomliggande, ej förbudsbelagda delar.

De remissinstanser som förordar selektiva åtgärder för körning på snötäckt mark tillstyrker arbetsgruppens förslag att, utöver de generella förbuden mot körning i fjälltrakterna och skogsföringringar, myndighet får befogenhet att införa regionala eller lokala förbud eller föreskrifter för terrängkörning inom områden som är känsliga från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt. Flera av remissinstanserna framhåller att förslaget att uppdra åt länsstyrelserna att besluta om förbud och föreskrifter för terrängkörning inom områden som inte omfattas av allmänt förbud är det bästa sättet att åstadkomma en rimlig avvägning mellan å ena sidan skyddsintressena och å andra sidan behovet att vintertid kunna färdas i väglösa områden. Länsstyrelserna, som väl känner till de lokala förhållandena, har de bästa möjligheterna att smidigt anpassa föreskrifterna efter de behov som föreligger.

De föreslagna ändringarna i jaktstadgan godtas av remissinstanserna över lag. Olaga jakt från motorfordon är ett allvarligt problem i länet framhåller länsstyrelsen i Västernorrlands län. Trots att straffbestämmelserna har skärpts fortsätter jakten på klövvilt från bil att öka i omfattning. Även snöskotern har blivit ett effektivt fordon i detta sammanhang genom de stora kalytor det moderna skogsbruket medför. Länsstyrelsen anser därför att den föreslagna skärpningen av bestämmelserna i jaktstadgan om medförande av jaktvapen är mycket angelägen.

Svenska jägareförbundet anser att det föreligger ett behov att klarlägga att det är otillåtet att med motorfordon förfölja eller störa viltbråd även om syftet inte är sådant att handlingen kan bedömas som jakt. Förbundet tillstyrker vidare förslaget att jaktvapen inte skall få medföras vid färd med terrängmotorfordon. För personer som har betydande svårigheter att komma till sina jaktmarker utan att använda sådana fordon bör länsstyrelsen få meddela licenser. Prövningen bör ske med viss restriktivitet och bör inte kunna delegeras till polismyndighet. *Hovrätten för Övre Norrland* framför liknande synpunkter och ifrågasätter om inte upprepade förseelser mot förbudet att medföra jaktvapen skulle kunna medföra förverkande av vapen som finns i fordonet. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* anser att arbetsgruppen borde ha berört frågan om registerplattor i skotrarnas drivband. Sådana skulle verka preventivt mot överträdelse och underlätta uppspårning av lagöverträdelse.

Länsstyrelsen i Västerbottens län understryker angelägenheten av att förbudsregeln mot att medföra jaktvapen utformas på ett sätt som inte onödigtvis medför olägenhet för fjällbefolkningen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* förordar att gevär för småviltsjakt under transport skall få

medföras av jakträttsinnehavare under jaktsäsong, väl nerpackat. I Norrbottens län är nämligen jakt på småvilt i fjällområdet av inte o betydlig omfattning. Ett förbud att transportera jaktutrustning, inkl. vapen, skulle med de långa avstånd det här är fråga om innebära att småviltsjakt inte skulle kunna bedrivas eller i varje fall bedrivas endast i mycket begränsad omfattning. *Lantbruksstyrelsen* finner det angeläget att renskötare, som har behov av att medföra jaktvapen vid färd med terrängmotorfordon, får dispens från förbudet. *Svenska samernas riksförbund* anser att förbudet att medföra vapen vid färd med terrängmotorfordon inte bör gälla samerna vid utövande av rennäring.

Arbetsgruppens förslag i fråga om skoterleder godtas i allt väsentligt av remissinstanserna.

I likhet med arbetsgruppen finner *länsstyrelsen i Västerbottens län* med hänsyn till anläggnings- och driftskostnader och ökat tryck på naturen det olämpligt att bygga upp ett helt nytt ledsystem för skotertrafik. *Svenska kommunförbundet* har inga principiella erinringar mot arbetsgruppens förslag i fråga om skoterleder. Kommunförbundet förutsätter dock att de anläggningsarbeten som skall ankomma på kommunerna skall genomföras endast i den omfattning och i den takt som kommunerna själva bedömer skäligt med hänsyn till det lokala behovet och tillgängliga resurser. Kommunförbundet framhåller dessutom att — med hänsyn till den belastning som kan drabba kommuner med attraktiva fritidsområden — statsbidrag till detta slag av kostnader är motiverat. Enligt kommunförbundet bör naturvårdsverket utarbeta riktlinjer för teknisk utformning och planering av skoterleder. Förbundet är därvid berett att medverka.

Länsstyrelsen i Jämtlands län, som inte har någon erinran mot den föreslagna ansvarsfördelningen i fråga om skoterlederna, understryker det lämpliga i att denna fråga löses parallellt med frågan om huvudmannaskapet för vandringsleder i fjällvärlden. Mot bakgrund av de inte obetydliga kostnaderna och då regleringen av terrängtrafiken är förestavad av allmänna intressen, anser länsstyrelsen att statsbidrag bör utgå med högre procentsats än den föreslagna, lämpligen med 75—80 %.

Domänverket påpekar att vid planering av skoterleder berörda markägare måste ges möjlighet till inflytande genom att samrådsskyldighet med dessa föreskrivs. *Svenska turistföreningen* anser att, eftersom STF fortfarande är huvudman för huvudparten av nu existerande turistleder i fjällvärlden, även STF bör beredas möjlighet att påverka lokaliseringen av skoterlederna.

Skid- och friluftsförbundet är kritiskt mot arbetsgruppens förslag om skoterleder och anför bl. a. att huvuddelen av de skidleder som finns bör framgent reserveras för skidåkare. Nya leder kan där så erfordras och är lämpligt dras upp för skoteråkare. Kostnaden för särskilda skoterleder med tillhörande anordningar bör bekostas av statsmedel. Vid upp-

läggningen av dem måste samråd ske även med friluftslivets och turismens ideella organisationer.

Vidare anser *hovrätten för Övre Norrland* att det inte finns anledning att uppmuntra nöjesbetonad motortrafik i fjällvärlden genom att ställa vinterlederna till den motorburna allmänhetens förfogande och öka kapaciteten i övernattningsstugor just för denna kategoris del. Det bör sålunda enligt hovrättens uppfattning inte bli undantag utan regel att motortrafik förbjuds längs de för skidåkarna attraktiva lederna.

5 Föredraganden

5.1 Huvudgrunderna för en revision av terrängkörningslagstiftningen

Lagen (1972: 606) om körning i terräng med motordrivet fordon antogs av 1972 års riksdag (prop. 1972: 99, JoU 1972: 52, rskr 1972: 271). Lagen trädde i kraft den 13 december 1972 och gäller till utgången av år 1975.

I propositionen 1972: 99 anförde dåvarande departementschefen att olika typer av motordrivna terränggående fortskaffningsmedel under senare år fått allt större utbredning. Särskilt gäller detta snöskotrarna vars antal på några få år har ökat kraftigt och kan uppskattas till inemot 20 000. Utvecklingen är förenad med både fördelar och nackdelar. Snöskotern är ett värdefullt kommunikationsmedel särskilt i vägfattiga trakter. Den underlättar person- och varutransporter till isolerade gårdar både i fjälltrakterna, i snörika skogstrakter och i skärgårdarna. Den är under vintern till stor nytta i samband med ambulans-, räddnings- och polistjänst. Även inom renskötsel och skogsbruket samt inom turistringen och i friluftslivet kommer den till användning. Den ökande snöskotertrafiken har emellertid också gett upphov till åtskilliga olägenheter. Skoteråkandet har sålunda ökat risken för utrotning av vissa djurarter. Det förekommer att jägare med hjälp av snöskoter bedriver olovlig jakt. Snöskoterkörning särskilt i fjälltrakterna vållar dessutom på olika sätt otrevnad och irritation för andra som uppehåller sig i fjällen. Snöskotertrafik över snötäckta skogsplanteringar kan också på vissa håll innebära allvarlig fara för skogsåterväxten. Departementschefen framhöll i propositionen att enligt hans mening tiden var inne att reglera trafiken med snöskoter. Departementschefen erinrade om att vissa frågor rörande införandet av bestämmelser avseende fordonet och föraren övervägdes inom kommunikationsdepartementet och anförde att även om vissa missförhållanden försvinner när bestämmelser om snöskoterns beskaffenhet och utrustning och om förare av fordonet har meddelats kommer en hel del problem att kvarstå som det gäller att komma till rätta med särskilt från naturvårdssynpunkt. Det förslag till lag om körning i terräng med motordrivet fordon som förelades riksdagen i propositionen

