SOU 1994:16

SKOTER-KÖRNING på jordbruks och skogsmark

Kartläggning och åtgärdsförslag

BETÄNKANDE AV SKOTERUTREDNINGEN

30

Statens offentliga utredningar
1994:16
Miljö- och naturresursdepartementet

Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark

Kartläggning och åtgärdsförslag

Betänkande av Skoterutredningen
Stockholm 1994

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor

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

NORSTEDTS TRYCKERI AB
Stockholm 1994

ISBN 91-38-13561-2
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Görel Thurdin

Genom beslut den 24 juni 1993 bemyndigade regeringen det statsråd som har till uppgift att föredra ärenden om planläggning, markanvändning och bebyggelse att tillkalla en särskild utredare med uppgift att kartlägga snöskotertrafikens skador för jordbruket och skogsbruket samt utreda åtgärder mot sådana skador. Med stöd av detta bemyndigande förordnade chefen för Miljö- och naturresursdepartementet, statsrådet Olof Johansson, den 28 juni 1993 departementsrådet Kjell Svensson som särskild utredare.

Den 24 augusti 1993 förordnades utredaren Kerstin Hugne, Boverket och biträdande avdelningschefen Gunnar Zettersten, Naturvårdsverket som sakkunniga samt enhetschefen Jan Gustavsson, Jordbruksverket, skogsvårdsassistenten Leif Hemberg, Skogsstyrelsen och skogsmästaren Tom Teljer, Lantbrukarnas riksförbund som experter. Vidare förordnades den 15 september 1993 länsarkitekten Torsten Lundberg, Länsstyrelsen i Västerbottens län och planarkitekten Gunilla Rudehill, Sollefteå kommun som sakkunniga.

Till utredningens sekreterare förordnades den 1 september 1993 David Andersson, Apoteksbolaget.

Utredningen har antagit namnet Skoterutredningen.

Den särskilde utredaren får härmed, i enighet med sakkunniga och experter beträffande de framlagda förslagen, överlämna sitt betänkande (SOU 1994:16) Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark, Kartläggning och åtgärdsförslag.

Utredningens arbete är härmed avslutat.

Stockholm i januari 1994

Kjell Svensson

/ David Andersson

Innehåll

Sammanfattning

Skoterutredningen lägger i detta betänkande fram förslag till åtgärder som syftar till att minska skador för jordbruket och skogsbruket till följd av körning med snöskoter.

För att bedöma omfattningen och det ekonomiska värdet av de skador som orsakas av trafiken med snöskotrar har skadebilden kartlagts av utredningen. Kartläggningarna visar att de skador som drabbar jord- och skogsbruket totalt sett är förhållandevis små, men att skadorna i vissa fall kan orsaka betydande olägenheter för markägaren.

Resultatet av kartläggningarna har varit avgörande för utredningens ställningstagande att det inte finns tillräckliga skäl att, som Lantbrukarnas Riksförbund har föreslagit, tillåta nöjeskörning med snöskoter bara på härför anvisade leder eller efter tillstånd av markägaren.

Mot denna bakgrund är utredningens huvudförslag att frågor om lokalisering av leder m.m. för snöskoterkörning samt om områden med förbud eller föreskrifter beträffande snöskoterkörning lämpligen bör behandlas lokalt och i enlighet med metodiken för den kommunala översiktliga planeringen enligt plan- och bygglagen. Genom ett sådant beredningssätt kommer ett brett samrådsförfarande till stånd som gör det möjligt att bevaka olika enskilda och allmänna intressen.

För att säkerställa att motstående allmänna intressen kan bevakas i samband med anläggning av leder föreslår utredningen att en samrådsskyldighet med länsstyrelsen skrivs in i naturvårdslagen i anslutning till bestämmelserna i 20 § om samråd för vissa arbetsföretag. Ett sådant samråd med länsstyrelsen är överflödigt om leder och andra anläggningar för snöskotertrafik behandlas inom ramen för den process som gäller för den kommunala översiktliga planeringen. Länsstyrelsen bör därför kunna delegera samrådsansvaret till en kommun.

Utredningen föreslår vidare att det i terrängkörningslagen införs ett förbud mot körning med skoter på jordbruksmark, i allt väsentligt enligt samma modell som används för plant- och ungskog. Förslag

lämnas också om förbud mot körning med skoter på enskilda vägar, främst med avseende på skogsbilvägarna. Utredningen anser emellertid att det skall vara möjligt att medge undantag från dessa nya förbud och även från det nu gällande förbudet mot körning på mark med plant- och ungskog. En förutsättning härför skall vara att markägaren respektive väghållaren tillåter detta.

I terrängkörningsförordningen finns reglerat att länsstyrelsen i vissa fall kan besluta om lokala förbudsområden för terrängskotrar liksom utfärda närmare föreskrifter angående terrängskoterkörning. Denna befogenhet anser utredningen att länsstyrelsen skall kunna överlåta till en kommun.

Utredningen konstaterar att kunskaperna hos många skoterförare om gällande bestämmelser bör kunna förbättras. Statens naturvårdsverk har relativt nyligen gett ut allmänna råd till terrängkörningslagen, men dessa har inte trängt ut tillräckligt. Det är därför angeläget att berörda myndigheter i samarbete med skoterklubbarna och liknande organisationer intensifierar informationsverksamheten om de regler och övriga förutsättningar som gäller vid snöskoterkörning.

Utredningen framhåller att ett obligatoriskt förarbevis borde vara ett ändamålsenligt sätt att förbättra kunskapsöverföringen till skoterförarna och stöder därför det förslag om ett sådant som Rikspolisstyrelsen har överlämnat till Kommunikationsdepartementet.

För att skapa resurser för planering, anläggning och underhåll av snöskoterleder m.m. föreslår utredningen att innehavare av terrängskoter skall betala en årlig avgift om 200 kronor. Skoterklubbar och liknande skall hos länsstyrelsen och efter tillstyrkan av kommunen kunna ansöka om bidrag från de medel som skapas av skoteravgiften.

Utredningen har funnit att de åtgärder som här föreslås inte skulle förorsaka några olägenheter för turistverksamheten eller rennäringen. I stället torde många av förslagen vara till gagn för dessa näringar

De överväganden som utredningen sålunda har gjort med hänsyn till snöskotertrafikens konsekvenser för jord- och skogsbruket innebär att utredningen inte anser att det finns motiv för att i Sverige införa likartade regler för snöskotertrafiken som i Norge och Finland, vilket är en fråga som har rests i utredningens direktiv. Skillnaden mellan bestämmelserna i dessa länder och i Sverige är att man där som utgångspunkt har ett allmänt förbud mot snöskoterkörning medan de svenska bestämmelserna anger vad som är förbjuden körning.

1 Utredningsuppdraget

1.1 Bakgrund

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) anförde i en skrivelse till Miljö- och naturresursdepartementet den 27 november 1992 att den omfattande snöskotertrafiken medför stora problem för jord- och skogsbruket som drabbas av skador. LRF hemställer i skrivelsen om förbud mot nöjeskörning med snöskoter annat än på anvisade leder eller efter tillstånd av markägaren. LRF anser att det finns brister såväl i gällande lagbestämmelser som i tillämpningen av dessa. Vidare menar man att regeringen bör utreda möjligheterna att införa obligatorisk förarutbildning för att få köra snöskoter. LRF:s skrivelse redovisas i *bilaga 3*.

Skrivelsen remissbehandlades i början av år 1993. Remissvaren från ett tjugotal myndigheter och organisationer visade att det inte fanns något entydigt stöd för LRF:s förslag om ett förbud mot nöjeskörning med snöskoter. Vissa tillstyrkte LRF:s förslag, medan andra ansåg att gällande bestämmelser är tillräckliga.

Flera av remissinstanserna ansåg att den körning med snöskoter som sker på jordbruksmark motiverar särskilda regler, i synnerhet vad gäller - såsom det uttrycks - hävdad jordbruksmark. Vidare framförde skogsstyrelsen att reglerna för snöskoterkörning på oplogade skogsbilvägar bör skärpas. I remissvaren väcks bl.a. också frågor om huvudmannaskap och finansiering av skoterleder samt om att behandla utbyggnad av skoterleder i den övergripande planeringen av markanvändningen.

1.2 Direktiv

Uppdraget är formulerat så att utredaren bör kartlägga typ, omfattning och effekter av skador som körning med snöskotrar medför för jordbruket och skogsbruket. Om utredaren finner det behövligt bör åtgärder föreslås för att begränsa sådana skador. Direktiven framgår av *bilaga 1*.

Utredaren bör i första hand undersöka i vilken utsträckning gällande lagstiftning kan tillgodose behovet av skydd för jordbruket och skogsbruket samt om det finns brister i tillämpning m.m. Om kompletterande föreskrifter till gällande lagstiftning bedöms nödvändiga för att komma tillrätta med skador för jordbruket och skogsbruket bör utredaren föreslå sådana ändringar. Reglerna för körning med snöskoter på hävdad jordbruksmark bör särskilt beaktas. Möjligheterna att åstadkomma likartade regler i Norden bör undersökas. Utredaren bör därför översiktligt beskriva hur snöskoterkörning på jordbruksmark och skogsmark regleras i Norge och Finland. Utredaren bör även ange vilka eventuella andra typer av åtgärder som kan behöva övervägas, t.ex. planeringsinsatser, flera skoterleder, ytterligare föreskrifter och allmänna råd samt information och utbildning.

Utredaren bör redovisa skilda organisatoriska lösningar för att anlägga och driva skoterleder samt finansieringsformer för detta. Skoterorganisationernas, länsstyrelsernas, kommunernas och markägarnas roll i detta sammanhang bör belysas. Det är viktigt att ansvaret för snöskotertrafiken förankras lokalt. Därigenom kan en god anpassning av skotertrafiken till annan markanvändning åstadkommas samtidigt som vissa miljöproblem bör kunna lösas.

Föreslagna restriktioners inverkan på andra intressen, som t.ex. renskötsel och turistverksamhet, bör belysas.

Utredaren bör i sitt arbete samråda med bl.a. Rikspolisstyrelsen, Boverket, Sametinget, Statens jordbruksverk, Skogsstyrelsen, Statens naturvårdsverk och berörda länsstyrelser. Överläggningar bör hållas med företrädare för berörda kommuner, intresseorganisationer och branschintressen.

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

Utredningen behandlar i detta betänkande frågan om obligatorisk förarutbildning. Det bör härvid uppmärksammas att utredningen enligt

direktiven inte har haft som uppgift att lägga fram ett konkret förslag i denna fråga.

1.3 Utredningens arbete

Kartläggningen av skador för jord- och skogsbruket på grund av körning med snöskoter har genomförts medels enkätundersökningar. Ett frågeformulär för vardera jordbruket och skogsbruket utarbetades med stöd av utredningens experter från Jordbruksverket respektive Skogsstyrelsen. Vad beträffar skador inom jordbruket tillskrev utredningen de sju länsstyrelserna i de s.k. skogslänen och inhämtade deras bedömningar. Uppgifter om skador för skogsbruket inhämtades från skogsvårdsstyrelsernas distrikt i de sju länen. Svarsfrekvensen på "skogsbruksenkäten" var 95 %, vilket innebär att samtliga kommuner i de sju skogslänen finns representerade i materialet. De resultat som utredningen fick fram på detta sätt har jämförts med vad LRF har redovisat utifrån en undersökning bland sina länsförbund.

Lantbruksuniversitetets institution för skogsekonomi i Umeå har anlitats för att göra en ekonomisk bedömning av det material som utredningen samlat in från skogsvårdsstyrelserna.

Utredningen har genomfört samrådsmöten med tre av skogslänens länsstyrelser, nämligen Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens, varvid bl.a. företrädare för respektive länsstyrelses ansvarsområden för lantbruks-, miljö-, plan- och rennäringsfrågor har lämnat synpunkter och deltagit i breda diskussioner om snöskoterkörningens konsekvenser.

Utredningen har sammanträffat med företrädare för det under uppbyggnad varande Sametinget och för Svenska Samernas Riksförbund. Vidare har utredningen fört diskussioner med kommuner samt med ideella organisationer och privatpersoner med förankring inom olika miljöintressen. Samråd har också skett med de två riksorganisationer som företräder snöskoteråkarna, nämligen Nya Snofed och Svemo Snöskoter Touring.

Under slutskedet av utredningsarbetet genomfördes ett brett samrådsmöte, en "hearing", där olika myndigheter och organisationer var företrädda.

Som komplettering till enkäterna om skador inom jord- och skogsbruket har utredningen under vistelse i fält studerat och diskuterat

uppkomna skador. Skador på plantskog har utredningen sett i Vilhelminaområdet avseende svårföryngrad skog i nära anslutning till fjällnära skog och i Luleåtrakten beträffande ordinärt skogslandskap. Skador på jordbruksmark är av lätt insedda skäl svåra att identifiera under hösten, men utredningen har i närheten av Piteå sammanträffat med företrädare för lantbruket och i terrängen kunnat bilda sig en uppfattning om skotertrafikmönster och följdskador på jordbruksmark. Vid detta tillfälle besöktes också Lantbruksuniversitetets försöksgård i Öjebyn varvid deras erfarenheter inhämtades.

Utredningen har anlitat arkitekt SAR Ulf Alexandersson, Ulf Alexandersson AB, för att genomföra en metodstudie om hur planering av leder och terminaler för snöskotertrafik kan inordnas i den kommunala översiktsplaneringen. Alexandersson har därutöver deltagit i flera av utredningens sammanträden och bidragit med värdefulla synpunkter.

Två utrikes resor har genomförts. Den särskilde utredaren och utredningens sekreterare informerades om den norska lagstiftningen vid ett besök hos Direktoratet for naturforvaltning i Trondheim. Den finska regleringen presenterades vid ett besök hos Miljöministeriets miljövårdsavdelning i Helsingfors.

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

1.4 Disposition av betänkandet

De sju första kapitlen i betänkandet är av redovisande karaktär. Kapitel 2 och 3 innehåller beskrivningar av gällande bestämmelser i Sverige respektive Norge och Finland. De därpå följande tre kapitlen redovisar utredningens kartläggningsarbete och den genomförda metodstudien i västra Härjedalen. I kapitel 7 sammanfattas de synpunkter som framfördes vid utredningens "hearing".

Mot denna bakgrund preciserar utredningen problembilden i kapitel 8 och gör i kapitel 9 sina överväganden om åtgärder m.m. Det avslutande kapitlet 10 innehåller utredningens konkreta förslag till åtgärder.

2 Gällande lagstiftning

2.1 Allmänt

Utredningen skall enligt direktiven enbart studera skador som orsakas av snöskotrar. Begreppet snöskoter används inte i lagstiftningen, utan snöskoter ingår i vad som benämns terrängmotorfordon. Dessa delas in i terrängskotrar, dit snöskotrar räknas, och terrängvagnar. Det bör uppmärksammas att två- och trehjuliga motorcyklar kan registreras som terrängskotrar och att s.k. fyrhjulingar kan registreras som terrängmotorfordon eller traktor. När utredningen nedan talar om skoter menas snöskoter.

Bestämmelser om körning med terrängskoter som i första hand har till syfte att skydda allmänna intressen finns i följande två lagar och två förordningar.

Terrängkörningslagen (TKL)	SFS 1975:1313
Terrängkörningsförordningen (TKF)	SFS 1978:594
Terrängtrafikkungörelsen (TTK)	SFS 1972:594
Naturvårdslagen (NVL)	SFS 1964:822

(TKL och TKF återfinns i bilaga 2 till betänkandet.)

Naturvårdsverket har i Allmänna råd (91:8) utfärdat tillämpningsanvisningar till terrängkörningslagen.

Det finns vidare särskilda regler för trafik med vissa terrängmotorfordon i vägtrafikkungörelsen (1972:603) och en bestämmelse i körkortslagen (1977:477) om lägsta ålder (16 år) för att få framföra terrängskoter. Enligt regler i allmänna ordningsstadgan (1956:617) har kommunen möjligheter att utifrån det allmännas utgångspunkt reglera trafik med terrängskoter. Eftersom utredningen inte tar upp några problem som direkt berör dessa bestämmelser kommenteras de inte mera i betänkandet.

Enskilda intressen som kan komma att trädas för när i samband med körning med skoter skyddas av bestämmelserna i 12 kap 4 § brottsbalken.

De redovisningar av gällande författningar och tillämpningsanvisningar som lämnas i det följande tar enbart sikte på bestämmelser som rör körning med snöskoter.

2.2 Terrängkörningslagen

Terrängkörningslagen (1975:1313, prop 1975/76:67, JoU 1975/76:28, rskr 130) är en förbudslag som syftar till att skydda allmänna intressen mot skador som orsakas av trafik med motordrivna fordon. Mark och vegetation skall skyddas mot skador och störningar på fauna och friluftsliv skall minimeras.

De förbud som lagen stadgar i 1 § är barmarkskörning och körning på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Förbuden är inte absoluta utan innehåller undantag för samhällsviktiga funktioner samt för näringsverksamhet inom jord- och skogsbruket och för renskötsel. Mera om detta i det följande under respektive undantagsbestämmelse. Lagen ger vidare regeringen eller berörd länsstyrelse (enligt terrängkörningsförordningen) befogenhet att, om särskilda skäl föreligger, utvidga undantagen från förbud enligt bestämmelserna i terrängkörningslagens 1 §.

I den första paragrafens sista stycke finns reglerat att det, inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer, är förbjudet att köra i terräng med motordrivet fordon även på mark som det annars är tillåtet att köra snöskoter på (de s.k. förbudsområdena inom fjällvärlden).

Terrängkörningslagen innehåller vidare möjlighet för regeringen eller berörd länsstyrelse (enligt terrängkörningsförordningen) att ytterligare begränsa körning med snöskoter inom visst område om det från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt medför olägenhet att skoterkörning förekommer. Ett dylikt beslut kan omfatta förbud eller att körningen endast får ske utifrån vissa förutsättningar. Det framgår uttryckligen i lagen att om regeringen eller länsstyrelse utfärdar ytterligare förbud så skall detta utformas så att det inte onödigtvis hindrar

ortsbefolkningens behöriga färdsel eller hindrar yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål.

Med uttrycket terräng avses, enligt förarbetena till terrängkörningslagen, åker, äng, park, obanat naturområde och icke allmänt befarna vägar. Skogsbilvägar är enligt Naturvårdsverkets Allmänna råd till terrängkörningslagen att hänföra till väg och därför faller de utanför terrängbegreppet oavsett om vägen är stängd för viss typ av trafik eller inte. Utredningen återkommer senare i betänkandet till ett resonemang om skogsbilvägarna.

Isbelagda vattenområden är en form av terräng varför terrängkörningslagen i princip är tillämplig vid färd på is. Is är dock inte barmark vilket innebär att inget generellt förbud mot körning på istäckta vattenområden föreligger enligt terrängkörningslagen.

2.3 Terrängkörningsförordningen och terrängtrafikkungörelsen

Terrängkörningsförordningen och terrängtrafikkungörelsen innehåller preciseringar av hur de skyddsintressen som terrängkörningslagen omfattar skall kunna tillgodoses, liksom hur undantag från de grundläggande bestämmelserna eller andra bestämmelser hanteras och av vem.

Regleringen i 1 § terrängkörningsförordningen kommenteras inte då den omfattar körning på barmark. Utredningen är dock medveten om att körning med snöskoter på ett tunt snöskikt innebär risk för skada och därmed är att likna vid barmarkskörning.

Beträffande snöskoterkörning i skogsföryngringar preciseras i 2 § förbudet enligt terrängkörningslagen till skog vars träd har en medelhöjd som understiger två meter över snötäcket. Vidare anges att myndighetsföreträdare och utövare av vissa i förordningen bestämda samhällsviktiga funktioner kan färdas utan hinder av denna bestämmelse.

När det gäller de särskilda förbudsområdena i fjällvärlden som regeringen beslutat om är det reglerat att snöskoter får användas av i området fast bosatta, i jord- och skogsbruket och för vissa andra samhälls- och näringsviktiga funktioner.

För körning med snöskoter i nationalparker eller i samband med försvarsmaktens utbildnings- och övningsverksamhet eller inspektionsverksamhet finns särskilda bestämmelser.

Av terrängkörningsförordningen framgår vidare att det är Statens naturvårdsverk som meddelar erforderliga verkställighetsföreskrifter till terrängkörningslagen. Naturvårdsverket har även till uppgift att bevaka att de beslut som tas av länsstyrelsen står i överensstämmelse med terrängkörningslagstiftningen.

I terrängtrafikkungörelsen finns bestämmelser om att lokala trafikföreskrifter får lämnas så att körning med snöskoter inte stör andra intressen i samhället. Vidare innehåller kungörelsen bestämmelser om att föraren av ett terrängmotorfordon skall ha tillfredsställande kunskap om trafikregler och trafikmiljö. I kungörelsen finns också en bestämmelse om att snöskoter inte får köras av den som inte fyllt 16 år.

I 36 § sägs att "den som färdas i terräng skall anpassa färdväg, hastighet och färdsätt i övrigt så att människor och djur ej störes i onödan och att skador på annans mark och växtlighet undvikes".

I 57 § terrängtrafikkungörelsen finns bestämmelser om hur lokala trafikföreskrifter meddelas och vad dessa får omfatta. Det är kommunen som får utfärda lokal trafikföreskrift, vilken även kan gälla terräng. En lokal trafikföreskrift kan avse förbud mot skoterkörning t.ex. inom detaljplanelagda områden och i friluftsområden om skälet för regleringen främst är ordnings- och säkerhetsskäl.

Kungörelsen innehåller också följande definitioner som kan vara bra att känna till i detta sammanhang.

* Motordrivet fordon	=	T.ex terrängmotorfordon (se figur)
* Motorfordon	=	Motordrivet fordon men inte terrängmotorfordon (se figur)
* Terrängskoter	=	Terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg
* Registrerat fordon	=	Fordon som är upptaget i Bilregistret
* Terräng	=	Område som ej är att anse som väg
* Väg	=	1. Sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt användes för trafik med motorfordon 2. led som är anordnad för cykeltrafik 3. gång- eller ridbana invid led eller plats som avses under 1 eller 2.

2.4 Naturvårdslagen

I naturvårdslagen (1964:822) finns bestämmelser om hur terrängtrafik med motordrivna fordon regleras i nationalparker, naturreservat och naturvårdsområden. Sålunda kan regeringen eller länsstyrelsen för en nationalpark meddela de föreskrifter om rätten att färdas inom nationalparken eller annars vistas där som behövs för att trygga ändamålet med nationalparken. För de områden som har avsatts till naturreservat har länsstyrelsen bemyndigats meddela föreskrifter om vad allmänheten har att iaktta för att ändamålet med reservatet skall tryggas. Motsvarande gäller för naturvårdsområden. Länsstyrelsen kan delegera rätten att inrätta naturreservat och naturvårdsområden till kommunen. Som komplement till det skydd för djurlivet som jaktlagstiftningen medger kan enligt naturvårdslagen vidare meddelas förbud mot att bl.a. färdas eller uppehålla sig inom visst område. Sådana förbud meddelas av länsstyrelsen.

2.5 Brottsbalken

Enskilda intressen skyddas mot skador som kan orsakas av trafik med snöskoter genom bestämmelsen om "tagande av olovlig väg" i 12 kapitlet brottsbalken om skadegörelsebrott. I den fjärde paragrafen heter det: "Tager man olovlig väg över tomt eller plantering eller över annan äga, som kan skadas därav, dömes för tagande av olovlig väg till böter."

Mot bakgrund av bl.a. denna bestämmelse framhöll jordbruksutskottet i förarbetena till 1972 års lag om körning i terräng med motordrivet fordon (JoU 1972:52) följande: "Det är sålunda enligt utskottet inte tillåtet att färdas så att skador på mark eller gröda kan uppkomma eller så att hemfriden störs".

Förutom det klara beskedet att den som kör terrängskoter så att marken kan skadas gör sig skyldig till brott anses bestämmelserna i brottsbalken också avgränsa allemansrätten gentemot terrängkörning.

2.6 Allemansrätten

Allemansrätten är grundläggande för hur friluftsliv utövas i vårt land. Genom allemansrätten har den enskilde individen möjligheter att vistas och färdas i naturen oberoende av vem som äger olika mark- och vattenområden.

Allemansrätten är en sedvana och den är inte lagfäst. I naturvårdslagens (1964:822) första paragraf nämns emellertid allemansrätten: "Naturen utgör en nationell tillgång som skall skyddas och vårdas. Den är tillgänglig för alla enligt allemansrätten". Allemansrätten innebär bl.a. att vi får ströva fritt om inte risk för skada föreligger och inte hemfriden störs. Allemansrätten är knuten till enskilda personer. Den ger inte möjlighet till organiserade ekonomiska aktiviteter.

Fri- och rättighetskommittén har tagit upp frågan om allemansrätten i betänkandet (SOU 1993:40) Fri- och rättighetsfrågor. Kommittén säger att alla skall "ha tillgång till naturen enligt allemansrätten" och önskar därvid framhålla att även de egendomslösa skall kunna få en grundlagsskyddad rätt. Ett grundlagsskydd av allemansrätten anses inte stå i konflikt med EU-rätten, eftersom medlemsländernas egendomsordning inte är en EU-fråga. Regeringen har i december 1993 lagt en proposition som, om den antas av 1993/94 års riksmöte och ånyo blir antagen av riksdagen efter 1994 års val, innebär att allemansrätten kommer att bli skyddad i grundlagen.

Allemansrätten har haft stöd i våra gamla landskapslagar. Det är en omständighet som är viktig att ha i minnet vid tolkningen av vad som ingår i denna rätt. Det måste härvid beaktas att allemansrätten har sitt ursprung i ett helt annorlunda samhälle än dagens. Allemansrätten har sålunda fått en delvis ny betydelse i våra dagar.

Rätten att färdas i skog och mark har aldrig sträckt sig till trafik med motordrivna fordon, påpekar Naturvårdsverket i Allmänna råd till terrängkörningslagen. Vidare sägs att 12 kap. 4 § brottsbalken ("tagande av olovlig väg") anses medföra att bara sådan trafik som är klart oskadlig för marken är tillåten utan markägarens tillstånd.

I slutbetänkandet (SOU 1993:51), Naturupplevelser utan buller - en kvalitet att värna om, av Utredningen om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m. (Fritidsbullerutredningen), finns (s. 26-31) en redovisning om allemansrätten utifrån de aspekter som utredningen hade att beakta och som grundar sig på en promemoria av justitierådet Bertil Bengtsson. Det framhålls i redovisningen att det saknas praxis till stora delar av den behandlade frågeställningen och att spörsmålet är sparsamt diskuterat i litteraturen. De synpunkter som framförs bygger därför på vissa allmänt hållna motivuttalanden där man kan utläsa lagstiftarens inställning till frågorna. Nedan följer några utdrag ur denna text som har relevans för frågan om körning med snöskoter.

> Allemansrätten ger inte någon allmän rätt till motoriserad färdsel 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 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.

Sammanfattningsvis kan följande konstateras.

Motoriserad trafik i naturen kan skada enskilda intressen och sålunda stå i strid med bestämmelserna i brottsbalken. Den kan också vara till skada för naturmiljön och den kan urholka allemansrättens värde för människor som vistas i naturen för att finna rekreation.

Restriktioner mot motoriserad färdsel 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 körning i naturen, vilket ju också har skett genom terrängkörningslagstiftningen.

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

3 Lagstiftningen i Norge och Finland

3.1 Allmänt

Den avgörande skillnaden i bestämmelserna om snöskoterkörning i terräng mellan Norge och Finland å ena sidan och Sverige å den andra är att våra grannländer utgår från ett generellt förbud medan de svenska bestämmelserna särskilt anger vad som är förbjuden körning. De två nordiska länderna behandlas här särskilt eftersom direktiven anger att utredningen skall beakta de möjligheter till likartade nordiska bestämmelser som kan föreligga.

3.2 Regleringen i Norge

Man skiljer i Norge konsekvent mellan nyttokörning med snöskoter och sådan körning som inte oundgängligen behövs. Tillåten snöskoterkörning är sådan som sker i direkt samband med vissa utpekade näringars och myndigheters behov. Övrig körning är i princip förbjuden och med stor restriktivitet beträffande möjligheterna till undantag. Två undantag med generell giltighet tillämpas dock. Man får köra terrängskoter på vissa leder till fiskevatten. Vidare tillåts körning efter leder i norra Norge.

3.2.1 Motiv för bestämmelserna

Ända sedan snöskotern introducerades i Norge har man tillämpat ett mycket restriktivt regelverk för körning med snöskoter, vars utgångspunkt är att all motortrafik i terräng är förbjuden. Trots detta har snöskotertrafiken växt i en omfattning som lagstiftaren inte förutsett. I slutet av år 1975 fanns det ca 6.000 skotrar i Norge. För närvarande

rör det sig om ca 40.000. Antalet snöskotrar ökade exempelvis under perioden 1985 till 1990 med över 40 %. För att skärpa förbudslagstiftningen, som funnits sedan år 1977, och med syftet att motverka tillväxten av antalet snöskotrar infördes år 1988, med vissa ändringar år 1990, en särskild nationell föreskrift om regleringen av motortrafik i terräng och på isbelagda vattendrag och sjöar. De nya bestämmelserna anses ha blivit nödvändiga därför att man annars på sikt skulle riskera att den restriktivitet, som trots allt kunnat upprätthållas ditintills, inte skulle vara möjlig framdeles. Problemen ökade med antalet snöskotrar och enligt Direktoratet for naturforvaltning ansågs det i slutet av åttiotalet att det var hög tid med en markering mot en utveckling som bara en mycket ringa minoritet önskade.

De nya bestämmelserna infördes i syfte att åstadkomma en strängare och mer enhetlig praxis ute i kommunerna när det gäller undantag från förbudet mot snöskoterkörning. Avsikten med bestämmelserna är att värna om miljön och främja allmänhetens trivselmöjligheter i naturen utan att begränsa den för myndigheter och näringsidkare nödvändiga körningen. Bestämmelserna ger därför klara besked om vilken körning som kan godtas.

Det erfordras inget speciellt tillstånd för myndighetsföreträdare att använda snöskoter i sitt arbete. Inte heller behöver jordbrukare, de som arbetar i skogsbruket eller samer i rennäringsverksamheten några särskilda tillstånd. Vidare är det utan särskild ansökan härom tillåtet att använda snöskoter för att frakta större nedlagda byten från jakt samt för att preparera skidspår.

En särskild regel finns för anläggning av skoterleder till fiskevatten. På förslag härom från en kommun kan fylkesmannen bestämma om sådana leder. En förutsättning är emellertid att Direktoratet for naturforvaltning gett sitt tillstånd utifrån allmän miljöskyddssynpunkt.

Tillstånd kan vidare ges i särskilda fall, t.ex. för nödvändiga transporter till fjällstugor. Härvid kan nämnas att föreskrifterna ger utrymme för att lämna tillstånd för den fast boende lokalbefolkningen att inrätta taxirörelser med snöskoter. Härigenom begränsas möjligheterna för privat körning till egna "hytter", eftersom detta bara tillåts om kollektivtransport är omöjlig.

För de två nordligaste fylkena (länen) tillämpas särskilda, mindre stränga bestämmelser. Dessa särbestämmelser omfattar hela Finnmarks fylke och de norra delarna av Troms fylke. De gör det möjligt att anlägga snöskoterleder som tillåter annan körning än nyttokörning.

3.2.2 Utdrag ur lag och föreskrifter

Nedan redovisas några detaljer ur lagstiftning och föreskrifter som kan vara av värde för jämförelser med situationen i Sverige.

Lag om motortrafik i terräng och vatten
(Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10 juni 1977, Nr 82).

Syftet med den lag är att utifrån samhällets helhetssyn reglera motortrafik i terräng och i vatten med sikte på att värna naturmiljön och främja trivsel. (1 §)

Lagen omfattar färdsel med motordrivet fordon varvid bl.a. snöskoter uttryckligen nämns. Med terräng (utmark) menas i lagen också sätervall, hustomt, äng, betesvall och skogsplantering. Väg som är under byggnad eller som är färdigställd men inte avsedd för allmän bilkörning omfattas av lagens generella förbud. Till vattendrag räknas isbelagda sjöar och älvar. (2 §)

I terräng och på isbelagda sjöar och andra vattendrag är motortrafik förbjuden om det inte uttryckligen sägs annat i denna lag eller ges möjlighet till annat beslut med stöd av lagen. (3 §)

Lagen innehåller bestämmelser om den tillåtna skoterkörning som sammanhänger med myndighetsarbete samt med näringsverksamhet. Där stadgas också att Miljövärndepartementet eller fylkesmannen kan ge tillstånd till ytterligare skoterkörning. (4 §) I ett tillägg sägs att snöskoterkörning skall ske på sätt som tillgodoser av departementet utfärdade föreskrifter.

Beträffande Finnmarks fylke och vissa kommuner i Troms fylke kan fylkesmannen efter förslag från berörd kommun ge tillstånd till körning på vissa leder och på vattendrag. Sådant tillstånd kan inte ges utan att markägaren har tillstyrkt. Om sådan snöskoterled kommer till stånd skall berörd kommun vara ansvarig för uppmärkning och information om skoterlederna. (5 §)

Om särskilda skäl föreligger kan en kommun ge tillstånd till körning som inte omfattas av undantag i lagen eller annars har stöd i lagen. Ett sådant tillstånd gäller för ett bestämt behov eller bestämd tid. (6 §)

Det finns möjlighet för Miljövärndepartementet att gå emot både kommunen och fylkesmannen om man anser att ett tillstånd enligt bestämmelserna i 5 och 6 §§ skulle få alltför besvärande konsekvenser

för värdefulla natur- och friluftsområden. Detsamma gäller också för undantag enligt 4 §. (7 §)

Nationell föreskrift
(Nasjonal forskrift for bruk av motorkøretøyer i utmark og på isbelagte vassdrag).

Den tredje paragrafen i rubricerade föreskrift preciserar vilken form av snöskoterkörning som är tillåten. Det framgår bl.a. att det är tillåtet att använda snöskoter för transporter till turistanläggningar som saknar väg, att transportera byggmaterial, att preparera skidspår, att genomföra transporter som har samband med forskningsverksamhet samt att frakta ved till fasta boplatser i Finnmark. (3 §)

Efter ansökan härom hos kommunen kan tillstånd ges för taxikörning ("Lejekørning"). Det framgår av 5 § att sådan verksamhet får bedrivas inom ganska vida ramar.

Inom avlägsna områden med goda fiskevatten och som ligger mer än 5 km från bruten vägen kan Direktoratet for naturforvaltning ge möjlighet till persontransport med snöskoter på särskilda leder. (8 §)

3.2.3 Synpunkter på tillämpningen

Utredningen fick vid sitt besök hos Direktoratet for naturforvaltning veta att det föreligger samförstånd mellan olika intressegrupper i Norge om att inriktningen av förbudslinjen skall behållas. Emellertid kunde konstateras att ett mycket stort antal tillstånd till körning med snöskoter hade beviljats under senare år. Det nämndes också att de leder för körning till och från fiskevatten som blivit möjliga genom de nya tillämpningsföreskrifterna kommit att i inte obetydlig utsträckning användas för allmän nöjeskörning.

3.3 Regleringen i Finland

Uppbyggnaden av det finska författningsverket som rör snöskoterkörning överensstämmer med den svenska. Finland har en terrängtrafiklag och en terrängtrafikförordning. Vidare regleras skoterkörningen i vägtrafiklagen genom lagens definition av väg.

Den viktigaste skillnaden mellan våra bestämmelser och de finska är att "körning i terräng med motordrivna fordon är förbjuden utan markägarens eller markinnehavarens tillstånd", vilket framgår i 2 kap. 4 § terrängtrafiklagen.

3.3.1 Motiv för bestämmelserna

Den första lagen som reglerade snöskoterkörning i Finland kom år 1977. År 1991 ansågs det att regelverket hade blivit föråldrat. Det anfördes då att en ny lag borde stiftas för att förebygga de olägenheter som orsakas av den "ständigt ökande användningen av motordrivna fordon i terräng". Vid tillfället hade Finland uppemot 70.000 snöskotrar varav, ungefär hälften i Lappland. Den årliga tillväxten ligger på ca 5.000 skotrar.

Lagen från år 1977 begränsade användningen av snöskotrar såtillvida att det erfordrades markägartillstånd för körning. Undantag gjordes för de traditionella myndighetsuppgifterna samt visst yrkesfiske och viss skoterkörning hos den befolkning som lever i avlägsna områden.

Efter det att lagen hade trätt i kraft avstannade terrängtrafikens tillväxt under några år och en mängd tillstånd söktes hos markägare. Det kunde snart konstateras att tillväxten av sålda snöskotrar ånyo blev kraftig utan att antalet markägartillstånd växte i motsvarande mån. Tvärtom minskade de tillstånd som finska skogsstyrelsen beviljade för körning, företrädesvis i Lappland, till hälften mot tidigare. Man konstaterade en ökande likgiltighet inför bestämmelserna, troligen orsakad av att det inte gick att övervaka den olovliga körningen.

