

Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

Slutbetänkande av
utredningen om åtgärder
mot buller i fjällområden
och skärgårdar m.m.

SOU 1993:51

Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna

A photograph of a snowy mountain landscape under a clear blue sky. A ski track with two parallel grooves leads from the foreground into the distance. Several wooden poles with red 'X' marks are placed along the track. In the background, there are snow-covered hills and some small, dark evergreen trees.

Slutbetänkande av
utredningen om åtgärder
mot buller i fjällområden
och skärgårdar m.m.

SOU 1993:51

Ref KB Occ



Statens offentliga utredningar

1993:51

Miljö- och naturresursdepartementet

Naturupplevelser utan buller

– en kvalitet att värna

*Utredningen om åtgärder mot buller i fjällområden
och skärgårdar m.m.*

Slutbetänkande av Utredningen om buller i
fjällområden och skärgårdar m.m.

Stockholm 1993

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget som ingår i C E Fritzes AB. Allmänna Förlaget ombesörjer också, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor, remissutsändningar av SOU och Ds.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

Separatkartorna har framställts av Fäldt's Bokbinderi AB.

Karta 1 har gjorts av kartkonsult Christer Palm.

Karta 2 och 3 har gjorts av kartkonsult Christer Palm och
lantmätare Dag Stenkvist.

Omslagsfoto Mats Ericson

NORSTEDTS TRYCKERI AB
Stockholm 1993

ISBN 91-38-13368-7
ISSN 0375-250X

Genom beslut den 29 augusti 1991 bemyndigade regeringen dåvarande chefen för Miljödepartementet, statsrådet Dahl, att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m. Med stöd härav förordnade departementschefen den 6 september 1991 departementsrådet vid Miljödepartementet, Kjell Svensson, som särskild utredare.

Utredningen har tidigare avgivit ett delbetänkande, (SOU 1992:41) Angående vattenskotrar.

Härmed överlämnas utredningens slutbetänkande (SOU 1993:51) Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna.

I utredningens arbete har som sakkunniga sedan januari 1992 deltagit f.d. stadsarkitekten Björn Cederström (Norrtälje kommun), 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).

Arkitekt SAR Ulf Alexandersson, Ulf Alexandersson AB, har varit projektledare för en av utredningen genomförd försöksplanering i Härjedalens och Norrtälje

kommuner. Han har även i andra frågor medverkat i utredningens arbete.

Till sekreterare åt utredningen förordnades fr.o.m. den 16 oktober 1991 arkitekten Gösta Winberg och fr.o.m. den 1 januari 1992 byrådirektören Tommy Fredriksson.

Utredningen är formellt ett uppdrag till den särskilde utredaren. Då arbetet har genomförts som en gemensam uppgift med de sakkunniga och sekretariatet och enighet föreligger om de lämnade förslagen har vi valt att lämna redovisningen i vi-form.

Utredningens arbete är härmed avslutat.

Stockholm i maj 1993.

Kjell Svensson

/Gösta Winberg

Tommy G Fredriksson

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	7
1 UPPDRAGET OCH DESS GENOMFÖRANDE	11
2 TYSTNADEN – EN NATURKVALITET ATT VÄRNA OM	15
2.1 Tystnad i naturen – frånvaro av buller . .	15
2.1.1 Vad är buller	15
2.1.2 Vad är tystnad i naturen	18
2.2 Rekreationsområden med låg bullernivå är en knapp naturresurs	20
3 ALLEMANSRÄTTEN OCH MOTORISERAD FÄRDSSEL I NATUREN	25
3.1 En sedvana som kräver hänsynstagande . . .	25
3.2 Hur får motoriserade färdmedel användas i naturen	26
3.3 Sammanfattande synpunkter	30
3.4 Rätten i andra europeiska länder att färdas över annans område	31
4 UTGÅNGSPUNKTER FÖR VAL AV OMRÅDEN INOM VILKA EN LÅG BULLERNIVÅ BÖR VÄRNAS	33
4.1 Olika områdets karaktär	33
4.2 Naturresurslagens bestämmelser m.m. . . .	35
5 GEOGRAFISKA ÖVERVÄGANDEN FÖR FJÄLLVÄRLDEN	39
5.1 En unik miljö som skall skyddas	39
5.2 Ökat trafikbuller i fjällen	40
5.3 Utgångspunkter för överväganden om områden med en låg bullernivå	42
5.3.1 Motortrafiken behöver regleras . . .	42
5.3.2 Det behövs olika typer av områden med låg bullernivå	45
5.4 Överväganden om områden med restriktioner för motortrafik	48
6 GEOGRAFISKA ÖVERVÄGANDEN FÖR HAVSKUSTER OCH INLANDSVATTEN	53
6.1 Viktiga rekreativmiljöer – många olika bullerkällor	53
6.2 Utgångspunkter för överväganden om områden med en låg bullernivå	55
6.3 Överväganden om olika typer av områden . .	58

7	FÖRSLAG TILL FORMER FÖR FORTSATT PLANERINGSARBETE	65
7.1	Erfarenheter från genomförd försöksplanering	65
7.1.1	Översiktsplaneringen som metod	65
7.1.2	Lokal förankring och statlig medverkan	66
7.2	Former för fortsatt arbete	68
7.2.1	Planeringsprocessen	68
7.2.2	Ansvar och tidsplan	71
8	BULLER FRÅN SNÖSKOTRAR – ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	75
8.1	Bullermätningar	75
8.2	Förslag till åtgärder	78
8.2.1	Skärpt bullernorm	78
8.2.2	Tekniskt utvecklingsarbete	80
8.2.3	Ny mätstandard	82
8.2.4	Hastighetsbegränsning i fjällen	85
9	BULLER FRÅN MOTORBÅTAR – ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	89
9.1	Bullermätningar	89
9.2	Normer för båtbuller	91
9.2.1	Stationär mätning av ljudet från utombordsmotorer	92
9.2.2	Förslag till bullernormer	94
9.3	Utveckling av tystare motorbåtar	99
9.4	Fartbegränsning i skärgården	103
10	LAGAR OCH ANDRA BESTÄMMELSER	105
10.1	Gällande bestämmelser m.m. rörande olika färdmedel	105
10.1.1	Terrängmotorfordon	105
10.1.2	Motorbåtar	110
10.1.3	Allmänflyget	113
10.2	Förslag till lagstiftning	116
10.2.1	Hastighetsbegränsning för terrängskotrar	116
10.2.2	Bullernormer och fartbegränsning för motorbåtar	121
BILAGOR		125
Bilaga 1	Direktiven (Dir. 1991:78)	
Bilaga 2	Förslag till bullerfria fjällområden, Naturvårdsverket	
Bilaga 3	Remissynpunkter på preliminärt förslag till bullerfria fjällområden	
Bilaga 4	Försöksplanering i Härjedalens kommun och i Norrtälje kommun	
SEPARATKARTOR	(Omslagets bakre insida)	
Karta 1	Naturvårdsverkets förslag till förstärkt reglering av motortrafiken i fjällen	
Karta 2	Större farleder och militära övningsområden m.m.	
Karta 3	Zonering av kustområden m.m.	

SAMMANFATTNING

Vårt uppdrag är att belysa möjligheterna att komma till rätta med störningarna från bullrande aktiviteter i värdefulla rekreationsområden, främst i fjällvärlden och skärgårdarna. Vi har tolkat uppdraget så att vår huvuduppgift är att överväga åtgärder för att i områden som är särskilt värdefulla för det traditionella friluftslivet minska bullerstörningarna från främst motorburna fritidsaktiviteter.

Kapitel 2 handlar om tystnad och buller i naturen. I sådana rekreationsområden där ostördheten är en viktig kvalitet menar vi att i princip alla ljud från motortrafik är inte önskvärda ljud och kan definieras som buller. Om goda förutsättningar skall upprätthållas för det friluftsliv som bygger på naturnära upplevelser måste man hushålla bättre än hittills med de naturkvaliteter som är förknippade med tystnad och stillhet.

I kapitel 3, som bygger på en redovising om allemansrätten och motortrafik i naturen, konstaterar vi att allemansrätten inte ger utrymme för motoriserade aktiviteter som medför mera betydande störningar av omgivningen. Allemansrätten innebär inte heller något hinder för att införa restriktioner mot bullrande trafik för att värna om tystnaden i rekreationsområden.

I kapitel 4 anger vi vissa utgångspunkter för valet av områden inom vilka det är särskilt angeläget att värna

om en låg bullernivå. I mer avlägsna rekreationsområden är tystnaden en grundläggande upplevelsekvallitet för många av besökarna. Även i närområdena till större tätorter och turistorter behöver det finnas rekreationsområden med låg bullernivå. Sådana områden har ett särskilt värde genom att de är förhållandevis lätt tillgängliga för ett stort antal människor. För att bedöma inom vilka områden det är särskilt angeläget att eftersträva en låg bullernivå anser vi att som grundläggande utgångspunkter kan tjäna naturresurslagens bestämmelser om natur- och friluftslivsområden som skall skyddas. En annan utgångspunkt är de områden där det redan finns restriktioner mot motoriserade verksamheter.

I fjällvärlden, som vi behandlar i kapitel 5, har användningen av olika motoriserade färdmedel ökat under de senaste decennierna, särskilt användningen av snöskotrar. Det blir allt svårare att finna av motortrafik ostörda miljöer. För att slå vakt om områden med vildmarkskaraktär behövs långt gående restriktioner mot motortrafiken. Många av dessa områden har låg tillgänglighet för flertalet fjällbesökare. De tolv områden i fjällen där skoteråkningen är reglerad enligt terrängkörningsförordningen ligger också förhållandevis avlägset. Inom många av dessa områden finns anordnade leder för skoteråkning vilket medför bullerstörningar. Även i närområdena till turistorterna behöver de motoriserade verksamheterna regleras.

Naturvårdsverket har till utredningen lämnat ett förslag om skärpta restriktioner för olika slags motoriserade färdmedel i femton fjällområden. I tio s.k. vildmarkszoner skulle i princip all motortrafik och landning med luftfartyg bli förbjuden. Restriktionerna skulle bli mindre långtgående i fem s.k. friluftszoner. Vi ställer oss i huvudsak bakom förslaget men anser att det behöver preciseras i vissa delar. Länssty-

relserna föreslås att få i uppdrag att göra en sådan översyn och redovisa resultatet till Naturvårdsverket senast den 1 september 1994.

Vad gäller övriga delar av fjällvärlden föreslår vi att kommunerna behandlar dessa närmare i ett fortsatt arbete tillsammans med länsstyrelserna.

I kapitel 6 behandlar vi kustvattnen och vissa inlandsvatten. Förutsättningarna att hävda en låg bullernivå skiljer sig mycket mellan olika områden. Vi föreslår en indelning i tre typer av områden och redovisar vissa principer för planeringen av områdena. De närmare överväganden som behöver göras anser vi sker bäst på lokal och regional nivå.

I kapitel 7 lämnar vi förslag till hur ett fortsatt planeringsarbete bör bedrivas. Förslagen grundar sig bl.a. på en försöksplanering som vi har genomfört i ett fjällområde och i ett skärgårdsområde. Vi föreslår att de närmare övervägandena om inom vilka naturområden en låg bullernivå bör eftersträvas primärt görs i ett kommunalt planeringsarbete och i nära samarbete med länsstyrelsen. De ställningstaganden som blir resultatet av ett sådant arbete kan ligga till grund för beslut om restriktioner mot bullrande trafik enligt bestämmelserna i olika speciallagar. Vi föreslår att Boverket utarbetar allmänna råd för hur man i den kommunala översiktliga planeringen kan föra in frågor om att värna om en låg bullernivå i rekreations- och friluftsområden.

I kapitlen 8 och 9 diskuterar vi frågor som rör minskning av bullret från snöskotrar och motorbåtar, som är de dominerande störningskällorna i fjäll- respektive skärgårdsområdena. För snöskotrar föreslår vi att den gällande bullernormen fr.o.m. 1995 års modeller sänks från 85 till 80 dBA och att det i delar av fjällvärld-

den införs en hastighetsbegränsning på 50 kilometer i timmen. För motordrivna fritidsbåtar föreslår vi att det införs gränsvärden för buller och att krav ställs på att båtar med inombordsmotorer skall vara ljudddämpade. Vi föreslår också att det för skärgårdsområdena och inlandsvattnen fr.o.m. den 1 juni 1994 införs en fartgräns på högst 18 knop. Vidare förordar vi mätstandarder för stationär mätning av ljudet från såväl snöskotrar som utombordsmotorer och att detta närmare utreds.

I kapitel 10 sammanfattas gällande bestämmelser. Vi lämnar där också förslag till den nya lagstiftning som skulle behövas för att genomföra våra förslag.

1 UPPDRAGET OCH DESS GENOMFÖRANDE

Vårt uppdrag enligt direktiven (Bilaga 1) är att belysa möjligheterna att komma till rätta med störningarna från bullrande aktiviteter i viktiga rekreationsområden, bl.a. från trafiken med snöskotrar och motorbåtar. I första hand skall vi behandla fjällområdet och skärgårdarna, men också andra värdefulla rekreationsområden där en låg bullernivå är angelägen.

I direktiven sägs att i en god livsmiljö bör ingå möjligheter för människor att finna rekreation i miljöer utan störande buller och att en allt mer omfattande användning av olika motoriserade färdmedel har medfört bullerproblem i rekreationsområden där tystnaden borde vara en viktig kvalitet.

Vi har tolkat uppdraget så att vår huvuduppgift är att överväga åtgärder för att i områden som är särskilt värdefulla för det traditionella friluftslivet minska bullerstörningarna från främst motorburna fritidsaktiviteter.

Det dominerande bullerproblemet är i fjällvärlden snöskotrar och i kustområdena motorbåtarna. För dessa har vi övervägt möjligheterna att begränsa bullret vid källan. För att få underlag för våra överväganden om snöskotrar har vi anlitat Centek Akustik vid Tekniska högskolan i Luleå. Projektledare för detta arbete har varit forskningsingenjör Bror Tingvall. Uppgifter om

bulleravgivningen från fritidsbåtar och båtmotorer har vi fått från en miljökommitté inom ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations), som genomförde mätningar under september 1992. Bullret från båtar med utombordsmotorer har mätts även av Statens provningsanstalt, med förste avdelningsingenjör Tomas Ström som projektledare.

För överväganden om inom vilka områden för rekreation och friluftsliv som en låg bullernivå är angelägen behövs det fördjupade kunskaper om de olika områdena och de motstående intressen som finns där. Det kartläggnings- och planeringsarbete som måste göras sker bäst på den lokala och regionala nivån. Vi har inriktat vårt arbete främst på vilka utgångspunkter som behöver beaktas vid valet av områden, förslag till indelningar i olika typer av områden och formerna för ett fortsatt arbete.

För att belysa hur man i den kommunala översiktliga fysiska planeringen kan behandla frågor om rekreationsområden där en låg bullernivå är angelägen, har vi i ett särskilt projekt genomfört en försöksplanering för ett fjällområde i Härjedalens kommun och för ett kustområde i Norrtälje kommun. Arbetet har bedrivits i lokala arbetsgrupper där utredningen har varit företrädd genom en av de sakkunniga i respektive grupp. Projektledare har varit arkitekt SAR Ulf Alexandersson, som också har biträtt med annat underlagsmaterial för vårt arbete.

Justitierådet Bertil Bengtsson har åt utredningen ställt samman en promemoria om hur man skall se på allemansrätten i förhållande till bullrande aktiviteter i naturen.

Som bakgrundsmaterial för utredningsarbetet har Boverket lämnat en kommenterad redogörelse om det som berör

buller i fjäll och skärgårdar i de senaste 20 årens utredningar och propositioner. Institutet för Turism och Reseforskning vid Högskolan Falun Borlänge har översiktligt redovisat uppgifter om turismen och resandet i Sverige.

Vi har i olika former samrått med många parter som är berörda av vårt arbete. Vi har anordnat seminarier och deltagit i konferenser och möten samt haft enskilda överläggningar med ett stort antal myndigheter och organisationer. Från myndigheter och organisationer har vi hämtat in skriftliga synpunkter i olika frågor. Det gäller en enkät till länsstyrelserna – bl.a. om behovet av områden med restriktioner för bullrande verksamheter – och de yttranden över länsstyrelsernas svar som olika friluftslivs- och turistorganisationer har fått möjlighet att lämna. Överbefälhavaren (ÖB), Rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna, centrala och regionala organisationer inom friluftslivs- och turistsektorn samt företrädare för olika delar av allmänflyget har fått yttra sig över ett preliminärt förslag om bullerfria fjällområden som Naturvårdsverket har lämnat till utredningen. ÖB har också svarat på frågor om sådan verksamhet inom försvarsmakten som har samband med vårt uppdrag att begränsa bullret rekreatiionsområden.

I frågor av principell art rörande buller har vi samrått med utredningen om en handlingsplan mot buller (Dir. 1992:20), som särskilt har granskat avsnittet 2.1 Tystnad i naturen – frånvaro av buller.

Skrivelser från myndigheter, kommuner, organisationer och enskilda personer har dels kommit direkt till utredningen, dels överlämnats till utredningen från regeringskansliet.

Vi skulle med förtur behandla frågan om restriktioner mot trafik med vattenskotrar. Förslag till en reglering av användningen av vattenskotrar lämnades i maj 1992 i rapporten (SOU 1992:41) Angående vattenskotrar.

2 TYSTNADEN - EN NATURKVALITET ATT VÄRNA OM

2.1 TYSTNAD I NATUREN - FRÅNVARO AV BULLER

2.1.1 Vad är buller

Som framgår av faktarutan om ljud (s. 16) mäts ljud i måttenheten decibel (dB). Även när detta mått har anpassats till örats sätt att uppfatta ljud (dBA) säger det långt ifrån allt om hur ett visst ljud upplevs av olika människor. Hur man reagerar på ett ljud beror bl.a. på attityden till såväl ljudet som ljudkällan i fråga.

Med buller avses ett ljud som upplevs som störande av den som utsätts för det och därför inte är önskvärt av personen i fråga. Huruvida någon upplever ett ljud som störande påverkas bl.a. av personens inställning till den verksamhet som förorsakar ljudet och av sammanhanget.

Förväntningarna på störningsfrihet är högre för naturområden än för andra områden. Den som har sökt sig ut i naturen för att uppleva tystnad och stillhet kan antas ha en i grunden negativ attityd till förekomsten av motoriserade aktiviteter i området. Detta gäller särskilt om de uppfattas som onödiga. Om man t.ex. anser att nöjeskörning med motordrivna färdmedel inte bör vara tillåten i ett område upplevs sådan körning som mer störande än yrkesmässig trafik, även om ljudnivån är densamma. Brukaren av ett fordon, t.ex. en

FAKTARUTA

Vad är ljud

Ljud är tryckvågor; svängningar av luftpartiklar. Ljudvågorna sprider sig sfäriskt från en ljudkälla, liknande "ringarna på vatten".

Ljudet mäts som tryck (den kvantitet man hör), effekt (den kvantitet som strålar från en källa) och intensitet (effekten per ytenhet i mätpunkten) och anges med nivån i decibel (dB).

Hörtröskeln för en ung människa ligger på 0 dB. Decibelskalan är logaritmisk; varje tiodubbling av ljudet motsvarar en ökning med 10 dB.

Ljudtrycksnivån avtar med 6 dB för varje fördubbling av avståndet från källan. Därutöver försvagas ljudvågorna av markdämpning och hinder i deras väg, t.ex. naturformationer och bebyggelse.

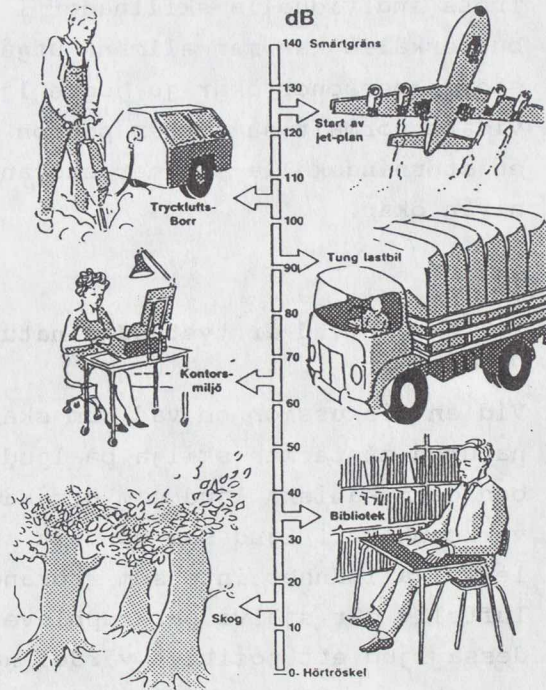
För att få ett mått på ljudet från flera samtidiga ljudkällor kan man inte bara addera deras dB-värden; t.ex. ger två lika starka ljudkällor tillsammans 3 dB högre ljudtrycksnivå än bara den ena, och fem lika kraftiga ljudkällor ger 7 dB ökning jämfört med en av dem.

Ljudvågorna kan ha olika antal svängningar per sekund - frekvens - som anges i hertz (Hz). Låga toner har låg frekvens. Människan kan uppfatta ljud i frekvensområdet 20-20 000 Hz.

Människans öra är olika känsligt för ljud med olika frekvens och känsligast vid ca 4 000 Hz. Vid högre och lägre frekvenser minskar känsligheten. Vid samma ljudtrycksnivå uppfattas därför ljud med medelhöga frekvenser, t.ex. 1 000 Hz, som starkare än ljud med lägre frekvens. Över ca 4 000 Hz uppfattas ljudet som svagare med stigande frekvens.

För att göra uppmätta värden av ljudstyrkan jämförbara med vad örat uppfattar används elektroniska filter. Det filter som bäst motsvarar örat kallas A-filter och resulterar i enheten dBA. En ökning av ljudnivån med 8-10 dBA uppfattas som en fördubbling.

Figur 1.
Ljudnivåer för vissa
välbekanta ljudkällor
och miljöer



snöskoter, är av motsvarande skäl mindre störd än den som ofrivilligt utsätts för fordonsljudet. I vilken grad en person upplever ett ljud som störande kan också påverkas av vilka anspråk på ljudnivån som rimligen kan ställas. Om det t.ex. finns tekniska möjligheter att dämpa bullret från ett fordon kan störningen upplevas som värre än om några sådana möjligheter inte finns.

Vad som är buller är alltså knutet till den subjektiva upplevelsen. Ljud som är störande för en person behöver inte vara det för en annan, och för samma person kan störningsupplevelsen av en viss typ av ljud variera i olika situationer. Det går därför inte att för en viss ljudkälla ange en viss objektivt mätt ljudnivå vid vilken buller kan anses föreligga generellt.

Trots individuella skillnader i upplevelsen av en viss bullerkälla kan man allmänt utgå ifrån att andelen störda personer ökar ju högre ljudnivån är. Det är vidare normalt så att en person upplever ljudet från en störningskälla som mer störande allt eftersom ljudnivån ökar.

2.1.2 Vad är tystnad i naturen

Vid en diskussion om vad som skall menas med tystnad i naturen måste man skilja på ljud från naturliga källor och de mekaniska ljud som orsakas av olika mänskliga verksamheter. Ljud som normalt alstras av naturen upplevs i allmänhet inte som störande. För sådant friluftsliv där själva naturupplevelsen är viktig har dessa ljud ett positivt värde; naturljuden är en del av naturen. Mekaniska ljud däremot är i grunden främmande ljud i naturen.

Den naturliga ljudnivån – bakgrundsnivån i en av människors verksamhet ostörd miljö – varierar. Vanligtvis ligger den i ett ostört naturområde på 25–40 dBA. Vid vindstilla kan ljudnivån gå ned till den för människor lägsta hörtröskeln, som ligger kring 0 dBA. Vindens sus i träden ger en ljudnivå på ca 40 dBA. I närheten av bäckar och forsar kan ljudnivån uppnå 70–80 dBA. En ljudnivå omkring 30 dBA kan anses vara ganska tyst – en viskning har ungefär den ljudnivån på 1 m avstånd.

Den störning som fordonsljud ger upphov till är inte direkt relaterad till ljudnivån utan beror i mycket på förekomsten som sådan av ljudet. Fordonsljud kan vara störande även om det är lägre än en normal naturlig bakgrundsnivå, eftersom de mekaniska ljuden är artskilda från naturljuden och därför kan urskiljas. Det är själva hörbarheten som är avgörande för om ljudet

upplevs som buller. Speciellt störande är fordonsljud i en miljö som man förväntar sig skall vara tyst.

I sådana rekreatiomsområden där ostördheten är en viktig kvalitet kan i princip alla ljud från motortrafik, i vart fall från den trafik som inte är av nyttokaraktär, sägas vara inte önskvärda ljud, dvs. definieras som buller. För sådana områden anser vi därför att det vore fel att lägga fast någon form av acceptabelt gränsvärde för buller från olika slag av motoriserade färdmedel. Till grund för överväganden om motoriserad färd i dessa områden anser vi i stället att som en allmän målsättning bör gälla en strävan att så långt som möjligt eliminera alla ljud från motortrafik. Förutsättningarna här för varierar naturligtvis mellan olika områden och att uppnå en fullständig bullerfrihet är i praktiken bara möjligt i speciella fall. Man måste härvid beakta hur ett visst område också påverkas av ljud som alstras utanför området, t.ex. från vägtrafik och flyg.

Vår utgångspunkt är att motordrivna fordon och farkoster skall vara så tysta som möjligt och att de därför skall vara ljuddämpade med användning av bästa tillgängliga teknik. Genom att åtgärda bullret vid källan uppnås dels en allmän sänkning av bullernivån, dels att det område som påverkas av en viss bullerkälla minskar.

Även vid en långtgående minskning av dagens ljudnivåer skulle i en i övrigt ostörd miljö ljuden från motordrivna färdmedel, t.ex. från båtar med utombordsmotorer och från snöskotrar, bli hörbara på långa avstånd. Ostördhet i naturen handlar dessutom inte bara om låga bullernivåer utan också om stillhet i en vidare mening – själva förekomsten av motordrivna färdmedel kan vara störande om de upplevs som främmande inslag i miljön.

För att slå vakt om ostördheten som en naturkvalitet är det sålunda inte tillräckligt med att åtgärda bullerkällan. Det kräver också restriktioner mot användningen av de motordrivna färdmedlen.

För att hävda tystnaden i ett visst område kan det vara otillräckligt med restriktioner mot motoriserade verksamheter bara i själva området. Det kan också behövas buffertzoner eller begränsningar av bulleremissionerna i angränsande områden. I öppna landskap, som fjäll och vattenområden, sprider sig ljudet långt. För att exempelvis det ljud som svarar mot gällande gränsvärde för snöskotrar (85 dBA på 7,5 m avstånd vid maximal acceleration) vid normal ljudutbredning skall sjunka till ca 30 dBA (viskningsnivå) behövs ett avstånd på 2 à 3 km.

2.2 REKREATIONSOMRÅDEN MED LÅG BULLERNIVÅ ÄR EN KNAPP NATURRESURS

I vårt industrialiserade och allt mer motoriserade samhälle är buller en del av vardagsmiljön. Det gäller främst arbetsmiljön och den yttre miljön i våra tätorter, men också tätorternas boendemiljöer. För många människor finns ett behov av att kunna komma ifrån de bullrande miljöerna för att uppleva den livskvalitet som är förbunden med stillhet och ro.

Många människor söker sig under fritiden ut i naturen för rekreation i någorlunda ostörda miljöer. Den svenska allemansrätten ger goda förutsättningar för detta. Allemansrättsligt tillgängliga naturområden är den främsta tillgången för människors friluftsliv.

Generellt sett är det mindre buller i naturområden än i boende- och arbetsmiljön, samtidigt som förväntningarna att slippa bullerstörningar är större i naturom-

råderna med deras låga bakgrundsnivå. Detta återspeglas i Naturvårdsverkets riktvärden för buller – t.ex. från vägtrafik och industrier – som är lägre för friluftsområden än för bostadsområden.

I många av våra rekreations- och friluftsområden förekommer i ökad utsträckning motoriserade aktiviteter såväl på land som på vattnet och i luften. Olika typer av motordrivna färdmedel påverkar allt större områden i fjällen och i skärgårdarna och även andra värdefulla och störningskänsliga rekreationsmiljöer.

För de människor som utövar friluftsliv i traditionella former, med vilket vi menar vistelse i naturen utan hjälp av motorkraft och med naturupplevelsen som en viktig kvalitetsaspekt, kan förekomsten av motoriserade aktiviteter beröva vistelsen i ett område en stor del av dess rekreationsvärde. Konflikter uppstår mellan besökare som vistas i området på olika sätt – skidåkare störs av snöskotrar, seglare och paddlare störs av motorstarka båtar osv. Problemet är ensidigt på så sätt att de motorburna besökarna knappast störs av annat friluftsliv. Den frihet som vissa människor upplever genom att färdas med motorkraft blir för andra en ofrihet från störningar.

Motordrivna färdmedel i naturen kan medföra konflikter också med mera direkta naturvårdsintressen. Buller och avgaser kan störa känslig fauna i områden som i övrigt är lite påverkade. Fordon som framförs i naturen kan också medföra slitage och andra skador på mark och vegetation.

Genom motoriseringen blir det inte bara fler områden som störs av buller. De motoriserade färdmedlens framkomlighet och räckvidd medför dessutom att områden där det inte förekommer motoriserade aktiviteter i någon nämnvärd omfattning kommer allt längre bort från be-

byggelse och kommunikationer och därför blir svårare att nå.

Sammanfattningsvis kan konstateras att samtidigt som utvecklingen av vårt tekniksamhälle har medfört att många människor har fått ett ökat behov av att vistas i ostörd natur så har tillgången till sådana områden blivit allt mindre. Naturområden som inte är störda av motoriserade verksamheter blir en allt mer knapp naturresurs från att tidigare ha varit en närmast självklar tillgång. På längre sikt finns det risk för att motoriseringen spolierar möjligheterna för många människor att kunna nå områden som inte alls eller bara i liten omfattning är påverkade av tekniksamhället.

Om man skall upprätthålla goda förutsättningar för det friluftsliv och den turism som bygger på naturnära upplevelser måste man på ett bättre sätt än vad som hittills har varit fallet hushålla med de naturkvaliteter som är förknippade med tystnad och stillhet. Som vi tidigare har pekat på är det då inte tillräckligt att bara minska det buller som alstras av olika motoriserade verksamheter. För att tystnaden skall kunna värnas i för rekreation och friluftsliv värdefulla områden måste man också införa regler för var och hur olika motoriserade färdmedel får användas. Att sådana restriktioner mot bullrande verksamheter behövs framgår av svaren på den enkät som vi har tillställt länsstyrelserna. För att få underlag härför anser man att fördjupade kartläggningar av olika områden är nödvändiga.

Användningen av motordrivna färdmedel i våra frilufts- och rekreationsområden grundas på de möjligheter som allemansrätten ger att färdas i naturen. Som framgår av den redovisning som lämnas i nästa kapitel hindrar dock inte allemansrätten att man reglerar företeelser som medför bullerproblem i naturen.

Bullret från motortrafik i naturen medför att ett områdes attraktionskraft minskar eller kanske helt försvinner för de besökare för vilka ostördheten är en viktig kvalitet och inskränker härigenom värdet av allemansrätten för dem. Mot bakgrund härav anser vi att restriktioner för motortrafik kan införas för att värna om tystnaden och stillheten i rekreations- och friluftsområden. Det kan inte vara rimligt att det skall finnas en oinskränkt rätt att få utöva en aktivitet som stör andra människors rekreationsmiljö eller har negativ påverkan på naturmiljön.

3 ALLEMANSRÄTTEN OCH MOTORISERAD FÄRDSEL I NATUREN

3.1 EN SEDVANA SOM KRÄVER HÄNSYNSTAGANDE

Allemansrätten är grundläggande för hur friluftsliv utövas i vårt land. Genom allemansrätten har den enskilda individen möjligheter att vistas i naturen oberoende av vem som äger olika mark- och vattenområden. Allemansrätten kan däremot inte åberopas för kommersiellt organiserade former av friluftsliv.

Utnyttjandet av allemansrätten för färd över annans område har varit en förutsättning för det sätt på vilket användningen av motoriserade färdmedel i naturen har utvecklats i Sverige. I olika sammanhang, bl.a. i frågor till utredningen, har tagits upp i vilken utsträckning motoriserade aktiviteter i naturen, t.ex. körning med snöskoter i fjällen, kan anses vara tillåtna enligt allemansrätten.

Vad som ryms inom allemansrätten är inte reglerat i någon lag, utan den är en sedvana som gäller av ålder. Det finns inte heller någon vedertagen definition av vad allemansrätten innebär.

I naturvårdslagens inledande paragraf nämns dock allemansrätten som begrepp. Där sägs: "Naturen utgör en nationell tillgång som skall skyddas och vårdas. Den är tillgänglig för alla enligt allemansrätten. Envar skall visa hänsyn och varsamhet i sitt umgänge med naturen." Detta är en markering av allemansrättens

betydelse för friluftslivet och av att utnyttjandet av allemansrätten skall ske med visat omdöme och ansvar.

I avsnitten 3.2 och 3.3 redovisas vad allemansrätten kan anses omfatta med avseende på motoriserade aktiviteter i naturen och i vilken utsträckning restriktioner för olika bullrande verksamheter kan införas med hänsyn till allemansrätten. Redovisningen grundas på en promemoria – Buller i naturen, april 1992 – som justitierådet Bertil Bengtsson har ställt samman åt utredningen. Bengtsson pekar på att den lagstiftning, som behandlar sådant som har betydelse för att i detta sammanhang tolka allemansrättens innebörd, är allmänt hållen och tar sikte på frågor utan direkt betydelse för frågan om bullrande fordon i naturen. Vidare saknas rättspraxis till stora delar och frågeställningen har bara i liten utsträckning behandlats i litteraturen. Genomgången bygger främst på vissa allmänt hållna motivuttalanden till olika lagar, där man kan utläsa lagstiftarens allmänna inställning till frågorna.

3.2 HUR FÅR MOTORISERADE FÄRDMEDEL ANVÄNDAS I NATUREN

Allemansrätten ger inte någon allmän rätt till motoriserad färd i naturen och kan över huvud taget inte mot markägarens vilja åberopas till stöd för trafik. Det är en erkänd rättslig princip, som framgår bl.a. av att naturvårdslagens bestämmelse om rätt till stängselgenombrott inte kan åberopas för att möjliggöra passage för motortrafik.

Hur långt allemansrätten sträcker sig följer till viss del av bestämmelserna i brottsbalken om skadegörelsebrott och hemfridsbrott, som definierar allemansrätten främst i förhållande till markägaren. För att undanröja sådana olägenheter som samhället inte vill acceptera

ra kan allemansrätten vidare begränsas genom att man i olika speciallagar anger vad som inte är tillåtet, vilket också har skett. Man kan emellertid inte utgå från att alla former av vistelse i naturen som inte har kriminaliserats är tillåtna. Allemansrätten måste anses vara snävare än lagstiftningens gränser för straffbara handlingar; att någonting inte är straffbart innebär inte att det är tillåtet.

Utifrån brottsbalkens bestämmelser kan allmänt sägas att allemansrätten inbegriper bara sådant som inte vållar nämnvärd olägenhet för markägaren. Sålunda är tagande av väg utan markägarens samtycke – olovlig väg – förbjuden på sådan mark som kan ta skada. Inom det tillåtna faller inte heller störningar av hemfriden.

Buller från motortrafik i naturen vållar normalt inte någon ekonomisk skada för markägare eller andra rättshavare. Endast i speciella fall kan man tänka sig att mera varaktig trafik kan medföra ekonomiska effekter, t.ex. för restaurang- och hotellverksamhet eller för renskötseln.

Vad det här är fråga om främst är att bullrande trafik i naturen kan vara störande för dem som uppehåller sig i ett område. Hänsyn behöver tas till deras intresse av ostördhet.

Vägledande för att bedöma vilket ansvar som rimligen åvilar den som färdas med ett bullrande fordon i naturen är naturvårdslagens föreskrift om att envar skall visa hänsyn och varsamhet i sitt umgänge med naturen. Föreskriften innebär bl.a. en skyldighet att inte orsaka oljud som kan verka störande för andras naturupplevelser eller för djurlivet. Det finns inte någon sanktion som är direkt förknippad med föreskriften, utan det är den enskilda individen som själv har

att avgöra var gränserna går för att med hänsyn och ansvar vistas i naturen.

Buller i naturen från just motortrafik har inte närmare diskuterats, men principen om hänsyn bör anses kunna gälla också detta. Det ger stöd för uppfattningen att allemansrätten inte ger utrymme för motoriserade aktiviteter som medför mera betydande störningar av omgivningen. Sådana bullerstörningar står i konflikt med vad man kan kalla en rätt till stillhet i naturen. En sådan rätt bör kunna tillkomma inte bara dem som bor på en plats utan också personer som av andra skäl uppehåller sig i ett område, t.ex. för friluftsliv och rekreation.

Det sagda visar att särskilda föreskrifter som inskränker vissa former av bullrande trafik stämmer väl överens med naturvårdslagens förarbeten och bestämmelser. Sådana föreskrifter har också införts, bland annat om vad som är otillåten trafik i vissa naturområden som har avsatts med stöd av naturvårdslagen. Föreskrifterna avser ofta att skydda naturmiljön, men de kan användas också till förmån för människor som söker rekreation i naturen och härvid innebära begränsningar för vissa former av aktiviteter. Även speciallagstiftningen för olika trafikslag ger sådana möjligheter. Gällande bestämmelser redovisas närmare i avsnitt 10.1. Här lämnas några sammanfattande kommentarer.

Terrängkörning

Enligt terrängkörningslagen är, med vissa undantag, körning med motordrivet fordon i terräng generellt förbjuden på annan mark än den som är snötäckt och inte är bevuxen med plant- eller ungskog. Vad gäller isbelagda vattenområden råder inget allmänt förbud. I

områden där terrängkörningslagen tillåter färdse-
 galler de gränser för allemansrätten som tidigare har
 redovisats.

Terrängkörningslagen ger stora möjligheter att in-
 skränka den tillåtna trafiken. I lagens motiv fram-
 hålls särskilt buller från snöskotertrafik som en olä-
 genhet i områden där friluftsliv som inte är motorbu-
 ret utövas samtidigt. Med stöd av lagen har terräng-
 körning förbjudits även på snötäckt mark i tolv fjäll-
 områden, de s.k. skoterförbudsområdena. Länsstyrelsen
 och kommunen får vidare reglera snöskotertrafiken i
 olika områden, vilket har skett i många fall.

Körning med snöskoter har med stöd av naturvårdslagen
 förbjudits i vissa naturreservat och nationalparker.

Färd med motorbåt

Att färdas med motorbåt över såväl allmänt som enskilt
 vattenområde stämmer med sedvanan. För denna trafik
 finns inte någon allmän bestämmelse motsvarande be-
 stämmelsen i brottsbalken om tagande av olovlig väg. I
 enlighet med vad som tidigare har sagts finns det dock
 inte någon oinskränkt rätt att färdas på ett sätt som
 stör omgivningens lugn och drabbar de boende i ett om-
 råde eller andra människor - t.ex. badande, även vid
 badstränder långt från byggnader.

Med stöd av sjötrafikförordningen kan länsstyrelsen,
 med hänsyn till miljön, ge föreskrifter om fartbe-
 gränsning och förbjuda bullrande båttrafik inom ett
 visst vattenområde. En mer långtgående restriktion är
 svävarfartsförordningen enligt vilken trafik med
 sväware är tillåten endast efter särskilt tillstånd.

Flyg

Det är tillåtet att flyga överallt med beaktande av gällande trafikföreskrifter. Landning som inte medför någon skada i terrängen är inte förbjuden enligt några allmänna bestämmelser eller principer.

På samma sätt som beträffande annan motortrafik är begränsningar av flygtrafik som innebär störningar i naturen inte oförenliga med allemansrätten. Sådana begränsningar har införts med stöd av naturvårdslagen. Med stöd av luftfartslagstiftningen kan, med hänsyn till naturskyddets och friluftslivets intressen, för ett visst område införas begränsningar för överflygning och förbud mot att landa.

3.3

SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

Motoriserad trafik i naturen kan vara till skada för naturmiljön och urholka eller omintetgöra allemansrättens värde för människor som vistas i naturen för att finna rekreation och härvid utsätts för störningar.

