



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens
offentliga
utredningar

1969:59

Jordbruks-
departementet

Snöskotern

— terrängkörning och färdselrätt

DOSS

Betänkande avgivet av
1964 års Rennäringssakkunniga
Stockholm 1969

Statens offentliga utredningar 1969

Kronologisk förteckning

1. Faktisk brottslighet bland skolbarn. Esselte. Ju
2. Om sexuallivet i Sverige. Esselte. U.
3. Ny sjöarbetstidslag. Esselte. K.
4. Bostadsrätt. Esselte. Ju.
5. Utsökningsrätt IX. Norstedt & Söner. Ju.
6. Offentliga tjänstemäns bisysslor. Esselte. C.
7. Kungörelseannonsering. Beckman. Ju.
8. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium I. Elevenkät. Esselte. U.
9. ADB inom inskrivningsväsendet. Esselte. Ju.
10. Ny gruvlag. Svenska Reproduktions AB. Ju.
11. Internationell adoptionsrätt. Norstedt & Söner. Ju.
12. Regionmusik. Esselte. U.
13. Förenklad obligationshantering. Esselte. Fi.
14. Filmen - censur och ansvar. Haeggström. U.
15. Växtförädlarrätt. Esselte. Jo.
16. Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. Esselte. Fi.
17. Nya mynt. Esselte. Fi.
18. Ett renare samhälle. Berlingska Boktryckeriet, Lund. S.
19. Ny valteknik. Esselte. Ju.
20. Ämbetsansvaret. Norstedt & Söner. Ju.
21. Skogsindustri i södra Sverige. Esselte. I.
22. De svenska hamnarna. Esselte. K.
23. De svenska hamnarna. Bilagor. Esselte. K.
24. Ekonomisystem för försvaret. Svenska Reproduktions AB. Fö.
25. Planering och programbudgetering inom försvaret. Esselte. Fö.
26. Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. Esselte. K.
27. Länsplanering 1967. Esselte. I.
28. Sexualkunskapen i gymnasiet. Esselte. U.
29. Idrott åt alla. Esselte. H.
30. Skogsbeskattningen. Esselte. Fi.
31. Olja i beredskap. Svenska Reproduktions AB. H.
32. Skogstillstånd och skogsvårdsåtgärder. Esselte. Jo.
33. Militära tjänstgöringsåldrar. Esselte. Fö.
34. Medicinska och psykologiska aspekter på åldrande m.m. Esselte. Fö.
35. Bättre utbildning för handikappade. Esselte. S.
36. Läkemedelsindustrin. Esselte. Fi.
37. Utbildning för bibliotek, arkiv och informatik. Almqvist & Wiksell, Uppsala. U.
38. Yttrandefrihetens gränser. Norstedt & Söner. Ju.
39. Taxesystemet i Postverkets tidningsörelse. Esselte. K.
40. Frivilligförsvaret 2. Hemvärnet. Esselte. Fö.
41. Domstolsväsendet III. Fullföljd av talan m.m. Haeggström. Ju.
42. Skattebrotten. Norstedt & Söner. Fi.
43. Nytt lantmäteri. Svenska Reproduktions AB. C.
44. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium II. Lärarenkät. Esselte. U.
45. Fordonsbeskattningen. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.
46. Läkemedelsförsörjning i samverkan. Esselte. S.
47. Mellanskolans ledning. Esselte. U.
48. Vidgad samhällsinformation. Esselte. Ju.
49. Lokaliserings- och regionalpolitik. Esselte. I.
50. Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Norstedt & Söner. Ju.
51. Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Bilaga 3. Norstedt & Söner. Ju.
52. Narkotikaproblemet. Del III. Samordnade åtgärder. Esselte. S.
53. Narkotikaproblemet. Del IV. Socialmedicinska och kliniska undersökningar. Esselte. S.
54. Kapitalbeskattningen. Norstedt & Söner. Fi.
55. Sjömansbeskattningen. Svenska Reproduktions AB. Fi.
56. Vägplan 1970. Esselte. K.
57. Vägplan 1970. Bilagor. Esselte. K.
58. Rättssociologisk undersökning av skadeståndsrätten. Beckman. Jo.
59. Snöskotern-terrängkörning och färdslarrätt. Norstedt & Söner. Jo.



Statens offentliga utredningar

1969: 59

Jordbruksdepartementet

Snöskotern

— terrängkörning och färdselrätt

Betänkande avgivet av 1964 års Rennäringssakkunniga
Stockholm 1969

Till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet

Rennäringssakkunniga tillkallades den 21 maj 1964 för att verkställa utredning och avge förslag rörande rennäringen i Sverige och därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga avlämnade den 13 februari 1968 betänkandet "Rennäringen i Sverige" (SOU 1968: 16) och hade därmed fullgjort sitt ursprungligen erhållna uppdrag.

I anledning av särskilda tilläggsuppdrag har rennäringssakkunniga senare avgivit tre stencilerade promemior, en den 4 december 1968 angående renforskningens organisation m. m. (Jo 1968: 7), en den 30 januari 1969 angående handläggningen av ärenden rörande upplåtelse och överlåtelse av renbetesmark, m. m. (Jo 1969: 1) samt en den 23 oktober 1969 angående störningar i renskötseln till följd av luftfart (Jo 1969: 6).

Den 17 maj 1968 förordnade Kungl. Maj:t att aktuella frågor om bl. a. snöskotertrafiken skulle överlämnas till rennä-

ringssakkunniga för utredning. Till fullgörande av detta uppdrag överlämnas härmed betänkandet "Snöskotern — terrängkörning och färdselrätt", som rör användning utanför vägnätet av snöskotrar och andra motordrivna terränggående fortskaffningsmedel.

I handläggningen av ärendet har deltagit samtliga de sakkunniga, nämligen vattenrättsdomaren L. af Klintberg, ordförande, lantbruksdirektören N. Agerberg, ordningsmannen A. Persson-Blind, landshövdingen I. R. Lassinantti och överinspektören L. Å. Wikman, ävensom utredningens sekreterare avdelningsdirektören K.-E. H. Rydberg samt experterna hovrättsrådet S. Ekberg och professorn H. Hyrenius.

Rennäringssakkunnigas utredningsarbete är härmed avslutat.

Stockholm den 28 november 1969.

L. af Klintberg

Nils Agerberg

Ragnar Lassinantti

Seved Ekberg

Anders Persson-Blind

Ake Wikman

Hannes Hyrenius

K.-E. Rydberg

Innehåll

Skrivelse till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet	5	Kapitel 4 <i>Rennäringssakkunnigas överväganden o. förslag</i>	20
Författningsförslag		4.1 Allmänna synpunkter	20
Förslag till lag om ändring i naturvårdslagen	7	4.2 Terrängkörningen och naturskyddet	21
Förslag till kungörelse om ändring i naturvårdskungörelsen	8	4.3 Terrängkörningen och renskötseln	27
Förslag till lag om ändring i renbeteslagen	9	4.4 Terrängkörningen och allmänna ordningsstadgan	29
Motiv m. m.		4.5 Medförande av jaktvapen vid terrängkörning m. m.	31
Kapitel 1 <i>Utredningsuppdraget</i>	11	4.6 Åtgärder för att minska olägenheter av terrängkörningen	32
Kapitel 2 <i>Översikt av rådande förhållanden</i>	13	Kapitel 5 <i>Sammanfattning</i>	35
2.1 Aktuella fordonstyper; trafikens omfattning m. m.	13	<i>Bilaga</i>	
2.2 Färdselrätten	14	Exempel på terrängkörningsförbud i lokal ordningsstadga	37
2.3 Vissa jakträttsliga bestämmelser	16		
Kapitel 3 <i>Lagstiftning och reformförslag i grannländerna</i>	17		
3.1 Norge	17		
3.2 Finland	18		

Förkortningar

Fl	=	Föreslagen lydelse
JoU	=	Jordbruksutskottets utlåtande
L ³ U	=	Tredje lagutskottets utlåtande
Nl	=	Nuvarande lydelse
Prop.	=	Proposition
Rskr	=	Riksdagsskrivelse
SFS	=	Svensk författningssamling
SOU	=	Statens offentliga utredningar
SSR	=	Svenska samernas riksförbund

Förslag till

Lag om ändring i naturvårdslagen den 11 december 1964 (nr 822)

Härigenom förordnas

dels att i naturvårdslagen den 11 december 1964 skall införas en ny paragraf, 24 a §, med tillhörande rubrik av nedan angiven lydelse,

dels att 37 och 41 §§ samma lag skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan sägs.

Särskilda bestämmelser om motordrivna terränggående fortskaffningsmedel.

24 a §. FI

Länsstyrelsen äger meddela förbud mot framförande av motordrivna fortskaffningsmedel på land utanför farvägar och körleder, om det inom visst område erfordras till skydd för djurlivet eller för att undvika otrevnad för närboende eller andra.

Vid meddelande av förbud enligt första stycket skall tillses att nyttotrafiken icke hindras samt att allmänhetens rätt att färdas ej onödigtvis inskränkes. Förbud gäller icke markinnehavaren eller hans folk.

37 §. NI

Den som bryter mot förbud eller föreskrift som meddelats enligt 5, 8, 10, 11 eller 14 §,

eller bryter ————— sex månader.

Har någon ————— till dagsböter.

37 §. FI

Den som bryter mot förbud eller föreskrift som meddelats enligt 5, 8, 10, 11, 14 eller 24 a §,

41 §. NI

Förbud enligt 11 eller 14 § så ock förordnande enligt 15 eller 19 § skall lända till efterrättelse utan hinder av förd klagan.

41 §. FI

Förbud enligt 11, 14 eller 24 a § så ock förordnande enligt 15 eller 19 § skall lända till efterrättelse utan hinder av förd klagan.

Denna lag träder i kraft den

Förslag till

Kungörelse om ändring i naturvårdskungörelsen den 11 december 1964 (nr 825)

Härigenom förordnas att i naturvårdskungörelsen den 11 december 1964 skall införas en ny paragraf, 14 a §, med tillhörande rubrik av nedan angiven lydelse.

Särskilda bestämmelser om motordrivna terränggående forskaffningsmedel.

14 a §.

Innan förbud meddelas enligt 24 a § naturvårdslagen, skall förslag till förbudet ha hållits tillgängligt för granskning inom orten under viss tid, minst en månad, efter det kungörelse därom införts i tidning med spridning inom orten eller tillkännagetts på annat lämpligt sätt.

Kungörelsen skall innehålla föreläggande för sakägarna att, om de vilja framställa erinran mot förslaget, göra detta hos länsstyrelsen inom granskningstiden.

I brådskande fall må länsstyrelsen meddela provisoriskt förbud innan granskningstiden utgått.

När förbud som avses i första eller tredje stycket meddelas, ändras eller upphäves, skall underrättelse därom ofördröjligen införas i länskungörelserna. I den mån så finnes erforderligt skall beslutet även kungöras i tidning med spridning inom orten eller tillkännages på annat lämpligt sätt. Avskrift av beslutet skall tillställas naturvårdsverket, domänverket, polismyndigheten och kommunen.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till

Lag om ändring i lagen den 18 juli 1928 (nr 309) om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige

Härigenom förordnas

dels att i lagen den 18 juli 1928 om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige
skall införas en ny paragraf, 38 a §, av nedan angiven lydelse,

dels att 59 § samma lag skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan sägs.

38 a §. FI

Konungens befallningshavande äger med-
dela förbud mot framförande av motor-
drivna fortkärfningsmedel på land eller is
inom område, som utgör renkalvningsland
eller brukar användas vid renarnas hopsam-
lande för märkning, slakt, frånskiljande av
främmande renar eller annat ändamål.

Vid meddelande av förbud enligt första
stycket skall tillses att nyttotrafiken icke
hindras samt att allmänhetens rätt att fär-
das ej onödigtvis inskränkes. Förbud gäl-
ler icke väg, som är upplåten för allmän
trafik, och ej heller markinnehavaren eller
hans folk.

Närmare bestämmelser rörande tillämp-
ningen av denna § meddelas av Konungen
eller den myndighet Konungen bestämmer.

59 §. NI

1. Med dagsböter ————— virke obrukbart;
e) den som i fall, som avses i 36 §, upp-
såtligen eller genom vårdslöshet dödar, ska-
dar eller ofredar ren eller förorsakar, att
ren vid skogsavverkning dödas eller ska-
das;

f) den som ————— rättighetens utövande.

2. Med böter ————— av renlängd.

3. Med böter ————— med halsband.

Är brott som avses under e) grovt, må
dömas till fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den

Uppdrag att utreda frågor sammanhängande med snöskotrar och liknande fordon har lämnats *dels* till den av chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade Motorredskapsutredningen (ursprungliga direktiv, se Riksdagsberättelsen 1968 K: 53), *dels ock* till 1964 års rennäringsakkunniga, som tillsatts av chefen för jordbruksdepartementet för att verkställa översyn av renbeteslagstiftningen och därmed sammanhängande frågor (se Riksdagsberättelsen 1965 Jo: 29).

Ät *Motorredskapsutredningen* lämnades den 26 april 1968 uppdrag att med beaktande i tillämpliga delar av de direktiv som gäller för utredningen i övrigt företa en översyn av den rättsliga regleringen i fråga om snöskotrar och andra liknande motordrivna fordon som i alla eller vissa avseenden är undantagna från bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen med hänsyn till att de helt eller huvudsakligen brukas annorstädes än på väg.

Vid ärendets föredragning i statsrådet anförde kommunikationsministern bl. a.:

Behovet av en översyn av de s. k. översnöfordonens rättsliga ställning har framhållits i skilda sammanhang, bl. a. i skrivelse från rikspolisstyrelsen till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. De frågor om fordonens beskaffenhet och utrustning, om registrering, besiktning, försäkring och krav på körkort som måste ingå i en sådan översyn har nära samband med motsvarande spörsmål i fråga om de fordon motorredskapsutredningen har att behandla.