I förarbetena till de nu gällande finska bestämmelserna anförs att användningen av motordrivna fordon i terräng ökat märkbart sedan mitten av 1970-talet. Syftet med en ny lagstiftning var att skydda naturen och miljön i övrigt, naturnäringarna, det allmänna rekreationsbruket av naturen samt andra allmänna intressen. Man önskade en dirigering av körningen till snöskoterleder i största möjliga utsträckning. Härigenom, menar man, borde de skador och olägenheter som orsakas av körning i terräng kunna förebyggas.

3.3.2 Utdrag ur lagar och föreskrifter

Nedan redovisas några detaljer i de finska bestämmelserna för jämförelse med förhållandena i Sverige.

Terrängtrafiklag (Nr 670, Given i Helsingfors den 12 april 1991)

Lagen skyddar de allmänna intressena och tillämpas på snöskoterkörning såväl i terräng som på leder. (1 och 2 §§)

Den fjärde paragrafen stadgar att "Körning i terräng med motordrivna fordon är förbjuden utan markägarens eller markinnehavarens tillstånd". Här beskrivs vidare de undantag som gäller för myndighetsverksamhet, renskötsel, yrkesfiske och rörelsehandikappade samt för körningar som avlägset bosatta behöver göra.

Regionala förbud och begränsningar kan förordnas av berörd länsstyrelse. Motiv för sådana regleringar är skydd för de allmänna intressen som lagen enligt sin 1 § är till för att skydda. Regeringen har motsvarande regleringsmöjligheter när det gäller markområden av riksintresse.

Det kan inrättas två typer av leder för körning med snöskoter. Enligt den fjärde paragrafen kan markägare ge tillstånd till trafik på visst område eller utefter viss led på hans mark. En sådan led bygger på avtal om markupplåtelse och den får ingen officiell status.

Den andra typen av led för körning med snöskoter kallas officiellt för "snöskoterled", enligt bestämmelserna i 12 §. En sådan led anläggs efter genomförd ledförrättning (en form av lantmäteriförrättning) varvid det skall finnas en plan för snöskoterleden som har godkänts av berörda kommuners miljövårdsnämnder och berörda länsstyrelser. Vederbörliga hänsyn skall därvid tas till bestämmelserna i lagen (606/73) om friluftsliv.

Om en 12 §-snöskoterled är lokal, är berörd kommun huvudman för leden. Staten skall vara huvudman om leden huvudsakligen går på mark som ägs av staten eller om den har avsevärt allmän betydelse. Huvudmannaansvaret kan delegeras till samfund eller näringsidkare (18 §).

Terrängtrafikförordning (Terrängtrafikförordning Nr 1141, Given i Helsingfors den 16 augusti 1991)

I terrängtrafikförordningen finns bl.a. regler om vad en plan för snöskoterled skall innehålla, hur trafikmärken skall se ut, hur terrängtrafik får ske i samband med renskötsel samt om att hastigheten för snöskoter i terräng är begränsad till 60 km/tim. Enligt ett senare beslut får hastigheten på is uppgå till 80 km/tim.

3.3.3 Synpunkter på tillämpningen

Utredningens besök hos det finska Miljöministeriet gav vid handen att de bestämmelser som finns inte fungerar tillfredsställande. För närvarande pågår en omarbetning av terrängtrafiklagen med målet att en ny lag skall träda i kraft under år 1994.

Det framkom vidare att den erforderliga ledförrättningen för en officiell snöskoterled enligt 12 § terrängtrafiklagen är en omfattande procedur. Inklusive de ersättningar som skall betalas till berörda markägare innebär det att kostnaden per ledkilometer uppgår till betydande belopp. Det finns bara enstaka leder av denna typ.

En fråga som diskuteras är om man skall införa "fri körning" i Lappland. Det finns ett förslag om att motsvarigheten till det svenska Domänverket skall kunna använda marken i Lappland, som man äger till ca 90 %, för kommersiell verksamhet. Det råder dock delade meningar om det rätta i att ändra reglerna om skoterkörning i Lappland till mera lika de som gäller i Sverige. Bland annat framfördes till utredningen att företrädare för Lapplandskommunerna inte önskade att en ändring till friare former för snöskoterkörning kom till stånd.

4 Kartläggning av skador för jordbruket

4.1 Allmänt

Utredningen har via berörda expertmyndigheter samlat in kunskaper om skador för jordbruket som har orsakats av snöskoterkörning.

LRF hade dessförinnan under sommaren 1993 genomfört en enkät för att få en uppfattning om skadornas omfattning och deras ekonomiska betydelse. Utredningen sammanfattar inledningsvis vad LRF kom fram till i sin enkät, som redovisas i *bilaga 4*.

När det i följande avsnitt talas om "skadad areal" menas mark som till delar utsatts för skador.

4.2 LRF:s enkät

LRF:s enkät omfattade sex av de sju s.k. skogslänen (Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län). Man vände sig inte till Värmlands län. Det var organisationens länsförbund som svarade på frågorna.

LRF anför att till följd av att körning med snöskoter pressar samman snötäcket, tränger tjälen betydligt djupare ner än vad som annars är fallet. Skadorna leder till att vårbruket och växtstarten försenas samt att täckdikningssystemen inte ger den avvattning av marken som är avsedd. Skadorna begränsas inte till själva skoterspåren utan även brukningen av övriga delar av åkerskiftet påverkas många gånger. En annan vanlig skada, säger LRF, är isbränna. Utöver försenad växtstart innebär skadorna på jordbruksmarken att ogräsväxten gynnas av de ändrade växtbetingelserna och att skörden blir sämre.

I svaren på LRF:s enkät hänvisas till en analys av skadornas konsekvenser som har gjorts vid Lantbruksuniversitetets försöksgård i Öjebyn, med forskningsfält som drabbas av skador till följd av snöskoter-

körning. Man kom i denna analys fram till att en försenad vårsådd med 10 dagar kostade ca 950 kr per ha. I allra värsta fall kan på grund av den korta odlingssäsongen i Norrland en sådd helt omöjliggöras om tjälen fått alltför djupt fäste.

LRF delade in den skadade åkermarken i tre olika klasser utifrån en bedömning av skadans kostnad för lantbrukaren. I den högsta skadeklassen ingår fält där skadorna uppskattas till minst 500 kr per ha, medan den lägsta klassen avser skador som kostar mindre än 100 kr per ha.

I nedanstående tabell redovisas en sammanställning av de resultat som LRF fick fram i sin enkät om skador på åkermark.

Skador på åkermark enligt LRF:s enkät

Län	Total areal åkermark (ha)	Skadad åkermark (ha)		
		< 100 kr/ha	100-500 kr/ha	> 500 kr/ha
Norrbotten	43.000	4.000	3.500	12.000
Västerbotten	77.000	12.000	16.000	3.000
Jämtland	43.000	200	1.000	1.700
Västernorrland	58.000	1.500	600	500
Gävleborg	75.000	8.000	3.000	760
Kopparberg	62.000	små skador		

LRF framhåller att det är förenat med svårigheter att göra uppskattningar av förevarande slag. Till detta bidrar bl.a. att bedömningen måste avse genomsnittet av en flerårsperiod eftersom det är stora variationer mellan åren på grund av snödjup och andra omständigheter. Bedömningarna är emellertid gjorda av personer som är väl insatta i lokala och regionala förhållanden varför uppgifterna ändå kan antas ge en förhållandevis god bild av skadeläget.

4.3 Utredningens enkät

Med hänsyn till bl.a. de av LRF konstaterade svårigheterna att uppskatta de skador på jordbruksmark som föranleds av snöskoterkörning ansåg utredningen det som angeläget att statens expertorgan fick tillfälle att yttra sig utifrån eventuellt eget material och sina erfarenheter. Därför utarbetades inom utredningen och i samarbete med Jordbruksverket ett enkätformulär. Enkäten sändes till länsstyrelserna (där det finns särskilda lantbruksexperter) i de sju skogslänen, där snöskotertrafik av någon betydelse i sammanhanget bedömdes förekomma. Till skillnad från LRF:s enkät lämnades utredningens enkät alltså även till Värmlands län.

Då utredningen kunde förutse att det inte skulle finnas tillgång till statistiska uppgifter konstaterade utredningen i en följeskrivelse att svaren till stor del torde komma att bygga på skattningar. Som ledning angavs att länsstyrelserna borde eftersträva att uppskatta ett "normalår" utifrån erfarenheter från de senaste fem åren. Den undersökning som LRF gjort delgavs länsstyrelserna. Samtliga länsstyrelser svarade. Ett av svarsalternativen var att enkäten kunde återsändas "blank" om uppgifter av det slag som efterfrågades saknades. Värmlands län svarade enligt detta alternativ vilket får anses följdriktigt då det under de senaste fem åren i Värmlands jordbruksbygder knappast har funnits snö som legat kvar någon längre tid.

I *bilaga 5* finns en sammanställning av de svar som lämnades av länsstyrelserna.

Redan en översiktlig genomgång av de uppgifter som länsstyrelserna lämnat visar att man ligger lägre i bedömningen av skadade arealer än LRF. Emellertid måste tydligt framhållas - vilket också LRF har gjort - att föreliggande skattningar är behäftade med betydande osäkerheter.

Särskilt länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län ställde sig tveksamma till den omfattning av skador som LRF anser förekommer. För Västerbottens del menade man att en realistisk uppskattning borde ligga någonstans kring hälften av de ca 30.000 ha som av LRF uppgetts vara utsatta för skador. I Norrbotten beräknades skadorna till 10-25 % av de 43.000 ha som den odlade arealen uppgår till, medan LRF har uppskattat den skadade åkerarealen till ca 20.000 ha, dvs. nästen hälften av åkermarken i länet. Det bör observeras att

uppgifterna inte avser skadad areal utan arealer som till viss del har utsatts för skador.

Man kan notera att de redovisade typerna av skador i allt väsentligt överensstämmer mellan de två undersökningarna. Av de olika typer av skador som länsstyrelserna uppgett vill utredningen särskilt framhålla:

* beträffande jordbruksmark
  - Fördjupad tjäle
  - Isbränna
  - Ökad ogräsförekomst
  - Försenat vårbruk
  - Försenad skörd
  - Ökad torkningskostnad
  - Stängselskador

* beträffande enskilda vägar som ingår i jordbruksrörelse:
  - Isbildning m.m. på oplogade vägar
  - Isbildning i diken och brunnar
  - Stängselgenombrott
  - Ökad kostnad för snöröjning

Utredningen konstaterar att de skador av betydenhet för jordbruket som uppstår inte är av generell karaktär över stora ytor jordbruksmark. Skadorna är koncentrerade till vissa arealer men självklart synnerligen besvärande för den jordbrukare som drabbas.

4.4 Slutsatser om skador för jordbruket

Om snön packas, som vid färd med snöskoter, går kylan längre ner i marken vilket ökar tjäldjupet. Ett ökat tjäldjup är som regel negativt för de övervintrande grödorna (för Norrlands del nästan uteslutande vallar) och för etableringen av vårsådda grödor. (Med Norrland menas landsdelen norr om Dalälven). Ett ökat tjäldjup kan också medföra isproppar i diken och dräneringsledningar

För vallarna innebär det ökade tjäldjupet att upptorkning och uppvärmning av marken på våren blir senare. Enkelt uttryckt blir vintern längre för vallväxterna. Fler plantor kommer därför att duka under för vinterns påfrestningar. Beståndet kommer därmed att i många fall

tunnas ut i sådan omfattning att kvarvarande plantor inte förmår att kompensera bortfallet. Följden blir skördeförluster och ökad ogräsförekomst. En ytterligare följd av ökat tjäldjup och snöskoterspår är att ytavrinningen försvåras. Om ytvatten omväxlande fryser och tinar skadas vanligtvis växttäcket svårt (isbränna).

Ökat tjäldjup och försvårad ytavrinning innebär att vårsådden försenas. Följden blir lägre och försenad skörd samt ökade torkningskostnader. Vegetationsperioden i Norrland är kort för odling av spannmål till mognad. Effekten av försenat vårbruk kan därför vara långtgående.

Andra effekter av ökat tjäldjup är att rörlagda diken kan gå sönder av isens sprängverkan eller den rörelse som uppkommer i marken av tjälen.

Av svaren på enkäterna framgår att skadornas omfattning är förhållandevis störst i de norra delarna av landet och att skadorna är mest frekventa i närheten av tätorter.

Det är mycket svårt att uppskatta värdet av skadorna på grödan. Utifrån de båda enkäterna har Jordbruksverkets expert i utredningen gjort vissa jämförelser med uppgifter ur lantbruksstatistiken m.m. Utredningen har med stöd av denna analys uppskattat att skadorna på jordbruksmark ur skördeskadesynpunkt inte överstiger 10 miljoner kronor per år. Detta motsvarar ca 1 % av skördevärdet på omkring 1 miljard kronor i Norrland. Skadorna är dock ojämnt fördelade varför skadan i förhållande till skördevärdet kan vara betydligt större i det enskilda fallet. Även om således de skador som körning med snöskoter vållar inte kan anses utgöra ett generellt problem för det norrländska jordbruket vill utredningen understryka att skadorna kan vara ytterst besvärande och leda till ekonomisk skada för den jordbrukare som drabbas.

5 Kartläggning av skador för skogsbruket

5.1 Allmänt

För att bedöma omfattningen av de skador som drabbar skogsbruket till följd av körning med snöskoter utarbetade utredningen i samarbete med Skogsstyrelsen en enkät som kanaliserades ut till den lokala nivån; via Skogsstyrelsens organisation till skogsvårdsdistrikten i de sju skogslänen.

Till utredningens enkät bifogades resultatet av en enkät till LRF:s länsförbund om skadorna på skogsmark, som LRF genomförde samtidigt som enkäten om skadorna på jordbruksmark. Resultaten av LRF:s enkät sammanfattas i det följande och redovisas i sin helhet i *bilaga 4*.

5.2 LRF:s enkät

Enligt LRF:enkäten utgörs skogsskadorna till följd av snöskoterkörning så gott som uteslutande av skador på plant- och ungskog. Dessa typer av bestånd sammanfattats i begreppet skogsföryngringar.

Av följande tabell framgår den uppskattning av skadorna på skogsföryngringar som LRF sammanfattande har angett i sin redovisning till utredningen.

Skadade skogsföryngringar enligt LRF:s enkät

Län	Andel skadade skogsföryngringar
Norrbotten	5-10 %
Västerbotten	ca 3 %
Jämtland	ca 3 %
Västernorrland	ca 2 %
Gävleborg	ca 2 %
Kopparberg	små skador

Enkäten avsåg också skador på skogsbilvägar. Skotertrafiken på oplogade vägar medför att ett istäcke av frusen snö bildas i skoterspåren. Detta försvårar och fördyrar vägens plogning.

Av de kommentarer som länsförbunden har lämnat kan följande uppgifter vara värda att uppmärksamma.

Skogsföryngringsytor i närheten av samhällen och större byar med hög skotertäthet är hårdare drabbade än ytor i glesbygden.

Vid körning på oplogade skogsbilvägar kan skoterspåren bli så hårda att det inte går att ploga med vanlig snöplog eller väghyvel utan bandtraktor måste anlitas. Kostnaden för att använda bandtraktor uppskattar Västernorrlands länsförbund till 1.500 - 2.000 kronor per plogobjekt enbart för flyttningskostnaden av bandtraktorn. Därtill kommer kostnaderna för att plogningen går mycket långsammare än om hjultraktor använd.

Diken och vägtrummor fryser ofta på grund av skoterkörning. Det kan medföra att vägkroppen utsätts för skador vid snösmältningen genom erosion på grund av att avrinningen inte kan ske smidigt.

5.3 Utredningens enkät

Utredningens enkät till skogsvårdsdistrikten i de sju skogslänen och svaren härpå framgår av *bilaga 5*. Enkätens utformning har gjort att utredningen har ett omfattande statistiskt material. Det är inte meningsfullt att här redovisa hela detta material, men vissa sammanställningar finns i bilagan. Materialet finns för framtiden tillgängligt inom Skogsstyrelsen.

Av de berörda skogsvårdsdistrikten svarade 95 %. Svar kom från distrikt inom alla kommuner i skogslänen. Av de 81 skogsvårdsdistrikt som svarade redovisade 55 att man verifierat skador på skogsmark efter skoterkörning. Stambrott, toppskottskador, stamskador och barkskador är skadetyper som anges. Den beräknade omfattningen av den skadade arealen skogsmark framgår av den följande tabellen.

Skador på skogsbilvägar orsakade av körning med snöskoter redovisades av 72 distrikt. De sju aktuella länen har ca 145.000 km skogsbilväg. Olägenheter av större eller mindre omfattning till följd av körning med snöskoter har bedömts röra ca 8.000 km av vägarna och knappt 3.000 km vägdiken.

Beträffande orsakerna till skador uppskattades att 70 % berodde på fritidskörning med skoter samt att körning inom skogsbruket svarar för 10 % och inom rennäringen för 15 % och att 5 % berodde på övrig körning, såsom "myndighetsutövning".

Som övriga problem för skogsbruket i samband med körning med snöskoter redovisades bl.a. stängselskador, nedskräpning, stölder, tjuvjakt och rågångspålar som brutits av.

Inom 12 skogsvårdsdistrikt kände man till 28 polisanmälningar av skador för skogsbruket som ansågs ha orsakats av skoterkörning. Man visste dock inte om anmälningarna hade lett till åtal.

Med utgångspunkt i materialet från skogsvårdsdistrikten redovisas i följande tabell vilken areal som ett "normalår" kan beräknas vara skadad på grund av snöskotertrafik.

Beräknad skadad skogsmark enligt utredningens enkät

Hkl	Areal skog under 20 år (ha)	Areal som kan vara berörd av skador (ha)	Beräknad skade-%	Beräknad skadad areal (ha)
K2	513.150	26.547	3	781
R1	620.000	42.038	3	1.105
R2	839.000	28.715	4	1.092
Alt	51.801	2.140	5	98
S:a	2.024.651	99.440	3	3.076

Förklaringar till förkortningar i tabellen
Hkl = Huggningsklass
K2 = Kalmark, där återväxtåtgärderna är utförda, medelhöjd lägre än 0,5m
R1 = Skog, vars huvudträdslag har en medelhöjd mellan 0,5 och 1,3 m
R2 = Skog, vars huvudträdslag har en medelhöjd högre än 1,3 m
Alt = Alternativa skogsskötselmetoder såsom blädning eller luckhuggning

Sverige har totalt 23,5 miljoner ha skogsyta och 15 miljoner härav finns i de sju skogslänen. De ytor som i praktiken kan utsättas för skador är där det finns plant- och ungskog, d.v.s. skog yngre än 20 år, som uppgår till 2,6 miljoner ha. Vid sammanställningen av enkätsvaren visade det sig emellertid att summan för de olika huggningsklasserna bara blev drygt 2 miljoner ha. För att undvika en undervärdering har därför de i enkätsvaren angivna uppgifterna för den areal som kan vara berörd av skador multiplicerats med 1,3 (förhållandet 2,6/2,0).

Andelen skadad areal (skadeprocenten) har beräknats utifrån enkätsvaren för varje skogsvårdsdistrikt, huggningsklass och berörd areal. Ett medelvärde för alla distrikten i respektive huggningsklass anges i avrundade hela procenttal i tabellen. Den beräknade skadade arealen har erhållits genom att applicera dessa procenttal på uppgifterna för den areal som kan vara berörd av skador.

Av summaraden i tabellen kan läsas ut att omkring 100 000 ha, eller 5 %, av de sju skogslänens areal av mark med skog under 20 år bedöms kunna vara utsatta för skador i en eller annan utsträckning, enligt de redovisningar som utredningen har fått. Emellertid är det endast ca 3.000 ha som kan beräknas ha skadats. Det motsvarar genomsnittligt räknat för de fyra angivna huggningsklasserna endast 3 % av den skogsareal som har bedömts kunna vara berörd av skador och

0,15 % av den totala arealen skog yngre än 20 år. Generellt sett en försumbar siffra.

5.4 Slutsatser om skador för skogsbruket

Utredningen har med hjälp av olika beräkningsmetoder försökt att översätta den redovisade skadebilden för skogsbruket till ekonomiska mått.

En metod är att beräkna kostnaderna för att ersätta det bortfall av utvecklingsbara plantor, inklusive unga träd, som orsakas av skoterskador. För den till 3.000 ha beräknade skadade arealen har utredningen gjort en värdering av kostnaderna för en tänkt total ersättningsplantering. Härvid antogs att 35 plantor per ha är förstörda, dvs. totalt 105.000 plantor, och att kostnaden för ersättningsplantering är 4 kr per planta. Kostnaderna för en total ersättningsplantering skulle således bli 420.000 kronor.

Förutsättningen för beräkningen med ett bortfall av drygt 100.000 plantor per år är att dessa plantor fram till avverkningsbar ålder, omkring 100 år, skulle ha utvecklats till huvudstammar i beståndet. Ett visst bortfall på ungefär 30 % av plantantalet, som normalt brukar vara 2.000-2.500 plantor per ha, innan åldern 20 år är dock att förvänta oavsett skoterskador.

Utredningen har också vänt sig till Institutionen för skogsekonomi (Hans Ekvall) vid Lantbruksuniversitetet. Härifrån framfördes att man i princip kan tänka sig tre olika modeller för värdering av de redovisade skadorna, nämligen kostnadsvärdering, marknadsvärdering och avkastningsvärdering. Man menar att metoden med kostnadsvärdering inte är lämplig eftersom skogsägarna i praktiken inte genomför någon ersättningsplantering efter skador på grund av körning med snöskoter. Inte heller metoden med marknadsvärdering bedöms som rimlig att använda då de värden som skadas inte prissätts på någon marknad. Det finns heller inte några ersättningsfall att jämföra med.

Den metod som man anser mest lämplig att använda är den som avser avkastningsvärdering. Beträffande värdering av skador på plant- och ungskog ansågs att man borde utgå från det värde som oskadad skog skulle ha vid slutavverkningstillfället (100-årig skog), jämfört med den skadade skogen. Genom att beräkna nuvärdet av

mellanskillnaden får man värdet av skadan vid skadetillfället i ungskogen.

Vid en första överslagsmässig beräkning med denna metod uppskattades, med utgångspunkt i utredningens underlag, kostnaderna för skador på skogsmarken till i samma storleksordning som utredningens beräkningar av kostnaderna för ersättningsplantering, dvs, omkring 400.000 kr om året.

På uppdrag av utredningen har Hans Ekvall därefter gjort en mer noggrann analys och värdering av underlaget från utredningens enkätsvar. I slutrapporten från studien, Värdering av snöskoterskador på växande ungskog, som redovisas i *bilaga 7*, framhålls att avkastningsvärdering är ett område inom skogsekonomin där forskning och undervisning har bedrivits i decennier. Man har vid den skogsekonomiska institutionen arbetat med samma metod för värderingar i nästan 40 år. Det är med stöd av denna värderingsmetod, PLAN-33, som kostnaderna för snöskoterskador på ungskog har belysts.

I det följande redovisas en sammanfattning av rapporten.

De skador som uppkommer på skogen är av två huvudtyper, volymskador och kvalitetsskador. Volymskador drabbar granskogar hårdast, medan kvalitetsförsämringar i form av lägre andel s.k. o/s-timmer är vanligast i tallskogar. (Med o/s-timmer avses sågtimmer av högsta kvalitet).

Resultaten av snöskoterskador på den framtida virkesproduktionen är mycket svåra att förutsäga. Därför har fem olika skadekonsekvenser/skadetyper redovisats, från halvering av andelen o/s-timmmer, dvs. sämre virkeskvalitet, till total avgång av all skadad skog.

För att beräkna nuvärdet av kostnaderna för skoterskador har två alternativa diskonteringsräntor använts, 3 och 5 %.

En sammanfattning av resultaten av beräkningarna framgår av följande tabell.

Beräknade kostnader för minskad avkastning hos avverkningsmogen skog, på grund av skador orsakade av snöskoterkörning

Skadeklass	Kostnad vid 3 resp. 5 % kalkyränta (1 000 kr)
1. Halvering av o/s-andelen	442/60
2. Ingen o/s-andel	885/121
3. Ingen timmerandel	1.687/244
4. Ingen timmerandel Hälften av skadade träd dör	3.976/599
5. Alla skadade träd dör	6.265/954

Om man antar att var och en av de i tabellen redovisade skadetyperna skulle förekomma lika ofta, d.v.s. 20 % av varje skadetyp, blir den årliga kostnaden för skoterskador ca 400.000 kr vid 5 % ränta och 2.700.000 kr vid 3 % ränta. Olika räntor och olika kombinationer av skadetyper ger naturligtvis skilda ekonomiska resultat. Som framgår av bilaga 7 är spännvidden mellan dem mycket stor; mellan 60.000 och 6.000.000 kr.

Några beräkningar av faktiska tillväxtförluster och minskat sågtimmerutbyte har inte kunnat göras. Det skulle kräva ett omfattande utredningsarbete med provytor som följs upp under en lång följd av år. Utredningen bedömer dock att skogsskadorna till helt övervägande del rör skadetyperna 1 och 2 i tabellen. Utredningen anser vidare att 3 % diskonteringsränta bör ligga till grund för skadeberäkningarna. Det är den räntesats som man inom skogsbruket i praktiken använder i denna typ av beräkningar av värdet för skog med en slutavverkningsålder på 100 år. Om skadetyperna 1 och 2 antas förekomma lika ofta skulle den årliga kostnaden bli knappt 700.000 kronor.

Beträffande skador på skogsbilvägar anlitade utredningen sakkunniga hos Skogsstyrelsen, SCA och skogägarföreningar, vilket ledde fram till följande bedömningar.

Bolagens vägar kan antas vara använda vart 10:e år medan de privata skogsägarna troligen plogar upp sina vägar vart 3:e till 5:e år. För att inte undervärdera kostnaderna kan som beräkningsgrund användas vart 5:e år, varvid således 20 % av de i enkätsvaren angivna 8.000 km skadade skogsbilvägarna skulle bli upplogade ett visst år. Med en uppskattad merkostnad för plogning på 265 kr per km skulle

den totala kostnaden för skador på skogsbilvägar bli 420.000 kr per år (8.000 x 0,2 x 265 kr).

För av snöskoterkörning enligt enkätsvaren berörda diken, omkring 3.000 km, antas också att 20 % (600 km) behöver plogas varje år. Vid en antagen kostnad av 100 kr per km skulle den totala kostnaden för diskesplogning bli 60.000 kr per år.

Den sammanlagda merkostnaden för plogning till följd av skadorna på skogsbilvägar och diken skulle under dessa antaganden således bli knappt 500.000 kr per år.

Med beaktande av de osäkerheter som föreligger tyder, enligt utredningen, de redovisade beräkningarna av olika slag på att de totala kostnaderna för skador för skogsbruket på grund av körning med snöskoter ligger i storleksordningen 1 till 2 miljoner kr per år. Sett för näringen i sin helhet har denna kostnad inte någon större betydelse. Som jämförelse kan nämnas att det s.k. rånettot för skogsbruket i de berörda sju länen uppgår till ca 6 miljarder kr om året. (Rånettovärdet är virkets leveransvärde minskat med drivningskostnaderna, dvs. kostnader för avverkning och transport till prissättningsstället.) Liksom beträffande skadorna på jordbruksmark vill utredningen understryka att skadorna för skogsbruket i det enskilda fallet kan vara till betydande ekonomisk skada för den markägare som drabbas.

6 Metodstudie i västra Härjedalen

6.1 Allmänt

Utöver överväganden om lagstiftningsåtgärder för att komma till rätta med de skador som trafiken med snöskotrar medför för jordbruket och skogsbruket skall utredningen enligt direktiven överväga andra typer av åtgärder, bl.a. planeringsinsatser och utbyggnad av flera leder för snöskotrar. Vidare skall utredningen behandla skoterorganisationernas, länsstyrelsernas, kommunernas och markägarnas roll vad gäller skoterleder. Det framhålls att det är viktigt att ansvaret för snöskotertrafiken förankras lokalt, varigenom det kan åstadkommas en god anpassning av skotertrafiken till annan markanvändning.

För att belysa dessa frågor beslutade utredningen att genomföra en metodstudie i västra Härjedalen. Västra Härjedalen valdes mot bakgrund av att området nyligen i samband med den s.k. Fritidsbullerutredningen användes som försöksområde för att belysa metoder och förfaringssätt för att använda översiktliga planer bland annat i syfte att styra trafiken med snöskotrar. För området fanns härigenom tillgång till ett för den nu aktuella studien bra planeringsunderlag och en fungerande arbetsorganisation som var väl insatt i planeringsfrågorna. Detta gav goda förutsättningar att snabbt komma igång med arbetet, vilket var nödvändigt med hänsyn till utredningens snäva tidsplan. Metodstudien har genomförts som ett särskilt projekt för vilket arkitekt SAR Ulf Alexandersson har varit ansvarig.

Avsikten med metodstudien var att belysa om och hur metodiken i den kommunala översiktliga planeringen kan användas för att överväga hur skotertrafiken skall styras så att skador på jordbruks- och skogsmark undviks samtidigt som också andra intressen beaktas. Genom en kommunal planeringsprocess med medverkan av berörda intressenter erhålls en lokal förankring varvid hänsyn kan tas till de

specifika förutsättningar och problem som finns i ett område och som i hög grad kan variera från område till område.

Arbetet har bedrivits i en arbetsgrupp med företrädare för Härjedalens kommun och Tännäs LRF-avdelning samt den lokala polisen, naturskyddsföreningen, turistorganisationen och skoterklubben.

En sammanfattning av metodstudien lämnas i de följande avsnitten. Studien redovisas i sin helhet i *bilaga 6*.

6.2 Planeringsunderlag

Jord- och skogsbruket är tillsammans med rennäringen de traditionella slagen av markanvändning i området. Turismen och olika fritidsaktiviteter är exempel på markanvändningsanspråk som har tillkommit genom åren. Snöskotertrafiken behöver således bedömas med hänsyn till även andra markanvändningsintressen än jord- och skogsbruket, exempelvis den allmänna naturvårdens och friluftslivets intressen. Metodstudien anlägger därför en helhetssyn på markanvändningsfrågorna i området. Med hänsyn till utredningens uppdrag ligger dock tyngdpunkten på snöskoteråkningens konsekvenser för jordbruket och skogsbruket.

Till kommunens översiktsplan med sina fördjupningar för bl.a. flera av orterna i västra Härjedalen hör ett omfattande underlagsmaterial. Detta planeringsunderlag utgör en bra grund för överväganden om snöskotertrafiken, men det fordras vissa kompletteringar för att kunna planera snöskotertrafiken i förhållande till andra intressen.

I metodstudien har därför planeringsunderlaget kompletterats med redovisningar av skador på jordbruks- och skogsmark, markägarnas inställning till skotertrafiken, behov av styrning och reglering, befintliga skoterleder samt anspråk på nya leder, nya turismaktiviteter som tar mark i anspråk, områdets turismprofil, skotertrafikens inriktning i området med hänsyn till turismens inriktning m.m. Bland annat gjordes en enkät till alla markägare för att identifiera och geografiskt bestämma föreliggande skador på jordbruks- och skogsmark. Vidare undersöktes behovet av styrning av skotertrafiken med hänsyn till rennäringens intressen.

6.3 Former för samråd

Under arbetet konstaterade arbetsgruppen att nya fritidsaktiviteter successivt utvecklas och medför nytt markutnyttjande. Detta kan skapa konflikter och problem gentemot markägarna om inte verksamheten först diskuterats med dem. Markägarna upptäcker först i efterhand att deras marker har börjat användas och får i denna situation bedöma om verksamheten kan innebära skador eller påverkan på deras mark.

Mot bakgrund härav kom man fram till att det vore värdefullt att inrätta mer eller mindre permanenta samrådsgrupper där en dialog kan föras mellan markägarna och bl.a. berörda organisationer. Kommunens roll bör vara att bevaka olika allmänna intressen. I den mån olika aktiviteter kräver någon form av planmässiga överväganden beträffande markanvändningen, bör kommunen ansvara för erforderliga planeringsinsatser tillsammans med övriga berörda.

I metodstudien visade det sig vara möjligt att lägga fram förankrade förslag för såväl skoterleder som för terminaler. Förslagen är av tidsskäl inte detaljstuderade, men metoderna för planeringsarbetet har visat sig vara ändamålsenliga och man har kunnat väga samman intressen av både lokal och riksövergripande karaktär.

6.4 Planeringsprinciper

Mot bakgrund av den genomförda metodstudien kan redovisas följande mera allmänt giltiga slutsatser om behovet av och formerna för att i den översiktliga planeringen behandla frågor om snöskotertrafiken i ett område.

Metodstudien visar att snöskotertrafiken behöver planeras med hänsyn till andra aktiviteter och intressen. Befintliga skoterleder har dock i huvudsak kommit till utan någon närmare koppling till användningen av marken i övrigt. Det är först genom en lokal kartläggning av skadorna på jordbruks- och skogsmark, sammanställningar av olika markanspråk, avstämning mot områdesvisa målsättningar, zoneringsdiskussioner, avvägningar mot andra intressen m.m. som det finns underlag att bedöma hur skotertrafiken kan ske inom ett område och hur skoterleder lämpligen placeras. Det är därför ändamålsenligt att föra in överväganden om skotertrafiken i den översiktliga kommunala planeringsprocessen. Härigenom kan olika anspråk vägas mot över-

gripande mål och tillsammans med lokal kunskap ge väl förankrade avvägningar mellan motstående intressen.

Behovet av att styra snöskotertrafiken och i en planeringsprocess väga önskemålen om snöskoterkörning mot andra intressen varierar från område till område. I vissa områden är förutsättningarna relativt komplicerade med många olika intressen och anspråk. I andra områden kan planeringsbehovet vara betydligt mindre. Olika områden, även inom samma kommun, kan ha skilda förutsättningar som resulterar i skilda prioriteringar. I exempelvis områden där flertalet bofasta är sysselsatta inom turismen, måste skoteråkningen vägas mot många andra aktiviteter och intressen. Andra områden kanske huvudsakligen används för rekreation av lokalbefolkningen, som ofta ser på användningen av skotern på ett annat sätt än besökare utifrån. Skoteråkningen kring större tätorter kan ibland vara intensiv och medföra skador och vara allmänt störande. I en liten skogsby känner alla varandra och man kan trots flera skotrar på varje gård ofta komma överens om hur skotertrafiken skall ske.

Planering av snöskotertrafiken inom områden med många olika intressen som skall vägas samman kan kräva en fördjupad planeringsprocess med deltagande av kommun och berörda parter. Inom andra områden med färre berörda intressen, t.ex. små byar i skogslandet, är sannolikt behovet av planeringsinsatser betydligt mindre. Även inom sådana områden är det dock viktigt att placeringen av skoterleder, förutom i samråd med markägaren, också sker med beaktande av naturvården, rennäringen eller andra berörda allmänna intressen.

Metodstudien har visat att planeringsarbetet bör bedrivas inom en arbetsgrupp med representanter för markägare, kommunen och olika lokala organisationer och intressegrupper. Det är först genom ett sådant arbetssätt, med en bred lokal förankring som ger olika parter insikt om betydelsen av en helhetssyn, som en fördjupad diskussion om skotertrafiken kan föras.

7 Utredningens hearing

I syfte att ge myndigheter och organisationer som är berörda av utredningens arbetsuppgift möjlighet att ge synpunkter direkt till utredningen arrangerades i slutskedet av arbetet en hearing i Umeå.

Det var 23 myndigheter och organisationer inbjudna, varav 16 hade hörsammat inbjudan. Förutom utredningens ledamöter var 30 personer närvarande.

Som bakgrund till överläggningarna redovisade utredningen resultaten från de genomförda enkäterna om skador på jordbruks- och skogsmarken samt den metodstudie som gjorts i västra Härjedalen.

Skoterorganisationerna och skoterbranschen ansåg att det utifrån den skadebild som har redovisats borde det vara tillräckligt att få till stånd en ökad respekt för gällande reglering. Det borde inte behöva stiftas några nya lagar. Skoterbranschen förutsåg att tillväxten av antalet snöskotrar nu avstannar. Man kommer att redovisa en nedgång i försäljningen under år 1993 och prognosen för år 1994 är en ytterligare nedgång. Eftersom det nu sker en stor utskrotning av snöskotrar bedömer man att det inte finns mer än 130.000-140.000 i trafik varje säsong.

Skoterorganisationerna förordade en fortsättning av den frivilliga förarutbildning som sker i deras regi och ville inte göra förarutbildningen obligatorisk. Det rådde delade meningar om en särskild skoteravgift för att finansiera bl.a. utbyggnader av snöskoterleder. Från den ena av de två huvudorganisationerna, Svemo Snöskoter Touring, tillstyrktes en avgift medan det från andra företrädare för skoteråkarna redovisades den uppfattningen att samhället bör finansiera snöskoterleder.