Restriktioner mot motoriserad färd i naturen står inte i strid med allemansrätten. Detta synsätt ligger väl i linje med lagstiftarens allmänna hållning. Naturvårdslagen och annan lagstiftning ger sålunda stöd för att meddela föreskrifter för att begränsa bullret i naturen.

När restriktioner övervägs för bullrande trafik i naturen måste avvägningar göras med hänsyn till sådana enskilda och allmänna intressen som kan motivera en viss trafik. Nyttotrafiken behöver härvid beaktas särskilt.

Om ytterligare lagregler skall införas för att begränsa den tillåtna motortrafiken till skydd mot buller i naturen är det naturligt att allmänna bestämmelser tas in i naturvårdslagstiftningen (eller i en miljöbalk om det nyligen framlagda förslaget härom genomförs).

Regler om viss trafik tas lämpligen in i speciallagstiftningen för respektive trafikslag, dvs. i lagstiftningen om terrängtrafik, sjötrafik och luftfart.

3.4 RÄTTEN I ANDRA EUROPEISKA LÄNDER ATT FÄRDAS ÖVER ANNANS OMRÅDE

Efter vad vi har kunnat utröna finns det inte någon samlad genomgång av vilken rätt som i andra europeiska länder gäller för allmänheten att färdas över annans område. Utanför Norden torde det emellertid inte finnas någon motsvarighet till den svenska allemansrätten, även om man i praktiken där kan ha betydande möjligheter att röra sig fritt i naturen. I Norge, Finland och Island finns en allemansrätt som i mycket är lik vår.

I Norge är allemansrätten reglerad i en särskild lag om friluftsliv och i lagen om motorfärdsliv på mark och vatten. Här har bl.a. innebörden av färdselrätten blivit lagfäst och allemansrätten preciserad i vissa delar. Det är förbjudet att köra med motorfordon i terrängen, med undantag för särskilda leder i nordligaste Norge, och att i terrängen landa med flygplan och helikopter. Kommunen, fylkesmannen på regional nivå och Direktoratet för Naturförvaltning på nationell nivå kan ge dispens från förbudet. Det är i allmänhet inte tillåtet att köra med motordrivna farkoster på sjöar som är mindre än två kvadratkilometer.

I Finland finns bestämmelser i strafflagen om tagande av olovlig väg och om hemfridsbrott som i stort överensstämmer med motsvarande svenska bestämmelser. Motorfordonstrafik i terrängen är i princip förbjuden utan markägarens tillstånd. Man får färdas fritt med båt om det inte är störande för omgivningen och det är tillåtet att tillfälligt ankra på annans vatten. Trafiken med motorbåtar kan begränsas av bl.a. naturvårdsskäl.

Åland har delvis andra bestämmelser än Finland i övrigt. Här är bl.a. all trafik med motorfordon i terrängen förbjuden. För att ankra på privat vatten krävs ägarens tillstånd.

Allemansrätten i Island bygger huvudsakligen på de norska reglerna. Nöjestrafik med motorfordon i terrängen är förbjuden på barmark utanför markerade leder, men är tillåten på snötäckt mark. Båttrafik är tillåten om man visar respekt för miljön och naturen.

I Danmark finns inte förutsättningar för en allemansrätt i vår mening, eftersom landet är förhållandevis tätt befolkat och har en stor del av arealen odlad. Motorfordonstrafik är förbjuden i terrängen och på skogsvägar. Det är tillåtet att färdas med båt utmed kusten, på sjöar och i vattendrag, utom i vissa områden som är fredade till skydd för fågellivet.

4 UTGÅNGSPUNKTER FÖR VAL AV OMRÅDEN INOM VILKA EN LÅG BULLERNIVÅ BÖR VÄRNAS

I detta kapitel behandlar vi vissa utgångspunkter som är av betydelse vid överväganden om inom vilka områden som det är angeläget att slå vakt om en låg bullernivå. I de följande två kapitlen redovisar vi geografiska överväganden för fjällområdena samt havskusterna och vissa inlandsvatten.

4.1 OLIKA OMRÅDENS KARAKTÄR

Karaktären hos olika rekreations- och friluftsområden varierar med naturförutsättningarna, befolknings- och bebyggelseförhållandena och den utbyggnad för turism som har skett. Beroende på typen av område och hur det används är också anspråken på ostördhet olika. Hela eller delar av ett område kan vidare kännetecknas av en låg bullernivå, medan detta i andra fall förutsätter restriktioner för verksamheter som utövas i området.

Förekomsten av motoriserade verksamheter är självfallet minst i rekreationsområden som ligger långt från bebyggelse och transportsystem, t.ex. i väglösa fjällområden och i ytterskärgårdarna. Dessa förhållandevis opåverkade områden, som i regel har stora värden från naturvårdssynpunkt, ger förutsättningar för att inom stora områden slå vakt om låga bullernivåer. För dessa områden och i särskilt hög grad för stora delar av fjällvärlden är stillheten och tystnaden en grundlägg-

ande kvalitet för många som besöker områdena i rekreationssyfte.

Ser man till friluftslivets intressen i ett vidare sammanhang är det inte tillräckligt att slå vakt om ostördheten bara i sådana mer exklusiva områden med särskilt stora naturvärden. De är svåra att nå och kan i många fall besökas bara av ett fåtal människor. Det behöver också finnas förhållandevis lite bullerstörda rekreatiomsområden som ligger närmare större tätorter och turistorter.

I mer närbelägna områden kan man normalt inte ha lika långtgående anspråk på låga bullernivåer inom stora områden som i de mer avlägsna rekreatiomsområdena. Här ligger i gengäld ett särskilt värde i att de är tillgängliga för många människor. Detta gäller bl.a. rekreatiomsområden vid kusterna och omkring de stora sjöarna som ligger nära tätbefolkade områden. Hit hör också områden inom dagtursavstånd från turistanläggningar liksom tätortsnära skogsområden.

Rekreatiomsområden besöks ofta av skilda kategorier av människor som har olika syn på förekomsten av motoriserade verksamheter. Vissa prioriterar upplevelsen av tystnad medan andra värdesätter att kunna färdas i området med hjälp av motorkraft, t.ex. med snöskoter eller motorbåt.

I många för turism utbyggda områden är möjligheterna att uppleva en förhållandevis ostörd miljö en av många människor efterfrågad kvalitet. Samtidigt kan det här finnas önskemål om goda möjligheter till motoriserade aktiviteter, t.ex. åkning med snöskoter i organiserade former eller enskilt. För attraktiviteten hos ett område, och härigenom för turistnäringen och sysselsättningen i bygden, kan det vara av stor betydelse att

det finns förutsättningar för olika typer av aktiviteter.

De varierande förhållandena i olika områden ger skilda förutsättningar och behov att hävda och säkerställa en låg bullernivå. I vissa fall behöver aktiviteter av olika slag samsas inom förhållandevis begränsade områden. I andra fall kan man göra större åtskillnad mellan olika typer av områden. I anslutning till de större turistområdena i fjällvärlden behövs en ganska detaljerad indelning i olika zoner och stråk. I de stora oexploaterade partierna kan göras en mer storskalig indelning och de motoriserade verksamheterna regleras i varierande grad i olika delar. Längs kusterna och kring de större sjöarna är mark- och vattenanvändningen mera splittrad än i fjällen och områden där man kan slå vakt om en låg bullernivå måste här ofta bli av mer begränsad storlek. Förutsättningar att hävda en låg bullernivå inom större områden finns bara i de yttre delarna av vidsträckta skärgårdsområden.

4.2 NATURRESURSLAGENS BESTÄMMELSER M.M.

Vi skall enligt vårt uppdrag i första hand behandla åtgärder mot bullrande aktiviteter i fjäll- och skärgårdsområdena, men också i andra områden med stora rekreationsvärden. För att bedöma inom vilka områden det är särskilt angeläget att eftersträva en låg bullernivå anser vi att som grundläggande utgångspunkter kan tjäna hushållningsbestämmelserna i naturresurslagen (lagen [1987:12] om hushållning med naturresurser m.m., NRL) om natur- och friluftslivsområden som skall skyddas.

De natur- och miljökvaliteter som motiverar bestämmelserna hänger direkt samman med att områdena är förhållandevis opåverkade och ostörda. De egenskaperna

påverkas inte bara av hur marken och vattnet tas i anspråk direkt av bebyggelse, anläggningar o.dyl., som NRL främst tar sikte på. Av stor betydelse för ett områdes kvalitet är också vilka störningar som orsakas av de verksamheter som förekommer där, bl.a. genom buller.

Bullerstörningar behandlas bara i liten utsträckning i de motivuttalanden som görs kring bestämmelserna i NRL. Det är enligt vår mening ändå klart att låga bullernivåer är en viktig, underförstådd kvalitetsaspekt för de områden som avses. Bullrande verksamheter motverkar – och skulle ibland föröda – de värden som NRL-bestämmelserna är till för att skydda.

Hushållningsbestämmelserna, som gäller vid tillämpningen av olika speciallagar (bl.a. plan- och bygglagen och naturvårdslagen), är av två slag. Det finns dels grundläggande bestämmelser (2 kap.), dels bestämmelser för vissa större geografiska områden (3 kap.). Innebörden av de i detta sammanhang relevanta bestämmelserna redovisas närmare i de följande kapitlen om fjäll- respektive kustområden.

Bestämmelserna för vissa större områden avser bl.a. stora delar av havskusten med tillhörande skärgårdar, större sjöar och hela fjällvärlden. Områdena är i sin helhet av riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns där. Med företräde för dessa värden skall anläggas en helhetssyn på vad som är en lämplig utveckling inom områdena. Härvid skall särskilt beaktas turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen.

Områdenas kvaliteter för turism och friluftsliv skall sålunda prioriteras, vilket enligt vår uppfattning gör det angeläget att värna om en låg bullernivå i för friluftslivet betydelsefulla delar. Det gäller sär-

skilt för de natur- och friluftsområden som omfattas även av de grundläggande hushållningsbestämmelserna. Det handlar här om områden som har betydelse från allmän synpunkt genom sina natur- och kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet (2 kap. 6 §). Bestämmelserna avser både områden som är av betydelse främst i ett regionalt eller lokalt perspektiv och områden som är av riksintresse. Områdena av riksintresse har få motsvarigheter i landet och är, vad gäller friluftsområdena, attraktiva för besökare från stora delar av landet. Bedömningen av vilka områden som med hänsyn till naturvärden och friluftslivet är av riksintresse görs av Naturvårdsverket.

Enligt de grundläggande hushållningsbestämmelserna skall även stora mark- och vattenområden som är obetydligt påverkade av olika ingrepp så långt möjligt skyddas (2 kap. 2 §). Som motiv anförs bl.a. att det är viktigt att det finns tillgång till större områden som inte är påverkade av buller eller andra miljöstörningar.

En annan utgångspunkt för valet av områden där en låg bullernivå skall prioriteras är de områden där det redan finns restriktioner mot motoriserade verksamheter. Bestämmelserna är ofta inte heltäckande med avseende på bullerproblemen och kan behöva ses över med hänsyn till härtill. Restriktionerna kan avse en av flera verksamheter och ha kommit till av annat skäl än rekreationsintresset. Vidare har huvudsyftet många gånger inte varit att reglera bullret.

5 GEOGRAFISKA ÖVERVÄGANDEN FÖR FJÄLLVÄRLDEN

5.1 EN UNIK MILJÖ SOM SKALL SKYDDAS

Den svenska liksom den övriga skandinaviska fjällvärlden är en för Europa unik miljö genom sina stora områden med relativt opåverkad natur och som till stora delar också är förhållandevis lätta att nå. De möjligheter till naturupplevelser som erbjuds i de svenska fjällen, såväl sommar som vinter, är en attraktiv tillgång och många människor söker sig dit för att uppleva dess speciella kvaliteter.

De stora naturvärden som finns i fjällområdena och deras betydelse för friluftslivet framgår av naturresurslagens (NRL) bestämmelser och de motivuttalanden som görs i propositionen (prop. 1985/86:3). Där sägs om fjällvärlden (det i huvudsak sammanhängande, kal-fjällsdominerade fjällområdet med mellanliggande dalgångar från Transtrandsfjällen i Dalarna till Treriksröset i nordligaste Sverige).

Till följd av att betydande delar av fjällvärlden har tagits i anspråk för vägar, mineralutvinning, vattenkraftsutbyggnad, turistanläggningar m.m. har tidigare sammanhängande och ostörda områden kommit att delas upp på ett sätt som många gånger har varit till förfång för t.ex. djurlivet, renskötseln och fjällvandringsturismen. Vår generation har ett stort ansvar för att värna om de kvarvarande, i stort sett orörda fjällområdena. De s.k. obrutna fjällområdena, som har avgränsats av riksdagen i samband med den fysiska riksplaneringen bör därför skyddas genom bestämmelser i naturresurslagen.

Även i fjällvärlden utanför dessa områden är bevarandevärdena mycket stora. Detta gäller för naturvärden och i ännu högre grad för friluftslivet.

Enligt bestämmelserna i NRL (3 kap.) är, som tidigare har nämnts, fjällvärlden i sin helhet av riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns där. Ingrepp får inte ske som påtagligt kan skada dessa värden.

De delar av fjällvärlden som tillhör den fysiska riksplaneringens s.k. obrutna fjällområden (prop. 1977/78:31 och 1980/81:71) har unika bevarandevärden. Där får bebyggelse och anläggningar komma till stånd endast för rennäringen, den bofasta befolkningen, den vetenskapliga forskningen och det rörliga friluftslivet. Andra åtgärder är tillåtna bara om områdenas karaktär inte påverkas. Även i en zon utanför områdena skall försiktighet iakttas så att de inte tas i anspråk för ett intensivt friluftsliv; bl.a. skall man vara mycket restriktiv med vägar in mot områdena.

Om fjällvärlden i övrigt sägs att det är angeläget att friluftslivet och turismen utvecklas så att områden som är känsliga för slitage skyddas och så att hänsyn tas till naturvårdsintressena och rennäringen.

Ett stort antal områden i fjällen har av Naturvårdsverket angetts vara av riksintresse för naturvärden och friluftslivet enligt NRL (2 kap. 6 §).

5.2 ÖKAT TRAFIKBULLER I FJÄLLEN

Användningen av motoriserade färdmedel i fjällen har ökat under de senaste decennierna. Snöfordon och flyg används både i näringsverksamhet och i samband med enskilda aktiviteter. Vanligast är snöskotern. I vissa områden är det tidvis en omfattande trafik med heli-

koptrar och flygplan. Vesslor och andra snöfordon förekommer också. Med snöfordon och flyg kan man enkelt komma långt in i fjällvärlden. Detta har gjort det möjligt för nya grupper av människor att ta sig in i fjällområdena, exempelvis människor med rörelsehindrar.

Alla typer av motoriserade verksamheter medför störningar, men det är användningen av snöskotrar i fritidssammanhang som är det största bullerproblemet i fjällen. Antalet snöskotrar i landet har mer än tio-dubblats under en 20-årsperiod – från ca 15 000 i början av 1970-talet till ca 170 000 registrerade snöskotrar år 1993 – och deras motorstyrka har ökat. Enligt uppgifter från Sveriges Snöfordonleverantörer (Snöfo) har det under den senaste tio-årsperioden sålts mellan ca 5 000 och ca 10 000 snöskotrar per säsong.

Ungefär tre fjärdedelar av snöskotrarna finns i de fyra nordligaste länen. De som bor i fjällregionen använder i stor utsträckning snöskotrar i samband med fritidsaktiviteter. I många fjällkommuner finns det en snöskoter på högst var femte invånare. Sverige har liberala bestämmelser om användningen av snöskotrar jämfört med andra länder, vilket har medfört att många utländska besökare kommer till de svenska fjällen för att köra snöskoter.

Yrkesmässigt används snöskotern främst i rennärningen. Snöskotern används också vid underhåll av leder, av övervakningspersonal och i fjällräddningen. För transporter till och från fjällstationer, fjällstugor, raststugor m.m. används snöskotrar och snövesslor.

Under senare år har terränggående motorcyklar och också fyrhjuliga fordon börjat användas i fjällen, främst inom renskötseln sommartid.

Den civila flygverksamheten medför bullerstörningar i vissa fjällområden. Vintertid orsakas bullret främst av helikopterflygningar, bland annat i samband med s.k. helikopterskidåkning, som innebär att man transporteras upp till en fjälltopp för att sedan med skidor åka ned för fjällslutningen. Organiserad helikopterskidåkning förekommer i större eller mindre omfattning inom 7 områden.

Sommar och höst används helikopter i betydande omfattning för drivning av renar. Främst under sommarhalvåret, men även andra tider, används flyg av olika slag för transporter till och från fiskevatten och andra målpunkter i fjällen.

Militär övningsverksamhet med helikoptrar och flygplan förekommer inom fjällområdet såväl sommar som vinter. Särskilt störande är flygövningar på låg höjd.

5.3 UTGÅNGSPUNKTER FÖR ÖVERVÄGANDEN OM OMRÅDEN MED EN LÅG BULLERNIVÅ

5.3.1 Motortrafiken behöver regleras

Motoriseringen har medfört ökat buller i allt fler områden i fjällvärlden. Det har lett till motsättningar mellan olika kategorier av fjällbesökare. Dels finns de som använder motoriserade färdmedel för att snabbt och bekvämt komma ut i fjällvärlden, dels finns de som vistas i fjällen på ett mer naturnära sätt och vill uppleva en så ostörd miljö som möjligt.

I områden där de motoriserade verksamheterna är omfattande förändras områdenas karaktär och kvaliteten för annat friluftsliv minskar. Motortrafiken medför en tydlig påverkan av den orördhet som de tidigare redovisade bestämmelserna i naturresurslagen syftar till

att skydda med hänsyn till naturvården och friluftslivet.

Bullerproblemen är störst i närområdena till turistorterna, men också i andra områden är bullerstörningarna påtagliga; främst i anslutning till attraktiva målpunkter och skoterledsystem. Genom att motortrafiken når in i sådana områden som tidigare har varit svårtillgängliga uppkommer bullerstörningar också i förut tysta områden och områdenas orörda karaktär går förlorad.

För många av de för traditionellt friluftsliv värdefulla områdena och lederna gäller att motortrafiken inte är reglerad alls eller att den reglering som finns inte har undanröjt bullerproblemen. Bullerstörningar från skoteråkning förekommer i ökad omfattning på de vandringsleder som sedan lång tid används för skidåkning. Flygtrafiken är reglerad bara i ett fåtal områden.

Inom de ca 20 % av fjällområdet som omfattas av de tolv områden där skoteråkning är förbjuden enligt terrängkörningsförordningen – de s.k. skoterförbudsområdena – är skoteråkning tillåten på särskilda leder. De har en längd av ca 2 000 km och löper ofta tillsammans med skidleder.

Utanför skoterförbudsområdena finns påtagliga bullerstörningar från motortrafik i några av de för skidåkning mest attraktiva och välfrekventerade fjällområdena, särskilt i Kebnekaiseområdet, västra Härjedalen och Sälenfjällen.

Den utveckling av de motoriserade verksamheterna som har skett och den som kan förväntas ske – främst av de motorburna fritidsaktiviteterna – gör det enligt vår uppfattning angeläget att nu vidta åtgärder för att

värna om tillgången till områden med låga bullernivåer. Detta gäller med hänsyn till såväl de traditionella formerna av friluftsliv som de renodlade naturvårdsintressena.

För att sänka bullernivån generellt anser vi att alla maskiner skall konstrueras och ljuddämpas så att bulleravgivningen blir så liten som möjligt. Överväganden och förslag för att minska bullret från snöskotrarna, som är det dominerande bullerproblemet, redovisar vi i kapitel 8. För att ett område skall upplevas som ostört är det, som vi tidigare har framhållit, dock inte tillräckligt att göra de bullrande maskinerna tystare.

För att i de från natur- och rekreationssynpunkt betydelsefulla delarna av fjällvärlden begränsa och förebygga de störningar och konflikter som orsakas av de bullrande aktiviteterna måste man så långt möjligt, i rum eller i tid, skilja motorburna och andra verksamheter från varandra. Härvid måste man ta hänsyn till att i väglöst land i fjällen olika motordrivna färdmedel, t.ex. snöskotrar och helikoptrar, är värdefulla och av ett stort antal människor uppskattade transportmedel – både i näringsverksamhet och för fritidsbruk.

En utgångspunkt för våra överväganden är att angelägen nyttotrafik måste få förekomma. Vi anser att också motorbaserade fritidsaktiviteter även framgent och under rimliga villkor bör vara tillåtna i fjällen. Den svenska fjällvärlden räcker till för att rymma både välbelägna områden med restriktioner för motortrafiken och områden med möjligheter till olika former av motoriserade fritidsaktiviteter.

5.3.2 Det behövs olika typer av områden med låg bullernivå

Bullersituationen liksom förutsättningarna att reglera de motoriserade verksamheterna varierar för olika delar av fjällvärlden, bl.a. beroende på olika områdens belägenhet och förekomsten av skilda slag av motortrafik. Samtidigt efterfrågas ostörda områden inom i princip alla typer av fjällmiljöer till följd av att olika kategorier har olika syften med sina fjällbesök och varierande anspråk som behöver tillfredsställas. Vid en reglering av motortrafiken är det därför inte fråga om att ta utgångspunkt bara i områden med särskilt stora naturvärden, utan man behöver också beakta olika områdens belägenhet och serviceutbud.

Hur man störs av de motoriserade verksamheterna varierar beroende på vilka förväntningar som man knyter till det område det är fråga om. De som söker sig långt in i fjällvärlden kan uppleva ljud från enstaka motorfordon som störande. Känsligheten för störningar är normalt mindre bland dem som vistas närmare bebyggelse och turistanläggningar, men även där kan en omfattande motortrafik vara störande.

För vissa människor är vistelse i fjällområden med vildmarkskaraktär en viktig rekreationskvalitet. Det har blivit allt enklare att nå sådana områden med motoriserade färdmedel. För att värna om de vildmarksbetonade rekreationsområdena behövs långt gående restriktioner mot motortrafiken. Det är i de flesta fall också angeläget av renodlade naturvårdsskäl; för vissa vildmarkskärnor eftersträvas från naturvårdshåll ett totalt förbud mot i princip all motortrafik.

Till de områden som har vildmarkskaraktär hör nationalparkerna och de flesta naturreservaten i fjällvärlden. Nationalparkerna och några av naturreservaten är

de fjällområden som har de längst gående restriktionerna mot motoriserad trafik; bestämmelserna har vanligen i första hand kommit till med hänsyn till naturvårdsaspekter. I dessa områden råder förbud mot skoterkörning utanför anvisade skoterleder. Skoterförbudet är dock totalt i alla nationalparker utom i Abisko och Stora Sjöfallet. I nationalparkerna och vissa stora naturreservat i Jämtlandsfjällen är det även förbjudet att landa med flygplan. I några områden finns bestämmelser om lägsta flyghöjd.

Många av områdena med vildmarkskaraktär har låg tillgänglighet för flertalet fjällbesökare. De finns av naturliga skäl främst relativt långt från bebyggelse och vägar. I några av områdena saknas markerade leder och tillgång till övernattningsstugor. De utpräglade vildmarksområdena, t.ex. Sarek, besöks bara av mycket erfarna fjällturister.

Även de s.k. skoterförbudsområdena ligger förhållandevis långt från turistanläggningar och annan bebyggelse. De avsattes med utgångspunkt i de tidigare nämnda obrutna fjällområdena, som i slutet av 1970-talet avgränsades med ett avstånd på minst 8 km från väg – en halv dagsetapps vandring. Som förut har påpekats löper de skoterleder som finns där ofta tillsammans med leder för skidåkning. Bullerstörningar sker också genom att annan motoriserad verksamhet oftast inte är reglerad.

Om man skall komma till rätta med bullerproblemen i för vandrare och skidåkare attraktiva delar av skoterförbudsområdena behöver trafiken med snöskotrar och flyg regleras hårdare. I de områden som är mest värdefulla för det traditionella friluftslivet torde detta vara nödvändigt för att man på sikt skall kunna behålla denna form av turism.

Liknande förhållanden som i skoterförbudsområdena finns i andra områden med välfrekventerade skid- och vandringsleder. Inom dessa finns normalt inga särskilda restriktioner för motortrafiken. Ett exempel härpå är Kungsleden mellan Abisko och Kebnekaise, med undantag för den del som går igenom Abisko nationalpark.

Också i de delar av fjällregionen som ligger i anslutning till turistorterna finns behov av områden som är förhållandevis lite störda av motoriserade aktiviteter. Besökare i dessa områden har i många fall, t.ex. barnfamiljer, inte möjlighet att ta sig till mera svårtillgängliga områden. Samtidigt finns här andra tillresande besökare som använder motoriserade färdmedel och bl.a. har anspråk på leder och områden för nöjesåkning med snöskoter. Till detta kommer användningen av motoriserade färdmedel bland ortsbefolkningen, vars fritidsaktiviteter på vintern i hög grad är förknippade med användningen av snöskoter.

I många av de populära turistområdena finns etablerade verksamheter, som erbjuder organiserade transporter med t.ex. snöskoter och flyg, eller som hyr ut snöskotrar. Sådana verksamheter är en del av det samlade utbudet inom områdets turistnäring, som ofta har stor betydelse för den lokala arbetsmarknaden.

I välbesökta turistområden förekommer sålunda såväl frilufsliv i traditionella former som motorburna fritidsaktiviteter, särskilt under vintersäsongen. De motoriserade aktiviteterna, främst användningen av snöskotrar, gör det allt svårare att inom dagtursavstånd från turistorterna finna miljöer som inte är störda av motortrafik. För att attraktionskraften skall kunna behållas för olika kategorier av besökare behöver motoriseringen balanseras mot anspråken på ostördhet. Detta kan i många turistområden vara en förutsättning för en på sikt bärkraftig turistnäring.

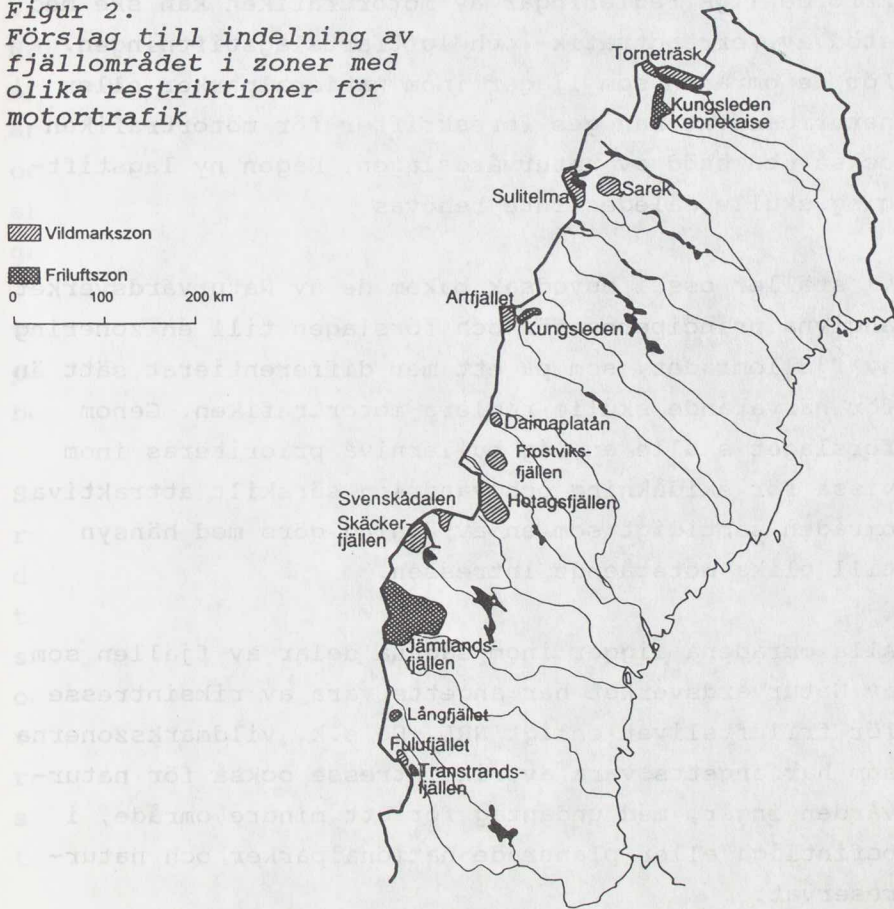
5.4 ÖVERVÄGANDEN OM OMRÅDEN MED RESTRIKTIONER FÖR MOTORTRAFIK

Naturvårdsverket har till utredningen lämnat förslag till en zonindelning av fjällområdet – Förslag till bullerfria fjällområden – som syftar till att begränsa den i dag tillåtna trafiken med snöskotrar och luftfarkoster i områden som har särskilt stora naturvärden och är attraktiva för skidåkning och fjällvandring.

Synpunkter på en första version av förslaget har av oss inhämtats från berörda länsstyrelser och olika intressenter, bl.a. försvaret, företrädare för allmänflyget, centrala och regionala friluftslivs- och turistorganisationer. Synpunkter har också kommit in från andra. De framförda synpunkterna sammanfattas i bilaga 3. Med hänsyn tagen till dessa synpunkter och den diskussion som har förevarit inom utredningen har Naturvårdsverket modifierat sitt förslag, som redovisas i bilaga 2.

För tolv områden, som ligger i de delar av fjällvärlden där det redan råder förbud mot skoterkörning utanför anvisade skoterleder och i vissa fall restriktioner mot flyg, föreslår Naturvårdsverket att de befintliga skoterlederna flyttas eller tas bort och att det i vissa av områdena införs restriktioner för allmänflyget. Förbud mot skoterkörning och landningsförbud föreslås inom ytterligare tre områden, nämligen Kungleden mellan Abisko och Teusajaure, inklusive Kebnekaise-fjällen, samt Sulitelma och Transtrandsfjällen. Avgränsningen av områdena, som schematiskt framgår av figur 2, redovisas på separatkarta 1, där också de s.k. skoterförbudsområdena samt nationalparkerna och de naturreservat som har restriktioner mot körning med snöskoter finns angivna.

Figur 2.
Förslag till indelning av
fjällområdet i zoner med
olika restriktioner för
motortrafik



I tio av områdena, som är särskilt värdefulla för naturvården – vildmarkszoner – skulle all motortrafik vara förbjuden med undantag av trafik som är motiverad av rennärings-, bevaknings- eller räddningsskäl. I de övriga fem områdena, där skidåkning och fjällvandring är omfattande och det finns ett väl utbyggt system med leder och övernattingsstugor – friluftszoner – skulle trafik med snöskotrar och landning få förekomma bara på vissa från skidlederna separerade leder respektive på vissa landningsplatser. Undantag skulle göras för yrkesmässig trafik och traditionell färdselrätt för samerna i samband med jakt och fiske.

Erforderliga regleringar av motortrafiken kan ske med stöd av terrängtrafik- och luftfartslagstiftningen. För de områden som ligger inom nationalparker eller naturreservat kan ges föreskrifter för motortrafiken också med stöd av naturvårdslagen. Någon ny lagstiftning skulle således inte behövas.

Vi ställer oss i huvudsak bakom de av Naturvårdsverket angivna principerna för och förslagen till en zonering av fjällområdet, som på ett mer differentierat sätt än för närvarande skulle reglera motortrafiken. Genom förslaget skulle en låg bullernivå prioriteras inom vissa för skidåkning och vandring särskilt attraktiva områden samtidigt som en avvägning görs med hänsyn till olika motstående intressen.

Alla områdena ligger inom sådana delar av fjällen som av Naturvårdsverket har angetts vara av riksintresse för friluftslivet enligt NRL. De s.k. vildmarkszonerna som har angetts vara av riksintresse också för naturvården ingår, med undantag för ett mindre område, i befintliga eller planerade nationalparker och naturreservat.

Den gränsdragning som har gjorts för respektive område är översiktlig och behöver anpassas till de geografiska förutsättningarna. Vidare behöver närmare studeras konsekvenserna av och eventuella alternativ till de föreslagna restriktionerna för motortrafiken i de olika områdena, t.ex. beträffande skoterleder och landningsplatser i friluftszonerna. Särskild hänsyn kan här behöva tas till sådana etablerade verksamheter som har stor betydelse för turistnäringen i ett område, t.ex. turistflyg. I fall där det inte finns något realistiskt geografiskt alternativ bör man inom ramen för ett förbud kunna överväga tidsbegränsade dispenser för verksamheter som är av särskilt stor betydelse för turistnäringen i ett område.

Vidare påpekar man i de synpunkter som har lämnats på Naturvårdsverkets första förslag att det i praktiken ibland kan vara svårt att på det föreslagna sättet ändra dragningen av befintliga skoterleder. Man menar också att det finns risk för att en separering av skid- och skoterleder kan innebära att nya och känsliga områden utsätts för störningar.

Vi föreslår att de här nämnda frågorna utreds närmare på regional nivå av länsstyrelserna i samarbete med de berörda kommunerna.

Som vi tidigare har nämnt finns behov av att införa restriktioner mot motortrafiken också inom övriga delar av fjällområdet, dvs. de delar av de tolv skoterförbudsområdena som inte berörs av de föreslagna skärpta reglerna och fjällvärlden i övrigt. Det tas också upp i länsstyrelsernas yttranden över Naturvårdsverkets ursprungliga förslag. En ytterligare reglering är motiverad särskilt i närområdena kring större turistorter, men också inom andra väl frekventerade områden.

Inom dessa delar av fjällvärlden behöver olika kategorier av besökare samsas inom förhållandevis begränsade områden. En reglering måste därför i många fall bli ganska detaljerad, vilket också framgår av den genomförda försöksplaneringen i Härjedalen. Vilka restriktioner för bullrande verksamheter som är lämpliga får bedömas med hänsyn till förhållandena i respektive område. Härvid behöver beaktas att vissa områden har naturkvaliteter som är attraktiva för ett stort antal människor från skilda delar av landet.

Det behövs goda kunskaper om de lokala förhållandena för att identifiera de stråk och områden där en låg bullernivå bör prioriteras och hur man kan tillgodose behoven av leder och områden för motoriserade färdme-

del av olika slag. Vi föreslår att kommunerna i samarbete med länsstyrelserna närmare överväger dessa frågor i ett fortsatt planeringsarbete.

Hur de av oss föreslagna fortsatta kartläggnings- och planeringsuppgifterna inom de olika delarna av fjällvärlden bör genomföras behandlar vi närmare i kapitel 7 med förslag till former för ett fortsatt planeringsarbete.

Utöver de här framförda förslagen om en reglering av användningen av motoriserade färdmedel inom olika områden föreslår vi i avsnitt 8.2.4 att det i delar av fjällvärlden införs en hastighetsgräns på högst 50 kilometer i timmen.

6

GEOGRAFISKA ÖVERVÄGANDEN FÖR
HAVSKUSTER OCH INLANDSVATTEN

Vår uppgift är att behandla restriktioner mot bullrande aktiviteter främst i skärgårdsområdena. De kartläggningar som vi har gjort och den försöksplanering som har genomförts i Norrtälje kommun visar att det finns många för friluftslivet särskilt värdefulla områden också längs de övriga havskusterna. Även i anslutning till de stora sjöarna och vissa andra vattenområden finns områden med likartad betydelse för friluftslivet. Utöver skärgårdsområdena behandlar vi därför i det följande också dessa områden.

6.1

VIKTIGA REKREATIONSMILJÖER – MÅNGA OLIKA
BULLERKÄLLOR

Landskapets utseende och egenskaper varierar i hög grad längs den långa svenska havskusten. Kustlinjen är 2 500 km och om fastlandets vikar och de större öarna räknas med blir den sammanlagda strandlinjen över 7 500 km. Därtill finns ett mycket stort antal små öar, holmar och skär.

Utmed drygt halva kustlinjen finns de för Sverige unika skärgårdsområdena, som är av olika omfattning och har växlande karaktär från område till område. Sammanlagt innehåller skärgårdarna över 60 000 öar, varav 30 000 finns i Stockholms skärgård. Långa kustpartier består av öppen kust utan någon egentlig övärld. I kustlandskapet finns områden med förhållan-

devis opåverkade naturförhållanden; många öar och holmar är helt orörda.

Stora delar av fastlandskusten, med koncentration till skärgårdsområdena, samt Ölands och Gotlands kuster har klassats som riksintressanta för friluftslivet, enligt bestämmelserna i naturresurslagen (NRL). Även utmed andra kuststräckor och i anslutning till de största sjöarna och vissa andra vattensystem finns områden som har stor betydelse för friluftslivet.

Bullerstörningarna föranleds främst av motorbåtar, handelsfartyg och stora passagerarfärjor samt militär verksamhet av olika slag. Även civil flygtrafik – sjöflygplan och helikoptrar – ger bullerstörningar, men av mer begränsad omfattning. Vintertid förekommer snöskoteråkning på isen i vissa områden.

De största bullerstörningarna orsakas av fritidsbåtar med utombordsmotorer som utgör det stora flertalet av motorbåtarna. Det finns ingen statistik över beståndet av motorbåtar. En grov uppfattning om antalet båtar med utombordsmotorer ges av de uppgifter som vi har fått från Båtbranschens Riksförbund om att det under perioden 1976–1992 i Sverige såldes drygt 500 000 utombordsmotorer. Sverige besöks också av ett stort antal utländska motorbåtar. Motorbåtstrafiken har störst omfattning i skärgårdsområdena längs kusten, men är betydande också på de stora sjöarna. Trafiken är mest intensiv i de inre delarna av skärgårdarna och i anslutning till för rekreation och friluftsliv populära utflyktsmål och hamnar.

Handelsfartygen och passagerarfärjorna orsakar ett lågfrekvent, mindre störande ljud. De framförs som regel med reducerad hastighet inomskärs och är koncentrerade till vissa farleder. På separatkarta 2 redovisas de allmänna farlederna längs kusterna och de stråk

som har en omfattande trafik av handelsfartyg och färjor. Där redovisas också vilka farleder som Sjöfartsverket anser vara av riksintresse.

De fasta områden inom vilka det förekommer militär övnings- och provningsverksamhet som kan ge upphov till frekventa bullerstörningar – t.ex. skjutningar, bombfällningar, trafik med flygplan och båtar – har redovisats av Överbefälhavaren (ÖB). En sammanfattande redovisning av dessa områden finns på separat karta 2. Utanför de fasta områdena förekommer militär verksamhet som kan orsaka bullerstörningar i samband med förbandsövningar och vid incidentberedskap. Marina övningar förekommer regelmässigt utanför de fasta övningsområdena. Flygverksamheten orsakar ett betydande buller, särskilt vid lågflygning i samband med övningar och beredskapsbevakning. Försvarsmakten försöker att minska bullerstörningarna från sin verksamhet bl.a. genom att undvika övningar i skärgårdarna under sommaren (15 juni–15 augusti) och genomföra flygövningar och marina övningar i glest befolkade områden. Enligt ÖB är möjligheterna att utöva militär verksamhet i samma omfattning som i dag en förutsättning för att förbanden skall kunna lösa sina uppgifter.

6.2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR ÖVERVÄGANDEN OM OMRÅDEN MED EN LÅG BULLERNIVÅ

I skärgårdarna och även i andra vattenområden är båttrafik en förutsättning för både boende och friluftsliv. Frakt- och passagerarbåtar är vidare billiga och ofta miljövänliga transportalternativ. Båttrafiken och därtill hörande motorbuller förknippas därför sedan länge med vattenlandskapet.

Toleransen mot bullrande verksamheter varierar beroende på vilken verksamhet som det är fråga om och var den sker. Buller accepteras lättare längs farleder och i anslutning till hamnar än i ytterskärgårdarna och andra områden med höga naturkvaliteter. För den som söker sig till ett område i rekreationssyfte kan vissa slag av motortrafik upplevas som onödiga och bullerstörande och härigenom minska kvaliteten på den naturupplevelse i form av stillhet som man söker. Även en enstaka snabbgående motorbåt, liksom ett enstaka flygplan, kan "riva sönder" tystnaden och därmed negativt påverka helhetsupplevelsen, t.ex. i ytterskärgården.

Som vi tidigare har framhållit bör man så långt som möjligt begränsa bullret genom att åtgärda själva bullerkällorna. Överväganden och förslag för att minska bullret från motorbåtarna, som är det största bullerproblemet, redovisar vi i kapitel 9.