Uppdraget till *rennäringsakkunniga* lämnades genom Kungl. Maj:ts brev den 17 maj 1968 (jordbruksdepartementet, nr 53), vari förordnades att aktuella frågor om bl. a. snöskotertrafiken skulle överlämnas till de sakkunniga för utredning. Härvid skulle samråd ske med Motorredskapsutredningen.

Med hänsyn till omfattningen av det uppdrag som Motorredskapsutredningen tidigare fått har rennäringsakkunniga sett det som sin uppgift att behandla frågan, hurvida snöskotrarnas användning i terrängen bör underkastas rättslig reglering av hänsyn till andra intressen än de rent kommunikationstekniska, t. ex. renskötseln, naturvården, turismen, jakt- och fiskevården. Vi har därvid funnit det vara ofrånkomligt att i viss omfattning gå in på frågor som gäller också andra motordrivna terränggående fortskaffningsmedel än snöskotrarna.

Motorredskapsutredningen och rennäringsakkunniga har fortlöpande samrätt rörande de olika av snöskotrarna aktualiserade frågorna. De förslag om användningen av terränggående färdmedel som framläggs i detta betänkande bör ses mot bakgrunden av de förslag i fråga om den kommunikationstekniska behandlingen av översnöfordon m. m. som Motorredskapsutredningen inom kort väntas överlämna till chefen för kommunikationsdepartementet. — Beträffande frågan om åtgärder för att minska olägenheter av terrängkörningen (se

avsnitt 4.6 nedan) har underhandskontakt tagits med Bilskatteutredningen.

Vi har tagit del av protokollet från den konferens rörande snöskotertrafiken som länsstyrelsen i Jämtlands län anordnade den 3 maj 1968 med deltagande av Motorredskapsutredningen samt företrädare för länsmyndigheter och organisationer m. m. Vidare har vi haft tillgång till de yttranden med redogörelser för dittillsvarande erfarenheter av översnöfordonen och synpunkter på frågan om rättslig reglering av dessa fordon som under sommaren och hösten 1968 inkommit till Motorredskapsutredningen från länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län jämte underlydande länsorgan m. fl. — Från Svenska naturskyddsföreningen har för kännedom överlämnats avskrifter av ett flertal skrivelser från olika myndigheter och organisationer åren 1963—1967, vilka naturskyddsföreningen i brev den 27 oktober 1967 till rikspolisstyrelsen åberopat till stöd för en framställning att styrelsen skulle undersöka frågan om registrering och övriga normer i samband med översnöfordonens användning. — SSR har för beaktande översänt vissa vid förbundets landsmöte den 5—7 juni 1969 antagna resolutioner rörande turism- och snöskoterfrågor.

Bland handlingar, som innehåller synpunkter på hithörande frågor och som övervägts vid uppdragets fullföljande, kan i övrigt följande omnämnas:

1. framställning den 29 januari 1969 från Jakt- och fiskevårdsföreningarnas malmfältskrets till kommunikationsdepartementet angående bl. a. olaglig jakt med hjälp av snöskoter;
2. skrivelse den 14 februari 1969 från Statens Järnvägars rättssektion, distriktssekreteraren i Luleå, till rennäringsakkunniga m. fl. angående skotertrafik inom järnvägs spårområde;
3. framställning den 12 mars 1969 från Norrbottens läns jaktvårdsförening till kommunikationsdepartementet angående missbruk av terränggående motordrivna fortskaffningsmedel vid jakt,

m. m.;

4. framställning den 17 juli 1969 från Sveriges fältbiologiska ungdomsförening till Konungen angående åtgärder för att motverka olägenheter av snöskotertrafiken;
5. skrivelse den 4 augusti 1969 från polismästaren i Storumans polisdistrikt till rennäringsakkunnigas ordförande angående trafik med snöskoter sommartid; samt
6. skrift den 29 september 1969 från Cykel- och mopedfrämjandet till rennäringsakkunniga med förslag om införande av en volymgräns för snöskotrar m. m.

Tillsammans med Motorredskapsutredningen deltog rennäringsakkunniga den 20 mars 1969 i en av statens naturvårdsverk anordnad överläggning om snöskoterfrågan. I överläggningen deltog i övrigt företrädare för arméstaben, domänverket, lantbruksstyrelsen, rikspolisstyrelsen, skogsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket samt för Fiskefrämjandet, Skid- och friluftsförbundet, SVEMO, Svenska fjällklubben, Svenska jägareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, SSR och Svenska turistföreningen. — Den 16 juni och 6 oktober 1969 deltog rennäringsakkunnigas ordförande i sammanträden som av Motorredskapsutredningen anordnats med företrädare för svenska snöskotertillverkare, importörer och generalagenter, och den 13 oktober s. å. var ordföranden och sekreteraren närvarande vid en av Monark-Crescent AB i Varberg ordnad demonstration avseende bl. a. möjligheten till bullerdämpning för snöskotermotorer.

Under vintern och våren 1969 företog vi tillsammans med Motorredskapsutredningen resor till Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt till Finland och Norge. Under dessa resor hölls ingående överläggningar rörande snöskotertrafiken och därmed sammanhängande frågor med länsmyndigheter m. fl. i de nämnda länen samt med centrala och lokala finländska och norska myndigheter.

2.1 Aktuella fordonstyper; trafikens omfattning m. m.¹

Som *översnöfordon* brukar betecknas sådana markgående motordrivna fordon som är konstruerade huvudsakligen för framkomlighet under olika snöförhållanden. Gemensamt för hittills gängse typer är att de utgör bandfordon, dvs. motorns kraft överföres till ett eller flera drivband eller liknande anordning som ligger an direkt mot underlaget. Styrningen sker antingen genom banden, så att ett band bromsas medan det andra bibehåller eller ökar drivhastigheten, eller genom en särskild styr-anordning av skid- eller medtyp. — Översnöfordonen kan även framföras på barmark, t. ex. över myrar. En del typer av översnöfordon kan ges ökad användbarhet för barmarksgång genom att fordonens styrsätt, normalt bestående av skidor, byts ut mot hjulställ.

Den i särklass vanligaste typen av översnöfordon är f. n. *snöskotern*, som främst utmärkes genom sin lätthet (normalt 100—250 kg tjänstevikt). Motorstyrkan brukar uppgå till 15 à 25 hkr SAE, och maximitakten kan vara inemot 100 km i timmen men brukar i terräng normalt hållas under 50 km i timmen. Fordonet, som vanligen utföres av plåt, har en längd av 200—250 cm och en bredd understigande 100 cm. Snöskotern används ofta tillsammans med släpsläde för befordran av utrustning, gods

eller passagerare. Inköpspriset för de vanligaste skotermmodellerna ligger omkring 5 000 à 7 000 kr.

Snöskotern begagnas i betydande omfattning för nyttotrafik, t. ex. som polis- och räddningsfordon, inom rennaringen samt som transportmedel för avsides belägna gårdar och vid anläggnings- och avverkningsarbeten m. m. Numera torde dock flertalet snöskotrar användas huvudsakligen i fritids- och turismsammanhang, såsom vid jakt och fiske, fjäll- och skärgårdsturflykter samt skidtolkning.

Antalet inom Sverige hittills försålda skotrar är enligt uppgift mellan 15 000 och 20 000; den aktuella fordonsparken kan uppskattas till minst 12 000. Inom landet avsätts f. n. 2 500 à 3 000 nya fordon om året.

Av *tyngre översnöfordon* finns olika typer. De vanligaste är hos oss arméns bandvagnar samt olika modeller av s. k. vesslor. De har ungefär samma utrustning som vanliga bilar men är försedda med drivband, som även används för styrningen. — Vesslorna, som är relativt dyra i anskaffning, begagnas praktiskt taget uteslutande i nyttotrafik, exempelvis i fjällräddnings- och polistjänst, vid fjällhotell samt för anläggnings- och avverkningsarbeten. Fram-

¹ En utförligare redogörelse för översnöfordonens konstruktion och egenskaper m. m. kommer att lämnas i Motorredskapsutredningens betänkande.

komligheten är hög även på barmark. Antalet civila vessor i Sverige uppskattas till ca 400.

Vid sidan om de egentliga översnöfordonen finns — ehuru ännu så länge huvudsakligen på experiment- och utvecklingsstadiet — ett flertal *andra terränggående fortskaffningsmedel*. Dessa är i första rummet avsedda för barmarksgång men kan, i större eller mindre utsträckning, användas också i snö och i en del fall på vatten (amfibiefordon). En del typer är hjuldrivna, varvid den förbättrade terrängframkomligheten vinnes genom ökning av gummiringarnas dimensioner, ibland i förening med sänkning av ringarnas lufttryck. Andra modeller har propeller- eller jetdrift och kan då antingen vara försedda med medar (propellerslädar) eller innehålla aggregat som utvecklar "luftkuddar" av komprimerad luft på vilka farkosterna vilar under gång (luftkudde- eller svävarfarkoster).

Den snabba utvecklingen på detta område såväl inom som utanför Sverige gör att det inte kan anses orealistiskt att räkna med att inom en snar framtid terränggående fortskaffningsmedel av ovan antydda eller andra typer kommer att finnas tillgängliga på marknaden till priser som gör dem överkomliga också för en tämligen bred allmänhet.

2.2 Färdselrätten

I Sverige saknas positiva lagbestämmelser i fråga om rätten att färdas över annans mark. I den mån en sådan rätt föreligger är den därför i regel att härleda ur den s. k. *allmansrätten*. Denna är ingen rätt i civilrättslig mening utan kan snarare sägas utgöra en sammanfattning av de befogenheter av generell natur med avseende å annans mark som av ålder anses tillkomma allmänheten beroende på att de inte uttryckligen förbehållits fastighetsägarna. Dessa befogenheter kan emellertid i princip omintetgöras genom faktiska dispositioner från markägarnas sida, såsom uppsättande av höga stängsel. Allmänhetens rätt att färdas över annans mark begränsas främst ge-

nom bestämmelsen om straff för tagande av olovlig väg (numera 12 kap. 4 § brottsbalken), varav framgår att det är förbjudet för utomstående att färdas över tomt eller plantering eller över annan äga, som kan skadas därav. — Vid sidan av allmänhetens färdselrätt kan grannar emellan, t. ex. inom ett byalag, förekomma särskild rättighet att för nyttotransporter eller eljest ta väg över annans mark. En sådan rätt anses kunna upprätthållas bl. a. genom sedvana i orten (se SOU 1962: 36 s. 180).

Någon civilrättslig reglering av allemansrätten har inte skett i vårt land, trots att förslag därom framförts i olika sammanhang (se härom L³U 1961: 30 och 1964: 41, s. 48 ff, 98 f). Allemansrättens stora betydelse har dock vid upprepade tillfällen framhållits av de lagstiftande myndigheterna, inte minst av riksdagen. I sitt sistnämnda av riksdagen därutinnan godkända utlåtande (s. 99) framhöll sålunda tredje lagutskottet att "de befogenheter, som nu kan anses rättmätigt tillkomma allmänheten på annans mark, icke i någon mån bör beskäras genom lagstiftning". Samtidigt uttalade utskottet att behov visats föreligga av en entydig tolkning av allemansrättens innebörd, men utskottet ansåg sig kunna förutsätta att naturvårdsnämnden (numera ersatt av statens naturvårdsverk) skulle ta till vara de möjligheter som fanns att skapa större klarhet i allemansrättsliga frågor, varför någon riksdagens åtgärd i saken ej då befanns påkallad.

Till de oklara frågorna rörande allemansrättens innebörd torde höra spörsmålet, om och i vad mån befogenhet finns att färdas med *motordrivna fordon utanför vägnätet*. Tidigare synes den allmänna uppfattningen ha varit att ingen dylik befogenhet kunde härledas ur allemansrätten. Sålunda uttalade 1960 års naturvårdsutredning i sitt betänkande "Naturen och samhället" (SOU 1962: 36, s. 179) att färdselrätten på annans landområde huvudsakligen avsåg färd till fots eller på skidor ävensom färd med trampcykel, ridhäst och sparkstötting på mindre vägar och stigar över mark som eljest var tillgänglig med färdselrätt. I be-

tänkandet (s. 180) framhölls vidare att det ej kunde anses föreligga någon allmän rätt att färdas med motorfordon utanför det allmänna och enskilda vägnätet, och utredningen föreslog ej heller någon utvidgning härvidlag.

Den ståndpunkt som kommit till uttryck i nämnda betänkande grundades på uppfattningen att färd med motorfordon utanför vägnätet inte kunde ske utan risk för markskada. Framförande av motorfordon i terrängen har därför ansetts strida mot straffbestämmelsen om tagande av olovlig väg (numera 12 kap. 4 § brottsbalken, tidigare 24 kap. 4 § strafflagen). Tredje lagutskottet har för sin del framhållit (L³U 1961: 30 s. 2) att trafik med motor- och hästfordon enligt vedertagen uppfattning torde presumeras innebära sådan fara för skada att den i princip anses förbjuden på annan enskild mark än ren utmark. Utskottets inställning var således något mer nyanserad än naturvårdsutredningens. Sedan de nya översnöfordonen gjort det möjligt att färdas med förhållandevis lätta fordon även i djup snö, torde det också vara svårt att undantagslöst uppehålla presumptionen att färd med motordrivet fordon utanför vägnätet innebär risk för markskada. Under de senaste åren har snöskotrar i tusental framförts på kronan och enskilda tillhöriga marker utan att myndighetsingripanden skett, och den allmänna meningen torde numera vara att färd *på snötäckt mark* med snöskoter i huvudsak är att jämställa med skidåkning såvitt gäller färdselrätten.