Det intryck som utredningen har fått under arbetet, att man på lokal nivå inte primärt förespråkar ett generellt snöskoterförbud vid sidan om upplåtna leder, förstärktes under hearingen. Det var problemen med skador av lokal art som diskuterades. För jordbruksmarken, som

ansågs vara det största problemet, efterlyste flera företrädare för LRF ett förbud mot att där köra med snöskoter.

Rennäringens företrädare, som inte heller ansåg att det skulle införas ett generellt förbud mot fritidskörning med snöskoter, menade att det skulle vara till nytta för dem om en frivillig kanalisering av snöskotertrafiken kunde åstadkommas i större utsträckning. Snöskotern accepteras som både arbets- och fritidsredskap och samerna menade att de olika intresseinriktningarna borde kunna samsas.

En kanalisering av skotertrafiken till leder genom en planeringsprocess som ansluter till den kommunala översiktsplaneringen, i enlighet med metodstudien i västra Härjedalen, mottogs med gillande av deltagarna.

Förteckning över deltagande myndigheter och organisationer

Rikspolisstyrelsen
Jordbruksverket
Skogsstyrelsen
Boverket
Lantbruksuniversitetet
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Sametinget
Svenska Samernas Riksförbund
Vilhelmina norra sameby
Vilhelmina kommun
Polismyndigheten i Vilhelmina
Lantbrukarnas Riksförbund med länsförbund
Sveriges Snöfordonleverantörer (Snöfo)
Snöskoterorganisationerna Nya Snofed och
Svemo Snöskoter Touring

8 Problemformulering

8.1 Allmänt

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har, som framgår av kapitel 1, anfört att den omfattande snöskotertrafiken medför stora problem för jord- och skogsbruket som drabbas av skador. LRF anser att det finns brister i såväl gällande lagbestämmelser som beträffande tillämpningen av dessa.

Som har framgått av kapitlen 4 och 5 råder det i stort sett enighet mellan utredningen och LRF om vilken typ av skador som inträffar vid körning med snöskoter. Även remissvaren över LRF:s skrivelse visar en samstämmig syn beträffande typen av skador. Skillnaden i bedömning ligger i att LRF anser problemen vara av större omfattning än vad såväl utredningen som remissinstanserna har kunnat bekräfta.

En illustration av detta ges vid jämförelse mellan vad LRF uppgett beträffande skador på jordbruksmark i Västerbottens och Norrbottens län och vad länens respektive länsstyrelser anser. Länsstyrelserna menar att skadorna i Västerbotten rimligen inte kan omfatta mer än hälften av vad LRF fått fram och för Norrbottens del kan det röra sig om 10-25 % av den brukade arealen och inte hälften som LRF hävdat.

Utredningen är väl medveten om att uppgifterna från den egna enkäten har stora osäkerheter och att detta har betydelse för de synpunkter som utredningen kan lägga på andras uppgifter och antaganden. Ju osäkrare de egna kunskaperna är desto svårare är det att bedöma andras uppfattningar.

8.2 Problem för jordbruket

De skador som snöskoterkörning vållar jordbruket har främst sin grund i det ökade tjäldjup och den försenade snö- och issmältning som orsakas av den sammanpressade snön i skoterspåren. Dessutom kan vad som brukar kallas isbränna bildas på markens ytskikt. Till detta kan läggas att när en snöskoter körs över täckdikade åkerfält går tjälen lätt ner i rörsystemet och förhindrar en effektiv avrinning.

I speciellt Norrbotten kan det ökade tjäldjupet och den försenade snö- och issmältningen påverka den drabbade jordbrukarens säsongplanering. Det är inte ovanligt med flera dagars försenat vårbruk med följdverkan för såväl växtstart som skörd. Om det vill sig riktigt illa kan i enskilda fall skörden på ett visst åkerfält försenas så att den helt äventyras. Isbränna och ökat tjäldjup leder typiskt sett till svårt skadade eller utglesade vallar samt mer omfattande ogräsförekomst.

Olika typer av övervintrande odlingar av energiväxter, t.ex. rörflen, kan bli nerkörda, på samma sätt som skogsplantor.

På enskilda vägar som tillhör jordbruket leder körning med snöskoter till att plogningsarbetet försvåras med ökade kostnader som följd.

Den mest omdömeslösa körningen innebär att egendom och anordningar körs sönder såsom beträffande stängsel, vägrenar och även i vissa fall lagrat foder i form av ensilagebalar.

Utredningen anser att det inte skulle tjäna något syftet att lägga ner stor möda på att närmare bedöma hur omfattande arealer som kan vara påverkade av skador. Det är enligt utredningen ändå tillräckligt klarlagt att skador på jordbruksmark som följd av snöskoterkörning inte är ett generellt problem för jordbruksnäringen i de undersökta länen. I stället vill utredningen slå fast att skadorna drabbar i första hand jordbrukare vars arealer är belägna i anslutning till samhällsbildningar där snöskoteranvändningen är omfattande. Skador som drabbar dessa jordbrukare är emellertid lika oacceptabla som om problemet hade varit allmänt utbrett. Särskilt besvärande, menar utredningen, är det faktum att vissa arealer årligen utsätts för upprepade körningar med snöskoter trots att det måste vara uppenbart för vederbörande skoterförare vilka konsekvenser trafiken för med sig. Detta visar att det kan vara svårt att få erforderlig respekt för lokala förbud som utgör undantag från en huvudregel som innebär att snöskoterkörning uttryckligen inte är förbjuden.

Utredningen konstaterar att körning med terrängskoter på jordbruksmark är ett betydande problem för den lantbrukare som utsätts för företeelsen. I icke obetydlig utsträckning drabbas vederbörande ekonomiskt av de följdskador som körningen leder till. Det är enligt utredningen uppenbart att gällande bestämmelser inte är tydliga nog för att uppfattas rätt vad gäller den respekt som måste visas för jordbruksmarken.

8.3 Problem för skogsbruket

Snöskoterkörning i skogslandskapet medför mycket små skador i förhållande till de arealer som skulle kunna påverkas. I de fall som skador på skog och anläggningar för skogsbruket redovisas, rör det sig om körning på föryngringsytor - i strid mot terrängkörningslagen - och körning på skogsbilvägar som under den aktuella säsongen skall plogas upp.

Det uppkommer sålunda skador för skogsbruket som inte borde förekomma. Utredningen menar att dessa skador till stor del är en följd av brister i kunskaperna om lagstiftningen i kombination med stundom ett bristande omdöme hos skoterföraren.

Utredningen anser att den skadebild som kunnat visas upp knappast kan anses utgöra något större problem för storskogsbruket. Det mesta pekar dessutom på att förevarande samverkan mellan skogsbolagen och skoterintressenterna om skoterleder styr undan de problem som eljest skulle kunna uppstå vid mera utpräglad "fri körning".

För den enskilde skogsbonden ter sig situationen annorlunda. För denne kan det knappast anses vara rimligt att behöva tåla sönderkörda plantor på föryngringsytorna. Det är inte heller acceptabelt att avverkningsnettot skall reduceras av kostnader för extra plogningsarbete eller att han skall behöva vänta på att vägen blir möjlig att använda.

8.4 Problem som kan uppkomma till följd av den nya skogspolitiken

I utredningens enkät ingick en fråga om det förekommer skador på skogsmark där alternativa skötselformer, såsom blädning, luckhuggning, skärmställning eller dylikt, har tillämpats där mark ligger under

föryngring. Svaren visade att skadorna på sådan mark var försumbara, troligen bara på en yta som sammanlagt uppgår till omkring 100 hektar.

Med de förändringar i skogsvårdslagen (SFS 1993:553) som gäller från den 1 januari 1994 kan man förvänta sig att avverkningarna i högre grad än tidigare kommer att ändras från trakthyggesbruk (kalavverkning) till någon form av föryngringshuggning. Detta kan innebära ytterligare svårigheter i samband med skoterkörning när det gäller att avgöra om terrängen tillåter körning med snöskoter.

Innan utredningen beskriver den nya problembild som kan uppstå kan det vara av värde att kort redovisa innehållet i den nya skogspolitiken (prop. 1992/93:226, JoU 1992/93:15).

Reglerna om miljövård har förstärkts. Regleringen av produktionen har däremot minskat. Det framhålls att skogsnäringen medverkar till att uppfylla flera av de övergripande samhällsmålen.

För att skydda områden med höga naturvärden (biotopskydd) har Skogsvårdsstyrelsen enligt bestämmelser i naturvårdslagstiftningen möjlighet att ersätta markägaren om pågående markanvändning avsevärt försvåras. Områden med särskilt värdefulla biotoper kan omfatta mellan 10.000 och 15.000 lokaler i norrlandslänen.

I den nya skogsvårdslagen lägger man fast grundreglerna och överlåter till skogsägaren att, inom ramen för dessa, i större utsträckning än tidigare välja skogsbruksmetoder.

Förenklingarna och avregleringarna för skogsbruket kan exemplifieras med följande förändringar av bestämmelserna.

* Kravet på röjning av ungskog upphör
* Gallringsskyldigheten upphör
* Skyldigheten att slutavverka skog slopas
* Lägre krav när det gäller restaurering av glesa och lågproducerande skogar

Avverkningsreglerna förenklas och andra metoder än trakthyggesbruk tillåts för föryngring av skogen. Avverkning skall antingen vara ändamålsenlig för återväxt av ny skog eller främja skogens utveckling. Med avverkning som främjar skogens utveckling avses röjning eller gallring. Avverkning som är ändamålsenlig för återväxt av ny skog kan utföras som trakthuggning eller som successiv utglesning på marker som är lämplig för naturlig föryngring. Ett nytt skogligt begrepp införs, nämligen föryngringsavverkning.

De nya avverkningsformerna kan innebära exempelvis följande.

* Naturlig föryngring av björk i fuktiga partier
* Föryngring med gran under kvarlämnad högskärm
* Röjd ungskog där en björkskärm sparats över föryngringen
* Olika former av blädning i granbestånd
* Flora- och faunalokaler samt värdefulla biotoper lämnas orörda

De nya avverkningsformerna kommer att innebära svårigheter för skoteråkarna. Det är enligt terrängkörningslagstiftningen förbjudet att köra skoter på snötäckt skogsmark där medelhöjden på föryngringarna understiger två meter ovanför snötäcket. Skoteråkarna har förmodligen i allmänhet inga större problem med att bedöma om ett bestånd har kalavverkats och inte heller om fröträd av tall har lämnats. Då vet man att föryngring pågår. Frågan inställer sig hur man bedömer medelhöjden när ett stort antal äldre träd med en medelhöjd som klart överstiger två meter har lämnats kvar efter en avverkning. I och med att föryngringstider på i vissa fall upp till 20 år accepteras, förlängs föryngringsfasen, vilket också kan medföra mera skador vid skoterkörning. Detta ställer stora krav på skoterförarna som inte kan utgå ifrån att skogen har gallrats när den i själva verket ligger under föryngring med risk för skador på ungskogen vid skoterkörning.

Att nu lämna rekommendationer om hur man bäst skulle lösa den situation som kan uppkomma vid tillämpning av de nya avverkningsformer som nu har blivit möjliga samt beträffande biotopskyddet är svårt. Som tidigare har nämnts är det skogsägarna som fått större frihet att bruka sin skog. Skogsvårdslagen ger möjligheter till ett delvis annorlunda skogsbruk för den skogsägare som så vill och kan. Först om några år framgår vilket genomslag dessa brukningsformer har fått.

Vad man dock redan nu bör göra, är att informera skoteråkarna om vilka risker för skador som finns genom att köra i bestånd som brukas på det "nya" sättet. Berörda myndigheter och skogsbrukets organisationer bör informera skoterklubbar och övriga intressenter om förutsättningarna i den nya skogsvårdslagen och om hänsyn till känsliga biotoplokaler enligt naturvårdslagen, för att minimera riskerna för skador till följd av snöskoterkörning.

9 Överväganden

9.1 Allmänt

I detta och nästa kapitel redovisar utredningen sina överväganden och förslag till åtgärder. Under övervägandena återkommer utredningen till den skadebild som har beskrivits i kapitel 4 och 5. Mot denna bakgrund diskuteras olika åtgärder som enligt utredningens uppfattning är relevanta för att begränsa de föreliggande problemen, såsom en förstärkt planeringsprocess och ändrade bestämmelser. I samband härmed diskuteras tillämpningen av befintliga lagar och förordningar för att förhindra skador till följd av körning med snöskoter.

Utredningen berör också sambanden med rennäringen och turistverksamheten. Utredningen redovisar vidare sin bedömning av möjligheterna att samordna de svenska bestämmelserna om körning med snöskoter med motsvarande norska och finska bestämmelser.

9.2 Skadebilden

Det finns ca 530.000 ha jordbruksmark i de sju län som omfattas av utredningens kartläggningar. LRF behandlade inte Värmlands län i sin enkät och länsstyrelsen där har inte heller kunnat ange någon skadebild till utredningen. Inom Kopparbergs län är skadorna små; bedömbara skador förekommer i mindre utsträckning inom Orsa, Mora och Älvdalens kommuner. För de återstående fem länen utgör den samlade arealen åkermark ca 300.000 ha, varav LRF anser att knappt 70.000 ha i någon form har drabbats av markskador som följd av snöskoterkörning. Utredningen har på grundval av sin enkät kommit fram till omkring hälften av denna areal. Noteras bör emellertid att LRF avseende de ekonomiska konsekvenserna anser att bara en tredjedel, eller

knappt 18.000 ha, har skador på delar av ytan som värderas till 500 kr eller mer per ha.

Utredningens slutsats är att högst 10 % av åkermarken i de sju berörda länen årligen kan anses vara påverkad av snöskotertrafik. Som framgår av avsnitt 4.4. har utredningen uppskattat att skadorna på jordbruksmark ur skördeskadesynpunkt inte överstiger 10 miljoner kronor per år. Omfattningen av de skador som inträffar i de enskilda fallen kan inte redovisas med stöd av övergripande bedömningar utan måste analyseras utifrån de jordbruksföretag som i praktiken drabbas.

Skadorna på skogsmarken berör små arealer. I de sju av utredningen studerade skogslänen finns drygt 15 miljoner ha skogsmark. Den yta som i praktiken kan utsättas för snöskoterskador - skog yngre än 20 år - uppgår till 2,6 miljoner ha. För den ytan har utredningen bedömt att skador på grund av snöskotertrafik årligen sker på ca 3.000 ha. Det motsvarar ca 3 % av den skogsareal som mot bakgrund av utredningens enkät har bedömts kunna vara berörd av skador och 0,15 % av den totala arealen skog yngre än 20 år.

I de sju länen finns 145.000 km skogsbilvägar. Av dessa har i enkäten rapporterats skador på ca 8.000 km. Det är dock inte klarlagt vilka av dessa som under ett visst år skulle användas i skogsbruket.

Som framgår av beräkningarna i avsnitt 5.4 har utredningen kommit fram till att kostnaderna för det norrländska skogsbruket som följd av skador orsakade av snöskoterkörning uppgår till storleksordningen 1-2 miljoner kronor per år.

Enligt utredningen visar de kartläggningar och beräkningar som har gjorts att skadorna på jordbruks- och skogsmark på grund av körning med snöskoter inte är av sådan omfattning att det finns tillräckliga motiv för att - som LRF har förordat - införa ett allmänt förbud mot snöskoterkörning utanför särskilt upplåtna leder eller områden. Ett allmänt förbud med hänsyn till jord- och skogsbruket skulle enligt utredningens uppfattning föra för långt i förhållande till de redovisade problemen.

Av utredningens kartläggningar framgår dock att gällande bestämmelser inte alltid fungerar tillfredsställande. Skador som kan vara till betydande men för markägaren inträffar lokalt på såväl jordbruksmark som skogsmark och skogsbilvägar.

Allmänt sett är problemen större för jordbruket än för skogsbruket och störst i tätortsnära och turistintensiva områden. Utredningens

erfarenhet är också att skadorna normalt är mindre i områden med väl utbyggda skoterleder än där leder saknas.

Beträffande körning på jordbruksmark vill utredningen framhålla att det många gånger torde vara svårt för en skoterförare, som inte känner området, att med säkerhet kunna avgöra när någon risk för skada inte föreligger. Omständigheterna är ofta sådana att det finns risk för skador även när marken är snötäckt. Utredningen vill också peka på den bristande respekt för gällande bestämmelser som visas då snöskoterkörning sker på jordbruksmark trots att där finns väl utmärkta leder. Utredningen har kunnat konstatera att jordbrukare år från år drabbas av markskador fastän skoteråkarna sannolikt är bekanta med terrängförhållandena och känner till de problem som markägaren utsätts för på grund av snöskoterkörningen. Särskilt uppseendeväckande har det varit att få kännedom om den körning som har skett på mark som används för vetenskapliga försök vid Lantbruksuniversitetets försöksgård i Öjebyn. Det är uppenbart att även vid bra informationen och trots märkningar och leder så inträffar oacceptabla skador. Detta har lett utredningen in på frågan om att införa ett förbud som omfattar körning med terrängskoter på jordbruksmark.

Mot den ovan beskrivna bakgrunden anser utredningen att övervägande skäl talar för att försöka komma tillrätta med huvuddelen av skadorna genom så långt möjligt lokalt anpassade åtgärder i form av kanalisering av snöskotertrafiken till leder och skärpt tillämpning av regelsystemet i kombination med förbättrad information. Utredningen anser det dock vara befogat med skärpningar av terrängkörningslagen vad gäller körning på jordbruksmark och på skogsbilvägar. Utredningen återkommer till dessa frågor i senare avsnitt.

9.3 Lagstiftningsfrågor

9.3.1 Tillämpning av gällande bestämmelser

Beträffande körning med snöskoter på jordbruks- och skogsmark är det främst följande fyra författningar som är aktuella.

- brottsbalken (12 kap 4 §) som ger de allmänna domstolarna möjlighet att beivra brott mot enskilds rätt och egendom
- terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594) som ger länsstyrelsen befogenheter

- terrängtrafikkungörelsen (1972:594) som ger kommunen eller i brådskande fall polismyndigheten befogenheter
- allmänna ordningsstadgan (1956:617) som ger kommunen och länsstyrelsen befogenheter

Enskilda intressen skyddas av bestämmelser i brottsbalken som avgränsar allemansrätten i förhållande till markägarens intressen. Allmänt kan sägas att allemansrätten tillåter 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. Det torde också vara ostridigt att allemansrätten inte kan åberopas för kommersiellt organiserade former av friluftsliv.

Många snöskoteråkare anser att körning med snöskoter sker som en del av allemansrätten och att man därför kan köra snöskoter på snötäckt mark i relativt omfattande utsträckning. De kontakter som utredningen har haft med företrädare för snöskoteråkarna visar samtidigt att det förefaller som om nu gällande terrängtrafiklagstiftning i allt väsentligt accepteras. Vad som efterlyses från organisationer och klubbar är ett större engagemang från samhällets sida beträffande anläggning av skoterleder.

I förarbetena till terrängkörningslagen har det framhållits att denna lag inte är avsedd att reglera allemansrättsliga frågor. Brottsbalkens bestämmelser inskränker möjligheterna att fritt färdas med terrängskoter oberoende av om terrängkörningen är uttryckligen reglerad eller inte.

Terrängkörningslagstiftningen har instrument med vilka skoterkörning är eller kan bli reglerad för att skydda allmänna intressen. Enligt terrängkörningslagen (TKL) får, med vissa undantag, körning i terräng inte ske på barmark och inte heller på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog (skog med en medelhöjd under två meter över snötäcket).

De regler som gäller för körning på snötäckt skogsmark är enligt utredningens uppfattning tillräckliga. Det är beträffande efterföljden som det brister. Vad som gäller för körning på skogsbilvägar behandlas i avsnitt 9.3.3.

Körning på snötäckt jordbruksmark är inte generellt reglerad på annat sätt än indirekt genom att körningen förutsätter erforderligt snödjup. Om snödjupet är för litet eller snön så lös att kontakt med

marken inträffar, räknas körningen som barmarkskörning och är då förbjuden.

Länsstyrelsen kan förbjuda eller lämna föreskrifter för körning inom visst område om körning där kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt (3 § TKL och 5 § terrängkörningsförordningen, TKF). Enligt utredningen kan länsstyrelsen med stöd härav förbjuda körning på snötäckt åkermark inom t.ex delar av en kommun eller runt tätorter och andra bebyggelsesamlingar. Som stöd för denna tolkning hänvisar utredningen såväl till jordbruksutskottet som Naturvårdsverket.

Jordbruksutskottet säger med anledning av regeringens proposition om terrängkörningslagen (JoU 1975/76:28 ss 5 och 14) följande. "Det förslag till lag om körning i terräng med motordrivet fordon som förelades riksdagen i propositionen avsåg att möjliggöra en reglering av snöskotertrafiken med hänsyn till naturvården, djurlivet, växtlivet, allmänhetens friluftsliv och andra allmänna intressen. Enligt lagförslaget skulle regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer ges befogenhet att införa förbud eller föreskrifter beträffande sådana områden där en reglering bedöms vara påkallad från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt". Vidare säger utskottet: "Enligt föredragandens mening, vilken utskottet ansluter sig till, måste det allmänna intresset av att skydda skogsföryngringar väga tyngre än skoterförarnas intresse av att fritt kunna välja kortaste och lättast framkomliga väg i terrängen.".

I Naturvårdsverkets Allmänna råd för tillämpningen av terrängkörningslagen sägs bl.a. följande: "Regleringen enligt 3 § TKL av terrängkörningen får alltså ske av hänsyn till naturvårdsintresset. I första hand avser detta reglering av hänsyn till växt- och djurlivet och friluftslivet. Till annan allmän synpunkt hör rennäringen liksom även skogs- och jordbruket". Vidare sägs att beslut om förbudsområden på jordbruksmark bör gälla större sammanhängande områden.

Det intryck som utredningen har fått är att länsstyrelserna förhållandevis sällan har utnyttjat möjligheten att införa lokala förbud. Utredningen har fått förklarat att man läser in sådana begränsningar i lagstiftningen att det skulle vara möjligt att förbjuda snöskotertrafik bara i avgränsade områden som har utsatts för snöskoterskador. Vid de diskussioner som har förts med företrädare för länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län har man också pekat på svårigheterna att bevaka att förbuden efterlevs.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att det finns bestämmelser och instrument som är relevanta för de iakttagna problemen. Samtidigt visar utredningens kartläggning av skador att gällande lagstiftning inte alltid fungerar tillfredsställande. En orsak till detta är enligt utredningen att länsstyrelserna inte fullt ut har nyttjat de möjligheter som lagstiftningen ger att införa lokala förbud, främst för att förebygga skadorna på jordbruksmark.

En annan orsak är att kunskaperna om lagstiftningen många gånger är bristfälliga hos snöskoterförarna. För förmedling av dessa kunskaper har snöskoterklubbarna och andra organisationer stor betydelse. Hur bra man än lyckas med detta informationsarbete går det dock inte att undvika att problem uppstår. Även om snöskoterföraren är medveten om gällande bestämmelser är det lätt att göra felbedömningar och tro att körningen på snötäckt mark kan ske utan risk för skador, medan konsekvensen av körningen visar sig vara en annan när skadan i samband med snösmältningen kan konstateras.

9.3.2 Förbud mot körning på jordbruksmark

Som utredningen har kommit fram till i avsnitt 9.2 finns det skäl att skärpa terrängkörningslagen vad gäller körningen med snöskoter på jordbruksmark. Utredningen föreslår därför att det införs ett förbud mot körning med terrängskoter på all jordbruksmark. Som motiv för att förbudet skall gälla all jordbruksmark, och inte bara vad som bl.a. i direktiven benämns hävdad jordbruksmark, vill utredningen framhålla svårigheterna för en skoterförare, som inte är väl hemmastadd i området, att kunna avgöra vilken typ av gröda som finns under snötäcket.

Ett förbud mot körning på jordbruksmark bör gälla på samma sätt som förbudet mot körning i plant- och ungskog enligt 1 § TKL. Det skulle bl.a. innebära att förbudet inte blir absolut utan att man skulle få köra snöskoter på snötäckt jordbruksmark, om snötäcket ger tillräckligt skydd mot skador på marken.

Att avgöra när körning kan ske utan risk för skada på jordbruksmarken kräver stor försiktighet hos skoterföraren. Behovet av försiktighet kan beskrivas på samma sätt som jordbruksutskottet gör i JoU 1975/76:28 (s. 13 och 14) beträffande körning på snötäckt mark med plant- och ungskog. "De enda fall då sådan körning är tillåten är då det är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Det är alltså inte tillräckligt att skoteråkaren har anledning anta att det

inte föreligger någon risk för skada. Det måste vara uppenbart att risk för skada inte föreligger. Som exempel på sådana situationer har i den allmänna motiveringen nämnts fall då skarsnön ligger hård eller då snötäcket är tjockt och skoteråkaren är väl förtrogen med trafiken och vet att plantorna är späda. Föraren måste förvissa sig om att fordonet inte kan komma i kontakt med plantorna".

Kravet på förarens försiktighet framgår vidare av följande uttalande av utskottet. ".... lagförslaget innebär att körning över föryngringsyta ej får ske med mindre än att det är uppenbart för skoterföraren att körning ej medför risk för skada på växtligheten. Detta innebär att det ställs stora krav på skoterföraren vid dennes bedömning av skaderiskerna. Det får förutsättas att föraren så fort minsta tveksamhet råder väljer det säkrare alternativet och kör runt föryngringsytan".

Till detta kan läggas att om skoterföraren är osäker på om det är jordbruksmark eller annan öppen mark så måste han utgå från att det är jordbruksmark för att vara säker på att risk för skada inte föreligger.

Förutsättningarna för skoterkörning kan skilja sig avsevärt mellan olika områden med jordbruksmark. Ett förbud mot körning med terrängskoter över jordbruksmark bör därför inte vara utan möjlighet till undantag. I t.ex. en liten by som ligger vid sidan av större turistområden torde man många gånger lätt kunna komma överens om att skoterkörning får ske över viss jordbruksmark.

Då det i områden som det här är fråga om knappast föreligger några väsentliga allmänna intressen att beakta när det gäller skador som trafik med snöskoter kan medföra bör rätten att tillåta körning på jordbruksmark kunna ligga hos markägaren.

Ett förbud för körning på snötäckt jordbruksmark skall i tillämpliga delar inte gälla för sådana verksamheter som avses med undantagsbestämmelserna i 1 § terrängkörningsförordningen.

9.3.3 Angående körning på skogsbilvägar

Hur terrängkörningslagen skall tolkas vad gäller skogsbilvägar är inte helt tydligt. Att en snöfri skogsbilväg, som är allmänt befaren inte är terräng är klart, men det är oklart vad som gäller för skogsbilväg som inte är allmänt befaren och om det är någon skillnad om den är snötäckt eller inte.

Naturvårdsverket skriver i sina Allmänna råd för tillämpning av terrängkörningslagen: "Skogsbilvägar är att hänföra till väg och därför faller de utanför terrängbegreppet oavsett om vägen är stängd för viss typ av trafik eller ej".

Frågan om enskilda vägars (t.ex. skogsbilvägar) status i förhållande till körning med terrängmotorfordon behandlades i proposition 1972:99 inför lagen om körning i terräng med motordrivet fordon (s. 20) varvid det anfördes att lagen skulle gälla körning i terräng - varmed i detta sammanhang helt allmänt avsågs område i naturen - och på väg som ej allmänt nyttjas för samfärdsel. I specialmotiveringen till lagens förbudsparagraf används samma definition på terräng som fortfarande återfinns i vägtrafikkungörelsen och som även används i förarbetena till 1975 års terrängkörningslag.

När jordbruksutskottet i betänkandet JoU 1975/76:28 (s. 5) kommenterade lagen om körning i terräng från 1972, uttalade man att lagen ansågs gälla körning i terräng och på väg som inte allmänt nyttjades för samfärdsel.

I sina kommentarer till vägtrafiklagstiftningen (Vägtrafiklagstiftningen 1973, s. 24-27, Norstedts Gula bibliotek) utvecklar författarna Holmqvist/Johnsson frågan om vad som är väg och vad som inte är väg utan annan form av färdled. Bland annat konstateras att begreppet väg avgränsas från begreppet terräng främst utifrån aspekten på vilka trafikregler som skall gälla. Vägtrafikreglerna avviker från terrängtrafikreglerna bl.a. genom att de förra primärt tar hänsyn till den allmänna samfärdseln. En fråga som fått ökad aktualitet gäller de leder som kan användas för trafik med motorfordon endast viss årstid, skriver författarna. Vissa mindre vägar är inte öppna för sådan trafik under vintern på grund av snöhinder. Det måste därvid accepteras att vissa vägar, som regelmässigt inte kan trafikeras med motorfordon vintertid, anses som vägar endast då de är öppna för motorfordonstrafik.

I förarbetena till 1975 års terrängkörningslag (prop 1975/76:67) sägs följande: "Med terräng avses inte endast obanat naturområde utan även t.ex åkrar och ängar. Även körning på väg som inte är allmänt nyttjad för samfärdsel faller in under lagens tillämpningsområde".

Vidare kan man i specialmotiveringen till 1 § i TKL finna följande uttalande: "Sålunda avses med uttrycket terräng område som inte är att anse som väg, d.v.s. i första hand åker, äng, park, obanat naturområde - inklusive is - och icke allmänt befarna vägar.

Av dessa uttalanden borde man enligt utredningens mening kunna dra slutsatsen att terräng är all mark som inte är väg. På väg för allmän samfärdsel får inte snöskoter framföras, med vissa i vägtrafikkungörelsen bestämda undantag. Enskild väg, t.ex. skogsbilväg, trafikeras för det mesta inte allmänt och tillhör därmed begreppet terräng enligt terrängkörningslagen. Med detta resonemang skulle snöskoterkörning på snötäckt enskild väg vara tillåten då vägen inte är avstängd av väghållaren.

Naturvårdsverkets Allmänna råd är inte tillräckligt tydliga vad gäller skogsbilvägar. Utredningen anser därför att de måste förtydligas i detta avseende, om inte den av utredningen i det följande föreslagna ändringen av terrängkörningslagen genomförs. Med nu gällande terrängkörningslag anser utredningen, att det klart bör framgå av Naturvårdsverkets Allmänna råd att skogsbilvägarna kan användas för snöskoterkörning om markägaren inte förbjuder detta och risk för skada inte föreligger.

Med hänsyn till de olägenheter som inträffar när skoterkörning sker på snötäckta skogsbilvägar, som framgår av den tidigare redovisningen, finns det enligt utredningens uppfattning skäl att lagstifta om ett förbud mot sådan körning.

Ett förbud bör dock inte vara utan undantagsmöjligheter. Utredningen vill särskilt peka på att körning på snötäckt skogsbilväg minskar risken för att skador på känslig skogsterräng inträffar. Det borde många gånger enligt utredningens uppfattning vara till fördel om en skoterled efter tillstånd från väghållaren dras längs skogsbilväg och inte i angränsande terräng.

Utredningens förslag är att det skall vara förbjudet att köra terrängskoter på snötäckt enskild väg om inte väghållaren ger tillstånd till körning. Sådant tillstånd bör kunna förutsättas under de vintrar som vägen inte skall snöröjas.

Ett förbud för körning på snötäckt enskild väg skall i tillämpliga delar inte gälla för sådana verksamheter som avses med undantagsbestämmelserna i 1 § terrängkörningsförordningen.

9.3.4 Leder över plant- och ungskog

När det gäller förbudet mot körning med terrängskoter över plant- och ungskog säger jordbruksutskottet i betänkandet JoU 1975/76:28 (s. 13)

bl.a. följande under rubriken körning i skogsföryngringar: "Föraren måste förvissa sig om att fordonet inte kan komma i kontakt med plantorna. Förbudet omfattar inte körleder som går fram genom skogsföryngring".

Utredningen har noterat att det förekommer att skoterleder, efter överenskommelse med markägaren, läggs i plant- och ungskog. Detta görs i syfte att begränsa den otillåtna körning som sker i skogsföryngringar, dvs. sådan körning som skadar skogen. Det har nämligen visat sig att när leder dras runt en föryngringsyta så sker ändå körning den genaste vägen rakt över området även om detta innebär risk för skada.

Mot denna bakgrund föreslår utredningen att det av lagstiftningen uttryckligen skall framgå att det skall vara möjligt att, efter medgivande från markägaren, tillåta körning på led över mark med plant- och ungskog.

Med hänsyn till de allmänna intressen som kan behöva beaktas beträffande skogsmarken bör en sådan möjlighet att ge undantag från bestämmelserna i 1 § TKL lämpligen ligga på kommunen.

9.3.5 Befogenhet för kommunen att förbjuda körning

Enligt 5 § terrängkörningsförordningen kan länsstyrelsen förbjuda eller lämna föreskrift för körning inom visst område om körning där kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt.

Denna möjlighet bör kunna ges en kommun i de fall kommunen i sin planering behandlar frågor om var skoterkörning får ske på det sätt som föreslås av utredningen i avsnitt 9.5.

Det bör ankomma på länsstyrelsen att avgöra när förutsättningar finns att ge denna befogenhet till en kommun.

9.4 Informationsfrågor och förarbevis

Som framgår av den tidigare redovisningen är den information om förutsättningarna för körning med snöskoter som lämnas av både myndigheterna och skoterklubbarna inte tillräcklig för att undanröja skadorna på jordbruks- och skogsmark. Snöskoterförarna tycks många

gånger inte ha tillräcklig kunskap om bestämmelserna och förutsättningarna för körning på olika typer av markunderlag. Utredningen anser därför att det behövs en mera aktiv information från berörda myndigheter om de bestämmelser som rör körning med snöskoter.

Utredningen anser det befogat med en striktare syn på förarutbildningen, väl medveten om det förtjänstfulla arbete med frivillig förarutbildning som skoterorganisationerna arrangerat och som innebär att omkring 30.000 prov för förarbevis har avlagts.

I en utredning som har gjorts av Rikspolisstyrelsen, Projekt för översyn av skotertrafiken (RPS Rapport 1993:5), har lämnats ett förslag om ett obligatoriskt förarbevis för skoterförare. Utredningen är hösten 1993 överlämnad till Kommunikationsdepartementet. Skoterutredningen har upplysts om att beredningen av ärendet kan påbörjas under våren 1994.

Mot bakgrund av vad utredningen har anfört om behovet av bättre kunskaper hos skoterförarna anser utredningen att det vore befogat med ett obligatoriskt förarbevis och stöder därför Rikspolisstyrelsens förslag. Ett obligatoriskt förarbevis skulle ge möjlighet att i förarutbildningen till snöskoterförarna föra ut kunskaper om lagstiftningen och vilka risker för markskador som är förknippade med skoterkörning. Det skulle också ge möjlighet att som sanktion dra in förarbeviset om körning sker i strid mot gällande bestämmelser.

I sammanhanget vill utredningen peka på möjligheterna att vid en obligatorisk förarutbildning ta till vara de erfarenheter och den kompetens som finns hos de många skoterklubbar som är engagerade i den nuvarande frivilliga förarutbildningen.

Utredningen har tidigare framhållit att länsstyrelsen med hänsyn till olägenheter från allmän synpunkt kan förbjuda snöskoterkörning inom större sammanhängande områden med jordbruksmark. Utredningen har samtidigt kunnat konstatera att denna möjlighet är dåligt utnyttjad. Om det av utredningen tidigare föreslagna förbudet mot körning på jordbruksmark inte införs bör Naturvårdsverket i samråd med Jordbruksverket ta initiativ till överläggningar med länsstyrelserna om hur de nu gällande bestämmelserna kan tillämpas för att mer effektivt skydda jordbruksmarken från skador.

9.5 Kommunal planering och skoterleder

9.5.1 Kommunal översiktlig planering

Under de diskussioner som utredningen har fört med myndigheter, organisationer och enskilda beträffande skoterkörning och följdverkningarna av denna har det rått en samstämmig uppfattning om att snöskoterleder, som är väl utmärkta i terrängen, är ett effektivt sätt att förebygga olägenheter för andra intressen, bl.a. vad gäller skador på jordbruks- och skogsmark. Ett väl planerat skoterledsnät leder till en kanalisering av skotertrafiken och därigenom en minskning av den "fria åkningen". I anslutning till snöskoterledsnät behöver anläggas terminaler för omlastning av skotrar så att parkeringsproblem med bilar och släpvagnar kan undvikas.

Utredningens överväganden om problembilden och erfarenheterna från metodstudien i västra Härjedalen har lett utredningen till slutsatsen att frågor om lokalisering av leder och terminaler för snöskoteråkning liksom frågor om områden där lokala förbud mot skoterkörning bör införas, lämpligen behandlas i enlighet med metodiken för den kommunala översiktliga planeringen enligt plan- och bygglagen (1987:10) (PBL). Härigenom ges goda förutsättningar att kanalisera skotertrafiken så att konflikter med motstående intressen kan undvikas. Detta synsätt överensstämmer med det som redovisades i Fritidsbullerutredningens slutbetänkande (SOU 1993:51) och som har fått ett brett stöd i samband med remissbehandlingen av detta.