Åtgärder för att dämpa bullret från olika källor kan ge en sänkning av den allmänna bullernivån, men det är inte tillräckligt för att eliminera bullerstörningarna. Utöver bullerdämpande åtgärder behöver man överväga behov och möjligheter att i olika områden införa restriktioner för bullrande verksamheter av skilda slag. Det kan gälla t.ex. förbud mot motorbåtstrafik inom vissa områden eller inskränkningar i flygtrafiken. Det kan också handla om fartbegränsningar för motorbåtar vilket, som framgår av kapitel 9, kan ge betydande sänkningar av bulleravgivningen. Sådana restriktioner kan göras permanenta eller begränsas till de tider då de bullrande verksamheterna upplevs som mest störande.

Områden med restriktioner för båttrafiken finns på många ställen och det finns även restriktioner för flyget. Områdena är dock oftast små och föreskrifterna har i många fall inte kommit till med hänsyn till

främst friluftslivet utan för att minska svallet, öka sjösäkerheten eller skydda fågel- och djurlivet.

Havskusterna och skärgårdarna uppvisar en mycket varierande användning av marken och vattnet, vilket också gäller för de stora sjöarna. Skillnaderna är stora vad gäller befolkningsförhållandena och exploateringsgraden. Det ger skilda förutsättningar att hävda en låg bullernivå i olika rekreations- och friluftsområden.

Vissa stora sammanhängande områden är förhållandevis oexploaterade och de har inte heller några större farleder eller övningsområden för militär verksamhet. Här finns områden med särskilt höga kvaliteter för friluftslivet och naturvården och som är lite påverkade av buller. Hit hör främst de från tätortsområdena mindre tillgängliga delarna av skärgårdarna men även vissa andra vattenområden. Särskilt små är bullerstörningarna i ytterskärgårdarna i de kustområden som har en vidsträckt skärgård, t.ex. Stockholms skärgård. Områdena besöks av relativt få människor, men i gengäld finns här natur- och rekreationskvaliteter med mycket högt skyddsvärde. I de större områden med höga naturkvaliteter som i dag är förhållandevis lite bullerstörda bör en låg bullernivå hävdas för områdena som helhet.

Längs andra delar av kusterna och kring de stora sjöarna är markanvändningen mer splittrad till följd av omfattande bebyggelse, industrietableringar m.m. I närheten av de tätbefolkade delarna besöks de för friluftsliv och rekreation tillgängliga områdena av många människor och här kan trafiken med motoriserade farkoster vara omfattande. I dessa mer exploaterade delar handlar det främst om att så långt som möjligt minska bullerstörningarna inom mer begränsade områden, såsom vissa kustpartier, öar och ögrupper samt attraktiva

målpunkter. Det är samtidigt av stor vikt med tanke på den betydelse områdena har genom att de är förhållandevis lätt tillgängliga för ett stort antal människor som till vardags lever i en urbaniserad och bullerstörd miljö.

6.3 ÖVERVÄGANDEN OM OLIKA TYPER AV OMRÅDEN

För att bedöma var en låg bullernivå skall prioriteras och vilka restriktioner mot bullrande verksamheter som bör införas krävs god kännedom om de lokala förhållandena, vilket också den genomförda försöksplaneringen i Norrtälje visar. Det kartläggningsarbete och de närmare överväganden som behöver göras sker, enligt vår uppfattning, bäst på lokal och regional nivå. Vi har inriktat vårt arbete på att göra en grov indelning i olika typer av områden och överväga de principer som bör gälla för planeringen av områdena. Vi föreslår också, i avsnitt 9.4, att det i kustskärgårdarna och på inlandsvattnen skall införas en fartbegränsning på 18 knop för fritidsbåtar.

Resultaten av ett fortsatt lokalt och regionalt arbete kan läggas till grund för beslut om reglering och styrning av bullrande verksamheter i olika områden. Som framgår av avsnitt 10.1 ger den befintliga lagstiftningen goda möjligheter att införa restriktioner med hänsyn till friluftslivets och naturvårdens intressen. Det kan bl.a. ske med stöd av sjötrafikförordningen genom beslut av länsstyrelsen om hastighetsbegränsning eller förbud mot viss båttrafik. Inskränkningar i flygtrafiken kan ske med stöd av luftfartsförordningen.

Avsikten med den av oss gjorda områdesindelningen är att den skall spegla såväl naturkvaliteterna som de varierande förutsättningar som gäller med hänsyn till

bebyggelse- och exploateringsförhållandena. Förekomsten av större farleder har också beaktats. Det har däremot inte varit möjligt att beakta den militära verksamheten då vi inte har kunnat närmare kartlägga dess bullerpåverkan.

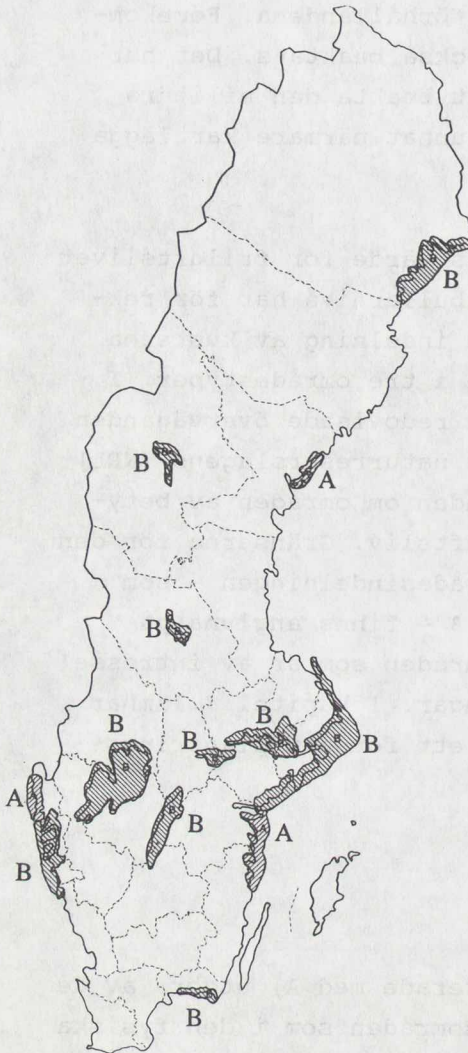
Mot bakgrund av olika områdets värde för friluftslivet och den betydelse som en låg bullernivå har för rekreationsvärdet föreslår vi en indelning av kusterna och vissa andra vattenområden i tre områdestyper. I enlighet med våra i kapitel 4 redovisade överväganden har vi som utgångspunkt tagit naturresurslagens (NRL) bestämmelser och motivuttalanden om områden av betydelse för naturvård och friluftsliv. Gränserna för den i det följande redovisade områdesindelningen – som framgår schematiskt av figur 3 – finns angivna på separatkarta 3, där de NRL-områden som är av intresse i detta sammanhang också framgår. I kapitel 7 lämnar vi förslag till formerna för ett fortsatt planeringsarbete.

Obrutna kustområden

Dessa områden (på kartan markerade med A) utgörs av de tre stora kust- och skärgårdsområden som i den fysiska riksplaneringen (prop. 1972:111) benämndes obrutna kustområden, nämligen norra Bohusläns skärgårdskust, Östergötlands- och norra Kalmars läns skärgårdskust och Höga Kusten i Ångermanland.

Områdena har stora natur- och kulturvärden och goda förutsättningar för friluftsliv och turism. Där finns inte några större industrier eller stora farleder. Fritidsbebyggelsen är där inte lika omfattande som i andra för friluftslivet attraktiva kustområden. De tillhör inte de för friluftsliv och rekreation mest intensivt utnyttjade kustområdena, men de är välbesök-

Figur 3.
Indelning av kuster
och sjöar i områdes-
typer



-  Obrutna kustområden
 Övriga skärgårdar och större sjöar

ta och unika för landet genom sina sammanhängande större och förhållandevis opåverkade skärgårdar.

De omfattas av NRL:s bestämmelser för vissa större områden (3 kap. 1–3 §§) och de är därför i sin helhet av riksintresse med hänsyn till sina natur- och kulturvärden. De skall skyddas mot ingrepp som påtagligt kan skada dessa värden. Friluftslivets och turismens intressen skall särskilt beaktas. Områdena har av Naturvårdsverket angetts i sina huvuddelar vara av

riksintresse för friluftsliv och naturvård enligt NRL (2 kap. 6 §).

Att områdena är av riksintresse grundas till stor del på den generellt sett låga påverkansgraden inom dessa stora kustavsnitt. I ett fortsatt arbete bör därför områdena i sin helhet bli föremål för en närmare planering. Planeringen skall syfta till att identifiera de delar inom vilka en låg bullernivå behöver hävdas för att vidmakthålla NRL:s grundläggande intentioner vad gäller naturvärdena och rekreationskvaliteten i hela områdena.

Övriga skärgårdar och större sjöar

Till dessa områden (på kartan markerade med B) hör de övriga kustområden med sammanhängande skärgårdar som omfattas av NRL:s bestämmelser för vissa större geografiska områden samt Väneren, Vättern, Mälaren, Siljan-Orsasjön, som också omfattas av dessa bestämmelser.

Liksom för de obrutna kustområdena gäller att dessa områden i sin helhet är av riksintresse med hänsyn till natur- och kulturvärdena och att turismens och friluftslivets intressen särskilt skall beaktas. De flesta har helt eller delvis av Naturvårdsverket klassats som riksintressanta för friluftslivet och naturvården.

I denna områdeskategori ingår vidare resterande delar av de större skärgårdarna som också i betydande delar har angetts tillhöra de för friluftsliv och naturvård riksintressanta områdena.

Hit har vi även fört Hjälmarén och Storsjön, som tillhör de fem största sjöarna i landet. De är enligt

Naturvårdsverket i sin helhet av riksintresse för friluftslivet. De har, liksom de andra områdena, också stor betydelse för det regionala rekreations- och båtlivet.

Inom dessa långa kuststräckor och stora sjöområden är vissa partier hårt exploaterade medan andra är förhållandevis opåverkade. De senare har stor betydelse för såväl turism som närrekreation. För friluftslivet särskilt attraktiva områden är främst strandområden och öar, ögrupper med mellanliggande vattenområden och öarkipelager i ytterskärgården.

I ett fortsatt arbete behöver närmare kartläggas inom vilka delar som det är angeläget att hävda en låg bullernivå som en viktig del av områdenas natur- och rekreationskvaliteter. Med hänsyn till den förhållandevis splittrade mark- och vattenanvändningen föreslår vi att detta sker i ett stegvis förfarande. I ett första steg bör avgränsas sådana delar där det med hänsyn till bebyggelse- och verksamhetsförhållandena inte är möjligt eller meningsfullt att hävda en låg bullernivå. En närmare planering med avseende på bullerfrågorna bör därefter genomföras för de resterande delarna av områdena.

Övriga kuster och andra vattenområden

Längs övriga delar av fastlandskusten samt Ölands och Gotlands kuster – som är helt öppna eller bara har ett fåtal öar – finns avgränsade, ibland punktvisa områden där havs- och naturupplevelser av hög kvalitet erbjuds och där ostördheten är en viktig kvalitetsaspekt. Områdena har stor regional och lokal betydelse och kan som regel nås utan tillgång till egen båt. Vissa av områdena har klassats som riksintressanta för friluftslivet och naturvården.

Utöver de tidigare behandlade sjöarna finns andra sjöar och vattensystem som har stor betydelse för friluftslivet och där en låg bullernivå kan vara viktig för natur- och rekreationsupplevelsen. Flera av områdena har Naturvårdsverket angett vara av riksintresse.

Vissa av områdena torde omfattas av NRL:s bestämmelse om att karaktären skall bevaras hos sådana större områden som är obetydligt påverkade (2 kap. 2 §). För dessa områden pekas bl.a. på vikten av att de inte påverkas av buller eller andra miljöstörningar. Vilka områden som omfattas av bestämmelsen behöver klarläggas bättre än vad som hittills har skett i den kommunala översiktplaneringen.

I ett fortsatt planeringsarbete behöver närmare kartläggas inom vilka av de ovan beskrivna områdena som en låg bullernivå är viktig för rekreationskvaliteten och därför är särskilt angelägen av slå vakt om.

Resultaten av projektarbetet redovisas i bilaga 4 i den slutliga rapporten. En sammanfattning av planeringsarbetet finns i översiktplaneringen.

7.1.1 Översiktplaneringen som metod

Förberedandet av planeringen innebär att frågor om hur buller från olika verksamheter kan påverka kvaliteten hos friluftsliv- och rekreationsområden tas upp till diskussion i planeringsdiskussionerna. Buller inom sådana områden kan påverka kvaliteten på naturupplevelsen och därmed påverka rekreationen. Detta innebär att buller från olika verksamheter kan påverka kvaliteten hos friluftsliv- och rekreationsområden. Detta innebär att buller från olika verksamheter kan påverka kvaliteten hos friluftsliv- och rekreationsområden.

7 FÖRSLAG TILL FORMER FÖR FORTSATT PLANERINGSARBETE

7.1 ERFARENHETER FRÅN GENOMFÖRD FÖRSÖKSPLANERING

I vårt uppdrag ingår att belysa metoder och förfaringssätt för att använda översiktliga planer i syfte att slå vakt om och utöka områden med låga bullernivåer. Vi har i ett särskilt projekt genomfört en försöksplanering för ett fjällområde i Härjedalens kommun och för ett skärgårdsområde i Norrtälje kommun. Projektledare har varit arkitekt SAR Ulf Alexandersson. Arbetet har bedrivits i lokala arbetsgrupper där utredningen har varit företrädd genom en av de sakkunniga i respektive grupp.

Resultaten av projektarbetet redovisas i bilaga 4. I det följande lämnas en av projektledaren gjord sammanfattning av erfarenheterna från försöksplaneringen.

7.1.1 Översiktsplaneringen som metod

Försöksplaneringen visade att frågor om hur buller från olika verksamheter kan påverka kvaliteten hos friluftslivs- och rekreationsområden var ett nytt inslag i planeringsdiskussionerna. Buller inom sådana områden hade tidigare betraktats som en fråga utan närmare koppling till planeringen av mark- och vattenanvändningen.

Av försöksarbetet framgick att den process som tillämpas i översiktsplaneringen är lämplig för att behandla frågor om behovet av naturområden med låga bullernivåer. Systematiserade sammanställningar av olika anspråk, zonerings, grafiska principskisser m.m. ger, tillsammans med bedömningar av kvalitetskraven med avseende på buller, god vägledning för överväganden om inom vilka områden en låg bullernivå är angelägen.

Försöksplaneringen kunde genomföras med en relativt enkel komplettering av befintligt planeringsunderlag. Det förutsätter å andra sidan god kunskap om de lokala förhållandena för att man skall kunna göra tillräckligt detaljerade beskrivningar av den förevarande mark- och vattenanvändningen och bedöma olika kvalitetsaspekter.

Den kommunala översiktliga planeringsprocessen har vissa begränsningar. Det kan finnas svårigheter för kommunen att hos lokalbefolkningen förankra beslut som syftar till att säkerställa övergripande nationella värden, om det medför lokala inskränkningar och regleringar. Den kommunala planeringen har vidare en tendens att arbeta med korta tidsperspektiv och vara inriktad främst på att lösa konkreta problem och konflikter och mindre handla om långsiktiga strategiska ställningstaganden.

7.1.2 Lokal förankring och statlig medverkan

Försöksplaneringen i Härjedalen visar att ett brett och aktivt medborgarinflytande i planeringsprocessen har stor betydelse. Där deltog företrädare för olika lokala organisationer och intressegrupper aktivt i planeringsarbetet tillsammans med kommunala politiker och tjänstemän. Olika förslag diskuterades fortlöpande och förankrades inom byalagen i området. Det i för-

söksplaneringen framtagna förslaget ställdes vidare ut offentligt för information och synpunkter från allmänheten före det slutliga ställningstagandet.

Det tillämpade arbetssättet innebär att viktig lokal kunskap tillförs i ett tidigt skede och att lokalt förankrade avvägningar kan göras mellan motstående intressen. Arbetet med försöksplaneringen i Härjedalen gav de boende i området kunskap om miljökvalitetens – bl.a. förekomsten av buller – betydelse för turismen och därmed ytterst sysselsättningen.

Försöksverksamheten i Norrtälje bedrevs i en snävare krets, bestående av tjänstemän och politiker, och var mer inriktad på planeringsmetoderna som sådana. Norrtälje kommun avser att vidareutveckla det i försöksplaneringen framtagna förslaget i arbetet med kommunens fortsatta skärgårdsplanering och då genomföra en bred diskussion om behovet av att värna områden med låga bullernivåer.

Företrädare för länsstyrelsen deltog aktivt i arbetet. Det är angeläget för att bevaka de statliga intressen som berörs, bl.a. riksintressen enligt naturresurslagen. Länsstyrelsen kan vidare lämna synpunkter utifrån det regionala perspektivet och själv få ökad kunskap om de lokala förhållandena. Dialogen mellan statliga och kommunala företrädare är av stort värde i planeringsprocessen.

Norrtälje kommun föreslår att man i sin planering ger rekommendationer om inom vilka områden restriktioner mot bullrande trafik skall införas genom beslut av länsstyrelsen och andra myndigheter med stöd av de speciallagar som finns. Härjedalens kommun förordar i sin försöksplanering att en frivillig styrning används i första hand. I bägge kommunerna diskuterade man svårigheterna att nå ut med nya regler. Man framhåller

att det fordras en omfattande information och att informationsbehovet är särskilt stort när man tillämpar en frivillig styrning.

7.2 FORMER FÖR FORTSATT ARBETE

I den tidigare framställningen har vi angett utgångspunkter för överväganden om rekreations- och friluftsområden där en låg bullernivå bör värnas och grovt avgränsat områden i fjällvärlden samt längs kusterna och omkring vissa sjöar. I det följande behandlar vi formerna för hur arbetet bör föras vidare. Vi grundar våra överväganden på de erfarenheter som har vunnits i försöksplaneringen. Våra förslag torde äga giltighet också för andra områden i landet där det bedöms vara angeläget att värna om en låg bullernivå.

7.2.1 Planeringsprocessen

De frågor som är av betydelse för att bedöma var det är angeläget att slå vakt om en låg bullernivå och huruvida bullrande verksamheter bör regleras varierar från område till område. Man behöver göra avvägningar som rör många olika intressen, som kan vara av nationell, regional eller lokal karaktär, och det behövs goda kunskaper om de lokala förhållandena.

Vår slutsats är att de närmare övervägandena bör grundas på ett konkret planeringsarbete där förhållandena i olika områden klarläggs på ett systematiskt sätt. Man behöver kartlägga förutsättningarna och anspråken i olika för friluftslivet betydelsefulla områden samt bedöma var en låg bullernivå är en viktig kvalitetsaspekt och med vilken ambitionsnivå och på vilket sätt bullrande verksamheter kan regleras.

Det är kommunerna som har det primära ansvaret för planeringen av marken och vattnet och för den lokala miljön. Enligt plan- och bygglagen (PBL) skall alla kommuner ha en översiktsplan där man anger grunddragen i den avsedda användningen av olika mark- och vattenområden och ger rekommendationer för en lämplig bebyggelseutveckling. Planeringen är inte begränsad bara till frågor som rör bebyggelsen utan i översiktsplanen kan kommunen behandla sina intentioner även i ett vidare perspektiv.

Kommunens översiktliga planering behandlar såväl utvecklingsfrågor som skyddet av naturresurser. I planeringen skall kommunen tillämpa hushållningsbestämmelserna i naturresurslagen (NRL). Det gäller bl.a. de bestämmelser som rör områden av betydelse för naturvården och friluftslivet, som vi tidigare har angett vara viktiga utgångspunkter för att bedöma inom vilka områden en låg bullernivå bör eftersträvas. I översiktsplanen skall kommunen visa hur riksintressen enligt NRL skall tillgodoses. Länsstyrelserna har ett särskilt ansvar att bevaka områden av riksintresse. För övriga områden ansvarar kommunen för avvägningarna mellan olika intressen.

Med den roll som den kommunala översiktliga mark- och vattenplaneringen har anser vi att det är lämpligt att till denna planeringsprocess knyta frågor om var det är angeläget att värna om låga bullernivåer för att tillgodose friluftslivets och naturvårdens intressen. Dessa frågor hänger direkt samman med mark- och vattenanvändningen i övrigt, näringslivsfrågor i turistområden, lokala förhållanden m.m. Försöksplaneringen visar att en bra grund för de överväganden som behöver göras finns i det planeringsunderlag som redan används i den översiktliga planeringen. Ett motsvarande synsätt låg till grund för vårt tidigare förslag om en

särskild reglering av användningen av vattenskotrar; Angående vattenskotrar (SOU 1992:41).

Vi föreslår att de närmare överväganden som behöver göras om inom vilka områden som en låg bullernivå bör eftersträvas med hänsyn till friluftslivets intressen primärt görs i ett kommunalt planeringsarbete och i nära samarbete med länsstyrelsen. Ett sådant arbetsätt är motiverat också vid överväganden om restriktioner mot bullrande verksamheter i av statliga myndigheter med hänsyn till naturvården och friluftslivet avsatta områden, t.ex. områden som skyddas enligt naturvårdslagen och sådana fjällområden där skoteråkning regleras med stöd av terrängtrafiklagstiftningen.

Kommunernas arbete med den översiktliga planeringen kompletteras och fördjupas fortlöpande. I allmänhet har kommunerna i sin planering behandlat kvalitetsaspekterna i natur- och rekreationsområden. I många översiktsplaner finns sålunda rekommendationer för tillståndsprövningen av bebyggelse och anläggningar med syftet att bevara värdefulla natur- och rekreationsområden. Vår utgångspunkt är att kommunerna är beredda att på det sätt som vi här föreslår också ta ansvar för att behandla frågor om rekreations- och friluftsområden där en låg bullernivå bör vara en viktig kvalitetsaspekt.

De överväganden som blir resultatet av ett sådant arbete kan vara vägledande för senare beslut om exploatering och beslut om restriktioner mot bullrande trafik. Kommunen har endast begränsade instrument för att reglera den bullrande trafiken. Mot bakgrund av kommunens rekommendationer får erforderliga åtgärder i första hand vidtas genom beslut av länsstyrelsen och andra myndigheter med stöd av olika speciallagar, främst terrängtrafiklagstiftningen, sjötrafikförordningen och luftfartsförordningen. Som alternativ kan

frivilliga överenskommelser också komma ifråga. Trots ett kraftigt lokalt motstånd mot formella restriktioner mot motoriserade verksamheter visade försöksplaneringen i Härjedalen att det var möjligt att bli överens om en frivillig styrning grundad på en god förankring inom det berörda området. Bäst torde en sådan modell fungera i områden där många människor är i rörelse, vilket ger en allmänpreventiv verkan.

7.2.2 Ansvar och tidsplan

I NRL och PBL finns bestämmelser om formerna för hur den lagstadgade planeringen av mark och vatten skall bedrivas. På grundval av dessa bestämmelser sker förtljöpande en dialog mellan kommunen och länsstyrelsen med samråd om planer och diskussioner om planeringsunderlag och övergripande planeringsfrågor. Bestämmelserna innehåller också regler för hur medborgarnas och olika organisationers insyn och inflytande skall tillgodoses genom information och samråd.

De arbetsformer som används i den kommunala planeringen i NRL/PBL-systemet anser vi vara väl ägnade att tillämpa i det av oss föreslagna fortsatta arbetet med att behandla bullerfrågorna i för friluftsliv och rekreation viktiga områden.

Det bör vara länsstyrelsens uppgift att ställa samman utredningar, program och annat planeringsunderlag som redovisar de statliga och regionala intressen som är av betydelse vid överväganden om inom vilka områden en låg bullernivå skall hävdas.

I ett kommunalt planeringsarbete, enligt vad som tidigare har beskrivits, övervägs inom vilka natur- och rekreationsområden en låg bullernivå bör prioriteras som en viktig kvalitet. Det kan ske som en särskild

kompletterande planering för sådana områden. Det kan också ingå i en samlad översyn, för hela kommunen eller en del därav, av den översiktsplan som finns.

Genom att bedriva arbetet i de former som gäller för översiktsplaneringen enligt PBL får länsstyrelsen insyn i arbetet. Länsstyrelsen kan under arbetets gång peka på vad som från statens sida bedöms vara viktigt för att tillgodose allmänna intressen och skall särskilt hävda riksintressen enligt NRL. I samband med den formella utställning som skall ske av kommunens förslag skall länsstyrelsen i ett granskningsyttrande bedöma om de statliga intressena är tillgodosedda.

Om en kommun inte tar ansvar för att göra överväganden om bullrande verksamheter i friluftss- och rekreationsområden eller om länsstyrelsen anser att kommunens förslag är otillfredsställande kan länsstyrelsen eller någon annan myndighet alltid göra egna överväganden och fatta erforderliga beslut med stöd av de speciallagar som finns.

Det av oss föreslagna planeringsarbetet bör på ett naturligt sätt kunna infogas i den kommunala översiktliga planering som pågår fortlöpande. I de planeringsråd som sker kan länsstyrelsen bevaka behovet av att samordna planeringsarbetet för rekreations- och friluftsområden som sträcker sig över kommungränser. Vi anser mot denna bakgrund att det normalt inte skall behöva ställas några särskilda krav på en samlad planeringsomgång för olika kommuner och områden.

Det är dock angeläget att frågan om buller i viktiga rekreations- och friluftsområden tas upp till en snar behandling. I första hand gäller det fjällområdena och de av oss i kapitel 6 angivna skärgårdsområdena och större sjöarna. Vi föreslår att länsstyrelserna med utgångspunkt i våra överväganden om dessa områden tar

initiativ för att påbörja ett planeringsarbete på det av oss föreslagna sättet. Målsättningen bör vara att arbetet är avslutat inom en treårsperiod.

Vad gäller de av Naturvårdverket föreslagna bullerfria fjällområdena har vi i avsnitt 5.4 föreslagit att de skall utredas närmare på regional nivå. Områdena finns längs hela fjällkedjan och berör flera län och ett stort antal kommuner. I många fall är förhållandena komplicerade till följd av flera starka motstående intressen. Vi föreslår därför att dessa områden blir behandlade i ett sammanhang och att länsstyrelserna får ansvar för att genomföra arbetet. Länsstyrelsen bör med tillämpning av det av oss här föreslagna arbetssättet inhämta kommunala planeringsöverväganden för berörda områden.

Vi föreslår att de berörda länsstyrelserna får ett särskilt uppdrag om detta arbete och att de skall redovisa resultaten till Naturvårdsverket. Med hänsyn till att de grundläggande övervägandena, som vi instämmer i, är gjorda i Naturvårdsverkets utredning bör ambitionsnivån vara att de nya reglerna för motortrafiken i fjällvärlden skall gälla fr.o.m vintersäsongen 1994/95. Länsstyrelserna bör därför lämna sina redovisningar till Naturvårdsveket senast den 1 september 1994.

För övriga rekreations- och friluftsområden förutsätter vi att kommunen i sitt fortlöpande planeringsarbete i samråd med länsstyrelsen överväger var en låg bullernivå bör vara en kvalitetsaspekt och tar initiativ till det planeringsarbete som kan behöva genomföras.

De förfaringssätt och metoder som har prövats i den genomförda försöksplaneringen bör i sina huvuddrag kunna tillämpas i det av oss föreslagna planeringsarbetet. Mot bakgrund av erfarenheterna från försökspla-

neringen och de av oss redovisade utgångpunkterna och principerna föreslår vi att Boverket utarbetar allmänna råd för hur man i den kommunala översiktliga planeringen kan föra in frågor om att värna om en låg bullernivå i rekreations- och friluftsområden.

Boverket bör också beakta de av oss redovisade övervägandena och förslagen i arbetet med att se över det planeringsunderlag som behövs vid tillämpningen av naturresurslagen i den kommunala översiktsplaneringen.

Våra överväganden bör vidare kunna vara av intresse för utredningen (Dir. 1992:104) om översyn av plan- och bygglagen i vars direktiv framhålls att det i planeringen behöver tas ökad hänsyn till miljön i vid mening.

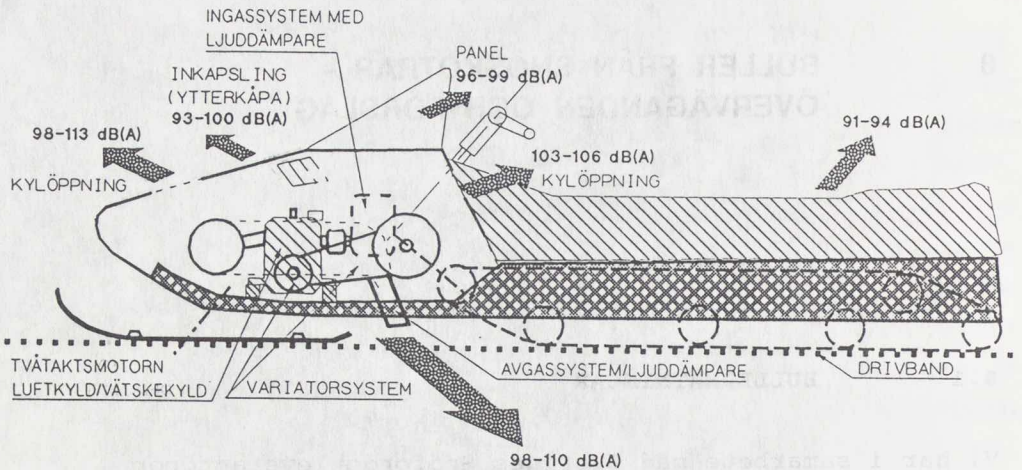
8 BULLER FRÅN SNÖSKOTRAR - ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

8.1 BULLERMÄTNINGAR

Vi har i samarbete med Sveriges Snöfordonleverantörer (Snöfo) låtit Centek Akustik vid Tekniska Högskolan i Luleå mäta bullret från snöskotrar. Mätningarna skedde på tolv nya skotrar av 1993 års modell med cylindervolymer på motorerna mellan 370 och 700 cc. Alla motorerna var av tvåtaktstyp; hälften luftkylda och hälften vätskekylda. Mätningarna gjordes både som laboratorieprov och som fältprov. Resultaten av mätningarna redovisas i två rapporter (Centek Akustik, Tekniska Högskolan Luleå, Skoterprojektet, Rapport etapp 1 och etapp 2, 1993-02-05 resp. -26).

Syftet med mätningarna var att jämföra bullernivån för olika skotrar och för olika effektklasser och att belysa möjligheterna att minska bullret. Vidare skulle olika metoder för bullermätning i laboratorium och i fält jämföras.

Som framgår av figur 4 härrör bullret från en snöskoter från flera olika delbullerkällor som hänger samman med skoterns olika komponenter för drift och kraftöverföring. En snöskoter drivs i regel av en tvåtaktsmotor, som är luft- eller vätskekyld. Kraften överförs via en variator (steglös utväxling) till ett drivband – en räfflad hårdgummimatta – på en boggie baktill. Variatorn strävar efter att hålla motorns varvtal inom ett visst område. Förbränningsluften passerar in- och



Figur 4. Snöskoterns olika delbullerkällor
Högsta och lägsta ljudintensitet för sex skotrar
körda på testbänk i 40 km/tim (Centek Akustik, 1993)

avgassystem med ljuddämpare. Motorn med ljuddämpnings-system och variator är placerad framtill under en huv.

För mätning av buller finns olika standarder. I detta kapitel hänvisas till standarder enligt

- ISO – International Organization for Standardization
- SAE – Society of Automotive Engineers (USA)
- SS – Svensk Standard

Laboratoriemätningar

Laboratoriemätningarna utfördes som närfältsmätningar och distansmätningar (ISO 9614-1, -2). Närfältsmätningarna skedde i ett stort antal punkter på mycket korta avstånd - några centimeter - från olika delytor på skotern. Distansmätningarna skedde på 0,5-1 m avstånd och gjordes dels i nio mätpunkter för sex skotrar, dels för alla skotrarna i en punkt rakt över motorhuv.

Genom att mäta bullret på små avstånd från olika delytor kan man avgöra vad bullersänkande åtgärder på

olika delar av skotern skulle ge för resultat totalt sett. Det är inte möjligt vid mätning av ljud på längre avstånd eftersom det då inte går att fastställa varifrån ljudet strålar. Mätning av ljudtrycket på kortare avstånd än omkring 1 m ger för höga värden. För att eliminera detta mäter man i stället ljudintensiteten. (Använda ljudbegrepp förklaras i avsnitt 2.1 på s. 16.)

Närfältsmätningarna gjordes på sex skotrar; fem med vätskekyld motor och en med luftkyld. Mätningarna visar att ljudet från olika delytor kommer främst från ventilationsöppningar och springor i huven, från sidorna av framdelen på skotern och från avgassystemet. Skoterns bakre del ger ett dominerande ljud som kommer i huvudsak från skoterdrivbandets transmission och dess kontakt mot underlaget – ett drivband av hårdgummi. När skotern körs på mjukt snöunderlag får ljuden från drivbandet inte så stor betydelse, utan då är det ljudet från framdelen av skotern som dominerar.

Distansmätningarna genomfördes till en början över både framdelen och bakdelen på skotrarna. På grund av drivbandets dominerande inverkan i laboratoriemiljön ändrades förfarandet att gälla endast framdelen. Mätningarna visar att då hastigheten ökar från 40 till 80 km/tim ökar ljudeffektnivån med ca 5 dBA. Belastningsförändringar vid fullt gaspådrag påverkar ljudavgivningen mycket lite; motorn går på fullvarv med små variationer vid olika belastningar.

Ljudeffekten hos skotrarna med vätskekylda motorer är 2 à 3 dBA lägre än hos dem med luftkylda motorer. Den luftkylda motorn är – för att ge god kyleffekt – tunnväggig och har kylflänsar på cylindrarna, vilket ger en stor ljudutstrålning yta med liten egendämpning. Den vätskekylda motorn är omgiven av en vattenfylld kylmantel som dämpar ljudet.

Fältmätningar

Fältmätningarna utfördes dels som förbifartsprov under acceleration enligt svensk och amerikansk standard (se avsnitt 8.2.3), dels som förbifartsprov i olika hastigheter.

När hastigheten ökar från 40 till 80 km/tim ökar ljudtrycksnivån med i genomsnitt 5 dBA. Mätningarna under acceleration visar de högsta bullernivåerna för de motorstarkaste skotrarna. Mätningarna vid körning i olika hastigheter visar däremot att det upp till ca 50 km/tim är de motorstarka skotrarna som bullrar minst. Det beror på att det sker ett procentuellt mindre effektuttag för de motorstarka skotrarna än för de motorsvaga.

Fältmätningarna då skotern kördes i olika hastigheter visar relativt bra överensstämmelse med distansmätningarna av skoterns framdel och närfältsmätningarna i laboratorium.

8.2 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

8.2.1 Skärpt bullernorm

Det tillåtna gränsvärdet för ljudtrycksnivån vid förbifart under acceleration är 85 dBA på 7,5 m avstånd. Gränsvärdet infördes år 1985 och gäller från och med 1976 års skoterm modeller. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande gränsvärde för personbilar är 77 dBA från och med 1991 års modell, en sänkning med 7 dBA från början av 1970-talet. För motorcyklar med en cylindervolym över 175 cc är gränsvärdet 82 dBA.

Snöskotrarna har utvecklats mot allt starkare maskiner med allt högre fartprestanda. Dagens skotrar har i

allmänhet topphastigheter på över 100 kilometer i timmen. Det finns de som har så höga topphastigheter som 200 kilometer per timme. Denna utveckling har medfört att också bulleravgivningen har ökat.

Kartläggningar gjorda av Statens provningsanstalt år 1986 och år 1991 visar en genomsnittlig ökning av motoreffekten från 32,4 till 48,3 hk och av ljudtrycksnivån på 7,5 m avstånd från 85,0 till 87,7 dBA (Clara Giacomelli, Buller från terrängskotrar, Förslag till mätmetod, SP-Rapp 1986:25 resp. Anders Stenhoff, Kartläggning av buller från terrängskotrar, SP RAPPORT 1991:18). Centeks mätningar ger som medelvärde för dagens skotrar ljudtrycksnivån 87,2 dBA.

För att inte vara samtalsstörande bör ljudtrycksnivån inte överstiga ca 65 dBA. Den nivån har man på ca 100 m avstånd från dagens skotrar, vid acceleration. På förarplats är ljudtrycksnivån över 100 dBA, enligt Centeks mätningar. För att inte hörselskydd skall behöva användas bör nivån inte överstiga 85 dBA.

I Centek-rapporten har beräknats vad bullerreducerande åtgärder på de undersökta typerna av maskinkonstruktioner skulle kunna innebära för den totala ljudavgivningen. Om de dominerande delbullerkällorna sänks till en nivå som teoretiskt motsvarar vad som skulle uppnås med en kapslad huv, dvs. att luft för kylning m.m. tas in och ut på annat sätt än genom öppningar i huven, skulle den totala ljudeffektnivån sjunka med ca 4 dBA. Med utgångspunkt i de använda grundkonstruktionerna handlar det i praktiken om att förbättra inkapslingen av delbullerkällor, öka huvens bullerdämpande förmåga (t.ex. genom tyngre huv eller en huv med sandwichkonstruktion) och ventiler bort värmen från motorn via ljudfällor. En lägre ljudnivå uppnås också om luftkylda motorer ersätts med vätskekylda; en beprövad teknik som bör kunna användas för alla skotrar.

Den beräknade möjliga reduceringen av den totala ljud-effektnivån med 4 dBA innebär betydligt större minskning av ljudutstrålningen i olika positioner runt skotern. Minskningen är störst på den sida där avgassystemet sitter. Den beräknade möjliga minskningen av ljudeffekten kan bedömas motsvara en sänkning med upp till 7 à 8 dBA uttryckt som ljudtrycksnivå enligt gällande mätstandard.

Med beaktande av den osäkerhet som finns i de gjorda mätningarna och beräkningarna föreslår vi att den nuvarande bullernormen för snöskotrar fr.o.m. 1995 års modeller sänks med 5 dBA, dvs. från 85 till 80 dBA. Vägverket kan utfärda närmare föreskrifter härom med stöd av bestämmelserna i terrängtrafikkungörelsen. Vid det föreslagna gränsvärdet på 80 dBA minskar det avstånd på vilket bullret från en snöskoter under acceleration är samtalsstörande (65 dBA) till ca 40 m, från de ca 100 m som gäller för dagens skotrar.

Det kan noteras att det föreslagna gränsvärdet för ljudavgivningen från snöskotrar ligger i linje med det av Nordiska Ministerrådet (miljöministrarna) vid möte den 16 november år 1982 gjorda uttalandet att inriktningen skall vara att begränsa bulleravgivningen från alla slags motorfordon till högst 80 dBA.

8.2.2 Tekniskt utvecklingsarbete

För att få fram snöskotrar som är betydligt tystare än vad som är möjligt att uppnå med dagens konstruktioner behövs grundläggande tekniska förändringar. Vi föreslår att Vägverket – som har ansvar för frågor om trafik i terrängen och om fordons beskaffenhet – får i uppdrag att i ett demonstrationsprojekt närmare överväga vilka möjligheter som finns härvidlag.

I det följande lämnar vi en sammanfattande redovisning av vissa tänkbara tekniska förändringar som bör övervägas i ett fortsatt utvecklingsarbete.

- * En fyrtaktsmotor utvecklas som är
 - lågvarvig och flercylindrig, har
 - väl dimensionerade ljuddämpare för in- och avgas-systemen och är
 - vibrationsisolerad från chassit.

Kraftöverföringen skall ske via en variator som optimerar med hänsyn till lågvarvighet, eventuellt i kombination med fasta växelsteg.

Motiven för dessa tekniska förändringar är att en fyrtaktsmotor ger hälften så många störimpulser som tvåtaktsmotorn, som är helt dominerande på dagens snöskotrar. För tvåtaktsmotorer är det dessutom svårt att åstadkomma en effektiv ljuddämpning av in- och avgas-systemen. Med hänsyn till motorns funktion måste dessa system göras stora, vilket innebär stora ljudavgivande ytor som kräver omfattande ljuddämparanordningar.

Som framgår av Centeks mätningar är det vidare så att ljudavgivningen från motorn sjunker ju lägre motorns varvtal är. Flera cylindrar kompenserar för det bortfall av effekt som lägre varvtal hos en motor orsakar.

En fyrtaktsmotor kan vara svår att starta när temperaturen är låg, eftersom den då kalla oljan ger en hög friktion. De moderna syntetoljorna har dock minskat detta problem. För att komma till rätta med återstående problem med kallstart bör särskilda uppvärmnings- eller nödstartsystem kunna utvecklas.

* Inkapsling av

- motorutrymmet i en ljudabsorberande konstruktion,
- variator, avgassystem och ljuddämpare i separata kylda utrymmen samt
- kanaler för till- och frånluft som leds via ljudfällor utan direkta öppningar.