Någon rätt till färd *på barmark* med skotrar eller andra lätta terränggående motorfordon kan inte anses följa av allemansrätten, eftersom drivanordningarna är ägnade att medföra skadegörelse på oskyddad mark. Vidare får *tyngre terrängfordon*, såsom bandvagnar och vesslor, presumeras medföra sådan risk för markskada, vare sig marken är snötäckt eller ej, att körning på land utan lov av markägaren regelmässigt faller under straffbestämmelsen för tagande av olovlig väg. Detsamma torde gälla beträffande de nya *svävar- eller luftkuddefarkosterna*, i den mån de använ-

des över land.

Inskränkningar i den allmänna färdselrätten kan i vissa fall göras av hänsyn till naturvårdsintresset eller för att upprätthålla den allmänna ordningen.

Enligt *naturvårdslagen den 11 december 1964* äger Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer att för nationalpark meddela de föreskrifter beträffande rätten att färdas över nationalparken eller eljest vistas där ävensom angående ordningen i övrigt inom området som finnes erforderliga för att trygga ändamålet med nationalparken (5 § andra stycket). Genom sådana föreskrifter får dock samerna ej hindras från att uppehålla sig inom nationalparken och att där utöva sina rättigheter till bete m. m. (6 § andra stycket). — Beträffande område som avsatts till naturreservat gäller, enligt 10 § naturvårdslagen, att länsstyrelsen äger meddela sådana föreskrifter om vad allmänheten har att iakttaga inom reservatet som erfordras för att trygga ändamålet med detta.

Genom *Kungl. kungörelsen den 26 mars 1965 om lokala bestämmelser till skydd för djurlivet* har länsstyrelsen bemyndigats att utfärda förbud att bl. a. färdas eller uppehålla sig inom visst område. Förutsättningen för att sådant förbud skall utfärdas är att det fordras särskilt skydd för djurlivet inom området, utöver fridlysning enligt jaktstadgan och skydd som anordnas enligt naturvårdslagen. Meddelat förbud gäller inte markinnehavaren eller hans folk och inte heller statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende. — 1965 års kungörelse, som ersatte en äldre kungörelse angående skydd för djurlivet å vissa platser (SFS 1960: 727), har tillkommit utan riksdagens medverkan, men 1 § jaktstadgan utgår från att lokala bestämmelser till skydd för djurlivet skall finnas.

Allmänna ordningsstadgan den 14 december 1956 innehåller vissa bestämmelser som gör det möjligt för lokala myndigheter att från ordningssynpunkt reglera färdselrätten vid sidan om allmänna och enskilda vägar och körleder. Enligt 7 och 23 §§ kan kommunens fullmäktige i lokal ordningsstadga

meddela sådana föreskrifter ”i avseende å den allmänna ordningen” som befinnes erforderliga för kommunen eller del därav och som inte angår förhållanden om vilka annorledes är bestämt. Därvid är det möjligt att utvidga tillämpningsområdet för både den allmänna och den lokala ordningsstadgan till att omfatta inte bara s. k. allmänna platser, d. v. s. områden som är upplåtna till eller eljest nyttjas för allmän samfärd, utan också andra till allmänt begagnande upplåtna områden (1 § andra stycket). Vid meddelande av ordningsföreskrift i lokal ordningsstadga skall tillses att därigenom inte lägges onödigt tvång på allmänheten eller eljest göres obefogad inskränkning i den enskildes frihet (7 § andra stycket). Fullmäktiges beslut om antagande av lokal ordningsstadga skall underställas länsstyrelsens prövning. Om fullmäktige underlåter att antaga lokal ordningsstadga av innehåll som länsstyrelsen finner erforderligt, äger länsstyrelsen förordna i ämnet, men dess beslut skall i så fall underställas Konungens prövning (23 § andra stycket). — Ordningsföreskrifter för särskilda fall kan med stöd av 8 § allmänna ordningsstadgan meddelas av polismyndigheten. De kan avse bl. a. ”verksamhet eller annat förehavande, som äger rum å allmän plats och ej är att hänföra till offentlig tillställning eller allmän sammankomst”. Med allmän plats kan i lokal ordningsstadga ha likställts annat till allmänt begagnande upplåtet område. Också vid meddelande av ordningsföreskrifter för särskilda fall skall iakttagas att onödigt tvång inte lägges på allmänheten och att den enskildes frihet inte obefogat inskränkes. — Enligt särskild föreskrift i allmänna ordningsstadgan (12 § andra stycket) är det förbjudet att utan tillstånd av polismyndigheten anordna bl. a. tävling eller uppvisning i motorsport. Detta tillståndstvång är inte inskränkt till allmänna platser och därmed likställda områden, och det gäller också i fråga om sådana motordrivna färdmedel som helt eller delvis är undantagna från bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen, exempelvis snöskotrar.

2.3 Vissa jakttättsliga bestämmelser

Jämlikt 11 § 1 mom. *jaktstadgan den 3 juni 1938*, i lydelse enligt kungörelse den 8 december 1967, är det förbjudet att idka jakt med skjutvapen från 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. Undantag från dessa förbud kan medges av naturvårdsverket, om det behövs för att tillgodose jaktvårds- eller naturvårdsintresse eller motverka viltskador. Enligt 2 mom. samma § är det vidare otillåtligt att vid jakt använda nyssnämnda fortskaffningsmedel eller annan motordriven anordning för att avleda villebrådet uppmärksamhet från den jagande. — Nu nämnda bestämmelser är uppenbarligen tillämpliga även på snöskotrar och andra motordrivna terrängfordon.

Enligt gällande bestämmelser är det inte förbjudet att vid färd i motordrivet fortskaffningsmedel (inkl. snöskoter) medföra jaktvapen, men av 11 § 3 mom. första stycket *jaktstadgan* framgår att jaktvapen ej får vara laddat när det medföres vid sådan färd och att vapnet skall förvaras så att det inte är åtkomligt för förare och passagerare annat än i väl tillslutet fodral. Ammunition skall under färden förvaras helt åtskild från vapnet. — Nu angivna bestämmelser om förvaring av vapen och ammunition gäller ej ”vid färd inom jaktområdet till eller från jaktpass” (andra stycket samma mom.), och vidare får länsstyrelsen i enlighet med anvisningar som naturvårdsverket meddelar medge undantag från bestämmelserna, om det behövs för renskötseln eller för att tillgodose jaktvårds- eller naturvårdsintresse (tredje stycket samma mom.). Sådant undantag torde hittills inte ha medgivits.

3.1 Norge

Färdselrätten på annans mark är i Norge reglerad genom lagen den 28 juni 1957 om friluftslivet. Av lagens § 2, som rör färdsel i utmark, framgår att på sådan mark kan envar färdas till fots hela året, såvida det sker hänsynsfullt och med tillbörlig varsamhet. Detsamma gäller i princip färdsel med rid- eller klövjehäst, kälke, trampcykel eller liknande på väg eller stig i utmark samt överallt i utmark på fjället, men i dessa fall har markägaren befogenhet att med friluftsnämndens samtycke förbjuda utomstående att färdas över sådana delar av hans mark som anges i förbudet. — På inägor är färdselrätten enligt § 3 i princip begränsad till färd till fots under tid då marken är frusen eller snötäckt. — Ägare av enskild väg är enligt § 4 i regel berättigad att förbjuda framförande av bl. a. alla motorfordon. — Färd, avsiktligt eller av vårdslöshet, på annans mark utan att det är tillåtet enligt friluftslagen eller med stöd av annan särskild rättsgrund straffas med böter, om inte gärningen annorstädes är belagd med svårare straff.

Snöskotern (i Norge även kallad "beltemotorsykkel") är enligt § 2 Vegtrafikkloven den 18 juni 1965 och särskilda med stöd av denna lag utfärdade Motorvognforskrifter att anse som motorfordon ("motorvogn"). Befogenhet att färdas med snöskoter över annan tillhörig utmark borde

därför knappast följa av § 2 lagen om friluftslivet. Norska justitiedepartementet har emellertid den 29 augusti 1966, på förekommen anledning, uttalat att det inte synes vara omöjligt att hävda att bestämmelserna i nämnda § om kälke, trampcykel eller liknande i viss utsträckning borde användas analogiskt på slädar och andra små fordon som gick på medar eller mindre band, även om de drevs med motor såsom fallet var med snöskotrarna. En dylik tolkning skulle emellertid föranleda svåra gränsdragningsproblem, och enligt departementets mening var frågan oklar och tveksam och borde lösas lagstiftningsvägen.

I det av norska Naturvernrådet den 29 maj 1968 framlagda betänkandet med förslag till ny naturskyddslag ("lov om naturvern") har frågan om rätt att med motor drivna fortskaffningsmedel färdas utanför vägnätet upptagits till särskild behandling från naturskyddssynpunkt. Enligt § 26 i lagförslaget skall motoriserad trafik på land utanför därtill avsedda vägar och platser få förekomma endast i den utsträckning som erfordras för utövande av näring sammanhängande med jordbruk, skogsbruk och renskötsel, för varutransport samt för ambulans-, räddningstjänst- och polisändamål. Tillstånd till motoriserad trafik i andra fall skall dock kunna lämnas av vederbörande statsdepartement, om vägande skäl för dispens föreligger. Överträdelse av körförbudet avses skola straffas med böter. —

Enligt kommentaren till stadgandet i § 26 är detta inte minst föranlett av den tilltagande användningen av snöskotrar för nöjeskörning. De föreslagna reglerna anses lämna tillräckligt utrymme för nyttotrafiken. Inskränkningen i färdselrätten torde vara avsedd att gälla även för markens ägare och brukare.

Naturvernrådets betänkande har lagts till grund för proposition till stortinget den 2 maj 1969 om lov om naturvern (Ot. prp. nr 65). Propositionen innehåller ingen direkt motsvarighet till § 26 i Naturvernrådets lagförslag, utan hithörande frågor har ansetts böra göras till föremål för ytterligare överväganden, avseende bl. a. markägarnas ställning. Enligt § 22 i propositionens lagförslag skall dock Konungen kunna förbjuda motortrafik inom nationalparker och andra särskilt skyddade områden. — Propositionen har ännu inte behandlats av stortinget.

I lov om luftputefartöyer den 17 juni 1966 meddelas vissa bestämmelser om svärvarfarkoster. Lagen gäller färd med sådant fortskaffningsmedel både till lands och vatten, men varken lagen eller Sjöfartsdirektoratets provisoriska föreskrifter om luftputefartöyer av den 18 juni 1965 innehåller några regler beträffande rätten att färdas med farkosterna över annans mark.

Beträffande jakt med anlitande av motordrivet fordon gäller enligt § 45 i norska jaktlagen den 14 december 1951 ("lov om viltstellet, jakt og fangst") att det är förbjudet att under jakt avlossa skott från motordrivet fordon och att nyttja dylikt fordon på sådant sätt att villebrådet uppmärksamhet avledes från jägaren. Dessa bestämmelser gäller dock inte vid jakt på varg eller järv. — Någon inskränkning av rätten att vid färd med motorfordon (inkl. snöskoter) medföra jaktvapen föreligger inte.

3.2 Finland

I Finland, liksom i Sverige, saknas för närvarande särskild lagstiftning om färdselrätten. Allmänheten anses dock ha en sedvanerättsligt grundad befogenhet att vistas

på annans mark, om det kan ske utan att skada eller olägenhet tillskyndas ägaren. Färdselrätten begränsas främst genom stadgandet i 33 kap. 11 § strafflagen om straff för den som tar olovlig väg eller gångstig över annans tomt eller över annans åker, äng eller plantering, som därav kan skadas. — Terrängkörning med snöskoter under tid, då marken är snötäckt, förekommer i stor utsträckning både på statsägd och annan mark och anses inte kunna förbjudas av markägaren. Däremot får man inte utan ägarens medgivande köra på tomter och gårdsplaner o. d., och vidare torde ägare av enskild väg vara berättigad att hindra skoteråkning på sådan väg.

Förslag till lagstiftning om bl. a. allmänhetens färdselrätt har nyligen framlagts av en särskild utredning, Friluftslagskommittén. Enligt dess förslag (2 § lagen om friluftslivet) skall envar äga rätt att, om ej annat är särskilt stadgat och om skada inte uppkommer, färdas i skogs- och utmarker som inte är tagna i anspråk för särskilda ändamål. Färdsel över åker, äng och betesmark föreslås bli tillåten under tid, då marken är frusen eller överkan eljest inte kan ske. Förbud skall gälla för all färd över tomter, byggnadsplatser, trädgårdar m. m., och vidare skall markägaren kunna förbjuda färdsel över skogsodlingsområde under tid då skogsplantering kan lida skada. — Av lagförslaget framgår inte, huruvida den förordade färdselrätten är avsedd att gälla också färd med motordrivna fordon (inkl. snöskotrar och vesslor).

Kommittébetränkandet innehåller också förslag om inrättande genom kommunernas försorg av särskilda färdselleder till tjänst för friluftslivet (6—20 §§ nyssnämnda lagförslag). Sådana leder, avsedda för färd till fots, på skidor och på cykel, skall jämte erforderliga rastplatser m. m. kunna anordnas också på fastigheter i enskild ägo. Plan gällande färdleds inrättande skall prövas och fastställas av länsstyrelsen efter markägarnas hörande. — Enligt betränkandet (22 § i lagförslaget) skall det bli möjligt att inom statsägt område, som avsatts för friluftssändamål, förbjuda eller inskrän-

ka färdseil med fordon som inverkar stö-
rande på friluftslivet. Sådana förbudsbe-
stämmelser avses bli upptagna i en av ve-
derbörande förvaltningsmyndighet utfärdad
ordningsstadga. Bestämmelserna får inte
medföra svårigheter för ortsbefolkningen,
när det gäller dess arbete och förhållanden
i övrigt.