Kommunerna har det primära ansvaret för planeringen av marken och vattnet och för den lokala miljön. I PBL stadgas att varje kommun skall ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Planen skall i stort ange hur mark- och vattenområden är avsedda att användas och hur bebyggelseutvecklingen bör ske. I översiktsplanen skall redovisas allmänna intressen som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Hur kommunen avser att tillgodose riksintressen enligt naturresurslagen skall också framgå. I kommunens planeringsarbete skall samråd ske med länsstyrelsen. Det finns också regler för hur medborgarnas och olika organisationers insyn och inflytande skall tillgodoses.

Behovet att formalisera ställningstaganden rörande skotertrafiken i en antagen översiktsplan kan variera. Det viktiga enligt utredningen är att frågorna hanteras inom ramen och enligt formerna för det översiktliga planeringsarbete som fortlöpande sker i kommunen. Det är i

själva förfarandet som värdet ligger. Olika kommunala intressen som är berörda kan beaktas och länsstyrelsen ges möjlighet att bevaka de statliga och regionala intressena. Genom samråd, utställningar m.m. ges en bred insyn i arbetet.

Länsstyrelserna bör i sina samråd med kommunerna ta upp frågan om att i den översiktliga planeringen behandla snöskotertrafiken på det här föreslagna sättet.

Med stöd i en kommunal planering bör det vara en uppgift för kommunen att godkänna lokaliseringen av leder och terminaler. Skoterklubbar och andra intressenter får förutsättas svara för det praktiska arbetet vad gäller överenskommelser med markägare samt anläggande och underhåll av leder och terminaler. Att som regel lägga sådana uppgifter på en kommun är inte rimligt.

För att ytterst garantera att de allmänna intressena beaktas vid anläggande av skoterleder, så att detta inte bara blir en fråga mellan markägaren och t.ex. en skoterklubb, anser utredningen att det måste finnas en formell kontrollmöjlighet för samhället. Ett sätt att lösa den frågan är att införa en skyldighet att samråda med länsstyrelsen, i likhet med de samrådsregler som gäller för vissa arbetsföretag enligt 20 § naturvårdslagen. Genom den knytning som härigenom sker till hushållningsbestämmelserna i naturresurslagen skulle det skapas möjligheter för samhället att kunna stoppa en planerad led när den bedöms vara olämplig med hänsyn till olika allmänna intressen. En sådan samrådsskyldighet skulle också ge en tydlig signal till de som arbetar med anläggning av leder att denna verksamhet innebär ett betydande ansvar.

I de fall som kommunen hanterar planeringen av skoterleder på det sätt som utredningen har förordat bör länsstyrelsen kunna delegera samrådsansvaret till kommunen, eftersom planeringsprocessen i sig bör ha inneburit att samråd i de flesta fall redan har skett med länsstyrelsen.

9.5.2 Ansvar för leder och terminaler

Det vanliga sättet att anlägga snöskoterleder har varit genom frivilligt arbete i snöskoterklubbarnas regi. Klubbarna har efter överenskommelse med berörda markägare genomfört de arbeten med ledmarkeringar m.m. som krävs för att fungerande leder skall komma till stånd.

Flera kommuner har påbörjat en mer medveten styrning av snöskoterkörningen genom att samverka med snöskoterklubbarna vid planeringen av snöskoterleder. Utredningen har tagit del av rapporter om det arbete som bedrivs i Krokoms och Åre kommuner. I sammanhanget kan också nämnas att det i Jämtlands län pågår ett samarbete mellan länsstyrelsen och Kommunförbundets länsavdelning som syftar till att man tillsammans med kommuner, skoterklubbar m.fl. skall utarbeta ett förslag till ett sammanhängande regionalt ledsystem. Vid den redovisning som utredningen fick om projektet påpekades det att arbetet med att få ordning på skotertrafiken måste vara en "underifrånplanering" där markägare, byutvecklingsgrupper och skoterklubbar samarbetar.

Vetskapen om den förmåga som skoterklubbarna har visat att ta ansvar för skoterleder har bidragit till att utredningen lägger stor vikt vid en frivillig kanalisering av skotertrafiken grundad på en planeringsprocess av det slag som har förordats i det föregående avsnittet. Som där har sagts är det inte rimligt att kommunerna som regel skall svara för skoterlederna. Enligt utredningen bör det vara skoterklubbarna eller motsvarande som normalt är huvudmän för snöskoterlederna när de har blivit anlagda. Detta skall naturligtvis inte gälla för de statliga lederna i fjällområdet.

Snöskoterklubbarnas och liknade ideella organisationers möjligheter att ta på sig ett så stort ansvar för skoterleder som utredningen har förutsatt kan i vissa fall bli en ekonomisk fråga. Omkostnader för omfattande ledutbyggnader kan behöva finansieras på annat sätt än huvudsakligen genom frivilliga insatser. Hur resurser för detta skall kunna tillskapas behandlas i nästa avsnitt.

9.6 Skoteravgift för att finansiera leder m.m.

9.6.1 Årlig avgift för terrängskotrar

För att ge resurser att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för snöskoterklubbar och liknande organisationer att ta ett betydande ansvar i planering, anläggning och skötsel av leder och terminaler föreslår utredningen att det införs en årlig avgift för innehav av terrängskotrar. De medel som skulle skapas av en sådan avgift bör också

kunna användas för att finansiera informationsinsatser om vad som gäller för snöskotertrafiken.

Medel från skoteravgiften bör däremot inte få användas för att ersätta skador som är förorsakade av skoterkörning. Enligt utredningen bör ersättning för sådana skador bestridas genom den trafikförsäkring som snöskotern obligatoriskt skall ha. I de fall en skada har orsakats av ett okänt fordon, vilket kan antas vara vanligt när det gäller snöskoterskador på jordbruks- och skogsmark, övertar Trafikförsäkringsföreningen ansvaret.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har lämnat ett principförslag om en skoteravgift i en skrivelse, 1993-08-30, till Miljö- och naturresursdepartementet. Skrivelsen har av departementet överlämnats till utredningen. I länsstyrelsens skrivelse görs bedömningen att avgiften behöver uppgå till 200 kronor per skoter för att kunna få till stånd ett väl fungerande nät av skoterleder. Utredningen anser en avgift av denna storleksordning som rimlig. En sådan avgift skulle totalt inbringa omkring 30 miljoner kronor per år.

För att en skoteravgift skall accepteras av merparten bland snöskoterägarna anser utredningen att det är nödvändigt att finna sådana administrativa former för insamling och utbetalning av medlen som gör det möjligt att återföra pengarna till snöskoterintressenterna utan stora omkostnader.

Utredningens undersökningar har visat att det skulle vara möjligt att utveckla en enkel rutin för inbetalning av skoteravgifterna inom ramen för Bilregistrets ADB-system. Terrängskotrar, till vilka snöskotrar räknas, är registreringspliktiga enligt bestämmelserna i bilregisterkungörelsen (1972:599) och fordonets ägare är skyldig att ansöka om registrering.

Till skillnad mot vad som gäller för t.ex. bilar och motorcyklar betalas inte någon årlig fordonsskatt för terrängskotrar. För terrängskotrar betalas inte heller den årliga registerhållningsavgiften som f.n. uppgår till 45 kronor utan i stället tas ut en engångsavgift på 80 kronor.

En obligatorisk årlig avgift för ägare till terrängskoter bör enligt utredningen kunna knytas till registreringsbestämmelserna genom ett tillägg i avsnittet om avgifter. Bilregistret skulle härigenom kunna administrera terrängskoteravgiften genom automatisk databehandling enligt vad som sägs härom i bilregisterkungörelsen (70 §).

Terrängskoter definieras enligt vägtrafikkungörelsen som terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg. Bland terrängskotrarna finns även andra fordon än snöskotrar, främst s.k. fyrhjulingar, som är en form av motorcykel med fyra hjul och med mycket god framkomlighet i terräng. I lagstiftningen görs ingen skillnad mellan olika typer av terrängskotrar.

Utredningen har övervägt om en skoteravgift bara skall avse snöskotrar och härvid, främst av administrativ skäl, kommit fram till att den bör omfatta även andra terrängskotrar. Utredningen utgår ifrån att merparten av dessa, som kan uppgå till mellan 13.000 och 15.000, används i näringsverksamhet liksom många av de snöskotrar som kommer att omfattas av avgiften. Det kan vidare antas att de fyrhjulingar som brukas enbart för fritidskörning, och således bara får användas på snötäckt mark, många gånger framförs på leder.

Beträffande rutinerna för att ställa medel till förfogande för snöskoterklubbar m.fl. anser utredningen att det skulle vara mest lämpligt att anlita länsstyrelserna. Länsstyrelserna har god överblick över var det finns behov av leder och kan härigenom göra ändamålsenliga avvägningar om hur tillgängliga medel skall fördelas. Vidare bedömer utredningen att de berörda länsstyrelserna har för ändamålet lämpliga administrativa rutiner genom att de redan har liknande uppgifter, t.ex. fördelning av s.k. bygdemedel som föreskrivs i samband med vattendomar.

De till Bilregistret inbetalda avgifterna bör på enklaste sätt överföras till länsstyrelserna i Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, som har flest antal snöskotrar. Huvudprincipen skall vara att Bilregistret överför medel till respektive länsstyrelse i proportion till antalet registrerade skotrar. De medel som härvid förblir outbetalda, genom att skotrar är registrerade även i andra län än de ovan nämnda, bildar en fond hos Naturvårdsverket. Dessa medel skall fördelas utifrån en bedömning om var det finns särskilda behov av att bygga leder, exempelvis till följd av en omfattande turism. Det kan gälla dels områden i de län som skall få medel direkt via Bilregistret och där antalet utifrån kommande besökare är stort, dels andra områden där snöskotertrafiken och behovet av skoterleder är omfattande. Naturvårdsverket bör få i uppgift att utfärda närmare bestämmelser härom. Medel skall också kunna användas för centralt framtaget informationsmaterial som efterfrågas av skoterklubbar och liknande.

Länsstyrelsen skall på ansökan från skoterklubb eller liknande organisation pröva frågan om utbetalning av medel. Av ansökan bör framgå att den är tillstyrkt av kommunen. Genom krav på tillstyrkan från kommunen uppnås en koppling till den planering av snöskotertrafiken som utredningen har förordat.

Utredningen lämnar förslag till erforderlig lagstiftning i avsnitt 10.7.

9.6.2 Kostnader m.m.

Enligt uppgift till utredningen skulle en avisering från Bilregistret till skoterägaren om skoteravgiften kosta 15 kronor för staten, varvid förutsätts att portot är betalt av inbetalaren. Övriga administrativa kostnader för Bilregistret för de av utredningen föreslagna rutinerna för hanteringen av en skoteravgift har inte kunnat uppskattas, men utredningen bedömer att de inte kan bli särskilt höga per terrängfordon. Bilregistret får förutsättas gottgöra sig för sina kostnader ur de inbetalda avgifterna.

Såväl kommunerna som länsstyrelserna och Naturvårdsverket kommer att få kostnader som följd av den ärendehandläggning som erfordras. Vad gäller länsstyrelserna och Naturvårdsverket bedömer utredningen att det inte blir fråga om några särskilt betungande uppgifter som skulle motivera särskilda resurstillskott. För de berörda kommunernas del kan det främst komma att innebära krav på en höjd ambitionsnivå i planeringen. Utredningen bedömer situationen så att en bättre planering kommer att undanröja många av de frågor och problem kring skotertrafiken som nu måste behandlas av kommunerna. Utredningen anser därför att några särskilda ersättningar inte heller behöver betalas till de berörda kommunerna.

Enligt utredningens uppfattning behövs någon form av bevis på att terrängskoteravgiften har erlagts och en regel om att detta skall medföras vid körning för att kunna visas upp för behörig myndighetsperson.

För närvarande utfärdas inte något kontrollmärke för terrängskoter som skulle kunna användas även för detta ändamål. Om det inte skulle anses vara lämpligt att införa ett särskilt kontrollmärke som visar att skoteravgiften är erlagd bör det enligt utredningen vara ett möjligt alternativ att kvitto på betalningen anbringas på avskiljbar del av inbetalningsblanketten.

Det bör ankomma på Bilregistret att utarbeta de bestämmelser som behövs i detta avseende.

9.7 Rennäringen

Utredningen skall enligt direktiven belysa hur föreslagna restriktioner kan inverka på renskötseln.

Snöskotern är till stor nytta i renskötseln, där man använder snöskotern i princip dagligen under snöperioden. Terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen är så utformade att regleringar av trafiken med terrängskotrar i allt väsentligt inte skall påverka förutsättningarna för renskötseln.

Rennäringen är beroende av förhållandevis stora arealer eftersom renbetesväxterna bara finns i en mycket begränsad omfattning per arealenhet. Renarna rör sig mellan olika betesområden och varje område har egenskaper som renen är beroende av under olika perioder av året.

Under förvintertiden (november-december) är samebyarna på väg ner till renskötselns vinterbetesland, öster om den s.k. odlingsgränsen och ända ner mot kusten. Här finns renarna under hela vintern inom olika betesområden. Under vårvintern (mars-april) förflyttar sig renarna mot fjällområdet för att under våren (april-maj) finnas i fjällområdet ovan odlingsgränsen.

En renhjord behöver lugn och ro för att kunna nyttja betet. Skoterkörning i närheten av betande renar kan orsaka att de blir skrämda och lämnar området eller orsaka rörelser i en renhjord så att snön trampas ned och åtkomligheten av marklaven minskar. Packad och fryst snö kan göra att betet i ett område blir oåtkomligt under resten av vintern. Vid dåligt bete och mycket störningar kan renarna spridas över stora områden med svårigheter för renskötarna att hålla ihop hjorden. Ett annat problem är att renarna gärna förflyttar sig längs skoterspår, vilket försvårar arbetet med att hålla renarna samlade inom ett område.

Utredningen har haft överläggningar med företrädare för Svenska Samernas Riksförbund. Utredningen och samerna är överens om att det inte skulle innebära några hinder för rennäringen om utredningens syfte nås att bättre styra skotertrafiken till leder. Det skulle tvärtom

innebära mindre störningar då ledutbyggnader i de former utredningen föreslår kan beakta rennäringens intressen.

Utredningen anser vidare att den föreslagna årliga avgiften för terrängskotrar, som syftar till att ge resurser för ledutbyggander, inte får någon märkbar ekonomisk betydelse för rennäringen. Inte heller i övrigt torde utredningens förslag få någon inverkan av betydelse för renskötseln.

9.8 Turismen

Utredningen skall också belysa hur föreslagna restriktioner kan inverka på turistverksamheten.

Det finns ca 180.000 registrerade snöskotrar; varav omkring 30.000 till och från är anmälda som avställda eller på annat sätt tagna ur trafik. En övervägande del av snöskotrarna används främst i samband med friluftsliv, enskilt eller kommersiellt organiserat i form av hyrskoterverksamhet och olika aktiviteter med snöskoter. För många människor är snöskotern och de möjligheter den ger till långväga utflykter en viktig del av friluftslivet under vintern.

I områden med vinterturism förekommer olika slags friluftsaktiviteter bland besökarna; å ena sidan vistelse i naturen i mer traditionella former och å den andra motoriserade aktiviteter, främst körning med snöskoter. För turistnäringen i många områden är det viktigt att kunna tillfredsställa olika kategorier av besökare. Samtidigt måste också vägas in att ortsbefolkningens fritidsaktiviteter i hög grad är förknippade med användningen av snöskoter.

För att konflikter mellan snöskoterkörning och andra aktiviteter skall undvikas i turistområdena behöver trafiken med snöskotrar kanaliseras. Utredningens förslag, med hänsyn till jord- och skogsbruket, som skulle medföra en styrning av snöskotertrafiken till leder som planeras med beaktande av olika intressen, menar utredningen därför skulle vara till gagn för turistnäringen. Vad gäller kommersiellt organiserad snöskoterkörning, exempelvis s.k. snöskotersafari, påverkas denna inte av dessa förslag eftersom sådan körning inte kan anses vara tillåten utanför leder eller utan tillstånd från markägaren.

De verksamheter som har egna snöskotrar kommer naturligtvis som alla andra att omfattas av den av utredningen föreslagna årliga skoteravgiften. Det kan knappast få någon ekonomisk betydelse för verksam-

heten samtidigt som den ger resurser för utbyggnad av skoterledsnät, som allmänt sett skulle gynna turistnäringen.

De ändringar av terrängkörningslagstiftningen som utredningen föreslår torde inte ha någon betydelse för turistverksamheten.

9.9 Angående gemensamma nordiska regler för terrängskotrar

Utredningens sakkunnige Gunnar Zettersten, Naturvårdsverket, har varit engagerad i ett projekt inom Nordiska Ministerrådet, "Motor i natur på fritid", som har tagit fram förslag till harmoniserade bestämmelser för bruk av motordrivna färdmedel i terräng, alltså bl.a. för snöskotertrafik, för att begränsa konflikter och skador och för att främja en utveckling mot ett bärkraftigt samhälle. Resultaten av arbetet har ännu inte lett till något ställningstagande av Nordiska Ministerrådet.

I rapporten från projektet anges sammanfattningsvis följande åtgärder som angelägna.

* att det i samtliga nordiska länder skall finnas ett generellt förbud för körning på snötäckt mark, och att det för att få tillstånd krävs beslut av miljömyndighet och medgivande av markägare.

* att en generell högsta hastighet på 50 km/tim vid färdsel på snö införs. I friluftsområden, i områden nära tätorter och fritids-/friluftsanläggningar bör genom särskilda bestämmelser lägre hastigheter (än 50 km/timme) gälla som max. hastighet.

* att lägsta ålder införs i de nordiska länderna för att få köra i terräng på snötäckt mark, 16 år bör gälla för lätt snöskoter (350 cc och mindre) och 18 år för tung snöskoter (över 350 cc).

* att det i de nordiska länderna införs bestämmelser som begränsar maximal ljudnivå för snöskotrar. Max. ljudnivå bör begränsas till 80 dBA (LpA max, mätt på 7,5 meters avstånd). På något längre sikt bör max. ljudnivå begränsas till 75 dBA.

* att det för snöskotrar införs en kontrollbesiktning.

* att en obligatorisk förarutbildning för snöskoterförare bör införas.

* att man i de nordiska länderna genom fysisk planering på olika nivåer arbetar fram områden där snöskoterkörning kan vara tillåten på särskilda leder.

Av åtgärderna är det endast den första och de två sista stjärnsatserna som berör utredningen. Det bör poängteras att den nordiska utredningen även berör frågor om naturvård och friluftsliv.

Som alltid när det gäller samordning på nordisk nivå handlar det om att vinna gehör hos de berörda länderna för att beakta så mycket som möjligt i den nationella normgivningen. Förslagen är alltså inte sanktionerade av respektive land.

Utredningen har i kapitel 3 redovisat de närmare bestämmelserna för körning med snöskoter i Norge och Finland. Norge tillämpar ett generellt förbud för körning med snöskoter på andra ställen än på av fylkesmannen godkända leder, med undantag för vissa ändamål. För körning i terräng krävs markägarnas medgivande.

Den grundläggande bestämmelsen i den finska terrängtrafiklagstiftningen innebär att körning i terräng med motordrivna fordon är förbjuden utan markägarens tillstånd. Undantag görs liksom i Norge för vissa ändamål. Länsstyrelsen kan för ett visst område besluta om skärpningar av den generella förbudslagstiftningen, t.ex. beträffande de undantag som finns i lagen.

Utredningen anser sig efter diskussioner med myndighetsföreträdare i Norge och Finland kunna konstatera att det inte i något av de nordiska länderna finns en reglering av snöskotertrafiken som är problemfri.

Som framgår av de tidigare redovisade övervägandena är det enligt utredningen för svensk del inte någon lämplig lösning på de problem som här har identifierats vad gäller skotertrafikens effekter på jord- och skogsbruket att införa någon generell förbudsmodell av samma typ som i Norge eller Finland.

9.10 Ekonomiska och andra aspekter

Utredningen skall, som gäller för alla kommittéer och särskilda utredare, beakta eventuella EG-aspekter samt regionalpolitiska konse-

kvenser. Förslagens finansiering skall redovisas liksom företags- och samhällsekonomiska aspekter.

Frågor om finansiering av utredningens förslag som rör en skoteravgift redovisas i avsnitt 9.6.2.

Utredningens förslag berör inte förhållandet till EG och inte heller EES-avtalet. Utredningens förslag ger inte heller några regionalpolitiska konsekvenser av betydelse.

Det skulle enligt utredningens bedömning inte uppstå några negativa företags- eller samhällsekonomiska konsekvenser av betydelse till följd av utredningens förslag. Utredningen vill tvärtom framhålla att de förslag som läggs fram skulle vara till nytta för såväl jordbruket som skogsbruket samtidigt som det allmänna skulle vinna på en allmänt bättre ordning beträffande snöskotertrafiken.

10 Förslag

10.1 Allmänt

I detta kapitel lägger utredningen fram de konkreta förslag som betingas av övervägandena i kapitel 9. Det gäller bl.a. en förstärkt planeringsprocess, ändringar av gällande lagstiftning, en ny lag om avgift på terrängskoter och åtgärder av informationskaraktär.

10.2 Kommunal planering och skoterleder

Utredningen förordar att samhället verkar för en kanalisering på frivillig väg av snöskotertrafiken till anlagda leder. Det är härvid av stor betydelse att planering och anläggning av leder kan ske mot bakgrund av de olika förutsättningar och intressen som finns i skilda områden och så att utrymme ges för samråd med berörda intressegrupper. Förutsättningar för detta finns inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen enligt plan- och bygglagen (1987:10) (PBL).

Utredningen har i sina överväganden kommit fram till att frågor om lokalisering av leder och terminaler för snöskotertrafik liksom också frågor om områden med direkta förbud mot skoterkörning bör behandlas i enlighet med metodiken för den kommunala översiktliga planeringen enligt PBL.

Huruvida överväganden om skotertrafiken har den komplexiteten och tyngden att de bör arbetas in i den formella översiktsplanen avgör kommunen själv. Det är i det planerings- och samrådsförfarande som tillämpas som det stora värdet ligger och någon administrativt betungande formell knytning till PBL-systemet behövs inte. Det är dock viktigt med ett nära samarbete med länsstyrelsen, bl.a. för att de statliga intressena skall kunna bevakas.

10.3 Samrådsskyldighet med länsstyrelse

För de fall då den av utredningen förordade planeringsprocessen för skoterleder inte kommer till stånd har utredningen funnit att det är angeläget att finna en form för att garantera att motstående allmänna intressen kan bevakas vid ledutbyggnader. Utredningen föreslår därför att en särskild samrådsskyldighet införs för anläggning av snöskoterleder. Med hänsyn till att det här handlar om frågor som till stor del rör naturen bör en sådan samrådsskyldighet tas in i naturvårdslagen. Genom den koppling som finns till hushållningsbestämmelserna i NRL möjliggörs härigenom också att olika motstående intressen beaktas.

De gällande bestämmelserna om samråd i 20 § naturvårdslagen (1964:822) är av liknande karaktär som den bestämmelse som här föreslås. Enligt dessa skall arbetsföretag som inte omfattas av tillståndstvång enligt lagen men som väsentligt kan komma att ändra naturmiljön anmälas till länsstyrelsen för samråd.

Leder för körning med snöskoter innebär normalt inte en sådan påverkan som de arbetsföretag som avses i 20 § NVL. De arbetsföretag som det är fråga om när det gäller leder medför i princip bara begränsade och tillfälliga intrång i naturmiljön. Det förefaller därför mindre lämpligt att införa det föreslagna samrådskravet i denna paragraf. Utredningen föreslår i stället att det införs en ny paragraf, förslagsvis 20 b §.

Samrådsansvaret bör av länsstyrelsen kunna delegeras till kommunen i sådana fall då man tillämpar den av utredningen förordade planeringsprocessen för att kanalisera trafiken med snöskotrar och som innebär att planeringsarbetet till stor del skulle ligga på kommunal nivå.

- - -

20 b § Arbetsföretag som omfattar planering och anläggning av led som används för körning med terrängskoter och terminal i anslutning till sådan led skall anmälas till länsstyrelsen för samråd. Länsstyrelsen får förelägga om åtgärder för att motverka skada på naturmiljön och för att tillgodose allmänna intressen.

Länsstyrelsen får lämna denna befogenhet att samråda till en kommun.

- - -

10.4 Beslutanderätt för kommunen om förbud mot terrängkörning

Utredningen föreslår att den befogenhet som länsstyrelsen har enligt 5 § terrängkörningsförordningen att meddela förbud eller föreskrift om körning i terräng inom visst område skall kunna delegeras till en kommun.

Vid sina överväganden har utredningen funnit att en sådan delegation bör kunna vara ändamålsenlig i de fall då man tillämpar den av utredningen förordade kommunala planeringsprocessen för trafiken med snöskotrar.

Utredningen föreslår att 5 § i terrängkörningsförordningen ändras till följande lydelse.

- - -

5 § Länsstyrelsen får föreskriva .....

..... undantag har medgetts.

Förbud eller föreskrift enligt 3 § terrängkörningslagen meddelas av länsstyrelsen eller av kommunen om länsstyrelsen lämnat denna befogenhet till kommunen.

I ärendet av .....

..... med kommunen

- - -

10.5 Förbud mot körning på jordbruksmark m.m.

Utredningen har kommit fram till att terrängkörningslagen bör ändras på tre punkter, nämligen vad gäller körning med terrängskoter på jordbruksmark, på enskilda vägar och i plant- och ungskog.

Vad gäller körning med terrängskoter på snötäckt jordbruksmark föreslår utredningen att det införs ett allmänt förbud mot detta. Körning skall dock kunna ske efter tillstånd av markägaren.

Utredningen anser att körning med snöskoter på snötäckta skogsbilvägar skall vara förbjuden utan medgivande till körning från väghållaren. Lagen är inte tydlig om vad som gäller i dag varför utredningen föreslår att det uttryckligen av lagen skall framgå att körning

på snötäckta enskilda vägar är förbjuden om väghållaren inte har gett sitt tillstånd.

Vad gäller det gällande förbudet mot körning på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog föreslår utredningen att sådan körning uttryckligen skall få ske efter tillstånd från kommunen och markägaren. Syftet är att göra det möjligt att lägga skoterleder på sådan mark där trafik med snöskoter annars kan vara förbjuden med hänsyn till de rådande omständigheterna.

Utredningen lämnar följande förslag till ändrad lydelse av 1 § terrängkörningslagen (1975:1313).

- - -

1 § Körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjuden i hela landet

1. på barmark
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen eller efter tillstånd från markägare och kommun
3. på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på jordbruksmarken eller efter tillstånd från markägaren
4. på snötäckt enskild väg om inte väghållaren gett tillstånd

Inom de delar av fjällområdet.....

- - -

De föreslagna möjligheterna till undantag från förbuden angående plant- och ungskog, jordbruksmark samt enskilda vägar är utformade på olika sätt för att inte lägga beslutsnivån högre än vad som kan anses vara befogat. Anledningen till att kommunen bör vara beslutande efter det att markägaren gett sitt tillstånd när det gäller plant- och ungskog är att de allmänna intressena normalt gör sig mera gällande här än i de två andra fallen.

10.6 Obligatoriskt förarbevis och förbättrad information

Det förslag som har lagts fram av Rikspolisstyrelsen om ett obligatoriskt förarbevis för att få köra snöskoter stöds av utredningen. Vid en obligatorisk förarutbildning skulle det bli möjligt att här trygga att snöskotrar framförs av förare som äger tillfredsställande kunskaper om gällande regler och om terrängens olika förutsättningar för körning.

Utredningen har vidare funnit det angeläget att Naturvårdsverket och länsstyrelserna aktivt för ut information om vad som gäller för körning med snöskoter. Naturvårdsverket bör också ta initiativ till överläggningar med berörda länsstyrelser för att diskutera tillämpningen av gällande regler som rör körning med snöskoter. Tolkningar och erfarenheter kan på så sätt samlas upp och bearbetas vidare för utveckling av verkets Allmänna råd.

Enligt utredningens uppfattning finns det vidare anledning att Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen i lämpliga former informerar om vad snöskoterföraren har att ta hänsyn till som följd av den nya skogspolitiken. Det kan bl.a. bli svårt att avgöra vad som är tillåten terrängkörning enligt bestämmelserna i terrängkörningslagen.

Skoterklubbarna och andra liknande organisationer har en viktig uppgift att informera skoterförarna om förutsättningarna för körning med snöskoter. Utredningen föreslår att om den av utredningen föreslagna skoteravgiften införs bör det vara möjligt att få bidrag från de medel som härigenom skapas för denna uppgift och för att bekosta centralt utarbetat informationsmaterial.

10.7 Årlig skoteravgift

Utredningen har kommit fram till att resurser för utbyggnad av skoterleder m.m. behöver tillskapas. Utredningen föreslår att en årlig avgift skall införas för terrängskoter i syfte att skapa medel för bl.a. planering, anläggande och underhåll av snöskoterleder.

För att reglera dessa frågor föreslår utredningen följande bestämmelser.

Bestämmelser om skoteravgift i bilregisterkungörelsen.

- - -

69 a § För en registrerad terrängskoter utgår en årlig avgift med 200 kronor. Betalningsskyldig är den som i bilregistret är antecknad som ägare vid utgången av mars månad varje år. Denna terrängskoteravgift påförs av Vägverket genom automatisk databehandling utan att särskilt beslut meddelas. Avgiften tas ut i den ordning som Vägverket bestämmer. Vad som föreskrivs i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt skall i tillämpliga delar gälla för terrängskoteravgiften. Vägverket utfärdar de verkställighetsföreskrifter som erfordras för betalning av terrängskoteravgift.

- - -

En ny lag som skall reglera medel för finansiering av leder och terminaler föreslår utredningen utformas på följande sätt.

- - -

Lag (1994:000) om finansiering av leder m.m. för körning med terrängskoter.

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om hur medel som har inbetalts av terrängskoterägare enligt 69 a § i bilregisterkungörelsen skall ställas till länsstyrelsernas i Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens läns förfogande för finansiering av leder och terminaler för körning med terrängskoter samt för information av betydelse för sådan körning.

2 § Terrängskoteravgifter som har inbetalats till Bilregistret för terrängskoter registrerad i de i 1 § angivna länen överförs till respektive länsstyrelse senast under juni månad samma år som avgifterna har betalts.

3 § Terrängskoteravgifter som har inbetalats till Bilregistret för terrängskoter registrerad i andra län än de i 1 § angivna överförs till Statens naturvårdsverk för fördelning till länsstyrelser i län där särskilda behov finns och för framtagande av informationsmaterial.

4 § Bilregistret äger gottgöra sig för egna administrativa kostnader ur terrängskoteravgifterna enligt den norm som gäller för utsändning m.m. av avier för fordonsskatt.

5 § De ytterligare föreskrifter som erfordras för verkställigheten av denna lag meddelas av Statens naturvårdsverk.

- - -

En kompletterande förordning som anger de närmare bestämmelserna för ansökan om medel m.m. föreslår utredningen får följande lydelse.

- - -

Förordning (1994:000) om bestämmelser om medel för finansiering av leder m.m. för körning med terrängskoter.

1 § Lagen (1994:000) om finansiering av leder m.m. för körning med terrängskoter innehåller bestämmelser om hur terrängskoteravgifter ställs till vissa i lagen angivna länsstyrelsers förfogande.

2 § Behörig att hos länsstyrelse ansöka om bidrag för finansiering av sådant arbete som avser planering, anläggning och underhåll av leder och terminaler för körning med terrängskoter samt för vissa informationsåtgärder är snöskoterklubb eller annan liknande förening.

3 § Bidrag enligt 2 § får avse utgifter för av momsregistrerad firma fakturerade kostnader för planering, anläggning och underhåll av snöskoterleder, inklusive utgifter för erforderligt ombud i samband med avtalsförhandlingar med markägare, och för tryckning och distribution av informationsmaterial om regler och andra förutsättningar för körning med snöskoter.

Om det föreligger särskilda skäl får för visst fall bidrag lämnas också för andra kostnader.

4 § Frågor om bidrag prövas av länsstyrelse som angivits i 1 § lagen (1994:000) om finansiering av leder m.m. för körning med terrängskoter.

5 § Länsstyrelsen får inte till prövning ta upp ansökningar om bidrag för bestridande av kostnaderna för arbetsföretag som inte har godkänts av berörd kommun.

6 § Länsstyrelsens beslut överklagas hos Statens naturvårdsverk genom besvär. Naturvårdsverkets beslut får inte överklagas.

7 § Föreskrifter för verkställigheten av denna förordning meddelas av Statens naturvårdsverk.

Bilageförteckning

Bilaga 1	Utredningens direktiv (M 1993:85)
Bilaga 2	Terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594) (ej bilaga 1-12)
Bilaga 3	Skrivelse 1992-11-27 från Lantbrukarnas Riksförbund till Miljö- och naturresursdepartemenetet med framställning om ändring i terrängkörningslagen m.m.
Bilaga 4	LRF:s enkät, sommaren 1993
Bilaga 5	Skoterutredningens enkäter om skador för jordbruket och skogsbruket
Bilaga 6	Planering av snöskotertrafik, Metodstudie i västra Härjedalen, Ulf Alexandersson AB
Bilaga 7	Värdering av snöskoterskador på växande ungskog, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för skogsekonomi

Kommittédirektiv

Dir. 1993:85

Konsekvenser för jordbruket och skogsbruket av användning av snöskotrar

Dir. 1993:85

Beslut vid regeringssammanträde 1993-06-24

Statsrådet Thurdin anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas för att kartlägga vilka skador som snöskotrar åstadkommer för jordbruket och skogsbruket samt, om utredaren anser det befogat, lämna förslag till åtgärder för att begränsa skadornas omfattning.

Bakgrund

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har, bl.a. mot bakgrund av arbetet inom Utredningen om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m. (M 1991:02), i skrivelse till Miljö- och naturresursdepartementet anfört att den omfattande snöskotertrafiken medför stora problem för jord- och skogsbruket som drabbas av skador. LRF har i skrivelsen hemställt om förbud mot nöjeskörning med snöskoter annat än på anvisade leder eller efter tillstånd av markägaren. LRF anser att det finns brister i såväl gällande lagbestämmelser som tillämpningen av dessa. LRF anser vidare att regeringen bör utreda möjligheterna att införa obligatorisk förarutbildning för att få köra snöskoter.

Bestämmelser för körning med motordrivna fordon finns i terrängkörningslagen (1975:1313), terrängkörningsförordningen (1978:594) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Ytterligare bestämmelser finns i körkortslagen (1977:477), naturvårdslagen (1964:822) och i 12 kap. brottsbalken.

LRF:s skrivelse har remissbehandlats. Jordbruksverket, Skogsstyrelsen och Sveriges lantbruksuniversitet samt bl.a. Länsstyrelsen i Kopparbergs län och Borlänge kommun delar i allt väsentligt LRF:s syn på riskerna för skador inom jordbruket och skogsbruket. Det finns dock inte något entydigt stöd för LRF:s förslag om ett generellt förbud mot nöjeskörning med snöskoter utanför anvisade leder. Bl.a. tillstyrker Länsstyrelsen i Kopparbergs län, Skogsägarnas riksförbund och Robertsfors kommun ett generellt förbud. Statens naturvårdsverk, Länsstyrelsen i Norrbottens län och Bergs kommun anser däremot att gällande regler och bestämmelser är tillräckliga.

Flera remissinstanser anser att skoterkörning över jordbruksmark motiverar särskilda regler, i synnerhet vad gäller hävdad jordbruksmark. Skogsstyrelsen föreslår att reglerna för snöskoterkörning i skogen och på oplogade skogsbilvägar skärps. Några instanser framhåller svårigheterna att kontrollera efterlevnaden av förbud. Länsstyrelsen i Västerbottens län har bl.a. framfört behov av att utreda skoterkörningens effekter på flora och fauna samt på fjällen och andra större relativt opåverkade områdens ekologi. Skoterorganisationerna är negativa till LRF:s förslag.

Naturvårdsverket har i sina allmänna råd (AR 91:8) för tillämpningen av terrängkörningslagen bl.a. pekat på länsstyrelsernas möjlighet att med stöd av 3 § terrängkörningslagen förbjuda trafik med motordrivet fordon även på snötäckt åkermark. Förbud mot skoterkörning på skogsbilvägar är enligt verket möjligt att införa redan i dag. Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller att det i samband med en översyn av terrängkörningslagen underströks att bestämmelserna i lagen ger länsstyrelsen möjlighet att lokalt reglera snöskotertrafiken, bl.a. med hänsyn till jordbrukets intressen.

I remissvaren väcks bl.a. frågan om ansvar och huvudmannaskap för snöskoterleder. Inför en framtida utveckling av snöskoterturismen i norra Sverige efterlyses ett övergripande planeringsarbete.

Mot bakgrund av vad som har framkommit i ärendet bör en särskild utredare nu tillkallas för att kartlägga snöskotertrafikens skador för jordbruket och skogsbruket.