avsåg att möjliggöra en reglering av snöskotertrafiken med hänsyn till naturvården, djurlivet, växtlivet, allmänhetens friluftsliv och andra allmänna intressen. Enligt lagförslaget skulle regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer ges befogenhet att införa förbud eller föreskrifter beträffande sådana områden där en reglering bedöms vara påkallad från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt. I propositionen förutskickades att det i första hand skulle komma att bli länsstyrelsen som får besluta i dessa frågor. Lagen föreslogs gälla körning i terräng och på väg som inte allmänt nyttjas för samfärdsel. Vid meddelande av förbud eller andra föreskrifter skulle iakttas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål inte onödigtvis hindras. Med hänsyn till den tekniska utvecklingen borde det enligt departementschefen finnas möjlighet att ingripa även mot andra terränggående motordrivna fordon än snöskotern. Lagförslaget utformades i enlighet härmed.

Jordbruksutskottet framhöll i sitt betänkande (JoU 1972: 52) att utskottet delade uppfattningen att tiden var inne att reglera trafiken med snöskoter. De olägenheter som snöskotrarna vållar i vissa trakter och än mer den snabba ökningen av antalet terrängfordon gjorde det enligt utskottet nödvändigt att ingripa med kraft för att hindra en invasion i ömtåliga trakter och för att komma till rätta med förekommande missbruk. I likhet med departementschefen ansåg utskottet det nödvändigt med en reglering inte bara i fråga om fordonet och föraren utan även med hänsyn till naturvården och andra allmänna intressen. Huruvida det bästa sättet att komma till rätta med olägenheterna med snöskoterkörningen var att införa ett generellt förbud mot annan körning än den utpräglade nyttotrafiken eller att, som föreslogs i propositionen, tillgripa selektiva åtgärder i form av lokala förbud inom ömtåliga områden kunde enligt utskottet diskuteras. Genom lokala förbud torde man enligt utskottet inte uppnå en lika kraftig broms på snöskoterförsäljningen som med ett generellt förbud, och alternativet med lokala förbud kunde måhända såttillvida sägas inte helt tillgodose de från naturskyddshåll framförda önskemålen om en effektiv spärr mot ökning av antalet terrängfordon. Å andra sidan blev det enligt utskottet möjligt att anpassa de förbud som kan behövas efter de lokala förhållandena. Bl. a. torde undantag från förbuden i form av personliga dispenscer behövas i väsentligt mindre omfattning än om alternativet med generellt förbud väljs.

Utskottet framhöll vidare att utskottet vid bedömningen av hithörande spörsmål beaktat det arbete som vid tiden för utskottets betänkande pågick inom kommunikationsdepartementet med en genomgripande översyn och omarbetning av vägtrafiklagstiftningen. Enligt utskottet borde man kunna räkna med att åtskilliga av avarterna inom skotertrafiken skulle försvinna när ändamålsenliga trafiktekniska regler blivit införda. Det i propositionen 1972: 99 framlagda lagförslaget borde

enligt utskottets mening bedömas bl. a. mot bakgrunden härav. Samtidigt underströk utskottet angelägenheten av att det åsyftade skyddet av natur, djurliv m. m. verkligen blev effektivt och att tillämpningsföreskrifterna utarbetades med beaktande härav. Huruvida de föreslagna lagstiftningsåtgärderna skulle komma att vara tillräckliga kunde enligt utskottet endast den kommande utvecklingen utvisa. Det fanns enligt utskottets mening anledning att, sedan någon tid gått, ta upp frågan till förnyad prövning inom riksdagen. Mot angivna bakgrund ansåg utskottet att lagen om körning i terräng med motordrivet fordon borde tidsbegränsas, förslagsvis till tre år. Under tiden borde regeringen och berörda myndigheter ägna utvecklingen av skotertrafiken ingående uppmärksamhet, och regeringen borde i samband med att frågan om fortsatt reglering av skotertrafiken från naturvårdssynpunkt m. m. underställdes riksdagens prövning framlägga de förslag till ytterligare åtgärder som kunde befinnas påkallade.

Under hänvisning till det anförda hemställde utskottet att riksdagen skulle anta förslaget till lag om körning i terräng med motordrivet fordon utom såvitt avsåg lagens giltighetstid som enligt utskottets förslag borde begränsas till utgången av år 1975. Riksdagen biföll vad utskottet hemställt (rskr 1972: 271).

Regeringen uppdrog i januari 1973 åt statens naturvårdsverk att med beaktande av vad som anförts i propositionen 1972: 99 och jordbruksutskottets betänkande 1972: 52 i samarbete med berörda myndigheter noga följa utvecklingen av terrängtrafiken med motordrivna fordon och före den 1 juli 1975 inkomma med förslag till de ytterligare åtgärder som kan befinnas påkallade i samband med att frågan om fortsatt reglering på området underställs riksdagens prövning.

Uppdraget har utförts av en arbetsgrupp med företrädare för naturvårdsverket, skogsstyrelsen, lantbruksstyrelsen och trafiksäkerhetsverket. Till arbetsgruppen har varit knuten en rådgivande grupp med representanter för länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Kopparbergs län. Naturvårdsverket har vidare låtit genomföra tre forskningsprojekt för att belysa snöskoterns effekter i olika avseenden. Ett projekt, kallat Snöskotern och människan, har utförts vid Umeå universitet. Syftet med projektet har varit att undersöka snöskoterns betydelse positivt och negativt för olika grupper av människor. Ett annat projekt, benämnt Snöskoterns och andra terrängmotorfordons inverkan på vegetationen, har utförts vid skogshögskolan. Målet för detta projekt har varit att få fram bättre underlag för bedömningen av skador på vegetationen som snöskotertrafik och annan terrängmotorfordonstrafik kan ge upphov till. Projektet Snöskoterns effekter på djurlivet har tagit sikte på att kartlägga effekterna på djurlivet av normal skotertrafik och av det illegala användandet av skotern.

Enligt arbetsgruppen uppgick antalet registrerade snöskotrar i april

1975 till ca 28 500. Därav fanns omkring 11 400 i Norrbottens län, 6 700 i Västerbottens län, 5 000 i Jämtlands län, 1 900 i Västernorrlands län och 1 500 i Kopparbergs län.

Arbetsgruppen anför att dess underlagsmaterial, som bl. a. består av resultatet från nyss nämnda forskningsprojekt, visar att snöskotertrafik vintertid ofta medför olägenheter för olika samhällsintressen. Bl. a. stör skotertrafiken vissa djurarter, främst järv och älg. Vidare används skotern i betydande omfattning vid illegal jakt. Konflikter mellan fritidsbetonad skotertrafik och övrigt friluftsliv är inte ovanliga. Körning med skoter i skogsföringringar skadar återväxten. Däremot visar de undersökningar som har utförts inom forskningsprojektet Skoterns inverkan på vegetationen att det vanligtvis inte uppstår några allvarliga skador vid enstaka körning med skoter på snötäckt mark utom i skogsföringringar. Från vegetationssynpunkt behövs således regleringar i andra områden än skogsföringringar endast i undantagsfall. Olägenheterna av snöskoterkörning visar sig främst i fjällregionen. Lokalt kan dock skoterkörning vålla problem också i landets norra och mellersta skogsområden och kustområden.