Friluftslagskommitténs förslag har hittills
inte föranlett lagstiftning.

I den finländska jaktlagen av den 13
april 1962 har nyligen införts förbud mot
att medföra jaktvapen vid färd med snö-
skoter (motorkälke) eller därmed jämförlikt
fortskaffningsmedel utanför allmän väg
(44 § i lydelse enligt lag den 30 december
1966). Undantagna från förbudet är per-
son i tjänsteförrättning, som på grund av
förrättningens art behöver ha vapen med
sig, samt "renkarl, som sysslar med ren-
skötsel". — Enligt nyssnämnda § är det vi-
dare förbjudet att bedriva jakt med hjälp
av maskindrivet fortskaffningsmedel eller
ljugalstrande maskinell anordning. Jaktva-
pen skall under färd i maskindrivet fort-
skaffningsmedel hållas oladdat i fodral.
Uppsökande, spårning eller annat följande
av villebråd med tillhjälp av motorkälke
eller därmed jämförlikt fortskaffningsmedel
är också förbjudet.

4.1 Allmänna synpunkter

Av det skriftliga utredningsmaterial som överlämnats till oss (se kap. 1), liksom av uttalandena vid de överläggningar med myndigheter och organisationer som ägt rum sedan vi erhöll vårt utredningsuppdrag i snöskoterfrågan, har framgått att det numera är en allmän uppfattning att den snabbt ökande snöskotertrafiken ger upphov till åtskilliga olägenheter särskilt i fjälltrakterna. Det har bl. a. framhållits att skotterna ökat risken för utrotning av vissa djurarter, att de underlättar tjuvskytte, tjuvfiske och renstölder samt att renskötseln försvåras genom att skotertrafik äger rum exempelvis inom kalvningsområden och i närheten av platser där renarna brukar hopsamlas för slakt eller annat ändamål. Vidare har uppgivits att snöskoterförarna ofta vållar otrevnad och irritation för andra som uppehåller sig i fjällen, då de stör tystnaden i naturen, kör i vägen för slalomåkare och skadar befintliga skidspår. Man har också påpekat att skoteråkningen innebär betydande riskmoment både för förarna själva och för andra som vistas i fjäl-len. Härvid har särskilt betonats riskerna för att köra vilse eller få motorstopp ute på fjällvidderna, vilket kan vålla ökad belastning på räddningstjänsten. — Olägenheter av snöskoterkörning har uppgivits förekomma även utanför fjälltrakterna, t. ex. för renskötseln i skogsterräng och för skidåkning i närheten av vissa tätorter.

Samtidigt som farhågorna för skotertrafikens avigsidor kommit till tydligt uttryck har hörda myndigheter och organisationer nära nog genomgående framhållit att snöskotern, rätt använd, utgör ett mycket värdefullt kommunikationsmedel särskilt i vägfattiga trakter. Ingen meningsskiljaktighet har sålunda rått om att nyttotrafiken med snöskoter — t. ex. i renskötsel och skogsbruk, för person- och godsbefordran till och från avsides liggande permanentbebyggelse samt i räddnings- och polistjänst — bör vara tillåten och inte får hindras genom inskränkningar i färdselrätten. Också när det gäller den mer nöjesbetonade skoterkörning som äger rum i samband med fritidsjakt och fritidsfiske eller eljest i avkopplingssyfte har emellertid flertalet av dem som yttrat sig under utredningsarbetet gjort gällande att det inte är önskvärt med ett generellt snöskoterförbud utan att det endast är förekommande olägenheter av trafiken som bör motarbetas. Sistnämnda synpunkt har särskilt understrukits vid våra överläggningar i de nordligaste länen, där snöskotern allmänt betraktas som ett värdefullt hjälpmedel både för att främja turismen och för att ge länsborna själva bättre möjligheter att på ett meningsfullt sätt utnyttja sin fritid.

I likhet med flertalet myndigheter och organisationer som vi överlagt med under utredningsuppdraget har vi kommit till den uppfattningen att snöskotern — liksom f. ö. andra motordrivna terränggående fortskaff-

ningsmedel — lätt kan missbrukas till skada för allmänna och enskilda intressen som är beroende av att naturen vid sidan om vägnätet lämnas så långt möjligt ostörd av motoriserad trafik och dess följdverkningar. Vi är emellertid också ense med dem som anser att det inte är önskvärt att generellt motarbeta förekomsten av sådana fordon; häremot talar både praktiska och principiella skäl, inte minst angelägenheten att undvika långtgående inskränkningar i den färdselrätt som är en följd av allemansrätten. De ingripanden från det allmännas sida som behövs för att komma till rätta med den redan nu omfattande och i framtiden med säkerhet växande snöskotertrafiken bör därför göras så att i möjligaste mån endast missbruket men inte den lojala användningen hindras.

I fortsättningen av detta betänkande upptar vi i särskilda avsnitt frågorna, i vad mån inskränkningar i färdselrätten är påkallade för att tillgodose dels naturskyddsintresset (4.2), dels renskötseln (4.3), dels den allmänna ordningen (4.4). Därefter behandlas (under 4.5) frågan om skärpning av gällande bestämmelser om rätt att medföra jaktvapen vid färd med motordrivet fortskaffningsmedel. I avsnitt 4.6, slutligen, framläggs förslag om stöd till vissa åtgärder för att främja en gynnsam utveckling av snöskotertrafiken i fjälltrakterna.

Såsom inledningsvis framhållits bör alla våra förslag ses mot bakgrunden av att Motorredskapsutredningen i sitt blivande betänkande kommer att föreslå bestämmelser rörande terrängfordonens kommunikationstekniska behandling. De missförhållanden som f. n. kan förekomma, exempelvis i samband med snöskoteråkning, beror till inte ringa del på att det saknas kompetenskrav för förarna, att fordonen i stor utsträckning är anonyma, att ingen högsta bullernivå är fastställd, att inga i praktiken användbara regler finns om korsning med den vägbundna trafiken, etc. Behovet av inskränkningar i rätten att färdas med snöskoter får därför inte bedömas med utgående från dagens situation, utan man bör kunna räkna med att åtskilliga av de nu-

varande avarterna inom skotertrafiken försvinner när ändamålsenliga trafiktekniska regler blivit införda.

4.2 Terrängkörningen och naturskyddet

Under 2.2 ovan har framhållits att färd på snötäckt mark med snöskoter numera allmänt anses vara att jämställa med skidåkning såvitt gäller färdselrätten, varemot skoterkörning på barmark och all färd på land med tyngre terrängfordon torde medföra sådan risk för markskada att körning utan lov av markägaren i regel faller under straffbestämmelsen för tagande av olovlig väg. Med denna uppfattning om färdselrätten borde det egentligen räcka att pröva, om nuvarande rätt till skoterkörning på snötäckt mark behöver begränsas; övrig terrängkörning med motordrivna fortskaffningsmedel får ju normalt ske endast med markägarens medgivande, vilket borde vara ägnat att utesluta en så allmän körning i terrängen att den kan ha större betydelse från naturskyddssynpunkt. Emellertid förbises vid ett dylikt resonemang, även om det kan vara juridiskt hållbart, att allemansrättens begränsningar — vilka inte finns angivna i skriven lag — ingalunda torde stå klart för den stora allmänheten. Man bör enligt vår mening inte blunda för risken att en eventuell inskränkning av färdselrätten, som riktar sig enbart mot skoterkörning vintertid, på många håll kommer att uppfattas som om annan terrängkörning är tillåten, trots att den i regel medför långt större olägenheter än skoteråkning på snö. En sådan utveckling skulle vara synnerligen olycklig med hänsyn inte minst till att frågan gäller mycket vidsträckt område, till stor del i kronans ägo, där övervakningen av naturliga skäl måste bli bristfällig och där markbeskaffenheten ofta är sådan att det är svårt åtminstone för lekmannen att inse att risk för markskada föreligger. Beaktas bör också att tagande av olovlig väg i regel inte får åtalas av åklagare (se 12 kap. 6 § brottsbalken), vilket torde bidra till att denna brottstyp förhållandevis sällan beivras.

Av nu anförda skäl har vi kommit till den uppfattningen att eventuella inskränkningar i rätten att färdas i terrängen inte bör gälla enbart snöskotrar utan måste omfatta motordrivna fortskaffningsmedel överhuvudtaget, dock med den begränsning som följer av att fråga skall vara om färd "på land". De snabbgående motorbåtarna ger förvisso upphov till olägenheter bl. a. från naturvårdssynpunkt, men det kan inte anses ingå i vårt utredningsuppdrag att framlägga förslag till deras avhjälpande. Frågan om flygtrafiken i fjälltrakterna har tidigare behandlats i en särskild promemoria. Vad färd på is beträffar anser vi att sådan körning inte kan utgöra något hot mot naturvårdsintresset, varför från denna synpunkt rätten att färdas på is inte behöver inskränkas. I vad mån körning på is bör drabbas av färdselrättsinskränkningar som föreskrivs till skydd för renskötseln eller med hänsyn till den allmänna ordningen, skall beröras nedan under 4.3 resp. 4.4.

Den i det föregående använda beteckningen "motordrivna fortskaffningsmedel" är i första hand avsedd att omfatta alla motordrivna "fordon". Som fordon räknas enligt 1 § 1 mom. vägtrafikförordningen varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor. Förutom de typiska terrängfordonen — skotrar, vesslor och bandvagnar — åsyftas således även vanliga bilar och bussar, motorcyklar (inkl. mopeder), traktorer och motorredskap. Därutöver avses med "motordrivna fortskaffningsmedel" de nya svävarfarkosterna, vilka under färd vilar på s. k. luftkuddar och därför inte faller under vägtrafikförordningens definition av begreppet fordon. Svävarfarkosterna är visserligen ännu så sparsamt förekommande att de f. n. inte utgör något egentligt hot mot naturvårdsintresset, men utvecklingen på detta område går snabbt och vi anser det därför tillrådligt att en för andra motordrivna transportmedel påkallad reglering av färdselrätten får omfatta också svävarna. Det är nämligen uppenbart att dessa farkoster, om de blir vanliga exempelvis i fjälltrakterna eller

på hjortronmyrarna, kan vålla stora skador på djur- och växtlivet samtidigt som de orsakar väsentliga ljudstörningar.

De olägenheter som särskilt snöskotrar redan vållar i vissa trakter och än mer den snabba ökning av terrängfordonens antal som är att emotse gör att vi anser det nödvändigt med någon form av ingripande från det allmännas sida för att hindra en invasion av motoriserad trafik i ömtåliga trakter och för att om möjligt komma till rätta med förekommande missbruk. Huvudfrågan blir då om syftet bäst kan vinnas genom något slag av generellt förbud, liknande det som föreslagits av norska Naturvernrådet, eller om mer selektiva åtgärder i form av lokala förbud e. d. bör tillgripas.

Verkan av ett generellt förbud — vilket i princip borde vara riktat enbart mot nöjestrifiken — är främst att därigenom åstadkommes en för hela landet enhetlig reglering, vilken kan förutsättas bli känd för alla som innehar eller överväger att anskaffa snöskoter eller annat terränggående fortskaffningsmedel. Förbudet kan därför antagas verka starkt hämmande på försäljningen av dylika åkdon till personer som inte har användning för dem i sitt arbete. Även om överträdelser av förbudet förhållandevis ofta kan antagas undgå beivran och straff, beroende på svårigheten att bevaka de vidsträckta områden som här är i fråga, skulle därför ett generellt förbud på litet längre sikt sannolikt visa sig vara ganska effektivt som spärr mot en tilltagande motoriserad nöjestrifiken i terrängen. Bestämda krav på ett dylikt förbud har också framställt av företrädare för vissa naturskyddsorganisationer.

Emellertid bör det inte förbises att ett generellt förbud för nöjeskörning är förenat med betydande olägenheter. En närliggande invändning mot förbudstanken är att det i stora delar av landet hittills inte framkommit nämnvärda olägenheter av skotertrafiken och att det får anses ovisst, om det ens i framtiden blir nödvändigt att begränsa den annat än i vissa trakter. De norrländska skärgårdarna, exempelvis, har

tack vare snöskotrarna blivit lätt tillgängliga för allmänheten också under vinterhalvåret mot att de tidigare brukade utnyttjas som utflyktsmål bara under isfri tid. För sådana regioner skulle ett generellt snöskoterförbud framstå som omotiverat och i varje fall nödvändiggöra ett omständligt och dyrbart dispensförfarande.

En annan nackdel av ett generellt förbud är svårigheten att i en eventuell lagtext dra gränsen mellan tillåten nyttotrafik och förbjuden nöjesträff. Visserligen är en hel del av nyttotrafiken av sådant slag att det knappast behöver råda något tvivel om att den skulle vara tillåten, t. ex. körning i samband med renskötsel, skogsbruk, ambulans-, räddnings- och polistjänst, reparation av kraftledningar etc. Vid sidan härav finns emellertid användningsområden, där det är svårt att ge generella regler och där det vore önskvärt att i stället kunna anpassa förbudets räckvidd med hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet. Exempel härpå är vissa varutransporter, jakt- och fiskeutflykter, bogsering av tolkande skidåkare, militär övningskörning. Sådant motoriserat trafik kan å ena sidan vara till stor nytta genom att exempelvis främja den lokala turismen men kan å andra sidan medföra just de olägenheter för naturvården och trivselen i markerna som man vill förebygga genom ett generellt förbud. Gränsfallen mellan den klart nyttiga och den klart onödiga trafiken torde bli mycket talrika, varav följer att ett dispensförfarande för de oklara fallen måste få avskräckande proportioner. Till svårigheterna att ordna ett vettigt dispensförfarande bidrar starkt att många trafikanter ibland utför körning av ett slag och ibland av ett annat.