Uppdraget

Utredaren bör kartlägga typ, omfattning och effekter av skador som körning med snöskotrar medför för jordbruket och skogsbruket. Om utredaren finner det behövligt bör åtgärder föreslås för att begränsa sådana skador.

Utredaren bör i första hand undersöka i vilken utsträckning gällande lagstiftning kan tillgodose behovet av skydd för jordbruket och skogsbruket samt om det finns brister i tillämpning m.m. Om kompletterande föreskrifter till gällande lagstiftning bedöms nödvändiga för att komma till

rätta med skador för jordbruket och skogsbruket bör utredaren föreslå sådana ändringar. Reglerna för körning med snöskoter på hävdad jordbruksmark bör särskilt beaktas. Möjligheterna att åstadkomma likartade regler i Norden bör undersökas. Utredaren bör därför översiktligt beskriva hur snöskoterkörning på jordbruksmark och skogsmark regleras i Norge och Finland. Utredaren bör även ange vilka eventuella andra typer av åtgärder som kan behöva övervägas, t. ex. planeringsinsatser, flera skoterleder, ytterligare föreskrifter och allmänna råd samt information och utbildning.

Utredaren bör redovisa skilda organisatoriska lösningar för att anlägga och driva skoterleder samt finansieringsformer för detta. Skoterorganisationernas, länsstyrelsernas, kommunernas och markägarnas roll i detta sammanhang bör belysas. Det är viktigt att ansvaret för snöskotertrafiken förankras lokalt. Därigenom kan en god anpassning av skotertrafiken till annan markanvändning åstadkommas samtidigt som vissa miljöproblem bör kunna lösas.

Föreslagna restriktioners inverkan på andra intressen, som t.ex. renskötsel och turistverksamhet, bör belysas.

Vad gäller frågan om obligatorisk förarutbildning kan Rikspolisstyrelsen väntas lämna förslag om förarutbildning m.m. för snöskoterkörning.

När det gäller snöskotertrafikens effekter på naturmiljön kommer att ges ett särskilt uppdrag till Länsstyrelsen i Västerbottens län.

Tidsplan, arbetsformer m.m.

Utredaren bör i sitt arbete samråda med bl.a. Rikspolisstyrelsen, Boverket, Sametinget, Statens jordbruksverk, Skogsstyrelsen, Statens naturvårdsverk och berörda länsstyrelser. Överläggningar bör hållas med företrädare för berörda kommuner, intresseorganisationer och branschintressen.

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

Uppdraget skall redovisas senast den 1 februari 1994.

För arbetet gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående utredningsförslagens inriktning (dir. 1984:5), EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43) samt redovisning av regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50).

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar det statsråd som har till uppgift att föredra ärenden om planläggning, markanvändning och bebyggelse

att tillkalla en särskild utredare - omfattad av kommittéförordningen (1976:119) - med uppgift att kartlägga snöskotertrafikens skador för jordbruket och skogsbruket samt utreda åtgärder mot sådana skador,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträda åt kommittén.

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.

(Miljö- och naturresursdepartementet)

REGERINGSKANSLIETS OFFSETCENTRAL
Stockholm 1993

SFS 1975: 1313 Terrängkörningslag;

Utkom från trycket den 29 dec. 1975

utfärdad den 15 december 1975.

Enligt riksdagens beslut[1] föreskrives följande.

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

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

SVANTE LUNDKVIST
(Jordbruksdepartementet)

[1] Prop. 1975/76: 67, JoU 1975/76: 28, rskr 130.

SFS 1991:642
Utkom från trycket den 17 juni 1991

Lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313);

utfärdad den 6 juni 1991.

Enligt riksdagens beslut[1] föreskrivs att det i terrängkörningslagen (1975:1313) skall införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

3 a § För tillsyn över att bestämmelserna i denna lag efterlevs inom de delar av fjällområdet som avses i 1 § andra stycket får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer utse naturvårdsvakter.

En naturvårdsvakt får avvisa den som utan att ha rätt till det kör i terräng med motordrivet fordon inom ett område som sägs i första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 1991.

På regeringens vägnar

BIRGITTA DAHL

Ulf Andersson
(Miljödepartementet)

[1] Prop. 1990/91:90, JoU30, rskr. 338.

SFS 1978: 594

Utkom från trycket den 29 juni 1978

Terrängkörningsförordning;

utfärdad den 15 juni 1978.

Regeringen föreskriver följande.

Körning på barmark

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

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

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

Körning i skogsföryngringar

2 § Förbudet i 1 § första stycket 2 terrängkörningslagen (1975: 1313) gäller ej om skogen inom området har en medelhöjd över snötäcket som är två meter eller mera. Förbudet gäller ej heller i fall som avses i 1 § första stycket 1–3 denna förordning eller när fordon används för skogsvårdsändamål.

Körning i fjällområden

3 § Förbud som avses i 1 § andra stycket terrängkörningslagen (1975: 1313) gäller inom de fjällområden i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län som anges i bilaga 1–12 till denna förordning.

Närmare beskrivning av områdenas avgränsning finns tillgänglig hos länsstyrelsen.

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

Gemensamma bestämmelser

5 § Länsstyrelsen får föreskriva ytterligare undantag från bestämmelserna i 1 § terrängkörningslagen (1975: 1313), om särskilda skäl föreligger.

Förbud eller föreskrift enligt 3 § terrängkörningslagen meddelas av länsstyrelsen. Beslutet skall delges markägaren.

I ärende av vikt skall samråd ske med kommunen.

6 § I fråga om körning i terräng med fordon som brukas av försvarsmakten eller civilförsvaret finns särskilda bestämmelser.

7 § Trafikregler för terräng finns i terrängtrafikkungörelsen (1972: 594).

8 § Om förbud mot trafik med motordrivet fordon inom nationalpark finns bestämmelser i reglementen för nationalparker.

9 § Ytterligare föreskrifter för verkställigheten av terrängkörningslagen (1975:1313) meddelas av statens naturvårdsverk.

10 § Talan mot länsstyrelsens beslut enligt denna förordning förs hos regeringen genom besvär.

11 § Statens naturvårdsverk får föra talan mot länsstyrelsens beslut enligt denna förordning. Sådan talan är ej inskränkt till viss tid.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1979.

Lokal trafikföreskrift som före ikraftträdandet av denna förordning har meddelats enligt 57 § tredje stycket terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) skall anses meddelad med stöd av denna förordning och äga fortsatt giltighet i den mån länsstyrelsen ej förordnar annat.

På regeringens vägnar

ANDERS DAHLGREN

Olof Köhl
(Jordbruksdepartementet)

SFS 1991:1103 **Förordning**
Utkom från trycket den 1 juli 1991 **om ändring i terrängkörningsförordningen (1978:594);**

utfärdad den 20 juni 1991.

Regeringen föreskriver i fråga om terrängkörningsförordningen
dels att 5 och 10 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i förordningen skall införas en ny paragraf, 5 a §, av följande lydelse.

5 § Länsstyrelsen får föreskriva ytterligare undantag från bestämmelserna i 1 § terrängkörningslagen (1975:1313), om särskilda skäl föreligger.

Den som medgetts undantag från förbud som meddelats med stöd av 1 § andra stycket terrängkörningslagen är skyldig att inom det område där undantaget gäller på uppmaning av en naturvårdsvakt eller en polis uppvisa beslutet eller på annat sätt visa att undantag har medgetts.

Förbud eller föreskrift enligt 3 § terrängkörningslagen meddelas av länsstyrelsen. Beslutet skall delges markägaren.

I ärende av vikt skall samråd ske med kommunen.

5 a § Naturvårdsvakt som avses i 3 a § terrängkörningslagen (1975:1313) förordnas av länsstyrelsen i det län där naturvårdsvakten har sitt hemvist.

Föreskrifter om förordnande och utbildning av naturvårdsvakter meddelas av rikspolisstyrelsen efter samråd med statens naturvårdsverk.

10 § Länsstyrelsens beslut om undantag i ett särskilt fall från bestämmelserna i denna förordning får överklagas hos kammarrätten.

Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 1991. I fråga om överklagande av beslut som avses i 10 § gäller äldre föreskrifter, om beslutet meddelats före ikraftträdandet.

På regeringens vägnar

BIRGITTA DAHL

Ulf Andersson
(Miljödepartementet)

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Handläggare
Näringspolitiska sektorn
Tom Teljer

Datum
1992-11-27
Ert datum

Beteckning
Dnr 92/771
Er beteckning

Miljö-och naturresurs-
departementet

103 33 STOCKHOLM

Framställning om ändring i terrängkörningslagen mm

Antalet snöskotrar har under senare år ökat lavinartat. Från att ha varit i första hand ett arbetsredskap har skotern i stor utsträckning övergått till att bli ett fordon avsett för fritidsändamål. Denna nya användnig sker många gånger i tämligen oordnade former.

Den omfattande trafiken med snöskotrar medför i berörda delar av landet stora problem för jord- och skogsbruket. Förutom i Norrland är konflikter vanliga också i norra delarna av Svealand.

Skador på jord- och skogsbruk

Vid skoterkörning över jordbruksmark pressas snötäcket samman. Detta får till följd att tjälen tränger betydligt djupare än under normala omständigheter. Detta medför försenat vårbruk, senare växtstart och i många fall också att täckdikningssystemen inte fungerar och därmed inte avvattningen. En annan vanlig skada till följd av skoterkörning är isbränna. Förutom att de nämnda skadorna förorsakar lägre skörd medför de också ett ökat behov av bekämpningsmedel genom att ogräsen gynnas av de ändrade växtbetingelserna.

I skogen uppstår skador främst på plant- och ungskog.

Skotertrafik på oplogade vägar medför att ett istäcke av frusen snö bildas i spåren. Detta försvårar och fördyrar avsevärt vägens plogning. I stället för att snöröjningen i normala fall utförs med jordbrukstraktor kan det många gånger bli nödvändigt att använda bandtraktor vilket medför mångdubbelt högre kostnader.

Gällande lagstiftning

Bestämmelser för körning med motordrivna fordon finns i terrängkörningslagen (TKL). Av TKL framgår att körning för annat ändamål än jord- och skogsbruk på snötäckt skogsmark är förbjudet om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. I terrängkörningsförordningen anges att förbudet inte gäller om skogen inom området har en medelhöjd som är två meter eller mera.

Det finns i TKL inget förbud mot körning på snötäckt jordbruksmark. Av Naturvårdsverkets allmänna råd framgår att körning som innebär att fordonet kommer i kontakt med underlaget räknas som barmarkskörning vilket innebär att den är förbjuden.

Länsstyrelsen kan med stöd av TKL förbjuda trafik med motordrivet fordon också på snötäckt åkermark då skäl talar härför. Det har i praktiken visat sig svårt att få till stånd sådana förbudsområden.

Vi har i Sverige allemansrätt men däremot ingen motsvarande rätt för motorfordon. Detta framgår också av Naturvårdverkets allmänna råd som just påpekar att det finns ingen "allebilsrätt". I 12 kap 4 § brottsbalken sägs att "tager man olovlig väg över tomt eller plantering eller annan äga som kan taga skada därav, dömes för tagande av olovlig väg till böter". Detta torde innebära att endast sådan trafik som kan ske helt utan risk för skada är tillåten utan markägarens tillstånd.

Lagstiftningen och verkligheten

I och med att det i TKL inte stadgas något förbud mot att köra på snötäckt jordbruksmark bibringas skoterförarna den uppfattningen att det är tillåtet att köra på sådan mark. I bästa fall finns insikten att det är förbjudet om skotern kommer i kontakt med underlaget. Det säger sig själv att markägaren under sådana omständigheter har svårt att förhindra skoterkörning även om risken för skada är uppenbar och att den därmed står i strid med brottsbalkens bestämmelser.

Eftersom eventuella skador i allmänhet uppträder först efter lång tid blir de inte synliga för dem som orsakat dem. Att det förflyter så lång tid mellan körningen och det att skadan blir uppenbar får också till följd att det är näst intill omöjligt att binda någon enskild skoterförare vid en skada.

Inom skoterförarnas organisationer arbetas för att kanalisera skoterkörningen till särskilda leder och att förmå förarna att visa större hänsyn. Det

är ett förtjänstfullt arbete som utförs men dessvärre helt otillräckligt.

Bestämmelser för snöskoterkörning i våra grannländer

I såväl Norge som Finland är bestämmelserna för snöskoterkörning strängare än i Sverige.

I Norge kan markägare i princip neka färdsel med motorfordon på sin egendom. Det gäller även snötäckt mark. Också i Finland är körning med motordrivet fordon förbjuden utan markägarens tillstånd. Anläggning av snöskoterled kan dock i vissa fall ske utan markägarens samtycke. Snöskoterleder kan anläggas antingen vid en ledförrättning eller genom skriftliga avtal med markägarna. Markägare skall ersättas för den skada leden åsamkar fastigheten.

Förarutbildning

Den frivilliga förarutbildning för skoterförare som finns är enligt LRFs uppfattning helt otillräcklig. Dels är de krav som ställs på deltagarna alltför låga, dels är det alltför liten andel av skoterförarna som deltar i utbildningen. Den frivilliga utbildningen bör ersättas av obligatorisk utbildning som avslutas med någon form av examination.

Hemställan

Lantbrukarnas Riksförbund hemställer att regeringen i den nu pågående översynen av terrängkörningslagen förbjuder nöjeskörning med snöskoter annat än på därtill anvisade leder eller efter tillstånd av markägaren. Regeringen bör vidare utreda möjligheterna att införa obligatorisk förarutbildning för att få köra snöskoter.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Leif Zetterberg

Jan de Woul

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Handläggare
Näringspolitiska sektorn

Datum
1993-09-10
Ert datum

Beteckning
Er beteckning

Kjell Svensson
Skoterutredningen
Östra Järnvägsgatan 10, 7 tr

103 33 STOCKHOLM

Översänder här LRFs länsförbunds svar på enkäten ang skador till följd av snöskoterkörning. Flera länsförbund har i sina svar frångått enkätformuläret och gjort en utförligare redovisning, men det är som jag ser det ingen nackdel.

Det är naturligtvis oerhört svårt att i efterhand göra en sådan här uppskattning. Uppskattningen skulle varit svår att göra även under försommaren då skadorna var mest synliga och aktuella. Att uppskattningen dessutom måste avse en flerårsperiod gör den ännu mer komplicerad. Det finns å andra sidan knappast något alternativ. En mer objektiv metod skulle bli både utdragen i tiden och mycket kostsam.

Länsförbundens svar bygger i regel på underenkäter. Det har ingått i länsförbundens uppgift att bedöma de lokala bedömningarnas generaliserbarhet och göra eventuella korrigeringar.

Jag bifogar också en sammanställning av länsförbundens uppskattningar av skadorna på jordbruksmark och skogsföryngringar samt en kommentar till enkäten där jag redogör för syfte och uppläggning.

Hälsningar

Tom Teljer

IDEELL FÖRENING · FÖRENING U P A · EKONOMI - AB

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telegram	Telex	Telefax
105 33 STOCKHOLM	Klara Östra Kyrkogata 12	08-787 50 00	Lantförbundet	11098 Lantek S	08-110198

LRF Näringspolitiska sektorn

Tom Teljer

1993-09-06

Enkät ang skador till följd av snöskoterkörning – syfte och uppläggning

Att snöskoterkörning medför skador och olägenheter för jord- och skogsbruket är ett välkänt faktum. Enkätens syfte var att ge en samlad bild av skadornas omfattning och i viss mån också deras ekonomiska betydelse. Förutom kartläggningen av skadornas omfattning skulle enkäten också ge upplysning om vilka typer av skador som förekommer och vilka som bedömts som allvarligast.

Enkäten sändes till LRFs länsförbund i norrlandslänen och Kopparbergs län, dvs den del av landet där de allra flesta skador inträffar. Länsförbunden har därefter låtit frågorna gå vidare till lokalavdelningar eller kommungrupper.

Det är naturligtvis förenat med svårigheter att göra sådana här uppskattningar. Till detta bidrar bl a att bedömningen måste avse genomsnittet av en flerårsperiod eftersom det är stora variationer mellan åren på grund av snödjup och andra omständigheter. Bedömningarna är emellertid gjorda av personer som är väl insatta i lokala och regionala förhållandena varför uppgifterna trots den osäkerhet som ligger i uppskattningsmetoden ändå kan antas ge en förhållandevis god bild av skadeläget.

Kommentarer till enkätens olika delar

Jordbruksmark

Snöskoterskador på jordbruksmark är många gånger inte är begränsade till själva skoterspåren utan de påverkar också brukningen på övriga delar av åkerskiftet. För att få en uppfattning av dels hur stora arealer som berörs dels det ekonomiska värdet av skadorna har den skadade åkermarken indelats i olika skadeklasser. Därefter har den berörda arealen fördelats på respektive skadeklass.

Skogsföryngringar

Skogsskador till följd av snöskoterkörning utgörs så gott som uteslutande av skador på plant-och ungskog. I enkäten har dessa typer av bestånd sammanfattats i begreppet föryngringar. Därutöver fanns det möjligt att notera andra eventuella skogsskador.

Skogsbilvägar

Skador på skogsbilvägar, dvs i första hand fördyrad snöröjning, är ett omfattande problem. Denna skadetyp har därför skilts från de rena skogsskadorna.

Upplysningar om enkätsvaren

Ytterligare upplysningar om enkäterna kan lämnas av LRFs Länsförbund i respektive län.

Skador till följd av snöskoterkörning – sammanfattning

Län	Skadad jordbruksmark ha			Skador på skogsföryng. procent
	< 100 kr/ha	100 - 500 kr/ha	> 500 kr/ha	
Norrbotten	4.000	3.500	12.000	5 - 10
Västerbotten	12.000	16.000	3.000	ca 3
Jämtland	200	1.000	1.700	ca 3
Västernorrland	1.500	600	500	ca 2
Gävleborg	8.000	3.000	750	ca 2
Kopparberg	Små skador			

LRF Näringspolitiska sektorn

Enkät ang skador till följd av snöskoterkörning

Länsförbund/kommun/lokalavdelning:

Jordbruksmark

A Exempel på skador som kan förorsaka inkomstbortfall är isproppar i täckdiken, försenat vårbruk, isbränna, ökad ogräsförekomst med påföljande besprutning samt ökade torkningskostnader på grund av grönskott och senare skörd.

Finns det andra skador och följdverkningar av snöskoterkörning på jordbruksmark?

Vilka skador medför störst problem?

B Bedöm hur många hektar jordbruksmark (alternativt hur stor andel av jordbruksmarken som ligger inom respektive skadeklass sett under en längre tidsperiod. I skadeklass 1 ingår fält där skadorna kan uppskattas till minst 500 kr/ha. För övriga skadeklasser görs motsvarande bedömningar.

	ha	procent
1 Skador 500 kr/ha eller mera	___	____
2 Skador 100 - 500 kr/ha	___	____
3 Skador mindre än 100 kr/ha	___	____
4 Inga skador	___	____

C Övriga kommentarer, t ex om vissa delar av området är särskilt drabbat eller om enskilda fall med stora skador

Skogsmark

D Bedöm hur stor del av föryngringarna som skadas av snöskoterkörning

E Andra skogsskador

F Övriga kommentarer

Vägar

G Hur vanligt är det att körning med snöskoter på skogsbilvägar medför ökade kostnader för snöröjning?

H Hur stor blir kostnadsökningen per km

- i normalfallet?
- i extremfallen?

Andra olägenheter

Exemplifiera

snoskot.enk
1993-07-29

Enkät ang skador till följd av snöskoterkörning

Länsförbund/~~kommun/lokalavdelning~~: Norrbotten

Jordbruksmark

A Exempel på skador som kan förorsaka inkomstbortfall är isproppar i täckdiken, försenat vårbruk, isbränna, ökad ogräsförekomst med påföljande besprutning samt ökade torkningskostnader på grund av grönskott och senare skörd.

Finns det andra skador och följdverkningar av snöskoterkörning på jordbruksmark?

Se bilaga

Vilka skador medför störst problem?

Isbränder, skador på inventarier och påverkan på tjälen och bottenfrysning av diken.

B Bedöm hur många hektar jordbruksmark (alternativt hur stor andel av jordbruksmarken som ligger inom respektive skadeklass sett under en längre tidsperiod. I skadeklass 1 ingår fält där skadorna kan uppskattas till minst 500 kr/ha. För övriga skadeklasser görs motsvarande bedömningar.

	ha	procent
1 Skador 500 kr/ha eller mera	12.000	
2 Skador 100 - 500 kr/ha	3.500	
3 Skador mindre än 100 kr/ha	4.000	
4 Inga skador		

C Övriga kommentarer, t ex om vissa delar av området är särskilt drabbat eller om enskilda fall med stora skador

Kustområdet pga stor befolkningskoncentration
Luleå älvdal pga markens beskaffenhet

Skogsmark

D Bedöm hur stor del av föryngringarna som skadas av snöskoterkörning

5-10 %

E Andra skogsskador

Se bilaga

F Övriga kommentarer

Vägar

G Hur vanligt är det att körning med snöskoter på skogsbilvägar medför ökade kostnader för snöröjning?

Vid minst 40 % av snöröjningstillfällena.

H Hur stor blir kostnadsökningen per km

- **i normalfallet?** Ca 100:-
- **i extremfallen?** Ca 300:-

Andra olägenheter

Exemplifiera

snoskot.enk
1993-07-29

1. SKADOR JORDBRUK

1.1 Isbränder

När skotertrafik kompakterar snön uppstår ofta fysskador på grödor, vilken innebär skördebortfall och en ökad uppkomst av ogräs. Dett kan också leda till ökad användning av bekämpningsmedel.

1.2 Ökat tjäldjup

Eftersom snöns isolerande förmåga försvinner där skotern framförs, tränger tjälen väldigt djupt, främst på tunga jordtyper, (lera, mjäla). Detta orsakar försenad upptorning av markerna på våren genom uppfrysning på marken och igenfrysta täckdiken. Täckdiken kan även frysa sönder, varvid jordbrukaren åsamkas stor ekonomisk skada. Täckdikningskostnaden är idag ca 12 000 kronor per ha vid nyanläggning.

En försenad vårsådd pga ovanstående orsaker kostar ca 950 kronor/ha 10 dagar, enligt beräkningar gjorda vid Försöksgården i Öjebyn. På grund av den korta odlingssäsongen i norra Sverige kan i värsta fall sådd omöjliggöras. (kostnad ca 5000 kr/ha).

1.3 Bottenfrusna diken

Vid körning i laggdiken och huvudavlopp packas snön under vintern och vid snösmältningen flyter vattnet ovanpå denna packade snöbädd, varvid översvämning av diken uppstår. Detta innebär sedan frysskador och jorderosion samt en försenad upptorkning av markerna.

1.4 Skadegörelse på inventarier

Skotertrafiken medför skador på ex vis stängsel, täckdikningsbrunnar av PVC etc.

2. SKADOR SKOGSBRUK

2.1 Skador på ungskog

- Skotertrafik är förbjuden på föryngringsytor på kalhyggen när plantornas längd understiger 2 m. Detta framgår tydligt i nuvarande lagstiftning.

- Granskog föryngras normalt i blandskog av björk. Eftersom granen är ett skuggföredragande träslag, växer granplantorna upp i höga bestånd av björk. Granen är dessutom särskilt känslig för stormskador.
  Skotertrafik måste tydligt förbjudas även i dessa bestånd.

- Skogsbruket i Sverige är för närvarande under stor förnyelse. Ett mer naturinriktat skogsbruk krävs, vilket inneburit att storskogsbruket i möjligaste mån undviker föryngrint på stora kalhyggen. Blädning som avverkningsmetod får en ökad omfattning, vilket innebär att man avverkar de storsta träden och föryngrar i bestånden utan kalavverkning. Denna utveckling kräver en utvecklad lagstiftning med reglering av skotertrafiken.

2.2 Försvårad framkomlighet

Pga skotertrafik efter skogsbilvägar och körvägar försvårar framkomlighet i skogsbruket.

* Skotertrafik efter oplogade skogsbilvägar omöjliggör/försvårar plogning med mindre maskiner. Bandtraktor kan krävas, vilket kraftigt fördyrar plogningen.

* Hårdpackade skoterspår efter körvägar vid stort snödjup omöjliggör användandet av mindre skogsmaskiner och jordbrukstraktorer för skogskörslor.

* Körning i vägdiken kan medföra stora skador på vägkroppen genom erosion vid snösmältningen.

2.3 Julgransstölder

- Den "fria" skotertrafiken har inneburit att stölderna av julgranar har ökat i tätortsnära områden

2.4 Försvårad avrinning av smältvatten.

- Skotertrafik i skogsdiken och huvudavlopp under vintern innebär att diken bottenfryser och att snön packas, vilket innebär att diken översvämmas under snösmältningen. Om vädret därefter blir kallt så uppstår frysskador på skogen.

2.5 Skadegörelse och stölder

På grund av den ökade framkomligheten i skog och mark, som skotern inneburit, har frekvensen av skador och stölder på skogsbruksinventarier ökat i omfattning.

LRF Näringspolitiska sektorn

Enkät ang skador till följd av snöskoterkörning

Länsförbund/~~kommun/lokalavdelning:~~ Västerbotten

Jordbruksmark

A Exempel på skador som kan förorsaka inkomstbortfall är isproppar i täckdiken, försenat vårbruk, isbränna, ökad ogräsförekomst med påföljande besprutning samt ökade torkningskostnader på grund av grönskott och senare skörd.

Finns det andra skador och följdverkningar av snöskoterkörning på jordbruksmark?

Vilka skador medför störst problem?

B Bedöm hur många hektar jordbruksmark (alternativt hur stor andel av jordbruksmarken som ligger inom respektive skadeklass sett under en längre tidsperiod. I skadeklass 1 ingår fält där skadorna kan uppskattas till minst 500 kr/ha. För övriga skadeklasser görs motsvarande bedömningar.

	ha	procent
1 Skador 500 kr/ha eller mera	3000	____
2 Skador 100 - 500 kr/ha	16.000	____
3 Skador mindre än 100 kr/ha	12.000	____
4 Inga skador	____	____

C Övriga kommentarer, t ex om vissa delar av området är särskilt drabbat eller om enskilda fall med stora skador

Skogsmark

D Bedöm hur stor del av föryngringarna som skadas av snöskoterkörning
Ca 3%

E Andra skogsskador

F Övriga kommentarer

Vägar

G Hur vanligt är det att körning med snöskoter på skogsbilvägar medför ökade kostnader för snöröjning?

Vanligt

H Hur stor blir kostnadsökningen per km

- i normalfallet? – 100 %
- i extremfallen? 1000 %

Andra olägenheter

Exemplifiera

snoskot.enk
1993-07-29

LANTBRUKARNAS LÄNSFÖRBUND
I VÄSTERBOTTEN

Datum
1993-08-17

Tom Teljer
LRF / NPS

Sammanställning, skoterenkät.

Sammanställning av 26 inkomna svar (69 möjliga).
Dessa lokalavdelningar motsvarar 21 126 ha, av länets 77 338 ha (ca 27%).

26 + 6 avd inkomna senare, förändrar ej helhetsbilden

1. Förekommer okontrollerad snöskoterkörning inom avdelningens område?
Ja - 24 st, Ringa omfattning - 1 st,
ej svar - 1 st

2. Hur stor del av åkermarken omfattas ?

ALL - 1 st
2/3 - 3 st
1/2 - 7 st
1/4 - 11 st
10 - 15 % - 3 st
Ej svar - 1 st

3. Hur stora är skadorna på den åkermark som berörs av skoterkörning?

Mer än 500 kr/ha: 6 st, 804 ha = 4 % av areal
100 - 500 kr/ha: 16 st, 4 363 ha = 21 % av areal
- 100 kr/ha: 9 st, 3 370 ha = 16 % av areal
ej svar: 5 st
verbalt: 2 st

41 % av areal har skador som kan värderas till 1 862 250 kr, motsv 88 kr/ha på all åkermark dessa lokalavdelningar har.

4. Vilka skador uppstår?
Alla angivna svarsalternativ, + försenat vårbruk, nedkörda stakpinnar och skadade rörflensodlingar (OBS! de ska vårskördas).

5. Hur stor skördenedsättning bedömmer Du att det blir på en vall efter att skoterkörning förekommit?

2 - 5%: 7 st
10 %: 6 st
mer än 10 %: 7 st (högst angivet 10 - 50,60%)
ej svar 6 st

LRF SERVICE NORD AB • LANTBRUKARNAS LÄNSFÖRBUND

Postadress
Döbelnsgatan 17
903 30 UMEÅ

Telefon
Expedition 090-14 11 10

Telefax
090-12 73 66

6. Hur stor del av skogsföryngringarna berörs?

Alla: 0 st
2/3: 1 st
1/2: 7 st
1/4: 15 st
inga: 1 st
ej svar: 2 st

7. Hur stor del av berörda skogsföryngringar skadas?

1 - 5 %: 11 st
10 %: 6 st
15 - 20 % 5 st
ej svar 4 st

8. Vilka är skadorna på skogsmark?

Angivna, + samernas körning med motorcyklar och andra fordon, tilltrampade skogs och drivningsvägar är största bekymret. Planteringa kan på utsatta lägen få betydande skador, försämrade jaktmöjligheter.

9. Hur vanligt är det att skoterkörning medför ökade kostnader vid uppplogning av skogsvägar?

15 - 50 % samt ganska vanligt: 3 st
75 - 80 %, vanligt, mkt vanligt, alltid: 17 st
ej svar: 6 st

Hur stor kan kostnadsökningen bli?

10 - 50 %: 7 st
100%, fördubbling: 5 st
100 - 500 %: 4 st
1 000%, 10 ggr: 3 st
2 000 kr/km: 1 st
1 000 - 5 000 kr: 1 st
kraftig fördyring: 1 st
ej svar: 3 st.

Övrigt: Genom dragning av skoterled har problemet minskat.
Stor del av skadad skog beror på renskötande samer.
Hur påverkar oljespill och utsläpp av skoter våra grödors innehåll av föroreningar? För mer info kontakta Göran B. 090 - 611 23.

Kommentar: Svaren har inkommit från lokalavdelningar i kust, inland, fjälltrakter och norra och södra länsdelarna.
Svar finns både från avdelning med ringa problem och de som upplever större problem.

Som totalareal för länet har använts länsstyrelsens sammanställning, vilket även omfattar ca 10 000 ha obrukad åker. (trädv.)

Med vänlig hälsning

Solveig Larsson

1993-07-29

Frågeformulär, körning med snöskoter.

Lokalavdelning.....

Uppgiftslämnare..... tel .....
Ringa in svar och skriv det du kan!

1. Förekommer okontrollerad snöskoterkörning inom avdelningensområde?

JA NEJ

Åkermark
2. Hur stor del av åkermarken berörs?

ALL 2/3 1/2 1/4 INGEN ÅKERMARK

3. Hur stora är skadorna på den åkermark som berörs av skoterkörning?

* MER ÄN 500 KR/HA (>10% SKÖRDEBORTFALL), antal ha .....

* 100 - 500 KR/HA, antal ha .....

* UPP TILL 100 KR/HA, antal ha .....

4. Vilka skador uppstår?

ISBRÄNNA (GRÄSET KVÄVS OCH DÖR), DJUPARE TJÄLE OCH FÖRSENAD VÄXTLIGHET, IGENFRUSNA TÄCKDIKEN, NERKÖRDA STÄNGSEL.
ANDRA SKADOR, vilka?.....

5. Hur stor skördenedsättning bedömmer Du att det blir på en vall efter att snöskoterkörning förekommit?

1%, 2%, 3%, 4%, 5%, 10%, 15%, 20% .....

Skogsmark

6. Hur stor del av skogsföryngringar berörs?

ALLA, 2/3, 1/2, 1/4, INGA FÖRYNGRINGAR

7. Hur stor del av de berörda föryngringar skadas?

1%, 2%, 3%, 4%, 5%, 10%, 15%, 20% .....

8. Vilka är skadorna på skogsmarken?

TILLPACKADE SKOGSVÄGAR, FÖRSTÖRDA FÖRYNGRINGSYTOR, SKADOR PÅ VÄXANDE PLANT OCH UNGSKOG.
ANDRA SKADOR, vilka?.....

9. Hur vanligt är det att skoterkörning medför ökade kostnader vid uppplogning av skogsvägar?.....
Hur stor kan kostnadsökningen bli?.....

TACK FÖR HJÄLPEN!!!!

LANTBRUKARNAS LÄNSFÖRBUND
i Jämtland
Rådhusgatan 46
831 34 Östersund
Tel: 063 - 14 58 00
Fax: 063 - 14 58 08

1993-09-10 Sida 1 (5)

Till/
Tom Teljer, NPS

Svar från Länsförbundet i Jämtland på enkäten ang. skador till följd av snöskoterkörning

Nedan redovisas till att börja en fråga i Länsförbundets enkät, därefter svarar vi på din enkät. Alla procentsatser kommer från vår enkät. (Svarfrekvensen delat med antalet svarande avdelningar.)

Svarande avdelningar: 33 st (930906) av 43 st.

Förekommer okontrollerad snöskoterkörning inom avdelningens område?

Ja: 27st 81,8% Nej: 3st 9,1% Inget svar: 3st 9,1%

Nästan 82% av avdelningarna anser att det förkommer okontrollerad snöskoterkörning inom deras område. En mycket hög siffra.

Jordbruksmark

A
Sammanställning av frågan nr 4 i vår enkät som bifogas. Avdelningarna har svarat med egna formuleringar och med stor spridning av av svarsalternativen.

Fråga 4. Vilka skador uppstår?
Bokstavsordningen här nedan står inte i frågeformuläret.

A. Isbränna (Gräset kvävs och dör)?
Berg, Klövsjö, Tännäs, Hogdal, Offerdal, Kaxås, Alsen, Västjämtlands snöskotergrupp, Stugun, Åre-Undersåker, Mattmar-Mörsil, Sunne-Norderö, Brunflo-Marieby, Häggenås, Frösön, Hede, Ragunda, Näs, Aspås, Kälarne, Rödön.

Summa: 21st avd 63,6%.

B. Djupare tjäle och försenad växtlighet?
Berg, Revsund, Tännäs, Hogdal, Föllinge, Offerdal, Kaxås, Alsen, Västjämtlands snöskotergrupp, Stugun, Frostviken, Åre-Undersåker, Mattmar-Mörsil, Frösön, Hede, Ragunda, Hallen, Näs, Aspås, Rödön, Kälarne.

Summa: 21st avd 63,6%.

Sid 2

C. Igenfrusna täckdiken?
Myssjö, Revsund, Tännäs, Kaxås, Alsen, Västjämtlands snöskotergrupp, Sunne-Norderö, Hede, Ragunda, Aspås, Rödön.

Summa: 11st avd 33,3%.

D. Nerkörda stängsel?
Berg, Tännäs, Hogdal, Föllinge, Offerdal, Kaxås, Alsen, Västjämtlands snöskotergrupp, Åre-Undersåker, Mattmar-Mörsil, Sunne-Norderö, Brunflo-Marieby, Häggenås, Frösön, Hede, Ragunda, Hallen, Näs, Aspås, Rödön.

Summa: 20st avd 60,6%.

Jämför nedanstående, E, med frågan "Finns det andra skador och följdverkningar av snöskoterkörning på jordbruksmark."

E. Andra skador, vilka?
Berg, nedskräpning (tomglas, burkar). Hogdal, t ex har en plastbåt körts över. Ström-Alanäs, giftutsläpp. Åre-Undersåker, körning vid snösmältning. Mattmar-Mörsil, rotskador samt uppluckring pga körning under barmarksförhållanden eller för tunt snötäcke. Kyrkås, Det finns risk för alla dessa (ovanstående A-D) skador vid olyckliga samverkande omständigheter. Näs, svårare för klövern att övervintra.

Vilka skador medför störst problem?
Av ovanstående avdelningars svar och kommentarer kan man konstatera att isbränna, djupare tjäle och försenad växtlighet och nerkörda stängsel är de största problemen.

B
På vår fråga om hur stor del av åkermarken som berörs av snöskoterkörning kan man med hjälp av avdelningarnas svar hävda att

26,9% av åkermarken i Jämtland berörs av snöskoterkörning.

11 579 ha av 43 072 ha.

Hur stora är skadorna på den åkermark som berörs av skotertrafiken?

X Mer än 500 kr/ha , antal ha ca 1700, ca 4%
(10% skördebortfall)

X 100 - 500 kr/ha, antal ha ca 1000, ca 2,4%

X Upp till 100 kr/ha, antal ha ca 200, ca 0,48%

Avdelningarna har upplevt det svårt att kostnadsbestämma skadorna upp till 500 kr/ha därför att där de uppträder är de svåra att upptäcka. Det är lättare att se de stora skadorna på åkern och då speciellt på vallen. Se vidare nedan.

Sid 3

C
Hur stor skördeskadenedsättning bedömer Du att det blir på en vall efter att snöskoterkörning förekommit?