* Minskning av stomljuden från boggiesystemet genom

- styvare chassikonstruktion,
- vibrationsisolerad boggieupphängning och
- annan typ av drivband.

8.2.3 Ny mätstandard

När man mäter om en snöskoter uppfyller gällande gränsvärden är det viktigt att den mätstandard som används ger rättvisande resultat och därför så långt möjligt eliminerar möjligheterna till mätfel. Den svenska mätstandarden, som avser förbifartsprov under fullgasacceleration på en bana utomhus, är inte användningsfri i detta avseende.

Tester av samma typ av skoter kan ge olika resultat vid olika mättillfällen. Sålunda gav Centek-mätningarna skillnader på ca 2 dBA när man använde två olika mätinstrument, båda klassade som precisionsinstrument. Resultaten från Centeks mätningar skiljer sig från dem som erhöles vid de tester som AB Svensk Bilprovning tidigare har gjort av samma skotermodeller.

Vid mätningar utomhus kan störningskällor i närheten, markens beskaffenhet och väderförhållandena påverka mätvärdena. Olika resultat kan också orsakas av temperaturens inverkan på mätinstrumenten, instrumentens kalibrering liksom skillnader i körförhållanden och körsätt. Vidare kan mätning vid fullgasacceleration

innebära risk för slirning och skillnader mellan olika skottrar på grund av variatortyp och effekt.

I Sverige används inte samma mätstandard som i Nordamerika och Japan, varifrån ca 80 % av de skottrar som säljs i Sverige är importerade.

Enligt den svenska standarden (SS 025131) mäts den maximala ljudtrycksnivån vid passage på 7,5 m avstånd. Snöskotern skall ha en hastighet av 50 km/tim när den passerar en linje 10 m före mätpunkten varvid gaspådraget ökas maximalt. Det högsta mätvärdet av fyra (två för vardera sidan) räknas som det slutliga resultatet. Någon tolerans för mätosäkerhet medges inte.

Den amerikanska standarden (SAE J192), som också används i Japan, anger ett mätavstånd på ca 15 m. Provet sker som ett accelerationsprov från stillastående drygt 20 m före mätpunkten. Medelvärde av tre mätningar på den bullrigaste sidan ger det slutliga mätresultatet. En tolerans på 2 dBA medges.

Den svenska mätstandardens innebär svårigheter att på ett reproducerbart sätt uppnå full acceleration från 50 km/tim inom mätområdet, som är 20 m. Mätningen enligt den amerikanska standarden med fullt gaspådrag från stillastående på en sträcka av ca 45 m innebär mindre risk för avståndsfel och att inverkan av sådana fel blir mindre genom det längre mätavståndet. Dessutom skall medelvärde av mätningarna användas, varigenom avvikande mätvärden elimineras. I den svenska standarden räknas det högsta värdet. Det hastiga gaspådraget från stillastående, enligt den amerikanska standarden, medför å andra sidan större risk för att drivbandet slirar mot underlaget och till att motorstarka skottrar blir svårmanövrerade med risk för att fullt motorvarvtal inte uppnås under passagen av mätområdet.

Centeks slutsats av gjorda jämförelser mellan svensk och amerikansk standard är att den amerikanska på de flesta punkter är bättre anpassad för mätningar av ljudet från snöskotrar.

Flertalet av de problem som är förknippade med fälttester skulle undvikas vid mätningar i laboratorium, där det är möjligt att utföra reproducerbara körningar och mätningar. Centeks mätningar vid körning med konstant hastighet visar relativt bra överensstämmelse mellan mätningarna i laboratorium av framdelen av skotrarna och fälttesterna. Centek bedömer det som fullt möjligt att använda en laborativ testmetod. För att komma fram till en lämplig testmetod behövs dock ytterligare studier, bl.a. för att bestämma under vilka körförhållanden testerna skall utföras.

Vi föreslår att Vägverket får i uppdrag att närmare utreda möjligheterna att för bullermätning av snöskotrar använda en mätstandard som bygger på laboratorietester i stället för den nuvarande standarden med fältprov.

Om det visar sig inte vara lämpligt att införa en standard med laboratorietester bör den nuvarande svenska mätstandard för fälttester ses över. Det är inte tillfredsställande att skillnaderna mellan olika fälttester är så stora som nu är fallet, vilket bl.a. framgår av Centeks studier. Med hänsyn till mätosäkerheter, till följd av bl.a. omgivningsfaktorer, instrumentskillnader, körsätt och underlag, bör det i ett sådant sammanhang övervägas om man skall tillåta en viss avvikelse från stipulerade gränsvärden, på samma sätt som enligt den amerikanska standarden.

8.2.4 Hastighetsbegränsning i fjällen

För att – utöver vad som uppnås med en skärpt bullernorm – ytterligare minska bullerstörningarna i fjällområden, som är värdefulla från friluftssynpunkt och där skoteråkning är tillåten, bör där införas en hastighetsgräns för snöskotrar. Som har redovisats i det föregående visar Centeks mätningar att ljudnivån sjunker påtagligt med lägre hastighet. Det är vidare så att högre fart kräver hårdare terrängunderlag, vilket ökar ljudavgivningen från skoterns drivsystem. Eftersom de motorstarka skotrarna är de minst bullrande i hastigheter upp till ca 50 kilometer i timmen vore det från bullersynpunkt till nackdel att införa regler om begränsningar av skotrarnas motorstyrka, vilket har föreslagits i andra sammanhang, bl.a. av säkerhetsskäl.

Vi föreslår att det i fjällområden som är särskilt värdefulla från friluftssynpunkt införs en hastighetsgräns för snöskotrar på högst 50 kilometer i timmen. Undantag bör göras för färd i samband med offentlig tjänst, sjukdom eller olycksfall, räddningstjänst och i direkt samband med renskötsel.

En hastighetsbegränsning bör införas direkt i de fjällområden där trafiken med snöskotrar regleras enligt terrängkörningsförfordningen eller naturvårdslagen. Det gäller såväl de områden där körning med snöskotrar redan nu är reglerad som de nya områden som kan komma att tillföras med anledning av Naturvårdsverkets förslag till bullerfria fjällområden, som redovisas i avsnitt 5.4.

Som framgår av våra överväganden i kapitel 5 är det angeläget med minskade bullerstörningar även i andra områden, bl.a. i närområdena kring de välfrekventerade turistorterna. Länsstyrelserna i de fyra fjällänen bör

få i uppdrag att till Naturvårdsverket lämna förslag till inom vilka områden, utöver de tidigare nämnda, som man bör införa en hastighetsbegränsning till högst 50 kilometer per timme. Länsstyrelsens arbete bör ske i nära samarbete med kommunerna och i de former som vi föreslår i kapitel 7.

På grundval av länsstyrelsernas förslag bör det ankomma på Naturvårdsverket att föreskriva vilka områden som skall omfattas av en hastighetsbegränsning. Ambitionsnivån bör vara att införa erforderliga bestämmelser senast inför vintersäsongen 1995/96. Länsstyrelserna bör därför lämna sina redovisningar senast den 1 juli 1995. I de fall det finns förutsättningar för länsstyrelsen att tidigare ange vissa områden bör en redovisning av dessa ske till Naturvårdsverket senast den 1 september 1994 så att bestämmelser kan införas till vintersäsongen 1994/95.

De områden som kommer att omfattas av den föreslagna hastighetsbegränsningen bör lämpligen anges på Fjällkartan. Upplysning om områdena bör också lämnas på informationstavlor i terrängen, t.ex. vid raststugor. Länsstyrelsen bör ansvara för att sådana informationstavlor sätts upp.

Det bör finnas en möjlighet att om det finns särskilda skäl lämna dispens från den generella hastighetsbegränsningen, t.ex. för tillfällig tävlingsverksamhet. En sådan dispensbefogenhet bör läggas på länsstyrelsen.

Förslag till erforderlig lagstiftning för att införa den föreslagna hastighetsregleringen redovisas i avsnitt 10.2.1.

Skoteråkning i höga hastigheter skapar problem också utanför själva fjällvärlden. Det kan gälla exempelvis

körning i anslutning till bostadsområden och trafik i friluftsområden. Ett alternativ till en hastighetsbegränsning i vissa fjällområden är därför en generell hastighetsgräns. En fördel med en allmänt gällande regel är också att det då vore möjligt att ställa krav på tekniska åtgärder på skotrarna för att anpassa dem till den högsta tillåtna hastigheten.

Med hänsyn till att vårt uppdrag vad gäller bullret från snöskotrar i huvudsak avser fjällvärlden har vi inte underlag för att närmare överväga frågan om en generell hastighetsbegränsning. I detta sammanhang kan nämnas att Rikspolisstyrelsen i en utredning nyligen har föreslagit en generell hastighetsgräns för snöskotrar på högst 70 kilometer i timmen. (Projekt för översyn av skotertrafiken.)

9 BULLER FRÅN MOTORBÅTAR - ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

9.1 BULLERMÄTNINGAR

ICOMIA Marine Environment Committee (IMEC) – en miljö-kommitté inom International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA), som är ett internationellt samarbetsorgan för båtbranschorganisationer – genomförde under hösten 1992 mätningar av ljudet från motorbåtar och utombordsmotorer (Maaseik Sound Tests for Recreational Boats and Motors – September 1992). Vi gavs möjlighet att delta vid mätningarna och vi har fått ta del av de utvärderingar av mätresultaten som IMEC har gjort. Vi har vidare tillsammans med Naturvårdsverket låtit Statens provningsanstalt mäta ljudet från båtar med utombordsmotorer (Buller från fritidsbåtar, SP Rapport 1992:61).

I det följande hänvisas till mätstandarder enligt

ISO – International Organization for Standardization
DIN – Deutsches Institut für Normung (Tyskland)

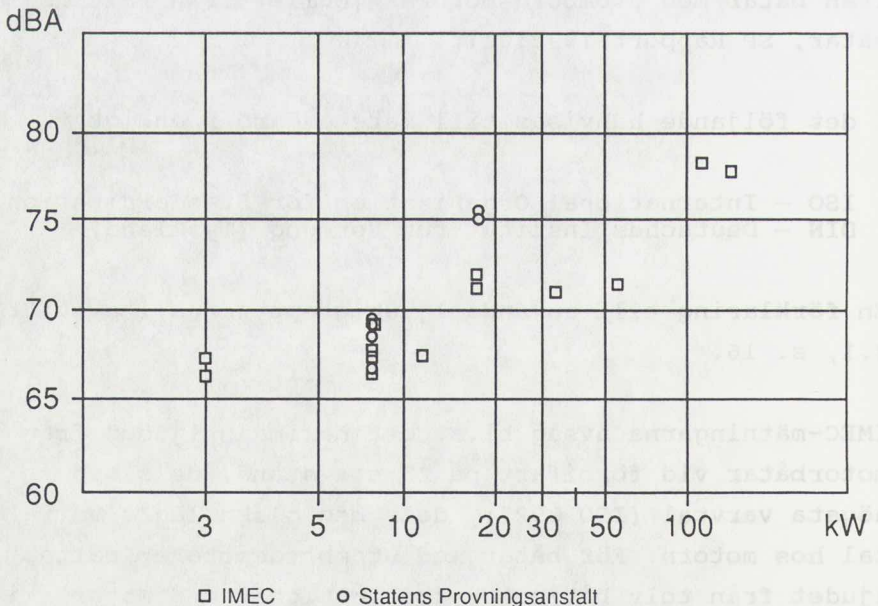
En förklaring till använda ljudbegrepp finns i avsnitt 2.1, s. 16.

IMEC-mätningarna avsåg bl.a. det maximala ljudet från motorbåtar vid förbifart på 25 m avstånd, dels med högsta varvtal (ISO 2922), dels med olika lägre varvtal hos motorn. För båtar med utombordsmotorer mättes ljudet från tolv båt/motor-kombinationer med motorer i åtta effektklasser mellan 3 kW (ca 4 hk) och 130 kW (ca 180 hk). För att studera båtskrovets inverkan

mättes i några fall ljudet från bogserade skrov med avstängd motor. För utombordsmotorer i fem effekt-klasser mellan 3 kW och 33,6 kW (ca 45 hk) mättes även ljudet från enbart motorn i en särskild anordning för stationär mätning (DIN 45 635 del 57).

För båtar med utombordsmotor är skillnaden i ljudtrycksnivå vid förbifart med högsta varvtal av storleksordningen 10 dBA mellan motorer med effekten 3 kW och de över 100 kW. Den genomsnittliga skillnaden är 4 dBA mellan de fyra båtarna med motorer på 7,4 kW (ca 10 hk) och de två med motorer på 18,6 kW (ca 25 hk) – de två effekter som är av samma storleksordning som de som ingick i Provningsanstaltens mätningar. Den största differensen mellan båtarna med 7,4 kW-motorer är ca 3 dBA och skillnaden mellan dem med 18,6 kW-motorer är ca 1 dBA. (Figur 5.)

Figur 5. Uppmätta ljudtrycksvärden år 1992 för båtar med utombordsmotorer vid förbifart på 25 m (ISO 2922)



En reducering av varvtalet – och därmed hastigheten – innebär i medeltal för samtliga motorer en sänkning av ljudet med ca 2 dBA för varje steg om 10 % i förhållande till det högsta varvtalet. Bogseringstesterna visar att ljudtrycksnivån för skrov med motor vid fullt varvtal i genomsnitt är ca 6 dBA över nivån för enbart skrovet med avstängd motor.

Provningsanstalten mätte ljudtrycksnivån vid förbifart med högsta varvtal – enligt samma standard som IMEC-mätningarna – och i olika lägre hastigheter. Mätningarna avsåg fyra motorer med effekten 7,4 kW och två med effekten 18,7 kW. Den genomsnittliga skillnaden mellan de två effektklasserna är ca 6 dBA vid högsta varvtal. Den största differensen mellan båtarna med 7,4 kW-motorer är ca 3 dBA och skillanden mellan dem med 18,6 kW-motorer är 0,5 dBA. (Figur 5.)

En halvering av motorns varvtal sänker ljudtrycksnivån med i genomsnitt ca 9 dBA. En sänkning av hastigheten från 20 till 5 knop ger en genomsnittlig sänkning med 10–12 dBA.

9.2 NORMER FÖR BÅTBULLER

I Sverige finns inte några bestämmelser som reglerar ljudavgivningen från motorbåtar. Gränsvärden för båtbuller finns i vissa andra länder, bl.a. i Finland, och i vissa delstater i USA.

1969 års trafikbullerutredning (TBU) behandlade båtbuller i ett delbetänkande, Buller från fritidsbåtar (SOU 1976:21). TBU redovisade en skiss till en bullernorm, som gick ut på att det högsta tillåtna ljudet skulle relateras till den högsta möjliga hastigheten för en båt. För båtar med en högsta hastighet på minst 30 knop ansågs en ljudtrycksnivå om 70 dBA på 25 m

avstånd vara en lämplig högsta gräns. Med tanke på mätosäkerheten borde ett normvärde sättas till 75 dBA. För båtar med en högsta hastighet på 5 knop skulle normvärdet vara 65 dBA. För båtar däremellan angavs normvärdet som ett linjärt samband mellan hastigheten och ljudnivån. Som ett alternativ för båtar med utombordsmotor diskuterade TBU gränsvärden som skulle vara relaterade till motorns effekt och anpassade till den skisserade normen, vilket ansågs fullt möjligt.

9.2.1 Stationär mätning av ljudet från utombordsmotorer

Det stora flertalet motorbåtar i landet har utombordsmotorer och det är de som orsakar de dominerande bullerstörningarna. För dessa båtar skulle tillämpningen av en bullernorm knuten till båtens hastighet, som TBU skisserade, medföra betydande svårigheter. Beroende bl.a. på skrovets utformning och dess överbyggnad och på motorns fastsättning i skrovet blir ljudnivån för hela båtekipaget olika när en och samma motor används på olika skrov. Ljudet skulle behöva mätas för varje enskild kombination av skrov och motor; om motorn byts skulle en ny mätning behöva ske. Till följd av det stora antalet möjliga kombinationer av båt och motor, som ofta köps var för sig, och för att det inte skall vara för långt till en mätstation skulle det behövas ett stort antal mätplatser. Av dessa skäl bör en bullernorm helst vara baserad på ljudavgivningen från enbart motorn.

IMEC-mätningarna visar ett gott samband för de olika utombordsmotorerna mellan motorns ljudeffektnivå vid stationär mätning och ljudtrycksnivån vid förbifartsprov, vid de för de respektive proven normerade varvtalen (80 resp. 100 %). Mätningarna gjordes av FIGE (Forschungsinstitut Geräusche und Erschütterungen),

som gjorde motsvarande mätningar också år 1984 (Geräuschuntersuchungen am Motorboten und Ausenbordmotoren, Aachen, 1984), vilka också visar god samstämmighet.

Av de senare nämnda mätningarna framgår också att skillnaderna är stora när en och samma motor används på olika skrov. Som vi tidigare har pekat på talar det förhållandet för stationär mätning av ljudet från utombordsmotorer.

Jämförelserna av resultaten från stationära mätningar och förbifartsprov ger inte ett helt proportionellt samband för olika skrov/motor-kombinationer. Vår bedömning är ändå att de erhållna sambanden visar att det bör vara möjligt att utveckla en mätstandard för stationära mätningar som kan ligga till grund för en bullernorm baserad på ljudavgivningen från motorn.

Det är i sammanhanget viktigt att komma ihåg att en lägre ljudnivå hos en motor alltid innebär en lägre total ljudnivå för hela båtekipaget, när samma skrov används. Ju tystare en motor är i förhållande till skrovet, desto mindre påverkar den dock den totala ljudnivån. IMEC:s bogseringstester visade att bidraget från motorn var ungefär 6 dBA. Om motorns ljudtrycksnivå skulle sänkas till samma nivå som skrovljudet skulle motorn bidra med 3 dBA till den totala ljudnivån.

Det är också så att motorljudet och skrovljudet hos fritidsbåtar har olika karaktär och upplevs på olika sätt. Skrovets framfart genom vattnet ger upphov till ett plaskande ljud, som till sin karaktär liknar ljudet från vattenvågor. Motorn avger ett surrande ljud som normalt domineras av s.k. rena toner (ljudets frekvensspektra domineras av en eller flera diskreta frekvenser) vilka vanligtvis är fullt hörbara och förhöjer störningsintrycket från störningskällan.

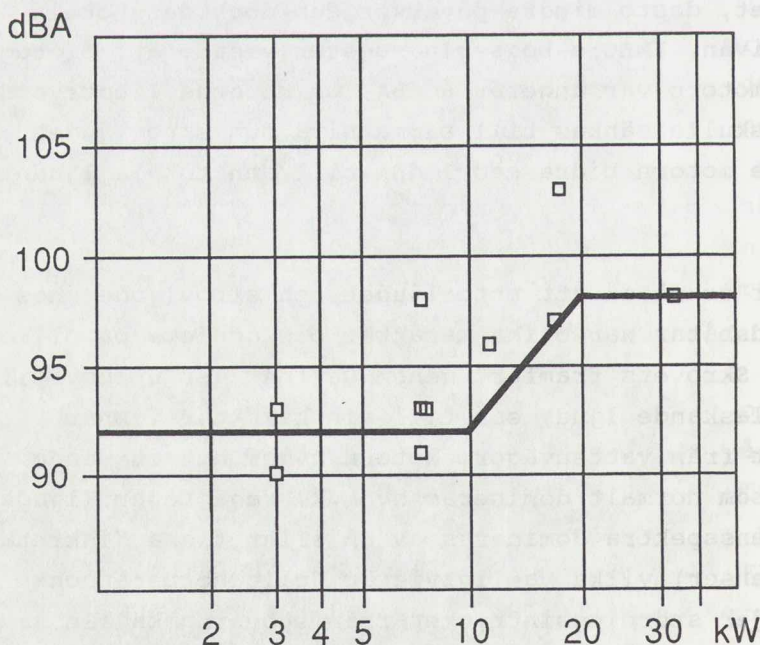
9.2.2 Förslag till bullernormer

Båtar med utombordsmotorer

För fritidsbåtar med utombordsmotorer förordar vi, mot bakgrund av den i det föregående avsnittet förda diskussionen, att en bullernorm införs för själva motorn. Då motorernas ljudnivå sjunker med lägre effekt bör en bullernorm utformas så att den tillåtna bullernivån varierar med motorstyrkan.

I figur 6 redovisas de av IMEC vid stationära prov uppmätta värdena för ljudavgivningen från utombordsmotorer i effektklasser mellan 3 och 33.6 kW. Vi föreslår att gränsvärdena för en bullernorm för utombordsmotorer baseras på dessa mätningar. De lägsta uppmätta värdena, d.v.s. vad som bör vara möjligt att uppnå med i dag använd teknik, skall vara utgångspunkt

Figur 6. Förslag till bullernorm i ljudeffekt för utombordsmotorer samt av IMEC år 1992 uppmätta värden (DIN 45 635 del 57.)



för vilken högsta bullernivå som bör vara tillåten för nya utombordsmotorer.

För nya utombordsmotorer med en effekt av högst 10 kW föreslår vi att det tillåtna gränsvärdet i ljudeffekt skall vara 92 dBA. Huvuddelen av det svenska beståndet av motorbåtar finns inom denna storleksgrupp. Här ingår ungefär två tredjedelar av de utombordsmotorer som under perioden 1976–1992 såldes av medlemmarna i Svenska Marinmotorleverantörföreningen, som svarar för så gott som hela försäljningen.

För motorer med effekten 20 kW och däröver föreslår vi ett gränsvärde på 98 dBA.

För motorer med effekter över 10 och under 20 kW föreslår vi ett med motorns effekt linjärt ökande gränsvärde, dvs. med 0,6 dBA/kW.

För att för de allra största motorerna klara det av oss föreslagna maxvärdet på 98 dBA kan det behövas särskilda insatser för att förbättra den i dag använda tekniken. Vi anser dock att det inte finns anledning att i de känsliga kust- och skärgårdsområdena acceptera extremt motorstarka nöjesbåtar med bullernivåer över dem som uppnås för motorer i 35 kW-(50 hk-)klassen.

I sammanhanget kan nämnas att det tyska miljöverket (Umweltbundesamt) behandlat frågan om till motoreffekten relaterade bullergränsvärden i en promemoria om fritidsbåtars och utombordsmotorers bulleremission (Geräuschemissionen von Sportbooten und Außenbordmotoren), vilken i september 1991 överlämnades till det tyska miljöministeriet. Mot bakgrund av bl.a. undersökningar gjorda i mitten av 1980-talet avseende teknikläget och ljudnivåerna för utombordsmotorer samt en bedömning av möjliga åtgärder för att minska bullret

från utombordsmotorer föreslog man bullergränsvärden som skulle införas i två steg.

Som ett första steg föreslog man att det skulle införas gränsvärden i ljudeffektnivå på 96 dBA för utombordsmotorer om högst 10 kW och på 101 dBA för motorer med högre effekt. De vid IMEC-testerna erhållna mätvärdena ligger i de flesta fallen under och i ett par fall något över dessa värden.

På något längre sikt skulle gränsvärdena i ett andra steg sänkas till 90 dBA för den lägre effektklassen och till 96 dBA för den högre klassen. Vi har från det tyska miljöministeriet inhämtat att man för närvarande inte har för avsikt att gå så långt som till de i det andra steget föreslagna värdena, som ligger 2 dBA under de av oss föreslagna gränsvärdena.

För att kunna jämföra med det mer vanligt använda begreppet ljudtryck kan det av oss föreslagna gränsvärdet 92 dBA för motorns ljudeffekt räknas om till att motsvara ljudtrycket 65 ± 3 dBA vid förbifart på 25 m avstånd (ISO 2922) och värdet 98 dBA till att motsvara 71 ± 3 dBA. Omräkningen har gjorts enligt följande samband, som redovisas i den tyska promemorian om bulleremissionen från bl.a. utombordsmotorer.

Ljudtryck vid förbifart = Ljudeffekt - 27 dBA $\pm$ 3 dBA.

IMEC-mätningarna visar i stort sett samma samband med en genomsnittlig skillnad mellan ljudtrycksnivån och ljudeffektnivån på 27 dBA och ett undre spridningsvärde på 3 dBA och ett övre på 5 dBA.

Båtar med inombordsmotorer

Vad gäller båtar med inombordsmotorer är de numera i regel konstruerade så att motorn ligger på en motorbädd i ett ljudisolerat utrymme. Det är främst avgasljudet som kan vålla bullerproblem, men det kan till stor del avhjälpas med en ljuddämpare. Som framgår av avsnitt 9.3 är det betydligt svårare att dämpa ljudet från utombordsmotorer. Väl ljuddämpade motorbåtar med inombordsmotorer har därför lägre ljudnivå än båtar med utombordsmotorer med samma effekt.

För nya fritidsbåtar med inombordsmotorer anser vi att det skall vara ett krav på ljuddämpning, där bästa tillgängliga teknik används. Som minimikrav skall dock gälla att ljudnivån inte får överstiga bullergränsvärdena för utombordsmotorer omräknade till ljudtrycksnivån för en motorbåt vid förbifart på 25 m avstånd med högsta varvtal.

Genomförande

Vid en tillämpning av de av oss lämnade förslagen anser vi det inte vara nödvändigt att särskilt besiktiga varje typ av utombordsmotor respektive båt med inombordsmotor. I stället föreslår vi att tillverkaren eller importören skall intyga, t.ex. genom märkning, att bulleravgivningen uppfyller de ställda kraven enligt en viss fastställd mätmetod. För båtar med inombordsmotorer skall också redovisas vilken teknik för ljuddämpning som används.

Sjöfartsverket bör vara den myndighet som i samråd med Naturvårdsverket skall ha till uppgift att lämna föreskrifter om högsta tillåtna ljudnivå, vilka mätmetoder som skall användas och hur redovisning skall ske av att de ställda kraven är uppfyllda. Det bör vidare

vara Sjöfartsverket som skall ha ansvar för att övervaka att gällande föreskrifter följs, bland annat genom att stickprovsvis kontrollera enskilda motorer och båtar.

Förslag till erforderlig lagstiftning för att genomföra de av oss lämnade förslagen om bulleravgivningen från båtmotorer och motordrivna fitidsbåtar redovisas i avsnitt 10.2.

I Sverige finns inte någon fastlagd mätstandard för stationär mätning av ljudet från utombordsmotorer. I samband med Sjöfartsverkets arbete med att utarbeta föreskrifter behöver man därför bestämma vilken mätstandard som skall användas. Vi bedömer att den tyska mätstandarden (DIN 45635, del 57) är lämplig att ha som utgångspunkt härvid. Den använda provmetoden kan dock behöva ses över i vissa avseenden, det gäller bl.a. testtriggens konstruktion för att klara de största motorerna.

IMEC pekar i sin rapport på att den vid de stationära mätningarna använda metodiken behöver utvecklas innan någon internationell standard kan läggas fast. Man rekommenderar att mätningarna tills vidare sker vid förbifartsprov och föreslår att standardskrov specificeras för att inte varje enskild båt/motorkombination skall behöva provas.

Skulle en översyn av mätstandarden leda till förändringar kan de av oss föreslagna gränsvärdena för ljudavgivningen från utombordsmotorer behöva anpassas härtill.

För att tillämpa det föreslagna minimikravet för fitidsbåtar med inombordsmotorer, nämligen att ljudnivån inte får överstiga vad som motsvarar gränsvärdena för utombordsmotorer vid stationär mätning, behöver dessa

gränsvärden räknas om till ljudtrycksnivån för en motorbåt vid förbifart på 25 m avstånd med högsta varvtal, som är den standard som normalt används för motorbåtar. Som tidigare har framgått finns en sådan formel för omräkning redovisad i den nämnda tyska promemorian om bulleremissionen från motorbåtar. I samband med arbetet med föreskrifter är det erforderligt att Sjöfartsverket närmare verifierar en formel för omräkning som kan läggas fast som standard.

Samarbete med andra länder

Den svenska marknaden för motorbåtar och utombordsmotorer är relativt stor, men i jämförelse med världsmarknaden är den en liten del. För att få genomslagskraft för krav på bullerbegränsningar vore det till fördel om de kom även från andra länder.

Vi har med företrädare för de tyska och schweiziska miljöministerierna tagit upp frågan om ett samarbete i syfte att lägga fram ett gemensamt förslag till bullernormer. De har varit positiva till ett samarbete och även Nederländerna har visat intresse av att delta. Till följd av att redovisningen av IMEC-mätningarna - som är ett viktigt underlag för detta arbete - inte har varit tillgänglig för alla parter förrän i månadsskiftet mars/april i år, har samarbetet inte kunnat fullföljas inom ramen för vårt arbete. Vi föreslår att det påbörjade samarbetet fortsätter i andra former och att Sjöfartsverket tillsammans med Naturvårdsverket svarar för detta.

9.3 UTVECKLING AV TYSTARE MOTORBÅTAR

I detta avsnitt behandlar vi mera principiellt olika möjligheter att begränsa bullret från motorbåtar. För

att närmare underbygga och precisera de krav som kan ställas på längre sikt behövs tekniska studier som det inte har legat inom utredningens möjligheter att genomföra.

För båtar med utombordsmotor är möjligheterna små att, som för båtar med inombordsmotor, med någon fast avskärmning på båten åstadkomma någon påtaglig dämpning av motorbullret, eftersom möjligheterna att röra motorn i sid- och höjddled inte får hindras. En avskärmande anordning skulle vidare kunna medföra reflexer av motorbullret som kan öka ljudspridningen akteröver. Det sagda talar för att bullerdämpning av båtar med utombordsmotor i första hand måste ske genom åtgärder avseende själva motorn.

För att få fram tystare motorer kan man göra tekniska förbättringar inom ramen för nu gängse teknik, där inriktningen mot en tyst motor ingår som en grundförutsättning. Det kan ske t.ex. genom noggrant utformade konstruktioner, genom förbättrad ljuddämpning av insugnings- och avgassystemen samt förbättrad vibrationsisolering. (Se en sammanfattande redovisning från Trafikbullerutredningens betänkande på nästa sida.)

Det bör också finnas möjligheter att utveckla andra konstruktioner än de gängse motortyperna. Elektriska båtmotorer skulle ge stora fördelar från ljudsynpunkt. Om elmotorer skall kunna användas för större fritidsbåtar måste man dock utveckla elenergikällor som har betydligt lägre vikt och längre livslängd än dagens batterier. Nu finns små batteridrivna elektriska båtmotorer och det finns solcellspaneler som kan monteras på mindre farkoster och minska beroendet av från elnätet uppladdade batterier. Effekten hos de eldrivna båtmotorer som finns är inte högre än ca 1 kW.

Andra för fritidsbåtar tänkbara typer av motorer som har en låg ljudavgivning är gasturbin- och stirling-motorer. På grund av de höga kostnaderna för att utveckla dessa motorer kan man inte vänta sig någon användning för fritidsbåtar förrän de har slagit igenom inom andra områden.

En kombination av beprövad teknik och ny teknik är en befintlig tvåtakts förbränningsmotor som vid drift bara har luftintaget över vattenytan, varigenom ljudet påtagligt dämpas. Den har en effekt av 1,5 kW (2 hk) och kan användas på mindre farkoster, t.ex. roddbåtar. Om denna motorkonstruktion kan vidareutvecklas för större fritidsbåtar skulle det kunna leda till betydande minskningar av bullret från motorbåtstrafiken.

Trafikbullerutredningen

I Trafikbullerutredningens betänkande gavs en teknisk beskrivning av båtmotorer och båtskrov med avseende på ljudalstringen och en redovisning av olika delbullerkällor. Där beskrevs även tänkbara bullerdämpande åtgärder. Beskrivningarna gäller i huvudsak också för dagens båtmotorer och skrov. Det har inte skett några genomgripande förändringar av motorerna i bullerdämpande syfte. Den utveckling av fyrtakts utombordsmotorer - i stället för tvåtakts - som har skett är dock ett steg i denna riktning.

I det följande redovisar vi i sammandrag TBU:s uppgifter om bullerkällor och bullerdämpande åtgärder.

Ljudet från motorn kan vara av tre slag - insugningsljud, avgasljud och motorkroppsljud (maskinslammer). Propellerns rotation och vattenrörelserna då en båt drivs framåt orsakar vibrationer i propeller och propelleraxel, som medför att ljud uppstår. Transmis-

sionen ger luftburet ljud och medför vibrationer som överförs till växelhuset.

Vibrationer och pulserande krafter från motor, transmission och vatten sätter skrovdelar i svängning och alstrar stomburet ljud. Skrovets benägenhet att vibrera kan variera betydligt och vid samma vibrationskraft kan man erhålla stora skillnader i ljudnivåer.

Krav på lägre ljudnivåer för motorbåtar aktualiserades i slutet av 1940-talet. På vissa utombordsmotorer infördes undervattensutsläpp av avgaserna. Senare kom motorkåpor och gummiupphängning av motorerna för vibrationsisolering mot skrovet. Flertalet av dessa anordningar är nu standard.

Genom förstyvning av motorkomponenter kan ljudalstringen från motorn minska. Insugningsljudet och avgasljudet kan dämpas med ljuddämpare. För båtar med inombordsmotorer kan ljuddämpare ge en sänkning av ljudet med 20 till 25 dBA, jämfört med om ingen ljuddämpare används. För båtar med utombordsmotorer måste ljuddämparna av utrymmesskäl göras mindre och dämpningsresultatet blir därför måttligt.

Det finns inte några uppenbara metoder att mera genomgripande minska bulleralstringen från propellern. Ljud från transmissionen kan dämpas genom noggrant utformade konstruktioner och genom vibrationsdämpande material.

Skrovets egenskaper bör kunna förbättras från ljudsynpunkt genom konstruktionsförändringar, t.ex. genom förstyvande och vibrationsdämpande material.

9.4 Fartbegränsning i skärgården

Som framgår av redovisningen av IMEC:s och Provningsanstaltens mätningar är en sänkning av hastigheten ett effektivt sätt att minska bullret från motorbåtar. Vi har därför övervägt frågan om en generell fartgräns för motordrivna fritidsbåtar.

I uppsplittrade skärgårdsområden med många öar och vikar, liksom för mindre sjöar, behövs mycket låga fartgränser för att hävda en låg bullernivå i strandnära områden. I skärgårdsområden med stora öppna fjärdar kan inom många delar farten hållas högre utan att bullerstörningarna blir alltför stora, vilket också gäller stora områden utanför de öppna kusterna. Det är mot denna bakgrund klart att en begränsning av hastigheten för motordrivna fritidsbåtar i syfte att minska bullerstörningarna måste differentieras. Som diskuteras i kapitel 7 behöver man för områden där man särskilt vill hävda en låg bullernivå överväga olika typer av restriktioner för bullrande verksamheter - bl.a. vilka fartgränser som kan behöva sättas för fritidsbåtar.

Vi anser ändå att det för skärgårdsområdena och inlandsvattnen bör läggas fast en högsta fartgräns för motordrivna fritidsbåtar, vilken inte får överskridas någonstans. Genom att på detta sätt begränsa de högsta hastigheterna uppnås en allmän sänkning av bullret från trafiken med motorbåtar.

Vad gäller skärgårdsområdena utmed havskusterna föreslår vi att en högsta fartgräns skall gälla innanför den s.k. baslinjen, som finns markerad på sjökorten och har beteckningen "Rät baslinje med baslinjepunkt." Med skärgårdsområden menas de områden utmed havskusten som finns angivna på separatkarta 3 och där är marke-

rade med A och B. De avsedda skärgårdsområdena bör anges på de av Sjöfartsverket utgivna sjökorten.

En högsta fartgräns bör inte sättas lägre än att det stora flertalet planande båtar kommer över sin planingströskel; en lägre gräns än planingströskeln medför ogynnsamma förbränningsförhållanden och större utsläpp av avgaser. Med hänsyn till bl.a. detta fann Sjöfartsverket i en utredning år 1990 att 18 knop skulle vara en lämplig fartgräns. (Sjöfartens miljöeffekter, Inventering och förslag till åtgärder, Sjöfartsverket, 1990-06-05.) Mot denna bakgrund föreslår vi att en fartbegränsning för skärgårdsområdena och inlandsvattnen sätts till 18 knop och att den införs fr.o.m. den 1 juni 1994.

Det bör finnas en möjlighet att lämna dispens från den generella fartbegränsningen om det finns särskilda skäl, t.ex. för tillfällig tävlingsverksamhet. En sådan dispensbefogenhet bör läggas på länsstyrelsen.

Förslag till erforderlig lagstiftning för att införa den föreslagna fartbegränsningen redovisas i avsnitt 10.2.2.

10 LAGAR OCH ANDRA BESTÄMMELSER

10.1 GÄLLANDE BESTÄMMELSER M.M. RÖRANDE OLIKA FÄRDMEDEL

10.1.1 Terrängmotorfordon

Definitioner

Enligt vägtrafikkungörelsen och terrängtrafikkungörelsen menas med terrängmotorfordon ett motordrivet fordon som är inrättat för att användas huvudsakligen till person- och godsbefordran i terräng. De delas in i terrängskotrar, bl.a. snöskotrar, och terrängvagnar, bl.a. snövesslor. Skotrarna får ha en tjänstevikt av högst 400 kg.

Två- och trehjuliga motorcyklar kan registreras som terrängskotrar. En terrängmotorcykel med fyra hjul, registreras som terrängmotorfordon eller traktor.

Rätten till färd

Med terrängmotorfordon får man enligt vägtrafikkungörelsen inte färdas på annan väg än enskild väg, dock inte om den i större utsträckning trafikeras av allmänheten. Beteckningen väg betyder, enligt vägtrafikkungörelsen, en led eller plats som allmänt används för trafik med fordon.

Körning i terräng för annat ändamål än jordbruk och skogsbruk är enligt terrängkörningslagen förbjuden på barmark. Körning är förbjuden även på snötäckt skogs- mark med plant- eller ungskog om det uppenbart inte kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom tolv fjällområden har regeringen med stöd av terrängkörningslagen förbjudit trafik även på snötäckt mark. Dessa s.k. skoterförbudsområden framgår av terrängkörningsförordningen. Länsstyrelsen har inom flertalet av områdena anvisat särskilda snöskoterleder.

Viss körning är, enligt terrängkörningsförordningen, undantagen från förbuden. Det gäller bl.a. färd i samband med offentlig tjänst, sjukdom/olycksfall, räddningstjänst och renskötsel. Vidare får länsstyrelsen ge dispens från förbuden om särskilda skäl föreligger.

Med stöd av naturvårdslagen har länsstyrelsen och Naturvårdsverket infört restriktioner mot terrängkörning i nationalparkerna och vissa naturreservat i fjällvärlden.

Lokala föreskrifter om förbud mot trafik, förbud att stanna eller parkera och om färdhastigheten kan meddelas av länsstyrelsen, kommunen och i vissa fall polismyndigheten, enligt terrängtrafikkungörelsen.

Vidare kan med stöd av terrängkörningslagen införas tillfälliga förbudsområden till skydd för renskötselns intressen.

Genom en från den 1 april 1993 gällande ändring i terrängkörningsförordningen har rätten till barmarkskörning i samband med renskötsel preciserats till att gälla för arbete vid bevakning av renar och vid drivning och samling av renar inför omedelbart förestående

märkning, slakt eller flyttning samt för renskötarnas försörjning med livsmedel och andra dagligvaror.

Förordningen kompletterades samtidigt med en föreskrift om att det vid körning på barmark skall iakttas särskild försiktighet på kalvfjäll. Därmed avses de försiktighetsmått som krävs för att motverka skador på naturmiljön samt buller och andra störningar av betydelse.

För körning i terräng gäller i tillämpliga delar de allmänna trafikreglerna men även vissa särskilda hänsyns- och trafikregler enligt bestämmelserna i terrängtrafikkungörelsen. Bland annat skall färdväg, hastighet och färd sätt anpassas så att människor och djur inte störs i onödan, t.ex. genom buller.

Fordonet och föraren

Terrängmotorfordon skall, enligt Vägverkets (tidigare Trafiksäkerhetsverkets) föreskrifter, vara så ljuddämpade att de inte har högre ljudnivå än 85 dBA. Mätningssmetoden är en standardiserad förbifartskörning under full acceleration av fordonet. Ljudet mäts på avståndet 7.5 meter.

Enligt terrängtrafikkungörelsen skall terrängmotorfordon vara typbesiktigat. Särskild besiktning behöver göras om fordonet används yrkesmässigt för personbefordran eller för uthyrning. Fordonet får inte användas utan att vara registrerat och trafikförsäkrat.