Underlagsmaterialet visar enligt arbetsgruppen att skotern också är ett värdefullt hjälpmedel inom olika områden. Främst har den kommit till användning vintertid i de arcella näringarna. Ungefär en tredjedel av alla snöskotrar används inom jord- och skogsbruk. Troligen äger var femte utövare av jord- och skogsbruk i Norrland snöskoter. Regionalt sett har skotern tagits i jord- och skogsbrukets tjänst i högre grad i Norrbottens och Västerbottens län och i lägre grad i södra Norrland. Skotern är vidare ett viktigt kommunikationsmedel i vägfattiga områden. Den har även ökat möjligheterna att vintertid bedriva fritidsaktiviteter. Fritidsanvändningen domineras av körning i samband med fiske, utflykter och färd till fritidshus. Vid vinterfiske i fjällen använder den övervägande delen av fiskarna snöskoter. Fritidstrafiken är koncentrerad till helger och till skotersäsongens senare del (vårvintern). Det är enligt utredningen svårt att närmare kartlägga hur snöskotertrafiken fördelar sig mellan nyttotrafik och fritidstrafik, eftersom en skoter ofta nyttjas för båda ändamålen.

En regional indelning av de tänkbara grupperna av nya snöskoterägare visar enligt arbetsgruppen att fjällbefolkningens behov av snöskotrar torde vara i det närmaste tillgodosett både när det gäller yrkes trafik och fritidstrafik. Däremot finns viss marknad fortfarande i inlandskommunerna både för jord- och skogsbruk och för fritidsändamål. Den största marknaden finns i de stora tätorterna i kustkommunerna och då främst för rena fritidsändamål.

Arbetsgruppen har undersökt också den nöjes- och fritidsbetonade terrängkörning på barmark som förekommer med bl. a. bilar, motorcyklar och mopeder. Arbetsgruppen konstaterar att sådan körning lo-

kalt och regionalt kan medföra betydande störningar från naturvårdssynpunkt och annan allmän synpunkt. Så t. ex. har skador på mark och vegetation uppkommit främst på Gotland och Öland och på stränder i södra Sverige liksom i tätortsnära områden.

Arbetsgruppen konstaterar sammanfattningsvis att olägenheterna med terrängkörning i vissa avseenden är av sådan allvarlig art att det behövs en skärpt lagstiftning. Arbetsgruppen diskuterar ingående frågan hur en reglering av snöskotertrafiken vintertid bör utformas. Två alternativ övervägs. Det ena bygger på ett generellt förbud för hela landet med möjlighet att undanta vissa områden och leder. Det andra alternativet som diskuteras är att tillgripa selektiva åtgärder med möjlighet för regeringen och myndighet som regeringen bestämmer att meddela regionala och lokala förbud. Arbetsgruppen hävdar att det inte har kommit fram tillräckliga motiv — varken genom forskningsmaterial eller övrigt underlag — för ett generellt förbud. Främst med hänsyn härtill men också till att ett generellt förbud sannolikt blir administrativt betungande föreslår arbetsgruppen att trafiken på snötäckt mark i princip regleras genom regionala och lokala förbud. För vissa särskilt angivna typområden, nämligen för fjällområden och skogsförnygringar bör dock enligt arbetsgruppen tillgripas generella förbud.

Arbetsgruppen föreslår att ett generellt förbud införs för hela landet mot terrängkörning på barmark. Vidare föreslås att generella förbud införs mot körning även vintertid inom vissa delar av fjälltrakterna och dessutom i skogsförnygringar. I övrigt bör det enligt arbetsgruppen uppdras åt länsstyrelserna att i den mån det behövs från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt utfärda regionala eller lokala förbud mot terrängkörning på snötäckt mark. Arbetsgruppen föreslår i övrigt bl. a. att jaktlagstiftningen skärps för att motverka illegal jakt från terrängfordon och att nuvarande vinterlednät kompletteras med snöskoterleder. — I särskilt yttrande till arbetsgruppens förslag har Anders Bjärvall, projektledare för projektet Snöskoterns effekter på djurlivet, anmält avvikande mening när det gäller utformningen av lagstiftningen i fråga och hävdar att man, om man inte väljer det generella förbudet som grund för den framtida regleringen av skotertrafiken, begår fel som kan få bestående följder från zoologisk synpunkt.

I samband med sin redovisning av uppdraget att följa utvecklingen av terrängtrafiken påpekar naturvårdsverket att det i sitt remissyttande över det betänkande som låg till grund för nu gällande lagstiftning förordade ett generellt förbud mot färd med terrängmotorfordon. Verket finner emellertid med hänvisning till det numera föreliggande utredningsmaterialet att olägenheterna av snöskotertrafiken är mindre än vad man tidigare haft anledning att befara och att olägenheterna ofta beror på ett missbruk av skotern — olaga jakt, okynneskörning nära turistanläggningar m. m. — olägenheter som man enligt verket måste

komma till rätta med på annat sätt, såsom genom ökad jakttillsyn, vidgad tillämpning av lokala ordningsstadgan o. d.

Naturvårdsverket framhåller vidare att olägenheterna till följd av terrängtrafiken i vissa fall otvivelaktigt är av sådan art att de inte kan undanröjas utan utvidgad lagstiftning. Med hänsyn bl. a. till de resultat som forskningsprojekten har lämnat kan det emellertid beträffande snöskotertrafiken inte anses ha framkommit tillräckliga motiv för ett generellt förbud i hela landet. Naturvårdsverket anser därför att trafiken på snötäckt mark och is bör regleras genom selektiva förbud, medan däremot barmarkstrafiken med hänsyn till dess betydande skadeverkningar bör bli generellt förbjuden. Regleringen bör dock inte omfatta utpräglad nyttotrafik.

De allra flesta remissinstanserna godtar arbetsgruppens förslag till reglering av terrängtrafiken. Enligt Svenska naturskyddsföreningen bör emellertid lagstiftningen i fråga dels slå fast att det råder ett principiellt förbud mot terrängtrafik, dels medge de undantag som behövs för nyttotrafikens behov. Ett generellt förbud förordas även av naturhistoriska riksmuseet, Vetenskapsakademien, Svenska jägareförbundet, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, Lantbrukarnas riksförbund, Svenska turistföreningen m. fl. Dessa remissinstanser grundar sin ståndpunkt i huvudsak på de skäl som Bjärvall har anfört.

Jag anser i likhet med de allra flesta remissinstanserna att de förslag som arbetsgruppen har lagt fram och som jag skall behandla närmare i det följande kommer att ge ett fullt tillräckligt skydd mot terrängkörning här i landet. Såvitt avser barmarkskörning föreslås som nämnts ett allmänt förbud för hela landet mot sådan körning, och för körning på snötäckt mark läggs fram förslag som innebär en avsevärd skärpning i förhållande till vad som gäller nu. De erfarenheter från tillämpningen av nuvarande lag som arbetsgruppen redovisar ger enligt min mening inte stöd för att införa ett för hela året gällande allmänt förbud mot terrängkörning. Enligt länsstyrelserna i Norrbottens och Jämtlands län är erfarenheterna av nu gällande lagstiftning med selektiva åtgärder enbart goda. Länsstyrelserna har under de år som lagen har varit i kraft meddelat förbud och föreskrifter av olika slag för terrängtrafiken inom skilda områden till skydd för djurlivet, friluftslivet, rennäringen och skogsnäringen. Enligt länsstyrelserna har dessa förbud tillsammans med de lokala regleringar som skett med stöd av allmänna ordningsstadgan i allmänhet haft åsyftad effekt. Därtill kommer som bl. a. naturvårdsverket har framhållit att nu föreliggande utredningsmaterial visar att olägenheterna av skotertrafiken är mindre än vad man tidigare haft anledning att befara och ofta beror på ett missbruk av skotern t. ex. som hjälpmedel vid illegal jakt.

