

Ref KB
Oh

Angående vattenskotrar

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2014



National Library
of Sweden

SOU 1992:41

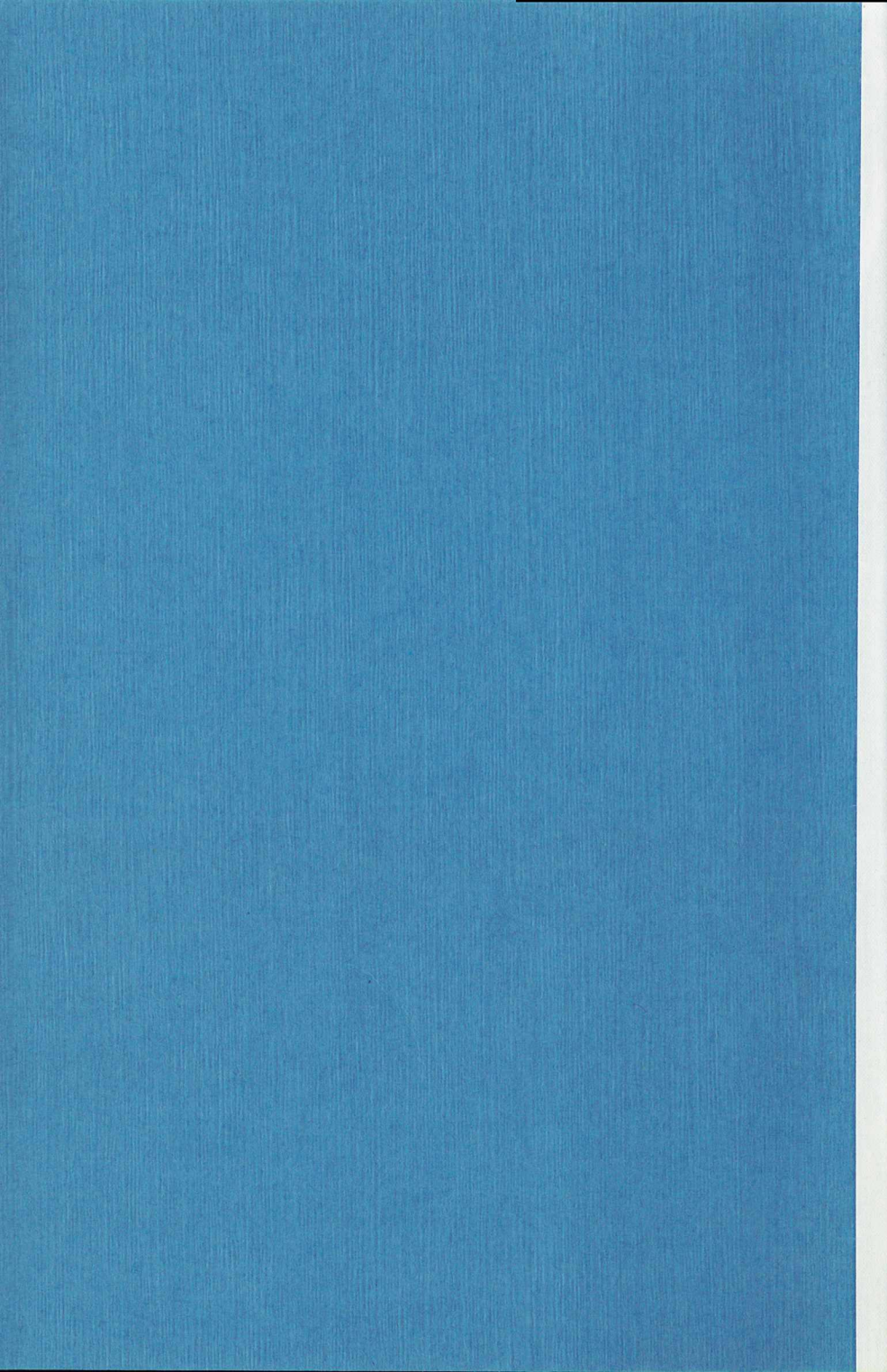
Delrapport från utredningen om åtgärder mot
buller i fjällområden och skärgårdar m.m.

Ref KB
Oh

Angående vattenskotrar

SOU 1992:41

Delrapport från utredningen om åtgärder mot
buller i fjällområden och skärgårdar m.m.





Statens offentliga utredningar

1992:41

Miljö- och naturresursdepartementet

Angående vattenskotrar

Delrapport från utredningen om åtgärder mot buller i
fjällområden och skärgårdar m.m.
Stockholm 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malm Morgsgatan 5, Stockholm.

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1992

ISBN 91-38-13044-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Görel Thurdin

Regeringen bemyndigade den 29 augusti 1991 chefen för Miljödepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m.

Med stöd av bemyndigandet förordnades fr.o.m. den 6 september 1991 departementsrådet Kjell Svensson som särskild utredare. Fr.o.m. den 21 januari 1992 förordnades som sakkunniga i utredningen byrådirektören Mats Ericson (Länsstyrelsen i Jämtlands län), länsarkitekten Eva Gyllensvärd (Länsstyrelsen i Stockholms län), projektledaren Bo Löwendahl (Boverket), avdelningsdirektören Allan Nilsson (Naturvårdsverket) och byggnadsnämndsordföranden Roger Nääs (Härjedalens kommun). Som sakkunnig fr.o.m. den 30 januari 1992 förordnades f.d. stadsarkitekten Björn Cederström (Norrtälje kommun).

Till sekreterare förordnades fr.o.m. den 15 oktober 1991 arkitekten Gösta Winberg och fr.o.m. den 1 januari 1992 byrådirektören Tommy Fredriksson.

Härmed överlämnar vi en delrapport angående vatten-
skotrar.

Stockholm den 4 maj 1992.

Kjell Svensson

/Gösta Winberg

Tommy G Fredriksson

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	7
1 INLEDNING	11
1.1 Uppdraget	11
1.2 Underlag	13
1.2.1 Förslag från Naturvårdsverket om generellt förbud mot framförande av vattenskotrar	13
1.2.2 Yttranden över Naturvårdsverkets förslag	14
1.2.3 Utredningens enkät till länsstyrelserna	15
1.2.4 Skrivelser från Svenska Racerbåtförbundet	16
2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER	17
2.1 Allmänt	17
2.2 Sjötrafikförordningen	18
2.3 Naturvårdslagen	19
2.4 Hälsooskyddslagen	20
3 SVERIGES INTERNATIONELLA HANDELSÅTAGANDEN	21
3.1 GATT	21
3.2 EES-avtalet	22
4 VATTENSKOTERN - ANVÄNDNING OCH PROBLEM	25
4.1 Allmänt	25
4.2 Olägenheter	27
5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG OM REGLERING AV ANVÄNDNINGEN AV VATTENSKOTRAR	31
5.1 Utgångspunkter	31
5.2 Geografisk styrning	34
5.3 Farkoster som bör omfattas av en reglering	37
5.4 Beslutsmodell	40
5.4.1 Kommunens översiktsplan	40
- ett viktigt instrument	42
5.4.2 Beslutsordning	44
5.4.3 Lagstiftning	46
5.5 Sammanfattning av förslag till reglering	48
5.6 Författningsförslag	48
5.6.1 Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	48

5.6.2	Förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300)	49
5.6.3	Vattenskoterförordning (xxxx:0000)	50

Bilagor

Bilaga 1	Kommittédirektiven (Dir. 1990:67)
Bilaga 2	Bildbilaga. Olika typer av vattenskotrar samt några liknande farkoster

SAMMANFATTNING

Vårt uppdrag är att utreda åtgärder mot buller i främst de svenska fjällen och skärgårdarna. I denna delrapport redovisar vi överväganden och förslag om en särskild reglering av användningen av vattenskotrar, som vi har till uppgift att behandla i ett riksperspektiv.

Det finns olika typer av farkoster som allmänt kallas för vattenskoter. Några karaktäristika för de vanligaste typerna är att de är 2-3 m långa, drivs av vattenjetstråle, blir planande vid framdrift och är grundgående samt att de är avsedda för 1-2 personer, som står eller sitter på vattenskotern.

Vattenskotern har knappast någon betydelse som nyttofordon. Den används så gott som enbart för nöjeskörning och för sport.

Det som kännetecknar användningen av vattenskotern och är en betydande orsak till att bullret uppfattas som särskilt störande, är att den ofta körs intensivt inom ett begränsat vattenområde nära land. Vattenskotrarna kan också medföra skador på naturmiljön, främst när de körs i grunda vattenområden.

Vi anser att det finns skäl att nu reglera användningen av vattenskotrar för att undvika ytterligare problem i framtiden.

Vattenskotern används ofta i sådana områden där många människor bor eller vistas på fritiden. För att en reglering skall bli meningsfull behöver den syfta till att styra trafiken till särskilda områden, där konflikterna med motstående intressen är små.

Bestämmelser i sjötrafikförordningen kan i dag användas för att i ett visst vattenområde begränsa den allmänna rätt som finns att färdas på vattnet, bl.a. av miljöskäl. Dessa bestämmelser anser vi dock inte vara ändamålsenliga för att tillgodose den av oss åsyftade geografiska styrningen.

Som reglering förordar vi i stället en modell som bygger på ett allmänt förbud mot att använda vattenskotrar, kombinerat med möjligheter att använda vattenskoter inom särskilt angivna områden.

Utanför sådana särskilda områden bör tillstånd kunna lämnas för vattenskotertävlingar och för viss annan verksamhet om det finns något särskilt skäl härför.

Vår utgångspunkt är att överväganden gjorda i den kommunala översiktsplaneringen bör ges stor tyngd vid beslut om sådana områden där åkning med vattenskoter skall kunna tillåtas. För att riksintressen och vissa mellankommunala frågor skall kunna hävdas bör det dock åvila länsstyrelsen att besluta om dessa områden. Det är viktigt att finna en form för detta som garanterar kommunen möjlighet till ett avgörande inflytande vad gäller övriga frågor. Vi föreslår därför att beslut om att tillåta vattenskoteråkning i ett område inte får stå i strid med de överväganden om sådana områden som har gjorts i en kommunal översiktsplan enligt plan- och byggnadslagen.

Vid en reglering behövs en definition av begreppet vattenskoter, som nu inte finns. Det är svårt att finna en definition som urskiljer just sådana vattenfarkoster som skall betraktas som vattenskotrar. Vi lämnar följande förslag. "Med vattenskoter avses en motordriven planande vattenfarkost som föraren antingen står eller sitter på." Med en sådan allmän definition behöver det finnas en möjlighet att ge närmare föreskrifter om vilka vattenfarkoster som skall omfattas av en reglering.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att även andra vattenfarkoster orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt som vattenskotrarna. Vi anser att en reglering så långt som möjligt skall omfatta också sådana vattenfarkoster.