Alternativet till ett generellt förbud mot annan trafik än den utpräglade nyttotrafiken är att möjlighet införas till lokala inskränkningar i färdselrätten. Härigenom torde man inte uppnå en lika kraftig broms på snöskoterförsäljningen som med ett generellt förbud, och denna utväg kan måhända såtillvida sägas inte helt tillgodose de från naturskyddshåll framförda önske-

målen om en effektiv spärr mot tendensen till ökning av antalet motordrivna terrängfordon. Å andra sidan blir det möjligt att anpassa eventuellt erforderliga förbud efter de lokala förhållandena, vilket bl. a. innebär att undantag från förbuden i form av personliga dispenser behövs i väsentligt mindre omfattning än om alternativet med generellt förbud väljes. Även om svårigheterna med gränsdragningen mellan tillåten och otillåten trafik inte helt bortfaller, blir dock problemen åtminstone kvantitativt i hög grad reducerade.

Efter övervägande av skälen för och emot de båda alternativa lösningarna har vi för vår del stannat för att förorda utvägen med lokala förbud. Härtill har starkt bidragit att detta alternativ föranleder väsentligt mindre begränsning av den allmänna färdselrätten än vad ett generellt förbud mot nöjesåkning i terrängen skulle innebära.

Befogenheten att utfärda lokala förbud mot viss terrängkörning synes vara av sådan betydelse för allemansrätten att den bör grundas på ett i lag meddelat delegationsbeslut. Även om liknande inskränkningar i färdselrätten f. n. kan föreskrivas med stöd av den i administrativ ordning utfärdade kungörelsen om lokala bestämmelser till skydd för djurlivet (se ovan under 2.2), bör därför den mer omfattande förbudsmöjlighet som vi anser böra införas komma till uttryck i en av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt stiftad lag. Då det här är fråga om en begränsning av allemansrätten i naturvårdande syfte, synes den lämpligaste platsen för delegationsmedgivandet vara naturvårdslagen, som redan innehåller bestämmelser av liknande innebörd. Förslag till lag om ändring i naturvårdslagen ingår bland de i betänkandet framlagda författningsförslagen (se s. 7.).

Den föreslagna nya 24 a § *naturvårdslagen* har utformats i överensstämmelse med vad som i början av detta avsnitt anförts om beskaffenheten av den trafik som skall kunna underkastas inskränkningar med stöd av de nya bestämmelserna. Färdselförbud skall alltså kunna utfärdas för alla motor-

drivna fortkaffningsmedel, vare sig de utgör fordon i vägtrafikförordningens mening eller ej. Meddelat förbud skall dock endast avse färd "på land", dvs. inte färd på is eller öppet vatten eller i luften. Vidare gäller att förbud med stöd av §:en bara får omfatta körning utanför farvägar och körleder, dvs. i terrängen vid sidan om vägnätet. Innebörden av uttrycket "farvägar och körleder" torde framgå av 1 § 1 mom. vägtrafikförordningen, där med väg förstås "allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärd, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärd endast vintertid avsedd körled". — I fråga om körning på väg med snöskoter kommer vissa bestämmelser att föreslås i Motorredskapsutredningens betänkande, närmast i syfte att öka trafiksäkerheten.

Beslutanderätten i de aktuella förbudsfrågorna föreslås bli delegerad till den regionala naturvårdsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen. Denna myndighet handhar f. n. flertalet liknande befogenheter enligt naturvårdslagen, och den måste anses väl ägnad att göra den avvägning mellan naturvårds- och samfärdselintressena som bör ske innan ett färdselförbud utfärdas. Naturvårdsverket, som enligt 2 § naturvårdslagen har överinseende över naturvården i riket och som enligt 40 § samma lag äger föra talan mot länsstyrelses beslut för tillvaratagande av naturvårdens intressen, torde för säkerställande av en enhetlig lagtillämpning kunna utfärda erforderliga anvisningar till ledning för länsstyrelsernas verksamhet. I särskilt viktiga ärenden skall länsstyrelsen enligt 16 § naturvårdskungörelsen samråda med naturvårdsverket och av frågan närmast berörda kommuner, innan beslut fattas.

Grunden för ett färdselförbud med stöd av det föreslagna lagrummet skall enligt §:ens första stycke vara att det "inom visst område erfordras till skydd för djurlivet eller för att undvika oturen för närboende eller andra". Det i lagtexten förutsatta behovet av skydd för djurlivet kan uppenbarligen vara för handen även om det

inte föreligger en aktuell fara för att viss djurart försvinner, i vilket fall ett förbud enligt 14 § naturvårdslagen bör meddelas. Även regionala och lokala fredningsbehov avses sålunda bli tillgodosedda genom utfärdande av färdselförbud enligt det nya stadgandet. Givetvis skall ett sådant förbud kunna inskränkas till viss del av året, t. ex. yngeltiden. — Det bör påpekas att skydd för djurlivet i sådana fall kan åstadkommas också med stöd av 1965 års kungörelse om lokala bestämmelser. Denna författning är dock uttryckligen supplementär i förhållande till bl. a. naturvårdslagen och skall tillämpas endast om de skyddsbestämmelser som kan ha meddelats med stöd av denna lag inte ger tillräckligt skydd för djurlivet.

Det andra skälet till ett färdselförbud är enligt förslaget risken för oturen för "närboende eller andra", d. v. s. för dem som uppehåller sig inom området vare sig de är bosatta där eller ej. Avsikten är att länsstyrelsen vid behov skall kunna verkställa ett slags uppdelning av markerna mellan sådana områden där motoriserad turism får förekomma och andra som i möjligaste mån hålls fria från motortrafik. I praktiken torde detta i många fall kunna åstadkommas genom att särskilda s. k. skoterleder iordningställes och utmärkes mellan övernattingsstugor och rastplatser, varefter förbud för motortrafik kan utfärdas beträffande de leder mellan samma punkter som är avsedda för vandrande och skidåkare. Endast undantagsvis bör det förekomma att ett område eller en vandringsled avstänges för snöskotrarna utan att en alternativ framkomstmöjlighet står öppen för dem. Överhuvudtaget bör enligt vår mening befogenheten att begränsa färdselrätten för en del av allmänheten i syfte att främja trevnaden hos en annan del utövas med varsamhet. Det bör dock finnas möjlighet att i enstaka fall, då fråga är om särpräglade områden med stort skönhetsvärde där motorbuller skulle verka starkt störande, förbehålla naturupplevelsen åt dem som är beredda att ta sig dit utan motoriserade hjälpmedel. Även om dessa förutsättningar

för färdselförbud är för handen, bör det om möjligt tillses att andra områden i närheten med liknande karaktär står till buds för de motorburna turisterna och att dessa får kännedom härom.

Gemensamt för de båda motiven till färdselförbud — skydd för djurlivet och undvikande av otrevnad — är att skyddsbehovet skall vara knutet till visst område. Avsikten är inte att generella färdselförbud skall utfärdas, gällande för hela länet eller exempelvis alla länets fjälltrakter. I stället förutsättes en noggrann avvägning mellan de fördelar och de olägenheter som ett eventuellt förbud kan antagas medföra både för allmänheten och för den berörda bygden. Uppenbarligen skall länsstyrelsen också tillse att förbudsområdet inte görs större och förbudstiden inte längre än som motiveras av skyddsbehovet. — Att skyddsbehovet skall vara knutet till visst område innebär inte att förbudet måste omfatta hela detta område. Tvärtom framgår av det tidigare anförda att ett färdselförbud — särskilt om det är föranlett av risk för otrevnad — normalt bör gälla endast vissa vandringsleder o. d. Det är inte heller sagt att förbudet behöver begränsas till det område som skall skyddas, utan i många fall kan det vara viktigast att tillfartslederna dit blir spärrade. — En faktor som i praktiken bör tillmätas avsevärd betydelse är omfattningen av de bullerstörningar som den aktuella trafiken för med sig. Visar det sig framdeles möjligt att allmänt få skotrarna bättre ljuddämpade, bör sålunda förbudsbestämmelserna efter hand kunna tillämpas mindre strängt än om nuvarande bullernivå inte går att sänka. Hur reglerna om bullerbekämpningen skall utformas är en teknisk fråga, som behandlas av Motorredskapsutredningen. — Utöver vad nu sagts torde några generella anvisningar om färdselförbudens omfattning och innehåll inte kunna ges, utan länsstyrelserna bör ha fria händer att förfara efter omständigheter-
na i de särskilda fallen.

I andra stycket av förslaget till 24 a § naturvårdslagen har intagits vissa allmänna regler om färdselförbudens innehåll och

rättsverkningar. Enligt första punkten har länsstyrelsen att tillse att nyttotrafiken inte hindras av ett utfärdat förbud samt att allmänhetens rätt att färdas ej onödigtvis inskränkes genom förbudet. På vad sätt nyttotrafikens fortbestånd skall garanteras har inte ansetts behöva framgå av lagtexten, utan detta får bli beroende av omständigheterna, särskilt trafikens omfattning och betydelse samt skyddsbehovets angelägenhetsgrad. Klart är att den utpräglade nyttotrafiken — körning i samband med renskötsel och skogsbruk, person- och varu-transport för året-runt-boende i isolerade gårdar, viss trafik av tjänstenatur m. m. — alltid bör vara tillåten, och det torde i regel vara ändamålsenligt att i förbudsbeslutet införes generella undantag för sådan trafik. För trafik som faller inom det ganska vida gränsområdet mellan utpräglad nytto- och utpräglad nöjestratik kan det vara lämpligt att föreskriva en individuell prövning, t. ex. på det sättet att körning av annat slag än den i beslutet särskilt undantagna förbjödes, såvida inte tillstånd därtill meddelas av länsstyrelsen eller vederbörande polismyndighet. I det individuella dispensärendet kan sedan angelägenheten av att körningen får ske vägas mot det föreliggande skyddsbehovet. Av meddelad dispens bör framgå vad slags körning som tillståndet omfattar. — Föreskriften om att onödig inskränkning inte får ske i allmänhetens rätt att färdas har medtagits som en erinran om att allemansrätten inte bör begränsas mer än som är nödvändigt för att tillgodose andra allmänna intressen av betydelse. Bestämmelsen har viss motsvarighet i 7 § andra stycket allmänna ordningsstadgan.

Andra styckets andra punkt utgöres av en föreskrift om att meddelat färdselförbud enligt första stycket inte gäller markinnehavaren eller hans folk. Motsvarande bestämmelse återfinns i 3 § kungörelsen om lokala bestämmelser till skydd för djurlivet, som därjämte undantar statlig och kommunal tjänsteman i tjänsteärende från förbud. Något generellt undantag för tjänstemän har vi inte ansett erforderligt beträffande de tilltänkta färdselförbuden,

utan det bör för tjänstemännens del räcka med det ovan berörda stadgandet rörande nyttotrafik i allmänhet. I fråga om markinnehavaren och hans folk anser vi däremot lämpligt med en särskild föreskrift som helt undantar dem från förbudens rättsverkningar. Det är främst praktiska skäl som talar härför: med denna utformning av lagregeln kan ett förbud inte innebära något ersättningsgillt intrång i de rättigheter som tillkommer markägaren och andra eventuella rättsägare, något som i hög grad förenklar förfarandet vid förbuds utfärdande. Härtill kommer att markinnehavaren och hans folk i allmänhet torde kunna åberopa att deras terrängkörning utgör nyttotrafik, varför undantaget i realiteten inte torde föra med sig någon nämnvärd ökning av den tillåtna motortrafiken. — Uttrycket "markinnehavaren" är avsett att omfatta både ägare och nyttjanderättshavare. När det gäller statsägd jord, bör som markinnehavare betraktas endast den myndighet som förvaltar marken; på en fastighet, som förvaltas av domänverket, skall därför den berörda domänverkspersonalen få färdas men inte vilken statsanställd som helst. För de renskötande samerna skall beaktas att renskötselrätten innebär färdelsrätt på den mark där renarna får hållas på bete och där lappbymedlemmarna äger rätt att jaga och fiska m. m. Denna rätt är oberoende av allemansrätten och bör i förevarande avseende anses jämställd med annan nyttjanderätt. En lappbymedlem skall därför inte behöva utverka särskilt tillstånd för att exempelvis åka snöskoter till sina fiskevatten.

Överträdande av färdselförbud som meddelats med stöd av 24 a § bör föranleda straff enligt samma regler som gäller vid överträdelse av andra förbud enligt naturvårdslagen. Enligt förslaget till ändrad lydelse av 37 § i lagen skall straffet liksom hittills vara dagsböter eller, om brottet är grovt, fängelse i högst sex månader.

De i 38 § och 39 § första stycket naturvårdslagen intagna bestämmelserna om skyldighet att ersätta vissa kostnader samt om vitesföreläggande att rätta vad olagli-

gen skett och om handräckning kan någon gång behöva tillämpas på den som överträtt gällande färdselförbud. Härför behövs ingen ändring av §§:as nuvarande lydelse.

Enligt 41 § naturvårdslagen skall vissa med stöd av lagen meddelade förbud och förordnanden lända till efterrättelse utan hinder av förd klagan. Detsamma synes böra gälla i fråga om färdselförbud enligt den föreslagna 24 a §. Därav föranledd ändring i 41 § framgår av lagförslaget.