Tillstånd att hyra ut ett terrängmotorfordon ges av länsstyrelsen. Det kan ske vid vilken länsstyrelse som helst, exempelvis kan Länsstyrelsen i Stockholms län lämna ett tillstånd till uthyrning i Jämtland. Det görs ingen kontroll av kunskaperna om de regler och

bestämmelser som gäller för körning med terrängmotorfordon.

Det behövs inget körkort för att få köra en terrängskoter utan det räcker med att föraren har fyllt 16 år. Förarbevis är en frivillig utbildning om lagar och bestämmelser för skotrar och skoterkörning och om hur man vid körning visar hänsyn till människor och natur.

Vissa utländska bestämmelser

I USA och Kanada är den högsta tillåtna ljudnivån på 15 meters avstånd från en snöskoter 78 dBA vid acceleration och 73 dBA vid konstant fart. Ljudnivån 78 dBA motsvarar i stort sett den svenska mätmetodens 85 dBA. För vissa områden finns det särskilda bestämmelser om bulleravgivningen från snöskotrar.

I Österrike är det förbjudet att köra en skoter utan att den har en med bästa tillgängliga teknik utförd ljuddämpningsanordning. För vissa delar av landet finns ett förbud mot "överdriven bullerutbredning"; det åligger föraren av ett fordon att ombesörja att inte mer buller avges än som är nödvändigt.

Vad gäller reglerna om terrängkörning har vi gjort en särskild genomgång med avseende på de nordiska länderna.

I Finland är körning i terräng med motordrivna fordon med vissa undantag förbjuden utan markägarens tillstånd. Regeringen kan helt förbjuda eller begränsa användningen av sådan fordonsmodell som kan förorsaka betydande olägenheter för naturen eller den övriga miljön, för naturnäringar eller allmänt rekreationsbruk. Den tillåtna högsta hastigheten är 60 kilometer

i timmen, men denna begränsning gäller inte vid färd på is. Föraren skall ha minst traktorkörkort.

Finland har i mars 1993 hos EFTA/EG och GATT notifierat ett förslag om en bullernorm för snöskotrar. Förslaget innebär att ljudnivån från snöskotrar på 7,5 m avstånd får vara högst 85 dBA fr.o.m. den 1 januari 1994 och högst 80 dBA fr.o.m. den 1 januari 1998. Målsättningen är att sänka gränsvärdet till 75 dBA efter år 2000.

I Norge är det förbjudet att köra med motordrivet fordon i terrängen. Kommunen, fylkesmannen och Direktoratet for Naturforvaltning kan ge dispens om det finns särskilda skäl. I Finnmark och Nord-Troms kan fylkesmannen tillåta nöjesåkning på särskilda skoterleder, dock inte under tiden från den 5 maj till den 30 juni. (Ett fylke motsvarar ett svenskt län.)

I Island är det generellt tillåtet att köra snöskoter på snötäckt mark.

I Danmark gäller ett generellt förbud mot att använda motordrivna fordon i terrängen. Tillstånd kan dock ges av markägaren.

Beträffande övriga länder kan nämnas att det i USA och Kanada är tillåtet att köra endast på särskilda leder och på privat mark med markägarens tillstånd. I Österrike och Schweiz är huvudregeln att det är tillåtet att köra bara på egen mark.

10.1.2 Motorbåtar

Definitioner

Enligt sjölagen är en båt ett fartyg vars skrov är kortare än 12 m och smalare än 4 m. Övriga fartyg kallas skepp. Av sjötrafikförordningen framgår att fartyg är varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet.

Rätten till färd

Om det behövs från miljösynpunkt eller av säkerhetsskäl kan länsstyrelsen med stöd av sjötrafikförordningen meddela föreskrifter för ett vattenområde om fartbegränsning, förbud mot ankring, begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Länsstyrelsen får också meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbjuda att ett vattenområde används för trafik med fartyg, om det behövs med hänsyn till miljön. Uttrycket ett vattenområde har av myndigheterna tolkats så att en föreskrift kan avse endast ett visst område och alltså inte kan utfärdas generellt för en hel kust eller t.ex. alla sjöar i en kommun. Det är dock möjligt att införa restriktioner för en hel, namngiven sjö.

Med stöd av naturvårdslagen kan länsstyrelsen och Naturvårdsverket med hänsyn till naturvårdens och friluftslivets intressen meddela föreskrifter om rätten att färdas i nationalparker, naturreservat och naturvårdsområden. Genom sådana föreskrifter kan bl.a. rätten att köra med motorbåt begränsas.

För att åt allmänheten trygga tillgången till platser för bad och friluftsliv gäller enligt naturvårdslagen

för alla land- och vattenområden ett generellt strand-skydd intill 100 m från strandlinjen som kan utvidgas upp till 300 m. Strandskyddet innebär att mark inte får tas i anspråk så att allmänheten hindras eller avhålls från att beträda ett område där man annars skulle ha ägt rätt att färdas fritt. Enligt naturvårdslagen kan länsstyrelsen utfärda föreskrifter om vad allmänheten har att iaktta inom ett strandskyddsområde, bl.a. kan trafiken till sjöss regleras. Föreskrifter inom ett strandskyddsområde kan meddelas bara för avgränsade områden. Möjligheten att inom ett strandskyddsområde utfärda särskilda bestämmelser om sjötrafik har inte utnyttjats, så vitt vi har kunnat finna.

I sjölagen finns en bestämmelse som föreskriver ett straffansvar för den som tar en sådan färdväg, håller en sådan hastighet eller annars färdas med ett fartyg så att omgivningen i onödan störs. I förarbetena till bestämmelsen sägs att den sjävfallet kan tillämpas då omgivningen störs av buller.

Bruket av svävare kräver tillstånd enligt svävarfartsförrordningen. Undantag har gjorts för viss tjänsteutövning. Syftet med regleringen är i första hand trafiksäkerhetsintresset, men även att en fri användning av svävare skulle kunna leda till olägenheter såväl för naturmiljön som för befolkningen och friluftslivet, främst i skärgårdarna. Tillstånd meddelas av länsstyrelsen och får ges till den som avser att använda en svävare för räddningstjänst eller viss näringsverksamhet.

Med anledning av förslaget i vårt delbetänkande – Angående vattenskotrar (SOU 1992:41) – har riksdagen på förslag av regeringen (prop. 1992/93:97) bemyndigat regeringen att meddela föreskrifter om användningen av vattenskotrar och andra liknande vattenfarkoster.

Regeringen har sedermera beslutat om att till EFTA/EG och GATT notifiera ett förslag till en vattenskoter-förordning som avses komma att gälla fr.o.m. den 1 oktober 1993. Förordningen innebär att länsstyrelsen föreskriver att vattenskotrar får användas inom vattenområden där trafiken bl.a. inte medför olägenheter för allmänheten genom buller eller andra störningar.

Farkosten och föraren

I Sverige finns inte några regler om högsta tillåtna bullernivå för fritidsbåtar.

Fritidsbåtar behöver inte vara registrerade (gäller från 1 januari 1993) eller försäkrade. Av de motor-drivna fritidsbåtar som finns i landet är ca 30 % försäkrade.

För att få köra fritidsbåt behövs inget körkort och inte heller finns det något krav på viss lägsta ålder. Det finns frivilliga utbildningar som leder fram till förarintyg och kustskepparintyg. Utbildningen ger kunskap om bl.a. sjövägsregler och navigation samt färdighet att föra fritidsbåt i farvatten nära land. För att få hyra en båt måste man ha lägst förarintyg.

Vissa utländska bestämmelser

I Finland får ljudnivån från motorbåtar normalt inte överskrida 75 dBA på 25 m avstånd. Ljudet från inombordsmotorer skall dämpas så effektivt som det i praktiken är möjligt.

I Norge får man, med undantag för saktgående inombordsmotorer under 100 hk, inte använda fritidsbåtar utan effektiv ljuddämpning innanför grundlinjen -

gränsen mellan de yttre öarna. På sjöar som är mindre än två kvadratkilometer är det i princip förbjudet att färdas med motorbåt.

I Bayern är huvudregeln att ljudnivån från motorbåtar inte får överstiga 65 dBA på 30 m avstånd. För Bodensjön finns en överenskommelse mellan de berörda områdena i Tyskland, Schweiz och Österrike om en högsta tillåten ljudnivå för motorbåtar på 72 dBA på 25 m avstånd.

I Österrike är det förbjudet att köra båt utan att den har en ljuddämpningsanordning och i vissa delar är det inte tillåtet att bullra mer än vad som är nödvändigt. (Jmf. 10.1.1, s. 108).

I USA finns på delstatlig och regional nivå bullernormer som varierar mellan 72 och 78 dBA vid förbifart på 25 m avstånd.

10.1.3 Allmänflyget

Definitioner

Begreppet allmänflyg innefattar lätta luftfartyg i verksamhet som skol-, privat-, affärs-, taxi- och rundflyg. Med luftfartyg menas såväl flygplan som helikoptrar. Gränsen för lätta luftfartyg dras för flygplan vid en högsta tillåten startvikt om 5 700 kg och för helikoptrar vid 2 700 kg.

Rätten till färd

Den lägsta tillåtna flyghöjden är olika för flygning utan och med instrument, VFR-(Visuell Flight Rules) flygning respektive IFR-(Instrument Flight Rules)flyg-

ning. VFR-flygning innebär att flygningen i princip sker visuellt, dvs. med hjälp av yttre synreferenser. Vid IFR-flygning kan hela flygningen i princip utföras med användning av instrument.

Utanför tätbebyggda områden får VFR-flygning inte ske på lägre höjd än 150 m över marken eller vattnet. IFR-flygning får inte ske på lägre höjd än 300 m över det högsta hindret inom 8 km. Trafikreglerna kan frångås när säkerheten kräver det.

Om det behövs av hänsyn till naturvården eller friluftslivet kan Luftfartsverket meddela förbud att landa inom visst område eller föreskriva att ett område skall vara restriktionsområde. I ett restriktionsområde är rätten till luftfart inskränkt av andra anledningar än för trafikkontroll. För områden som är skyddade enligt naturvårdslagen, t.ex. nationalparker och naturreservat, finns möjlighet att i föreskrifterna för området förbjuda eller begränsa landning. För landning på ett odlat område fordras markägarens tillstånd.

Luftfartyget och föraren

När ett luftfartyg skall tas in i det svenska luftfartygsregistret sker en kontroll om vissa miljövärdirskrav är uppfyllda. Ett luftfartyg är miljövärdigt då det är konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet så att det inte vållar skada, bl.a. genom buller.

Den internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO, har antagit bestämmelser, bl.a. om bullernormer, som är bindande minimikrav för alla länder som är med i ICAO, bl.a. Sverige.

För propellerplan med en startvikt upp till 600 kg får bullernivån vid överflygning på 300 m höjd inte överstiga 68 dBA i marknivån. Därefter gäller upp till startvikten 1 500 kg en med vikten linjärt stigande högsta tillåten bullernivå upp till 80 dBA, varefter den är konstant.

För helikoptrar anges bullernivån i EPNdB (EPN, Effective Percived Noiselevel), som inte kan jämföras direkt med dBA-måttet (bl.a. därför att EPNdB är ett dosmått och dBA ett momentanmått). Om en helikopter flyger långsamt påverkas EPNdB-nivån genom den längre varaktigheten, medan dBA-nivån är oberoende av denna. För helikoptrar med en startvikt upp till 788 kg får bullernivån inte överstiga 88 EPNdB i marknivån vid planflygt på 150 m höjd, 89 EPNdB vid start och 90 EPNdB vid landing. Mätningar av bullret i planflykt visar en högsta bullernivå rakt under helikoptern på 75-80 dBA.

Flygföraren måste ha ett certifikat. Vid förnyelse av certifikatet, som är tidsbegränsat, krävs att föraren under de närmast föregående tolv månaderna har utfört ett visst antal starter och landningar samt flugit ett visst antal timmar som befälhavare.

För trafik med tillstånd att flyga passagerare är försäkring obligatorisk för skyddet av passagerare och tredje man.

Vissa utländska bestämmelser

I det följande lämnas uppgifter om vissa särskilda bestämmelser i Danmark, Finland och Norge.

I Danmark kan flyghöjden begränsas över områden med stora miljövärden. Flygplan med en vikt av högst

150 kg (ultralätta plan) får bullra högst 60 dBA vid överflygning på 150 m höjd och motorerna högst 80 dBA vid ett avstånd på 10 m.

I Finland kan trafikministeriet med hänsyn till natur-skydd och friluftsliv förbjuda luftfartyg att utan tillstånd landa inom ett visst område.

I Norge är huvudregeln att start och landning inte är tillåten i terrängen och på vatten. Undantag gäller för tjänsteutövning. Kommunen kan ge landningstillstånd, dock inte för landning på fjälltoppar, utsiktspunkter och andra liknande platser när det gäller endast nöjesflygning.

10.2 FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNING

Som framgår av den i det föregående avsnittet lämnade redovisningen ger den befintliga lagstiftningen goda möjligheter att genomföra många av de av oss lämnade förslagen till åtgärder. Våra förslag om att i vissa områden generellt införa en hastighetsgräns för snöskotrar och en fartgräns för motordrivna fritidsbåtar samt om krav för att minska bullret från motorbåtar förutsätter dock ändrad eller helt ny lagstiftning.

10.2.1 Hastighetsbegränsning för terrängskotrar

I kapitel 8 föreslår vi att den bullernorm som gäller för snöskotrar sänks till 80 dBA och att det i vissa fjällområden införs en hastighetsbegränsning på högst 50 kilometer i timmen.

En ny bullernorm kan beslutas av Vägverket genom ändring av gällande bestämmelse i föreskrifterna om utvändigt fordonsbuller.

Vad gäller hastighetsbegränsningen föreslår vi att den, med undantag för vissa verksamheter, skall gälla inom de fjällområden där körning med skoter är reglerad enligt terrängkörningsförfordningen och inom de områden i övrigt som Naturvårdsverket föreskriver.

En bestämmelse om hastighetsbegränsning för snöskotrar hör hemma i terrängtrafikkungörelsen. Den bör placeras i avsnittet om Trafikregler under rubriken Hastighet. Bestämmelsen föranleder följdändringar under rubriken Undantag för vissa områden och i avsnitten om Ansvarsbestämmelser m.m. och om Bestämmelser om överklagande.

Som vi har föreslagit i avsnitt 8.2.4 bör länsstyrelsen kunna ge dispens från hastighetsbegränsningen. Samråd bör härvid ske med Naturvårdsverket.

Snöskotern är inte särskilt definierad i lagstiftningen utan ingår i den grupp som betecknas som terrängskotrar och som innefattar också vissa hjulfordon. Av de ca 170 000 registrerade terrängskotrarna är bara ungefär 5 % andra fordon än snöskotrar. I fjällområdet används sådana andra typer av fordon i ringa omfattning, främst i samband med renskötsel, men även för nyttotransporter vid tillsyn, underhåll, anläggningsarbeten m.m. Med hänsyn till deras användningsområden finns inte skäl att undanta dem från en hastighetsbegränsning i fjällvärlden i vidare omfattning än de undantag som föreslås vad gäller körning med snöskotrar.

**Förslag till
Förordning om ändring i terrängtrafikkungörelsen
(1972:594);**

Regeringen föreskriver i fråga om terrängtrafikkungörelsen (1972:594)¹

dels att 56 §, 71 § punkt 9 och 82 § tredje stycket skall ha följande lydelse,

dels att det i kungörelsen skall införas en ny paragraf, 48 a §, av följande lydelse.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

56 §

Bestämmelserna i 36 §
1 st, 38 § 2 st,
40-42 §§, 44 § 2 st,
45-47 §§ och 49-55 §§
gäller ej trafik inom
inhägnat järnvägs-
eller fabriksområde
eller inhägnat täv-
lingsområde eller
annat dylikt inhägnat
område.

Bestämmelserna i 36 §
1 st, 38 § 2 st,
40-42 §§, 44 § 2 st,
45-47 §§, **48 a** och
49-55 §§ gäller ej
trafik inom inhägnat
järnvägs- eller
fabriksområde eller
inhägnat tävlings-
område eller annat
dylikt inhägnat
område.

¹ Kungörelsen omtryckt 1979:642

Gällande lydelseFöreslagen lydelse71 §²

Till böter, högst ettusen kronor, döms

- - -

9. den som bryter mot
36 § första stycket,
38 § andra stycket,
40 eller 41 §, 44 §
andra stycket, 45 §,
46 § första stycket,
47, 49, 51-53 eller
55 § eller föreskrift
i de ämnen som avses
i dessa bestämmelser
och som har beslutats
enligt bemyndiganden
i denna kungörelse
eller mot annan lokal
trafikföreskrift
enligt 57 § andra
stycket än sådan som
rör stannande eller
parkering.

- - -

82 §³

Polismyndighetens beslut enligt denna kungörelse får
överklagas hos länsstyrelsen.

Länsstyrelsens beslut får överklagas hos Vägverket.
Verkets beslut i ett överklagat ärende får inte
överklagas vidare.

2 Senaste lydelse 1991:1362

3 Senaste lydelse 1992:1763

Gällande lydelse

Beslut som Vägverket har fattat i första instans enligt denna kungörelse får överklagas hos regeringen.

Föreslagen lydelse

Beslut som Vägverket **och Statens naturvårdsverk** har fattat i första instans enligt denna kungörelse får överklagas hos regeringen.

48 a §

Inom de fjällområden som anges i 3 § terrängkörningsförelskriften (1978:594) och inom de områden i övrigt som Statens naturvårdsverk föreskriver får terrängskoter inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Det gäller dock inte de fall som avses i 1 § första stycket 1-3 och 5 terrängkörningsförelskriften (1978:594).

Länsstyrelsen får efter samråd med Statens naturvårdsverk medge högre hastighet om det föreligger särskilda skäl.

10.2.2 Bullernormer och fartbegränsning för motorbåtar

I kapitel 9 föreslår vi för motordrivna fritidsbåtar bestämmelser om tillåtna gränsvärden för buller och om att nya båtar med inombordsmotorer skall vara ljuddämpade med användning av bästa tillgängliga teknik samt att det för skärgårdsområden utmed havskusten och för inlandsvattnen införs en fartbegränsning på 18 knop.

Med fritidsbåtar avses andra fartyg än de som är registrerade för yrkesmässig trafik antingen enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. eller enligt sjölagens skeppsregister (1891:35 s. 1).

Bestämmelserna om krav för att dämpa bullret kan man lagtekniskt lösa antingen genom att komplettera sjötrafikkförordningen med en bestämmelse som ger en myndighet möjlighet att meddela föreskrifter eller genom att skapa en särskild författning om begränsning av bullret från motordrivna fritidsbåtar.

För motorfordon finns föreskrifter om utvändigt buller som är utfärdade av Trafiksäkerhetsverket (numera Vägverket) med stöd av bestämmelser i bl.a. terrängtrafikkungörelsen. Ett regelsystem uppbyggt efter en sådan princip gör det möjligt att lätt ändra i föreskrifterna allteftersom behov uppstår. Vi föreslår att frågan om buller från motorbåtar regleras enligt denna modell och att en ny bestämmelse härom förs in i sjötrafikkförordningen. Det kan ske som en allmänt hållen bestämmelse som ger Sjöfartsverket rätt att meddela närmare föreskrifter.

En bestämmelse om fartbegränsning hör hemma i sjötrafikkförordningen som innehåller övergripande bestämmelser för sjötrafiken. Som vi tidigare har föreslagit

bör länsstyrelsen kunna ge dispens från fartbegränsningen. Samråd bör härvid ske med Sjöfartsverket

De skärgårdsområden utmed havskusten där fartbegränsningen, enligt avsnitt 9.4, föreslås gälla bör anges i bilaga till förordningen och avgränsas på de av Sjöfartsverket utgivna sjökorten.

De nya bestämmelserna bör skrivas in i sjötrafikförordningens första kapitel där det upplyses om de särskilda bestämmelser som gäller för sjötrafiken. Vidare krävs följdändringar av ansvarsbestämmelserna.

**Förslag till
Förordning om ändring i sjötrafikförordningen
(1986:300);**

Regeringen föreskriver i fråga om sjötrafikförordningen (1986:300)

dels att 5 kap. 1 § punkt 3 skall ha följande lydelse,

dels att det i 5 kap. 1 § skall införas en ny punkt, 4, av följande lydelse,

dels att nuvarande 5 kap. 1 § punkt 4 och 5 skall betecknas 5 kap. 1 § punkt 5 och 6,

dels att det i förordningen skall införas två nya paragrafer, 1 kap. 3 a och 5 a §§, av följande lydelse.

Gällande lydelseFöreslagen lydelse

5 kap. 1 §

Till böter döms

- - -

3. den som bryter mot
föreskrift som medde-
lats med stöd av
2 kap. 1, 2, eller
9 §,

3. den som bryter mot
föreskrift som medde-
lats med stöd av
1 kap 3 a § eller
2 kap. 1, 2, eller
9 §,
4. den som bryter mot
1 kap. 5 a §,

- - -

1 kap. 3 a §

Sjöfartsverket före-
skriver om båtmotorer
deras beskaffenhet,
utrustning och kon-
troll vad avser
buller.

1 kap. 5 a §

I skärgårdsområden
och på inlandsvattnen
får motordrivna
fritidsbåtar inte
föras med högre fart
än 18 knop. Skär-
gårdsområdena anges i
bilaga till denna
förordning. Närmare

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse
 beskrivning av områ-
 denas avgränsning
 finns på sjökorten.

Länsstyrelsen får
 efter samråd med
 Sjöfartsverket medge
 högre fart om det
 föreligger särskilda
 skäl.

BILAGOR

- Bilaga 1: Direktivet från 17 juli 1990
- Bilaga 2: Förordning (EG) nr 1176/90 om
naturvård
- Bilaga 3: Remissvar från de berörda
departementen i mars/april 1991
- Bilaga 4: Förordning (EG) nr 1176/90
Hortensia kommun



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 skärgårdsområden 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 rekreationsmiljöer 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), sjötrafikförordningen (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-
myndigar chefen för miljödepartementet

att tillkalla en särskild utredare – omfattad av kommittéförordningen (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)

Föredrag till beslut om utredning

1. Bakgrund och syfte med utredning

Naturvärldens och dess bestånds mycket omfattande är. Även om det är en stor del av världens befolkning som är beroende av naturen och dess resurser, så är det också en stor del av världens befolkning som är beroende av naturen och dess resurser. Detta innebär att det är viktigt att ta hänsyn till naturen och dess resurser vid alla beslut som rör miljö och natur. Utredningen har till syfte att undersöka de problem som uppstår vid beslut om miljö och natur, och att ge råd om hur dessa problem kan lösas.

Förslaget har i sin huvudsak tagits fram av Naturvårdsverket. Utredningen har i sin tur skickat ut en enkät till alla länsstyrelser och kommuner om deras syn på miljö och natur. Enkäten har gett en god översikt över de problem som uppstår vid beslut om miljö och natur. Detta innebär att det är möjligt att ge råd om hur dessa problem kan lösas.

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923



1993-04-16

201-686-93 Nv

Bullerutredningen
Slottsbacken 6
103 33 Stockholm

Förslag till bullerfria fjällområden

1. Bakgrund och sammanfattning

Naturvårdsverket anser att det är mycket angeläget att vissa fjällområden är tysta och störningsfria. Verket anser därför att trafiken med främst snöskotrar och luftfarkoster bör förbjudas i områden som har särskilt stora värden för naturvården och det rörliga friluftslivet, dvs skidåkning och fjällvandring. Förslaget här är framtaget med anledning av att regeringen tillsatt en utredning i frågan: Åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar mm.

Förslaget har i en första utgåva daterat 1992-06-04 skickats som arbetsmaterial till utredningen. Utredningen har i sin tur skickat materialet på remiss till ett flertal myndigheter och intresseorganisationer. Många synpunkter, både positiva och negativa, har därvid kommit fram. Naturvårdsverket har tagit del av dessa synpunkter och modifierat förslaget. Denna promemoria redovisar verkets slutgiltiga ställningstagande till vilka områden som verket anser bör bli aktuella för de föreslagna förbuden.

I korthet innebär förslaget att dels ett antal för naturvården mycket värdefulla områden förses med ett förbud för så gott som all trafik med snöskotrar. Även så gott som all överflygning under 3000 möh eller landning med luftfarkoster bör förbjudas i dessa områden. Viss yrkesmässig trafik som är motiverad av rennärings-, bevaknings- eller räddningsskäl bör dock vara undantagen. Inom dessa fjällområden som betecknas som *vildmarkszoner* är sålunda kravet på orördhet extra högt.

Verket anser också att fjällområden som har ett omfattande system med leder och övernattningsstugor som byggts upp för fjällvandrare och skidåkare också förses med förbud för motortrafiken. Inom dessa områden som benämns *friluftszoner* skall all trafik med snöskotrar som inte är yrkesmässig vara förbjuden, liksom all landning med luftfarkoster som inte sker i samband med yrkestransporter. Nöjeskörning med skoter kan undantagsvis få förekomma längs några få leder och landning med luftfarkoster i samband med nöjestratik bara få genomföras vid några få utpekade landningsplatser. Skoterlederna skall vara separerade från skid- och vandringslederna.

I övriga delar av fjällen innebär verkets förslag ingen förändring. Skoterförbudsområden som ej ingår i ovanstående zoner behåller således sina nuvarande regler. Fjällvärlden utanför skoterförbudsområdena och ovan nämnda zoner berörs av de regler i övrigt som finns i lagstiftningen angående luftfart och terrängkörning.

I praktiken innebär detta förslag en förstärkt och mera ändamålsenlig reglering av motortrafiken i de områden som i de flesta fall redan har ett förbud mot skoterkörning. De föreslagna vildmarks- och friluftszonerna ligger med undantag för tre områden helt inom existerande skoterförbudsområden och nationalparker. Förändringen kommer bli att vissa skoterleder läggs ned eller dras om. En annan nyhet är att ett förbud mot landning införs utanför nationalparkerna och att det inom delar av parkerna blir förbud mot överflygning. Verkets förslag innebär att tre nya områden som i dagsläget saknar skoterförbud förses med skoterförbud och landningsförbud. Dessa är Kungleden mellan Abisko och Teusajaure, Kebnekaise-fjällen och Transtrandsfjällen.

Förslaget skall ses som en lösning på den akuta situationen. Naturvårdsverket har beaktat de motsatta intressena. Förslaget utgör verkets krav med hänsyn till dagens läge. På längre sikt kommer ytterligare områden aktualiseras för förbud, i första hand de som ingår i naturvårdsverkets nationalparksplan och som ej tagits med här.

2. Allmänt resonemang

Störningarna och bullret från motortrafiken i väglösa fjällområden, dvs från snöskotrar och luftfarkoster, har blivit ett allt större problem för såväl naturvården som det rörliga friluftslivet. Genom att antalet fordon och farkoster blivit mycket stort och användningen ökat starkt har situa-

tionen förvärrats dramatiskt under senare år. Ökningen har skett inom ramen för de politiska beslut och lagar som gäller. Trafiken har kunnat expandera samtidigt som naturvårdsmyndigheterna och det rörliga friluftslivet, främst vandrarna och skidåkarna, upplevt störningarna som allt mer besvärande.

Ur naturvårdssynpunkt våller denna motortrafik problem eftersom den leder till att orörda och värdefulla fjällområden drabbas av störningar och slitage. Naturvårdsverket anser därför att det är angeläget att avvisa trafiken från de områden där den gör stor skada. Att bevara de mest orörda fjällområdena så orörda som möjligt är ett viktigt mål för naturvården. Om motortrafiken fortsätter att öka och sprida sig går fjällvärldens karaktär som ostörd natur förlorad vilket innebär betydande naturvårdsförluster.

Motortrafiken skadar fjällmiljön på flera sätt. Främst är det snöskotern som orsakar problemen genom att det finns så många skotrar. Bullret är den mest påtagliga konsekvensen. Fjällen är en mycket bullerkänslig miljö. Det öppna landskapet släpper fram ljuden längre sträckor än vad som är fallet i större delen av övriga landet. I dalgångarna ger bergväggarna ekoeffekter som förstärker ljudvolymen. Fjällmiljön är också sårbar ur miljöskyddssynpunkt genom att föroreningshalten generellt sett är låg i jämförelse med övriga landet, och kravet att hålla miljön ren därför extra högt. Fordonen släpper ut föroreningar som inte kan negligeras trots att de sprids över stora arealer. Lokalt kan det bli höga halter som släpps ut. Illegal jakt är ett annat problem med skotertrafiken, liksom tjuvfiske. Barmarkskörning med terränghjulingar och motorcyklar medför bitvis förödande slitageskador på mark och vegetation. Flyget orsakar främst bullerstörningar.

Det mest uppmärksammade problemet med motortrafiken gäller dess inverkan på människors upplevelse av fjällen. Många människor besöker årligen den svenska fjällvärlden för att se och uppleva en orörd och tyst natur. Motortrafiken blir för dem mycket störande, i synnerhet skotertrafiken.

Otvivelaktigt har det under senare år vuxit fram en motsättning mellan olika grupper av fjällbesökare. Lokalt inom vissa områden kan denna intressekonflikt vara tillspetsad. På ena sidan står de som använder motorfordonen, främst skotern, för att snabbt och bekvämt komma fram på fjället. För dem är skotern en stor fördel och de vill därför att trafiken skall vara tillåten. På andra sidan finns de som vill ta sig fram i fjällen på ett enkelt och na-

turnära sätt för att kunna uppleva en storslagen och tyst natur, fri från bulleralstrande och förorenande maskiner. För dem är det en starkt negativ erfarenhet att se och höra många motordrivna fordon under sin fjällvistelse. De uppfattar trafiken som en del av den tätortsmiljö som de farit till fjällen för att slippa se och höra. Därför vill de ha förbudsområden.

Den mest uppenbara störningsfaktorn för skidåkarna och fjällvandrarerna är bullret. Men störningen stannar inte bara vid detta oljud. De synliga spåren efter skotertrafiken är också negativ för upplevelsen av orördhet liksom avgasdofterna. Bandspåren i snö efter skotrar som körs upp och ned på fjällsidorna, en typ av körning som blivit populär på senare år, är ett anslående exempel. Därigenom får sluttningar som normalt har släta och obrutna snöytor konstgjorda mönster som stör landskapsbilden. Motortrafiken medför också att svårtillgängliga områden blir relativt välbesökta och därmed förlorar sin orörda prägel.

Skoteråkarna befar nu i allt större utsträckning flera av de mest attraktiva och frekventerade sträckorna inom det led- och stugsystem (exempelvis Kungsleden och delar av Padjelantaleden) som ursprungligen uppfördes för skidåkarnas och vandrarnas räkning och som utnyttjats av skidåkarna och vandrarna i nästan 70 år innan skotrarna började dyka upp. Risken är, enligt naturvårdsverkets bedömning, påtaglig att intresset för skidåkning i dessa områden minskar om skotertrafiken får fortsätta som hittills.

Det finns anledning att också se motortrafikens utveckling i ett internationellt perspektiv. Den internationella turismen är stadd i tillväxt i svenska fjällen. Fjällnaturens orörda karaktär och ledsystemet börjar bli allt mera känt utomlands och lockar skidåkare och vandrare från när och fjärran. Potentialen för naturturism i svenska fjällen torde vara stor och människor från det kontinentala Europa kommer sannolikt att i framtiden komma hit i betydligt större utsträckning än för närvarande. Sverige har ett internationellt ansvar att förvalta fjällnaturen på ett förnuftigt sätt. Långväga gäster bygger upp förväntningar om en extraordinär naturkvalitet i våra fjälltrakter. För att inte förlora bilden av svenska fjällen som en i ett europeiskt perspektiv unik vildmark måste därför betydande arealer hållas fria från motortrafik.

En annan sida av det internationella perspektivet är att Sverige i jämförelse med Norge och Finland har ett mycket liberalt regelverk för färdsl med snöskotrar. I Finland krävs markägarens tillstånd för att köra på annans

mark. För att tillgodose allmänhetens önskemål har man i finska Lappland anlagt skoterleder längs kraftledningar, gamla skogsbilvägar etc. Norge har en mycket restriktiv lagstiftning för snöskotertrafiken och körning i terräng är förbjuden. Skotern får dock användas i yrkesbruk medan nöjeskörning i stort sett bara är tillåten längs skoterleder i Nordnorge (Finnmarks fylke). I Sverige har rätten att köra skoter på annans mark knutits till allemansrätten och i större delen av landet är det därför tillåtet att köra skoter. I grannländerna föreligger inte denna rätt och därför är det många, framför allt norrmän, som kör med sina skotrar i svenska områden. Detta bidrar till att öka den totala trafikvolymen i Sverige. En sådan utveckling är inte välkommen från naturvårdssynpunkt. Naturvårdsverket bedömer risken vara stor att svenska fjällen på sikt blir ett mycket frekventerat åkområde för skoteråkare från de andra nordiska länderna, om inte skoterbestämmelserna i Sverige blir mera lika dem som gäller i övriga Norden.

Även flygtransporterna med främst helikoptrar har ökat stort i fjällen under de senaste decennierna. Under senare år har det dock skett en nedgång, möjligen på grund av lågkonjunkturer. I en del områden medför flygtrafiken bullerstörningar. Konfrontationen mellan de fjällbesökare som utnyttjar och de som inte utnyttjar flyget är emellertid inte alls lika skarp som i fallet mellan skoter- och skidåkare, men åtskilliga vandrare störs av den höga flygintensiteten i vissa områden. Vintertid är det främst helikopterskidåkning som orsakar störningar. Denna verksamhet kan periodvis medföra ett ihärdigt buller på vissa platser.

Trots ovannämnda störningar är det helt oemotsagt att snöskotrar och helikoptrar utgör ovärderliga transportmedel i väglöst land. Skoteråkning är också en fritidssyssla som ger glädje och rekreation. De som själva nyttjar maskinerna störs av naturliga skäl mindre av dem än skidåkarna och vandrarna. Ett mycket stort antal människor, inte minst bland fjällborna, har inrättat sin livsföring efter rätten att nyttja maskinerna. De används flitigt för både yrkes- och nöjesbruk, och att de måste kunna utnyttjas i fjällen är självklart.

Det torde emellertid också vara helt klart att problemet med störningarna och konfrontationen nu blivit så allvarlig och berör så pass många människor att åtgärder i en eller annan form måste vidtas. Problemet kan dock inte lösas genom enbart en övergång till tystare maskiner, vilket förvisso är ett steg i rätt riktning. Hotet mot fjällens orörda karaktär kvarstår om inget samtidigt görs för att bättre än i dag styra undan motortrafiken från de mest värdefulla om-

råderna för naturvården och friluftslivet.

Skoterförbudsområdena, som nu funnits ett tiotal år, har inte på ett effektivt sätt hindrat konflikten mellan skidåkare och skoteråkare. Områdena har inte alltid varit verkningfulla. På åtskilliga ställen genomkorsas de av vältrafikerade skoterleder som löper parallellt med skidlederna och buller förekommer således även inom förbudsområdena. Skoterförbud har dessutom inte införts i några av de mest attraktiva och frekventerade skidstråken i svenska fjällen, exempelvis Kebnekaise, västra Härjedalen och Sälenfjällen. I dessa trakter är situationen särskilt problematisk. Beträffande flyget är det bara få områden som berörs av ett landningsförbud och överflygning är tillåten i stort sett överallt. Det är endast i nationalparkerna och ett antal av de stora naturreservaten i Jämtlandsfjällen som det finns förbud angående landning.

Mot ovanstående bakgrund anser naturvårdsverket att det snarast måste skapas en mera genomtänkt reglering av motortrafiken. Detta kan troligen åstadkommas med en tydlig zonering av fjällen i förbudsområden och fria områden. De mest attraktiva områdena för skidåkning och vandring måste därvid få ett verkningsfullt förbud. Detta kräver att nuvarande system med skoterförbudsområden utökas och kompletteras med bl a regler för flygtrafiken.

3. Zonering

Naturvårdsverket föreslår att det görs en zonering av fjällvärlden med utgångspunkt från de existerande skoterförbudsområdena.

Förslaget innebär att det inrättas *vildmarkszoner* där högsta möjliga krav på ostördhet styr regelverket och all motortrafik är förbjuden och *friluftszoner* där skotertrafik bara får förekomma längs vissa leder och luftfarkoster bara landa på vissa landningsplatser. De existerande skoterförbudsområdena som ej omfattas av ovannämnda zoner bibehålls oförändrade. Resterande delar av fjällvärlden har oförändrad färdselrätt för skotrar och landningsfrihet för luftfarkoster.

Detta nya och mera omfattande regelverk bör genomföras i form av regeringsbeslut med stöd av terrängkörningslagstiftningen och luftfartsförordningen. Inom de zoner som ligger i naturskyddade områden bör naturvårdslagen tillämpas för de nödvändiga förändringarna genom att nya

föreskrifter beslutas av länsstyrelserna och naturvårdsverket (beträffande nationalparkerna). Inga nya lagar behöver således skapas.

4. Kriterier för zonerna

Kriterier för en **vildmarkszon**

- ° belägen inom obrutna fjällområden
- ° belägen inom områden av riksintresse för friluftslivet och naturvården
- ° belägen inom obebodda områden med ödslig vildmarkskaraktär
- ° belägen inom områden med mycket få turistanläggningar

Regler för en **vildmarkszon**

- ° förbud mot överflygning och/eller landning med luftfarkost
- ° " " användning av motordrivna fordon

Inom vildmarkszonen är sålunda nästan all motortrafik förbjuden. Generella undantag bör gälla för bevaknings- och räddningsuppdrag samt renskötsel. Militära och polisiära övningar, forskningstransporter och samernas fritidstrafik bör vara förbjuden. Transporter i samband med naturvårdsförvaltningens uppgifter bör bara ske mycket restriktivt och i stort sett begränsas till bevakning. Beträffande flygtrafiken bör ett överflygningsförbud i första hand införas i de mest svårtillgängliga och värdefulla vildmarkskärnorna. I övriga fall torde det vara tillfyllest med ett landningsförbud.

Kriterier för en **friluftszon**

- ° belägen inom obrutna fjällområden
- ° belägen inom områden av riksintresse för friluftslivet
- ° belägen inom områden med omfattande fjällvandrar- och skidåkarturism och ett väl utbyggt stug- och lednät

Regler för en **friluftszon**

- ° förbud mot landning med luftfarkost
- ° förbud mot nöjestratik med motordrivna fordon

Inom friluftszonen bör yrkestrafik med skoter och flyg få förekomma och samerna ha traditionell färdselrätt även i samband med jakt och fiske. Nöjestratik bör endast få förekomma på skoterleder och till vissa utvalda landningsplatser.

4. Urval av zoner

Zonerna som redovisas här har avgränsats i grova drag (se bifogad karta). Precisering av gränserna, dragning av skoterleder och val av landningsplatser bör genomföras av naturvårdsverket i samarbete med länsstyrelserna.

Vildmarkszoner

1. Norr om Torneträsk.

Existerande regler: Skoterförbudsområde.

Nya regler: Överflygningsförbud under 3000 möh.

Kommentar: Området är avsatt till biosfärreservat i samarbete med UNESCO. Syftet är att detta skall ingå i en internationell kedja av liknande reservat som är lämpliga för forskning och miljöstudier i ett internationellt sammanhang. Området utgör en mycket orörd del av Torneträskregionen och har tidigare föreslagits bli naturreservat och ingår i den tänkta nationalparken för Kirunafjällen. Här pågår en relativt omfattande forskningsverksamhet. Skoterleder saknas.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar sker så gott som bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Cirka 135 landningar med luftfarkoster genomförs per år i samband med turism. Ca 35 landningar per år genomförs i andra ärenden. Dessutom tillkommer rennäringens flygtrafik och ambulansflyget.

2. Centrala Sarek (obs inte hela nationalparken).

Existerande regler: Enligt nationalparkens föreskrifter gäller skoterförbud och förbud att flyga i dalgångar och under 300 m över marken och att landa samt att använda motorbåt.

Nya regler: Överflygningsförbud.

Kommentar: Området ligger i centrala delen av nationalparken och omfattar Rapadalen och Sarvesvagge med kringliggande fjällmassiv Piellorieppe, Ålkatj och Skårki. Med den höga ambition som gäller förvaltningen av Sarek bör dessa centrala delarna förses med ett överflygningsförbud.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar och flyg sker bara i anslutning till renskötsel, forskning och bevakning. Linjeflyget mellan Vietas och Staloluokta och mellan Kvikkjokk och Staloluokta torde inte påverkas av överflygningsförbudet. I det första fallet passerar trafiken genom norra Sarek (Alkavagge, Pelaslätten och Kukkesvagge) och i det andra fallet går trafiken utanför parken

genom Tarradalen.