De av oss förordade bestämmelserna om användningen av vattenskotrar föreslår vi skall finnas i en särskild förordning - Vattenskoterförordningen. Regeringen bör kunna bemyndigas att meddela föreskrifter, i en sådan förordning, genom ett tillägg i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

1.1 Uppdraget

Utredningens uppdrag är enligt direktiven (Bilaga 1) att utreda möjligheterna att komma till rätta med störningarna från ett växande antal bullrande aktiviteter i våra rekreationsområden, exempelvis trafik med snöskotrar och motorbåtar.

Utredningen skall redovisa också andra olägenheter än buller, som föranleds av de bullrande verksamheterna, t.ex. avgaser och svall från båtar, samt belysa riskerna med att motoriseringen av fritidsaktiviteterna ger ökad tillgänglighet till skyddsvärda områden.

Som en utgångspunkt för arbetet anges att till en god livsmiljö hör möjligheter för människor att finna rekreation i områden som inte störs av buller. Samtidigt konstateras att de rekreationsområden där tystnaden borde vara en viktig kvalitet blir allt mer störda av buller och att det blir allt färre områden som sällan utsätts för buller.

Primärt skall utredningen belysa möjligheterna till och konsekvenserna av restriktioner mot bullrande aktiviteter i fjällen och i skärgårdarna. Men också andra värdefulla rekreationsområden, där en låg bullernivå är angelägen, skall behandlas. Användningen av vattenskotrar skall behandlas generellt.

En huvuduppgift att behandla är inom vilka områden som en låg bullernivå är särskilt angelägen att hävda och att lämna förslag till hur bullrande verksamheter kan begränsas i sådana områden. En annan huvuduppgift är att belysa möjligheterna att införa krav för att minska bullret från motordrivna aktiviteter. Den nödvändiga nyttotrafiken skall accepteras och den bofasta befolkningens transportbehov skall tillgodoses.

Utredningen skall vidare belysa vilka möjligheter som finns att med hjälp av befintlig lagstiftning begränsa bullrande verksamhet och om det anses behövt lämna författningsförslag.

Enligt direktiven bör frågan om vattenskotrar behandlas med förtur för att göra det möjligt för regeringen att ta ställning i denna fråga före sommaren 1992. I ett riksperspektiv skall utredas generella restriktioner, restriktioner mot användningen inom vissa regioner eller för vissa användningsområden eller andra begränsningar för trafik med vattenskotrar.

I arbetet med denna delrapport om reglering av användningen av vattenskotrar har utredningen inte haft uppgiften att undersöka förutsättningarna att genom tekniska åtgärder minska bullret från vattenskotrarna.

1.2 Underlag

1.2.1 Förslag från Naturvårdsverket om generellt förbud mot framförande av vattenskotrar

Naturvårdsverket har i en skrivelse den 26 november 1990 hemställt att regeringen utfärdar bestämmelser som skulle innebära ett generellt förbud mot användande av den typ av vattenskotrar som är klart urskiljbara samt aktualiserat frågan om en översyn av övriga miljöfrågor i samband med fritidsbåtstrafiken.

I skrivelsen anförs att Naturvårdsverket allt oftare har kontaktats rörande störningar från snabba sjöfarkoster, och att det i de flesta fall har gällt vattenskotrar. Verket delar uppfattningen att omfattande trafik med vattenskotrar är störande både för annat friluftsliv och från miljösynpunkt. Ytterligare olägenheter som verket pekar på är att vattenskotern kan köras i grunda vattenområden, vilket kan medföra allvarliga problem från naturskyddssynpunkt, och att den lätt kan transporteras, vilket innebär att den ibland körs i mindre sjöar där motorbåtstrafik normalt inte förekommer.

Naturvårdsverket anser det vara mycket angeläget att reglera färdseeln med vattenskotter, innan antalet har ökat allt för mycket. Ett totalförbud bör eftersträvas för sådana vattenskotrar som används bara för nöjeskörning.

Verket framhåller vidare att det också finns ett antal liknande farkoster, som mera kan betecknas som båtar, och att det därför är viktigt att man i annan ordning mera övergripande ser över miljöfrågorna för hela fritidsbåtssektorn. Ett sådant arbete får dock inte

försena regleringen av sådana vattenskotrar som är klart urskiljbara.

1.2.2 Yttranden över Naturvårdsverkets förslag

Nitton länsstyrelser har till Länsstyrelsernas organisationsnämnd (LON) yttrat sig över Naturvårdsverkets förslag. Samtliga uttalar sig för att användningen av vattenskotrar behöver regleras. Med några undantag förordas någon form av generellt förbud. Till undantagen hör Länsstyrelsen i Stockholms län, som anser att ett allmänt förbud inte är motiverat.

Flera av de länsstyrelser som förordar ett generellt förbud pekar på att den nuvarande lagstiftningen är alltför administrativt betungande för att man på ett effektivt sätt skall kunna förhindra en från allmän synpunkt olämplig användning av vattenskotrarna. Många anser att ett generellt förbud bör kombineras med möjligheten att tillåta åkning med vattenskotrar inom vissa vattenområden.

Sjöfartsverket delar, i ett yttrande till Kommunikationsdepartementet, Naturvårdsverkets uppfattning att körning med vattenskotrar kan vara störande för omgivningen och orsaka skada på miljön. Sjöfartsverket pekar på att vattenskotern, när det gäller effekterna på miljön, inte skiljer sig från flera andra typer av båtar.

Sammantaget anser Sjöfartsverket att det inte finns skäl att generellt förbjuda vattenskotrar. Verket anser emellertid att det kan finnas skäl att begränsa de områden inom vilka körning får ske och att detta

kan göras av länsstyrelserna med stöd av gällande bestämmelser i sjötrafikförordningen.

1.2.3 Utredningens enkät till länsstyrelserna

Utredningen har i en enkät till länsstyrelserna bl.a. frågat om bullrande aktiviteter i sådana rekreationsområden där en låg bullernivå är angelägen. Av svaren framgår att länsstyrelserna har meddelat förbud mot trafik med vattenskotrar och andra motorbåtar i ett stort antal småsjöar och i delar av större sjöar samt i vissa havsvikar. Motiven bakom förbuden är oftast flera, t.ex. att minska störningarna på djurlivet, att minska bullerstörningarna för friluftslivet och de närboende samt att minska olycksrisken för badande.

Föreskrifterna har ofta utfärdats med stöd av sjötrafikförordningen. I naturreservat, naturvårdsområden och djurskyddsområden har sjötrafiken i många fall reglerats med stöd av naturvårdslagens bestämmelser.

Det är i allmänhet länsstyrelsernas uppfattning att utfärdade förbud har en klar effekt, även om överträdelser ibland sker. Man pekar på betydelsen av att restriktionerna är klart utformade och att information om gällande bestämmelser är viktig. Det framhålls att generella bestämmelser har den fördelen att informationen är lätt att sprida. Differentierade bestämmelser i tid och rum kräver mycket större informationsinsatser, bl.a. i form av skyltar, som också förfular landskapet.

I många svar anges att de olägenheter som hänger samman med användningen av vattenskotrar motiverar en längre gående reglering än för närvarande. Man anser

bl.a. att vattenskoteråkning är ett problem som bör behandlas som exempelvis motocrossverksamhet, dvs. vattenskotrar bör få användas endast inom särskilda områden. I några fall föreslås att bullrande fordon och maskiner regleras i en särskild produktbullenlag.

1.2.4 Svenska Racerbåtförbundet

Till utredningen har kommit in skrivelser från Svenska Racerbåtförbundet (SVERA) - Begränsning av trafik med vattenskoters (1992-03-18) - och från dess Aquabikesektion - Beträffande restriktioner gällande s.k. vattenskoters (1992-03-20).

Av skrivelserna framgår att de organiserade vattenskoteråkarna anser att de problem som förknippas med användningen av vattenskotrar beror på ett felaktigt nyttjande, vilket gäller också andra typer av motorbåtar. Detta beror i sin tur på brist på kunskap och på att man kör på "fel" plats. Därför bör större krav ställas på förarna och lämpliga platser anvisas.

Man anser att dagens regler för att styra användningen av vattenskotrar räcker långt, om de efterlevs. Ytterligare regler kan behövas i syfte att i första hand värna miljön, därefter för att begränsa störande körning och till sist för att höja säkerheten.

I skrivelserna har också redovisats vissa faktauppgifter om vattenskotrarna och om Aquabikesektionens verksamhet.

2.1 Allmänt

Rätten att fritt färdas över vatten är en del av allemansrätten. Var och en anses i princip ha rätt att färdas och tillfälligt uppehålla sig på annans vattenområde, i den mån det inte medför någon mera påtaglig olägenhet för vattenägaren.

En allmän rätt att färdas med båt kan inte anses omfatta rätt till mera störande trafik. I vart fall är inte klara störningar av hemfriden tillåten. Det finns också anledning att med störningar av hemfriden likställa mera betydande störningar av omgivningens lugn, som drabbar andra kategorier än de boende, t.ex. badande vid stränder även långt från boningshus.

I fråga om rätten att röra sig på vattenområde finns inte motsvarande allmänna straffbestämmelse, som för trafik på land, för vilken bestämmelser i brottsbalken förbjuder tagande av olovlig väg på mark som kan ta skada. Man kan inte på motsvarande sätt straffas för tagande av "olovlig farled" om man färdas på t.ex. ett enskilt vattenområde. Någon ekonomisk skada för ägare av vatten- eller strandområde blir i regel inte heller aktuell på grund av trafiken.

Det finns dock en ny bestämmelse, 324 a §, i sjölagen (1891:35 s. 1, senast ändrad 1991:668) som föreskriver

ett straffansvar för den som tar en sådan färdväg, håller en sådan hastighet eller annars med ett fartyg färdas så att omgivningen i onödan störs. Paragrafen trädde i kraft den 1 juli 1991.

I förarbetena till bestämmelsen sägs att den självfallet kan tillämpas då omgivningen störs i onödan genom buller. Störningen behöver inte nödvändigtvis avse människor, utan kan även gälla exempelvis djurlivet inom ett fågelskyddsområde. Vidare sägs att bestämmelsen främst torde komma att få betydelse för fritidsbåtstrafiken.

I de närmast följande avsnitten redogörs översiktligt för de författningar som är av intresse för frågan om reglering av användningen av vattenskotrar. Det handlar främst om föreskrifter som kan meddelas med stöd av sjötrafikförordningen och naturvårdslagen. I vissa speciella situationer kan också hälsoskyddslagen tillämpas.

2.2 Sjötrafikförordningen

I sjötrafikförordningen (1986:300) anges att med fartyg avses varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet. I sjölagen definieras fartyg som är kortare än 12 m och smalare än 4 m som en båt. Detta innebär att en vattenskoter definitionsmässigt är en båt.

Enligt 2 kap 2 § sjötrafikförordningen får länsstyrelsen meddela föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Samråd skall ske med Sjöfartsverket

och i det fall som en föreskrift har betydelse för trafiken med fritidsbåtar även med Naturvårdsverket.

Länsstyrelsen får också meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud mot användning av ett vattenområde för trafik med fartyg, om det behövs med hänsyn till miljön. Samråd skall ske med Sjöfartsverket och med Naturvårdsverket.