1%: 1st 3% 2%: 1st 3%: 0

4%: 2st 6% 5%: 2st 10%: 6st 18,1%

15%: 2st 20%: 3st 9,1% Annat svar: 6st 18,2%
Inget svar: 10st 30,3%

I Jämtlands län är vallens andel av åkermarken ca 26 000 ha, ca 60%. Av avdelningarnas svar ser man att 23 st, 69,7% anser att det blir skördeskadenedsättningar på vallen. 14st avdelningar, 42,4%, varav tre återfinns i gruppen "Annat svar", svarar att mellan 10 - 20 % skördeskadenedsättning uppkommer på vallen pga snöskoterkörning. Snöskoterkörandet har i Jämtlands län den karaktären att det körande som förekommer till ca 90% är på den släta och plana vallen. Snöskoterföraren drar sig för att köra på en plöjd åker. Som nämnt ovan är det svårare att bedöma skador som har en liten omfattning än skador som är tydliga och lätta att konstatera.

Skogsmark

D
Hur stor del av skogsföryngringarna berörs?

Alla: 2st 6% 2/3: 1st 3% 1/2: 1st

1/4: 11st 33,3% Inga föryngringar berörs: 4st 12,1%

Inget svar: 8st 24,2% Annat svar: 3st 9,1% 1/10: 2st 6%

Bedömningen av ovanstående blir att det är svårt att göra någon för länet samlad analys av hur stor del av skogsföryngringarna som berörs. Nedan görs ett försök. Det kan nämnas att föryngringsytor i närhet av samhälle och större by med hög skotertäthet är hårdare drabbat än ytor ute i glesbygd.

Hur stor del av berörda föryngringar skadas?

1%: 3st 9,1% 2%: 4st 12,1% 3%: 0

4%: 0 5%: 1st 3% 10%: 2st 6%

15%: 2st 6% 20%: 2st Annan % 30% 1st.

Inget svar: 14st 42,4% Annat svar: 4st 12,1%

Som i ovanstående kommentar är det svår att säga hur mycket som skadas. En försiktig bedöming om man gör en sammanvägning av ovanstående blir att ca 3% av föryngringarna skadas.

sid 4

E
Vilka är skadorna på skogsmarken?
Bokstavsordningen här nedan står inte i frågeformuläret.

A. Tillpackade skogsvägar?
Myssjö, Berg, Revsund, Tännäs, Hogdal, Ås, Föllinge, Offerdal, Kaxås, Alsen, Stugun, Mattmar-Mörsil, Sunne-Norderö, Brunflo-Marieby, Kyrkås, Häggenås, Frösön, Hede, Hallen, Näs, Kälarne, Rödön, Aspås.

Summa: 23st avd 69.7%.

B. Förstörda föryngringsytor? Skador på plant och ungskog?
Tännäs, Hogdal, Föllinge, Offerdal, Kaxås, Alsen, Stugun, Åre-Undersåker, Mattmar-Mörsil, Sunne-Norderö, Brunflo-Marieby, Häggenås, Frösön, Hede, Ragunda, Hallen, Näs, Kälarne, Rödön, Frostviken.

Summa: 20st avd 60,6%.

F
Andra skador, vilka?
Västjämtlands snöskotergrupp, frostskador på plantor som står i närheten av eller i direkt anslutning till spåren. Ström-Alanäs, Svallis och försenad källossning. Tåsjö, än så länge mycket små.

Vägar

G
Hur vanligt är det att snöskoterkörning medför ökade kostnader vid upplogning av skogsvägar?

28st, 84,8%, av avdelningarna skriver att det är mycket vanligt och snarare en regel än ett undantag att det körs snöskoter på skogsvägarna. Detta körande resulterar i de flesta fallen i ökade kostnader. Man tvingas hyra in större maskiner, köra längre tid med sina egna maskiner, slitaget på den egna maskinparken ökar, man måste köpa in dyrare utrustning för att klara av upplogningen osv. Resterande 5 avdelningar, 15,1%, svarar inte på frågan eller har egna kommentarer, delvis redovisade ovan.

Hur stor kan kostnadsökningen bli? Antal gånger dyrare:

1 gång: 3st 9,1% 2-3 ggr: 1st 3%

3-4 ggr: 5st 15,1% Annat svar: 19st 57,6%

Inget svar: 5st 16,6%

sid 5

Avdelningarnas kommentarer:

Av avdelningarnas kommentarer, delvis redovisade ovan, kan man utläsa att en fördyring på 3 - 4 gånger inte är ovanligt när man plogar upp skogsvägarna. En kommentar är att skogsvägarna måste snöröjas efter varje snöfall, för att inte snön skall packas ihop av snöskoteråkarna. Kostnaden beror då på hur mycket det snöar. Brunflo-Marieby och Hallens avdelningar påpekar problemet med frusna vägtrummor. Detta påverkar även, i mindre mån, åkermarken och avrinningen på våren från dessa.

Andra olägenheter

Snöskoterkörande över gårdsplaner, skotrarna stör djur som vistas i en kall lösdrift, den osäkerhet det innebär att inte riktigt veta om det innebär några skador, det kan man inte kontrollera förrän snön har smält bort, osv.

Övriga slutsatser

De avdelningar som inte har svarat på enkäten uppgår till tio stycken. Man kan dock dra den slutsatsen att deras eventuella svar inte skulle skilja sig så mycket från de svar som inkommit till dags dato. Antalet svarande avdelningar är 33 stycken, 76,7%.

Pär Vikström, eu
~~Bilagor Länsförbundets enkät~~

N:\CC263\WP51DOK\SVARTOMT.WP

LRF Näringspolitiska sektorn

Enkät ang skador till följd av snöskoterkörning

Länsförbund/~~kommun/lokalavdelning~~: Västernorrland

Jordbruksmark

A Exempel på skador som kan förorsaka inkomstbortfall är isproppar i täckdiken, försenat vårbruk, isbränna, ökad ogräsförekomst med påföljande besprutning samt ökade torkningskostnader på grund av grönskott och senare skörd.

Finns det andra skador och följdverkningar av snöskoterkörning på jordbruksmark?
Skador på vattenledningar, avklippta stängsel

Vilka skador medför störst problem?
Isbränna, vallskador, försenat vårbruk, stopp i diken

B Bedöm hur många hektar jordbruksmark (alternativt hur stor andel av jordbruksmarken som ligger inom respektive skadeklass sett under en längre tidsperiod. I skadeklass 1 ingår fält där skadorna kan uppskattas till minst 500 kr/ha. För övriga skadeklasser görs motsvarande bedömningar.

	ha	procent
1 Skador 500 kr/ha eller mera	500	____
2 Skador 100 - 500 kr/ha	600	____
3 Skador mindre än 100 kr/ha	1.500	____
4 Inga skador	___	____

C Övriga kommentarer, t ex om vissa delar av området är särskilt drabbat eller om enskilda fall med stora skador
Problem särskilt i närhet av tätorterna.

Skogsmark

D Bedöm hur stor del av föryngringarna som skadas av snöskoterkörning ca 2 %

E Andra skogsskador

F Övriga kommentarer

Vägar

G Hur vanligt är det att körning med snöskoter på skogsbilvägar medför ökade kostnader för snöröjning?
Mycket vanligt

H Hur stor blir kostnadsökningen per km

- i normalfallet? Dubbel kostnad

- i extremfallen? Tredubbel kostnad eller ännu mer

Andra olägenheter

Exemplifiera

Diken och vägtrummor fryser ofta på grund av skoterkörning. Vid första snöfall är det vanligt att man kommer med sina skotrar och kör mitt i de oplogade skogsbilvägarna. När skoterspåren fryser till blir spåren så hårda att det ej går att ta upp vägen med snöplog eller väghyvel. Då måste det till en bandtraktor och enbart flyttningskostnaderna för den ligger på 1500-2000 kronor per objekt. Kostnaden för bandtraktor blir dessutom det dubbla per km, genom att den arbetar långsammare och man får inte ut snökanten utanför diket, vilket ytterligare fördyrar i förlängningen.

snoskot.enk
1993-07-29

LANTBRUKARNAS
LÄNSFÖRBUND
I GÄVLEBORG

1993-08-18

Bengt Andersson

Tom Teljer
Näringspolitiska sektorn
Lantbrukarnas Riksförbund
105 33 Stockholm

Enkät ang. skador till följd av snöskoterkörning.

Länsförbundet i Gävleborg har ombett de 36 lokalavdelningarna att göra en bedömning hur det står till i deras område. Naturligtvis har vi inte fått hundraprocentig täckning av inkomna svar men det har ändå gett en så långt möjligt, någorlunda säker bild av hur man uppfattar skadorna i olika delar av länet.

De senaste årens vintrar har ju varit snöfattiga även i vårt län, vilket troligen har påverkat bedömningen av skadeläget ganska mycket, i varje fall i Gästrikland, även om uppdraget sträckte sig över en längre tidsperiod är det ju det mera näraliggande man minns. Ganska klart, men inte oväntat är att frekvensen av snöskoterkörning och skador därav, verkar vara störst i de norra och västra delarna av Gävleborgs län.

Länets åkerareal uppgår till c:a 76 000 hektar. Skogsarealen är c:a 1 471 000 hektar produktiv mark, varav c:a 20 % eller c:a 29 400 hektar i åldersgruppen 3-20 år.
Har också tagit reda på ungefärliga plogningskostnader och de verkar ligga på ungefär 100 kr per km under normala förhållanden. Maskinringstaxan i vårt län ligger på 231-291 kr per timme inkl. förare och bränsle, beroende på vilken utrustning man har. Den taxan är c:a 20 % under lantbruksenhetens rekommendationer. På följande sida redovisas en sammanvägning av inkomna svar från lokalavdelningarna.

Med vänlig hälsning

Bengt Andersson

LANTBRUKARNAS LÄNSFÖRBUND · LANTBRUKARNAS EKONOMI-AB Servicefilialen

Postadress
Länskontoret:
Herrgårdsvägen 12
812 93 Kungsgården

Telefon
Länskontoret 0290-380 40
Fax. nr. 0290-376 92

Sammanställning av enkätsvar om skador förorsakade av snöskoterkörning i Gävleborgs län.

A. Jordbruksmark.

Exempel på andra skador utöver de uppräknade på frågeformuläret är:

Nedkörda stängsel, djur som går ute även på vintern kan ta sig ut. Nedskräpning av vallar och betesmarker med föremål som kan ge allvarliga skador på djur och maskiner om de hamnar i fodret.
De skador som upplevs ge de största ekonomiska bortfallet är de som förorsakas av det ökade tjäldjupet i spåren och de olägenheter som följer av detta.

B. Skadorna har bedömts fördelas sålunda:

Över 500 kronor per ha	1% av åkermarken
Mellan 100-500 kronor per ha	4%
Mindre än 100 kronor per ha	11%
Inga skador	84%

Baserat på länets åkerareal blir detta 1 710 000 kronor.

C. Stora variationer, största olägenheterna i de norra delarna av länet och i närheten av större tätorter.

Skogsmark.

D. Andel av föryngringarna som skadats.
Cirka 85 % av arealen bedöms oskadad.
Cirka 10 % av arealen eller 2940 ha uppvisar skador på upp till 10% av plantorna.
Cirka 5% av arealen eller 1470 ha uppvisar mellan 10-30% skador.

Vägar.

G. Körning med snöskoter på oplogade skogsbilvägar anses vara ofta eller mycket ofta förekommande.

H. Kostnadsökningen för snöröjning bedöms i normalfallet öka med cirka 50% och i ogynnsamma fall med 100-500%. I extrema fall kan den uppgå till mellan 500-1000% och kan ibland vara helt omöjlig.

Sammanfattningsvis tycks körning på oplogade vägar vara det som vållar mest problemen och irritation bland lantbrukarna, även om skadorna på åkermark och skogsföryngringar rent ekonomiskt kan vara större.

Enkät ang skador till följd av snöskoterkörning

LRFs Länsförbund i Dalarna

Från Kopparbergs län rapporteras att skadorna är av mycket begränsad omfattning. Vissa skador förekommer dock, bl a nämns fördyrad snöröjning av skogsbilvägar.

Bedömingarna kan ha påverkats av att de se senaste årens vintrar varit snöfattiga inom de delar av länet där jordbruket är av någon omfattning.

Skoterutredningens enkäter om skador för jordbruket och skogsbruket

Enkäterna och de svar som utredningen fick redovisas i sammanställd form i denna bilaga.

* Kartläggning av skador inom jordbruket
* Svar på ovanstående
* Kartläggning av skador inom skogsbruket
* Svar på ovanstående

Skoterutredningen
David Andersson, sekr

ENKÄT
1993-09-17

Sändlista

Utredningen om konsekvenser för jordbruket och skogsbruket av användning av snöskotrar (M 1993:11)

I direktiven till rubricerade utredning (bifogas) har den särskilde utredaren - undertecknad Kjell Svensson - bl.a. fått i uppdrag att kartlägga typ, omfattning och effekter av skador som körning med snöskoter medför för jordbruket.

Skoterutredningen hemställer härmed om att länsstyrelsen bedömer skador på jordbruket som följd av snöskoterkörning genom att fylla i bifogade frågeformulär. Utredningen är medveten om svårigheten att uppskatta skadornas omfattning. Trots de osäkerheter som skattningarna kommer att vara behäftade med får de ändå stor betydelse för utredningens fortsatta arbete avseende bedömningen av erforderliga åtgärder.

Förekommer inga skador på jordbruksmark inom länet skall formuläret ändå sändas in till utredningen med identifieringsuppgifterna ifyllda.

I frågeformulärets "huvud" finns uppgifter om vart svaret skall skickas och inom vilken tid. Som framgår där har en av utredningens experter - Jan Gustavsson, Jordbruksverket - åtagit sig att svara på eventuella frågor som kan komma upp vid handläggningen.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har i en skrivelse 1992-11-27 till Miljö- och naturresursdepartementet beskrivit olika typer av skador. I en enkät till länsförbunden har LRF hämtat in uppgifter om skadornas omfattning. LRF:s material bifogas denna skrivelse. Det bör observeras att Värmlands län inte ingår i LRF:s undersökning.

Med vänlig hälsning

Kjell Svensson
Särskild utredare

David Andersson
Enligt uppdrag

Sändlista
Lantbruksenheten vid länsstyrelserna i
S, W, X, Y, Z, AC, BD län

Bilagor:
1. Skoterutredningens direktiv (Dir 1993:84)
2. Underlag från LRF
3. Enkät om skador på jordbruksmark och i jordbrukslandskap som följd av skoterkörning

Skoterutredningen Sept/Okt -93
Jan Gustavsson, expert 036-15 51 60
David Andersson, sekr 08-666 70 19

Enkät om skador på jordbruksmark och i jordbrukslandskap som följd av körning med snöskoter

Svaret skall senast 1993-10-15 sändas till:

Skoterutredningen
Östra Järnvägsgatan 10
103 33 STOCKHOLM

Frågorna besvaras med vad som kan anses kännetecknа ett "normalår", t.ex. genom att skatta ett snitt för den senaste 5-årsperioden. Jan Gustavsson, Jordbruksverket tel. 036-15 51 60, svarar på frågor kring enkäten.

Utredningen tackar på förhand för länsstyrelsens medverkan!

IDENTIFIERINGSUPPGIFTER

Län: .....

Uppgiftslämnare: .....

Tel: .....

Fax: .....

1. Vilken typ av skador förekommer på gröda/jordbruksmark i länet?

	Vanligt	Mindre vanligt	Förekommer inte
Isbrännor			
Isproppar i täckdiken			
Försenat vårbruk			
Ökad ogräsförekomst			
Försenad skörd			
Ökade torkningskostnader			

Andra skador:

---

2. Bedöm skadornas omfattning

Länsstyrelsen delar/delar ej LRF:s bedömning enligt bifogad redovisning (Stryk icke tillämpligt alternativ.)

Om länsstyrelsen inte delar LRF:s bedömning görs egen bedömning.
Länets totala åkerareal: ..... ha
Skador omfattande 500 kr/ha eller mer ..... ha
Skador omfattande 100-500 kr/ha ..... ha
Skador omfattande mindre än 100 kr/ha ..... ha
Inga skador förekommer ..... ha

3. Uppskatta värdet av skadorna på gröda i länet

Totalt ..... kr
Fördelat på grödor (om möjligt)
Vall ..... kr
Stråsäd ..... kr
Potatis ..... kr
Frukt/bär ..... kr
Övrigt ..... kr

4. Andra skador inom jordbruket i länet:

Beskriv andra skador:

Omfattning:

Effekter:

Kostnader:

Övrigt:

---

5. Förekommer skador på känslig natur i jordbruksbygd?

Beskriv dessa skador:

Omfattning:

Effekter:

Övrigt:

---

6. Får länsstyrelsen årligen synpunkter och/eller förfrågningar från jordbrukare rörande snöskoterkörning och uppkomna skador?

JA NEJ

Om ja, antal förfrågningar: .....

7. Känner länsstyrelsen till om några jordbrukare polisanmält skador?

JA NEJ

Om ja, antal polisanmälningar: .....

8. Är det enligt länsstyrelsens uppfattning möjligt att närmare precisera var inom länet skadorna efter snöskoterkörning är som mest omfattande och frekventa. Ange i så fall det geografiska området:

.....

9. Länsstyrelsens synpunkter på vilka åtgärder som kan/bör vidtas för att minska skador i jordbruket som följd av körning med snöskoter.

---

6 (6)

1

SKOTERUTREDNINGEN
(M 1993:11)
David Andersson, sekr.
Tel. 08-666 70 19
Fax. 08-661 79 10

SAMMANSTÄLLNING
av enkätsvar
1993-11-08

Sammanställning av svar som avgetts av länsstyrelserna i de sju skogslänen angående skador på jordbruksmark och i skogslandskap som följd av körning med snöskoter

Rubricerade enkät tillställdes 1993-09-17 lantbruksenheten vid länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Formuläret bifogas denna sammanställning. Utredningen konstaterade i missivskrivelsen att länsstyrelsernas svar skulle behandlas som skattningar då det kunde förutses att några statistiska uppgifter inte skulle finnas tillgängliga. Den undersökning som LRF gjort hösten 1993 delgavs länsstyrelserna som underlag för jämförelser. Samtliga länsstyrelser svarade.

Nedan följer en sammanställning av svaren.

FRÅGA Nr 1
Vilken typ av skador förekommer på gröda/jordbruksmark i länet?

	Vanligt	Mindre vanligt	Förekommer inte	LRF:s bedömning
Isbrännor	W, Y, Z, BD	X, AC	S	BD, AC, Z, Y, X
Isproppar i täckdiken	Y	X, Z, AC, BD	S	BD, AC, Z, Y, X,
Försenat vårbruk	Z, AC	X, Y, BD	S	BD, AC, Y
Ökad ogräs-förekomst	Z, AC, BD		S	BD, AC
Försenad skörd	AC	X, Y, Z	BD, S	AC, Z
Ökade torknings-kostnader	AC	Z, BD	S	AC
Andra skador	W, Z		S	BD = djup tjäle AC = rörflens-odlingar Z = djup tjäle stängsel-skador

Anmärkningar: Såsom andra skador exemplifieras: utvintring på vallar, stängselskador.

2

FRÅGA Nr 2
Bedöm skadornas omfattning (räknat i ha)

	S	W	X	Y	Z	AC	BD	LRF
Länets totala areal i ha		62.000	75.000		43.000	77.000	43.000	
Skador om 500 kr/ha eller mer						1.000		BD=12.000 AC= 3.000 Z = 1.700 Y = 500 X = 760
Skador om 100-500 kr/ha						9.000		BD= 3.500 AC=16.000 Z = 1.000 Y = 600 X =3.040
Skador mindre än 100 kr/ha						6.000		BD= 4.000 AC=12.000 Z = 200 Y = 1.500 X = 8.400
Inga skador								
Delar LRF:s bedömning		Ja	Ja	Ja	Ja	Tvekar	Tvekar	

Anmärkningar: AC län anser att skadorna uppgår till ca hälften av LRF:s bedömning.
BD län anser att skadorna omfattar ca 10-25 % av total areal.
S län har inte anmält några skador.

3

FRÅGA Nr 3
Uppskatta värdet av skadorna på gröda i länet

	S	W	X	Y	Z	AC	BD
Totalt, kr			1.500.0000	600.000	1.500.000	3.500.000	
Vall				400.000	1.300.000	3.000.000	
Stråsäd				200.000		100.000	
Potatis					200.000	100.000	
Frukt/bär					50.000	100.000	
Övrigt						100.000	

Anmärkningar: W län har inte lämnat någon uppgift.
BD län har inte lämnat någon uppgift.
AC län säger att 3,5 milj. kan vara +/- 2 milj., alltså mycket svårt at skatta.
S län har inte anmält några skador.

FRÅGA Nr 4
Andra skador inom jordbruket i länet?

W län: skador på ungskogsplanteringar och oplogade skogsbilvägar.
X län: stängsel och nedskräpning av vallar och betesmarker.
Y län: stängsel, försvårad snöröjning på skogsbilvägar (200.000 kr).
Z län: försvårad snöröjning på skogsbilvägar.
AC län: nedkörning av rörflensodlingar, skador på skogsplantering på tidigare jordbruksmark, brunnar och stängsel.
BD län: vägar och planteringar i skogsbruket, stängselskador, nedskräpning och okynneskörning på ensilagebalar.

FRÅGA Nr 5
Förekommer skador på känslig natur i jordbruksbygd?

X län: kan förekomma men länsstyrelsen kan inte belägga dessa.
Y län: bullerstörningar som skadar naturupplevelser, igenisning av diken och brunnar som orsakar översvämningar och erosion.
BD län: kan förekomma men inga studier har gjorts.

FRÅGA Nr 6
Får länsstyrelsen årligen synpunkter och/eller förfrågningar från jordbrukare rörande snöskoterkörning och uppkomna skador?

	S	W	X	Y	Z	AC	BD
Ja			x	10	2	x	10
Nej	x	x					

FRÅGA Nr 7
Känner länsstyrelsen till om polisanmälan gjorts?

	S	W	X	Y	Z	AC	BD
Ja		10 - 12		2			
Nej	x		x		x	Osäker om full-följd	Osäker om full-följd

FRÅGA Nr 8
Var inom länet är skadorna mest frekventa och omfattande?

W län: låg skadefrekvens men förekommer i Orsa, Mora och Älvdalen.
X län: norra och västra delarna av länet samt runt tätorterna.
Y län: runt tätorter.
Z län: i närheten av tätbebyggelse.
AC län: problemen störst nära byarna och utefter kusten som följd av det begränsade snödjupet.
BD län: södra länsdelen och Kalix-området (omfattar 73 % av den totala åkerarealen) samt i närheten av större byar.

5

FRÅGA Nr 9
Förslag till åtgärder som kan förebygga skador:

* samarbete mellan skoterklubbar, enskilda jordbrukar och LRF
* anläggning av leder
* förbud mot körning utanför leder annat än för nyttotrafik (Y län)
* generellt förbud mot skoterkörning på jordbruksmark utan markägarens tillstånd (Z län)
* inte generellt förbud för körning på åkermark men markägare borde kunna utfärda tillfälliga förbud (AC län)
* kommunal markanvändningsplanering, möjlighet till tillfälliga förbud där markägaren kan få råda, visst snödjup som förutsättning för körning utanför leder samt förarutbildning.

1 (8)

Skoterutredningen
David Andersson, sekr

ENKÄT
1993-09-17

Sändlista

Utredningen om konsekvenser för jordbruket och skogsbruket av användning av snöskotrar (M 1993:11)

I direktiven till rubricerade utredning har den särskilde utredaren - undertecknad Kjell Svensson - bl.a. fått i uppdrag att kartlägga typ, omfattning och effekter av skador som körning med snöskoter medför för skogsbruket.

Skoterutredningen hemställer härmed om att distriktet bedömer skador på skogsmark och skogsbilvägar som följd av snöskoterkörning genom att fylla i bifogade frågeformulär. Frågorna omfattar skogsmark för alla ägarkategorier inom skogvårdsdistriktet. Det gäller alltså inte bara enskilda skogsägare, utan även mark som tillhör exempelvis bolag, kyrkan eller kommun.

Förekommer inga skador på skogsmark eller skogsbilvägar efter snöskoterkörning inom skogsvårdsdistriktet skall formuläret ändå sändas in till utredningen med identifieringsuppgifterna ifyllda.

Utredningen är medveten om svårigheten att uppskatta skadornas omfattning och värde. Trots de osäkerheter som uppskattningarna kommer att vara behäftade med får de ändå stor betydelse för utredningens fortsatta arbete avseende bedömningen av erforderliga åtgärder.

I frågeformulärets "huvud" finns uppgifter om vart svaret skall sändas och inom vilken tid. Som framgår där har en av utredningens experter - Leif Hemberg, Skogsvårdsstyrelsen i Vilhelmina - åtagit sig att samla in och bearbeta svaren. Han svarar också på eventuella frågor som kan komma upp vid handläggningen.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har i en skrivelse 1992-11-27 till miljö- och naturresursdepartementet beskrivit olika typer av skador. I en enkät till länsförbunden har LRF hämtat in uppgifter om skadornas omfattning. LRF:s material bifogas denna skrivelse. Det bör observeras att Värmlands län inte ingår i LRF:s undersökning.

Med vänlig hälsning

Kjell Svensson
Särskild utredare

David Andersson
Enligt uppdrag

Bilagor:
Skoterutredningens direktiv (Dir 1993:8)
Underlag från LRF
Enkät om skador på skogsmark som följd av snöskoterkörning
Sändlista
Skogsvårdsstyrelsernas distrikt inom
S,W,X,Y,Z,AC, BD län

Skoterutredningen Sept/Okt -93
Leif Hemberg, expert. 0940-128 15
David Andersson, sekr., 08-666 70 19

Enkät om skador på skogsmark och skogsbilvägar som följd av körning med snöskoter

Svaret skall senast 1993-10-22 sändas till:

Skogsvårdsstyrelsen
Leif Hemberg
Volgsjövägen 27
912 32 VILHELMINA

Frågorna besvaras med vad som kan anses kännetecknа ett "normalår", t.ex. genom att skatta ett snitt för den senaste 5-årsperioden. Leif Hemberg, Skogsvårdsstyrelsen i Vilhelmina tel. 0940-128 15 svarar på frågor kring enkäten.

Utredningen tackar på förhand för distriktets medverkan!

IDENTIFIERINGSUPPGIFTER

LÄN: ..... DISTRIKT: .....

UPPGIFTSLÄMNARE: .....

ADRESS: .....

TELEFON: ..... TELEFAX: .....

AREAL HA SKOGSMARK INOM DISTRIKTET: .....

AREAL HA SKOGSMARK 20 ÅR OCH YNGRE: .....

ANTAL ENSKILDA SKOGSÄGARE: .....

ÖVRIGA SKOGSÄGARE, NAMN: .....

.....

.....

SKOGSMARK

Förekommer skador på skogsmark efter snöskoterkörning inom distriktet?

JA NEJ

Om ja, fortsätt svara på frågorna 1 t.o.m. 6 med underpunkter.

1. Förekommer skador på plantskog inom huggningsklass K2?
(Kalmark där återväxtåtgärderna är utförda, medelhöjd lägre än o,5 meter)

JA NEJ

1.1 Vilka skador har plantorna?

Stambrott Toppskottsskador

Övriga skador t.ex.: .....

1.2 Hur många hektar utgör hkl K2 av distriktets skogsmark? .....

1.3 Hur många hektar av hkl K2 inom distriktet berörs av skador? .....

1.4 Hur stor del av berörda föryngringar skadas?

1% 5% 10% 15% 20% 25% Annan .....%

1.5 Har hjälpplantering erfordrats efter körskador?

JA NEJ

Areal: .....hektar Plantantal/hektar: .....

Övriga skogsvårdsåtgärder: Areal: ..... hektar

.....

1.6 Hur stor blir kostnadsökningen räknat i kronor/hektar för berörda markägare för att få godtagbara föryngringar.

.....

2. Förekommer skador på plantskog huggningsklass R1?
(Skog vars huvudträdslag har en meterhöjd som är högre än 0,5 meter men lägre än 1,3 meter.)

JA NEJ

2.1 Vilka skador har plantorna?

Stambrott Stamskador Toppskottsskador

Övriga skador t.ex.:

.....

.....

2.2 Hur många hektar utgör hkl R1 av distriktets skogsmark? .....

2.3 Hur många hektar av hkl Rl inom distriktet berörs av skador? .....

2.4 Hur stor del av berörda föryngringar skadas?

1% 5% 10% 15% 20% 25% Annan: .....%

2.5 Har några skogsvårdsåtgärder gjorts efter körskador för att säkerställa föryngringarna?
Vilka: ..... Omfattning, areal: ..... hektar

2.6 Hur stor blir kostnadsökningen för dessa åtgärder räknat i kronor/hektar för berörda skogsägare? .....

.....

3. Förekommer skador på ungskog huggningsklass R2?
(Skog vars huvudträdslag har en medelhöjd som är 1,3 meter eller högre.)

JA NEJ

3.1 Vilka är skadorna på ungskogen?

Stambrott Stamskador Toppskottsskador

Övriga skador t.ex.: .....

.....

3.2 Hur många hektar utgör hkl R2 av distriktets skogsmark? .....

3.3 Hur många av dessa berörs av skador? .....

3.4 Hur stor del av berörda föryngringar skadas?

1% 5% 10% 15% 20% 25% Annan: .....%

5 (8)

3.5 Har några skogsvårdsåtgärder gjorts efter körskador?
Vilka: ..... Omfattning, areal: ..... hektar

3.6 Hur stor blir kostnadsökningen för dessa åtgärder räknat i kronor/hektar för berörda skogsägare?
.....

4. Förekommer skador på skogsmark där alternativa skötselmetoder tillämpats såsom blädning, luckhuggning, skärmställning eller dylikt där mark ligger under föryngring?

JA NEJ

4.1 Vilka är skadorna på skogen?

Stambrott Stamskador Toppskottsskador

Övriga skador t.ex.:
.....

.....

4.2 Hur många hektar av denna åtgärdsklass utgör distriktets skogsmark? .....

4.3 Hur många av dessa berörs av skador? .....

4.4 Hur stor del av berörda föryngringar skadas?

1% 5% 10% 15% 20% 25% Annan: .....%

4.5 Vilka åtgärder har vidtagits efter körskador?
.....

..... Omfattning, areal: ..... hektar

4.6 Hur stor blir kostnadsökningen för dessa åtgärder räknat i kronor/hektar för berörda skogsägare?
.....

5. Förekommer skador på utförda skyddsdikningar efter snöskoterkörning?

JA NEJ

5.1 Om ja, ge exempel: .....

5.2 Hur många hektar berörs av körskador? .....

5.3 Har några åtgärder vidtagits för att restaurera dikena?

Vilka: ..... Omfattning, areal: ..... hektar

5.4 Hur stor blir kostnadsökningen för dessa åtgärder räknat i kronor/hektar för berörda skogsägare?

.....

6. Förekommer skador efter snöskoterkörning på utförda våtmarksdikningar?

JA NEJ

6.1 Om ja, ge exempel:

.....

6.2 Hur många hektar berörs av körskador?

.....

6.3 Har några åtgärder gjorts för att restaurera dikena?

Vilka: ..... Omfattning, areal: ..... hektar

6.4 Hur stor blir kostnadsökningen för dessa åtgärder räknat i kronor/hektar för berörda skogsägare?

.....

SKOGSBILVÄGAR

Förekommer körning med snöskoter på oplogade skogsbilvägar som medför olägenheter för markägarna?

JA NEJ

Om ja, fortsätt svara på frågorna 7 och 8 med underpunkter

7.1 Medför skoterkörningen ökade kostnader vid plogning av skogsbilvägar?

JA NEJ

7.2 Hur många kilometer skogsbilväg berörs i genomsnitt per år? .....

7.3 Hur stor blir kostnadsökningen räknat i kronor/kilometer för försvårad plogning?

.....

8. Förekommer skoterkörning i snöfyllda diken i anslutning till skogsbilväg.

JA NEJ

8.1 Medför detta skador på skogsbilvägar och diken i form av:

Försämrad avrinning Erosion

Övriga skador t.ex.: .....

.....

8.2 Hur många kilometer diken berörs i genomsnitt per år? .....

8.3 Hur stor är kostnadsökningen räknat i kronor/kilometer för försvårad "snödikning"?

.....

AVSLUTANDE ALLMÄNNA FRÅGOR

9. Förekommer andra skador eller olägenheter för skogsägarna i samband med snöskoterkörning inom distriktet?

Ge exempel:

.....

.....

.....

10. Får Skogsvårdsstyrelsen årligen synpunkter och/eller förfrågningar från skogsägare rörande snöskoteråkning och uppkomna skador?

JA NEJ

Om ja, antal förfrågningar :

.....

11. Känner Skogsvårdsstyrelsen till om någon skogsägare polisanmält någon skada?

JA NEJ

Om ja, antal polisanmälningar:

.....

12. Hur stor del av skadorna på skogsmark och skogsbilväg uppkommer i samband med:

Körning i samband med skogsbruk	%
Körning i samband med renskötsel	%
Körning i samband med fritidsaktiviteter	%
Övrig körning	% t.ex. .....
SUMMA	100 %

13. Förekommer skador på "känslig natur" inom skogsmark?

Ge exempel:

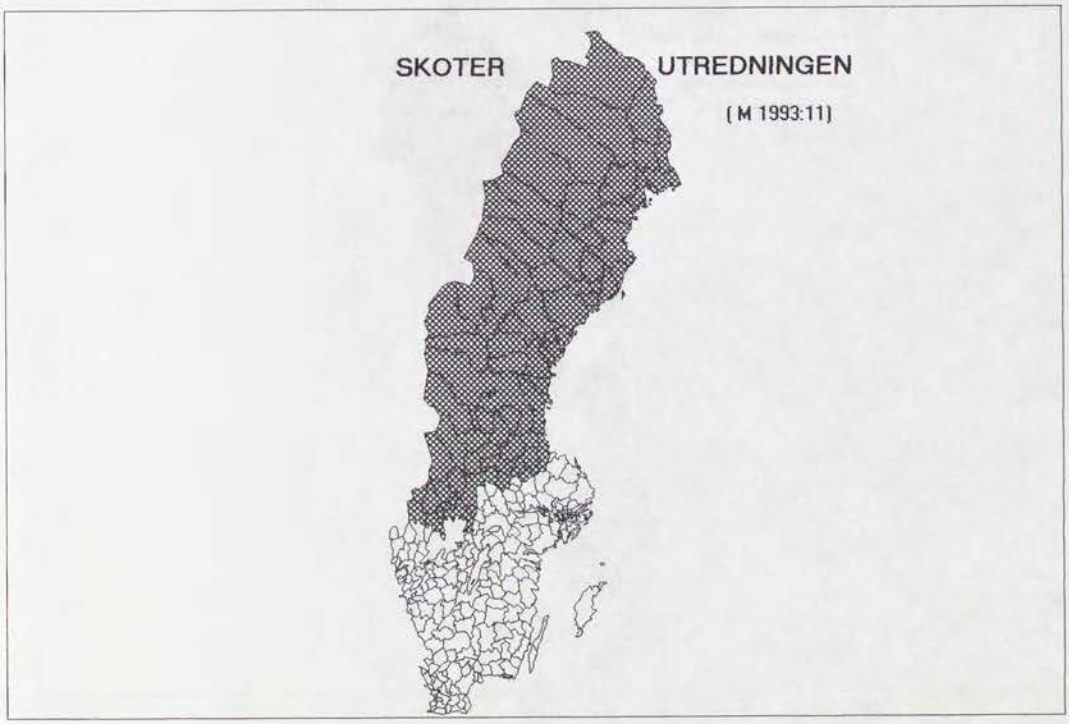
.....

14. Har Skogsvårdsstyrelsen synpunkter på åtgärder som kan begränsa skadorna på skogsmark och skogsbilväg som en följd av okontrollerad snöskoterkörning inom distriktet? Ange i så fall dessa nedan:

.....