Jag vill i detta sammanhang nämna att som förutskickades i propositionen 1972: 99 jaktstadgans bestämmelser om förvaring av vapen såtill-

vida har skärpts att vapen som medförs vid färd med terrängmotorfordon alltid måste förvaras i fodral (1972: 609). En annan skärpning av jaktlagstiftningen som har genomförts är att snöskoter som använts vid olaga jakt kan förklaras förverkad (1973: 299, 1973: 300, prop. 1973: 68).

I jordbruksutskottets betänkande JoU 1972: 52 tog utskottet — under hänvisning till remiss till lagrådet den 20 oktober 1972 av förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott — upp vissa frågor som enligt uttalanden i lagrådsremissen skulle komma att lösas i en kommande terrängtrafikkungörelse. Jag vill nämna att reglerna som förutskickades har inarbetats i den numera gällande terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) (TTK). Sålunda finns regler om terrängfordons beskaffenhet och utrustning i 7—14 §§ TTK och regler om kontroll av sådana fordon i 15—33 §§ TTK. I båda dessa hänscenden an knyter TTK till fordonskungörelsen (1972:595). Regler om förarbehörighet har — med viss anknytning till körkortskungörelsen (1972: 592) — tagits in i 34 och 35 §§ TTK. Regler om trafik i terräng har — med anknytning till regler i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) — förts in i 36—56 §§ TTK. De av utskottet speciellt nämnda frågorna har också lösts genom TTK. Grundregeln för terrängtrafik finns i 36 § TTK och den allmänna varsamhetsregeln i 38 § TTK. Enligt 37 § TTK råder förbud att föra terrängfordon vid sjukdom, uttrötning och alkoholpåverkan. Förutskickad "smitningsregel" har fått sin plats i 44 § TTK.

Vad jag nu har anfört innebär sammanfattningsvis att jag ansluter mig till arbetsgruppens uppfattning 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 förordar jag som jag närmare skall utveckla i fortsättningen i huvudsaklig överensstämmelse med arbetsgruppens förslag att ett generellt förbud för hela landet införs mot barmarkskörning och att generella förbud också införs mot körning på snötäckt mark dels inom de delar av fjälltrakterna som regeringen bestämmer, dels i alla skogsföryngringar. I övrigt bör 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 kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt bör det emellertid ankomma på länsstyrelsen att förbjuda eller meddela föreskrifter för körningen. Dessutom bör i jaktlagstiftningen införas förbud att medföra jaktvapen på terrängfordon. Viss komplettering av nuvarande vinterlednät med särskilda skoterleder bör också komma till stånd.

Jag vill slutligen framhålla att den föreslagna lagstiftningen om terrängkörning i likhet med den lagstiftning som gäller nu inte avser att reglera allemansrättsliga frågor. Allemansrätten reglerar störningsfall där

en enstaka markägares ekonomiska eller andra privata intressen berörs. Allemansrätten innebär i princip att man får färdas på annans mark i den mån det kan ske utan risk för att ägaren tillfogas skada. Vad detta innebär i fråga om körning med terrängfordon är i viss mån oklart. Så mycket är emellertid klart att det inte är tillåtet att färdas så att skador på mark eller gröda kan uppkomma eller så att hemfriden störs. Å andra sidan är det utan tvekan klart att man vintertid kan ta sig fram med snöskoter på många håll i landet utan att markägarens intressen skadas.

5.2 Körning i terräng på barmark

Naturvårdsverket har genom länsstyrelserna låtit undersöka vilka eventuella olägenheter som kan ha uppkommit genom terrängkörning på barmark med bilar, motorcyklar och andra motordrivna fordon. Av undersökningen framgår bl. a. att fritidsbetonad barmarkstrafik har medfört betydande mark- och vegetationsskador framför allt på Gotland. Där betraktas biltrafik på sandstränder, klapperstensfält, alvarmarker och andra marker som ett av länets största naturvårdsproblem. Från tio andra län rapporteras också vissa mark- och vegetationsskador. Trafik med motorcykel och moped har på sina håll orsakat smärre skador längs motionsspår och stigar. Biltrafik utanför vägnätet har vållat skador på mark och vegetation bl. a. på stränder, på kalkhällemarker och på tallhedar och åsar. Flertalet länsstyrelser efterlyser ett generellt förbud för allmänheten att färdas i terräng på barmark med motordrivna fordon.

Enligt arbetsgruppen är behovet att begränsa barmarkstrafiken stort. Åtgärder behövs inte minst för att förebygga en kommande utveckling av trafiken med fordon som är speciellt avsedda för nöjeskörning i terräng. Hittills har behovet av åtgärder visat sig främst på Gotland och Öland men åtgärder särskilt mot biltrafik är angelägna också på stränder i södra Sverige. Vidare behövs åtgärder i tätortsnära områden, där mopeder och motorcyklar ofta är störningsmoment. Med hänsyn härtill och då erfarenheten visar att skaderiskerna är stora redan vid enstaka körningar krävs enligt arbetsgruppen lagstiftningsåtgärder som ger ett effektivt skydd mot barmarkstrafik. Eftersom ett förbud mot sådan trafik enbart inom känsliga områden knappast kan ge tillräckligt skydd, förordar arbetsgruppen ett generellt förbud inom hela landet mot körning i terräng på barmark. Förbudet kan dock av naturliga skäl inte omfatta sådan körning som är nödvändig för att utöva bl. a. jordbruks- och skogsnäringarna. I vissa fall torde det också finnas motiv för att tillfälligt undanta begränsade områden från ett generellt förbud. Av hänsyn främst till de areella näringarna bör sålunda alla traktorer, motorredskap eller andra motordrivna fordon som används framför allt inom jord- och skogsbruk för nyttoändamål undantas. Undantag bör också gälla för kör-

ning som är nödvändig för utövande av renskötseln. I de fall det är angeläget att begränsa även nyttotrafik bör lämpligen naturvårdslagens skyddsformer användas. Med körning på barmark avser arbetsgruppen all körning där fordonet får kontakt med marken. Det innebär att körning bör betraktas som barmarkskörning i sådana fall då snötäcket är så tunt eller löst att det inte skiljer fordonets drivanordningar från marken och alltså inte skyddar marken för skaderisker. Enligt arbetsgruppen bör regeringen i lag bemyndigas meddela förbud mot barmarkskörning. De närmare bestämmelserna om ett sådant förbud bör tas in i en tillämpningsförfordning till lagen. Länsstyrelsen bör enligt arbetsgruppen ges i uppgift att medge undantag från förbudet mot barmarkskörning.

Remissinstanserna tillstyrker över lag ett generellt förbud mot barmarkskörning. Endast Svenska motorcykelförbundet motsätter sig förslaget och hävdar att det kan bli ett hårt slag mot svensk motorcykelsport. Flera remissinstanser anser att förbudet har sin plats i lag och att lagen också bör innehålla regler som medger påkallade undantag från förbudet för nyttotrafik.

Jag ansluter mig helt till förslaget att körning i terräng på barmark bör förbjudas generellt i hela landet. Barmarkskörning kan knappast ske någonstans i naturen utan att komma i konflikt med naturvårdstintressen eller andra allmänna intressen. De bestämmelser i brottsbalken som främst reglerar enstaka markägares ekonomiska intressen ger uppenbarligen inte tillräckligt skydd mot barmarkskörning. Ett generellt förbud behövs också för att hindra att olika slag av s. k. allterrängsskotrar och barmarksskotrar, som har börjat komma i marknaden, får spridning här i landet.

Som arbetsgruppen framhåller måste emellertid vissa undantag från förbudet mot barmarkskörning göras för utpräglad nyttokörning främst i de areella näringarna. Förbudet bör således enligt min mening i princip inte omfatta traktorer och motorredskap. Det bör dock finnas möjlighet för länsstyrelsen att besluta att ett barmarksförbud skall omfatta även sådana motordrivna fordon. I de fall det är angeläget att av hänsyn till naturmiljön begränsa även sådan nyttotrafik bör som arbetsgruppen framhållit i första hand naturvårdslagens skyddsformer användas.