I förordningen sägs att en föreskrift får meddelas för ett vattenområde, om det behövs från miljösynpunkt eller av säkerhetsskäl. Uttrycket ett vattenområde tolkas av myndigheterna så att besluten endast kan avse ett begränsat vattenområde. Det anses inte vara möjligt att använda sjötrafikförordningen för att av bullerskäl förbjuda trafik med exempelvis vattenskotrar för en hel kust eller generellt för t.ex. alla sjöar i en kommun. Det är dock möjligt att införa restriktioner för en hel, namngiven, sjö.

2.3 Naturvårdslagen

Naturvårdslagen (1964:822, senast ändrad 1991:1697) innehåller bl.a. bestämmelser som syftar till skydd för växter och djur, friluftslivet och naturmiljön. En länsstyrelse kan förklara ett område som naturreservat, naturvårdsområde eller djurskyddsområde. För sådana områden kan ges föreskrifter för att trygga syftet med reservatet, bl.a. kan rätten till färdse-
l med motorbåt begränsas.

Vidare kan en länsstyrelse med stöd av 16 § naturvårdslagen utfärda föreskrifter om vad allmänheten har att iaktta inom strandskyddsområde, bl.a. kan trafiken till sjöss regleras. Strandskydd gäller generellt för alla land- och vattenområden intill 100 m från strand-

linjen, och kan utvidgas upp till 300 m. Föreskrifter inom strandskyddsområde kan meddelas bara för avgränsade områden. Möjligheten att inom strandskyddsområde utfärda särskilda bestämmelser om sjötrafik har inte utnyttjats, så vitt utredningen har kunnat finna.

2.4 Hälsoskyddslagen

En kommun får med stöd av hälsoskyddslagen (1982:1080 senast ändrad 1988:926) meddela föreskrifter till skydd mot sanitära olägenheter. Med sanitär olägenhet avses en störning som kan vara skadlig för människors hälsa och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Hälsoskyddslagen har bara använts i ett fall för att meddela en vattenskoterklubb förbud mot användning av vattenskotrar i ett visst vattenområde.

3.1 GATT

Det handelspolitiska regelverk som styr den internationella handeln återfinns i GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). Huvudregeln är att varor från alla länder skall behandlas lika och att importerade varor skall behandlas på samma sätt som inhemska varor.

Artikel XX punkterna b och g har ansetts vara de bestämmelser på vilka åtgärder av miljöskäl har kunnat grundas. Bestämmelserna innebär att enskilda länder har rätt att ställa nationella krav för att skydda människors, djurs och växters hälsa och liv. Kraven får dock inte vara diskriminerande (principen om icke-diskriminering) eller innebära en dold restriktion för den internationella handeln (principen om proportiona-
litet).

Med avseende på en reglering av användningen av vattenskotrar är "principen om icke-diskriminering" inte aktuell, eftersom det i Sverige inte finns någon tillverkning av vattenskotrar. Huvudfrågan blir därför om en svensk reglering grundad på miljöskäl kan anses stå i rimlig proportion till den begränsning av handeln som skulle uppstå.

Hur artikel XX skall tolkas är oklart. Det råder bl.a. delade meningar om i vad mån andra regleringar än sådana som angår handel är en fråga för GATT. På svenskt initiativ arbetar GATT:s miljögrupp med att klarlägga den närmare innebörden på miljöområdet av artikel XX.

TBT-koden (Technical Barriers to Trade) - den övergripande överenskommelsen för att avlägsna tekniska handelshinder - innehåller regler om notifiering och konsultation när nya eller ändrade tekniska föreskrifter införs av ett medlemsland.

3.2 EES-avtalet

I det mellan EG och EFTA upprättade förslaget till EES-avtal (Europeiskt Ekonomiskt Samarbete) är grundtanken att Sverige och övriga EFTA-länder skall tillämpa EG:s grundläggande regler om fri rörlighet för människor, varor, tjänster och kapital.

EES-avtalet skall även utveckla och bredda samarbetet inom angränsande politikområden, bl.a. miljöområdet. Avsikten är att avtalet skall träda i kraft den 1 januari 1993, samtidigt som det är meningen att EG:s s.k. inre marknad skall vara genomförd.

Vad gäller varuutbytet mellan de länder som berörs av EES-avtalet skall gälla de grundprinciper för den fria varucirkulationen som finns i Romfördraget och som är grundläggande för genomförandet av EG:s inre marknad.

I det följande lämnas därför en översiktlig redovisning av de regler inom EG som kan ha betydelse för att bedöma om en svensk reglering av användningen av

vattenskottrar skulle kunna anses vara oförenlig med EES-avtalet.

EG-rätten är i princip uppbyggd på följande sätt.

- Romfördraget, som innehåller de övergripande reglerna och är grunden för EG:s verksamhet.
- Förordningar, som är bindande och omedelbart blir gällande i alla medlemsländer där de tar över nationell lag.
- Direktiv, som är bindande i fråga om mål, men ger varje land valfrihet beträffande medlen för att nå målen.

När ett område är rättsligt reglerat av EG har medlemsländernas rätt i princip upphört att själva bestämma nya regler. Ett EG-direktiv innebär att ett visst utrymme finns för att införa nationella föreskrifter.

Romfördraget innehöll i sin ursprungliga form inte några bestämmelser om en gemensam miljöpolitik. Enligt artikel 235 kan Ministerrådet (Rådet), EG:s högsta beslutande organ, besluta om åtgärder som fordras för att uppfylla fördragets mål. Till sådana beslut kan hänföras de handlingsprogram inom miljöområdet som Rådet har upprättat alltsedan år 1973.

Genom den europeiska enhetsakten, som trädde i kraft år 1987, vidgades EG:s kompetens på miljöområdet. Artiklarna 130 r-t lägger fast målen och medlen för den gemensamma miljöpolitiken inom EG.

EG:s kompetens på miljöområdet begränsas av den s.k. subsidiaritetsprincipen (artikel 130 r). Principen

innebär att det primära ansvaret för miljön och beslut i miljöfrågor skall fattas på lägsta möjliga nivå. Den ger också en rätt för medlemsländerna att införa mer långtgående miljöskyddskrav än de minimikrav som har fastställts genom EG-direktiv. Nationella krav som är strängare än EG:s krav får emellertid inte skapa nya handelshinder.

Artikel 30 förbjuder kvantitativa importrestriktioner och åtgärder med motsvarande verkan, t.ex. förbud mot användning av en produkt. Undantag härifrån kan med stöd av artikel 36 ske av hänsyn till bl.a. miljön. En förutsättning är att åtgärden behövs för att uppfylla legitima miljöskyddsbehov.

Artikel 100 a innehåller en bestämmelse om att förslag till harmonisering av medlemsländernas lagstiftning, med hänsyn till bl.a. hälsa och miljöskydd, skall utgå från en hög skyddsnivå. En medlemsstat kan i princip inte avvika från beslut som fattas med stöd av denna artikel. Artikel 130 t innehåller dock en s.k. miljögaranti, som tillåter medlemsländerna att införa strängare nationella regler, grundade på behov som t.ex. skydd av djurs och människors liv och hälsa.

EG har inga förordningar eller direktiv om buller från nöjesbåtar.

4 VATTENSKOTERN - ANVÄNDNING OCH PROBLEM

4.1 Allmänt

Vattenskotern introducerades i USA i början av 1970-talet och den kom till Sverige under slutet av decenniet. Antalet vattenskotrar har sedan dess ökat kraftigt i både USA och Europa. I Sverige finns det drygt 1 000 stycken. Vattenskotern har också andra benämningar, vanligast är jet ski och aqua bike.

Som har redovisats i avsnitt 2.2 definieras vattenskotern i sjötrafiklagstiftningen som en båt. Det görs där ingen skillnad på vattenskotrar och andra motorbåtar. Normalt är motorstyrkan sådan att vattenskotern skall registreras i fritidsbåtsregistret.

Begreppet vattenskotter har inte någon entydig innebörd. Det finns olika typer och modeller. Vidare kan nämnas att det nyligen i Sverige har introducerats ett redskap för nöjesåkning på vatten som närmast kan liknas vid en motoriserad surfbräda.

Några exempel på vattenskotrar och liknande farkoster visas i Bilaga 2.

I det följande anges några karaktäristika för vattensfarkoster som allmänt benämns vattenskotter.

- Vattenskotern drivs vanligen av en vattenjetstråle. Det finns också vattenskotrar som drivs med utombordsmotor.
- Vattenskotern är 2-3 m lång och i allmänhet avsedd för endast en person. Det finns också modeller för två personer. I undantagsfall kan tre personer rymmas.
- Vattenskotern har inte den för traditionella båtar utmärkande skrovformen, som gör att man sitter i en båt. En vattenskoter sitter eller står man på - vilket påminner om hur man färdas på en motorcykel.
- För att styra en vattenskoter används vanligen ett styrhandtag. Det finns också vattenskotrar som har en ratt.
- Vattenskoterns främre del lyfts upp vid framdrift, den blir härigenom planande och får ett litet djupgående. För jetstråleddrivna vattenskotrar kan djupgåendet vara omkring endast 10 cm.
- Vattenskotrarna är förhållandevis lätta, de väger mellan 100 och 250 kg.
- Motorstyrkan hos en vattenskoter kan variera från 30 till över 50 hästkrafter och motorstorleken är mellan 300 och 750 cc.
- En vattenskoters topphastighet kan uppgå till 40 knop.

Vattenskotern har knappast någon betydelse som nyttofordon. Den används så gott som enbart för nöjeskörning och för sport.

Tävlingsverksamheten med vattenskotrar är relativt omfattande. Vid racerbåttävlingar finns en särskild klass för jetstråledrivna vattenskotrar. Utöver i nationella mästerskapstävlingar deltar svenska förare i NM, EM och VM. Tävlingsförarna är organiserade i Svenska Racerbåtförbundet (SVERA), som tillhör Riksidrottsförbundet.

Det finns omkring 20 lokala vattenskoterklubbar med tävlingsverksamhet i landet. Nästan hälften av alla vattenskotrar, ca 400 stycken, ägs av personer som är organiserade i dessa klubbar.

Tävlingsförarna behöver tillgång till områden för träning. På vissa platser i landet finns vattenområden anvisade för detta. Härigenom har de olägenheter som redovisas i det följande minskat.

4.2 Olägenheter

Åkning med vattenskotrar upplevs som störande av många människor. Vattenskotrarna medför också olägenheter med hänsyn till olika naturvårdsaspekter.

Störningarna orsakas i första hand av det buller som vattenskotrarna alstrar. Erfarenheterna från andra områden tyder på att upplevelsen av bullerstörning sannolikt förstärks av att vattenskotern normalt inte förknippas med någon nyttofunktion.

Det finns inga fastlagda normer för hur högt bullret får vara, vare sig från vattenskotrar eller från andra fritidsbåtar.

Styrkan på ljudet från en vattenskoter uppgår vid högsta motorvarv till storleksordningen 70 à 75 dB(A)

på ett avstånd av 25 m. Detta är högt över vad som kan kallas för tystnad. Relativt tyst utomhus är det om ljudnivån inte överskrider 30 dB(A).