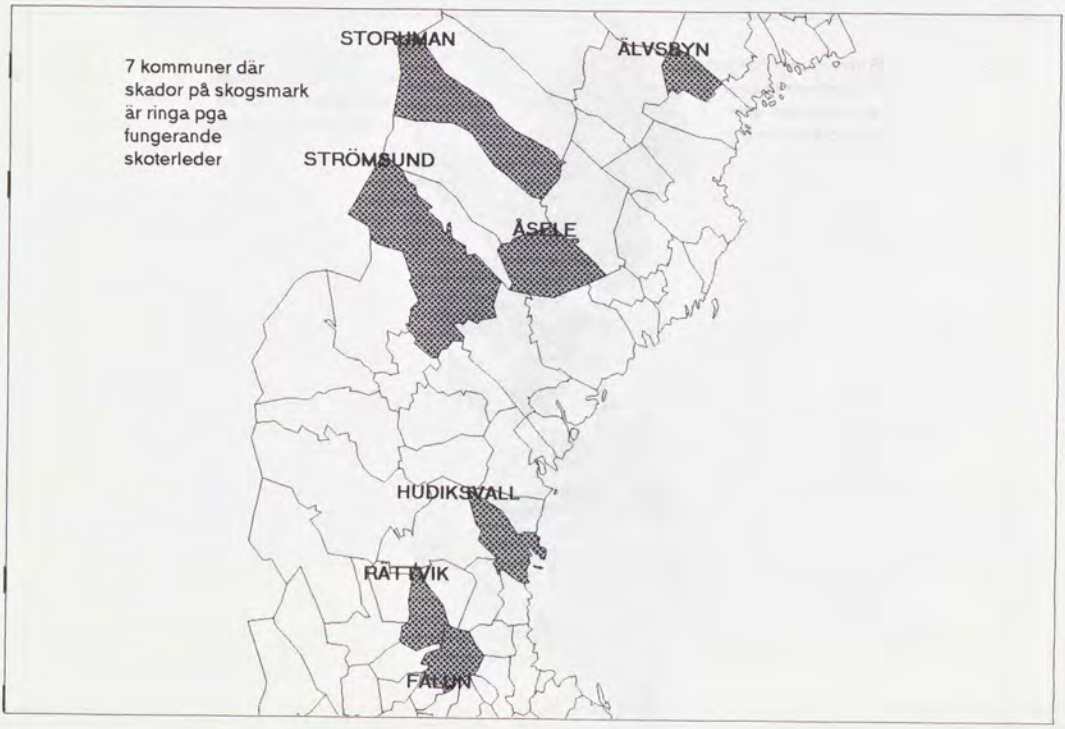
.....

.....


SKOTER
UTREDNINGEN
(M 1993:11)


55 kommuner där det
förekommer skador
på skogsmark efter
snöskoterkörning


26 kommuner där det inte
förekommer skador
på skogsmark efter
snöskoterkörning


7 kommuner där
skador på skogsmark
är ringa pga
fungerande
skoterleder
STORUMAN
ÄLVSBYN
STRÖMSUND
ÅSELE
HUDIKSVALL
RÄTTVIK
FALUN


Värmlands län
TORSBY
HAGFORS
FILIPSTAD
SUNNE
EDA
MUNKFORS
ARVIKA
FORSHAGA
KIL
STORFORS
KARLSTAD
ÅRJÄNG
GRUMS
SÄFFLE
KRISTINEHAMN

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
S	ÅRJÄNG	121	4	2800	104000	30000	NEJ			0	0
S	ARVIKA	120	3	1900	82000	25000	NEJ			0	0
S	EDA	80	10, ÅMOTFORS	1500	53000	15000	NEJ			0	0
S	FILIPSTAD	78	8, KRISTINEHAMN	0	0	0				0	0
S	FORSHAGA	127	6, KARLSTAD	0	0	0				0	0
S	GRUMS	115	6, KARLSTAD	0	0	0				0	0
S	HAGFORS	77	7, NORRA RÅDA	1583	157500	48000	NEJ			0	0
S	HAMMARÖ	116	6, KARLSTAD	0	0	0				0	0
S	KARLSTAD	113	6	1400	77000	20000	NEJ			0	0
S	KIL	114	6, KARLSTAD	1700	66500	20000	NEJ			0	0
S	KRISTINEHAMN	109	8	0	0	0	NEJ			0	0
S	MUNKFORS	126	6,KARLSTAD	0	0	0				0	0
S	STORFORS	108	8, KRISTINEHAMN	0	0	0				0	0
S	SUNNE	76	9	2700	97000	29000	NEJ			0	0
S	SÄFFLE	117	5	1500	76000	0	NEJ			0	0
S	TORSBY	75	2	2200	79000	16000	NEJ			0	0
S	TORSBY	75	1, LIKENÄS	1500	215000	50000	JA	JA		0	0
S	ARVIKA	120	3, GILLBERGA	1450	95000	30000	NEJ			0	0
S	SUMMA TOTALT	0	12	20233	3169400	598200				0	0

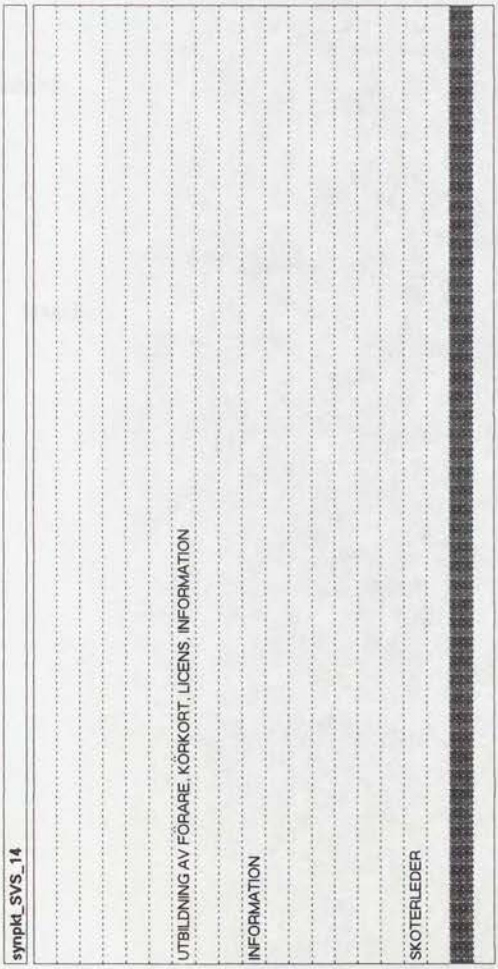
K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	åtg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM	0	0	1		0	0	NEJ	
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		

R2_ha_32	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0

kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0

kost_64	väg_skad_7	plo_kost_71	väg_km_länet	väg_km_72	kost_73	vägdik_skad_8	skad_ex_81	dik_km_82	kost_83
0	NEJ		0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	20	30	NEJ		0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	20	300	JA	AVRINN	15	0
0			0	0	0			0	0
0	JA		0	100	0	NEJ		0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	12	200	JA		0	0
0	JA	JA	0	0	0	NEJ		0	0
0	JA	JA	0	20	30	NEJ		0	0
0			14315	172	31			15	0

övriga_skador_9	SVS_skad_10	antal_10	Polisanm_11	antal_11	proc_skbr_ren_frit_övr_12	skbr	ren	frit	övr	nat_skad_13
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	3	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
		0			0	0	0	0	0	
	NEJ	0	NEJ		95-0-3-2	95	0	3	2	
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
BULLER	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	1	NEJ		0	0	0	0	0	
	NEJ	0	NEJ		10-0-90-0	10	0	90	0	
	NEJ	0				0	0	0	0	
	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
		4				22	0	78	0	


synpkt_SVS_14
UTBILDNING AV FÖRARE, KÖRKORT, LICENS, INFORMATION
INFORMATION
SKOTERLEDER


Kopparbergs län
ÄLVDALEN
ORSA
RÄTTVIK
MALUNG
MORA
LEKSAND
FALUN
VANSBRO
BORLÄNGE
GAGNEF
SÄTER
HEDEMORA
LUDVIKA
AVESTA
SMEDJEBACKEN

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
W	ÄLVDALEN	45	2	1800	405000	15000	JA	NEJ		0	0
W	AVESTA	59	7, HEDEMORA	0	0	0				0	0
W	BORLÄNGE	99	6, LUDVIKA	0	0	0				0	0
W	FALUN	100	10	2300	170000	60000	NEJ			0	0
W	GAGNEF	124	5, MOCKFJÄRD	0	0	0				0	0
W	HEDEMORA	98	7	2200	2000000	60000	NEJ			0	0
W	LEKSAND	125	8	0	0	0				0	0
W	LUDVIKA	123	6	0	0	0				0	0
W	MALUNG	122	1	3000	280000	50000	NEJ			0	0
W	MORA	46	3	10000	22000	0	NEJ			0	0
W	ORSA	47	4	2725	130000	37000	NEJ			0	0
W	RÄTTVIK	48	9	3500	180000	54000	JA	JA	TOPP	5000	50
W	SMEDJEBACKEN	65	6, LUDVIKA	0	0	0				0	0
W	SÄTER	97	7, HEDEMORA	0	0	0				0	0
W	VANSBRO	79	5, MOCKFJÄRD	4994	193000	38000	NEJ			0	0
W	SUMMA TOTALT	0	8	30519	3380000	314000				5000	50

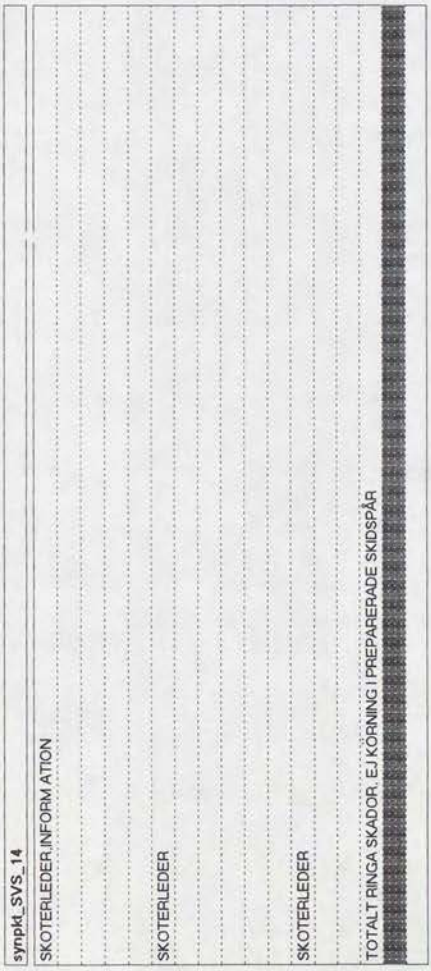
K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	åtg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
0		0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	10000	100	1		0	0	JA	BROTT,STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0	NEJ		0	0	0		0	0	NEJ	
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	8000	50	1		0	0	NEJ	
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			18000	150	0		0	0		

R2_ha_32	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
10000	100	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
10000	100	0		0	0			0	0	0		0

kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0

kost_64	väg_skad_7	plo_kost_71	väg_km_länet	väg_km_72	kost_73	vägdik_skad_8	skad_ex_81	dik_km_82	kost_83
0	JA	JA	0	140	50	JA	AVRINN,EROS,STOPP I VÄGTRUMMOR	50	20
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	NEJ	NEJ	0	0	0	NEJ		0	0
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	80	1000	JA	AVRINN	0	0
0	JA	JA	0	50	0	JA	AVRINN	25	0
0	JA	JA	0	130	500	JA	SVALLIS, FRYSTA TRUMMOR	50	250
0	JA	JA	0	12	600	NEJ		0	0
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	40	100	JA	AVRINN	80	0
0			26245	452	150			205	18

övriga_skador_9	SVS_skad_10	antal_10	Polisanm_11	antal_11	proc_skbr_ren_frit_övr_12	skbr	ren	frit	övr	nat_skad_13
	JA	5	NEJ		5-5-90-0	5	5	90	0	VILTET STÖRS
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	3	NEJ		0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	12	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	KÖRNING I NATURRESERVAT
	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
	NEJ	0	NEJ		10-0-90-0	10	0	90	0	
	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	25	NEJ		50-0-50-0	50	0	50	0	
		45				11	0	89	0	


synpkt_SVS_14
SKOTERLEDER.INFORM ATION
SKOTERLEDER
SKOTERLEDER
TOTALT RINGA SKADOR, EJ KÖRNING I PREPARERADE SKIDSPÅR


Gävleborgs län
NORDANSTIG
LJUSDAL
HUDIKSVALL
OVANÅKER
BOLLNÄS
SÖDERHAMN
OCKELBO
SANDVIKEN
GÄVLE
HOFORS

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
X	BOLLNÄS	54	6	0	0	0				0	0
X	GÄVLE	96	7	0	0	0				0	0
X	HOFORS	60	8, HOFORS-SANDVIKEN	0	0	0	NEJ			0	0
X	HUDIKSVALL	52	2, DELSBO	900	105000	20000	NEJ			0	0
X	LJUSDAL	50	1	1700	439000	0	JA	JA	BROTT,TOPP	17000	200
X	NORDANSTIG	51	3, BERGSJÖ	0	0	0				0	0
X	OCKELBO	55	7	931	127000	40000	NEJ			0	0
X	OVANÅKER	49	5, EDSBYN	800	154000	35000	JA	JA	BROTT, TOPP	4600	300
X	SANDVIKEN	61	8, HOFORS-SANDVIKEN	1000	115000	30000	NEJ			0	0
X	SÖDERHAMN	53	6	0	0	0				0	0
X	HUDIKSVALL	52	4	990	94000	31000	JA	JA	TOPP	4700	200
X	SUMMA TOTALT	0	7	6321	1034000	156000				26300	700

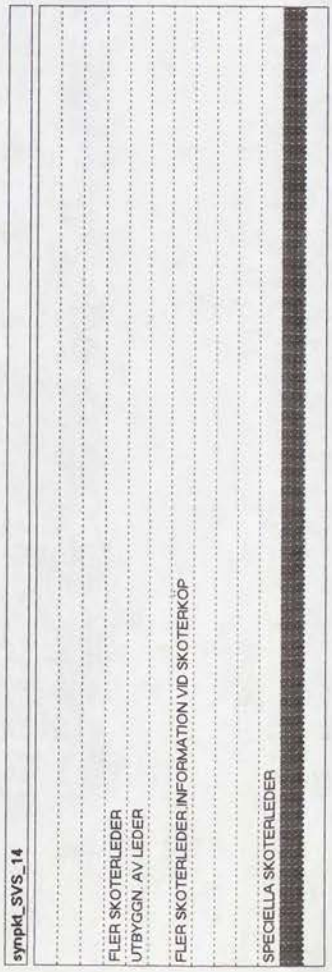
K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	åtg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
10	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	15000	250	10		0	0	JA	BROTT,STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
3	NEJ	0	0	0	JA	BROTT, STAM, TO	9000	400	1		0	0	JA	BROTT, STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM	8500	150	1		0	0	NEJ	
1		0	0	0			32500	800	1		0	0		

R2_ha_32	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
35000	250	10		0	0	JA	BROTT.STAM	100	10	15		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
17000	50	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
19000	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
71000	300	1		0	0			100	10	1		0

kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0

kost_64	väg_skad_7	plo_kost_71	väg_km_länet	väg_km_72	kost_73	vägdik_skad_8	skad_ex_81	dik_km_82	kost_83
0			0	0	0			0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA		0	0	0	JA		0	0
0	JA	JA	0	15	500	NEJ		0	0
0	JA	JA	0	40	500	JA	AVRINN	20	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	100	200	JA		200	0
0	JA	JA	0	200	0	JA	SVALLIS	100	0
0	JA		0	50	100	JA		0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	25	800	JA	AVRINN, SVALLIS I TRUMMOR	60	700
0			17309	430	190			380	63

övriga_skador_9	SVS_skad_10	antal_10	Polisanm_11	antal_11	proc_skbr_ren_frit_övr_12	skbr	ren	frit	övr	nat_skad_13
		0			0	0	0	0	0	
		0			0	0	0	0	0	
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
SONDERKORDA SKIDSPÅR	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
FORDRÖJD TORKNING AV VÄG	JA	3	NEJ		15-0-85-0	15	0	85	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	10	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
	JA	1	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	NEJ
	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
		0			0	0	0	0	0	
	JA	4	JA	1	0-0-100-0	0	0	100	0	
		18		1		2	0	98	0	


synpkt_SVS_14
FLER SKOTERLEDER
UTBYGGN. AV LEDER
FLER SKOTERLEDER,INFORMATION VID SKOTERKÖP
SPECIELLA SKOTERLEDER


Västernorrlands län
ÖRNSKÖLDSVIK
SOLLEFTEÅ
KRAMFORS
HÄRNÖSAND
TIMRÅ
ÅNGE
SUNDSVALL

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
Y	ÄNGE	39	8	1000	120000	0	NEJ			0	0
Y	ÖRNSKÖLDSVIK	31	7	2200	97000	0	NEJ			0	0
Y	HÄRNÖSAND	34	4	800	80000	23000	JA	JA	BROTT,TOPP	1200	20
Y	KRAMFORS	33	3	0	0	0	JA	JA	BROTT,TOPP	2200	7
Y	SOLLEFTEÅ	32	2	724	194000	22500	JA	JA	TOPP	6000	100
Y	SUNDSVALL	36	11	1038	77000	20000	JA	JA	TOPP	0	0
Y	TIMRÅ	35	11, SUNDSVALL	751	60000	15000	JA	JA	TOPP	0	0
Y	KRAMFORS	33	3, KRAMFORS-ULLÅNGER	950	48000	12000	JA	JA	TOPP	2500	0
Y	ÖRNSKÖLDSVIK	31	5, ANUNDSJÖ	940	196000	50000	JA	JA	TOPP	1000	100
Y	ÄNGE	39	9, TORP	1000	144000	20000	JA	JA	BROTT,TOPP,BARK	4000	50
Y	SUNDSVALL	36	10, INDAL-TIMRÅ	1100	114000	27000	JA	JA	TOPP	0	0
Y	ÖRNSKÖLDSVIK	31	6, BJÖRNA	960	125000	0	JA	JA	BROTT,TOPP	6000	0
Y	SOLLEFTEÅ	32	1, RAMSELE-JUNSELE	1000	241000	32000	JA	JA	TOPP	9000	100
Y	SOLLEFTEÅ	32	1, RAMSELE-JUNSELE	0	0	0				0	0
Y	SUMMA TOTALT	0	13	12463	1496000	221500				31900	377

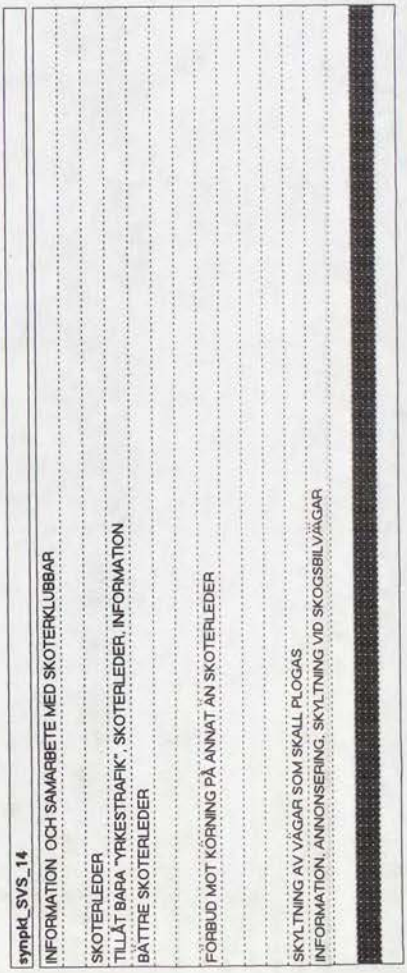
K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	ålg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
5	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	10000	100	5		0	0	JA	STAM
7	JA	75	300	750	JA	BROTT,STAM,TOPP	4900	3	3		0	0	JA	STAM
1	NEJ	0	0	0	NEJ		8000	0	0		0	0	NEJ	
0	NEJ	0	0	0	NEJ		0	0	0		0	0	NEJ	
0	NEJ	0	0	0	NEJ		0	0	0		0	0	NEJ	
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	3000	0	1		0	0	NEJ	
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	19000	500	1		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	4000	20	5	HJÄLPPLANT	1	0	JA	BROTT,STAM
0	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM	0	0	0		0	0	JA	STAM
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	6000	0	1		0	0	NEJ	
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	14000	150	1		0	0	JA	STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1		0	0	0			68900	773	1		0	0		

R2_ha_32	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
20000	100	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
15400	100	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
8500	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
60000	1000	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
10000	40	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
19000	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
23000	250	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
155900	1490	0		0	0			0	0	0		0

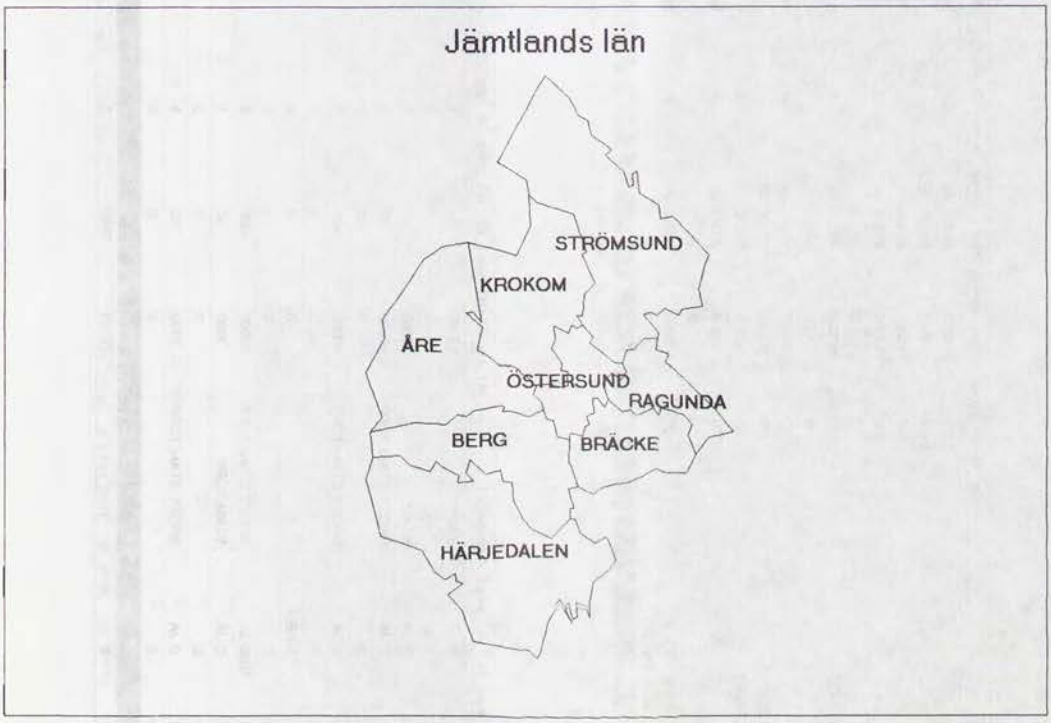
kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	JA	IGENFRYSN.,EROS	7	UPPRENSN.	3	1000	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			7		0	0			0		0

kost_64	väg_skad_7	plo_kost_71	väg_km_länet	väg_km_72	kost_73	vägdik_skad_8	skad_ex_81	dik_km_82	kost_83
0	JA	JA	0	0	520	JA		0	0
0	NEJ		0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	20	0	JA		0	0
0	JA	JA	0	200	500	JA	AVRINN,ERO	100	200
0	JA	NEJ	0	50	0	JA	AVRINN	10	0
0	JA		0	0	0			0	0
0	JA		0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	10	600	JA	AVRINN	0	0
0	JA	JA	0	0	100	JA	AVRINN,ERO	0	0
0	JA	JA	0	40	500	JA	AVRINN	40	500
0	JA	JA	0	0	0	JA		0	0
0	JA	JA	0	100	200	JA	ERO	20	200
0	JA	JA	0	100	0	JA		0	0
0			0	0	0			0	0
0			9997	520	173			170	64

övriga_skador_9	SVS_skad_10	antal_10	Polisanm_11	antal_11	proc_skbr_ren_frit_övr_12	skbr	ren	frit	övr	nat_skad_13
KÖRNING PÅ ODLAD MARK	NEJ	0	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
	NEJ	0	JA	1	15-0-85-0	15	0	85	0	
BULLER,NEDSKRÄPNING	JA	5	NEJ		25-0-50-25	25	0	50	25	VILTSTÖRNINGAR
NEDKÖRDA STÄNGSEL	JA	10	NEJ		0-0-90-10	0	0	90	10	
	JA	3	NEJ		1-0-99-0	1	0	99	0	
	JA	1	NEJ		1-0-99-0	1	0	99	0	
	JA	10	NEJ		2-0-98-0	2	0	98	0	
	NEJ	0	NEJ		0-30-70-0	0	30	70	0	
	JA	4	JA	1	10-0-90,0	10	0	90	0	
	JA	7	NEJ			0	0	0	0	
	JA	5	NEJ		30-10-60-0	30	10	60	0	
	NEJ	0	NEJ			0	0	0	0	
		0				0	0	0	0	
		45		2		9	4	84	3	



synpkt_SVS_14
INFORMATION OCH SAMARBETE MED SKOTERKLUBBAR
SKOTERLEDER
TILLÅT BARA "YRKESTRAFIK", SKOTERLEDER, INFORMATION
BÄTTRE SKOTERLEDER
FÖRBUD MOT KÖRNING PÅ ANNAT ÄN SKOTERLEDER
SKYLTNING AV VÄGAR SOM SKALL PLOGAS
INFORMATION, ANNONSERING, SKYLTNING VID SKOGSBILVÄGAR


Jämtlands län
STRÖMSUND
KROKOM
ÅRE
ÖSTERSUND
RAGUNDA
BERG
BRÄCKE
HÄRJEDALEN

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
Z	ÅRE	41	2	1226	249000	43000	JA	JA	BROTT	17000	200
Z	ÖSTERSUND	43	4	1938	148000	28000	NEJ			0	0
Z	BERG	42	7	1700	275000	40000	JA	JA	TOPP	12000	0
Z	BRÄCKE	38	6, KÅLARNE	600	177000	45000	JA	NEJ		0	0
Z	HÄRJEDALEN	44	8,9	0	0	0				0	0
Z	KROKOM	40	3, FÖLLINGE	800	160000	40000	JA	JA	BROTT,TOPP	8000	300
Z	RAGUNDA	336	5	300	97000	18000	NEJ			0	0
Z	STRÖMSUND	23	1	2200	625000	125000	JA	JA	TOPP	10000	0
Z	KROKOM	40	3, NÄLDEN	770	70000	27000	NEJ			0	0
Z	BRÄCKE	38	6, REVSUND	600	116000	27000	JA	JA	TOPP	7000	300
Z	KROKOM	40	3	690	80000	20000	JA	JA	BROTT,TOPP	3500	20
Z	BRÄCKE	38	6	0	0	0				0	0
Z	HÄRJEDALEN	44	8, HÄRJEDALEN VÄST	622	185000	33000	JA	JA	BROTT,TOPP,BARK	13000	1300
Z	HÄRJEDALEN	44	9, HÄRJEDALEN ÖST	0	0	0				0	0
Z	SUMMA TOTALT	0	11	11446	2182000	446000				70500	2120

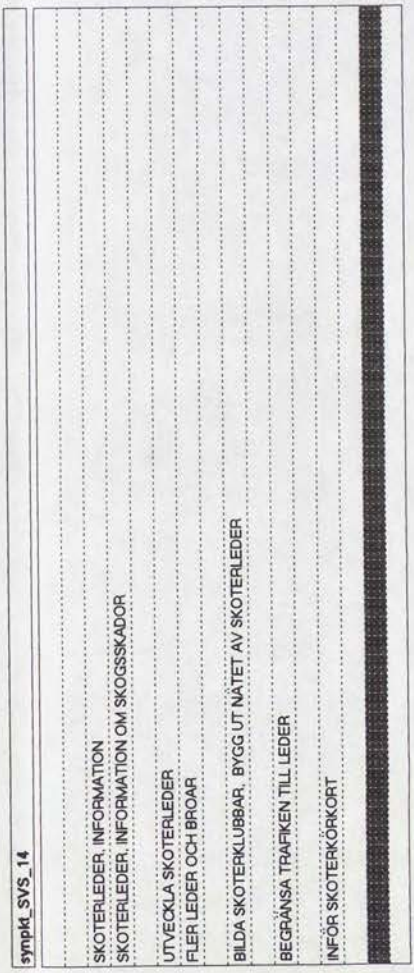
K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	åtg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT	13000	100	1		0	0	JA	BROTT
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM	15000	0	1		0	0	NEJ	
0		0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	10000	30	3		0	0	NEJ	
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	10000	400	3		0	0	JA	BROTT,STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1	NEJ	0	0	0	NEJ		0	0	0		0	0	NEJ	
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
10	NEJ	0	0	1000	JA	BROTT,STAM,TOPP	10000	500	5		0	0	JA	BROTT,TOPP
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	7000	30	1		0	0	JA	STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
5	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	7700	780	5		0	0	JA	STAM
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
1		0	0	0			72700	1840	1		0	0		

R2_ha_32	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
14000	100	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
30000	0	0		0	0	JA	BROTT,TOPP	5000	0	1		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
15000	100	1		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	500	10	1		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
10000	100	1		0	1000	NEJ		0	0	0		0
15000	10	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
11700	1100	5		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
71000	300	1		0	0			5500	10	0		0

kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0			0		0	0			0		0

kost_64	väg_skad_7	plo_kost_71	väg_km_länet	väg_km_72	kost_73	vägdik_skad_8	skad_ex_81	dik_km_82	kost_83
0	JA	JA	0	0	0	JA	AVRINN	20	0
0	JA	JA	0	200	500	JA	AVRINN	200	0
0	JA	JA	0	500	800	JA	AVRINN	250	400
0	JA	JA	0	50	1500	JA	AVRINN,EROSION, SVALLNING AV T	3	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	200	0	JA	AVRINN	50	0
0	JA	JA	0	20	50	NEJ		0	0
0	JA	JA	0	0	0	JA		0	0
0	JA	JA	0	100	500	JA	AVRINN	10	0
0	JA	JA	0	100	200	JA	AVRINN	400	0
0	JA	JA	0	50	0	JA	AVRINN	0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	100	550	JA	AVRINN,EROSION, IGENFRYSTA VÄG	100	0
0			0	0	0			0	0
0			28598	1320	292			1033	29

övriga_skador_9	SVS_skad_10	antal_10	Polisanm_11	antal_11	proc_skbr_ren_frit_övr_12	skbr	ren	frit	övr	nat_skad_13
	JA	2	JA	2	0-30-70-0	0	30	70	0	
BULLER	JA	10	NEJ		0-1-99-0	0	1	99	0	
	NEJ	0	NEJ		10-20-70-0	10	20	70	0	
	JA	4	NEJ		0-5-95-0	0	5	95	0	VILTET STÖRS
		0			0	0	0	0	0	
ÖKADE KOSTNADER FÖR SKYLTNING, TILLVÄXTF	JA	3	NEJ		5-25-70-0	5	25	70	0	
	NEJ	0	NEJ		0	0	0	0	0	
	JA	2	NEJ		0	0	0	0	0	
ISBRÄNNA PÅ ÅKERMARK,BULLER	JA	10	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
STÖLDER I SAMBAND MED SKOTERKÖRNING	JA	15	NEJ		5-20-70-5	5	20	70	5	STÖRNING AV SPELPLATSER
STÖLDER, SKADEGÖRELSE, NEDSKRÄPNING	JA	5	NEJ		0-5-95-0	0	5	95	0	VÅTMARKER O MYRAR SKADAS
		0				0	0	0	0	
	JA	2	NEJ		10-50-40-0	10	50	40	0	
		0				0	0	0	0	
		53		2		3	17	80	0	



synpkt_SVS_14
SKOTERLEDER, INFORMATION
SKOTERLEDER, INFORMATION OM SKOGSSKADOR
UTVECKLA SKOTERLEDER
FLER LEDER OCH BROAR
BILDA SKOTERKLUBBAR, BYGG UT NÄTET AV SKOTERLEDER
BEGRÄNSA TRAFIKEN TILL LEDER
INFÖR SKOTERKÖRKORT


Västerbottens län
SORSELE
STORUMAN
MALÅ
VILHELMINA
NORSJÖ
LYCKSELE
SKELLEFTEÅ
VINDELN
DOROTEA
ROBERTSFORS
ÅSELE
VÄNNÄS
BJURHOLM
UMEÅ
NORDMALING

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
AC	ÅSELE	24	12	645	316000	0	JA	JA	TOPP	40000	1000
AC	BJURHOLM	28	8	1500	142000	34000	JA	NEJ		0	0
AC	DOROTEA	22	16	645	140000	37000	JA	JA	TOPP	13500	700
AC	LYCKSELE	17	11	0	406000	110000	JA	JA	TOPP	30000	0
AC	MALÅ	14	10	812	106000	32500	JA	JA	TOPP	15000	1000
AC	NORDMALING	30	9	1300	88000	14000	JA	JA	TOPP	5000	50
AC	NORSJÖ	15	2	805	125400	22700	JA	NEJ		0	0
AC	ROBERTSFORS	25	5	1200	88000	17000	JA	JA	TOPP	1800	20
AC	SKELLEFTEÅ	16	3	4634	152000	23000	JA	JA	BROTT,TOPP	6600	700
AC	SORSELE	18	13	945	276000	69000	JA	NEJ		40000	0
AC	STORUMAN	20	14	989	302000	58000	JA	JA	BROTT,TOPP	12000	200
AC	UMEÅ	29	7	3000	146000	29000	JA	NEJ		0	0
AC	VILHELMINA	21	15	2000	352000	70000	JA	JA	BROTT,TOPP	25000	1250
AC	VINDELN	26	6	1248	203000	28000	JA	NEJ		0	0
AC	VÄNNÄS	27	8, BJURHOLM	0	0	0				0	0
AC	SKELLEFTEÅ	16	1, JORN	1600	158000	26000	JA	NEJ		0	0
AC	SKELLEFTEÅ	16	4, BURTRÄSK	1700	169000	28000	JA	JA	TOPP	10000	500
AC	SUMMA TOTALT	0	16	23023	3169400	598200				198900	5420

K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	åtg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
1	NEJ	0	0	0	NEJ		0	0	0		0	0	NEJ	
0		0	0	0	JA	STAM,TOPP	10000	300	5		0	0	JA	BROTT,STAM
10	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,TOPP	7600	400	10		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP
5	NEJ	0	0	0	JA	TOPP	35000	0	5		0	0	NEJ	
2	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	17200	1500	2		0	0	NEJ	
1	NEJ	0	0	0	JA	TOPP	8000	400	5		0	0	JA	STAM, TOPP
0		0	0	0	JA	TOPP	7000	100	5		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	4000	20	5		0	0	JA	STAM
2	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	14200	500	2		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP
0		0	0	0	JA	TOPP	20000	10	1		0	0	JA	STAM
5	JA	3	1000	4000	JA	BROTT,STAM,TOPP	29000	500	5		0	0	JA	BROTT,STAM
0		0	0	0	JA	TOPP	8000	400	1		0	0	JA	STAM
5	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	35000	1000	3		0	0	JA	STAM
0		0	0	0	JA	BROTT,TOPP	6000	5	1		0	0	NEJ	
0		0	0	0			0	0	0		0	0		
0		0	0	0	JA	STAM,TOPP	5000	0	0		0	0	NEJ	
5	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	15000	150	1		0	0	NEJ	
2		0	0	0			221000	5285	3		0	0		

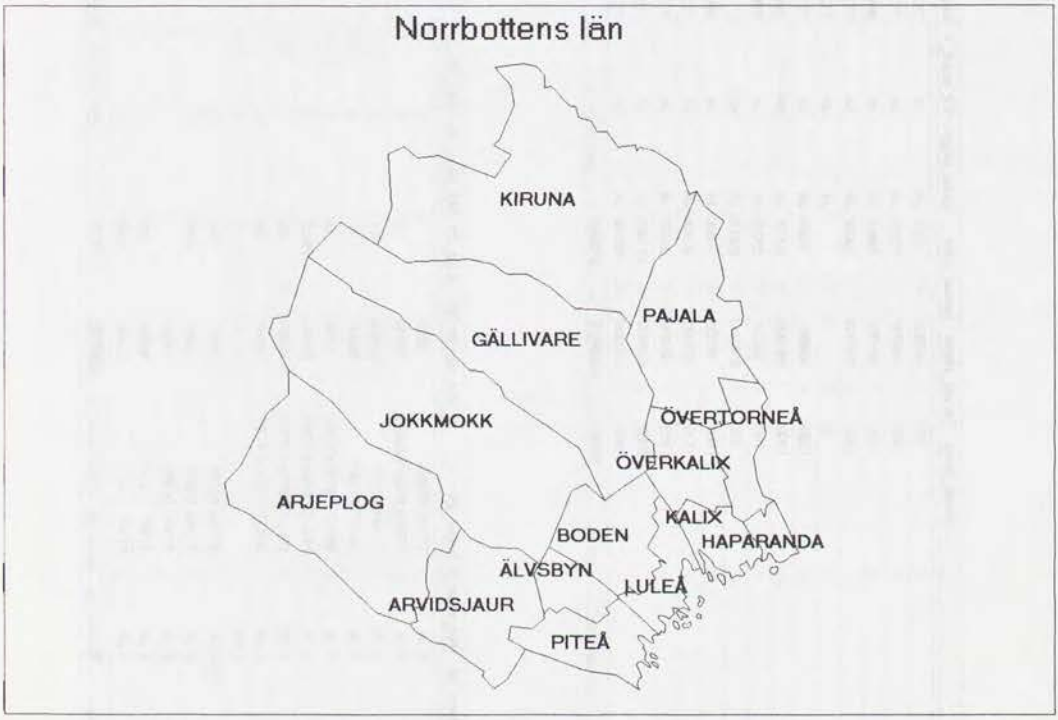
R2_ha_82	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
18000	1000	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
22400	1000	10		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
9500	50	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
23000	100	5		0	0	NEJ		0	0	0		0
14000	50	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
25600	300	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
20000	10	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
20000	100	1		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	20000	1000	5		0
21000	300	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
30000	15000	5		0	0	JA	SKADOR PÅ UNDERVÄXT	10000	500	5		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0			0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
203500	17910	2		0	0			30000	1500	1		0

kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	JA	PACKNING VID ÖVERFARTER	0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			0		0	0			0		0

kost_64	väg_skad_7	plo_kost_71	väg_km_länet	väg_km_72	kost_73	vägdik_skad_8	skad_ex_81	dik_km_82	kost_83
0	JA	JA	0	10	500	NEJ		0	0
0	JA	JA	0	25	1500	JA	AVRINN,EROS,TRUMMOR TÄTAS IGEN	10	2000
0	JA	JA	0	0	700	JA	AVRINN	0	300
0	JA	JA	0	0	0	JA	AVRINN	0	0
0	JA	JA	0	150	20	JA	AVRINN	50	0
0	JA	JA	0	40	1000	JA		0	0
0	JA	JA	0	100	200	JA		0	0
0	JA	JA	0	300	200	JA	AVRINN	20	200
0	JA	JA	0	200	150	JA	AVRINN	100	100
0	JA	JA	0	10	500	JA		10	0
0	JA	JA	0	50	1000	JA		0	0
0	JA	JA	0	1000	200	NEJ		0	0
0	JA	JA	0	200	0	JA	AVRINN	100	0
0	JA	JA	0	50	0	JA		0	0
0			0	0	0			0	0
0	JA	JA	0	300	200	JA	AVRINN,EROS, SVALLIS I TRUMMOR	500	300
0	JA	JA	0	35	150	JA	AVRINN	70	0
0			27651	2470	372			860	170