Som flera remissinstanser gör gällande bör förbudet mot barmarkskörning tas in i den föreslagna lagen. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bör vidare i lag bemyndigas att föreskriva undantag från förbudet mot barmarkskörning i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars föreligger särskilda skäl. Undantag bör givetvis medges endast när ett väsentligt allmänt intresse motiverar det. Så t. ex. bör körning för rennäringens behov kunna medges på barmarksfläckar under vårvintern. Vidare bör motordrivna fordon som brukas av försvarsmakten eller civilförsvaret få användas på barmark utom i känsliga områden i t. ex. fjällregionen

och på andra håll. Med hänsyn till att begreppet terräng enligt gällande lagstiftning är ett vidsträckt begrepp som omfattar alla områden som inte är väg blir det dessutom nödvändigt att utom för nyttotrafik i jordbruk och skogsbruk göra undantag för körning på bl. a. sådana områden som tomter, inhägnade fabriksområden och andra arbetsplatser. Svenska motorcykelförbundet har ifrågasatt möjligheterna för motorsporten att bedriva sin verksamhet vid ett förbud mot barmarkskörning. Jag vill därför stryka under att undantag från förbudet bör kunna meddelas för även den typ av aktiviteter som motorcykelförbundet bedriver. Jag är sålunda medveten om att motorcykel- och mopedåkning i terräng bedrivs som fritidsverksamhet för ungdom. Möjligheten till sådan aktivitet bör kunna tillgodoses i kommunernas planering för fritidsverksamhet.

5.3 Körning i skogsförnyringar

Arbetsgruppen föreslår att ett generellt förbud mot terrängkörning skall gälla för områden med skogsförnyring, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada. Arbetsgruppen framhåller att körning med snöskoter i skogsförnyringar vållar allvarliga skador på träd upp till tre meters höjd. Undersökningar visar att inte ens enstaka körningar med snöskoter i skogsförnyringar är möjliga utan stora risker för skada. Enligt arbetsgruppen är det från allmän skogsvårdssynpunkt synnerligen angeläget med en reglering av skotertrafiken i skogsförnyringar. Även andra skäl talar enligt arbetsgruppen för ett generellt förbud. Således skulle det bli mycket betungande från administrativ synpunkt att meddela lokala förbud för alla förnyringsområden i landet bl. a. med hänsyn till att sådana områden ständigt kommer till och försvinner.

Med förnyring avser arbetsgruppen plantskog och ungskog. Körning i sådan skog bör enligt arbetsgruppen alltid vara förbjuden när skogen inte är helt täckt av snö. Förbudet bör gälla till dess träden har nått en höjd av två meter över snötäcket. Den enda situation då körning bör vara tillåten är då snötäcket är högre än plant- eller ungskogen och av sådan beskaffenhet — så hårt eller tjockt — att fordonen inte får kontakt med plantorna. I sådana fall är det inte motiverat med förbud från skadesynpunkt.

Det bör emellertid enligt arbetsgruppen krävas att det är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på förnyringen för att körning skall vara tillåten. Att låta förbudet omfatta även förnyringar som är helt täckta av snö skulle enligt arbetsgruppen föra med sig stora svårigheter när det gäller att skilja dessa från t. ex. kalhyggen utan förnyring, myrar, åkertegar eller över huvud taget gläntor i skogen.

En ledamot i arbetsgruppen har anmält avvikande mening i fråga om utformningen av förbudet mot körning på skogsförnyring och häv-

dar att förbudet bör gälla undantagslöst, dvs. även om det är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på föryrngringen. Som skäl anförs bl. a. att det föreligger stora risker för skador inte bara när topparna når ovanför snön utan också när de ligger i nivå med eller strax under snöytan och således är svåra eller omöjliga att upptäcka.

De allra flesta remissinstanserna är ense om att det finns ett behov av skärpta regler för körning på föryrngringsytor och förordar ett generellt förbud mot sådan körning. Länsstyrelsen i Norrbottens län anser dock att det är tveksamt om en skärpning är motiverad. Enligt länsstyrelsen ger de redovisade forskningsresultaten ett alltför negativt resultat för skotertrafiken. Några remissinstanser anser att ett förbud mot körning på skogsföryrngringar på ett eller annat sätt bör kompletteras med snöskoterleder genom hyggestrakter.

I fråga om utformningen av förbudet mot körning i skogsmark med plant- och ungskog ansluter sig flera remissinstanser till förslaget att förbudet utformas utan undantag.

Jag delar arbetsgruppens och flertalet remissinstansers uppfattning att det behövs ett effektivt skydd mot skador på skogsföryrngringar i form av ett generellt förbud mot körning i plantskog och ungskog. Både tidigare erfarenhet och de undersökningar som nu har gjorts visar att riskerna för sådana skador är påtagliga. Enligt min mening väger det allmänna intresset av att skydda skogsföryrngringar mot skador tyngre än skoterförarnas intresse av att fritt kunna välja kortaste och lättast framkomliga väg i terrängen. När det gäller den närmare utformningen av förbudet delar jag arbetsgruppens uppfattning 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 skogsföryrngring. Jag tänker då närmast på sådana fall då skarsnön är bärkraftig eller då snötäckets tjocklek och skoteråkaren väl känner trakten och vet att återväxtåtgärder har vidtagits nyligen. Att utforma förbudet helt utan undantag skulle alltså enligt min mening föra för långt och kunna leda till att förbudet inte respekterades ens i de fall då klar risk för skada på en föryrngring föreligger. Förbudet bör som arbetsgruppen föreslår gälla till dess träden i en ungskog nått en höjd av två meter över snötäckets.

5.4 Körning i fjälltrakterna

Arbetsgruppen föreslår att ett generellt förbud mot körning i terräng med motordrivna fordon skall gälla inom vissa områden i fjällvärlden. Områdena motsvarar delvis de områden som preliminärt har avsatts som s. k. väglösa områden i fjällvärlden i samband med riksdagens beslut år 1972 angående riktlinjerna för regionalpolitiken och för hushållningen med mark- och vattentillgångarna (prop. 1972: 111, CU 1972: 35, rskr 1972: 348). Enligt arbetsgruppen står ett sådant förbud i överensstämmelse med dessa år 1972 fastlagda riktlinjer och skulle främja flera betydelsefulla skyddsintressen. Så t. ex. skulle flera av de

mest känsliga djurarternas behov av stora skoterfria ytor tillgodoses. Särskilt med hänsyn till den begränsade järvstammen som håller till i dessa trakter är enligt arbetsgruppen en sådan reglering angelägen. Vidare finns de känsliga renkalvningslanden i stor utsträckning inom dessa områden. Också från friluftslivssynpunkt är det enligt arbetsgruppen av både nationell och internationell betydelse att denna "vildmark" kan undanhållas de olägenheter som följer av skotertrafiken.

I fråga om områdenas närmare avgränsning bör enligt arbetsgruppen förbudet gälla inom nio områden som naturvårdsverket och planverket efter samråd med länsstyrelserna har avgränsat som s. k. obrutna fjällområden i Västerbottens, Jämtlands och Kopparbergs län. I Norrbottens län kan enligt arbetsgruppen däremot de obrutna fjällområdena inte i sin helhet läggas till grund för ett förbud. Dessa områden är mycket stora i detta län och täcker tillsammans huvuddelen av fjällregionen, där också den övervägande delen av skotertrafiken i länet äger rum. I Norrbottens län bör enligt arbetsgruppen trafiken i stället förbjudas inom de delar av de obrutna fjällområdena som har definierats som s. k. vildmarkskärnor enligt nyss nämnda riksdagsbeslut angående riktlinjerna för regionalpolitiken och för hushållningen med mark- och vattentillgångarna. Inom samtliga områden bör, anser arbetsgruppen, länsstyrelsen kunna undanta de skoterleder som behövs.