Man brukar räkna med att ljudet från en punktformig ljudkälla utomhus avtar med 6 à 7 dB(A) för varje fördubbling av avståndet till källan. Detta innebär att för att bullret från en vattenskoter, med ljudnivån 70 dB(A) på 25 m avstånd, skall hamna på ca 30 dB(A) behövs – vid vindstilla och en i övrigt låg ljudnivå – ett avstånd till vattenskotern på ca. 1,5 km. Avståndet skulle i princip fördubblas vid en bullernivå på 75 dB(A).

Vid samtidig körning med flera vattenskotrar ökar ljudnivån, dock inte proportionellt. Om två lika höga ljudkällor adderas ökar ljudnivån med 3 dB(A). Två vattenskotrar med ljudnivån 70 dB(A) skulle sålunda tillsammans ge upphov till 73 dB(A).

Vattenskoternas konstruktion medför att den är lämpligast att använda i skyddade vatten. Det lilla djupgåendet hos de jetstråleddriva vattenskotrarna, vilka är vanligast, gör att de kan framföras mycket nära land. Detta innebär att vattenskotern många gånger används i områden där samtidigt många andra människor finns. Genom det buller som alstras stör vattenskoters åkning dem som bor i området och andra som vistas där på sin fritid, bl.a. i rekreationssyfte. Området förlorar sålunda i kvalitet och användbarhet för andra friluftssändamål.

Det som främst kännetecknar användningen av vattenskotern – och samtidigt är en betydande orsak till att bullret uppfattas som särskilt störande – är att den ofta körs intensivt inom ett begränsat vattenområde

nära land och därvid ger upphov till höga och samtidigt oregelbundna ljudnivåer.

Genom vattenskotern har nya områden blivit tillgängliga för motoriserade farkoster. Dels genom att den kan framföras i vattenområden, där traditionella motorbåtar inte kan användas på grund av djupförhållandena. Dels genom att vattenskotern lätt kan transporteras till små sjöar och vattendrag där motorbåtar tidigare inte har förekommit.

Vattenskotrar, liksom andra båtar med lågt djupgående, kan medföra även andra olägenheter än buller. Åkning i grunda vattenområden kan ge skador på mjukbottenar och det djur- och växtliv som finns där. Områden med mjukbottenar är ofta högproduktiva och viktiga för såväl fiskreproduktionen som fågellivet. Vattenskotern kan också köras i svårnavigerade skärgårdsavsnitt och där störa häckande fåglar, som kan förekomma rikligt i sådana områden. Körning i närheten av stränder och badplatser, där många människor befinner sig, innebär vidare risk för olyckor.

Färdsel med vattenskotter på mycket grunda vatten innebär å andra sidan fara för grundstötning med risk för skador på både maskin och förare. Detta torde begränsa omfattningen av sådan åkning. Minsta vattendjup för ett säkert framförande av vattenskotern är ca 50 cm.

5 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG OM REGLERING AV
ANVÄNDNINGEN AV VATTENSKOTRAR

5.1 Utgångspunkter

Enligt direktiven skall utredningen i ett riksperspektiv behandla frågan om generella restriktioner, restriktioner mot användning inom vissa regioner eller för vissa användningsområden eller andra begränsningar för trafik med vattenskotrar. Sveriges internationella åtaganden vad gäller handel skall härvid särskilt beaktas.

Vi har inte haft som uppgift, och i det hittillsvarande arbetet inte heller haft möjligheten, att närmare utreda förutsättningarna att vidta bullerdämpande åtgärder på vattenskotrarna. Som framgår av avsnitt 4.2 kan dock konstateras att det skulle krävas långtgående sänkningar av det buller som nuvarande vattenskotrar ger upphov till om acceptabla ljudnivåer skall uppnås. Även om ljudet från vattenskotrarna skulle dämpas i måttlig omfattning skulle bullerstörningar kvarstå - liksom andra olägenheter - särskilt om antalet vattenskotrar ökar.

De olägenheter som är förknippade med vattenskotrarna är enligt vår uppfattning inte så stora att det går att hävda att ett totalt användningsförbud behövs. Så långtgående restriktioner har inte heller införts för andra aktiviteter, som medför problem av liknande art,

t.ex. motocross och go-cart. Dessa aktiviteter är möjliga att utöva i särskilda områden.

Ett totalt förbud mot användningen av vattenskotrar i Sverige skulle knappast heller vara förenligt med de åtaganden som Sverige har gjort i förhållande till GATT och i EES-avtalet, vid en avvägning mellan de skyddsbehov för miljön som kan åberopas och de effekter på handeln som ett totalt förbud skulle innebära.

Det bör å andra sidan inte få vara så att man fritt skall kunna utöva en aktivitet som stör andra människors boende- eller rekreationsmiljö eller har en negativ inverkan på naturmiljön. Detta synsätt har tillämpats i andra sammanhang.

Sålunda får svävare, enligt svävarfartsförordningen, inte användas utan särskilt tillstånd. I samband med att denna reglering infördes år 1966 framfördes farhågor för att en fri användning av svävare skulle kunna leda till olägenheter såväl för naturmiljön som för befolkningen och friluftslivet, främst i skärgårdarna. En liknande bedömning gjordes vid en översyn av bestämmelserna år 1983 då man konstaterade att en oreglerad trafik med små svävare kunde befaras ge upphov till ett miljöproblem i likhet med vad snöskotertrafiken har gjort.

Ett annat exempel är att det genom särskild lagstiftning har gjorts inskränkningar i vad som är tillåtet i fråga om körning i terräng, med snöskoter och andra fordon. Vad gäller snöskotrarna kan nämnas att det fanns ungefär 15 000 år 1972, då det infördes en lag om att bl.a. snöskotertrafik kan förbjudas inom ett visst område. Antalet hade vuxit till 45 000 år 1978 när det infördes förbud mot körning i tolv fjällområden. I dag har antalet snöskotrar vuxit till knappt

150 000, och betydande konflikter har uppstått med motstående intressen i främst fjällregionerna.

Vår slutsats beträffande vattenskotrarna är att det finns skäl att nu i särskild ordning reglera användningen för att undvika ytterligare problem i framtiden, som då kan vara svåra att komma till rätta med. Denna slutsats har stöd i remissvaren från länsstyrelserna över Naturvårdsverkets förslag om förbud mot framförande av vattenskotrar och i länsstyrelsernas svar på utredningens enkät om bullerfrågor.

Att reglera användningen av vattenskotrar genom att införa restriktioner för vissa användningsområden anser vi inte har någon relevans, eftersom körning med vattenskotter i allt väsentligt endast sker i nöjes- och sportsammanhang.

Som vi tidigare har pekat på används vattenskotern ofta i sådana områden där många människor bor eller vistas på fritiden. För att en reglering av användningen av vattenskotrar skall bli meningsfull behöver den därför syfta till att styra trafiken till särskilda områden, där konflikterna med motstående intressen är små.

I det följande avsnittet diskuteras två principiellt olika sätt att åstadkomma en sådan geografisk styrning. Antingen genom att, på samma sätt som är möjligt för närvarande, föreskriva om förbud inom vissa bestämda områden, eller genom att införa ett allmänt förbud med möjlighet att tillåta användning av vattenskotrar inom särskilda vattenområden.

5.2 Geografisk styrning

Som tidigare har redovisats kan sjötrafikförordningen användas för att i ett visst angivet vattenområde begränsa den allmänna rätt som finns att färdas på vattnet, bl.a. av miljöskäl.

De nuvarande bestämmelserna i sjötrafikförordningen anser vi dock inte vara ändamålsenliga för att tillgodose det av oss angivna syftet med en reglering, nämligen att styra trafiken med vattenskotrar till särskilda områden.

Erfarenheterna från tillämpningen av gällande regler visar att en reglering enligt denna modell medför stora arbetsinsatser. Det arbete som skulle erfordras för att kartlägga, utreda och besluta om alla de delområden där användningen av vattenskotrar skulle behöva förbjudas, för att den åsyftade styrningen skall uppnås, skulle bli omrimligt stort. Vidare skulle det uppkomma stora kostnader för information och skyltning om var alla förbudsområden finns.

En möjlighet att minska dessa olägenheter skulle kunna vara att ändra de nuvarande bestämmelserna i sjötrafikförordningen så att det går att införa restriktioner av bullerskäl inom stora sammanhängande vattenområden. Vi anser dock att det vore missvisande att utifrån en generell rätt att framföra vattenskotrar göra sådana inskränkningar att denna rätt i praktiken skulle urholkas.

De olägenheter som är förknippade med en modell där förbud mot användningen av vattenskotrar kan införas inom vissa vattenområden skulle undvikas genom ett allmänt förbud med möjlighet att tillåta användning av vattenskotrar inom särskilda vattenområden. I en sådan

modell skulle arbetsinsatserna bli betydligt mindre, eftersom det skulle bli fråga om att ange och besluta om bara det begränsade antal områden där trafik med vattenskotrar skall vara tillåten. Den åsyftade regleringen skulle härigenom kunna uppnås på ett enkelt och effektivt sätt.

Vi har också övervägt möjligheten att införa ett allmänt förbud mot användning av vattenskotrar inom ett visst avstånd från land. Ett sådant avstånd måste sättas så att föraren av en vattenskoter har en rimlig möjlighet att bedöma var gränslinjen går. Utan särskilda markeringar med bojar eller skyltar, som inte kan anses vara realistiskt – det skulle bli mycket dyrt och dessutom förfula landskapet – torde avståndet inte kunna vara längre än 200 à 300 m från land. Som illustreras i avsnitt 4.2 skulle det behövas avsevärt längre avstånd för att inga bullerstörningar av betydelse skall uppstå i strandområdet.

Man kan också tänka sig att gränsen för tillåten trafik med vattenskotrar skulle gå vid ett visst minsta vattendjup, t.ex. 3 eller 6 m (dessa djupkurvor finns angivna på sjökorten). Även en sådan lösning skulle innebära svårigheter för föraren att avgöra förbudsområdets omfattning. Lösningen är inte heller relevant med hänsyn till att vattendjupet inte är direkt relaterat till avståndet från land.

Vår slutsats av de redovisade övervägandena är att vi som reglering förordar en modell som bygger på ett generellt förbud mot trafik med vattenskotrar kombinerat med att möjligheter skapas att använda vattenskotern inom särskilt angivna områden. Med hänsyn till övergripande intressen kan det finnas behov av att undanta vattenområden inom vilka inte får avsättas områden för åkning med vattenskotrar. Det kan gälla

vissa kuststräckor och hela eller delar av vissa vattensystem som är särskilt värdefulla för den marina miljön eller naturvården och som t.ex. har tagits fram som underlag för att belysa sådana hushållningsfrågor som avses i naturresurslagen.

Det bör finnas möjlighet att tillåta användning av vattenskotrar också i andra vattenområden än de som är särskilt anvisade, om det finns särskilda skäl. Tillstånd bör sålunda kunna lämnas för tävlingsverksamhet inom ett tillfälligt anordnat område som inte ligger inom ett för åkning med vattenskotter särskilt anvisat område. Även om frågeställningen, så vitt vi vet, för närvarande inte är aktuell kan det också uppkomma behov av att använda vattenskotter för viss angelägen verksamhet, exempelvis inom försvarsmakten.