Förfarandet vid utfärdande av förbud och andra förordnanden med stöd av naturvårdslagen är i huvudsak reglerat i naturvårdskungörelsen den 11 december 1964. Motsvarande synes böra gälla i fråga om färdselförbud enligt den av oss föreslagna 24 a § naturvårdslagen. Erforderliga regler kan lämpligen intagas i en ny § i kungörelsen. Förslag härtill återfinnes bland författningsförslagen (se s. 8).

Första och andra styckena av den föreslagna 14 a § naturvårdskungörelsen överensstämmer i stort sett med 10 § samma kungörelse, som reglerar förfarandet vid bildande av strandskyddsområde och vid införande av tillståndstvång för vissa arbetsföretag. Förslag till ett planerat färdselförbud är sålunda avsett att hållas tillgängligt för granskning inom orten under viss tid, minst en månad, efter det kungörelse om förslaget utfärdats. Under granskningstiden har sakägarna möjlighet att framställa erinringar, och färdselförbud får inte meddelas förrän granskningstiden utgått.

Tredje stycket innehåller ett undantag från ovannämnda huvudregel att färdselförbud inte får meddelas innan granskningstiden utgått. Särskilt när fråga är om färdselförbud till skydd för djurlivet anser vi önskvärt att ingripandet vid behov kan ske snabbt, och det bör därför vara möjligt för länsstyrelsen att i brådskande fall meddela provisoriskt färdselförbud innan granskningstiden utgått. Förslag till det planerade slutgiltiga förbudet skall dock i vanlig ordning ha utställts till granskning innan det provisoriska beslutet meddelas. Det torde ligga i sakens natur att ett provisoriskt förbud inte får sträcka sig längre än det

föreslagna slutliga förbudet men väl kan ges mindre omfattning än detta. — I 10 § naturvårdskungörelsen har motsvarande spörsmål lösts på det sättet att föreskriften om granskningstid inte gäller, om förordnandet är avsett att bestå högst sex månader. En liknande regel beträffande färdselförbuden skulle emellertid kunna föra med sig att förbud, gällande en vintersäsong i taget, utfärdades år efter år utan att sakägarna fick möjlighet att genom erinringar inverka på beslutens innehåll.

I §:ens fjärde stycke ges bestämmelser om publicering av förbudsbeslut, inkl. ändring och upphävande av tidigare beslut. I likhet med vad som enligt 11 § naturvårdskungörelsen gäller för där avsedda fall skall enligt förslaget underrättelse om beslutet införas i länskungörelserna, och vidare skall tillkännagivande på annat lämpligt sätt — t. ex. annonsering i ortspressen — ske i den mån så finnes erforderligt. Härutöver föreslås att avskrift av beslutet skall tillställas naturvårdsverket och domänverket samt berörda polismyndigheter och kommuner. Bestämmelserna är avsedda att gälla även i fråga om provisoriska beslut enligt tredje stycket. — För att skoterförare och andra skall få kännedom om utfärdade färdselförbud kan det behövas att spärrade leder och andra förbudsområden markeras i terrängen och att anslag uppsättes på lämpligt placerade tavlor etc. Föreskrifter härom kan lämpligen intagas i de anvisningar som naturvårdsverket bör utfärda till ledning för länsstyrelsernas verksamhet.

4.3 Terrängkörningen och renskötseln

Snöskotern utgör genom sin stora framkomlighet i terrängen ett för renskötseln synnerligen väl anpassat transportmedel, och den har också på kort tid kommit till allmän användning bland rennäringsidkarna både för gods- och personbefordran och för bevakningsändamål m. m. Det har dock visat sig att snöskotern även kan begagnas på sådant sätt att renägarna utsätts för förluster och blir hindrade i sitt arbete. Från

rennäringsens målsmän har särskilt framhållits dels den risk för ökning av antalet renstölder som snöskotrarna anses innebära, dels den okynneskörning med skoter som förekommer i marker där renar uppehåller sig.

Svårigheten att hindra *renstölder*, vare sig de förövas med hjälp av snöskoter eller ej, ligger främst i omöjligheten att effektivt övervaka de vidsträckta renbetesmarkerna, vilket för med sig att risken för upptäckt och bestraffning kan framstå som ganska ringa. Polisbevakningen i dessa öde- och glesbygder måste av naturliga skäl utföras huvudsakligen i form av punktinsatser, vilka för närvarande förekommer relativt sällan, även om de underlättats av tillgång till nya tekniska hjälpmedel, bl. a. snöskotrar. Skotrarna är av värde även för rennäringsidkarnas egen övervakning av renhjordarna, vilken dock på många håll försvagats i samband med övergång till nya och mindre arbetskrävande driftformer. En förstärkning av polisens resurser och en bättre bevakning av renarna torde därför vara de verksammaste medlen att förhindra renstölder. Krav på förbättringar i båda de nämnda hänseendena har emellertid redan tidigare framförts i olika sammanhang, och vi anser det inte påkallat att av hänsyn till utvecklingen i fråga om renstölderna framlägga ytterligare förslag härom.

Vad särskilt angår snöskotrarnas användning vid renstölder torde det inte kunna förnekas att snöskotrar med fördel kan begagnas för detta ändamål, och det växande skoterantalet innebär därför en risk för ökning av antalet dylika brott. Detta kan dock enligt vår mening inte utgöra tillräcklig anledning att söka motverka snöskotrarnas fortsatta spridning genom att exempelvis förbehålla rätten att inneha skoter åt personer med viss yrkesutövning e. d. Inte heller är det motiverat att låta färdselrättens omfattning påverkas av risken för att en del skotrar kan befaras bli använda för brottslig verksamhet, om de användes ute i terrängen. — En viss förbättring av utsikterna att förebygga sådana stölder som

förövas med hjälp av snöskotrar kan väntas inträda, om registrering av dessa fordon blir obligatorisk, vilket Motorredskapsutredningen torde komma att föreslå. Den nuvarande anonymiteten för snöskoterförarna minskas då, vilket bör tjäna som en avhållande faktor. En annan omständighet, som bör verka kraftigt avhållande men som inte torde vara tillräckligt känd, är att den som förövar en renstöld med anlitande av snöskoter utsätter sig — utom för att straffas för stöld eller snatteri — för risken att bli av med fordonet. Enligt 36 kap. 2 § brottsbalken må nämligen egendom som använts som hjälpmedel vid brott enligt samma balk förklaras förverkad, om det är påkallat till förebyggande av brott eller om eljest särskilda skäl föreligger. Med hänsyn bl. a. till svårigheten att avslöja rentjuvar torde det i regel vara motiverat att tillämpa förverkandebestämmelsen på skoterägare som använt sitt fordon eller låtit det användas i samband med renstöld.

Den s. k. *okynneskörningen* i renbetesmarkerna, varigenom renarna blir störda och i vissa fall kan skadas allvarligt, utgör ett grovt missbruk av allmänhetens rätt att vistas i dessa marker. Trafikens omfattning och skadeverkningarna därav är det svårt att riktigt bedöma. Sannolikt uppkommer mera väsentliga olägenheter i huvudsak bara under speciella förhållanden — främst i samband med renkalvningen och vid renarnas hopsamlade i större flockar. Normalt torde renarna annars inte bli allvarligt störda av snöskotrarna, som allmänt användes av renskötarna själva. Även om det lär inträffa att skoterförare avsiktligt hetsar och förföljer renar, saknas anledning antaga att sådant ofredande — som enligt 36 och 59 §§ renbeteslagen är kriminaliserat och medför skadeståndsskyldighet — förekommer i större utsträckning. Det effektivaste medlet mot sådana övergrepp, som i vissa fall kan innebära straffbart djurplågeri, är f. ö. knappast ändrade lagbestämmelser utan ökad upplysning.

De från renskötelsynpunkt allvarligaste verkningarna av skotertrafiken uppkommer på kalvningslanden och under rensamlings-

arbetet. Då det här är fråga om relativt begränsade områden, bör det inte vara omöjligt att genom lokala terrängkörningsförbud hindra eller åtminstone avsevärt begränsa onödig körning vid dessa tillfällen. Till grund för förbuden kan lämpligen läggas ett i lag meddelat delegationsbeslut av i huvudsak samma innebörd som ovan under 4.2 föreslagits i naturvårdssyfte. Då ändamålet med den tilltänkta bestämmelsen är att tillgodose renskötelsen, synes emellertid rätta platsen för stadgandet inte vara naturvårdslagen utan rennäringslagstiftningen, d. v. s. f. n. lagen den 18 juli 1928 om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige. Huvudstadgandet kan därvid lämpligen intagas i den avdelning av lagen (36—38 §§) som har rubriken "Om förbud mot ofredande av lapparnas renar m. m.". Förslag till lag om ändring i renbeteslagen ingår bland författningsförslagen (se s. 9). — Det kan anmärkas att lagförslaget utan större sakliga ändringar torde kunna användas också som komplettering av förslaget till ny lag om rennäringen i vårt huvudbetänkande (SOU 1968: 16). I så fall bör stadgandet om terrängkörningsförbud ingå i den avdelning av rennäringslagen som handlar om ofredande av renarna m. m. (8 kap. 1—4 §§).

Första och andra styckena i den föreslagna 38 a § *renbeteslagen* överensstämmer väsentligen med förslaget till 24 a § naturvårdslagen. I fråga om tillämpningsområdet finns det dock två skiljaktigheter mellan de båda §§:na. Den ena är att förbud enligt renbeteslagen skall kunna omfatta även körning på is; då rensamling inte sällan verkställs på islagda sjöar, har det ansetts påkallat att låta befogenheten att hindra terrängkörning gälla också i sådana fall. Den andra olikheten mellan förslagen består i att alla farvägar och körleder skall vara undantagna från färdselförbud enligt naturvårdslagen, varemot från förbud enligt renbeteslagen undantas endast vägar som är upplåtna för allmän trafik, d. v. s. allmänna vägar och sådana enskilda vägar för vilka det utgår statsbidrag till vägunderhållet. För övriga enskil-

da vägar och körleder skall enligt förslaget färdselförbud vid behov kunna utfärdas, såvitt gäller andra än dem som har del i vägen och deras folk. Motivet härför är att rensamlingsplatserna ofta är belägna i anslutning till enskilda vägar som anlagts särskilt för att underlätta för renskötarna att delta i samlingsarbetet. Om — som i regel är fallet — vägarna inte är upplåtna för allmän trafik, bör det vara möjligt att hindra allmänheten från att köra även på dessa vägar och inte bara i terrängen; för arbetet med renhjorden kan körning på vägen vara väl så störande som körning i terrängen.

För vilka ändamål färdselförbud enligt 38 a § renbeteslagen avses kunna meddelas framgår av lagförslagets beskrivning av förbudsområdet: det skall vara fråga om renkalvningsland eller om område som brukar användas vid renarnas hopsamlande för märkning, slakt, frånskiljande av främmande renar eller annat ändamål. Både kalvningslanden och flertalet rensamlingsplatser används regelbundet år efter år, varför det är förhållandevis lätt att med ledning av uppgifter från renägarna och lappväsendets tjänstemän fastställa var skyddsbehov är för handen. Givetvis bör ett förbud inte omfatta annan tid än den då förbudsområdet brukar begagnas som kalvningsland resp. för rensamling; detta följer av föreskriften i andra stycket om att allmänhetens rätt att färdas inte får onödigt inskränkas. — Beträffande undantag till förmån för nyttotrafiken hänvisas till vad där om anförts ovan under 4.2.

Enligt den föreslagna §:ens tredje stycke skall närmare bestämmelser rörande tillämpningen av denna § meddelas i administrativ ordning. Beslutanderätten i frågan synes lämpligen kunna delegeras till lantbruksstyrelsen i dess egenskap av central rennäringsmyndighet.

Tillämpningsbestämmelsernas innehåll bör i huvudsak ansluta sig till motsvarande föreskrifter beträffande färdselförbud enligt naturvårdslagen. Avskrift av beslut rörande färdselförbud till skydd för renskötelsen bör dock tillställas även berörda lapp-

byar, länets lappväsende och lantbruksstyrelsen. Vidare torde det vara lämpligt att de nu avsedda tillämpningsbestämmelserna innehåller regler om sättet för att i terrängen utmärka de områden som omfattas av färdselförbud enligt renbeteslagen.

I förslaget till ändrad lydelse av 59 § renbeteslagen har intagits bestämmelser om straff för den som bryter mot gällande färdselförbud. Straffet bör vara detsamma som vid motsvarande förseelse enligt naturvårdslagen, d. v. s. i normalfallen dagsböter men för grovt brott fängelse högst sex månader. I renbeteslagens straffskalor ingår f. n. inte fängelse, och någon allmän översyn av lagens straffbestämmelser synes inte böra företas i detta sammanhang. Överträdande av färdselförbud, som meddelats med stöd av den tilltänkta 38 a § renbeteslagen, utgör emellertid i realiteten ett specialfall av ofredande av renar, och det skulle enligt vår mening vara otillfredsställande om straffskalorna för olovlig körning och för annat ofredande gjordes olika. Vi föreslår därför att bestämmelsen om straff för överträdande av meddelat färdselförbud får sin plats i den punkt av §:en — 1 mom. e) — som rör ofredande av renar samt att fängelse högst sex månader införes som påföljd för grovt brott av de slag som avses i nämnda punkt, vare sig fråga är om olovlig körning eller om annat i lagrummet kriminaliserat ofredande av renar.

4.4 Terrängkörningen och allmänna ordningsstadgan

De ovan under 4.2 och 4.3 föreslagna möjligheterna att av hänsyn till naturskyddet resp. renskötelsen inskränka rätten att färdas med motordrivna terränggående forskaffningsmedel kan av naturliga skäl väntas få betydelse väsentligen bara inom områden av ödemarks- eller utpräglad glesbygdstyp. Snöskotrarna medför emellertid en del olägenheter för motstående intressen också i och omkring tätorterna. Bl. a. förekommer det att trafikolyckor och andra trafiksvårigheter vållas i tätorternas tillfartsleder samt att skidåkning i slalom-

backar och iordningställda spår störs av okynnesåkning med skoter. Motsvarande olägenheter kan i framtiden befaras uppkomma som följd av trafik med andra terränggående fortskaffningsmedel, om det blir möjligt att framställa sådana till priser som gör dem överkomliga för en bredare allmänhet.