3. Sulitelma-västra Padjelanta.

Existerande regler: Enligt nationalparkens föreskrifter gäller skoterförbud och förbud att flyga i dalgångar och under 300 m över marken och att landa samt att använda motorbåt (gäller ej Sulitelma-delen).

Nya regler: Överflygningsförbud, i Sulitelma-delen även skoterförbud.

Kommentar: Den berörda delen av Padjelanta nationalpark klassas som en vildmarkszon i skötselplanen. Där finns ett antal renskötselanläggningar. Nuvarande trafik med skotrar och flyg sker bara i anslutning till renskötsel, forskning och bevakning. Sulitelma föreslås ingå i nationalparken enligt naturvårdsverkets nationalparksplan.

Berörd trafik: I Sulitelmaområdet pågår tidvis en omfattande nöjesträff med skotrar. Området är populärt bland norska skoteråkare. Omfattningen av flygtrafiken till Sulitelma är inte i dagsläget känd av naturvårdsverket.

4. Artfjället.

Existerande regler: Skoterförbud.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området är en stor friliggande och väl avgränsad del i Vindelfjällens naturreservat. Här finns inga vandrings- eller skoterleder och bara enstaka rengården och renvaktarstugor.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar sker i stort sett bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Inom området genomförs ca 60 landningar per år i samband med turistflygningar. Hemavan är bas för segelflygsverksamhet. Vid uppbogsering av segelflygplanen passerar man ibland över Artfjället.

5. Daimaplatån

Existerande regler: Skoterförbud.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området finns med bland länsstyrelsens förslag över områden som bör beläggas med landningsförbud.

Berörd trafik: Området saknar skoterleder. Nuvarande trafik med skotrar sker i stort sett bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Landning med luftfarkost sker förmodligen i liten utsträckning inom det avgränsade området.

6. Mellanskogsfjäll

Existerande regler: Skoterförbud.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området finns med bland länsstyrelsens förslag över områden som bör beläggas med landningsförbud. Det är ett av få områden i norra Jämtland som inte är splittrat av skoterleder. Delar ingår i det nyligen avsatta Juogdadalens naturreservat.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar sker i stort sett bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Ett 20-tal landningar genomförs vid Stor-Juogdan

7. Hotagsfjällen

Existerande regler: Skoterförbud med skoterleder.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området finns med bland länsstyrelsens förslag över områden som bör beläggas med landningsförbud. Området har några få skoterleder i östra delarna. Det ingår i ett planerat nytt naturreservat.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar sker i stort sett bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Den totala omfattningen av flygtrafiken med turister uppges vara 206 landningar per år.

8. Svenskådalen

Existerande regler: Skoterförbud.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området finns med på länsstyrelsens förslag över områden som bör beläggas med landningsförbud. Området är naturreservat och saknar skoterleder.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar sker i stort sett bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Flygtrafiken uppges vara mycket liten.

9. Skäckerfjällen

Existerande regler: Skoterförbud.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området finns bland länsstyrelsens förslag över områden som bör beläggas med landningsförbud. Området är naturreservat. En fiskecamp finns vid Lågsjön.

Berörd trafik: Nuvarande trafik med skotrar sker i stort sett bara i anslutning till renskötsel och bevakning. Turistflyget medför ca 50 landningar per år, de flesta vid fiskecampen.

10 Fulufjället

Existerande regler: Skoterförbud med skoterled.

Nya regler: Landningsförbud.

Kommentar: Området är ett tillägg till verkets preliminära förslag. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har framfört åsikten att även de sydligaste fjälltrakterna bör ha en vildmarkszon. Naturvårdsverket delar denna åsikt. Fulufjället är det mest lämpade området i dessa delar av fjällen. Det är föreslaget till nationalpark och utnyttjas inte för renskötsel.

Berörd trafik: En skoterled passerar genom området.

Flygtrafikens omfattning och antalet landningar är inte kända av verket.

Friluftszoner

I. Abisko nationalpark-Kungsleden-Kebnekaisefjällen

Existerande regler: I nationalparken råder skoterförbud och landningsförbud (skoterleder finns), och i Tarfaladalen skoterförbud.

Nya regler: Skoterförbud och landningsförbud i hela området, skoterleder läggs ned och byggs ut.

Kommentar: Området är sedan lång tid tillbaka ett av fjällvärldens mest populära för långfärder på skidor och till fots. Skotertrafiken har vuxit stadigt under många år genom att den varit tillåten. Trafiken medför periodvis betydande bullerstörningar i områdets smala och djupa dalgångar. I dag genomförs många skoterfärder som dagsutflykter från Abisko till Nikkaluokta och vice versa. Området passeras också av skoterburna fiskare på väg till fiskeområden längre västerut. Flygtrafiken är också mycket omfattande, i synnerhet mellan Nikkaluokta och Kebnekaise fjällstation, men även till andra platser i området.

Kebnekaisefjällen är ett av de mest skyddsvärda områdena i landet och utgör en central del i den föreslagna nationalparken Kirunafjällen. Det är således av största betydelse från både naturvårds- och friluftslivssynpunkt att störningarna så långt möjligt minskar i detta område. Ett skoter- och landningsförbud bör därför införas. För att dock inte helt stoppa möjligheten att genomföra skoterfärder mellan Abisko och Kebnekaise kan en ny skoterled tänkas. Verket anser att man bör utreda möjligheten att anlägga en skoterled parallellt med Kungsleden från i höjd med Ahpparjavri förbi Alesjaure till dalen norr om Tjäktjastugan. Leden bör därifrån fortsätta söderut förbi Luoktekjavrrit till Hukejaurestugan. Vidare bör det anläggas en skoterled från Hukejaurestugan genom Tsutsuvagge som korsar

Kungsleden och går vidare till Laddtjovagge och Nikkaluokta. Med denna lösning kan övre Vistasvagge, Stuor Räitavagge, Unna Räitavagge, Kaskasavagge, Kuopervagge och större delen av Tjäktjavagge bli skoterfria färdstråk. Friluftszonen omfattar dock inte Laddtjovagge och Kebnekaise fjällstation. Landningsplatser för lufttrafiken bör lokaliseras till stuglägena efter Kungsleden. I Abisko nationalpark skall skoterleden till Kårsavagge läggas ned enligt nationalparkens skötselplan. De högre delarna av Kebnekaiseområdet samt Mårmamassivet som också bör ingå i denna friluftszon består av alpina massiv där bara få skidåkare och mycket få skoteråkare färdas.

Berörd trafik: Skotertrafiken är mycket omfattande längs vissa av dalstråken. Flygtrafiken omfattar uppåt 1300 landningar med turister per år.

II Kungsleden mellan Ammarnäs och Hemavan

Existerande regler: Skoterförbud med skoterleder.

Nya regler: Skoterförbud i Syterskalet, ändrad skoterled.

Kommentar: Även denna sträcka av Kungsleden bör reserveras för skidåkning. I dagsläget ligger en skoterled parallellt med skidleden. Denna skoterled mellan Hemavan och Ammarnäs bör läggas om på stort avstånd från skidleden. Sträckningen av skoterleden från Hemavan genom Syterskalet förbi Syterstugan till Tärnasjön bör upphävas. Skotertrafiken hänvisas till de befintliga skoterlederna som utgår från N. Fjällnäs och Umasjö. Mellan Tärnasjöstugan och Lill Tjulträsk bör skoterleden läggas i en dragning förbi Fiellojaure.

Berörd trafik: Periodvis omfattande skotertrafik.

III Jämtlandsfjällen

Existerande regler: Skoterförbud med skoterleder.

Nya regler: Landningsförbud och nedläggning av skoterleder.

Kommentar: Området finns med bland länsstyrelsens förslag över områden som bör förseras med landningsförbud och omfattar samma område som den planerade nationalparken i Jämtlandsfjällen. I detta fall har naturvårdsverket reviderat sitt ursprungliga förslag. I det preliminära förslaget avgränsades tre vildmarkszoner: Skarsfjället, Bunnärfjällen och Lundörssfjällen. Hela området bör istället avsättas till en friluftszon. Avsikten är att konsolidera denna centrala och för skidturism och fjällvandring populära del av Jämtlandsfjällen till ett ostört område med mycket liten skoter- och flygtrafik. Skoterlederna från Klinken till Helags och mellan Vålådalen och Ljungdalen bör

enligt verket därför upphävas. Upplåtna landningsplatser för flyget bör bara placeras vid Sylstationen, Helagsstugorna och Gåsenstugan.

Berörd trafik: Allmänhetens skotertrafik förekommer längs skoterlederna och i övriga delar i stort sett bara i samband med renskötsel, bevakning och underhåll, räddning och andra myndighetsuppdrag.

IV Grövelsjöfjällen

Existerande regler: Skoterförbud med skoterled.

Förändring: Nedläggning av skoterleden.

Kommentar: Denna zon ligger utmed skidleden norrut från Grövelsjön till Hävlingen. Den befintliga skoterleden bör läggas om och utgå från Lövåsen och gå öster om Fosksjökläpparna ned till Hävlingen.

Berörd trafik: Periodvis omfattande skotertrafik

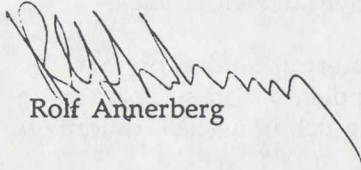
V Transtrandsfjällen

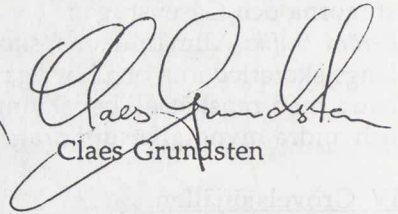
Existerande regler: -

Nya regler: Skoterförbud med skoterled

Kommentar: I området är skidturismen omfattande och konflikter vanliga mellan skidåkare och skoteråkare. Frågan om reglering av skotertrafiken diskuteras lokalt inom kommunen och fjällsäkerhetskommittén. I första hand bör skoterförbudet omfatta den nordligaste delen av Transtrandsfjällen, dvs Stor-Närfjället Flatfjället och Östfjället, samt den sydligaste delen dvs Storfjället och Gammel-sätersfjället. En skoterled genom området bör anläggas.

Detta förslag har utarbetats inom naturvårdsverket och beslutats av undertecknad generaldirektör. Föredragande i ärendet har varit avdelningsdirektör Claes Grundsten och medverkande i beslutet direktör Rune Frisén.


Rolf Annerberg


Claes Grundsten

Bilaga:

Karta

BILAGA 3

REMISSYNPUNKTER PÅ PRELIMINÄRT FÖRSLAG TILL BULLERFRIA FJÄLLOMRÅDEN

Ett av Naturvårdsverket lämnat förslag, 1992-06-04, till bullerfria fjällområden har remitterats av utredningen. Med hänsyn tagen till bl.a. de framförda synpunkterna har Naturvårdsverket modifierat sitt ursprungliga förslag. Det slutliga förslaget redovisas i Bilaga 2.

Enligt Naturvårdsverkets ursprungliga förslag skulle trafiken med skilda motoriserade färdmedel regleras i varierande grad inom tre olika zoner. Den längst gående regleringen skulle ske i s.k. vildmarkszoner, det skulle vara kraftiga inskränkningar även i s.k. friluftszoner och de nuvarande restriktionerna skulle gälla i de resterande delarna av de befintliga skoterförbudsområdena, s.k. skoterförbuds-zoner.

I det följande lämnas en inom sekretariatet gjord sammanfattande redogörelse av remissynpunkterna på det ursprungliga förslaget. Remissynpunkter har lämnats av Överbefälhavaren, Rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska Fjällklubben, Friluftsfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Svenska Turistföreningen, Stiftelsen Idre-Särna-Grövelsjöfjällen, Länsturismen i

Jämtland-Härjedalen AB, Länsturistnämnden i Västerbotten, Kungl Svenska Aeroklubben, Swedish Seaplane Association och Helikopterföretagens Riksförbund gemensamt med Trafikflygföretagens Riksförbund.

Länsstyrelsen i **Kopparbergs län** välkomnar en översyn av problemen kring motortrafiken i fjällområdena. Skoteråkningen och konflikterna i samband med denna har ökat och det är ett alltmer angeläget behov att avgränsa fjällområden som är fria från nöjesbetingad motortrafik.

En sammanslagning av skoterförbudszonerna med fri-luftszonerna förordas. En separering av skidleder från skoterleder bör eftersträvas. Vidare bör övervägas att ta bort vissa skoterleder, i första hand inom de blivande nationalparkerna i länets fjällvärld. Någon vildmarkszon har inte angetts i Kopparbergs län, men bör övervägas. Det norska intresset av att minimera skoteråkningen i områden intill riksgränsen bör beaktas.

Länsstyrelsen i **Jämtlands län** tillstyrker förslaget. Principen att inom vissa fjällområden reglera även andra motoriserade aktiviteter än skotertrafiken är helt i linje med det förslag som länsstyrelsen tidigare har presenterat. Nyttjandet av motordrivna fordon i större vildmarksområden riskerar att spoliera denna resurs, som i framtiden skulle kunna utgöra grunden för en naturnära turism. Vissa smärre justeringar och tillägg vad gäller gränsdragningar m.m. kan diskuteras senare.

Länsstyrelsen i **Västerbottens län** anser att förslaget inte kan ligga till grund för åtgärder. En separering av skidleder och skoterleder skulle medföra störningar av nu störningsfria områden och ett ökat tryck på fjällnaturen. Anläggandet av nya skoterleder skulle

dessutom medföra betydande kostnader. Förslag lämnas dock om hur man kan skilja skidlederna från skoterlederna i Vindelfjällsområdet och i Marsfjällsområdet. För de skidåkare som vill färdas i tyst miljö finns mycket stora möjligheter vid sidan av lederna. I Västerbotten finns dessutom vinterleder som är reserverade enbart för skidåkare. Det bör undersökas om några områden behöver få ett ökat skydd mot skotertrafik.

Nya förbud mot skoteråkning bör anstå tills bullersänkande åtgärder på fordonen har genomförts.

Frågan om områden med överflygningsförbud eller landningsförbud måste behandlas i ett vidare sammanhang och kräver en detaljerad analys utifrån en helhetssyn på fjällens naturmiljö. Detta kan leda till andra lösningar än de som Naturvårdsverket föreslår.

Länsstyrelsen i **Norrbottens län** framhåller att konflikterna mellan skotertrafik och övrigt friluftsliv uppstår främst inom tätorternas närområden och i närheten av vissa turistanläggningar. I stort sett är skotersäsongen koncentrerad till mars-april.

De föreslagna vildmarkszonerna i länet avstyrks med några undantag. Ett överflygningsförbud för området norr om Torneträsk, som i dag är skoterförbudsområde, kan godtas om det ändras till att gälla förbud att flyga under en viss minimihöjd (500-600 m ovanför de högsta fjälltopparna). Den södra delen av det befintliga skoterförbudsområdet inom Nasafjällsområdet kan eventuellt accepteras som en vildmarkszon. De föreslagna restriktionerna i Sulitelma skulle innebära att man föregriper frågan om en utvidgning av Padjelanta nationalpark.

De föreslagna friluftszonerna avstyrks. Både skoteråkare och skidåkare bör kunna rymmas i de delar av

fjällområdet som har iordningsställts med leder och stugor. Konflikterna bör kunna lösas genom att man t.ex. tillskapar skoterfria zoner kring övernattningsanläggningar. Bullerdämpning av skotrarna bör leda till färre konflikter, liksom ökad information om skotervett och hänsyn till annat friluftsliv. För besökare som har stora krav på bullerfrihet finns skoterförbudsområden, nationalparker och eventuella vildmarkszoner. Ett förslag lämnas till ett skoterförbudsområde i Kebnekaisefjällen, där också landningsförbud skulle råda.

Tekniskt är det möjligt att separera skoteråkning och skidåkning inom friluftszone kring Kungsleden genom Kebnekaisemassivet-Abisko. Det skulle medföra kostnader för både anläggning och underhåll samt ökade störningar för rennäringen. I praktiken skulle det innebära att skotertrafiken utesluts från Kungsleden och en stor del av Kiruna fjällvärld.

Tillsammans med berörda kommuner kommer länsstyrelsen att diskutera behovet av reglering kring Abisko-Björkliden-Riksgränsområdet samt området kring Silvervägen i Arjeplogs kommun.

Svenska Fjällklubben framför att förslaget är helt i linje med klubbens policy. För att få ut mesta möjliga av sin fjällvistelse vill huvuddelen av fjällbesökarna inte utsättas för störande buller. Sverige har liberala bestämmelser för skotertrafik och s.k. helikopter-skidåkning. Det finns en uppenbar risk att svenska fjäll skall bli en tummelplats för sådan verksamhet som inte tillåts i t.ex. Norge och alpländerna. Internationellt salubjuds arrangemang som vänder sig till människor som i Sverige kan få utlopp för den motoriserade leklusta som inte tillåts i hemländerna.

Endast de mest miljövänliga fordonen, utrustade med bästa tillgängliga teknik bör få användas i fjällen. En högsta gräns måste fastställas för hastighet, marktryck, avgasutsläpp och buller.

Friluftsförbundet anser att den föreslagna zonindelningen i huvudsak är väl genomtänkt. Skoterleder bör förläggas långt från de stugor och ledsystem som egentligen är avsedda för skidåkning och vandring. Helikopterskidåkning bör förbjudas eller styras till några få områden som redan är hårt exploaterade. Det borde vara möjligt att finna former som tillåter äldre och handikappade att besöka värdefulla områden med flyg eller skoter.

Naturskyddsföreningen anser att förslaget skulle innebära en endast marginell förbättring när det gäller störningarna från snöskotertrafiken, såvida inte tillsynen kan ökas avsevärt. Tanken bakom regleringen av flygtrafiken är i huvudsak bra.

Problemen med störningar från skotertrafiken kan endast lösas genom ett generellt förbud mot nöjestratrafik. Alla andra lösningar innebär sannolikt en försämring, eftersom trafiken då tillåts att öka. Den fria nöjestratrafiken bör successivt avvecklas med målet att vara borta inom tio år. Därefter skulle endast nyttrafik och trafik på särskilda leder vara tillåten.

Om Naturvårdsverkets förslag skall genomföras bör antalet skoterleder skäras ned kraftigt och separeras från skidlederna. Hela Sareks nationalpark bör ingå i en vildmarkszon. Samtliga skoterleder bör läggas ned inom Nasafjäll, Mellanskogsfjäll, Hotagsfjällen och Skäckerfjällen.

Svenska Turistföreningen anser att förslaget till zoneringsplan är bra. Det visar en kompromissvillighet

gentemot lokala intressen som är nödvändig om man skall få till stånd någon förändring. Det är viktigt att vissa leder med övernattningsstugor blir frizoner för skidåkare, att skoter- och skidleder i möjligaste mån skiljs åt samt att flyget får landa bara på bestämda platser.

Fler områden bör klassas som friluftszoner. Det gäller Kungsleden från Singi till Vakkotavare och från Salto-luokta till Kvikkjokk. Sjaunja bör bli vildmarkszon. Sarek bör ha samma regler för hela nationalparken, vilket bör gälla även Padjelanta nationalpark om Sulitelma tillförs.

Föreningen förutser en kraftig ökning av de motorburna aktiviteterna i den svenska fjällvärlden. Naturvårdsverkets förslag är ett viktigt led i strävandena att göra turistiskt iordningsställda områden fortsatt attraktiva för friluftsfolket. Det är mycket angeläget att tysta fjällområden finns också där turismen är omfattande.

De regionala turistorganisationerna **Stiftelsen Idre-Särna-Grövelsjöfjällen**, **Länsturismen i Jämtland-Härjedalen** och **Länsturistnämnden i Västerbotten** framhåller i sina yttranden turismens stora betydelse för sysselsättningen i fjällområdena. Den motorisering av friluftslivet som har skett sedan 1950-talet – i första hand fjällflyg och skoteråkning i olika former – har blivit naturliga inslag i fjällmiljön. Inskränkningar i dessa verksamheter skulle föra med sig negativa konsekvenser för näringsutövningen.

Konflikter kan förekomma mellan exempelvis skoteråkare och skidåkare, som söker sig till naturens stillhet, men riskerna härför kan undanröjas på lokal nivå med det befintliga regelsystemet. Det rörliga friluftslivets och turåkarnas krav på orörd natur är väl tillgo-

dosett genom den separation av ledsystemet som finns. Även skydd av vissa vildmarksområden går att säkerställa med nuvarande bestämmelser. Någon ny, övergripande zonindelning behövs inte.

De olika områdena i förslaget kommenteras endast undantagsvis, bl.a. föreslås att vissa fjälltoppar i Marsfjällen får behållas som utgångspunkter för s.k. helikoptersidåkning.

Kungl Svenska Aeroklubben, som har inhämtat synpunkter från anslutna flygklubbar i fjällområdet, anser att allmänflygets bullerbelastning på fjällvärlden inte har sådan omfattning att det finns något behov av ytterligare restriktioner. Flygutbildning och flygträning i fjällområdet är flygsäkerhetsfrämjande m.h.t. eventuella räddningsuppdrag. Den negativa miljöpåverkan från annan motoriserad fritidsverksamhet påtalas.

Segelflygsverksamhet bör få utövas där den har etablerats i fjällområdet. Fjällsegelflygläger har sedan länge anordnats i närheten av områden som föreslås bli vildmarkszoner.

Flygning i fjällområdet är till övervägande del visuell flygning. En styrning till särskilda luftleder är inte förenlig med flygsäkerhetskraven, eftersom det inte finns någon helt säker väderupplysning för flygning i fjällområdena. Förläggning av flygverksamheten till fastställda perioder är inte förenlig med luftfartslagstiftningens krav på kontinuerlig flygerfarenhet hos piloten.

Swedish Seaplane Association anser att bullerstörningarna från sjöflygplan i fjällområdet är så små att det saknar betydelse. Det verkliga bullerproblemet är snöskotrarna.

Helikopterföretagens Riksförbund och Trafikflygföretagens Riksförbund, som har inhämtat synpunkter från ca 20 flygföretag, anser att helikoptertransporter inte förorsakar några naturskador och borde understödjas av samtliga naturvårdsintressen. Många turister upplever störningarna från helikoptrar som helt obetydliga. Helikoptrarna ger en trygghetskänsla, eftersom de kan komma till snabb undsättning om det skulle behövas. Bullerstörningarna från helikopterskidåkning bör kunna begränsas genom frivilliga överenskommelser. Verksamheten bör förläggas till särskilda områden på erforderligt avstånd från turistanläggningar.

Av flygsäkerhetsskäl kan flygtrafiken inte hänvisas till vissa leder i fjällområdena, eftersom det där saknas säker väderupplysning. Dåligt väder måste kunna kringgåas utan hänsyn till eventuella leder.

Turistflygningar är en stor del av många företags underlag och inskränkningar av dessa flygningar kan innebära att den del som möjliggör fortsatt verksamhet förloras. Turistflygningarna innebär vidare att piloterna kan vidmakthålla god lokalkännedom och träning i att bedöma snö- och markförhållanden vid landningar.

Uppgifter har sammanställts om flygverksamheten i de olika områdena enligt Naturvårdsverkets indelning.

Ett exempel på flygverksamhet inom en föreslagen vildmarkszon är den nedan redovisade verksamheten år 1991 i Artfjällsområdet.

Ambulans- och räddningsflyg	3 uttryckningar
Rennäringen (rendrivning m.m.)	175 flygtimmar
Myndigheter m.m.	25 landningar
Turism	75 landningar

Inom en föreslagen friluftszon i Sarekområdet är motsvarande verksamhet.

Ambulans- och räddningsflyg	10 uttryckningar
Rennäringen (rendrivning m.m.)	375 flygtimmar
Turism	455 landningar

En särskild redovisning har gjorts av antalet flygningar för helikopterskidåkning inom sju områden mellan Björkliden och Åre.

Rikspolisstyrelsen anser, efter hörande av Polisflygets helikopterbasing i Boden, att förslaget om bullerfria områden är bra och välkommet vad beträffar bullerstörningar från nöjesverksamheter. Polisens verksamhet med helikopter bör däremot inte inskränkas inom någon del av fjällvärlden. Bullerbelastningen från verksamheten är mycket liten.

Varje vår anordnas i Hemavan en flygkurs för besättningarna på landets sju polishelikoptrar, varvid även fjällflygutbildning sker.

Överbefälhavaren framhåller att det för försvarsmakten måste finnas möjlighet att i fjällområdet genomföra grundläggande utbildningsverksamhet, rekognosera och öva över hela ytan, upprätthålla incidentberedskapen, genomföra väderflygningar och göra kontrollmättningsflygningar för utprovning av ny materiel.

Föreslagna vildmarks- och friluftszoner skulle beröra vissa flottiljers flygområden. Restriktioner som skulle innebära att flygutbildning inte kan ske där skulle menligt kunna påverka möjligheten för luftförsvaret att uppträda i området. Norrbottens arméflygbataljon exempelvis bedriver grundläggande flygutbildning i området mellan Treriksröset och Stora Sjöfallets nationalpark.

Överbefälhavaren har förståelse för att det m.h.t. naturvården och friluftslivet kan vara angeläget att reglera motortrafiken i fjällvärlden. De ökade störningar som redovisas av Naturvårdsverket beror framför allt på kommersiell trafik och nöjestratik och endast i ringa grad på försvarsmaktens verksamhet. Ett kategoriskt förbud eller långtgående restriktioner mot militär verksamhet kan inte accepteras. I stället bör det ankomma på berörda militära myndigheter att, som också ofta sker, närmare komma överens med länsstyrelsen om begränsningar av militär verksamhet vissa tider och inom vissa områden. För detta kunde en särskild rutin fastläggas av Överbefälhavaren med angivande av den militära verksamhetens omfattning och vilka de ansvariga militära myndigheterna är.

Försöksplanering i Härjedalens kommun och Norrtälje kommun

Förslag till
FRIVILLIG STYRNING AV NÖJESTRAFIK MED
SNÖSKOTER I VÄSTRA HÄRJEDALEN

Sid 2

Förslag till
OMRÅDEN MED LÅG BULLERNIVÅ
I NORRTÄLJE KOMMUN

Sid 22

Förslag till FRIVILLIG STYRNING AV NÖJESTRAFIK MED SNÖSKOTER I VÄSTRA HÄRJEDALEN -Försöksverksamhet-

PROBLEM, METOD

Bakgrund

Statliga utredningen

Försöksverksamheten utgör en del av den statliga utredningen om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar. Utredningen tillsattes av regeringen hösten -91, som ett led i regeringens och riksdagens arbete med en samlad aktionsplan mot buller.

I direktiven framgår bl a att en alltmer omfattande användning av flygplan, helikoptrar och terrängfordon i fjällområdena, har medfört bullerproblem i områden där tystnad borde vara en viktig kvalitet. 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 fjällområden och skärgårdsområden. De delar av fjällen och skärgården som sällan utsätts för buller minskar successivt. Snöskotrar, flyg, helikoptrar, motorbåtar stör områden där frihet från buller har stor betydelse för naturupplevelsen och rekreationsvärdet.

I utredningsuppdraget ingår bl a att belysa lämpliga metoder och förfaringssätt beträffande användning av översiktliga planer, för att slå vakt om och utöka områden med låg bullernivå. Utredningens hela bakgrund, syfte mm framgår av direktiven 1991:78.

Utredningen beslutade att en försöksverksamhet skulle genomföras i Norrtälje kommun (skärgården) och Härjedalens kommun (fjällen). Försöksplaneringen syftade till att belysa lämpliga metoder och förfaringssätt vid användning av översiktliga planer för att slå vakt om- och utöka områden med låga bullernivåer, samt för att erhålla förslag med bra lokal förankring, där planeringen i huvudsak sker "nerifrån". Utarbetandet av metoder och förslag skulle ske i en mindre lokal arbetsgrupp, för att få en så realistisk och verklighetsförankrad vägning mellan de olika intressena som möjligt.

Kommunens utredning

Under 1990 utarbetade länsstyrelsen ett sk modellförslag för reglering av nöjestråfik med snöskoter i västra Härjedalen. Detta förslag ledde till en omfattande debatt i området och bl a kommunen, byalagen i västra Härjedalen, Härjedalsfjäll, Tännäs LRF-avdelning och polismyndigheten förespråkade i yttranden över modellförslaget att man skulle lösa problemet med skotertrafiken i västra Härjedalen genom bl a frivillig styrning till skoterleder och ökad information. Länsstyrelsen beslutade 920127 att för närvarande inte inrätta något skoterförbud enligt modellförslaget. Länsstyrelsen förutsatte därvid att Härjedalens kommun vidtar de åtgärder som behövs för att åstadkomma den frivilliga styrning som lokala remissorgan rekommenderat. Länsstyrelsen beslöt vidare att följa utvecklingen för att efter en tvåårig försöksperiod, om så bedömdes nödvändigt, åter aktualisera frågan.

Kommunstyrelsen (kommunledningsutskottet) beslutade 920219 att utse en särskild arbetsgrupp, som fick i uppdrag att föreslå åtgärder för frivillig styrning av skotertrafiken.

Arbetsgruppen har således haft två uppgifter, dels att utarbeta ett lokalt förankrat förslag inom ramen för den statliga försöksverksamheten, dels att fullfölja det uppdrag kommunledningsutskottet formulerat. Enligt både länsstyrelsens och kommunens beslut skall förslaget bygga på möjligheterna att åstadkomma en **frivillig styrning** av snöskotertrafiken, som efter en försöksperiod på två år skall utvärderas. Utvärderingen får då visa om den frivilliga metoden är tillräcklig, eller om formella restriktionsbeslut erfordras.

Arbetsgruppen har bestått av kommunala politiker och tjänstemän, repr för olika lokala organisationer och länsstyrelsen. I arbetsgruppen har ingått Roger Nääs, ordförande, Roger Nilsson, Bror Norberg, Bengt Westholm, Hans Lind, Sune Antonsson/Sten-Olof Hoflin, Christer Ramsell, Mats Ericson, Chrisitan Olofsson (adjungerad som representant för LRF) samt Ulf Alexandersson (projektledare).

Försöksområdets avgränsning

Försöksområdet omfattar Tännäs socken, dvs hela den västra delen av Härjedalens kommun. Se karta i skala 1:300 000.

Områdes- och problembeskrivning

Turismens betydelse

Härjedalens fjällvärld har under mer än hundra år varit attraktiv för turister. Frisk luft, vandringar i vild och orörd natur, skidturer samt under senare tid avancerad längdåkning och utförsåkning, har lockat allt större skaror turister till bl a västra Härjedalen. Området är idag ett av de stora vinterturistområdena i Sverige, men har också en relativt bra sommarsäsong med ett brett utbud av olika typer av arrangemang och aktiviteter. Idag finns drygt 2000 bofasta i västra Härjedalen med tyngdpunkten i Funäsdalen, men även många boende i byarna Tännäs, Ljusnedal, Bruksvallarna, Ramundberget, Mittådalen, Messlingen och Tänndalen m fl. Turismen har varit och är fortfarande relativt småskalig, men sammantaget är den av stor

betydelse och omfattning. I området finns ca 25 000 turistbäddar med huvuddelen i området mellan Funäsdalen och Fjällnäs, men också i stor omfattning i och kring de övriga byarna. Så gott som alla bofasta är direkt eller indirekt beroende av turismen för sin sysselsättning och sina möjligheter att bo kvar i fjällbyarna.



Turismen är en mångfasetterad näringsgren, men sysselsättning för de bofasta skapas främst genom boende i olika turistanläggningar och fritidshus, genom utförsåkning och andra aktiviteter samt sevice i olika former som tillsammans ger intäkter till företag och näringsidkare i området. Det renodlade, rörliga friluftslivet med flerdagars fjällvandringar, boende i tält osv genererar betydligt mindre pengar till bygden. Därför är det ytterst angeläget att den del av turismen som är inriktad på boende i anläggningar mm och aktiviteter som ger intäkter, kan utvecklas och förbättras i bygder där inga andra utkomstmöjligheter finns. Oftast kan detta mycket väl förenas med det traditionella rörliga friluftslivet utifrån den i Sverige så viktiga allemansrätten.

Västra Härjedalen är idag ett välbesökt turistmål, men konkurrensen blir allt hårdare för varje år. Därför har det blivit allt viktigare att veta vad som lockar turisten till området och vad det är som gör att denne återkommer även nästa år, samt tillvarata och tillfredsställa så många besökarkategorier som möjligt. Det är många samverkande faktorer som styr valet av semesterort, men bl a vet man att förutom områdets karaktär, miljö mm är kvalitén på upplevelsen och aktiviteterna mycket viktig. Den gemensamma lokala turistorganisationen Härjedalsfjäll Turist AB har därför betonat, att om man på allvar vill konkurrera om framtidens gäster måste planering och aktiviteter bygga på de övergripande begreppen MILJÖ, KVALITET OCH KULTUR.

Aktiviteter och kvalitet

Till ett stort turistområde som västra Härjedalen kommer många olika besökarkategorier. Vintertid är utförsåkning, längdåkning i preparerade spår samt skidturer längs lederna på fjället några av de viktigaste aktiviteterna, men utflykter

med snöskoter har ökat markant under de senare åren. Många besökare blandar självklart de olika aktiviteterna under sin vistelse i området. Sommartid utgör vandringar längs stigar och leder, fiske samt olika specialarrangemang några av de viktigaste aktiviteterna.

Förmågan att bibehålla en hög kvalitet på basaktiviteterna, fjällupplevelsen och vistelsen som helhet är avgörande för det framtida besökarantalet och därmed också sysselsättningen för de bofasta i området. En nöjd gäst är en återkommande gäst! Om ett turistområde inte kan erbjuda det besökaren efterfrågar överges området, turisten söker andra resmål. Det är därför angeläget att försöka definiera den erforderliga kvalitén på basaktiviteterna samt klargöra hur den skall säkerställas i framtiden. Det är också viktigt att de som bor i området och därmed är beroende av turismen, själva inser sammanhanget mellan områdets totala attraktivitet och sysselsättningen och aktivt arbetar med att säkerställa kvalitén i aktiviteter, arrangemang och upplevelsen. Det är en investering för framtiden!

Bra möjligheter till utförsåkning samt längdåkning i preparerade spår är idag etablerade aktiviteter som är viktiga för området. Lika viktigt är de traditionella vinteraktiviteterna, som turåkning i en tyst fjällmiljö, samt möjligheten till att fina dagar njuta av solen ostörd på fjället. Detta är själva kärnan i fjällupplevelsen för många besökare. När denna upplevelse finns tillgänglig relativt nära boendet (hotell, stugbyar, enskilda fritidshus eller olika vintercampingplatser för husvagnar mm) innebär det en hög kvalitet som lockar gäster till området.

På samma sätt har det under de senare åren blivit viktigt att kunna erbjuda den snöskoteråkande gästen ett väl utbyggt ledsystem i både skogslandet och på fjället samt attraktiva målpunkter. Många besökare i området blandar de olika aktiviteterna under sin vistelse, ena dagen i slalombacken, nästa dag på fjälltur med skidor och den tredje dagen skoterutflykt. Vare sig man åker fjälltur på skidor, åker i slalombacken, väljer de preparerade längdåkningsspåren (Nordic Ski systemet) eller färdas med snöskoter är det viktigt att säkerställa en hög kvalitet för respektive aktivitet. Gästen värdesätter detta och det inbjuder besökaren att återkomma flera gånger till området.

Problem

Idag råder begränsade möjligheter att få uppleva en tyst fjällmiljö (område med låg bullernivå) i de attraktivaste närområdena till de större bebyggelseområdena. Antalet besökare eller fritidshusägare med snöskoter har ökat kraftigt under den senaste femårsperioden, vilket ibland skapat irritationer och konflikter mellan de olika besökarkategorierna. Förhållandena har dock förbättrats under de senare åren genom att ett omfattande ledssystem för snöskotrar byggts ut där man strävat efter att så långt möjligt separera snöskoterlederna från skidlederna samtidigt som omfattande informationsinsatser genomförts.

Alla besökarkategorierna är viktiga för området och för vissa anläggningar är den snöskoteråkande gästen av avgörande betydelse för anläggningens överlevnad. Arbetsgruppen har därför inriktat sitt planeringsarbete mot att söka lösningar som så långt möjligt tillfredställer de olika besökarkategorierna och samtidigt säkerställer

en god kvalitet på upplevelsen, vare sig man åker skidor eller snöskoter. Arbetsgruppen har behandlat alla delar av Tännäs socken för att utröna behovet av områden med låg bullernivå samt erforderlig separering och kanalisering av skidåkning och snöskoteråkning.

Användargrupper, metod mm

Inledningsvis utarbetades en sammanställning av de olika användargrupperna i området, behovet av olika områdestyper samt de kvalitetskrav angående buller, som bör ställas på respektive område. Som underlag för själva planeringsarbetet utarbetades dessutom en principskiss för zoner av fjällområdena, som sedan har legat till grund för de konkreta förslag som utarbetats. Tabellen och principskissen redovisas på nästföljande sidor. Principskissen redovisar hur olika zoner kan separeras från varandra så att man från bebyggelseområdena alltid relativt nära kan nå ett område med låg bullernivå, liksom man kan nå områden där buller och därmed snöskotertrafik är fullt acceptabelt. Inom flera områden måste de olika färdsattna blandas med varandra. Där är det angeläget att så långt möjligt kanalisera och separera snöskoterleder och skidleder från varandra för att minimera irritation och konflikter. Däremot garanteras inte en låg bullernivå inom dessa områden.

Förfarande, handläggning

Arbetsgruppen påbörjade sitt arbete i mars 1992 och har därefter haft ett flertal sammanträden. Omfattande diskussioner i arbetsgruppen har varvats med genomgångar med företrädare för olika lokala organisationer för att öka detaljkunskapen samt få tillfälle att diskutera olika lösningar för delområdena. Arbetsgruppens förslag avses ställas ut under hösten 1992, men innan dess genomföres en särskild genomgång av förslaget med företrädare för de olika byalagen i området som ett led i den viktiga lokala förankringen.

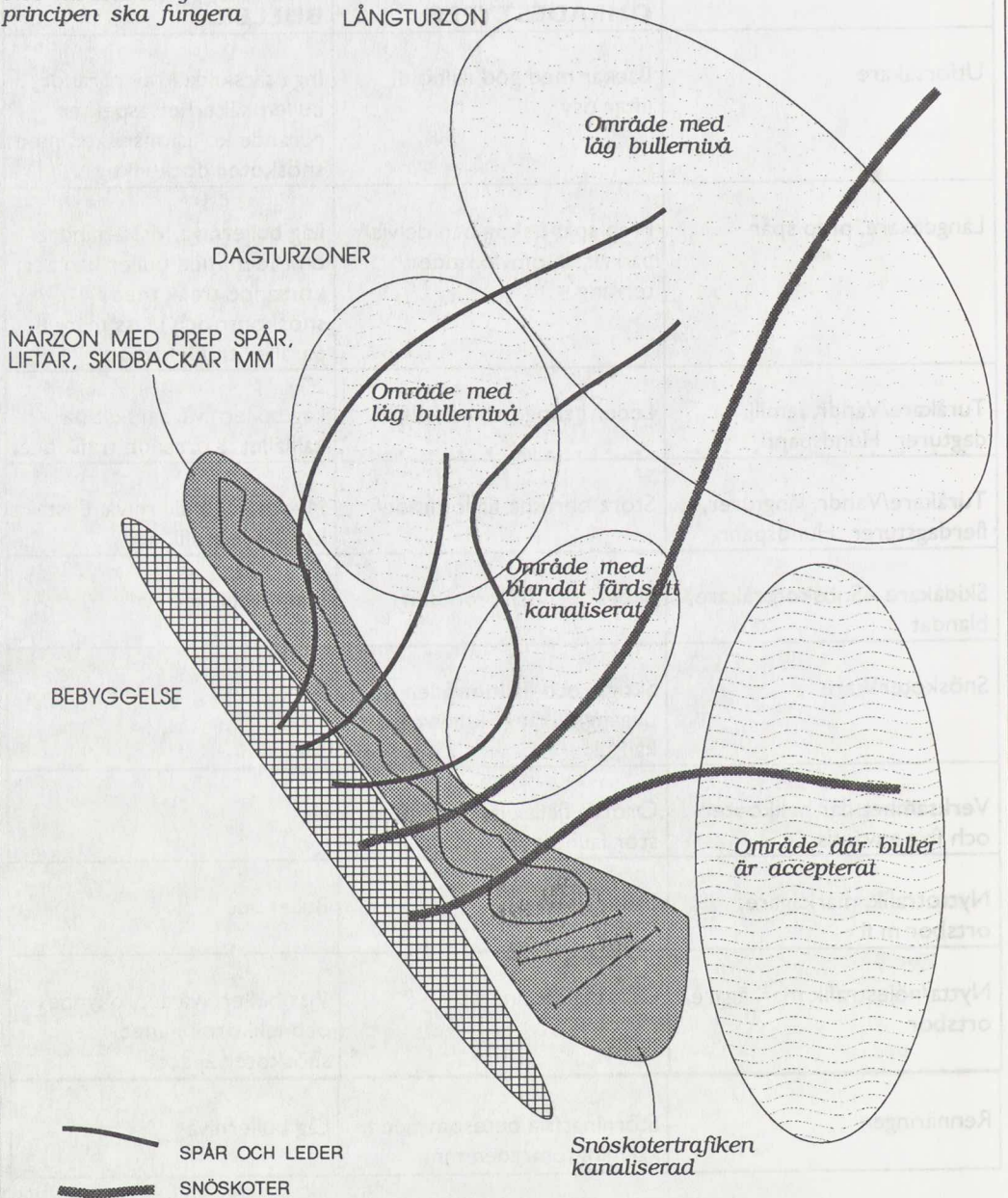
Översiktsplaneprocessen har bedömts vara en lämplig "arena" för behandlingen av bullerfria områden. Behovet av sådana områden sammanhänger med övrig markanvändning och måste sammanvägas med andra intressen. Det förslag till områden med låg bullernivå som utarbetats, bör därför handläggas enligt PBL:s förfaranderegler för översiktsplanen. Därmed genomförs samråd, medborgarinflytande, bearbetning, utställning och politiska ställningstaganden enligt fastställda regler och förslaget kan därmed vid behov bli vägledande för efterföljande beslut enligt annan lagstiftning. Förslaget kan innehålla rekommendationer i översiktsplanen, förslag till frivillig styrning med omfattande informationsinsatser, reglering med hjälp av lagstiftning eller andra typer av säkerställandeåtgärder.