Vad gäller förhållandet till GATT och EES-avtalet kan konstateras att ett generellt förbud mot användning av vattenskotrar, som är kombinerat med vissa dispensmöjligheter, inte skulle medföra behov av några formella ingrepp i själva handelsledet. Sannolikt skulle en sådan åtgärd dock leda till en minskad efterfrågan. Frågan uppstår därför om denna handelspåverkande effekt kan bedömas som rimlig med hänsyn till de vins-ter som skulle uppnås genom minskade störningar av människor och natur.

Det går inte på förhand att säga vilken tolkningen i detta avseende skulle bli av GATT-bestämmelserna och EES-avtalet. Vi gör dock den bedömningen att problemet med bullerstörningar från vattenskotrarna tillsammans med riskerna för skador i miljön borde vara tillräckliga argument för att Sverige skulle kunna hävda sin rätt till sådana restriktioner mot användningen av vattenskotrar som utredningen förordar.

I detta sammanhang finns det skäl att peka på den svenska allemansrätten som ger vidsträckta möjligheter för alla att nå och vistas inom även enskilt ägda strand- och vattenområden. På kontinenten gäller inte i någon nämnvärd omfattning det vi menar med allemansrätt. Där är det normala att markägaren ensam förfogar över sin mark.

5.3 Farkoster som bör omfattas av en reglering

Vid en reglering av användningen av vattenskotrar behövs en definition av vad som skall avses med begreppet vattenskotter. Någon sådan definition finns inte vare sig i sjölagstiftningen eller annan lagstiftning. Som har nämnts är vattenskottern en båt i sjölagens mening.

Såsom framgår av avsnitt 4.1 och Bilaga 2 finns många olika typer och modeller av vad som vanligen menas med vattenskotrar. I vissa fall kan dessutom gränsen vara otydlig mellan vad som kallas en vattenskotter och vad som allmänt menas med en motorbåt. Det är sålunda svårt att finna gemensamma specifika egenskaper som kan definiera vattenskottrarna som en särskild grupp vattenfarkoster, som på ett tydligt sätt går att urskilja från andra motordrivna vattenfarkoster.

Med hänsyn till utredningsuppdraget har vi, trots denna svårighet, funnit skäl att lämna ett förslag till en definition av begreppet vattenskotter. Vi föreslår följande definition.

"Med vattenskotter avses en motordriven planande vattenfarkost som föraren antingen står eller sitter på."

Svårigheterna att på ett tydligt sätt avgränsa begreppet vattenskoter bör beaktas vid en reglering av användningen av vattenskotrar. Det behöver finnas en möjlighet att, med utgångspunkt i en allmän definition av det angivna slaget, allt efter behov meddela föreskrifter som närmare anger vilka vattenfarkoster som skall omfattas av regleringen. En sådan uppgift bör läggas på Sjöfartsverket, som bör samråda med Naturvårdsverket i dessa frågor.

Vi vill i detta sammanhang peka på att även andra motordrivna vattenfarkoster orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt som vattenskotrarna. Det gäller andra motorbåtar som genom sin motorstyrka och konstruktion kan framföras snabbt och med höga ljudnivåer i strandnära områden, även om de inte är fullt så grundgående som en vattenskoter. Det gäller också nya mindre redskap för nöjesäkning på vatten.

Det kan sålunda konstateras att samtidigt som det är svårt att entydigt definiera vad en vattenskoter är, finns det skäl att försöka finna en vidare definition av de farkoster som skall omfattas av en reglering.

Vi anser att strävan bör vara att en reglering så långt som möjligt omfattar inte bara vattenskotrar utan även andra vattenfarkoster som medför likartade problem. En gemensam egenskap för dessa farkoster är att de, utöver att de är grundgående, har starka motorer i förhållande till sin storlek och därför kan framföras med hög hastighet. En vidare definition av vilka vattenfarkoster som skall omfattas av en reglering bör kunna baseras på detta förhållande.

Med utgångspunkt i vattenskotern diskuteras i det följande mera idémässigt och översiktligt en sådan

vidare definition, grundad på kombinationen av farkosternas längd och motorstyrka.

Som framgår av avsnitt 4.1 har en farkost som i allmänhet kallas vattenskoter en längd på mellan 2 och 3 m. Motorstyrkan är från minst omkring 30 hästkrafter. En definition som skulle omfatta alla farkoster som har ett kortare skrov än 4 m - eller något mindre - och med större motorstyrka än omkring 15 hästkrafter skulle sålunda med marginal inbegripa alla vattenskotrar. Även många andra snabba och särskilt bullerstörande mindre båtar skulle inrymmas i sådan definition. För att få med också de motorförsedda redskap för nöjesåkning som nu introduceras skulle behövas en särskild klass med en lägre högsta gräns för såväl längd som motorstyrka, förslagsvis ca. 3 m respektive ca. 5 hästkrafter.

I det hittillsvarande utredningsarbetet har det inte varit möjligt att närmare utreda vilka kombinationer av farkosternas längd och motorstyrka som skulle kunna vara lämpliga för en klassindelning. En svårighet härvid är att i en reglering inte inbegripa också sådana motorbåtar som huvudsakligen brukas för annat än ren nöjesåkning. Det är viktigt att sätta gränserna för längd och motorstyrka så att man bara avskiljer sådana båtar som normalt orsakar de olägenheter som en reglering syftar till att undanröja. Vid en reglering kan det av sådana skäl övergångsvis behövas särskilda regler för befintliga motorbåtar.

Dessa frågor måste övervägas ytterligare innan det går att slutligt bedöma om man på det redovisade sättet skulle kunna låta en reglering omfatta också andra farkoster än vattenskotrar.

5.4 Beslutsmodell

5.4.1 Kommunens översiktsplan - ett viktigt instrument

Som framgår av den tidigare redovisningen anser vi att syftet med en reglering bör vara att geografiskt styra åkningen med vattenskoter till särskilda områden, där konflikterna med andra intressen blir så små som möjligt. Urvalet av dessa områden behöver därför grundas på överväganden där hänsyn tas till olika mark- och vattenanvändningsintressen. Vi anser att detta skulle kunna ske inom ramen för den kommunala översiktliga planeringen enligt plan- och bygglagen (PBL).

Enligt PBL har kommunerna det primära ansvaret för den fysiska planeringen och den lokala miljön. Alla kommuner skall ha en aktuell översiktsplan som omfattar kommunens hela yta. Obligatoriskt skall i översiktsplanen anges grunddragen i användningen av mark- och vattenområden samt ges riktlinjer för en lämplig bebyggelseutveckling.

Översiktsplanen skall också visa hur riksintressen enligt naturresurslagen (NRL) skall tillgodoses och hur frågor som kräver mellankommunal samordning skall lösas. I översiktsplanen kan även behandlas kommunens intentioner om användningen av mark och vatten i ett vidare perspektiv än bara det som rör bebyggelseutvecklingen.

I kommunens planläggning skall tillämpas de grundläggande bestämmelser om hushållningen med mark och vatten som finns i NRL. Detta innebär bl.a. att hänsyn skall tas till naturmiljön, naturvärden, kulturminnesvärden och friluftslivet samt att obetydligt påverkade områden skall skyddas. Dessutom finns i NRL särskilda

hushållningsbestämmelser för vissa områden i landet, t.ex. för kustområden och skärgårdar.

Översiktsplanens syfte är att vara ett instrument för att göra planmässiga överväganden där olika allmänna intressen vägs mot varandra. Planeringen skall mynna ut i en helhetsbedömning där den av kommunen avsedda mark- och vattenanvändningen redovisas.

Utredningen skall enligt direktiven som en huvuduppgift behandla i vilka områden som en låg bullernivå är särskilt angelägen, och hur man kan slå vakt om och utöka sådana områden.

Vi har i det hittillsvarande arbetet gjort den principiella bedömningen att, med den roll som har givits den kommunala fysiska planeringen, det är naturligt att inom ramen för denna planering behandla frågor om var det är angeläget att värna om låga bullernivåer. Överväganden med hänsyn till olika områdets kvaliteter hänger direkt samman med de bedömningar som görs i den kommunala planeringen av hur olika områden avses bli använda.

Hittills har frihet från buller inte i någon nämnvärd omfattning tagits upp som en kvalitetsaspekt i kommunernas översiktliga planering. Utredningen genomför därför en försöksplanering i ett skärgårdsområde och i ett fjällområde för att utveckla ett sådant synsätt och visa på praktiska metoder som kan användas i planeringen.

Mot den nu redovisade bakgrunden är vår uppfattning den att de överväganden som behöver göras om var åkning med vattenskoter skall kunna tillåtas primärt bör ske inom ramen för den kommunala översiktliga planeringen. Vi förutsätter att kommunerna är beredda att

på detta sätt ta ett ansvar för frågan om var användning av vattenskotrar skall vara tillåten.

5.4.2 Beslutsordning

Vår utgångspunkt är att överväganden redovisade i en kommuns översiktsplan bör tjäna som underlag för och ges stor tyngd vid beslut om var åkning med vattenskotter skall kunna tillåtas. Vi anser emellertid att staten måste ha möjlighet att bevaka intressen av övergripande natur, främst riksintressen och mellan kommunala frågor.

Visserligen kan länsstyrelsen i samband med den utställning som skall ske av kommunens översiktsplan i ett granskningsyttrande redovisa erinringar mot planen. Någon möjlighet från statens sida att ingripa mot en översiktsplan finns dock inte. Länsstyrelsen kan vidare, i samband med sådana planer och lov som kommunen skall besluta om enligt PBL, bevaka vissa särskilda frågor. Detta gäller dock i princip bara i förhållande till bebyggelseutvecklingen.

För att främst riksintressen, men även vissa mellan kommunala frågor, skall kunna hävdas bör det åvila en statlig myndighet att besluta om vilka områden som skall undantas från ett allmänt förbud mot användning av vattenskotrar. Vi anser emellertid att det är viktigt att finna en form för detta som innebär att kommunen garanteras möjlighet till ett avgörande inflytande vad gäller övriga frågor. Vi föreslår därför att beslut om att tillåta vattenskoteråkning i visst vattenområde inte får stå i strid med överväganden som har redovisats i en kommunal översiktsplan enligt PBL.

När överväganden har gjorts i en översiktsplan skall beslutsmyndigheten sålunda inte få tillåta åkning inom några andra områden än sådana som har angetts i översiktsplanen. Ytterst innebär det att något område inte alls kan anvisas i en kommun om kommunen har funnit att det inte finns något lämpligt område. Å andra sidan är beslutsmyndigheten naturligtvis inte skyldig att ge tillstånd i ett av kommunen angett område om starka motstående intressen talar emot detta, t.ex. vad gäller miljö, naturvård eller sjösäkerhet.

Den beskrivna ordningen vad gäller kommunens inflytande skall inte behöva tillämpas för att tillåta körning med vattenskotrar inom ett tillfälligt anordnat tävlingsområde.