De påtalade olägenheterna inom områdena i tätorternas närhet (i fortsättningen benämnda "närområden" till skillnad från de "fjärrområden" som kan tänkas bli berörda av färdselförbud som utfärdas med stöd av de föreslagna tilläggen till naturvårds- och renbeteslagarna) sammanhänger delvis med att terrängåkdonen i närområdena relativt ofta måste korsa allmänna och enskilda vägar och i viss utsträckning också färdas längs vägarna, varvid det inte sällan kan vara svårt att undvika att köra inom vägområdet. De nu nämnda olägenheterna är av trafikteknisk natur och behandlas därför av Motorredskapsutredningen.

De olägenheter som kan befaras till följd av körning i närområdena vid sidan av vägnätet rör närmast upprätthållandet av den allmänna ordningen, inkl. allmänhetens säkerhet och trivsel, på platser som är upplåtna till allmänt begagnande. Skyddsbehov av liknande slag har tidigare visat sig med avseende på allmänna badplatser. I ett dylikt fall (Regeringsrättens årsbok 1963 s. 4) har förbud mot ridning och framförande av moped eller annat motorfordon på allmän badplats ansetts kunna intagas i lokal ordningsstadga, som utfärdats med tillämpning av reglerna i allmänna ordningsstadgan den 14 december 1956 (angående lokal ordningsstadga se ovan under 2.2).

Av ovannämnda rättsfall torde framgå att allmänna ordningsstadgan i sin nuvarande utformning ger kommunerna de befogenheter som erfordras för att kommunerna genom lokala ordningsstadgor skall kunna vid behov reglera terrängkörningen i närområdena. Frågan är enligt vår mening av beskaffenhet att i första hand böra behandlas som en kommunal angelägenhet. Vid alltför stor passivitet från kommuns sida föreligger enligt 23 § allmänna ord-

ningsstadgan möjlighet för länsstyrelsen att ingripa för att få till stånd erforderliga bestämmelser. Någon författningsändring anser vi därför inte vara påkallad i detta sammanhang.

Genom bestämmelser i lokala ordningsstadgor bör det vara möjligt att hindra sådan okynneskörning i närområdena som yttrar sig i att skotrar framförs i skidbackar och skidspår avsedda för allmänhetens bruk. Dyliga anläggningar får nämligen anses upplåtna till allmänt begagnande. Det samma synes gälla om särskilt avsatta fritidsområden o. d. (jfr prop. 1956:143 s. 52 f), och även i fråga om dem kan det ofta framstå som önskvärt att det finns möjlighet att förbjuda all motortrafik som inte är utpräglat nyttobetonad.

När det gäller utformningen i en lokal ordningsstadga av nödiga föreskrifter till skydd mot okynnesåkning, torde det inte möta några speciella svårigheter att få exempelvis slalombackar och andra skidbackar omfattade av bestämmelserna; backarna är i allmänhet desamma år från år och kan därför lätt anges i stadgan. Besvärligare kan det vara med de skidspår som läggs upp för att tjäna som mer eller mindre permanenta motions- och tävlingsspår. Dels kan det vara svårt att på nöjaktigt sätt beskriva dem i stadgan, dels är det inte ovanligt att sträckningen ändras helt eller delvis. Av praktiska skäl torde det därför inte kunna krävas att stadgan innehåller en fullständig beskrivning av skidspårens sträckning, utan det bör vara till fyllest med en ungefärlig lokalisering i förening med att spårens markering förklaras skola ske på sätt som anges i stadgan.

Vid antagande av stadgebestämmelser om terrängkörning skall jämlikt 7 § allmänna ordningsstadgan tillses att bestämmelserna inte lägger onödigt tvång på allmänheten eller eljest innebär obefogad inskränkning i den enskildes frihet. Ett eventuellt förbud mot terrängkörning bör därför innehålla ungefär samma undantag till förmån för nyttotrafiken och för markinhavaren och hans folk som under 4.2 och 4.3 förutsatts i fråga om där avsedda för-

bud. Av trafiksäkerhetsskäl anser vi dock befogat att såvitt gäller skidbackar låta förbudet mot körning med terrängfordon omfatta även markinnehavaren och hans folk. — Då körning med snöskoter etc. kan ge upphov till olägenheter från ordningssynpunkt även om den sker på is, bör förbudsområdet vid färdselförbud jämlikt lokal ordningsstadga inte nödvändigtvis vara begränsat till att bara gälla körning ”på land” såsom under 4.2 föreslagits i fråga om förbud enligt naturvårdslagen.

Exempel på lokala stadgebestämmelser av ovan förordat innehåll återfinnes i den vid betänkandet fogade bilagan (se s. 37).

Till undvikande av missförstånd må framhållas att förbud mot framförande av exempelvis snöskotrar på allmänna och enskilda vägar inte får meddelas i lokal ordningsstadga. Sådant förbud kan i stället upptagas i lokala trafikföreskrifter, vilka utfärdas av trafiknämnden med stöd av 61 § vägtrafikförordningen.

4.5 Medförande av jaktvapen vid terrängkörning m. m.

Under 2.3 har redogjorts för gällande föreskrifter rörande motordrivet fortskaffningsmedels användande vid jakt. Bestämmelserna är nyligen översedda, och de torde i och för sig — d. v. s. om de allmänt efterföljes — vara ändamålsenliga för att tillgodose syftet att snöskotrar och liknande motordrivna hjälpmedel inte skall komma till användning vid själva jakten. — Som tidigare angivits är det inte förbjudet att vid terrängkörning medföra jaktvapen, exempelvis vid färd till eller från jaktområdet eller vid färd inom detta till eller från jaktpass, men vissa regler finns uppställda om sättet för förvaring av vapnen m. m. vid färd utanför jaktområdet.

Företrädare för naturskydds- och jägarorganisationer har under utredningsarbetet gjort gällande att nuvarande bestämmelser i jaktstadgan inte är effektiva, då det gäller att hindra att jakt bedrivs med hjälp av snöskoter. Enligt deras uppgifter är det tvärtom vanligt i de norrländska ödemar-

kerna både att älgar och rovdjur (t. ex. järvar) spåras och förföljes av skoteråkare och att ripor och annan fågel skjuts från snöskotrar med motorn i gång. Med hänsyn till de stora avstånden anses det utsiktslöst att annat än undantagsvis ertappa dem som gör sig skyldiga till sådan olaga jakt. För att lättare kunna ingripa mot de nya formerna av tjuvskytte önskar man få till stånd generellt förbud, liknande det finländska, mot att vid färd på snöskoter medföra jaktvapen. Det bedömes nämligen vara väsentligt enklare att avslöja förseelser mot ett dylikt transportförbud än att få fram fällande bevisning om olaga eller olovlig jakt.

Det torde finnas grundad anledning till antagande att snöskotrar i viss utsträckning begagnas både vid olovlig jakt och vid jakt som sker i strid mot jaktstadgans regler om jakttider och jaktmetoder. Av nedan angivna skäl anser vi dock att det föreslagna transportförbudet inte är någon lämplig metod att komma till rätta med dylika missförhållanden, som bäst motarbetas genom ökad upplysning och effektivare bevakning.

Ett förbud mot att transportera jaktvapen på snöskoter skulle innebära att ett i och för sig helt oskyldigt förfarande kriminaliserades; om förbudet skall kunna beivras, måste nämligen straff inträda även om det inte föreligger anledning till misstanke om att vapnet avsetts komma till användning vid olovlig eller olaga jakt. Med hänsyn härtill kan straffet för överträdande av ett eventuellt transportförbud inte sättas särskilt högt, utan endast böter torde ifrågakomma. Det förefaller också orimligt att stadga förverkande av vapen och fortskaffningsmedel som påföljd för en dylik ordningsförseelse. Det är då inte särskilt sannolikt att de som avser att använda sina vapen vid olaga eller olovlig jakt skulle låta sig i nämnvärd omfattning avskräckas från överträdelse av transportförbudet. För många av de laglydiga jägarna, å andra sidan, skulle ett förbud att medföra vapen på snöskoter medföra betydande svårigheter. I stora delar av norra Sverige ligger jaktmarkerna ofta långt från bilväg och järnväg, och snöskotern är därför i många

fall det lämpligaste transportmedlet vid jaktutflykter. Särskilt jägarna i de norrländska fjäll- och skogstrakterna skulle otvivelaktigt uppfatta det som en orättvisa, om de förhindras att medföra jaktvapen på snöskoter samtidigt som det förblir tillåtet att transportera vapen i bil eller flygplan. I varje fall torde det bli ofrånkomligt att kombinera ett transportförbud med möjlighet till individuella eller generella dispenser. Ett dispenssystem skulle emellertid bli ganska tungrott och innebära tidsutdräkt och kostnader både för allmänheten och för myndigheterna. Erfarenheterna av det finländska transportförbudet (se ovan under 3.2) visar f. ö. att generella undantag för vissa yrkeskategorier är ägnade att allvarligt minska förbudets effektivitet.

I stället för totalt förbud mot att medföra jaktvapen vid färd med snöskoter har från något håll föreslagits att vapen vid sådan färd skall få medföras endast på kälke som dras efter skotern, varvid tillika skulle gälla att vapnet måste förvaras oladdat i väl tillslutet fodral. Enligt vår mening är det emellertid inte sannolikt att dylika bestämmelser skulle få någon större verkan till förhindrande av olaga och olovlig jakt, och inte heller framstår det som tillräckligt motiverat att införa skyldighet för skoterförare att alltid ha släpfordon med sig på jaktutflykter. Vi har därför inte ansett oss böra föreslå införande ens av ett dylikt begränsat transportförbud.

Vid sidan om kravet på transportförbud har förslag framförts om upphävande av andra stycket i 11 § 3 mom. jaktstadgan, så att bestämmelserna i lagrummets första stycke om förvaring av vapen och ammunition vid färd i motordrivna fortkraftsmedel blir tillämpliga också vid färd inom jaktområde till eller från jaktpass. Enligt vår mening är det åtskilligt som talar för att detta förslag bör genomföras. Emellertid anser vi oss inte ha sådan kännedom om jaktfrågor att vi kan bedöma frågan från olika jakträttsliga synpunkter. Förslaget synes därför böra vila i avbidan på den allmänna översyn av jaktstadgan som kan emotes när tillräckligt praktisk erfaren-

het föreligger av 1967 års omfattande ändringar i stadgan.

På grund av vad ovan anförts framläggs i denna promemoria inte något förslag till ändring i gällande jakträttsliga bestämmelser.

4.6 Åtgärder för att minska olägenheter av terrängkörningen

Om — såsom vi förordar — rätten att färdas med motordrivna terränggående fortkraftsmedel i princip får bestå med de begränsningar som gäller för allemansrätten, torde man böra räkna med en väsentlig ökning av antalet terrängfordon, särskilt snöskotrar, redan inom de närmaste åren. Vidare bör beaktas att den ovan under 4.2. föreslagna befogenheten för länsstyrelsen att reglera terrängkörningen kan medföra att den motoriserade trafiken i fjälltrakterna blir mer koncentrerad till särskilda skoterleder än som nu är fallet. Båda dessa omständigheter innebär risk för ökad "nötning" på terrängen, bl. a. i form av tilltagande nedskräpning längs lederna. Om vissa av de nuvarande vandrings- och skidlederna i fjällen skall kunna avstängas från motoriserad trafik, erfordras också att alternativa sträckningar, avsedda för skoteråkarna m. fl., rekognoseras och markeras i terrängen.

För att innan det blir för sent möta den ökande motortrafiken i fjälltrakterna behövs enligt vår mening samordnade åtgärder för att iordningställa och underhålla skoterleder och för att städa längs lederna. Verksamheten bör vara organiserad länsvis med länsstyrelsen som sammanhållande organ; både i sin egenskap av regional naturvårdsmyndighet och som tilltänkt beslutsmyndighet i frågor rörande terrängkörningsförbud kan länsstyrelsen beräknas få god överblick över behovet av åtgärder på detta område. Som huvudmän för de särskilda åtgärderna anser vi att i första hand vederbörande kommuner bör ifrågakomma. Naturvården är enligt naturvårdslagen en kommunal angelägenhet, och för fjällkommunerna är turismen en viktig näringsgren. Härtill kom-

mer att de åtgärder som blir aktuella i förvarande sammanhang bör utföras av folk som har fjällvana och helst är bosatt i fjälltrakterna. De kommunala organen torde vara de som är bäst ägnade att rekrytera den arbetskraft som passar för ändamålet. Om erforderliga åtgärder inte kommer till stånd i kommunal regi, bör i andra hand annan huvudman för åtgärderna kunna inträda. Härvid kan det exempelvis bli fråga om statlig markförvaltande myndighet (främst domänverket), större enskilda markägare (t. ex. skogsbolag) samt turist- och naturskyddsorganisationer.

När fråga är om åtgärder som kan innebära skadegörelse eller åverkan på den berörda marken, måste givetvis tillstånd till arbetena i förväg inhämtas från vederbörande markägare, om denne inte själv är huvudman för företaget.