De flesta remissinstanserna har ställt sig positiva till arbetsgruppens förslag om ett generellt förbud mot terrängkörning inom nyss nämnda områden i fjällregionen. Några är dock kritiska mot förslaget. Kammarkollegiet anser således att det inte finns tillräckliga skäl för att införa ett generellt förbud inom de obrutna fjällområdena. Enligt kollegiet ger det stora antalet snöskotrar inom fjällregionen, sett i relation till befolkningens storlek, en antydning om att snöskotern vintertid fyller en väsentlig uppgift för människorna där. Statens planverk ifrågasätter riktigheten i att som förbudsområden nu föreslå de ännu preliminära s. k. obrutna områdena och såvitt avser Norrbottens län vildmarkskärnorna. Dessa områden har inte valts ut med tanke på att skona natur och människor från nöjesäkning med skoter. Verket förslår att regeringen ger berörda länsstyrelser i uppdrag att i samråd med kommunerna och naturvårdsverket utarbeta förslag till och fastställa lämpliga förbudsområden. Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller att största delen av skotertrafiken inom vildmarkskärnområdena består av s. k. nyttotrafik, om man beaktar antalet körtimmar och inte enbart ser till antalet skotrar. Enligt länsstyrelsen måste det ifrågasättas om det därför inte hade varit mera ändamålsenligt att avgränsa de mest känsliga terrängpartierna i fjällen och i princip avlysa all trafik inom dem. Genom de naturinventeringar som har pågått i fjällområdena under de senaste åren i samarbete med statens naturvårdsverk har länsstyrelsen fått en första uppfattning om dessa känsliga terrängpartiers omfattning sett ur faunistisk synpunkt.

Även andra remissinstanser anser att de områden i fjällregionen för vilka körförbud föreslås har fått alltför stor omfattning.

Jag kan ansluta mig till arbetsgruppens uppfattning att åtskilliga skäl talar för att utöver det förbud mot barmarkskörning som jag tidigare har behandlat införa ett generellt förbud under hela året mot terrängkörning inom känsliga delar av fjällområdet så att negativa verkningar främst på djurlivet undviks. Förbudet kan emellertid inte gälla undantagslöst. I så fall skulle bl. a. renskötseln drabbas hårt. Snöskotern är vintertid i det närmaste oundgänglig för dem som arbetar inom renskötseln. Därför bör, som också arbetsgruppen föreslagit, göras undantag för sådan terrängkörning vintertid som behövs för renskötseln liksom för körning för bl. a. polis-, ambulans- och räddningstjänst. Undantag från förbudet bör dessutom kunna medges när det annars föreligger särskilda skäl t. ex. för den befolkning som kan vara bosatt inom områdena i fråga. Även turistintressen bör i detta sammanhang kunna beaktas. I överensstämmelse med vad jag har föreslagit i avsnitt 5.2 i fråga om undantag från förbudet mot barmarkskörning bör regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om de undantag som bör gälla i fråga om körning inom känsliga delar av fjällområdet.

Bland remissinstanserna råder delade meningar om hur de särskilda förbudsområdena i fjällregionen närmare bör avgränsas. Enligt min mening bör regeringen bemyndigas att avgränsa områdena efter närmare förslag från berörda myndigheter. De s. k. vildmarkskärnorna och obrutna fjällområdena som enligt arbetsgruppen bör omfattas av förbudet har än så länge endast blivit preliminärt avgränsade och avgränsningen har som bl. a. planverket och länsstyrelsen i Norrbottens län framhållit gjorts från delvis andra synpunkter än att motverka olägenheterna med snöskoterkörning. Vid gränstrakterna mot Norge och Finland bör avgränsningen anpassas till den reglering av terrängkörning som kan komma att införas i dessa länder. Jag förordar således i huvudsaklig överensstämmelse med arbetsgruppens förslag att i lagen tas in en bestämmelse om att körning i terräng med terrängfordon eller motorfordon är förbjuden inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer.

5.5 Körning på snötäckt mark i övrigt m. m.

För att tillgodose naturvårdsintressena och andra allmänna intressen behövs enligt utredningen, utöver de generella förbud som nyss har behandlats, på många håll i landet förbud och föreskrifter som är anpassade efter lokala eller regionala förhållanden. Denna lokala eller regionala reglering, som bör ankomma på länsstyrelsen, kommer i huvudsak att motsvara den reglering som kan ske med stöd av gällande lag om

körning i terräng med motordrivet fordon. Avsikten är således att länsstyrelsen skall utfärda förbud eller föreskrifter då det från allmän synpunkt föreligger behov av att reglera trafiken på snötäckt mark och is inom visst område. Några generella kriterier för hur omfattande de reglerade områdena skall vara kan enligt arbetsgruppen inte anges. Med hänsyn till att olägenheterna av terrängtrafiken varierar från område till område kan enligt arbetsgruppen en reglering av trafiken göras mer eller mindre restriktiv. I vissa områden bör trafik avlysas helt. I andra fall kan mer eller mindre långtgående föreskrifter meddelas. Så t. ex. kan föreskrivas att skoterkörning får ske endast efter bestämda leder, endast viss tid av dygnet eller med viss föreskriven maximihastighet. En reglering skall också kunna inskränkas till att gälla endast under viss tid av året.

De remissinstanser som förordar selektiva åtgärder för körning på snötäckt mark tillstyrker arbetsgruppens förslag att, utöver de generella förbuden mot körning i fjälltrakterna och skogsförnygringar, myndighet får befogenhet att införa regionala eller lokala förbud eller föreskrifter för terrängkörning inom områden som är känsliga från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt.

Jag ansluter mig till förslaget i denna del. Enligt min mening är förslaget att uppdraga åt länsstyrelserna att besluta om förbud och föreskrifter för terrängkörning inom områden som inte omfattas av allmänt förbud det bästa sättet att åstadkomma en rimlig avvägning mellan å ena sidan skyddsintressena och å andra sidan behovet att vintertid kunna färdas i väglösa eller vägfattiga områden. Länsstyrelserna känner väl till de lokala förhållandena och har möjlighet att smidigt anpassa föreskrifterna efter de behov som föreligger.

Som arbetsgruppen har föreslagit bör vid meddelande av förbud eller andra föreskrifter tillses att nyttotrafiken inte hindras utan starka skäl. Med nyttotrafik avses då i första hand dels sådan körning som behövs för utövande av vissa näringar såsom renskötseln och skogsbruket, dels sådan personbefordran eller godsbefordran med snöskoter som är nödvändig för ortsbefolkningen i glesbygdsmråden och på andra håll där det råder kommunikationssvårigheter vintertid. Till nyttotrafik är givetvis också att hänföra körning i samband med ambulans-, räddnings- och polistjänst, reparation av kraftledningar, körning av krigsmaktens och civilförsvarets personal i tjänsten o. d. Med hänsyn till att den nu föreslagna lagstiftningen är förestavad av allmänna intressen bör regleringen kunna rikta sig även mot markens ägare eller brukare. Som tidigare nämnts bör det finnas möjlighet att ingripa även mot andra motordrivna fordon än terrängfordon och motorfordon. Den bestämmelse som jag nu förordar bör därför gälla alla motordrivna fordon i vägtrafikkungörelsens mening. Slutligen bör anmärkas att kommun har möjlighet att med stöd av allmänna ordningsstadgan reglera körning med motorfor-

don i terräng på allmänna platser och inom andra områden som upplåtits till allmänt begagnande.

5.6 Ändringar i jaktstadgan m. m.

Enligt arbetsgruppen förekommer inte sällan att olovlig jakt bedrivs med snöskoter. I många fjälldalar förekommer omfattande ripjakt med snöskoter med enligt arbetsgruppen förödande effekt på de lokala stammarna. Jakten drabbar bl. a. de delar av beståndet som har överlevt vintern och som skall svara för reproduktionen. Älgen är, räknat i absoluta tal, den mest drabbade djurarten. Rapporter om skoterjakter efter älg och i viss mån efter rådjur är enligt arbetsgruppen vanliga och talar ofta om besvärliga förhållanden för djuren. Till de jaktvårdande synpunkterna kan därför i många fall läggas också rena djurskyddsskäl. Den tredje gruppen djur som drabbas hårt av illegal jakt är de stora rovdjursarterna järv, björn och lo. Skoterjakten efter järv hotar artens existens här i landet. Jakten efter björn avser ofta jakt efter hona med ungar och är då förkastlig från djurskyddssynpunkt.