För att inventera vattenområden och göra erforderliga överväganden inom ramen för översiktsplaneringen skulle krävas viss tid för kommunerna. För att inte förlänga den tid innan en reglering i linje med vårt förslag kan träda i kraft och för att göra det möjligt att använda de vattenskotrar som finns, bör beslutsmyndigheten, efter samråd med kommunen, kunna anvisa områden för vattenskoteråkning, även om frågan inte har behandlats i en översiktsplan. Om ett anvisat område i en senare översiktsplan inte anses vara lämpligt skall beslutet om att där tillåta åkning med vattenskotter upphävas.

Vi förutsätter att ett tillräckligt antal områden för vattenskotrar – i vart fall i ett första steg med provisoriska områden – bör kunna anvisas inom något år från det att ett beslut om att införa en reglering har fattats.

Den av oss förordade kopplingen till PBL:s planeringssystem gör det naturligt att länsstyrelsen skulle bli

den myndighet som svarar för beslut om att tillåta åkning med vattenskoter i ett visst område. Länsstyrelsen för, inom ramen för PBL-systemet, en fortlöpande dialog med kommunerna i planeringsarbetet. Härigenom kan, på samma sätt som i andra mark- och vattenanvändningsfrågor, de statliga intentionerna angående området för vattenskotrar i ett tidigt skede föras fram till kommunen.

Länsstyrelsen är vidare den instans som har den bästa överblicken för att med hänsyn till skilda intressen samordna urvalet av de områden där användning av vattenskotrar skall vara tillåten. Vi anser att det härvid är angeläget att det sker en samordning över kommungränserna så att avvägningar görs mellan områden i olika kommuner.

Ett beslut av en länsstyrelse om att tillåta åkning med vattenskoter i ett visst område bör kunna överklagas hos regeringen.

5.4.3 Lagstiftning

Vi har övervägt möjligheterna att knyta den av oss förordade regleringen av användningen av vattenskotrar och andra vattenfarkoster som orsakar liknande olägenheter till någon befintlig lagstiftning. Valet står härvid mellan naturvårdslagen och sjötrafikförordningen.

För naturvårdslagen talar att motiven för att reglera användningen av vattenskotrar till helt övervägande del grundas på att de stör annat friluftsliv och att de kan orsaka skador i naturmiljön. För en knytning till sjötrafikförordningen talar att det vore mest naturligt att finna bestämmelser som rör användningen

av vattenskotrar i den lagstiftning som gäller sjötrafiken.

Även om det skulle vara möjligt att knyta en reglering av användningen av vattenskotrar såväl till naturvårdslagen som till sjötrafikförordningen har vi funnit att konstruktionen av och innehållet i dessa författningar inte gör det naturligt att där föra in den av oss föreslagna regleringen.

Vi föreslår istället, i likhet med bestämmelserna om bruk av sväware, att bestämmelser om användningen av vattenskotrar m.fl. vattenfarkoster lämnas i en särskild förordning.

Av förarbeten till regeringsformens 8 kap. om lagar och andra föreskrifter framgår att det är lämpligt att bestämmelser för natur- och miljövård inte skall behöva beslutas av riksdagen utan bör kunna utfärdas av regeringen. För att regeringen skall kunna göra detta krävs lagstöd. Ett sådant lagstöd torde lämpligen kunna tas in i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Ett bemyndigande om att meddela föreskrifter som gäller tillstånd att bruka sväware har tidigare införts i denna lag.

Genom en sådan ordning skulle det bli möjligt att enkelt införa kompletterande bestämmelser i en vattenskoterförordning. Som tidigare har framhållits bör det bl.a. finnas en möjlighet att allt efter behov meddela föreskrifter som närmare anger vilka vattenfarkoster som skall omfattas av en reglering.

Som upplysning bör i sjötrafikförordningens 1 kap 3 § 2 st hänvisas till att det finns särskilda bestämmelser för trafik med vattenskotrar och andra vattenfar-

koster som orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt.

I nästa avsnitt sammanfattas våra förslag till reglering. Förslag till författningstext redovisas i avsnitt 5.6.

5.5 Sammanfattning av förslag till reglering

De förslag till reglering som utredningen har förordat i sina överväganden innebär sammanfattningsvis

- att bestämmelser om användning av vattenskotrar - och andra vattenfarkoster, som orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt - införs i en särskild vattenskoterförordning,
- att Sjöfartsverket, efter samråd med Naturvårdsverket, får meddela föreskrifter om vilka vattenfarkoster som skall omfattas av regleringen,
- att länsstyrelsen får besluta om att körning med vattenskotter får ske inom vissa särskilt angivna vattenområden,
- att områden där användning av vattenskotrar skall tillåtas inte får upplåtas inom vissa vattenområden som är av särskild betydelse med hänsyn till den marina miljön eller naturvärden,
- att länsstyrelsen skall samråda med kommunen om beslut att tillåta åkning med vattenskotter i ett visst område och att beslutet inte får strida mot i kommunens översiktsplan gjorda överväganden om vattenskoteråkning,

- att det får ges tillstånd att använda vattenskoter utanför särskilt tillåtna områden om det finns särskilda skäl,
- att länsstyrelsens beslut skall få överklagas hos regeringen.

5.6 Författningsförslag

På grundval av de redovisade övervägandena har vi upprättat följande författningsförslag.

- 5.6.1 Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Härigenom föreskrivs att det i 1 § lagen med bemyndigande (1975:88) att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer skall införas en ny punkt, 14, av följande lydelse.

Gällande lydelse	Föreslagen lydelse
1 §	
	14. användning av vattenskoter och annan vattenfarkost som orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt.

Denna lag träder i kraft den

5.6.2 Förordning om ändring i sjötrafik-
förrordningen (1986:300)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjötrafikförrordningen (1986:300) att 1 kap 3 § 2 st skall ha nedan angiven lydelse.

Gällande lydelse

3 § 2 st

Det finns särskilda bestämmelser om sjötrafik i hamnar, kanaler och särskilda farleder, för trafik med militära fartyg, fartyg i konvoj och sjöflygplan, för sjötrafiken i närheten av sådana fartyg eller sjöflygplan och för trafik med svävare.

Föreslagen lydelse

Det finns särskilda bestämmelser om sjötrafik i hamnar, kanaler och särskilda farleder, för trafik med militära fartyg, fartyg i konvoj och sjöflygplan, för sjötrafiken i närheten av sådana fartyg eller sjöflygplan, för trafik med svävare och för användning av vatten-skoter och annan vattenfarkost som orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt.

Denna förordning träder i kraft den

5.6.3 Vattenskoterförordning (xxxx:0000)

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter om vattenskotrar. Föreskrifterna skall gälla också andra vattenfarkoster som orsakar liknande olägenheter från miljösynpunkt.

2 § Med vattenskotter förstås en motordriven planande vattenfarkost som föraren antingen står eller sitter på.

3 § Sjöfartsverket fastställer vilka vattenskotrar och vilka andra vattenfarkoster som bestämmelserna i denna förordning skall omfatta. Samråd skall ske med Naturvårdsverket.

4 § En vattenskotter får användas inom ett särskilt angivet vattenområde efter beslut av länsstyrelsen i det län där huvuddelen av området finns. Samråd skall ske med berörd kommun.

5 § Vattenområde som avses i 4 § får inte upplåtas

1. om det strider mot gjorda överväganden i kommunens översiktsplan, eller

2. inom sådana kust- och skärgårdsområden samt inom sådana sjöar och vattendrag eller delar därav som är särskilt värdefulla med hänsyn till den marina miljön eller naturvården.

6 § Länsstyrelsen får ge tillstånd att använda vattenskotter utanför område som avses i 4 § om det föreligger särskilda skäl.

För tillstånd får länsstyrelsen ta ut avgift enligt taxa.

7 § Beslut skall återkallas

1. om ett enligt 3 § angivet område står i strid med gjorda överväganden i en senare upprättad översiktsplan,
2. om det förekommer sådana missförhållanden att fortsatt vattenskoteråkning inte är lämplig,
3. om något behov inte längre föreligger, eller
4. om något annat särskilt skäl föreligger.

8 § Beslut skall förenas med de föreskrifter som behövs för att motverka olägenheter av vattenskoteråkningen.

Trafikföreskrifter

9 § Den som framför en vattenskoter skall anpassa färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skador på naturen undviks.

10 § För vattenskoter som framförs gäller sjölagen (1981:35 s.1), sjötrafikförordningen (1986:300) och andra meddelade sjötrafikföreskrifter.

Ansvarsbestämmelser m.m.

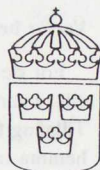
11 § Till böter skall den dömas

1. som använder en vattenskoter utanför angivet område enligt 3 § eller utan att tillstånd har meddelats med stöd av 5 §, eller
2. som bryter mot föreskrift som har meddelats med stöd av 7 §.

Straff döms inte ut enligt denna paragraf om gärningen är belagd med straff i sjölagen (1391:35 s.1) eller naturvårdslagen (1964:822).

12 § Beslut eller föreskrift enligt denna förordning får överklagas hos regeringen genom besvär.

Denna förordning träder i kraft den



Kommittédirektiv

Dir. 1991:78

Åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m.

Dir. 1991:78

Beslut vid regeringssammanträde 1991-08-29

Chefen för miljödepartementet, statsrådet Dahl anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas för att, som ett led i regeringens arbete med en samlad aktionsplan mot buller, belysa möjligheterna till och konsekvenserna av restriktioner mot bullrande aktiviteter i landets fjällområden och skärgårdar. Utredaren bör studera inom vilka delar av områdena en låg bullernivå är särskilt angelägen samt lämna förslag till åtgärder.

Grunden för uppdraget

I propositionen 1990/91:90 En god livsmiljö redovisar regeringen sina ställningstaganden vad gäller åtgärder för begränsning av bullerstörningarna i samhället (s. 155 – 157). En alltmer omfattande användning av flygplan, helikoptrar och terrängfordon i fjällområdena samt ett ökat antal motorfarkoster i skärgårdsområdena har medfört bullerproblem i områden där tystnaden borde vara en viktig kvalitet. I propositionen redovisar regeringen sin avsikt att utreda möjligheterna till och konsekvenserna av restriktioner mot bullrande aktiviteter i fjällområdena och i skärgårdsområdena samt lämna förslag till åtgärder. Regeringens intentioner har i denna del vunnit riksdagens gillande samtidigt som riksdagen har begärt att en samlad aktionsplan mot buller skall utarbetas (JoU30 s. 134, rskr. 338).

Varför behövs utredningen?

För de flesta människor finns ett behov av att uppleva tystnad utomhus eller i vart fall frihet från störande ljud alstrade av människors verksamhet. Tillgång till områden med låg bullernivå är viktigt inte minst för dem som hemma och i arbetet omges av samhällsbuller. I en god livsmiljö bör ingå möjligheter för människor att finna rekreation i miljöer utan störande buller. Till de områden där en låg bullernivå bedöms särskilt värdefull hör våra fjäll- och skärgårdsområden.