Finansieringen av ovannämnda, av den motoriserade trafiken i fjällen föranledda åtgärder bör i princip ankomma på trafikanterna, d. v. s. f. n. i huvudsak skoterägarna. Åtminstone såvitt gäller iordningställande av nya skoterleder över längre sträckor, torde man dock kunna räkna med insatser från arbetsmarknadsmyndigheterna; det är här fråga om sysselsättningsobjekt av den typ som lämpar sig som reservarbete i de norrländska glesbygderna. Anordnande av kortare skoterleder samt löpande underhålls- och städningsarbeten torde däremot vara mindre väl ägnade att utföras i arbetsmarknadsregi, och man bör därför räkna med att de måste bekostas på annat sätt.

Vi har övervägt att ordna finansieringen av ifrågavarande åtgärder genom en särskild skoteravgift men har kommit till att en sådan avgift skulle föra med sig så stora indrivnings- och övervakningssvårigheter m. m. att uppslaget förkastats.

I detta sammanhang bör emellertid beaktas att skotrarna redan nu är föremål för viss beskattning. Skotrarna är nämligen bensindrivna och förarna måste således betala bensinskatt (f. n. 43 öre per liter). Medan andra motorfordonsägare genom det allmänna vägnätet erhåller en motpresta-

tion från statens sida för erlagd drivmedelsskatt, får flertalet skoterägare nästan ingen direkt nytta av den bensinskatt de i denna egenskap betalar. Endast de renskötande samerna uppbär viss ersättning för den bensinskatt som belöper på deras skoterinnehav; detta sker genom att ett årligt belopp (hittills 100 000 kr.) anvisas till SSR för att enligt landsmötets beslut användas för ändamål som gagnar de renskötande samerna (se prop. 1968: 57 och 1969 års statsverksprop., Bil. 11 s. 174 f). Beloppet avräknas mot automobilskattemedlen. — Kollektiv gottgörelse för erlagd skatt lämnas sedan länge till olika bensinförbrukare som inte utnyttjar vägnätet, bl. a. till motorbåtsägarna. I detta fall utgår kompensationen i form av bidrag till byggande och underhåll av småbåtshamnar m. fl. åtgärder för fritidsbåttrafiken (se 1935 års statsverksprop., sjätte huvudtiteln s. 81 ff; prop. 1969: 58 s. 81, JoU 17, rskr 200; Kungl. kungörelsen den 23 maj 1969, nr 323, om statsbidrag till hamn, brygga eller farled för fritidsbåtar).

Med hänsyn särskilt till den beskattning av skoteråkningen som sålunda förekommer är det enligt vår mening rimligt att staten tar på sig kostnaderna intill ett visst årligt belopp för de åtgärder som erfordras för att hindra olägenheter genom den motoriserade trafiken i fjälltrakterna. Detta kan förslagsvis ske i form av ett särskilt anslag under jordbruks huvudtiteln, avseende snöskoterleder m. m. Anslaget bör disponeras av naturvårdsverket, lämpligen genom utläggande av "ramar" för de berörda länsstyrelserna, varefter dessa verkställer detaljfördelningen mellan olika arbetsföretag efter samråd med kommuner och andra som är villiga att ställa sig som huvudmän för åtgärderna.

Behovet av åtgärder är svårt att uppskatta med någon grad av säkerhet. En oviss faktor är, i vilken omfattning länsstyrelserna kommer att utnyttja den föreslagna befogenheten att hänvisa skoterförare m. fl. till särskilda leder. Vidare är det osäkert, om och i vilken utsträckning skoterleder kommer att anordnas genom arbetsmark-

nadsmyndigheternas försorg. Möjlighet till omprövning på grundval av vunna erfarenheter bör därför finnas. Till grund för omprövningen bör ligga förslag av naturvårdsverket, som upprättas efter samråd med berörda länsstyrelser.

Under inledningsskedet bör anslagsbehovet beräknas under förutsättning att huvudsakligen underhålls- och städningsarbeten skall bekostas från anslaget. Kostnaden per dagsverke, inkl. material- och transportkostnader m. m., kan då — med ledning av erfarenheter från likartade reservarbeten — uppskattas till ca 150 kr. Antalet erforderliga dagsverken bedömer vi till ca 5 000 om året. Det sammanlagda årsbeloppet, 750 000 kr., ryms väl inom den ram som den årliga bensinskatteinbetalningen utgör.

Med hänvisning till vad som anförts ovan i detta avsnitt av betänkandet föreslår vi således att under jordbrukshuvudtiteln uppföres en årlig anslagspost, avsedd för snöskoterleder m. m., om t. v. 750 000 kr. Anslaget fördelas av naturvårdsverket mellan berörda länsstyrelser, som i sin tur fördelar tillgängliga medel på olika aktuella arbetsföretag. Till huvudmän för dessa bör om möjligt utses de kommuner där arbetena skall äga rum, men i andra hand bör bidrag kunna utgå till annan sökande, som har intresse av att åtgärder kommer till stånd. Anslagspostens storlek bör omprövas efter framställning av naturvårdsverket, när tillräckliga erfarenheter vunnits genom den inledande verksamheten.

Under senare år har olika typer av motordrivna terränggående fortskaffningsmedel fått allt större utbredning. Särskilt gäller detta snöskotrarna, d. v. s. lätta bandfordon som i första hand är avsedda för färd i snö men som numera tillverkas också för barmarksgång. Antalet snöskotrar i landet, som f. n. torde vara minst 12 000 st., ökar i snabb takt. Tyngre bandfordon (främst vesslor och bandvagnar) förekommer också men i väsentligt mindre antal. För framtiden kan förutses att nya former av hjulfordon med hög framkomlighet i terrängen samt olika typer av svävar- eller luftkuddefarkoster utvecklas och kommer till allmän användning både på barmark och i snö.

Rätten att färdas över annans mark följer i Sverige av den s. k. allemansrätten, som bl. a. innebär att envar i princip anses berättigad att färdas också vid sidan av vägnätet, blott det kan ske utan risk för markskada. Snöskotern torde i regel kunna framföras utan särskilt tillstånd av markägaren, om det sker på snötäckt mark utanför tomter och planteringar. Övrig terrängkörning med motordrivna fortskaffningsmedel torde däremot i allmänhet vara laglig endast om den sker med markägarens samtycke.

Snöskotern, liksom andra motordrivna terränggående fortskaffningsmedel, har visat sig lätt kunna missbrukas till skada för allmänna och enskilda intressen som är be-

roende av att naturen vid sidan om vägnätet lämnas så långt möjligt ostörd av motoriserad trafik. För att hindra en framtida invasion i ömtåliga trakter och komma till rätta med förekommande missbruk föreslår de sakkunniga ett tillägg till 1964 års naturvårdslag, innebärande att länsstyrelsen får befogenhet att meddela förbud mot framförande av motordrivna fortskaffningsmedel på land utanför farvägar och körleder, om det erfordras till skydd för djurlivet eller för att undvika otrevnad för närboende eller andra. Vid meddelande av sådant förbud skall tillses att nyttotrafiken inte hindras och att allmänhetens rätt att färdas inte onödigtvis inskränkes. Vidare föreslås sådan ändring i 1928 års renbeteslag att förbud mot motortrafik skall kunna meddelas inom område som utgör renkalvningsland eller brukar användas vid hopsamling av renarna.

För att motverka okynneskörning med snöskotrar och andra terrängfordon i fritidsområden, skidbackar och skidspår som är upplåtna till allmänheten rekommenderas att kommunerna vid behov inför färdselförbud i sina lokala ordningsstadgor. Normalförslag till sådana stadgebestämmelser har utarbetats.

Rennärings-sakkunniga har övervägt införande av förbud mot att medföra jaktvapen vid färd på snöskoter men har stannat för att ett sådant förbud skulle föra med sig större olägenheter än fördelar. Inte

heller i övrigt föreslås någon ändring av gällande jakträttsliga bestämmelser.

I syfte att minska olägenheterna av den motoriserade terrängkörningen bör särskilda skoterleder iordningställas och underhållas, varjämte det bör ordnas med städning längs dessa leder. Verksamheten avses bli organiserad länsvis med länsstyrelsen som sammanhållande organ. Som huvudmän för de särskilda åtgärderna bör i första hand berörda kommuner ifrågakomma. Finansieringen av åtgärderna anses i princip ankomma på trafikanterna, f. n. i huvudsak skoterägarna. Av praktiska skäl och med hänsyn till att bensinskatt erlägges för skotrarna, trots att dessa i mycket ringa utsträckning anlitar det allmänna vägnätet, förordas dock att kostnaderna skall bestridas av statsmedel. För ändamålet föreslås ett särskilt av naturvårdsverket disponerat budgetanslag under jordbrukshuvudtiteln om t. v. 750 000 kr. om året.

Lokal ordningsstadga för A-by kommun

— — —

Terrängkörning

xx §.

1 mom. Utan tillstånd av polismyndigheten får motordrivet fortskaffningsmedel ej framföras på följande platser:

- a) inom fritidsområdena — — — — —;
- b) i skidbackarna i — — — — — med tillhörande skidliftar;
- c) i de av kommunen och A-by idrottsförening iordningställda skidspår på B-berget och i C-skogen vilka i terrängen markerats på sätt som godkänts av kommunen.

2 mom. Förbudet enligt 1 mom. gäller icke:

- a) markinnehavaren och hans folk i fall, som avses i 1 mom. a) eller c);
- b) körning i samband med spårning eller annat arbete för skidbackes eller skidspårs iordningställande eller vidmakthållande;
- c) körning under polis- eller ambulanstjänstgöring;
- d) korsning i ungefär rät vinkel av skidspår, som avses i 1 mom. c).

— — —



Nordisk udredningsserie (Nu) 1969

Chronologisk förteckning

- Utvidgat nordiskt ekonomiskt samarbete
- Laajennettu pohjoismainen taloudellinen yhteistyö.
- Nordforsks miljövårdsutredning.
- Förslag till utbyggnad av den samnordiska fortbildningen för journalister.
- Konsumentoplysning i undervisningen.
- Sjätte nordiska samekonferensen i Hetta.
- Nordisk gyldighet av førerkort.
- Nordiskt sjukhusfysikersamarbete.
- Nordiskt ämbetsmannamöte i Storlien.
- Nordisk sjömansskattefördelning.
- Udvidet nordisk økonomisk samarbejde.
- Öresundsregionen.
- Nordtrans.
- Nordisk standardiseringskonferanse i Oslo.
- Laajennettu pohjoismainen taloudellinen yhteistyö.
- Läromedelsforskning och undervisningsplanering.
- Expanded Nordic Economic Co-operation
- Internordisk gyldighet av resepter.

Statens offentliga utredningar 1969

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Faktisk brottslighet bland skolbarn. [1]
Bostadsrätt. [4]
Utsökningsrätt IX. [5]
Kungörelseannonsering. [7]
ADö inom inskrivningsväsendet. [9]
Ny gruvlag. [10]
Internationell adoptionsrätt. [11]
Ny valteknik. [19]
Ämbetsansvaret. [20]
Yttrandefrihetens gränser. [38]
Domstolsväsendet III. Fullföljd av talan m.m. [41]
Vidgad samhällsinformation. [48]
Expropriationsutredningen. 1. Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Betänkande III. [50] 2. Bilaga nr. 3. [51]
Rättsociologisk undersökning av skadeståndsrätten. [58]

Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [24]
Planering och programbudgetering inom försvaret. [25]
Militära tjänstgöringsåldersutredningen. 1. Militära tjänstgöringsåldrar. [33] 2. Medicinska och psykologiska aspekter på åldrande m.m. [34]
Frivilligförsvaret 2. Hemvärnet. [40]

Socialdepartementet

Ett renare samhälle. [18]
Bättre utbildning för handikappade. [35]
Läkemedelsförsörjning i samverkan. [46]
Narkomanvårdskommittén. 1. Narkotikaproblemet. Del III. Samordnade åtgärder. [52] 2. Narkotikaproblemet. Del IV. Socialmedicinska och kliniska undersökningar. [53]

Kommunikationsdepartementet

Ny sjöarbetstidslag. [3]
Hamnutredningen. 1. De svenska hamnarna. [22] 2. Bilagor. [23]
Skolskjutsarna och trafiksäkerheten. [26]
Taxesystemet i Postverkets tidningsrörelse. [39]
Vägplaneutredningen. 1. Vägplan 1970. [56] 2. Vägplan 1970. Bilagor. [57]

Finansdepartementet

Förenklad obligationshantering. [13]
Lagstiftning om värdepappersfonder m.m. och om stämpelskatt på värdepapper. [16]
Nya mynt. [17]
Skogsbeskattningen. [30]
Läkemedelsindustrin. [36]
Skattebrotten. [42]
Fordonsbeskattningen. [45]
Kapitalbeskattningen. [54]
Sjömansbeskattningen. [55]

Utbildningsdepartementet

Utredningen rörande sexual- och samlevnadsfrågor i undervisnings- och upplysningsarbetet (USSU) 1. Om sexuallivet i Sverige. [2] 2. Sexualkunskapen på grundskolan högstadium I. Elevenkät. [8] 3. Sexualkunskapen i gymnasiet. [28] 4. Sexualkunskapen på grundskolans högstadium II. Lärarenkät. [44]
Regionmusik. [12]
Filmen- censur och ansvar. [14]
Utbildning för bibliotek, arkiv och informatik. [37]
Mellanskolans ledning. [47]

Jordbruksdepartementet

Växtförädlarrätt. [15]
Skogstillstånd och skogsvårdsåtgärder. [32]
Snöskotern-terrängkörning och färdsekrätt. [59]

Handelsdepartementet

Idrott åt alla. [29]
Olja i beredskap. [31]

Inrikesdepartementet

Skogsindustri i södra Sverige. [21]
Länsplanering 1967. [27]
Lokaliserings- och regionalpolitik. [49]

Civildepartementet

Offentliga tjänstemäns bisysslor. [6]
Nytt lantmäteri. [43]