ANVÄNDARGRUPPER	BEHOV AV OMRÅDESTYPER	KVALITETSKRAV ANG BULLER
Utförsåkare	Backar med god fallhöjd, liftar osv	Inga särskilda krav rörande buller, säkerhetsaspekten rörande kollisionsrisken med snöskoter dock viktig
Längdåkare, prep spår	Prep spår i skog och delvis på kalfjäll, omväxlande terräng	Låg bullernivå, vissa mindre områden med buller kan acc, korsande trafik med snöskoter och i viss mån parallell trafik kan acc
Turåkare/Vandr, familj, dagturer Hundspann	Leder i skog och på kalfjäll	Låg bullernivå, särskilt på kalfjället. Korsande trafik acc
Turåkare/Vandr, långturer, flerdagsturer Hundspann	Stora obrutna fjällområden	Mycket låg bullernivå. Enstaka korsande trafik acc
Skidåkare - Snöskoteråkare, blandat	Skogs- och fjällområden	Blandtrafik acc
Snöskoteråkare	Skogs- och fjällområden med tillgång till långa leder på kalfjäll	---
Verksamhet där helikopter- och flyg används	Orörda fjällsluttningar med stor fallhöjd för heliski	---
Nyttotrafik, markägare, ortsbor m fl	Måldestinerat	Buller acc
Nytta/nöjestratik markägare, ortsbor	Ofta måldestinerat	Viss bullernivå acc, okynnes- och lekkörning med snöskoter ej acc
Rennäringen	Störningsfria betesområden, kalvningsområden mm	Låg bullernivå

PRINCIPSKISS FÖR ANVÄNDARGRUPPER, OMRÅDESTYPER OCH KVALITETSKRAV - FJÄLLOMRÅDEN

Kommentar:

De olika zonerna måste ha
viss ministorlek för att
principen ska fungera



PRINCIPSKISS FÖR ZONER - FJÄLLOMRÅDEN

PLANERINGSUNDERLAG

Översiktsplanens planeringsunderlag

För västra Härjedalen finns förutom kommunens översiktsplan även ett flertal fördjupade översiktsplaner för respektive by med omgivningar. Dessa översiktsplaner innehåller ett omfattande underlagsmaterial, vilket har kompletterats med en inventering av befintliga områden med låg bullernivå, skidleder och skidspår, utflyktsmål, snöskoterleder mm. De olika fjällområdenas besöksfrekvens har också grovt kartlagts.

Av översiktsplanerna framgår att huvuddelen av försöksområdet, dvs Tännäs socken är av riksintresse för friluftslivet. Stora områden är av riksintresse för naturvården, såsom Rogenområdet, Hamrareservatet, områdena kring Gröndalen och Mittåkläppen samt Anåfjället. Dessutom finns flera miljöer av riksintresse för kulturminnesvården.

Översiktsplanerna redovisar också de olika befintliga bebyggelseområdena samt ett flertal utbyggnadsområden för både permanentboende och olika typer av turistiskt boende.

Befintliga områden med låg bullernivå

Det befintliga planeringsunderlaget har kompletterats med en redovisning av de områden som idag har en låg bullernivå och där det är angeläget att säkerställa detta för framtiden.

Områdesbeskrivning

Fjällområdena norr om Ramundberget upp mot Fältjägarstugan, Helags osv, utom zonen längs Kungsleden som är upplåten för skotertrafik.

Området söder om Tännadalens dalgång omfattande Rödfjället, Rogenområdet osv, förutom zonerna längs några få skoterleder som korsar området. Bägge dessa områden fortsätter in i angränsande kommuner och utgör delar av större sammanhängande områden med förbud mot terrängfordon (snöskotrar m m) utom längs upplåtna leder.

Under vissa tider av vinterhalvåret, främst då få turister besöker området, utgör även fjällområdet mellan Tännån och Ljusnans dalgångar ett område med relativt låg bullernivå. Det är dock inte jämförbart med förbudsområdena.

Tännäs socken är vidsträckt och även inom andra delar av socknen finns områden som har en mycket låg bullernivå, men de utgör å andra sidan områden som mycket sällan besöks av vare sig bofasta eller turister.

Bullerstörda områden

Snöskotertrafik

Inom vissa områden är snöskotertrafiken mer intensiv än inom andra, främst beroende på ett utbyggt ledsystem, attraktiva målpunkter samt möjligheter att åka fritt uppe på kalfjället. Huvuddelen av skotertrafiken sker idag längs de iordningsställda skoterlederna, men det förekommer också omfattande friåkning utanför dessa leder. De mest irriterande bullerstörningarna orsakas av intensiv och

oftast långvarig lek med snöskotrar upp och ner längs en fjällslutning, genom hoppning över snödrivor samt fortkörning på sjöar och andra plana områden. Många gånger är det mindreåriga som med föräldrarnas tillåtelse leker med skotrarna på detta störande sätt, som ofta sker fina dagar under högsåsong när samtidigt många människor vistas längs lederna eller sitter och solar på fjällslutningarna.

Områdesbeskrivning

Bullerstörningar och konflikter är i huvudsak koncentrerade till fjällområdet mellan Tännån och Ljusnans dalgångar, som innehåller ett omfattande ledsystem för både skidåkare och snöskotertrafik, samtidigt som området är välbeläget och mycket attraktivt för utflykter.

Flyg

Från Ramundberget bedrivs viss helikopterskidåkning. Man transporteras med helikopter till en fjälltopp, åker därefter nedför hela fjället för att åter igen lyftas upp på fjälltoppen osv. Helikoptern är numera ett regelbundet använt hjälpmedel inom renskötseln.

Områdesbeskrivning

Heliski-verksamheten bedrivs främst med Skarsfjället och Helags som målpunkter. Verksamheten är begränsad till sin omfattning, ca 25-30 tim/år, främst under vintervintern.

Helikopteranvändningen inom renskötseln sker inom hela området runt Skarsfjällen, Helags, Sylarna mm. Omfattningen uppgår till ca 400 timmar/år inom kalfjällsdelen för Mittådalens och Handölsdalens samebyar. Flygverksamheten är koncentrerad till sommar och höst. Försöksområdet omfattar endast en mindre del av kalfjällsdelen norr om Ljusnan.

Områden med viktiga natur- och friluftslivsintressen

Hela västra Härjedalen är av stort värde för turism och friluftsliv. Stora delar av området utgörs dessutom av värdefulla naturområden. I översiktsplanens underlagsmaterial finns noggranna och utförliga beskrivningar av de olika områdena, både de som är av riksintresse samt av lokalt intresse. Vissa delar av området är mycket intensivt utnyttjade för friluftsliv, tack vare att de ligger relativt nära de bebyggda områdena med omfattande turistanläggningar, fritidshus, campingplatser samt permanentboende. Andra områden, som är av mer orörd vildmarkskaraktär, ligger längre ifrån de bebyggda områdena och genomkorsas delvis av det statliga ledsystemet. Flera områden har mycket höga naturvärden och är dessutom känsliga för slitage eller störningar p g a häckande fåglar och myskoxar i området mm.

Områdesbeskrivning

Området söder om Tännåns dalgång omfattar bl a Rödfjället med omgivningar, där myskoxarna uppehåller sig samt Rogens naturreservat, som till vissa delar är mycket slitagekänsligt. Området som helhet besöks både vinter och sommar, men Rogensområdet har flest besökare sommartid medan Vättafjället och Vigeln är populära fjäll för längre fjällturer med skidor.

Området mellan Tännån och Ljusnans dalgångar är det mest intensivt utnyttjade området för friluftsliv och fjällturer i västra Härjedalen, både sommar- och vintertid. Området innehåller ett flertal leder och stigar samt många populära utflyktsmål och raststugor. I de bägge dalgångarna finns huvuddelen av områdets turistbäddar koncentrerade. Vintertid är turistlederna från Bruksvallarna mot Hamra, Tännålen och Hållan intensivt utnyttjade tillsammans med Ösjödalen, som nås från både Bruksvallarna och Ramundberget. Dessutom

är Hållan en viktig utgångspunkt för dagsutflykter upp mot Skarvarna samt till de bemannade raststugorna vid Malmbäcken och Andersborg. Under turistsäsong är busstrafiken arrangerad så att man kan åka skidor längs någon av de populära lederna mellan dalgångarna och sedan ta bussen hem till sitt hotell eller sin stuga. Inom området finns bl a Hamra naturreservat med mycket värdefull flora och fauna.

Området norr om Ljusnans dalgång utgör den södra delen av det stora sammanhängande fjällområdet från Sylarna och Helags ned mot Skarsfjället och Flatruet. Genom området går Kungsleden från Helags förbi Fältjägarstugan ned till Ramundberget. Denna led används av många som gör flerdagarssturer med packning, men de södra delarna används också för längre dagsutflykter från Ramundberget, Bruksvallarna, Mittådalen och Messlingen.

Inom den östra delen av Tännäs socken finns Anåfjället och Lillfjället, som bl a är av riksintresse för naturvården. Lillfjället saknar nästan helt betydelse för det rörliga friluftslivet medan Anåfjället används för utflykter från Ljusnedal och Messlingen. Anåfjället har dock betydligt färre besökare än området mellan Tännån och Ljusnans dalgångar.

Snöskoterleder mm i området

De större sammanhängande vildmarksområdena söderut mot Rogenområdet samt norrut mot Skarsfjället, Helags mm är förbudsområden för terrängfordon, men de genomkorsas av ett fåtal skoterleder. Framför allt leden mot Helags används i samband med längre utflykter.

Inom den övriga delen av området har under senare år en omfattande utbyggnad skett av skoterleder. Man har därvid strävat efter att så långt möjligt separera skoterlederna från preparerade skidspår, kryssleder mm för att undvika störningar och konflikter. I anslutning till de mer välbesökta utflyktsmålen såsom Andersborg, Malmbäckstugan, Kariknallarna m fl har särskilda uppställningsplatser för skottrar markerats på ett avstånd av ca 50-100 meter från raststugorna, för att undvika buller och störningar i omedelbar närhet av stugorna.

Skoterklubben m fl inom området har under de två senaste åren arbetat intensivt med information om det befintliga ledsystemet, de regler och den hänsyn som man bör iakttä när man kör snöskoter, gällande förbudsområden mm. Flera av de konflikter som fanns för några år sedan mellan skotertrafik och skidåkare har undanröjts eller minskat i omfattning, genom utbyggnad av ledsystemet samt information mm. De befintliga snöskoterlederna knyter nu ihop hela området. Införandet av sköskoterlederna har minskat den fria och "vilda" åkningen, men det är inte förbjudet att åka snöskoter vart man vill inom fjällområdet mellan Tännån och Ljusnans dalgångar. Detta innebär att en relativt omfattande snöskotertrafik också sker längs de markerade krysslederna för skidåkning.

Rennäringen

Stora delar av Tännäs socken utgörs av åretruntmarker för renskötseln. De befintliga förbudsområdena för terrängfordon har delvis tillkommit för att skydda renskötseln och främst den känsliga kalvningsperioden under vårvintern. Dessutom finns ett särskilt kalvningsområde nordväst om Bruksvallarna, där förbud för terrängfordon endast gäller efter 20 april.

PLANFÖRSLAG

Styrmedel

Styrning och reglering av skotertrafik kan ske på två sätt, antingen genom formella skoterförbud med stöd av gällande lagstiftning, eller genom en frivillig styrning. Ett förbud innebär tydliga regler och lagliga möjligheter att beivra otillåten och störande körning utanför upplåtna skoterleder. En frivillig styrning innebär mindre byråkrati och "färre pålagor uppifrån" men ger inga lagliga möjligheter att ingripa mot de som ändå väljer att åka fritt och strunta i en frivillig styrning. Ett lokalt utarbetad, frivilligt förslag till styrning, kan lättare uppfattas som ett förslag från bygden själv och ses som en gemensam investering i framtiden, i stället som att upplevas som en restriktion för den fria skoteråkningen. Alternativet med frivillig styrning kräver betydligt större informations- och upplysningsarbete, samt förutsätter en stark självdisiplin och moralisk efterlevnad för att fungera.

En frivillig styrning har troligtvis bättre förutsättningar att fungera inom områden med mycket folk i rörelse jämfört med de stora, glest frekventerade fjällområdena. Det kollektiva trycket och allmänhetens bevakning av de frivilliga reglerna blir större ju fler som vistas i området. Inom de större fjällområdena där få människor rör sig, men där tystnaden är en mycket viktig kvalitet kan däremot formella förbud vara nödvändiga.

I enlighet med kommunstyrelsens beslut har arbetsgruppen endast inriktat sitt arbete på att åstadkomma en frivillig styrning av nöjestråfik med snöskoter.

Förslag till områden med låg bullernivå

Med ovanstående redovisat planeringsunderlag som grund och med hjälp av uppdelningen i olika användargrupper, områdestyper och kvalitetskrav angående buller har arbetsgruppen bearbetat hela försöksområdet. För varje by eller bebyggelseområde har behovet av bullerfria områden analyserats med den tidigare redovisade principskissen för zoneringsom utgångspunkt. Därvid har arbetsgruppen tillsammans med företrädare för Tännäs och Messlingens byar konstaterat att det inte finns behov av att lägga fast något särskilt utpekat område med låg bullernivå i anslutning till dessa byar. Från Tännäs är det långt till fjället, så turåkandet är därför relativt begränsat från byn och koncentrerat till skidspåren i skogsterräng. Befintligt förbudsområde, där redan låg bullernivå råder, finns också tillgängligt ca 7 km från byn (med bilväg i nära anslutning). Från Messlingen har man nära till den södra delen av Flatruet och till Anåfjället, men pga den lägre koncentrationen av turister i dessa områden är konflikterna mellan olika besökarkategorier mycket liten. De som åker skidor på fjället blir ej störda i sådan omfattning att upplevelsen går förlorad. Det är också vanligt att de turister som bor i byarna Funäsdalen, Ljusnedal, Tännäs, Messlingen m fl söker sig på dagsutflykter till området mellan Tännäs och Ljusnan.

Arbetsgruppen har efter genomgången av hela socknen, därefter koncentrerat sitt arbete till den del där huvudelen av turistboendet är lokaliserat (Tännäs och Ljusnans dalgångar) och till fjällområdet däremellan. Förslaget redovisas på bifogad karta samt beskrivs och motiveras i den följande texten.

Dagturzon

Fjällområdet mellan Tännåns och Ljusnans dalgångar (området mellan Bruksvallarna, Ramundberget, Fjällnäs, Hamra, Tännåsen, Hållan) är det i särklass mest utnyttjade området för skidåkning och turåkning längs preparerade spår och kryssleder samt fritt uppe på fjället. Området används av boende från hela området och under sin vistelse i fjällen utnyttjar uppskattningsvis 60 - 70 % av turisterna i västra Härjedalen detta område för skidåkning en eller flera gånger. Populärast är lederna från Bruksvallarna mot Hamra, Tännåsen och Hållan samt Ösjödalen.

Att relativt nära boendet kunna åka mot solen och samtidigt uppleva stillheten och fjällnaturen ser många besökare som den värdefullaste upplevelsen under fjällvistelsen. Ett säkerställande av denna kvalitet inom det mycket välfrekventerade närzonsområdet mellan dalgångarna, är således av avgörande strategisk betydelse för västra Härjedalens förmåga att bibehålla och förbättra sin attraktivitet som turistmål. Om bygden inte lyckas säkerställa denna kvalitet och garantera att den bibehålls i framtiden, kan detta få återverkningar på antalet turister som vill besöka området och därmed minska sysselsättningen för de bofasta. Det bör därför vara en angelägenhet för hela bygden att "kvalitetssäkra" fjällupplevelsen längs de mest utnyttjade krysslederna. Tillsammans med den nyligen genomförda utbyggnaden av Nordic Ski systemet för längdskidåkning, kan detta ytterligare höja kvalitén på västra Härjedalen som turistområde och därmed öka besökarantalet. Att kunna garantera ett bullerfritt fjällområde, som ligger nära huvuddelen av boendeanläggningarna och fritidshusen kan bli mycket bra marknadsförings- och försäljningsargument i framtiden.

Därför föreslås att den centrala och mest utnyttjade delen av fjällområdet mellan Tännåsen och Ljusnans dalgångar (se kartan) blir föremål för en frivillig styrning av nöjestrafiken med snöskoter, så att åkning inom detta område endast sker längs markerade skoterleder. Inom den övriga delen av detta område för frivillig styrning bör bygden gemensamt enas om att skoteråkning inte får ske, förutom de undantag som redovisas nedan.

Inom de övriga delarna av Tännåns socken föreslås ingen ytterligare frivillig styrning eller reglering av skotertrafiken för att uppnå områden med låg bullernivå (förutom de befintliga förbudsområdena för terrängkörning). Inom dessa områden är dels frekvensen av skidåkare betydligt mindre, samtidigt som inga konflikter hittills förekommit eller förväntas uppstå.

Med hänsyn till att Walles Fjällhotell i Bruksvallarna är en viktig utgångspunkt och något av ett centrum för skoteråkning i området, har inte Ösjödalen tagits med i det område där en låg bullernivå eftersträvas. Möjligheterna att förlägga en ny skoterled över fjället Ramundberget (nordost om Ösjödalen) skall dock undersökas, för att därigenom i viss mån avlasta genomfartstrafiken genom Ösjödalen. Dessutom föreslås att frågan om en ny skoterled från Bruksvallarna och nordväst ut mot Helagsleden utreds ytterligare, tillsammans med en ny parkering för skotersläp i eller i närheten av Bruksvallarna. En sådan ny ny led måste placeras så att den medger en bra anslutning mot Klinken mm. Åtgärden skulle ytterligare avlasta den för turåkning mycket populära och lättillgängliga Ösjödalen från den nu, relativt omfattande skoteråkning.

Kariknallarna lämnas också utanför området med hänsyn till den omfattande vesseltrafik, samtidigt som stugan på Kariknallarna är en viktig målpunkt för skotertrafiken. Den föreslagna avgränsningen innebär att man från Bruksvallarna och Ramundberget ändå relativt lätt når området med låg bullernivå.

Det föreslagna området med låg bullernivå är drygt en kvadratmil stort, vilket behövs för att uppnå avsedd effekt. Beroende på terrängens utformning, väderlek och vind kan bullret från snöskotrar höras på relativt långa avstånd enligt bl a norska undersökningar.

Runt detta område föreslås ingen styrning av skotertrafiken, men ändå kommer troligtvis huvuddelen av skoteråkningen att ske längs de befintliga skoterlederna. För att utan alltför stor omväg säkerställa möjligheten att åka mellan dalgångarna föreslås att en skoterled genom området från Kariknallarna/Hästkläppen till Kroktjärn hålls öppen för skotertrafik. En sådan tvärförbindelse blir ca 15 km mellan Fjällnäs och Bruksvallarna i stället för 13 km om den dras genaste vägen söder om Skendörrsfjället över Anderssjökölen, vilket måste vara acceptabelt vid skoterfärd. Likaså är det viktigt att säkerställa möjligheterna att åka snöskoter från Funäsdalen och från Hållan mot Malmbäcksstugan och Andersborg, samt ner till Tänndalen. Därigenom nås även de attraktiva målpunkterna med skoter, samtidigt som man kan färdas mellan dalgångarna och längs dalgångarna utan en alltför stor omväg. Det föreslagna området med låg bullernivå, i kombination med de föreslagna skoterlederna inom området, säkerställer ändå en tillräckligt stor bullerfri zon runt de centrala skidlederna mellan Bruksvallarna och Hamra-Tänndalen. "Terränggrytan" kring Anderssjöarna, där buller lätt hörs långt, säkerställs också som ett område med låg bullernivå.

Hållan är idag en mycket viktig utgångspunkt för skidåkning och skoteråkning upp mot Skarvarna, till de befintliga raststugorna mm. De befintliga parkeringsplatserna är under högsäsong otillräckliga, varför det föreslås att en ny parkeringsplats för skotersläp iordningsställes öster om kyrkogården i Funäsdalen. Parkeringen blir belägen så pass långt från kyrkogården att störningar ej skall behöva uppstå. Dessutom finns en omfattande björk- och buskvegetation mellan kyrkogården och den föreslagna parkeringen. Parkeringen anslutes till befintligt snöskoterledsystem och bör kunna innebära en betydande avlastning på parkeringen vid Hållan, samtidigt som en bättre separering uppnås mellan skidåkare och skoteråkare. För att ytterligare förbättra förhållandena från Hållanområdet upp mot fjället föreslås att skidleden och skoterleden placeras längre ifrån varandra. Detta kräver breddningar mm av skoterleden så att den erhåller en godtagbar standard och därmed blir använd.

Möjligheten att åstadkomma en bättre separering mellan skoterled och skidled bör även detaljstuderas längs leden väster om Tänndalens Fjällgård upp mot Malmbäcksstugan och Andersborg.

Utanför det föreslagna området där en låg bullernivå bör eftersträvas, bibehålles det befintliga ledssystemet för snöskotrar (med ovan redovisade förbättringar).

Förslaget säkerställer också en hög kvalitet för den snöskoteråkande fjällbesökaren med goda möjligheter att åka längs fina skoterleder, besöka attraktiva målpunkter samt även färdas fritt inom delar av kalfjället. Det är dock viktigt att de hänsynsregler som alltid gäller vid färd på snöskoter iakttas, en omfattande "blandtrafik" mellan skidåkare och skoteråkare kommer att kvarstå utanför det område där en låg bullernivå eftersträvas.

Området kan således också marknadsföras som ett fint område för den skoteråkande gästen och båda besökarkategorierna får en bra vistelse i området och blir nöjda.

Inom det område där låg bullernivå eftersträvas genom frivillig styrning, ges markägare med mark inom området generell rätt att nyttja snöskoter i samband med jord- och skogsbruk och vid färd till egna stugor och fiskevatten inom området, eller i övrigt i samband med nyttjandet av egen mark (vedtäkt etc).

Motsvarande föreslås också gälla för renskötare i direkt samband med renskötseln.

I samband med annan direkt yrkesutövning inom detta område, såsom ledunderhåll, transporter till och från raststugorna mm tillåts självklart också skoterkörning.

För att uppnå den eftersträvide kvalitén inom området med låg bullernivå och mer eller mindre kunna garantera detta i marknadsföring mm, är det viktigt att markägare, renskötare och andra som får köra i området, iakttar stor återhållsamhet med skoteråkning inom området. Annars kan lätt det eftersträvide kvalitetsbegreppet påverkas och ge området som helhet en negativt effekt.

Långturszon

De befintliga förbudsområdena för terrängfordon - i söder inom Rogen mm och i norr Skarsfjället, Helags, Sylarna mm - utgör stora, sammanhängande områden med låg bullernivå. Dessa områden är belägna på för stort avstånd från huvuddelen av bebyggelsen för att kunna fungera som lättillgängliga dagtursområden (förutom Ramundberget). Områdena är dock flitigt använda för längre utflykter, samt flerdagsturer både sommar och vinter. Sylarna - Helagsområdet, som sträcker sig ned förbi Fältjägarstugan ända mot Ramundberget, är ett av de mest frekventerade fjällområdena i landet med ett omfattande ledsystem, flera stugor för övernattnig och tre fjällstationer. Områdenas karaktär av orörda fjäll/vildmarksområden är viktig att bibehålla, både för det rörliga friluftslivet och för den mer stationära turismen i västra Härjedalen.

Ibland löper skoterlederna inom dessa områden längs de befintliga krysslederna för turåkning, vilket uppfattas som störande i dessa vildmarksområden där tystnaden uppfattas som viktig. Det befintliga skoterledsystemet är totalt sett begränsat och noga avvägt, men längs de ledavsnitt som har en omfattande blandning av skoteråkning och skidåkning föreslås att en separering genomförs, så att ett avstånd på minst 100 meter, helst mera, skapas mellan skidleden och skoterleden. Om möjligt bör lederna dras så att naturliga höjder, dalar mm utnyttjas som avskärmning.

Försöksområdet har av praktiska skäl begränsats till en kommun, vilket inneburit vissa begränsningar i behandlingen av bl a flygverksamheten inom de större, obrutna fjällområdena runt Skarsfjället, Helags och Sylarna, Endast en mindre del av detta område ligger inom Härjedalens kommun. Arbetsgruppen har av metodskäl ändå berört flygverksamhetens påverkan på rekreationsområdet, men påpekar att den endast kan ta ställning till de delar som ligger inom Härjedalens kommun. Flygverksamheten inom långturszonen omfattar i huvudsak helikopteranvändning inom renskötseln samt helikopterskidåkning inom turistnäringen. Dessutom förekommer i mycket liten omfattning annat civilflyg och militär flygverksamhet. Att sträva efter en hög grad av tystnad inom långturszonen anser arbetsgruppen som angeläget, men samtidigt är det viktigt för turistnäringen i området att det finns tillgång till helikopterskidåkning. Det är relativt få som utnyttjar det, men som ett av de stora vinterturistområdena i Sverige anser näringen det som angeläget att vara komplett och bred i aktivitetsutbudet. För att vara attraktiv måste helikopterskidåkning bedrivas inom fjällområden med stor fallhöjd, men kan å andra sidan i sin begränsade omfattning koncentreras till ett område. För närvarande bedrivs heliskiåkning på Skarsfjället och Helags, med Ramundberget som utgångspunkt. Med hänsyn till att dessa fjäll ligger inom Bergs kommun vill inte arbetsgruppen ta ställning i frågan, utan endast redovisa sin och turistnäringens syn på problemet. Det bör också noteras att en styrning av helikopterskidåkningen, måste åtföljas av motsvarande åtgärder i användandet av helikopter i renskötseln för att uppnå önskad effekt avseende bullret. Helikopter används tidsmässigt i betydligt större omfattning inom renskötseln i samma område.

Eftersom endast en begränsad del av långturszonen mot Skarsfjället och Helags ligger inom Härjedalens kommun bör flygverksamheten i området behandlas i ett större sammanhang över kommungränserna. Arbetsgruppen föreslår därför inga restriktioner beträffande flygverksamheten inom försöksområdet.

Information, genomförande

För att kunna få genomslag av en frivillig styrning av nöjestrifiken med snöskoter fordras omfattande information till alla besökare om innehållet i den frivilliga överenskommelsen, samt att hela bygden enats om detta. Det blir också viktigt att informera om att den skotertrafik inom området där en låg bullernivå eftersträvas, endast sker av markägare, renskötare eller andra yrkesutövare som har rätt att färdas inom området.

Förslaget kan också uppfattas som en inskränkning för de bofasta i området att fritt färdas med snöskoter på fjället mellan dalgångarna, men med hänsyn till områdets begränsning samt föreslagna leder, borde denna uppoffring vara mindre än de långsiktiga, positiva effekter förslaget medför, bl a för att säkerställa områdets attraktivitet och därmed sysselsättningen för bofasta i framtiden.

Även om något formellt skoterförbud inte införs inom området, är det viktigt att alla i bygden är solidariska mot förslaget, så att syftet ändå uppnås och besökaren vet att när han eller hon åker skidor mellan Bruksvallarna och Hamra-Tändalen så sker det i en ostörd och relativt sett bullerfri fjällmiljö.

Genomförandet av den frivilliga styrningen fordrar att ett bra informationsblad (dubbelsidig A4) utarbetas och sprids till alla som besöker området. Dessutom behövs kompletterande skyltning längs vissa leder och informationstavlor vid parkeringsplatser, viktiga knutpunkter mm. Större informationstavlor bör i sin utformning följa designprogrammet för västra Härjedalen. Förslaget kan enligt markägarna innebära en ökad snöskoteråkning i skogsområdet, varför där så erfordras längs skoterlederna, sätts skyltar upp med information om att skoteråkning är förbjuden på skogsförnygringsytor, risk för skador på hävdad åkermark eller risk för störningar kring gårdar. Av samma skäl kan det också bli aktuellt att flytta på befintliga skoterleder. Skyltar och tavlor inkl uppsättning bedöms sammanlagt kosta 250 000 kronor.

Arbetsgruppen föreslår att kommunen själv tillsammans med berörda organisationer tar ansvar för framtagande och distribution av informationsbladet, men ansöker om särskilda projektmedel hos länsstyrelsen för övriga insatser. Om ett formellt förbudsområde hade tillskapats skulle länsstyrelsen haft det fulla ansvaret för upplysning och information. Områdets karaktär och stora besökarantal kräver oberoende av former för regleringen, extraordinära informationsåtgärder. Ev kan också naturvårdsverket, TSV m fl bidra till genomförandet. Möjligheten till utökade beredskapsmedel bör också undersökas.

Övriga förslag

Den föreslagna gränsen för området med låg bullernivå har dragits utanför befintlig bebyggelse. För närvarande råder förbud mot skoteråkning inom de detaljplanlagda områdena i och omkring Funäsdalens tätort. Kommunen (byggnadsnämnden) avser dock med stöd av gällande regelsystem se över behovet av ytterligare regleringar av skoteråkningen inom de övriga detaljplaneområdena i västra Härjedalen. Syftet är inte att helt förbjuda skotertrafiken inom planområdena, utan att få till stånd en bättre kanalisering av skotertrafiken genom de bebyggda områdena, samt få bort den idag störande okynneskörningen både dagtid och nattetid. Inom ramen för denna översyn kan också eventuella nattförbud komma att övervägas mellan kl 23 00 - 05 00. Översynen genomförs i samråd med berörda stugföreningar, samfällighetsföreningar el dyl.

I samband med diskussioner om förslaget till frivillig inskränkning av skotertrafiken i området mellan Ljusnans och Tännåns dalgångar har många ordsbor framfört önskan om inskränkningar i de befintliga förbudsområdena som kompensation. Arbetsgruppen har därför diskuterat möjligheterna av att åstadkomma både gränsjusteringar och inskränkningar av de befintliga förbudsområdena för terrängfordon, bl a i anslutning till Tännäs. Med hänsyn till rennäringen, myskoxar, naturreservat osv inom dessa områden, samt det faktum att gränserna fastställts av regeringen, bedöms dock möjligheterna att åstadkomma förändringar av rådande gränser som mycket små. Däremot föreslår arbetsgruppen att viss översyn av skoterledsystemet inom det befintliga förbudsområdet mot Rogen utredes vidare av länsstyrelsen, bl a avseende möjligheten att tillskapa en led från Tännålen/Östersjön mot östra delen av Rogenområdet. Till kompensationsåtgärder hör delvis också den tidigare föreslagna nya skoterleden från Bruksvallarna till Helagsleden.

Inom den statliga bullerutredningen behandlas möjligheterna att dämpa bullret hos själva snöskotern. Arbetsgruppen betonar vikten av dessa åtgärder, snöskotrar med lägre ljudnivå skulle bidra till att mildra konflikterna mellan skidåkare och skoteråkare.

Huvudmannaskap, upplåtelseavtal, fortsatt arbete mm

Skoterklubben i området har ansvarat för utbyggnaden av de befintliga skoterlederna utanför de stora statliga förbudsområdena, men huvudmannaskapsfrågan är oklar. Markägarna inom området har bl a därför aktualiserat frågan om huvudmannaskap, påpekat behovet av att reglera upplåtelsefrågorna mm. I yttrande avvisar Tännäs LRF-avdelning arbetsgruppens förslag och kräver

- en lösning som innebär att nöjestråfik med snöskoter inom Tännäs socken förbjuds annat än på upplåtna leder eller efter markägarens tillstånd,
- civilrättsligt avtal med lämplig huvudman samt ersättning för markupplåtelse avseende snöskoterleder inom Tännäs socken,
- civilrättsligt avtal med huvudman samt ersättning för markupplåtelser avseende markområden som avsätts för eller på något sätt utnyttjas för eller belastas av, sport-, rekreations-, friluftsför- eller annan organiserad verksamhet även i övrigt, inom Tännäs socken.

LRF förslag innebär i praktiken ett totalförbud mot snöskotertrafik utom längs upplåtna leder och särskilda områden samt att dispenser kan utfärdas av den enskilde markägaren. Huruvida det senare är förenligt med gällande lagstiftning är oklart.

Arbetsgruppen har endast haft till uppgift att föreslå åtgärder för frivillig styrning av nöjesåkning med snöskoter enligt kommunstyrelsens beslut och således inte kunnat behandla frågor om förbud mm. Detta förslag kan dock ses som en första etapp av ett mer långsiktigt arbete där frågeställningarna och problemområdet vidgas och hela Tännäs socken behandlas. Markägarnas synpunkter har behandlats vid ett särskilt samrådsmöte där kompletteringar och förslag till fortsatt arbete diskuterades. Därför föreslås att kommunen eller länsstyrelsen tillsätter en arbetsgrupp (eller ger nuvarande arbetsgrupp kompletterande uppgifter) med uppdrag att arbeta vidare med de mer övergripande problemen rörande nöjesåkning med snöskoter inom skogsområdena mm.

Arbetsgruppen föreslår vidare att kommunen rekommenderar att skriftliga upplåtelseavtal tecknas mellan berörda markägare och lämplig huvudman. Kommunen är dock inte beredd att ikläda sig huvudmannaskapet.

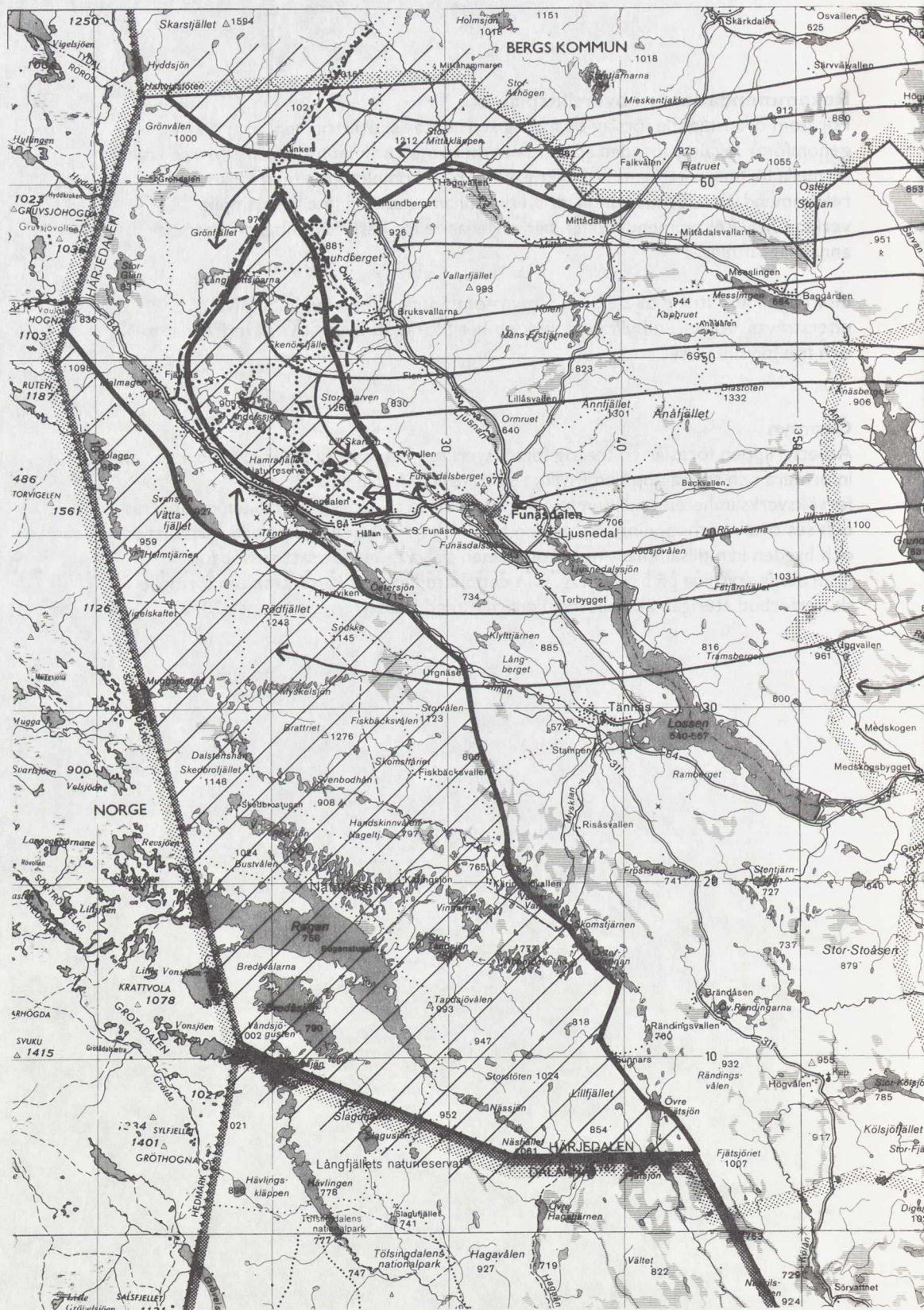
Rekommendationer i översiktsplanen

Förutom ovanstående förslag till frivillig styrning av skotertrafiken, som måste genomföras lokalt av bygden självt i samarbete med kommun och länsstyrelse utan formella förbud, förslås att översiktsplanen också kompletteras med följande rekommendation för att kunna motverka annan ev störande eller olämplig verksamhet. Rekommendationen blir vägledande för beslut som tas med stöd av annan lagstiftning.

Inom och i anslutning till de ovan angivna områdena där en låg bullernivå eftersträvas, bör ingen bullrande verksamhet tillåtas som negativt påverkar natur- och friluftslivsintresset.

Översyn

Arbetsgruppen föreslår en treårig försöksverksamhet, där första året behövs för att informera och starta upp den frivilliga styrningen. Efter den treåriga försöksverksamheten skall den frivilliga styrningen av snöskotertrafiken utvärderas och ses över. Förhoppningsvis har den frivilliga styrningen fungerat tillfredsställande och bygden kan tillsammans med kommunen själva ta ett fortsatt ansvar för erforderlig styrning på frivillig väg. Om detta inte fungerat kan frågan om formellt skoterförbud återigen aktualiseras i enlighet med länsstyrelsens beslut 920127.