I skärgårdarna och i fjällvärlden har de områden som sällan utsätts för buller successivt minskat. Användningen av flyg i samband med turism och annan näringsutövning har ökat under senare år. Helikopter- och andra flygtransporter i samband med skidåkning och annan rekreation har blivit allt vanligare. Snöskotertrafiken i fjällområdena har ökat kraftigt i omfattning. Motorbåts- och vattenskotertrafik i skärgårdarna och i sjöar och vattendrag är andra exempel på störningar i områden där frihet från buller har stor betydelse för naturupplevelsen och rekreationsvärdet. Trafiken påverkar även växter och djurliv.

Uppdraget

Utredaren bör efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner studera inom vilka delar av fjäll- och skärgårdsområdena en låg bullernivå är särskilt angelägen. Bullerproblemen i anslutning till turistorter bör uppmärksammas.

De huvudsakliga bullerkällorna bör identifieras och relateras till de olika områdena så att lämpliga åtgärder kan föreslås. Redovisningen bör även omfatta andra olägenheter som föranleds av den störande verksamheten såsom avgaser, vibrationer, svallvågor samt risker för ökad tillgänglighet till särskilt känsliga och skyddsvärda områden.

Bullerfrågan i fjäll- och skärgårdsområdena berör många olika samhällsintressen som måste vägas mot varandra, bl.a. naturvården, det rörliga friluftslivet och turismen, fritidsboendet, den lokala befolkningen, försvaret, jord- och skogsbruket samt det övriga näringslivet. Att minimera bullret i områden där miljöns särart i största möjliga mån bör bevaras är en angelägen uppgift vad gäller både fjäll och skärgårdar. Formerna för en styrning och begränsning av bl.a. de motordrivna nöjes- och fritidsaktiviteterna bör övervägas. En utgångspunkt bör vara att nödvändig nyttotrafik accepteras samt att den bofasta befolkningens transportbehov tillgodoses.

Förslag till åtgärder eller handlingslinjer bör bl.a. omfatta följande.

- Teknikutveckling

Dämpning vid källan har grundläggande betydelse för bullerbekämpning. När det gäller motorbåtar, snöskotrar och terrängfordon bör möjligheterna belysas att införa krav som begränsar bullret.

Möjligheter att begränsa buller från motordrivna redskap och arbetsfordon torde finnas. I vissa EG-länder finns t.ex. gränsvärden fastställda för buller från motorgräsklippare och andra redskap. Frågan om normer för bullerkällor som orsakar störningar i rekreativmiljöer bör övervägas och relateras till motsvarande normer inom EG och EFTA.

- Kommunal planering m.m.

Genom en förutseende fysisk planering kan kommunen i viss mån påverka bullerutbredningen, både i anslutning till tätbebyggda områden i skärgårdar och fjällvärld och i områden som är opåverkade av exploatering.

En metod att begränsa bullerstörningar i känsliga och skyddsvärda miljöer är att tillåta bullrande verksamheter endast i särskilt avgränsade områden och stråk. Det bör utredas hur denna metod har fungerat och hur den kan utvecklas och samordnas med andra åtgärder.

Kunskaper om störningsfria områden kan vara ett viktigt underlag för den kommunala planeringen i skärgårdar och fjällområden. Områden där en låg bullernivå är särskilt angelägen kan avgränsas i den kommunala översiktsplanen. Överväganden i översiktsplanen kan tjäna som utgångspunkt för översyn av kommunala ordningsstadgor och för de myndigheter som beslutar om t.ex. snöskoterleder och om hastighetsbegränsning för sjötrafik. De kan också tjäna som information till allmänheten.

Utredaren bör efter samråd med berörda kommuner och länsstyrelser belysa lämpliga metoder och förfaringssätt beträffande användning av översiktliga planer för att slå vakt om och utöka områden med låga bullernivåer.

- Reglering

I känsliga och skyddsvärda naturområden kan nyttjandet av flygplan, motorbåtar, snöskotrar, vattenskotrar och andra bullrande redskap begränsas genom föreskrifter med stöd av naturvårdslagen (1964:822), NVL.

Utredaren bör efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner överväga om områden som i dag är skyddade enligt NVL behöver utvidgas eller kompletteras.

Utnyttjandet av bullrande fordon och redskap kan regleras också med stöd av bl.a. miljöskyddslagen (1969:387), terrängkörningslagen (1975:1313), luftfartslagen (1957:297), sjötrafikkörningen (1986:300) och

lokala föreskrifter.

Utredaren bör belysa vilka möjligheter som finns att med hjälp av befintlig lagstiftning och på andra sätt begränsa bullrande verksamhet inom visst område.

I detta sammanhang bör beaktas slutsatserna från naturvårdsverkets pågående utredning om hur en reglering av lufttrafiken i fjällområdena skall utformas och inom vilka områden som landningsförbud bör gälla.

Vidare skall, i ett riksperspektiv, frågan om generella restriktioner, restriktioner mot användning inom vissa regioner eller för vissa användningsområden eller andra begränsningar för trafik med vattenskotrar utredas. Härvid skall särskilt beaktas Sveriges internationella åtaganden vad gäller handel.

Utredaren bör behandla frågan om vattenskotrar med förtur för att göra det möjligt för regeringen att ta ställning i frågan före sommaren 1992.

Utredaren bör även kunna föreslå andra åtgärder i syfte att minska bullret i fjäll- och skärgårdsområden samt andra områden med stora rekreativvärden.

Tidsplan, arbetsformer m.m.

Uppdraget skall genomföras efter samråd med bl.a. statens naturvårdsverk, boverket, sjöfartsverket, luftfartsverket, överbefälhavaren, Sveriges turistråd, trafiksäkerhetsverket, arbetarskyddsstyrelsen och länsstyrelser. Överläggningar bör hållas med kommuner samt företrädare för berörda intresseorganisationer och branschintressen. Om författningsändringar anses behövliga bör förslag härom lämnas.

Såväl företags- som samhällsekonomiska aspekter av förslag och åtgärder skall redovisas, liksom föreslagen finansiering.

Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 1 december 1992 med en delredovisning senast den 1 mars 1992 när det gäller frågan om vattenskotrar.

För arbetet gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående utredningsförslagets inriktning (dir. 1984:5) och EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43).

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen be-
myndigade chefen för miljödepartementet

att tillkalla en särskild utredare – omfattad av kommittéförfordningen (1976:119) – med uppgift att utreda åtgärder mot buller i fjällområden och

skärgårdar m.m.,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta fjortonde huvudtitelns anslag Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hennes hemställan.

(Miljödepartementet)

Bilbilaga

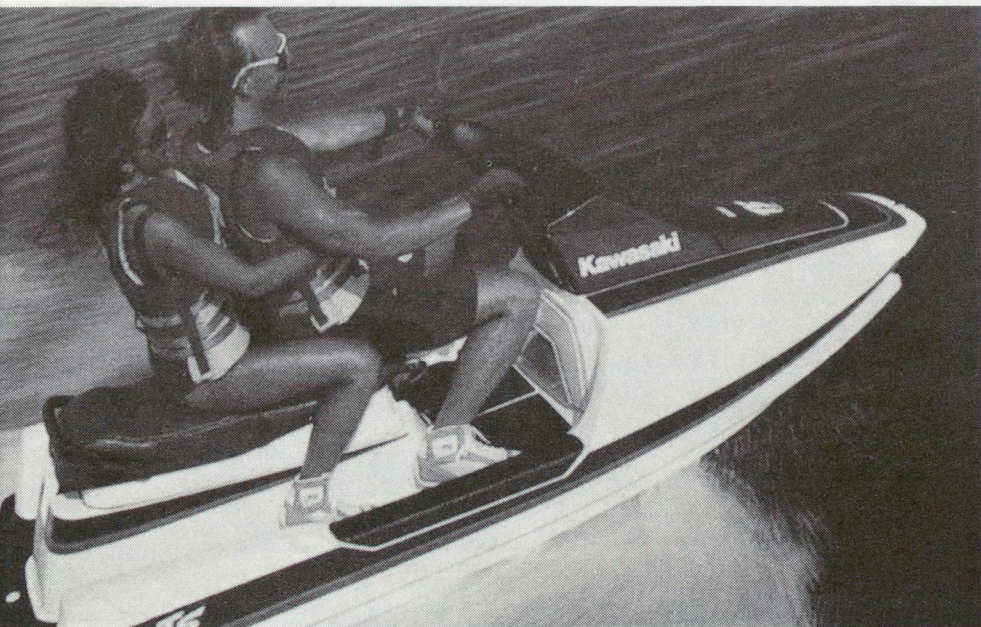
Olika typer av vattenskotrar samt några liknande farkoster.



En vattenskoter kan vara byggd så att föraren
sitter på den ...



... eller står på den.



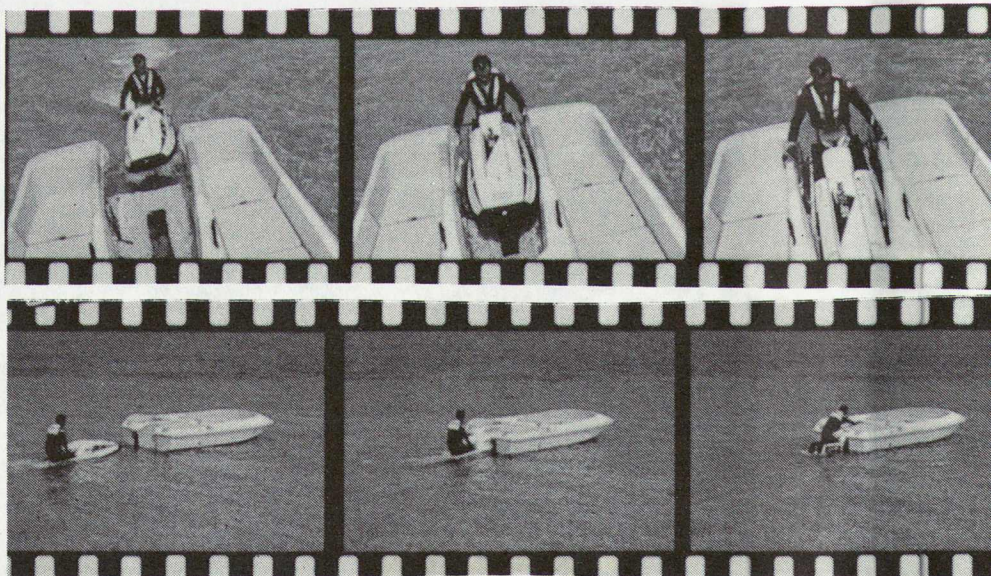
En passagerare kan sitta bakom ...



... eller bredvid föraren.



En s.k. Jet mate, en vattenstråle driven farkost som manövreras med en spak.



I denna farkost utan motor (kallad M-craft) tjänstgör en vattenskoter som drivkälla.



Liten båt av vanligt slag (längd 2,7 m) med stark motor.

BRA FLYT I GRUNDA VATTEN



Framkomlighet

Har du någon gång kört i grunt vatten så känner du till de begränsningar som en utombordare kan ha.