I fråga om rätten att medföra vapen på snöskoter infördes som tidigare nämnts år 1972 skärpta regler som innebär att vapen som medförs vid färd med terrängmotorfordon alltid måste förvaras i fodral (11 § 3 mom. andra stycket jaktstadgan). Enligt arbetsgruppen utgör de skärpta bestämmelserna emellertid inte någon garanti för att den som medför vapen på terrängmotorfordon inte kan använda vapnet på ett illegalt sätt. Arbetsgruppen föreslår att i jaktstadgan införs förbud att över huvud taget medföra vapen vid färd med terrängmotorfordon. Länsstyrelsen bör dock i enlighet med anvisningar som lämpligen bör meddelas av naturvårdsverket få medge undantag från förbudet, om det behövs för renskötseln eller för att tillgodose jaktvårds- eller naturvårdsintresse eller om särskilda skäl föreligger. Jaktstadgan bör enligt arbetsgruppen ändras även på så sätt att det klart framgår av stadgan att motordrivet fortskaffningsmedel inte får användas för att medvetet störa däggdjur eller fågel.

De remissinstanser som yttrar sig över förslagen om ändringar i jaktstadgan tillstyrker förslagen. Länsstyrelsen i Norrbottens län föreslår att från förbudet att medföra jaktvapen på fordonen i fråga görs det undantaget att gevär för småviltsjakt får medföras — väl nedpackat — av jakträttsinnehavare under jaktsäsong. Svenska samernas riksförbund föreslår att samerna vid utövande av renskötsel undantas från det föreslagna förbudet att medföra jaktvapen vid färd med terrängmotorfordon.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län m. fl. remissinstanser ifrågasätter om det inte vore lämpligt att föreskriva märkning av snöskotrarnas drivband för att på så sätt göra det lättare att spåra upp lagöverträdare.

Jag vill nämna att bestämmelser om skärpning av jaktstadgans regler i de avscenden som arbetsgruppen förordat kan meddelas av regeringen. Jag vill förutskicka att jag med hänsyn till arbetsgruppens uppgifter om de allvarliga skadeverkningarna av den olagliga jakten har för avsikt att föreslå regeringen att ändra jaktstadgan i huvudsaklig överensstämmelse med arbetsgruppens förslag.

Vad slutligen gäller frågan om märkning av snöskotrarnas band vill jag till en början erinra om att motorredskapsutredningen (K 1968: 53) år 1970 behandlade förslag därom. Förslagsställarna hade åberopat vissa tidningsuppgifter om att ett sådant system kommit till användning i Kanada. Enligt utredningen förelåg emellertid inte anledning att föreskriva andra bestämmelser beträffande nummerskyltarnas utseende eller placering än vad som gällde för vanliga bilar och motorcyklar. Med anledning av propositionen 1972: 99 med förslag till lag om körning i terräng med motordrivet fordon väcktes motioner där märkningsfrågan togs upp på nytt. Spörsmålen i motionerna hörde enligt vad jordbruksutskottet uttalade till de frågor som övervägdes inom kommunikationsdepartementet inför utfärdandet av terrängtrafikkungörelsen. Motionsyrkandena föranledde inte någon riksdagens åtgärd. Arbetsgruppen, som tillsatts av naturvårdsverket och som noga övervägt frågan om den illegala jakten, föreslår inte några bestämmelser i ämnet. Det står enligt vad jag erfarit klart att snötäckets beskaffenhet, vindförhållanden och släp som ibland kopplas efter ett terrängmotorfordon ofta gör att profilerade tecken i drivband inte går att avläsa i snön. Utländska erfarenheter talar inte heller till förmån för införande av det diskuterade systemet. Efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet förordar jag att ifrågasatt märkningstvång inte genomförs.

5.7 Skoterleder m. m.

Arbetsgruppen påpekar att det vinterlednät som finns f. n. och som från början har varit avsett för skidåkare alltmera har kommit att utnyttjas även av skoteråkare. Det är således inte ovanligt att vinterlederna nästan enbart används av skoteråkare. Arbetsgruppen har övervägt om det kan anses ändamålsenligt att bygga upp ett helt nytt skoternät vid sidan av det vinterlednät som redan finns. Enligt arbetsgruppen står de fördelar som kan vinnas genom att skilja skidleder och skoterleder åt inte i rimlig proportion till vad det kommer att kosta att bygga upp ett särskilt skoterlednät. Även av andra skäl är det inte lämpligt med ytterligare ett lednät i fjällen. I stället bör nuvarande vinterlednät enligt arbetsgruppen kompletteras med särskilda skoterleder i sådana fall då detta behövs för att undvika särskilt påtagliga konflikter mellan skidåkare och skoteråkare och där det inte går att kanalisera skotertrafiken i önskvärd utsträckning utan att speciella skoterleder anläggs.

I fråga om huvudmannaskapet för skoterlederna föreslår arbetsgruppen att ansvaret bör vila på staten genom naturvårdsverket och länsstyrelserna samt i vissa fall på kommunerna. Till täckande av kostnaderna för skoterleder m. m. föreslår arbetsgruppen att under en femårsperiod 3,5 milj. kr. årligen tillförs anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m. m. Naturvårdsverket, som administrerar anslaget, föreslås fördela erforderliga medel till länsstyrelserna och besluta om statsbidrag till kommunerna.

De remissinstanser som uttalar sig i fråga om skoterlederna godtar i allt väsentligt arbetsgruppens förslag. Jag delar arbetsgruppens ståndpunkt att nuvarande vinterlednät i viss utsträckning kan behöva kompletteras med särskilda skoterleder. Det bör ankomma på berörda myndigheter, i första hand naturvårdsverket och länsstyrelserna, att inom ramen för tillgängliga medel göra denna komplettering.

Jämsides med de lagstiftningsåtgärder i fråga om terrängkörningen som jag har föreslagit i det föregående behövs ökad information. Informationen bör bl. a. syfta till att sprida 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. Det bör ankomma på berörda myndigheter, dvs. i första hand naturvårdsverket men också bl. a. skogsstyrelsen, lantbruksstyrelsen och trafiksäkerhetsverket att inom ramen för sin allmänna informationsverksamhet svara för erforderlig information rörande de regler som gäller i fråga om körning i terräng med motordrivet fordon. Det är önskvärt att även Svenska naturskyddsföreningen, Svenska jägareförbundet och Svenska samernas riksförbund deltar i arbetet. På regional nivå bör länsstyrelsen i samråd med skogsstyrelsen och lantbruksnämnden svara för att förhållandena inom länet när det gäller inskränkningar i trafiken, skoterleder m. m. kommer till allmänhetens kännedom.

6 Författningsförslag

I enlighet med det anförda har inom jordbruksdepartementet upprättats förslag till terrängkörningslag.

7 Specialmotivering

1 §

I denna paragraf upptas förbud mot terrängkörning på barmark, på snötäckt skogsmark i vissa fall och inom de delar av fjälltrakterna som regeringen bestämmer.

I paragrafen sägs inledningsvis att förbuden avser körning i terräng med terrängfordon och motorfordon. Dessa uttryck har samma inne-

börd som de har i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) och andra liknande författningar rörande vägtrafiken. Sålunda avses med uttrycket terrängområde som inte är att anse som väg, dvs. i första hand åker, äng, park, obanat naturområde — inbegripet is — och icke allmänt befarna vägar. Genom att förbudet gäller barmarkskörning omfattar det självfallet inte körning inomhus eller under jord. Med begreppet terrängfordon avses terrängmotorfordon och terrängsläp och med begreppet motorfordon annat motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran.