Skid- och skoterled mot Helags. Bättre separering erfordras

Befintligt område med låg bullernivå (förbud mot terrängfordon utom längs upplåtna leder)
Långturszon

Västra delen av fjällområdet mellan dalgångarna
med möjlighet till fri skoteråkning

Ljusnans dalgång med bebyggelsen i huvusak koncentrerad
till Ramundberget, Bruksvallarna, Flon och Ljusnedal

Gräns för område där en låg bullernivå föreslås bli säkerställd genom frivillig styrning av nöjestratik
med snöskoter. Ingen nöjesåkning med snöskoter utanför markerade leder.
Dagturszon

Skoterleder inom området

Skidleder över fjället från Bruksvallarna till Fjällnäs, Hamra, Tännåsen och Hållan. Lederna är
mycket intensivt utnyttjade. Viktigt näringsområde i anslutning till huvuddelen av
turistanläggningar och fritidshus

Funäsdalen, centralort i området

Ledsystem för snöskoter som möjliggör färd mellan dalgångarna och till de populära utflyktsmålen
(raststugorna Ösjöstugan, Kariknallarna, Malmbacksstugan och Andersborg ▲ på kartan)

Tännåsen dalgång med omfattande fritidsbebyggelse, turistanläggningar mm mellan Fjällnäs och Hållan

Befintligt område med låg bullernivå (förbud mot terrängfordon utom längs upplåtna leder)
Långturszon

Gräns för försöksområdet (Tännåsen socken)

Alla aktuella skidleder och skoterleder är ej redovisade
på denna karta, endast de som är av betydelse för förslaget
mellan Tännåsen och Ljusnans dalgångar

Planarbetet har utförts på detaljerad karta i skala 1:50 000
och sedan förts över på denna karta

UTREDNINGEN OM ÅTGÄRDER MOT BULLER
I FJÄLLOMRÅDEN OCH SKÄRGÅRDAR MM
OCH
ARBETSGRUPPEN FÖR FRIVILLIG STYRNING
AV SKOTERTRAFIKEN I VÄSTRA HÄRJEDALEN



Förslag till områden med låg bullernivå i västra Härjedalen

Skala 1:250 000

Ulf Alexandersson
Stadsark, proj ledare

Förslag till OMRÅDEN MED LÅG BULLERNIVÅ I NORRTÄLJE KOMMUN -Försöksplanering-

PROBLEM, METOD

Bakgrund

Försöksverksamheten utgör en del av den statliga utredningen om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar. Utredningen tillsattes av regeringen hösten -91, som ett led i regeringens och riksdagens arbete med en samlad aktionsplan mot buller.

I direktiven framgår bl a att ett ökat antal motorfarkoster i skärgårdsområdena, har medfört bullerproblem i områden där tystnad borde vara en viktig kvalitet. 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 fjällområden och skärgårdsområden. De delar av fjällen och skärgården som sällan utsätts för buller minskar successivt. Motorbåtar och vattenskotrar stör områden där frihet från buller har stor betydelse för naturupplevelsen och rekreationsvärdet.

I utredningsuppdraget ingår bl a att belysa lämpliga metoder och förfaringssätt beträffande användning av översiktliga planer, för att slå vakt om och utöka områden med låg bullernivå. Utredningens hela bakgrund, syfte mm framgår av direktiven 1991:78.

Utredningen beslutade att en försöksverksamhet skulle genomföras i Norrtälje kommun (skärgården) och Härjedalens kommun (fjällen). Försöksplaneringen syftade till att belysa lämpliga metoder och förfaringssätt vid användning av översiktliga planer för att slå vakt om och utöka områden med låga bullernivåer, samt för att erhålla förslag med bra lokal förankring, där planeringen i huvudsak sker "nerifrån". Utarbetandet av metoder och förslag skulle ske i en mindre lokal arbetsgrupp, för att få en så realistisk och verklighetsförankrad vägning mellan de olika intressena som möjligt.

I Norrtälje har gruppen bestått av Vera Skoglund, ordf i byggnadsnämnden, Åke Widman, planarkitekt, Björn Cederström, fd stadsarkitekt och Claes Halling, länsstyrelsens planenhet samt Ulf Alexandersson, projektledare. Förslaget till områden med låg bullernivå är ej formellt politiskt förankrat i kommunen, utan skall ses som en metodstudie med lokal förankring. Kommunen har dock för avsikt att utnyttja det framtagna förslaget senare i sin fortsatta planering av skärgården.

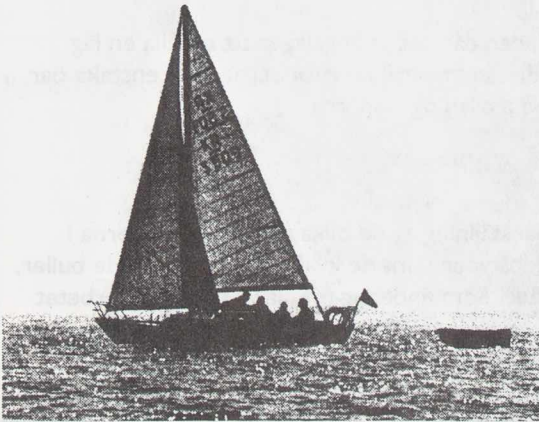
Försöksområdets avgränsning

Försöksområdet omfattar huvudsakligen den södra skärgårdsdelen av Norrtälje kommun, från Arholma och söderut till kommungränsen, men även den norra delen med öppen kust har behandlats i viss omfattning.

Områdes- och problembeskrivning

Skärgården i Norrtälje omfattar en stor mängd små och stora öar med mellanliggande fjärdar. Den är djup och innehåller allt från lummiga, gröna öar i de inre delarna, till kala klippor ute i havsbandet. Inom och i anslutning till skärgården i Norrtälje finns ett mycket stort antal fritidshus samt flera orter och områden med

permanentboende. Skärgården är ett viktigt rekreationsområde för hela Stockholmsregionen och den besöks flitigt av både de som bor i anslutning till den, har fritidshus där, kommer med fritidsbåt eller åker ut med olika turbåtar mm. Genom skärgården passerar flera farleder, bl a Furusundsleden med en omfattande trafik av både stora färjor, handelsfartyg och olika typer av fritidsbåtar. Trafiken av fritidsbåtar har successivt ökat och under semesterperioderna



på sommaren är den mycket intensiv inom vissa områden. Båtarna har både blivit flera och större och inslaget av motorbåtar med kraftiga motorer som bullrar har också ökat. Båttrafiken är intensivast i de inre delarna av skärgården, där också de flesta störningarna på grund av högt motorljud förekommer. Inom vissa delar av inner-skärgården med en omfattande bebyggelse, upplevs behov av en allmän sänkning av bullret, till sjöss.

Civil och militär flygverksamhet förekommer inom vissa delar av skärgården.

Civilflyg främst i form av sjöflygplan som startar och landar i anslutning till privata bryggor el dyl, samt helikopter med sjuk- och persontransporter, rundtursverksamhet, representationutflykter osv. Flygvapnet använder delar av främst ytterskärgården för lågflygningsövning, men denna verksamhet är av mindre omfattning under högsommaren. Flygverksamheten inom Norrtälje kommun har dock hittills inte varit av sådan omfattning att den bedömts störa för rekreation och friluftsliv.

Vintertid, då isarna ligger, förekommer också viss snöskotertrafik i skärgården, men den är ännu av relativt ringa omfattning. Verksamheten kan dock behöva uppmärksammas och ev regleras i framtiden där områden med en låg bullernivå eftersträvas.

Den svenska skärgården är unik, även internationellt sett, och möjliggör friluftsliv och rekreation av mycket hög kvalitet. Upplevelsen är i hög grad förknippad med en relativt ostörd och ren miljö, där buller, nedskräpning, olämplig bebyggelse mm kan påverka värdena och kvaliteten i negativ riktning. Det är därför viktigt att slå vakt om de grundläggande egenskaperna och "kvalitetssäkra" helheten. Säkerställandet av

en låg bullernivå inom de värdefullaste och mest välbesökta delarna av skärgården utgör därvidlag ett viktigt led i denna kvalitetssäkring. Båtar hör dock till skärgården och havet som något helt naturligt. Båten är en förutsättning för att kunna bo i skärgården, att transportera stora fraktvolymer med fartyg är ofta jämfört med andra alternativ bäst för miljön osv. För att kunna använda skärgården för friluftsliv samt besöka intressanta natur- och kulturområden mm måste man också åka båt, vilket innebär att motorljud alstras utom när båtarna framdrivs med segel, åror e dyl. Detta innebär att någon absolut tystnad knappast går att uppnå i praktiken, det skulle i så fall förutsätta förbud mot all form av motorbåtstrafik vilket är helt orealistiskt. Det handlar därför om att få ner bullernivån i de områden där låg bullernivå eftersträvas, till sådana värden att de ej upplevs störande för de upplevelser och kvalitéer man söker.

Vidare kan konstateras att de områden där det är angeläget att erhålla en låg bullernivå, i första hand omfattar de sammanhållna ögrupperna eller enstaka öar och inte primärt de öppna fjärdarna mellan ögrupperna.

Användargrupper, metod mm

Inledningsvis utarbetades en sammanställning av de olika användargrupperna i skärgården, behovet av olika områdestyper samt de kvalitetskrav angående buller, som bör ställas på respektive område. Som underlag för själva planeringsarbetet utarbetades dessutom en principskiss för zonindelning av skärgården, som sedan har legat till grund för de konkreta förslag som utarbetats. Tabellen och principskissen redovisas på nästföljande sidor. Principskissen redovisar hur en låg bullernivå kan säkerställas för olika områdestyper i både inner- och ytterskärgården.

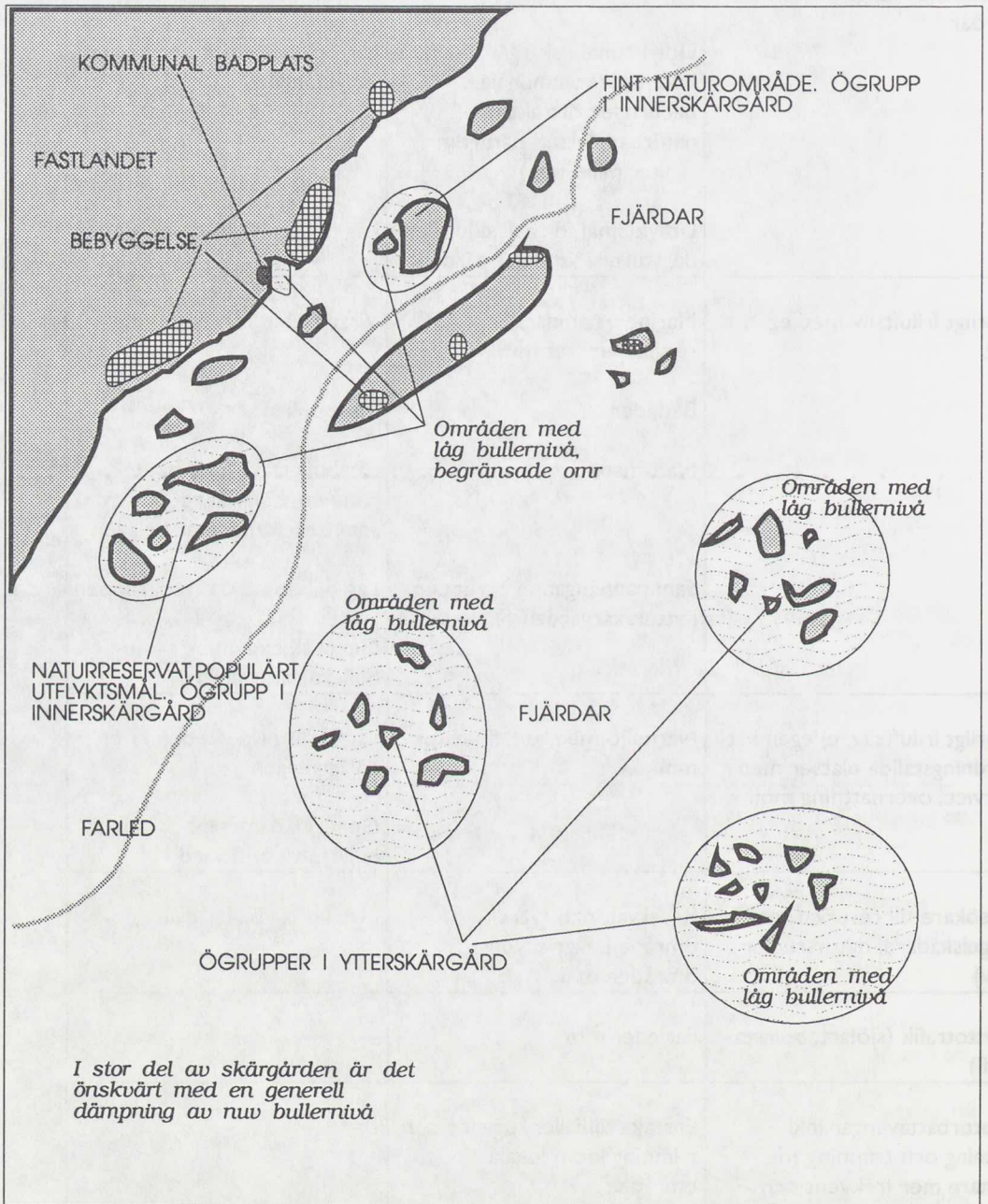
Förfarande, handläggning

Det underlag som behövs för att kunna avgränsa områden som bör ha en låg bullernivå återfinns huvudsakligen i översiktsplanens underlagsmaterial. Detta har kompletteras med en inventering av befintliga områden med låg bullernivå samt en sammanställning av områden som sammantaget besitter sådana kvaliteter för friluftsliv, naturvård mm att det är önskvärt att säkerställa en låg bullernivå. Sammanställningen tar också hänsyn till hur pass välbesökta områdena är. God lokalkännedom är nödvändig för att kunna göra en bra och trovärdig utvärdering. Dessutom bör arbetet genomföras i en grupp med deltagande av lokala representanter för att erhålla förankring och förståelse.

Översiktsplaneprocessen har bedömts vara en lämplig "arena" för behandlingen av bullerfria områden. Behovet av sådana områden sammanhänger med övrig mark- och vattenanvändning och måste sammanvägas med andra intressen. Det förslag till områden med låg bullernivå som utarbetas bör därför handläggas enligt PBL:s förfaranderegler för översiktsplanen. Därmed genomförs samråd, medborgarinflytande, bearbetning, utställning, och politiska ställningstaganden enligt fastställda regler. Förslagen kan innehålla både rekommendationer i översiktsplanen som blir vägledande för efterföljande beslut enligt annan lagstiftning samt förslag till direkta säkerställandeåtgärder genom beslut enligt sjötrafikförordningen, luftfartskungörelsen mm.

ANVÄNDARGRUPPER	BEHOV AV OMRÅDESTYPER	KVALITETSKRAV ANG BULLER
Fritidsboende och fastboende längs kusten och på öar	Fridfull närmiljö kring husen Utflyktsmål i skärgården nära boendet (kommunala badplatser, attraktiva naturbadplatser, naturomr, vacker miljö mm) Utflyktsmål för hel- eller flerdagsturer i ytterskärgården	Generell dämpning av nuv bullernivå önskvärd Låg bullernivå vid och kring utflyktsmålet Låg bullernivå inom ögruppen
Rörligt friluftsliv med egen båt	Marinor, hamnar, servicepunkter mm Båtleder Naturhamnar Sammanhängande ögrupper i ytterskärgården	Visst buller acc Visst buller acc Låg bullernivå intill naturhamnen, dock beroende av var naturhamnen är belägen Låg bullernivå inom ögruppen Generell dämpning av nuv bullernivå önskvärd
Rörligt friluftsliv, ej egen båt iordningställda platser med service, övernattnig mm	Närmiljö med bad, fin natur mm	Låg bullernivå vid och kring anläggningen Generell dämpning av nuv bullernivå önskvärd
Besökare till reservat mm (fågelskådare, naturstudier osv)	Reservat, naturvårdsområden, fågelskyddsområden m fl	Mycket låg bullernivå
Nyttotrafik (sjöfart, bofasta m fl)	Farleder mm	---
Motorbåttävlingar inkl träning och trimning (de senare mer frekvent och därmed mer störande)	Enstaka tillfällen, träning och trimning inom lokala områden	---
Speciella omr för vattenskoter	Upplåtna, avgränsade områden med särskilt tillstånd	---

PRINCIPSKISS FÖR ANVÄNDARGRUPPER, OMRÅDESTYPER OCH KVALITETSKRAV - SKÄRGÅRD



PLANERINGSUNDERLAG

Översiktplanens planeringsunderlag

Norrtäljes översiktplan samt det omfattande planeringsunderlaget som hör till planen, utgör en viktig grund för diskussionerna om var det är angeläget att säkerställa områden med låg bullernivå. Detta material har kompletterats med en inventering av befintliga områden med låg bullernivå, bullerstörda områden (både befintliga och förväntade), områden med intensiv båttrafik, områden med befintliga fartbegränsningar samt områden med restriktioner för flyg.

Av översiktplanen framgår att stora delar av skärgården är av riksintresse för friluftliv och naturvård. Dessutom finns flera stora och små områden som är skyddade med stöd av naturvårdslagen mm.

Befintliga områden med låg bullernivå

Inom de områden som idag har en låg bullernivå är det angeläget att säkerställa detta för framtiden. Sådana områden har successivt minskat, varför det bedöms viktigt att slå vakt om de kvarvarande och deras rekrekationskvaliteter.

Områdesbeskrivning

Ytterskärsgården, utanför Rödlöga, är det område som idag har en generell låg bullernivå pga att dessa områden ligger så långt ut att de mindre båtarna med motorstarka och därmed bullrande utombordsmotorer inte söker sig dit. Innanför detta område, i princip mellan Rödlöga och Blidö finns ett område som också har relativt låg bullernivå, men inte jämförbart med ytterskärsgården.

Bullerstörda områden

Farleder

De större farlederna trafikeras av en omfattande yrkestrafik och säsongsvist även många fritidsbåtar. Sammantaget orsakar denna trafik omfattande buller, svall mm, främst i trånga passager.

Områdesbeskrivning

Furusundsleden är en av de viktigare farlederna till och från Stockholm med omfattande trafik av stora passagerarfärjor, lastbåtar, fritidsbåtar mm

Skjutfält

Militära skjutfält där skjutning bedrivs från marken och från luften.

Områdesbeskrivning

Vaddö skjutfält där skjutning bedrivs av pansar- och kustartilleriet mot både mål till havs och flygbogserade mål. Omfattar en stor sektor längs en öppen kuststräcka som i stort sett saknar öar. Skjutning sker ej kontinuerligt, utan vid vissa tider då området avlyses.

Väntlägen för flyg

Runt Arlanda finns ett antal väntlägen för inflygning, där planen "stackas" i en spiral tills dess de får landa. Väntlägen är en utsträckt cirkelbana, ca 6-7 km lång, som kan ligga på olika höjd.

Områdesbeskrivning

Öster om Furusund har luftfartsverket redovisat ett framtida väntläge kallat Yxlan med en lägsta flyghöjd av 5000 m (?). Ev bullerstörningar av väntläget är ej klarlagt

Civil och militär flygverksamhet

Omfattar främst sjöflygplan, helikopter samt militär övningsverksamhet.

Områdesbeskrivning

Antalet sjöflygplan har ökat något i omfattning under de senaste åren, liksom helikoptertransporter vilka kan omfatta både sjuk- och persontransporter, rundturer, företagsutflykter mm. Den militära lågflygningsverksamheten sker främst i delar av ytterskärgården och är av mindre omfattning under sommarsemesterperioden. Generellt kan enstaka flyg bullerstöra stora områden.

Övrigt

Områden med intensiv båttrafik i anslutning till hamnar, tätorter, trånga passager längs båtleder mm

Områdesbeskrivning

I stora delar av innerskärgården och främst i anslutning till de omfattande fritidshusområdena upplevs bullernivån generellt sett vara för hög. Här finns önskemål om att åstadkomma en allmän dämpning av ljudnivån. Vissa områden är mer störda än andra, exempelvis kring Furusund, Blidösund samt delar av Tjockö-Söderarmsområdet som är bullerstört av militär verksamhet.

Områden med viktiga natur- och friluftslivsintressen

Urvalskriterierna för områden där låg bullernivå är önskvärd, utgår från att respektive område har speciella värden avseende natur, kultur eller friluftsliv och där en låg bullernivå bidrar till att säkerställa och höja kvalitén på intresset. De områden där låg bullernivå är önskvärd att säkerställa representerar olika typer av områden. Nedan redovisas de viktigaste områdestyperna inom försöksområdet som har ansetts besitta sådana sammanlagda värden och kvaliteter för friluftsliv, naturvård mm att det är önskvärd att säkerställa en låg bullernivå. I praktiken lagras ofta flera intressen över varandra, vilket ytterligare ökar kvalitén och kravet på låg bullernivå. Flera av dessa områden är av riksintresse men de kan också vara områden av regionalt eller lokalt intresse. Att ett område är av riksintresse för friluftslivet, innebär inte automatiskt att det inom hela riksintresseområdet dessutom behöver vara ett område med låg bullernivå för att säkerställa riksintresset. Inventeringen har utgått från översiktsplanens redovisning av riksintressen, regionala och lokala intressen samt lokalkännedom. De olika områdena finns beskrivna i översiktsplanens underlagsmaterial.

Nationalparker, naturreservat och naturvårdsområden (vetenskapliga och sociala) omfattar botaniskt intressanta områden, särskilt natursköna områden mm och är ofta samtidigt populära utflyktsmål av hög kvalitet där låg bullernivå skulle bidra till att stärka upplevelsen.

Fågelskyddsområden och sålskyddsområden utgör områden som under vissa tider av året är mycket känsliga för störningar och därför omfattas av totalförbud eller landstigningsförbud. I dessa områden är det självklart att en låg bullernivå bör eftersträvas som en del i skyddet.

I innerskärgården finns öar eller ögrupper som är mycket populära och *välbesökta utflyktsmål nära fritids- eller permanentboendet*. Områdena kan utgöras av speciella naturområden, vacker miljö, fina naturbadplatser mm och sammanfaller ibland med nationalparker, naturreservat eller naturvårdsområden, men kan oftast vara större än de formella reservatsområdena. I dessa områden nära boendet är det angeläget att försöka säkerställa en relativt låg bullernivå. Därmed höjs kvalitén på områdena. Den vackra eller speciella naturen, skönheten i landskapet, bad- och solmöjligheterna mm utgör tillsammans med en låg bullernivå de värden som gör områdena attraktiva som utflyktsmål.

Skärgården är full av naturhamnar, men det finns några som är attraktivare och betydligt mer välbesökta än andra. Genom att sträva efter en lokalt låg bullernivå inom dessa *välbesökta naturhamnar*, säkerställer man den kvalité som gör att många båtfarare söker sig just till dessa naturhamnar.

På motsvarande sätt finns några mycket attraktiva, fina och välbesökta *naturbadplatser* i innerskärgården. I direkt anslutning till dessa är det också angeläget att säkerställa en låg bullernivå.

I direkt anslutning till de *kommunala badplatserna* är det också angeläget både ur miljö- och säkerhetssynpunkt att säkerställa en låg bullernivå.

Hela *ytterskärgården* omfattas av riksintresse för friluftslivet. Här är det angeläget för naturupplevelsen mm att säkerställa en låg bullernivå inom de sammanhållna ögrupperna. Värdet och kvalitén på upplevelsen är mycket beroende av att man som besökande inte störs av olika typer av buller.

Viktiga utflyktsmål och naturområden belägna längs *öppen kust* är områden där havs- och naturupplevelse av hög kvalitet kan erhållas utan tillgång till båt. Pga avsaknad av skärgård kan båttrafiken vara mycket ringa i anslutning till sådana områden, varför det därför finns förutsättningar att säkerställa områden med mycket låg bullernivå.

PLANFÖRSLAG

Förslag till områden med låg bullernivå

Utifrån tabellen med användargrupper, områdestyper och kvalitetskrav angående buller, redovisningen av viktiga natur- och friluftslivsintressen och lokalkännedomen, har ett förslag utarbetats till områden där låg bullernivå bör eftersträvas. Dessa omfattas av ett tiotal badplatser (kommunala eller naturbadplatser), sex attraktiva naturhamnar, sex ögrupper i innerskärgården, fyra områden längs öppen kust samt alla sammanhållna ögrupper i ytterskärgården.

Områdesbeskrivning (områdena återfinns på karta tillhörande förslaget)

1. Kommunala badplatser
2. Välbesökta naturbadplatser (se också nedan)
3. Viktiga naturhamnar (se också nedan)
4. Väringsö-Ängsöområde utgör ett småskaligt och intimt stycke innerskärgård med omväxlande vassbevuxna, stenbundna eller mjukt rundade klippstränder. Nationalparken Ängsö är med sitt hävdade odlingslandskap den självklara medelpunkten och utflyktsmålet i området, som hör till det vackraste vi har av innerskärgårdsnatur.
5. Stensholmarna är ett skyddat, skogigt hällmarksreservat där bland annat rovfågel trivs. Området är omtyckt av sportfiskare.
6. Norrviken, Högmarsö, ett fjordliknande strandparti med djupa vatten där seglaren kan finna den goda, ostörda natthamnen.
7. Askarna är populärt mål för dagsutflykten eller tillfälligt strandhugg med möjligheter till bad och mete. Stor-Askens flora är unik med tät ädel lövskog och marktäckande mattor av liljekonvalj.
8. Marö, barnvänlig badplats med kvaliteter som fin, långgrund sandstrand. Det är inte så vanligt i denna del av skärgården.
9. Sillviken, Yxlan är den enda naturhamnen, som är allmänt tillgänglig utefter hela Yxlans västra sida mot Furusundsleden.
10. Skälbottna utgör naturskön, ömtålig mellanskärgård som inrättats som naturvårds- och fågelskyddsområde. Det ägs och förvaltas av Skärgårdsstiftelsen och är lätt att nå från Husarö-leden. Området har många goda lunch- och natthamnar för båtfolket.
11. Salskären är en liten värdefull, orörd ögrupp i Svartlögefjärden, som i fint väder ofta besöks för bad och fritt fiske.
12. Lidö, säker natthamn för seglaren till och från Åland.
13. Villösan, m fl Arholma, mycket vackert skärgårdsparti ut mot Ålands hav. Låga klipp- och sandstränder inbjuder till bad och rekreation. Stora buskage av havtorn dominerar tillsammans med pinade krumma martallar landskapet.
14. Ögrupper i ytterskärgården, med låga granitgrå kobbar och skär som bildar en samling av utskärsarkipelager åtskilda av öppna havsfjärdar. Vindpinad lågvuxen maritim björkskog, krypande enbuskar och hedar med kråkbär och annat ris utgör

tillsammans med renspolade släta hållar och skulpturala klippformationer ett skärgårdslandskap, som är mycket attraktivt. Natthamnar, som är säkra för alla vindar, är få i detta vidsträckt område. De få som finns är därför välbesökta och i fint väder en rofylld miljö som ställer krav.

15. Sälskyddsområdet omfattar en grupp låga, kala skär i gränsen mot det öppna havet. Här råder tillträdesförbud under perioden 1/2 - 15/8.
16. "Öppen kust" områden, utgör i huvudsak obebyggda områden som är av värde för det rörliga friluftslivet och fågellivet. Några av områdena är de enda kvarvarande obebyggda kustremarna och är därför viktiga för friluftslivet i området. Andra är populära utflyktsmål. Områdena är belägna i omedelbar anslutning till skyddsområdet för Vaddö skjutfält, vilket medför bullerstörningar tidvis. Skjutningar pågår dock inte så många dagar under sommaren, varför det bedömts angeläget att i övrigt säkerställa en låg bullernivå i områdena. Dessa områden kan behöva studeras ytterligare beträffande urval och avgränsning, men har nu tagits med p g a metodskäl.

Inom de ovan angivna områdena är det angeläget att iakttä en allmän restriktivitet mot störande buller och ljud såsom högspelande radio, dansmusik, "skrån" osv för att säkerställa en allmän låg bullernivå. Dessa allmänna hänsynsregler kan dock inte omfattas av några formella förbud.

Flygverksamhet kan även med enstaka plan eller helikoptrar bullerstöra stora områden. Militär övningsflygning på låg höjd förekommer främst inom vissa delar av ytterskärgården, men man minskar på övningarna under den mest intensiva semesterperioden när flest besökare finns i skärgården. Samtidigt har man i allmänhet en viss tolerans mot enstaka passager av militärt flyg enligt arbetsgruppens uppfattning. De stör inte den helhetsupplevelse som man sökt sig till skärgården för att uppleva och man har en viss förståelse för nödvändigheten av att öva. Bullerstörningar från civilflyget förekommer i nuläget inte i sådan omfattning att det påverkar rekreationskvaliteten inom Norrtäljes del av skärgården. Arbetsgruppen har inom ramen för försöksverksamheten haft svårt att bedöma framtida förändringar i civilflygets verksamhet över skärgården, men tror inte att den kommer att öka i sådan omfattning att det blir framtida bullerstörningar som påverkar rekreationsupplevelsen.

Ovanstående har inneburit att arbetsgruppen inte bedömt det nödvändigt att nu föreslå någon form av restriktion för flygverksamheten i skärgården, men påpekar samtidigt att en större ökning av flygverksamheten kan medföra en annan inställning och därmed behov av reglering även för flyget..

Arbetsgruppen har också diskuterat effekterna av att införa en generell fartgräns på t ex 25 knop i hela skärgården utom för vissa utpekade områden och farleder. Syftet skulle vara att erhålla en sänkning av de högsta och mest störande ljudnivåerna och därmed åstadkomma en generell sänkning av bullret i skärgården. Gruppen bedömde dock att effekten av en sådan åtgärd skulle bli relativt marginell och den eftersträlvade generella sänkningen skulle ändå inte uppnås. Om man vill ha större områden med lägre bullernivå än de som arbetsgruppen nu har föreslagit, bör detta enligt gruppens uppfattning, regleras via större, områdesvisa begränsningar och inte med generella åtgärder.

Styrmedel

I anslutning till de kommunala badplatserna föreslås att den låga bullernivån säkerställs genom att förbud mot motorbåtstrafik införes inom en radie av ca 300 meter från badplatserna, men detaljavgrensningen avgörs i det enskilda fallet. Därigenom uppnås att besökaren får en någorlunda låg bullernivå på badplatsen samtidigt som säkerheten tillfredsställs. Förbudet säkerställs genom beslut enligt sjötrafikförordningen.

Inom "öppenkustområdena" bedöms behovet av båttrafik så ringa att det möjliggör beslut om förbud mot motorbåttrafik inom 300 m från stranden. Förbudet säkerställs genom beslut enligt sjötrafikförordningen.

Inom övriga områden där låg bullernivå eftersträvas torde det enda möjliga styrmedlet vara att införa hastighetsbegränsning, områdena måste trots allt vara möjliga att nå och åka igenom även med motorbåt. Ur bullersynpunkt vore en mycket låg hastighet att föredra, helst max 5 knop, men detta skall vägas mot en rimlig framkomlighet genom områdena och vad som allmänt kan anses vara acceptabelt. Arbetsgruppen bedömer att 5 knop av många skulle uppfattas som en irriterande låg gräns och föreslår därför att hastighetsbegränsningen sätts till max 7 knop och säkerställs genom beslut enligt sjötrafikförordningen.

Information, genomförande

För att beslut om fartbegränsningar enligt sjötrafikförordningen skall nå ut och få genomslag är det viktigt att de snabbt förs in på sjökort och båtsportkort, samtidigt som information sprids via andra kanaler. Kompletterande skyltning kan också behövas, men samtidigt måste viss restriktivitet iaktas beträffande skyltar på öar mm.

Område för vattenskoteråkning

Inom Norrtälje kommun föreslås att vattenskoteråkning endast får ske inom det område som angivits på kartan. Området berör inte några viktiga natur- eller friluftslivsintressen och är beläget intill allmän väg för att underlätta sjösättning av vattenskottrarna. (OBS, detta förslag skall endast ses som ett led i metodstudien, området är i verkligheten inte närmare prövat vad avser lämpligheten. Om möjligt bör någon/några insjöar i första hand upplåtas för vattenskoteråkning för att inte inbjuda till färder utanför det tillåtna området.)

Rekommendationer i översiktplanen

Förslagen till områden med låg bullernivå utarbetas inom ramen för den översiktliga planprocessen och säkerställs huvudsakligen med beslut enligt sjötrafikförordningen. För att säkerställa åtgärderna, så att de också blir vägledande vid beslut som tas med stöd av annan lagstiftning (motorbåtsävlingar, farleder, flyg eller liknande verksamhet som bullrar mer än normalt förekommande båttrafik), bör översiktplanen kompletteras med följande rekommendation:

"Inom- och i anslutning till de områden där en låg bullernivå eftersträvas, bör ingen bullrande verksamhet tillåtas som negativt påverkar natur- och friluftslivsintressena.

Rekommendationen omfattar utöver de angivna områdena också hela ytterskärgården".

För vattenskoteråkning införs följande rekommendation:

"Vattenskoteråkning får endast ske inom de områden som angivits på översiktsplanekartan".





- Områden där en låg bullernivå säkerställs med fartbegränsningar enl sjötrafikförordningen. Omfattar områden som har speciella värden avseende natur, kultur eller friluftsliv och där en låg bullernivå bidrar till att säkerställa och höja kvalitén på natur- eller friluftslivsintresset



- Områden där en låg bullernivå säkerställs med förbud mot motorbåtstrafik enl sjötrafikförordningen. Omfattar kommunala badplatser och sälskyddsområde



Område för vattenskoteråkning
(ej verkligt förslag, endast med av metodskäl)



Område längs öppen kust där en låg bullernivå säkerställs med förbud mot motorbåtstrafik enl sjötrafikförordningen (intill 300 m från land)



Gräns för försöksområde

5

Områdesnummer, återfinns i beskrivningen

Rekommendationer i översiktplanen:

*Inom och i anslutning till de områden där en låg bullernivå eftersträvas, bör ingen bullrande verksamhet tillåtas som negativt påverkar natur- och friluftslivsintressena.

Planeringsarbetet har utförts på detaljerad karta i skala 1:100 000 och sedan förts över på denna karta

UTREDNINGEN OM ÅTGÄRDER MOT BULLER
I FJÄLLOMRÅDEN OCH SKÄRGÅRDAR MM
OCH
LOKAL ARBETSGRUPP I NORRTÄLJE KOMMUN



Förslag till områden med låg bullernivå i Norrtälje

Skala 1:250 000

Ulf Alexandersson
proj ledare

Statens offentliga utredningar 1993

Kronologisk förteckning

1. Styrnings- och samarbetsformer i biståndet. UD
2. Kursplaner för grundskolan. U.
3. Ersättning för kvalitet och effektivitet.
 - Utformning av ett nytt resurstilldelningssystem för grundläggande högskoleutbildning. U.
4. Statligt stöd till rehabilitering av tortyrskadade flyktingar m. fl. S.
5. Bensodiazepiner – beroendeframkallande psykofarmaka. S.
6. Livsmedelshygien och småskalig livsmedelsproduktion. Jo.
7. Löneskillnader och lönediskriminering.
 - Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. Ku.
8. Löneskillnader och lönediskriminering. Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. Bilagedel. Ku.
9. Postlag. K.
10. En ny datalag. Ju.
11. Socialförsäkringsregister. S.
12. Vårdhögskolor
 - kvalitet – utveckling – huvudmannaskap. U.
13. Ökad konkurrens på järnvägen. K.
14. EG och våra grundlagar. Ju.
15. Svenska regler för internationell omfördelning av olja vid en oljekris. N.
16. Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomikommissionens förslag. Fi.
16. Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomikommissionens förslag. Bilagor. Fi.
17. Ägandet av radio och television i allmänhetens tjänst. Ku.
18. Acceptans Tolerans Delaktighet. M.
19. Kommunerna och miljöarbetet. M.
20. Riksbanken och prisstabiliteten. Fi.
21. Ökat personval. Ju.
22. Vad är ett statsråds arbete värt? Fi.
23. Kunskapens krona. U.
24. Utlänningslagen – en partiell översyn. Ku.
25. Sociala åtgärder för jordbrukare. Jo.
26. Handläggningen av vissa säkerhetsfrågor. Ju.
27. Miljöbalk. Del 1 och 2. M.
28. Bankstödsnämnden. Fi.
29. Fortsatt reformering av företagsbeskattningen.
 - Del 2. Fi.
30. Rätten till bistånd inom socialtjänsten. S.
31. Kommunernas roll på alkoholområdet och inom missbrukarvården. S.
32. Ny anställningsskyddslag. A.
33. Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG. Jo.
34. Förrarprovare. K.
35. Reaktion mot ungdomsbrott. Del A och B. Ju.
36. Lag om totalförsvarsplikt. Fö.
37. Justitiekanslern. En översyn av JK:s arbetsuppgifter m.m. Ju.
38. Hälso- och sjukvården i framtiden – tre modeller. S.
39. En gräns för filmcensuren. Ku.
40. Fri- och rättighetsfrågor. Del A och B. Ju.
41. Folk- och bostadsräkning år 1990 och i framtiden. Fi.
42. Försvarets högskolor. Fö.
43. Politik mot arbetslöshet. A.
44. Översyn av tjänsteinkomstbeskattningen. Fi.
45. Trosa bryter sig loss. Bytänkande eller demokratins räddning. C.
46. Vissa kyrkofrågor. C.
47. Konsekvenser av valmöjligheter inom skola, barnomsorg, äldreomsorg och primärvård. C.
48. Kommunala verksamheter i egen förvaltning och i kommunala aktiebolag. En jämförande studie. C.
49. Ett år med betalningsansvar. S.
50. Serveringsbestämmelser. S.
51. Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna. M.



Statens offentliga utredningar 1993

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

En ny datalag. [10]
EG och våra grundlagar. [14]
Ökat personval. [21]
Handläggningen av vissa säkerhetsfrågor. [26]
Reaktion mot ungdomsbrott. Del A och B. [35]
Justitiekanslern. En översyn av JK:s arbetsuppgifter m.m. [37]
Fri- och rättighetsfrågor. Del A och B. [40]

Utrikesdepartementet

Styrnings- och samarbetsformer i biståndet. [1]

Försvarsdepartementet

Lag om totalförsvarsplikt. [36]
Försvarets högskolor. [42]

Socialdepartementet

Statligt stöd till rehabilitering av tortyrskadade flyktingar m. fl. [4]
Bensodiazepiner – beroendeframkallande psykofarmaka. [5]
Socialförsäkringsregister. [11]
Rätten till bistånd inom socialtjänsten. [30]
Kommunernas roll på alkoholområdet och inom missbrukarvården. [31]
Hälso- och sjukvården i framtiden – tre modeller. [38]
Ett år med betalningsansvar. [49]
Serveringsbestämmelser. [50]

Kommunikationsdepartementet

Postlag. [9]
Ökad konkurrens på järnvägen. [13]
Förarprövarer. [34]

Finansdepartementet

Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomiskommisionens förslag. [16]
Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomiskommisionens förslag. Bilagor. [16]
Riksbanken och prisstabiliteten. [20]
Vad är ett statsråds arbete värt? [22]
Bankstödsnämnden. [28]
Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 2. [29]
Folk- och bostadsräkning år 1990 och i framtiden. [41]
Översyn av tjänsteinkomstbeskattningen. [44]

Utbildningsdepartementet

Kursplaner för grundskolan. [2]
Ersättning för kvalitet och effektivitet.
– Utformning av ett nytt resurstilldelningssystem för grundläggande högskoleutbildning. [3]
Vårdhögskolor
– kvalitet – utveckling – huvudmannaskap. [12]
Kunskapens krona. [23]

Jordbruksdepartementet

Livsmedelshygien och småskalig livsmedelsproduktion. [6]
Sociala åtgärder för jordbrukare. [25]
Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG. [33]

Arbetsmarknadsdepartementet

Ny anställningsskyddslag. [32]
Politik mot arbetslöshet. [43]

Kulturdepartementet

Löneskillnader och lönediskriminering.
Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. [7]
Löneskillnader och lönediskriminering. Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. Bilagedel. [8]
Ågandet av radio och television i allmänhetens tjänst. [17]
Utlämningslagen – en partiell översyn. [24]
En gräns för filmcensuren. [39]

Näringsdepartementet

Svenska regler för internationell omfördelning av olja vid en oljekris. [15]

Civildepartementet

Trosa bryter sig loss. Bytänkande eller demokratis räddning. [45]
Vissa kyrkofrågor. [46]
Konsekvenser av valmöjligheter inom skola, barnomsorg, äldreomsorg och primärvård. [47]
Kommunala verksamheter i egen förvaltning och i kommunala aktiebilag. En jämförande studie. [48]

Miljö- och naturresursdepartementet

Acceptans Tolerans Delaktighet. [18]
Kommunerna och miljöarbetet. [19]
Miljöbalk. Del 1 och 2. [27]
Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna. [51]