Jet Drive är namnet på en unik lösning på problemet.

Med en planande båt blir djupgåendet inte mer än 15 cm. Vid de vanligaste strandhuggen behöver du inte ens lyfta motorn ur vattnet.

Säkerhet

Alla rörliga delar ligger skyddade. Inga roterande propellerblad.

Denna bild visar ett aggregat, som appliceras kring en utombordsmotor. Den propellerdrivna båten omvandlas därmed till en vattenstråle driven båt.

STOCKHOLM

KUNGL. BIBL.

1992-06-02

STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. M.
3. Psykiskt stördas situation i kommunerna – en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
4. Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. S.
5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
 - Motiv. Del 1.
 - Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
11. Fastighetsskatt. Fi.
12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
13. Bundna aktier. Ju.
14. Mindre kadmium i handelsgödsel. Jo.
15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
16. Kroppen efter döden. S.
17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
20. Statens hundscola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kontrollfrågor i tuldatoriseringen m.m. Fi.
24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
27. Årsarbetstid. A.
28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. Ku.
32. Nya Inlandsbanan. K.
33. Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? C.
34. Fastighetsdatasystemets datorstruktur. M.
35. Kart- och mättningsutbildningar i nya skolformer. M.
36. Radio och TV i ett. Ku.
37. Psykiatri och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. S.
38. Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. U.
39. Begreppet arbetsskada. S.
40. Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. Fi.
41. Angående vattenskotrar. M.

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Bundna aktier. [13]
EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]

Socialdepartementet

- Psykiskt stördas situation i kommunerna
– en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]
Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]
Kroppen efter döden. [16]
Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. [17]
Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]
Statens hundscola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. [20]
Bostadsstöd till pensionärer. [21]
Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. [26]
Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. [29]
Psykiatri och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. [37]
Begreppet arbetsskada. [39]

Kommunikationsdepartementet

- Nya Inlandsbanan. [32]

Finansdepartementet

- Koncession för försäkringsammanslutningar. [5]
Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del 1.
– Författningstext och bilagor. Del 2. [6]
Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]
Fastighetsskatt. [11]
Långtidsutredningen 1992. [19]
Kontrollfrågor i tull datoriseringen m.m. [23]
Avreglerad bostadsmarknad. [24]
Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. [28]
Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]
Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. [40]

Utbildningsdepartementet

- Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. [1]
Konstnärlig högskoleutbildning. [12]
Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. [15]
Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]
Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. [38]

Jordbruksdepartementet

- Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]

Kulturdepartementet

- Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]
Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. [31]
Radio och TV i ett. [36]

Arbetsmarknadsdepartementet

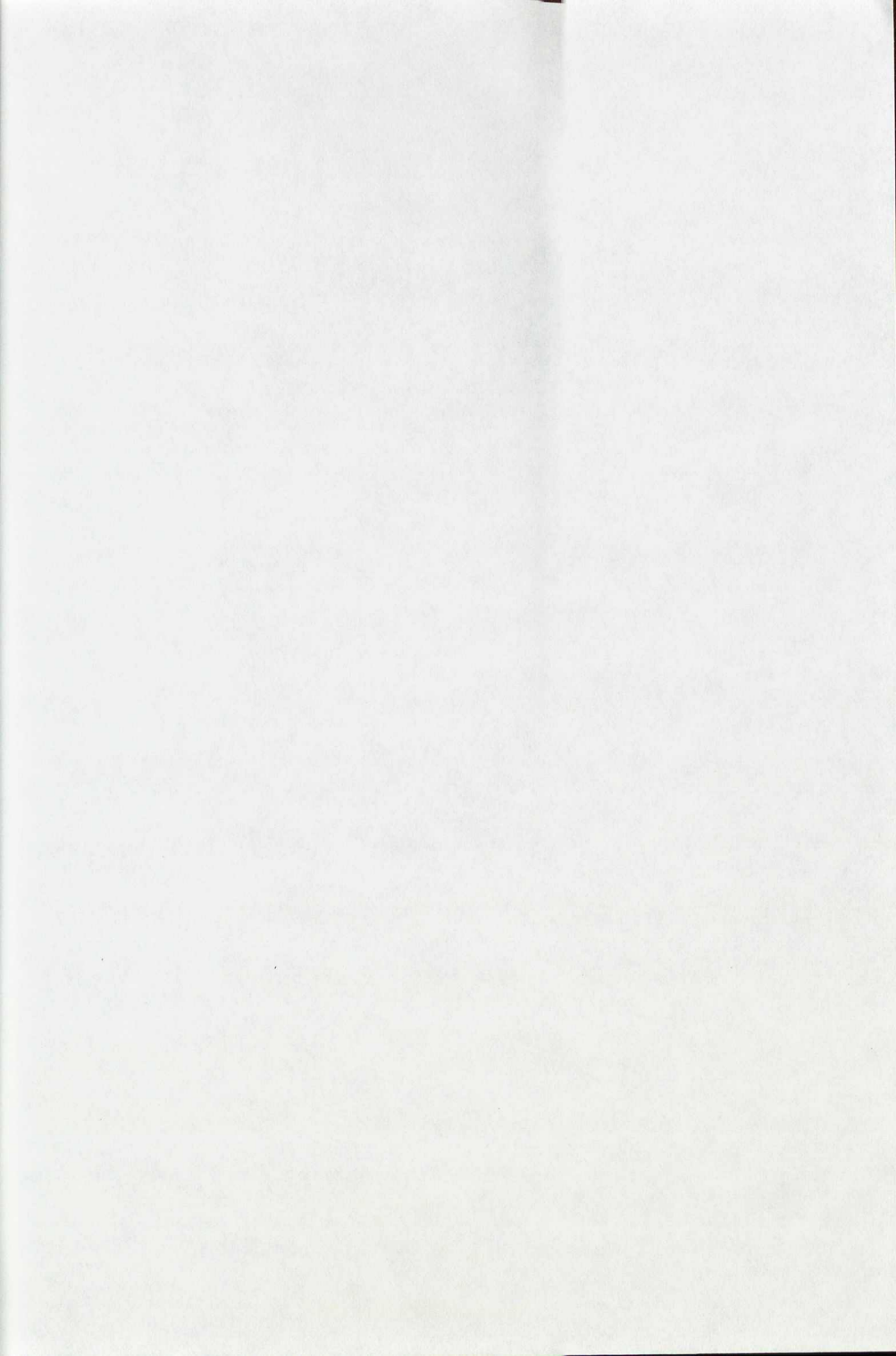
- Kompetensutveckling – en nationell strategi. [7]
Årsarbetstid. [27]

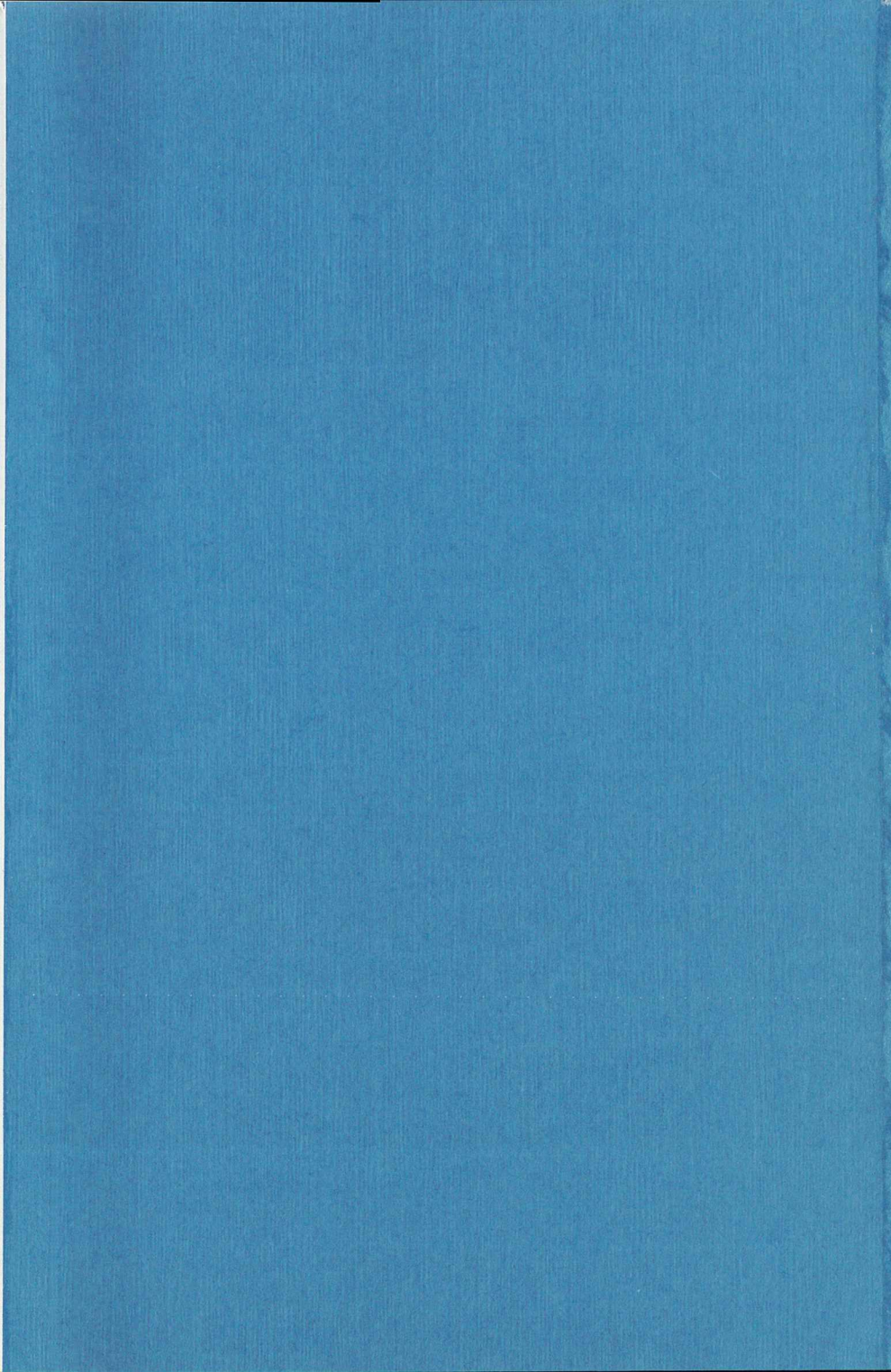
Civildepartementet

- Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]
Kasinospelssverksamhet i folkrörelsernas tjänst? [33]

Miljö- och naturresursdepartementet

- Regler för risker. Ett seminarium om varför vi vill åter mer föroreningar inne än ute. [2]
Fastighetsdatasystemets datorstruktur. [34]
Kart- och mätningutbildningar i nya skolformer. [35]
Angående vattenskotrar. [41]





ALLMÄNNA FÖRLAGET

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM,
TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48.
INFORMATIONSBOKHANDELN, MALMTORGSGATAN 5 (VID BRUNKEBERGSTORG), STOCKHOLM.

ISBN 91-39-13044-0
ISSN 0376-250X