I 1 § första stycket 1 har förbudet mot barmarkskörning tagits in. Bestämmelsen har närmare motiverats i det föregående.

1 § första stycket 2 innehåller förbud mot körning på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog. De enda fall då sådan körning är tillåten är då det är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Det är alltså inte tillräckligt att skoteråkaren har anledning anta att det inte föreligger någon risk för skada. Det måste vara uppenbart att risk för skada inte föreligger. Som exempel på sådana situationer har jag i den allmänna motiveringen nämnt fall då skarsnön ligger hård eller då snötäcket är tjockt och skoteråkaren är väl förtrogen med trakten och vet att plantorna är späda. Föraren måste förvissa sig om att fordonet inte kan komma i kontakt med plantorna. Förbudet omfattar givetvis inte körleder som går fram genom skogsföringring. Med plantskog avses skog, vare sig den är planterad, sådd eller självföryngrad, där medelhöjden av träden (plantorna) understiger 1,3 m. Med ungskog förstås skog där medelhöjden är 1,3 m eller mera. Förbudet bör inte gälla hela den tid som skogen kan anses som ungskog. Jag vill förutskicka att jag har för avsikt att föreslå regeringen att i tillämpningsförfordning till lagen begränsa förbudet till att som arbetsgruppen föreslår gälla till dess träden i en ungskog når två meter över snötäcket.

Andra stycket i paragrafen innehåller förbudet mot körning inom känsliga områden i fjälltrakterna. Som anförts i den allmänna motiveringen är avsikten att regeringen bl. a. med hänsyn till djurlivet och naturvården i övrigt närmare skall bestämma inom vilka geografiska områden förbudet skall gälla.

2 §

I paragrafen har regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigats föreskriva undantag från förbuden enligt 1 §.

Jag vill förutskicka att jag har för avsikt att föreslå regeringen att i tillämpningsförfordning till lagen undanta bl. a. dels körning med terrängfordon för rennäringens behov på snötäckt mark och på barmarksfäckor under vårvintern, dels körning med terrängfordon av statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende, dels körning med terrängfordon i samband med installation eller reparation av elledningar och tele- eller

radioanläggning, dels körning i skogsbruket och jordbruket, dels enskild utfartsväg eller annan körväg i terrängen, dels tomt, inhägnat fabriksområde och andra arbetsplatser, dels parkering eller uppställning utanför vägbana, dels körning med motordrivet fordon som brukas av försvarsmakten eller civilförsvaret, dock inte i sådana områden av fjälltrakterna som avses i 1 § andra stycket. Även andra undantag kan behöva göras. Vidare har jag för avsikt att föreslå att länsstyrelsen får föreskriva ytterligare undantag enligt 2 §. Från förbud enligt 1 § andra stycket bör länsstyrelsen kunna undanta erforderliga skoterleder.

3 §

I paragrafen bemyndigas regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att av hänsyn till naturvärden, friluftslivet eller andra allmänna intressen förbjuda eller meddela föreskrifter för terrängkörning med motordrivet fordon i andra fall än som avses i 1 §.

Paragrafen innehåller samma reglering som finns i nu gällande lag. Bestämmelserna har närmare motiverats i det föregående. Det bör anmärkas att jag med sådant allmänt intresse som avses i bestämmelsen åsyftar t. ex. rennäringens intresse av att renarnas kalvningsland fredas. Bestämmelsen bör också kunna användas för att meddela föreskrifter till skydd för annan näringsverksamhet som är sårbar för bl. a. buller och vars bibehållande är av vikt från allmän synpunkt t. ex. med hänsyn till verksamhetens betydelse för befolkningen i en bygd. Bestämmelsen bör vidare kunna användas för att komplettera de generella förbuden enligt 1 §.

Vid meddelande av förbud eller föreskrift skall som anförts i den allmänna motiveringen tillses att nyttotrafiken inte hindras i onödan.

Anmärkas bör att det genom föreskrifter i nationalparksreglementen i allmänhet redan råder förbud att i dessa parker använda motordrivna fordon.

Liksom f. n. bör länsstyrelsen, på vilken det skall ankomma att meddela förbud eller föreskrift enligt paragrafen, meddela sina beslut genom lokal trafikföreskrift.

4 §

Paragrafen innehåller en ansvarsbestämmelse som föreskriver dagsböter för överträdelser. Ringa fall skall dock inte föranleda ansvar.

Ikraftträdande

Den nya lagen har föreslagits träda i kraft den 1 januari 1976, då nu gällande lag upphör. Beslut om förbud eller föreskrift eller undantag därifrån som har meddelats med stöd av den gamla lagen skall enligt ikraftträdandebestämmelserna anses ha meddelats med stöd av den nya lagen och ges fortsatt giltighet i den mån inte regeringen eller myndighet som

regeringen bestämmer förordnar annat. Vad nu sagts gäller dock inte eventuella beslut om barmarkskörning, där den nya lagen bör gälla fullt ut från tiden för ikraftträdandet. Nu gällande föreskrifter om barmarkskörning torde uteslutande avse områden som kommer att vara snötäckta lång tid efter ikraftträdandet.

8 Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen
att antaga förslaget till terrängkörningslag.

9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga
(Promemorians lagförslag)

Förslag till

Lag om körning i terräng med motordrivet fordon

Härigenom förordnas som följer.

1 § Körning med motordrivet fordon i terräng eller på väg som ej allmänt nyttjas för samfärdsl får ej ske inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer.

Körning med motordrivet fordon är förbjuden inom område med skogsforyngring, där det inte är uppenbart att körning kan ske utan risk för skada på foryngningen.

Förbud enligt första och andra stycket gäller ej körning nödvändig för utövande av renskötseln, jordbruksnäringen eller skogsnäringen.

2 § Kan i annat fall än som avses i 1 § körning med motordrivet fordon i terräng eller på väg som ej allmänt nyttjas för samfärdsl medföra olägenhet från naturvårds- och friluftslivssynpunkt, renskötselsynpunkt eller annan allmän synpunkt, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för sådan körning inom landet eller del därav.

Vid meddelande av förbud eller föreskrift enligt 2 § första stycket skall iakttagas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål ej onödigtvis hindras.

3 § Utan hinder av 1 eller 2 § får motordrivet fordon användas för färd av polis- eller tullpersonal, läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i tjänsteutövning eller för att föra sjuk person till läkare eller sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt fall.

4 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från förbud eller föreskrift enligt 1 och 2 §§ om det kan ske utan olägenhet från naturvårds- och friluftslivssynpunkt, renskötselsynpunkt eller annan allmän synpunkt eller om särskilda skäl föreligger. Vid medgivande av sådant undantag får särskilda villkor föreskrivas.

5 § Till böter dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot 1 § andra stycket eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av 1 § första stycket eller 2 §,

2. åsidosätter villkor som meddelats med stöd av 4 §.

6 § Talan mot beslut enligt denna lag av annan statlig myndighet än regeringen föres hos regeringen genom besvär. Statens naturvårdsverk får föra talan mot sådant beslut som annan förvaltningsmyndighet har meddelat.

Innehållsförteckning

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Förslag till terrängkörningslag	2
1 Inledning	3
2 Nuvarande förhållanden	4
2.1 Olika typer av terrängmotorfordon m. m.	4
2.2 Gällande rätt	5
3 Arbetsgruppen	8
4 Remissyttrandena	18
5 Föredraganden	27
5.1 Huvudgrunderna för en revision av terrängkörningslagstiftningen	27
5.2 Körning i terräng på barmark	34
5.3 Körning i skogsföringringar	36
5.4 Körning i fjälltrakterna	37
5.5 Körning på snötäckt mark i övrigt m. m.	39
5.6 Ändringar i jaktstadgan m. m.	41
5.7 Skoterleder m. m.	42
6 Författningsförslag	43
7 Specialmotivering	43
8 Hemställan	46
9 Beslut	46
Bilaga	47