övriga_skador_9	SVS_skad_10	antal_10	Polisanm_11	antal_11	proc_skbr_ren_frit_övr_12	skbr	ren	frit	övr	nat_skad_13
	JA	4	NEJ		0-90-10-0	0	90	10	0	
	JA	4	NEJ		10-20-70-0	10	20	70	0	
	JA	1	NEJ		0-0-100-0	0	0	100	0	
	JA	5	NEJ		10-50-40-0	10	50	40	0	
	JA	65	JA	2	10-20-60-10	10	20	60	10	
	JA	15	NEJ		10-50-35-5	10	50	35	5	
	JA	3	NEJ		10-10-80-0	10	10	80	0	
TJÄLLOSSNINGEN FÖRSENAS PÅ SKOGSBILVÄGAR	JA	40	NEJ		10-40-40-10	10	40	40	10	
ÖKAD STÖLDRISK UR KOJOR	JA	10	NEJ		2-5-93-0	2	5	93	0	
	JA	2	JA	1	0-50-50-0	0	50	50	0	
OMKULLKÖRDA RÅGÅNGSPÅLAR	JA	10	JA	1	1-1-97-1	1	1	97	1	
	JA	10	NEJ		10-0-90-0	10	0	90	0	
	JA	8	NEJ		30-20-47-3	30	20	47	3	KÖRNING AV VIRKE, ÄLGJAKT
PÅ IGENPLANTERADE SANDTAG	JA	5	NEJ		0-70-30-0	0	70	30	0	
		0			0	0	0	0	0	
FÖRSVÅRAD BASVÄGSUPPTAGN.	JA	10	NEJ		0-20-80-0	0	20	80	0	
	JA	7	NEJ		10-20-70-0	10	20	70	0	
		199		4		7	29	62	2	

synpkt_SVS_14
SKOTERLEDER HAR MINSKAT SKADORNA
FLER SKOTERLEDER,INFORMATION
SKOTERKÖRKORT, SVAGARE MOTORER, HÖJD ÅLDERSGRÄNS 18 ÅR
SKOTERLEDER,INFORMATION,UGNSKOGEN SKADAS VID UTFODRING AV RENAR VID VÄGKANTERNA
SKOTERLEDER,INFORMATION,FÖRBUDOMRÅDEN(HYGGEN)
INFORMATION TILL SKOTERKLUBBAR, SKYLTNING AV LEDER
BYGG SKOTERLEDER, UPLYSNING TILL SKOTERKLUBBAR OCH FÖRSÄLJARE
INFORMATION, FÖRARBEVIS, SKYLTNING OCH UNDERHÅLL AV LEDER
SKOTERLEDER
KANALISERA TILL SKOTERLEDER, INFORMATION TILL SKOTERKLUBBAR
FLER SKOTERLEDER,RÅDGIVNING TILL SAMERNA
UPPLYSNING OM HUR SKOTERKÖRNING KAN BEDRIVAS UTAN SKADOR FÖR SKOGSBRUKET


Norrbottens län
KIRUNA
PAJALA
GÄLLIVARE
JOKKMOKK
ÖVERTORNEÅ
ÖVERKALIX
ARJEPLOG
KALIX
BODEN
HAPARANDA
ÄLVSBYN
LULEÅ
ARVIDSJAUR
PITEÅ

Län	Name	ID	Distr	Antal_skäg	areal_skgm	areal_20år	skad_skgm	K2_skad_1	skad_11	K2_ha_12	K2_skad_13
BD	ÄLVSBYN	8	2	700	147000	7000	JA	JA	TOPP	2500	0
BD	ÖVERKALIX	4	9	800	156000	32000	JA	JA	TOPP	5000	350
BD	ÖVERTORNEÅ	3	12	1000	165000	34500	JA	JA	BROTT,TOPP	34500	300
BD	ARJEPLOG	19	4	1200	232000	35000	JA	JA	TOPP	12000	1000
BD	ARVIDSJAUR	13	3	0	0	0	JA	JA	TOPP,BARKSKRAP	2750	30
BD	BODEN	7	6	1250	308000	70000	JA	JA	TOPP	15000	10000
BD	GÄLLIVARE	11	10	1300	360000	80000	JA	JA	BROTT,TOPP	20000	200
BD	HAPARANDA	5	11	750	60200	20000	JA	JA	BROTT,TOPP	2500	300
BD	JOKKMOKK	12	7	700	418000	63000	JA	NEJ		0	0
BD	KALIX	6	8	1500	86200	19800	JA	JA	BROTT,TOPP	2500	200
BD	KIRUNA	1	14	2100	133000	40000	JA	JA	TOPP, STAM	15000	3000
BD	LULEÅ	9	5	1740	148000	26000	JA	JA	TOPP	8800	0
BD	PAJALA	2	13	2020	438000	111000	JA	JA	TOPP	35000	0
BD	PITEÅ	10	1	1800	235000	65000	JA	JA	TOPP	25000	2500
BD	SUMMA TOTALT	0	14	16860	2886400	603300				180550	17880

K2_proc_14	hjpl_15	areal_15	plant_15	kost_16	R1_skad_2	skad_21	R1_ha_22	R1_skad_23	R1_proc_24	åtg_25	areal_25	kost_26	R2_skad_3	skad_31
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	2000	0	1		0	0	JA	
5	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP,KRAFT	13500	700	1		0	0	JA	STAM,TALLKRÄFTA
5	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	40000	350	2		0	0	NEJ	
5	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,TOPP	10000	1500	5		0	0	JA	STAM
1	JA	1	2500	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	4000	40	1		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	30000	25000	1		0	0	JA	BROTT,STAM
1	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	15000	300	1		0	0	JA	BROTT,STAM
5	NEJ	0	0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	6000	500	10		0	0	JA	BROTT,STAM
0		0	0	0	NEJ		0	0	0		0	0	JA	STAM
10	NEJ	0	0	6000	JA	STAM,TOPP	6600	500	10		0	0	NEJ	
5	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	15000	3000	10		0	0	JA	STAM
1	NEJ	0	0	0	JA	STAM,TOPP	10000	0	1		0	0	NEJ	
1	NEJ	0	0	0	JA	TOPP	30000	300	1		0	0	JA	BROTT,STAM
5	NEJ	0	0	0	JA	TOPP	25000	1000	5		0	0	NEJ	
3		0	0	0			328600	33190	4		0	0		

R2_ha_32	R2_skad_33	R2_proc_34	åtg_35	areal_35	kost_36	bläd_skad_4	skad_41	bläd_ha_42	bläd_skad_43	bläd_proc_44	åtg_45	areal_45
2500	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
33500	0	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
34300	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
45000	500	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
13300	300	1		0	0	JA	STAM	1	0	0		0
30000	5000	1		0	0	JA	BROTT,STAM,TOPP	3000	300	1		0
15000	150	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
18000	100	5		0	0	JA	BROTT,TOPP	500	20	10		0
20000	5	5		0	0	NEJ		0	0	0		0
17000	0	1		0	0	NEJ		4700	0	0		0
10000	1000	5		0	0	JA	STAM	3000	300	5		0
20000	0	0		0	0	JA	STAM,TOPP	5000	0	1		0
45000	450	1		0	0	NEJ		0	0	0		0
0	0	0		0	0	NEJ		0	0	0		0
303600	7505	2		0	0			16201	620	1		0

kost_46	skydik_skad_5	skydik_ex_51	skydik_ha_52	åtg_53	areal_53	kost_54	våtdik_skad_6	våtdik_ex_61	våtdik_ha_62	åtg_63	areal_63
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	JA	TILLTRAMPNING	50		0	0	JA	TILLTRAMPNING	0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0	NEJ		0		0	0	NEJ		0		0
0			50		0	0			0		0

PLANERING AV SNÖSKOTERTRAFIK

Metodstudie i västra Härjedalen
Underlag för snöskoterutredningen

1

Innehåll

3

Bakgrund

Statlig utredning

LRF har i skrivelse till regeringen hemställt om förbud mot nöjeskörning med snöskoter annat än på anvisade leder eller efter tillstånd av markägaren. LRF anser att det finns brister i såväl gällande lagbestämmelser som tillämpningen av dessa. LRF anser vidare att regeringen bör utreda möjligheten att införa obligatorisk förarutbildning för att få köra snöskoter.

Regeringen tillsatte mot bakgrund av detta sommaren 1993, en utredning som fick till uppgift att kartlägga typ, omfattning och effekter av skador som körning med snöskoter medför för jordbruket och skogsbruket samt att om det är behövligt, föreslå åtgärder för att begränsa sådana skador. Reglerna för körning på hävdad jordbruksmark skall särskilt beaktas enligt direktiven. Utredaren skulle också ange vilka eventuella andra typer av åtgärder som kan behöva övervägas, t ex planeringsinsatser, fler skoterleder, ytterligare föreskrifter och allmänna råd samt information och utbildning.

Kommittédirektiv

Dir. 1993:85

Konsekvenser för jordbruket och skogsbruket av användning av snöskotrar

Dessutom skall utredaren redovisa skilda organisatoriska lösningar för att anlägga och driva skoterleder samt finansieringsformer för detta.

I direktiven påpekas också att ansvaret för skotertrafiken bör förankras lokalt. Därigenom kan en god anpassning av skotertrafiken till annan markanvändning åstadkommas samtidigt som vissa miljöproblem bör kunna lösas.

Metodstudie i västra Härjedalen

För att belysa hur snöskotertrafiken kan styras och vägas mot andra intressen, bl a jord- och skogsbruket, beslutade utredaren att genomföra en metodstudie i västra Härjedalen. Avsikten var att utröna om den översiktiga planeringen kan användas för att lokalt styra skotertrafiken och föreslå andra erforderliga restriktioner så att skadorna på jord- och skogsbruksmark minskar. Genom en kommunal planeringsprocess där företrädare för alla berörda deltar, erhålls en lokal förankring. Lokala skador på jordbruksmark och skogsbruksmark kan kartläggas och tillsammans med andra intressen ligga till grund för styrning och anpassning av skoteråkningen med tillhörande leder och terminaler.

Då västra Härjedalen nyligen användes som försöksområde för planeringsinsatser i samband med fritidsbullerutredningen (Naturupplevelser utan buller - en resurs att värna SOU 1993:51), fanns därmed goda förutsättningar att snabbt komma igång med fortsatta studier kring skoteråkningen. Den tidigare lokala arbetsgruppen kunde omgående återuppta sitt arbete och var väl insatta i planeringsproblematiken. Förutsättningarna i västra Härjedalen är relativt komplicerade med många intressen berörda, vilket

inneburit att metodstudien är omfattande med många vägningar mellan olika intressen. Därför poängteras redan inledningsvis att planeringsinsatserna måste anpassas efter behovet, se denna metodstudie som en sorts "checklista".

Metodstudien har bedrivits av en arbetsgrupp med nedanstående sammansättning:

Roger Nääs, ordf byggnadsnämnden
Tage Fjellner, kommunstyrelsen
Bror Norberg, 1:e byggn insp
Per Norlinder, Tännäs LRF avdelning
Kristian Olofsson, - " -
Bengt Erik Westholm, Team Walles (skoterklubben)
Sten Olof Hoflin, Funäsdalsfjäll AB (lokala turistorganisationen)
Bengt Warensjö, Naturskyddsföreningen
Christer Ramsell, polisen
Ulf Alexandersson, stadsarkitekt och projektledare

Länsstyrelsen har givits möjligheter att medverka, men inte kunnat p g a tidsskäl. Samråd har dock skett underhand.

Arbetsgruppen har genomfört fyra sammanträden under hösten 1993. Dessutom har de olika organisationerna och föreningarna tagit fram ett omfattande planeringsunderlag som varit nödvändigt för planeringsarbetet.

Jord- och skogsbruket utgör tillsammans med rennäringen den traditionella markanvändningen inom området. Genom turismen, olika fritidsaktiviteter, vattenkraftsutbyggnader osv, har successivt ytterligare markanvändningsanspråk tillkommit genom åren. För att belysa hur snöskotertrafiken vägs mot andra intressen i en planeringsprocess har metodstudien breddats till att inte enbart behandla frågor om snöskoteråkning kontra jord- och skogsbruket. Metodstudien behandlar snöskoteråkningen som en av många aktiviteter i området och stävar efter att anlägga en helhetssyn på problemen. Mot bakgrund av direktiven ligger dock självklart en viss tyngdpunkt på snöskoteråkningens konsekvenser för jord- och skogsbruket.

Planeringsarbetet har bedrivits på detaljerade kartor i skala 1:100 000, men av tryckteknisk skäl redovisas resultatet på kartor i skala 1:250 000.

Naturmiljön

I metodstudien ingår naturvårdens intresseområden som en del av det samlade planeringsunderlaget. Däremot har inte några djupare bedömningar av snöskotertrafikens effekter på naturmiljön genomförts. Regeringen har givit länsstyrelsen i Västerbotten i uppdrag att studera detta.

Regionala erfarenheter

Som underlag för metodstudien har i ett särskilt delprojekt hittillsvarande erfarenheter, synpunkter och pågående arbete rörande planering och reglering av skotertrafik inhämtats från länsstyrelserna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Västernorrland,

5

Dalarna, Gävleborg och Värmland. Förutom insamlandet av utredningar, promemorior, skrivelser, beslut mm har också synpunkter inhämtats bl a rörande planeringsmetoder vid besök hos länsstyrelserna i Norrbotten, Västerbotten och Jämtland.

I Norrbotten är problemen rörande jord- och skog koncentrerade till kustområdena samt i viss omfattning till inlandstätorterna. Utanför Luleå har ett lokalt förbudsområde införts för att minska på skador på jordbruksmark, för andra områden övervägs liknande åtgärder.

Ledsystem är under utbyggnad bl a i jordbruksområdena vid kusten. De har medfört viss minskning av körning på jordbruksmark, men på många platser brister det i viljan att följa lederna, man åker ändå över åkrarna.

I Norrbotten har länsstyrelsen uppmanat alla kommuner att bilda kommunala skotergrupper med deltagande av kommun, markägare och skoterklubbar. Skotergrupperna kan lokalt diskutera behov av regleringar, skoterleder mm.

I Västerbotten poängteras behovet av bra ledsystem tillkomna via lokal planeringsprocess. Ledsystem byggs successivt ut med bl a kommunalt stöd. Kring gårdar tas ofta allt för liten hänsyn till behovet av en väl tilltagen hemfridszon.

Enligt länsstyrelsen i Västerbotten är det angeläget att också beakta rennäringen i en planeringsprocess om skotertrafiken. Allmänt är leder bra för rennäringen om de placeras med hänsyn tagen till renskötselns viktiga intresseområden.

I Jämtlands län har kommunförbundet initierat en samlad regional planering för skoterleder i länet. Arbetet, som även innefattar frågor rörande huvudmannaskap, underhåll och finansiering, samordnad märkning mm pågår under länsstyrelsens ledning. Målet är att i samråd med kommuner, skoterklubbar m fl utarbeta förslag till ett sammanhängande, regionalt ledsystem. Arbetet skall ses som ett planeringsunderlag, som resp kommun därefter kan använda i sin översiktliga planering. Behovet av ett sammanhängande ledsystem motiveras av ökad långfärdsåkning på skoter och ökande kommersiella inslag.

Länsstyrelsen i Jämtland betonar behovet av att föra in skoterfrågorna i den översiktliga planeringsprocessen för att kunna göra vägningar mot andra allmänna intressen och utarbeta lokalt förankrade förslag.

Områdesbeskrivning

Områdesavgränsning

Metodstudien omfattar västra Härjedalen (Tännäs socken, se karta sid 20), men vissa utblickar har också gjorts längre österu,t för att belysa skador på jord- och skogsbruksmark av snöskoteråkning inom en del av kommunen som inte är lika intensivt utnyttjad för turismen som västra Härjedalen. Det är dock inom Tännäs socken som fördjupad kunskap om skadebilden inhämtats och en mer sammanhållen planeringsdiskussion genomförts. Utblicken österut inskränker sig huvudsakligen till

samtal med enskilda markägarrepresentanter från byarna Långå, Hedeviken, Hede, Vemdalen och Vemhån.

Skogsbruk

Skogsbruket i området bedrivs främst runt regleringsdammen Lossen och upp i dalgångarna mot fjället. Av socknens 240 000 ha utgör ca 19 500 ha privatägd produktiv skogsmark. Delar av skogsmarken omfattas av sk fjällnära skog. Marken mellan Tännåns och Ljusnans dalgångar är huvudsakligen privatägd. Marken norr om Lossen och Ljusnans dalgång ägs av staten liksom huvudddelen av marken i Rogenområdet. Skogsbruket är för många fjällbönder en väsentlig del i kombinationsverksamheten.

Jordbruk

Jordbruket bedrivs huvudsakligen i byarna Tännäs, Ljusnedal, Funäsdalen och Bruksvallarna. Dessutom hålls djur på bete sommartid på några fäbodvallar. Det är endast några få brukare inom området som bedriver större rationella jordbruk, men flera har ett mindre antal djur i kombination med annan verksamhet. Sammanlagt brukas ca 170 ha jordbruksmark inom Tännäs socken.

Turism

Västra Härjedalen är ett av de stora vinterturistområdena i Sverige, men området har också en relativt bra sommarsäsong med ett brett utbud av olika typer av arrangemang och aktiviteter. Här bor drygt 2 000 bofasta med tyngdpunkten i Funäsdalen men även med många boende i byarna Tännäs, Ljusnedal. Bruksvallarna, Ramundberget, Mittådalen, Messlingen och Tänndalen. Turismen är relativt småskalig men sammantaget av stor betydelse för bygden. Huvuddelen av de bofasta i området är direkt eller indirekt beroende av turismen för sin sysselsättning och sina möjligheter att bo kvar i fjällbyarna. I området finns ca 25 000 turistbäddar med en koncentration till området mellan Funäsdalen och Fjällnäs, men också i stor omfattning i och kring de övriga byarna.

Turismen är en mångfasetterad näring, men sysselsättning för de bofasta skapas främst genom boende i olika turistanläggningar och fritidshus, genom utförsåkning och andra aktiviterer samt service i olika former, vilka tillsammans ger intäkter till företag och näringsidkare i området. Det renodlade, rörliga friluftslivet genererar betydligt mindre pengar till bygden. Därför är det 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.

Rennäringen

Inom området bedrivs renskötsel av Idre, Tännäs och Mittådalens samebyar. Området norr om Ljusnans dalgång är åretruntmarker liksom Rogenområdet med kringliggande fjällområden. Övrig mark inom metodstudieområdet utgör enligt länsstyrelsens markanvändningsredovisning områden där renskötsel får bedrivas under vinterhalvåret.

7

Allmän problembeskrivning

Lagstiftningen

I betänkandet "Naturupplevelser utan buller - en kvalitet att värna, SOU 1993:51" framgår att allemansrätten inte ger någon allmän rätt till motoriserad färdsel 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 av bestämmelserna i brottsbalken om skadegörelse - brott och hemfridsbrott, som definierar allemansrätten främst i förhållande till markägaren. För att undanröja sådana olägenheter som samhället inte vill acceptera kan allemansrätten vidare begränsas genom att man i olika speciallagar anger vad som inte är tillåtet, vilket också har skett.

Utifrån brottsbalkens bestämmelser kan allmänt sägas att allemansrätten inbegriper bara sådant som inte vållar nämndvärd olägenhet för markägaren. Sålunda är ett 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.

Allemansrätten ger den enskilde 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.

Terrängkörningslagen (TKL) innehåller bl a ett generellt förbud mot körning med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk på barmark samt på snötäkt skogsmark med plant och ungskog om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Som barmarkskörning räknas också sådan körning som innebär att fordonet kommer i kontakt med underlaget, något som ofta inträffar vid körning med litet snödjup eller i lös snö.

Länsstyrelsen får förbjuda körning med motordrivna fordon på snötäkt mark inom ett visst område om körningen medför olägenheter från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt. Förbudet kan omfatta snötäkt åkermark då skäl talar härför.

Snöskoteråkning förhindras inte enligt brottsbalkens bestämmelser under förutsättning att trafiken inte skadar marken eller, som det står i terrängkörningslagen, att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. För körning på t ex jordbruksmark räcker det således inte med att fordonet inte kommer i kontakt med marken eller vegetationen, den enskilde måste dessutom alltid försäkra sig om att körningen inte skadar marken.

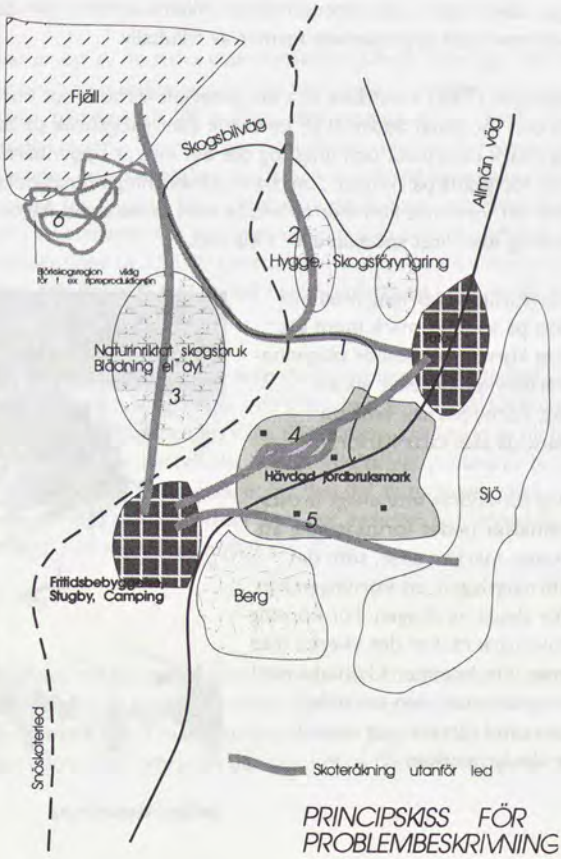
Otillåten skoterkörning

Många av de problem som idag sammanhänger med snöskotertrafiken uppkommer genom att den enskilde skoterföraren bryter mot gällande lagar och regler. I vissa stycken har t o m felaktiga vanor utvecklats så att de uppfattas som praxis, trots att man uppenbart bryter mot lagen.

Skador på jord- och skogsbruksmark

Jordbruksmarken och skogen är en produktionsresurs som markägaren skall leva utav helt eller delvis. Markägaren bör, liksom inom annan yrkesmässig verksamhet, kunna kräva att inga andra aktiviteter bedrivs på marken som kan skada jordbruket eller skogsbruket. Detta innebär att jord- och skogsbrukaren inte skall behöva tåla skador t ex från olämplig snöskoteråkning. Trots detta upplever många markägare sig ibland helt maktlösa när det gäller att stävja olämplig skoteråkning. Maktlösheten medför också att de känner sig kränkta.

De skador och störningar som förekommit eller befaras kan illustreras med följande teoretiska principbild. Observera att principbilden beskriver ett koncentrat av förekommande skador och störningar utan någon förankring till ett verkligt område. Kommentarer till illustrationen redovisas på nästa sida.



PRINCIPSKISS FÖR PROBLEMBESKRIVNING

9

1.
Skoteråkning på oplogad skogsbilväg kan innebära högre plogningskostnader om vägen senare under vintern skall brytas upp för virkestransporter eller medföra försening av vägbanans upptorkning på våren. Dessutom kan skoteråkning i diken orsaka igenfrysning av trummor mm.

Ungskog med delad topp orsakad av skoterskador

2.
Trots förbud så sker ändå viss skoteråkning på skogsföryngringsytor. Toppar bryts av och resulterar i flerstammiga träd med sämre kvalitet.

3.
Inom skogsbruket i allmänhet och kanske främst fjällnära skogsområden pågår för närvarande förändringar mot ett mer naturvårdsinriktat skogsbruk med bl a successiv utglesning. Inom sådana områden kan det vara mycket svårt att avgöra var skogsföryngring pågår, vilket ökar risken för skador från skoteråkning. De konventionella metoderna med hyggen och återplantering kommer dock fortsättningsvis att dominera även skogsbruket i fjällnära områden.

4.
Skoteråkning på hävdad jordbruksmark innebär att snöns isolerande förmåga minskar, vilket resulterar i ett större tjäldjup. Undersökningar vid SLU:s försöksgård i Piteå visar att tjäldjupet fördubblas inom områden där skotertrafik tryckt ihop snötäcket. Ett ökat tjäldjup innebär att vårbruket och växtperioden försenas vilket i sin tur försämrar skördeutfallet på hösten.

Skoteråkning på tunnt snötäcke kan också medföra isbränna vilket kraftigt minskar skördeutfallet och ökar risken för ogräsinslag.

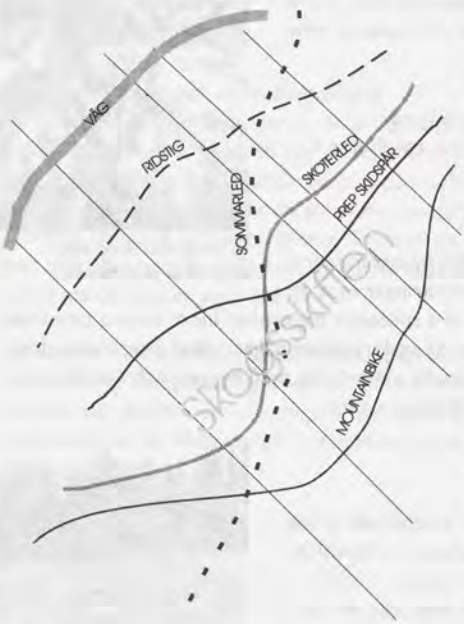
Alltför tunt snötäcke för skoteråkning

5.
Vid skoteråkning förekommer att inte tillräcklig hänsyn tas till hemfridszonen, man åker för nära gårdar och bostadsbebyggelse. Därvidlag bör också beaktas att antalet djur som går ute även på vintern ökar, framför allt i närzonen kring djurstallar och ladugårdar. Närgången skoteråkning kan i sådana fall innebära kontinuerliga störningar för djuren.

6.
Den fjällnära björkskogsregionen är en känslig viltbiotop, viktig för t ex ripreproduktionen. Omfattande skoteråkning kan innebära minskad återväxt. I de fall anordnande av jakt eller utarrendering av jakt är en del av markägarens kombinerade näringsverksamhet (vanlig i fjällområdena) påverkas således indirekt även denna del av markägarens produktionsresurs.

Aktiviteter som kräver leder, stigar och vägar

Inom områden med omfattande turismverksamhet samt nära större tätorter kan anspråken på olika typer av vägar, leder och stigar vara omfattande. Nya fritidsaktiviteter växer också ständigt fram, vilket kan innebära nya anspråk på leder eller dyl. Illustrationen här intill visar hur skogsskiften kan korsas av flera olika leder, stigar och vägar som var och en innebär ett visst anspråk på utrymme som kan påverka den sammanlagda skogsproduktionen.



Många färdvägar, leder och stigar kan korsa skiftena

Där så är möjligt bör därför olika stigar och leder samordnas för att minska på intrånget för den enskilde markägaren, t ex kan en snöskoterled eller vinterled för skidor, också sommartid används som cykelled eller ridstig. Det bör dock påpekas att man som regel strävar efter att lägga snöskoterleder längs myrar och över annan impedimentmark, medan ridstigar, sommarleder och cykelleder oftast måste ligga på fast mark.

Snöskoterleder

Inom stora delar av Norrland finns redan idag ett omfattande skoterledsnät, som huvudsakligen byggts ut av de olika skoterklubbarna. Utbyggnaden har som regel skett med ideell´t arbete i kombination med visst samhällsstöd. Enbart i Jämtlands län finns för närvarande ca 600 mil skoterleder. I västra Härjedalen uppskattas skoterledsystemet omfattas ca 30 mil.

Allmänt innebär ett välfungerande skoterledsnät en kanalisering av skotertrafiken och en minskning av den fria åkningen, vilket i sin tur minskar risken för skador på jord- och skogsbruksmark. Dessutom innebär en kanalisering av skotertrafiken minskade konflikter med andra intressen, om lederna tillkommit på ett planerat sätt. Hittills har dock huvuddelen av skoterledsnätet anlagts utan större hänsyn till andra allmänna intressen. Skoterklubbarna har som regel endast träffat muntliga eller skriftliga avtal med respektive markägare utan att kommunen eller andra myndigheter deltagit i ledens placering. I olyckliga fall kan skoterleden därmed påverka känsliga områden för flora och fauna eller vara olyckligt placerade med hänsyn till friluftsliv eller andra turismaktiviteter.

11

Planeringsunderlag

Översiktsplanens planeringsunderlag
Till kommunens översiktsplan och de fördjupade översiktsplanerna för bl a flera av orterna i västra Härjedalen hör ett omfattande underlagsmaterial. Detta planeringsunderlag utgör en bra grund även för överväganden om snöskotertrafiken, men det fordras vissa kompletteringar för att kunna planera snöskotertrafiken i förhållande till andra intressen.

Inom ramen för metodstudien har därför planeringsunderlaget kompletterats med redovisning av skador på jord- och skogsbruksmark i området, markägarnas inställning till skotertrafiken, behov av styrning och reglering, befintliga skoterleder samt anspråk på nya leder, nya turismaktiviteter som tar mark i anspråk, områdets turismprofil, skotertrafikens inriktning i området m h t turismprofilen, ev anpassningar mm. Kompletteringarna har inriktats mot att ge underlag för en helhetbedömning av skotertrafikens inriktning i området utifrån vissa övergripande mål.

Områden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploatering samt ekologiskt känsliga områden bör också utgöra planeringsunderlag vid överväganden om hur skotertrafiken skall styras i ett område. Då denna typ av områden inte har inventerats i Härjedalen, är det dock inte möjligt att beakta dessa intressen inom ramen för metodstudien.

I det följande redovisas en del av befintligt planeringsunderlag och de kompletteringar som bedömts vara av betydelse för planeringen av snöskotertrafiken i området.

Skador på jord- och skogsbruksmark mm
Tännäs LRF-avdelning har genom en enkät till alla markägare i området kartlagt skadebilden samt markägarnas inställning till skoterturism, skoterleder mm. Nedan följer ett sammandrag av inkomna svar.

Svarsfrekvensen har varit relativt god och av enkäten framgår att huvuddelen av de inkomna svaren (90 %) förordar LRF:s modell för reglering av nöjestrafik med snöskoter (endast åkning efter anvisade leder och områden eller efter överenskommelse med markägare).

Omfattande störningar förekommer idag vid gårdar och bebyggelse samt vid fäbodar och egna rekreationsplatser och många markägare anser att nuvarande skotertrafik inte är förenlig med allmän naturhänsyn, omsorg om djur och växter, viltvård mm.

Utöver de leder som idag finns i området (ca 30 mil) är ca hälften av markägarna villiga att upplåta ytterligare mark för snöskoterleder. Övriga anser att nuvarande ledsystem är tillräckligt.

Cirka 15% av markägarna uppger skador på hävdad jordbruksmark, företrädesvis isbränna och djupare tjäle. Några få aktiva brukar merparten av jordbruksmarken i området och sammanlagt är ca hälften av den brukade arealen berörd av snöskoterkörning. Skördenedsättningen uppskattas till i snitt ca 10%, men det finns

exempel på högre skördenedsättning, ända upp till 30%. Dessutom är det vanligt med skador på stängsel. Vissa skador på skogsbetesmark förekommer också (huvudsakligen skador på stängsel).

Knappt 200 ha skogsmark (inom socknen finns det ca 20 000 ha privatägd skogsmark) berörs av skador främst på plantor och ungskog. Skadorna på föryngringar uppgår sannolikt till minst ca 1 500 skadade eller förstörda plantor per år.

Cirka 20% av markägarna redovisar skador eller olägenheter av snöskoterkörning på skogsbilväg i form av snöpackning och djupare tjäle.

Muntliga avtal om leder är vanligast i området, men många markägare redovisar att inga överenskommelser träffats. De flesta efterlyser skriftliga avtal. Vissa önskemål om förändringar av befintliga leder har också redovisats.

Ca 80 % anser att någon form av ersättning för markupplåtelse bör införas med tanke på omfattningen av skotertrafik och ökande kommersialisering.

Få markägare (10 %) är beredda att upplåta områden som sk friåkningsområden, även mot ersättning.

Så gott som alla markägare förordar att en markanvändningsplanering rörande olika aktiviteter i området bör ske i samverkan mellan alla berörda parter.

Jord- och skogsbruksmarkens omfattning redovisas på kartan på nästa sida.

Jord- och skogsbruksmark i västra Härjedalen är troligtvis mer utsatt för skador p g a den intensiva turismen än andra delar av kommunen. Detta bekräftas också genom samtal med enskilda markägare från byarna Långå, Hede, Hedeviken, Vemdalen och Vemhån, alla belägna inom den mer centrala delen av kommunen. Inom dessa områden har man i princip inga problem med skador på jordbruksmark eller på skogsmark. Några stora problem beträffande oplogade skogsbilvägar föreligger hellre inte. I detta område finns ett relativt bra skoterledsystem och de flesta håller sig till dessa leder. Någon större omfattning av friåkning på jordbruksmark förekommer inte. Förändringar i växtligheten kan dock iakttas där skoterleder går över åkermark. Även inom den här delen av kommunen efterlyser dock markägarna möjligheten att själva i högre grad än idag bestämma hur skoteråkningen över hävdad jordbruksmark skall ske. Principiellt bör man själv få bestämma över sin produktionsresurs och avgöra i vilken omfattning det kan vara lämpligt att upplåta åkermarken för leder eller friåkning.

Ovanstående redovisning av skador och andra problem inom området öster om Tännäs socken grundar sig inte på någon noggrann enkät till varje markägare och utgör hellre inte någon officiell redovisning från LRF-avdelningen inom detta område. Synpunkterna speglar ett antal enskilda markägares uppfattning, men det belyser ändå att skador och andra problem sammanhängande med snöskotertrafiken kan variera avsevärt från område till område, främst beroende på mängden skoteråkare. Värdet av ett bra samarbete mellan skoterklubbarna och markägarna har också en väsentlig betydelse.

JORDBRUKSMARK, SKOGSBRUKSMARK

Turismens inriktning

Västra Härjedalen är idag ett välbesökt turistmål, men produktutveckling och kunskapen om vad som lockar besökaren till området blir allt viktigare genom ökad konkurens. Turismens inriktning, bredden på aktivitetsutbudet, möjligheterna att tillfredsställa flera besökarkategorier är några av alla de faktorer som påverkar hur välbesökt ett område blir. Ett turistområdes karaktär och miljö samt kvaliteten på upplevelser och aktiviteter blir allt viktigare. Områdets gemensamma lokala turistorganisation, Funäsdalsfjäll AB, har därför i sitt framtidsprogram lagt fast att planering och aktiviteter i området, i första hand måste bygga på de övergripande begreppen *natur, kultur och miljö* samt att alla verksamheter och aktiviteter måste präglas av ett *kvalitetstänkande*.

All turism i området bygger på naturvärden och dessa är en ändlig resurs. Alla aktiviteter måste bygga på att grundläggande värden inte förbrukas enligt Funäsdalsfjäll AB. Skoterturismen bidrar med ett värdefullt tillskott till turistnäringen. Samtidigt som den är värdefull kan den dock hota andra viktiga delar av turismen, främst då naturen och orördheten samt stillheten på fjället.

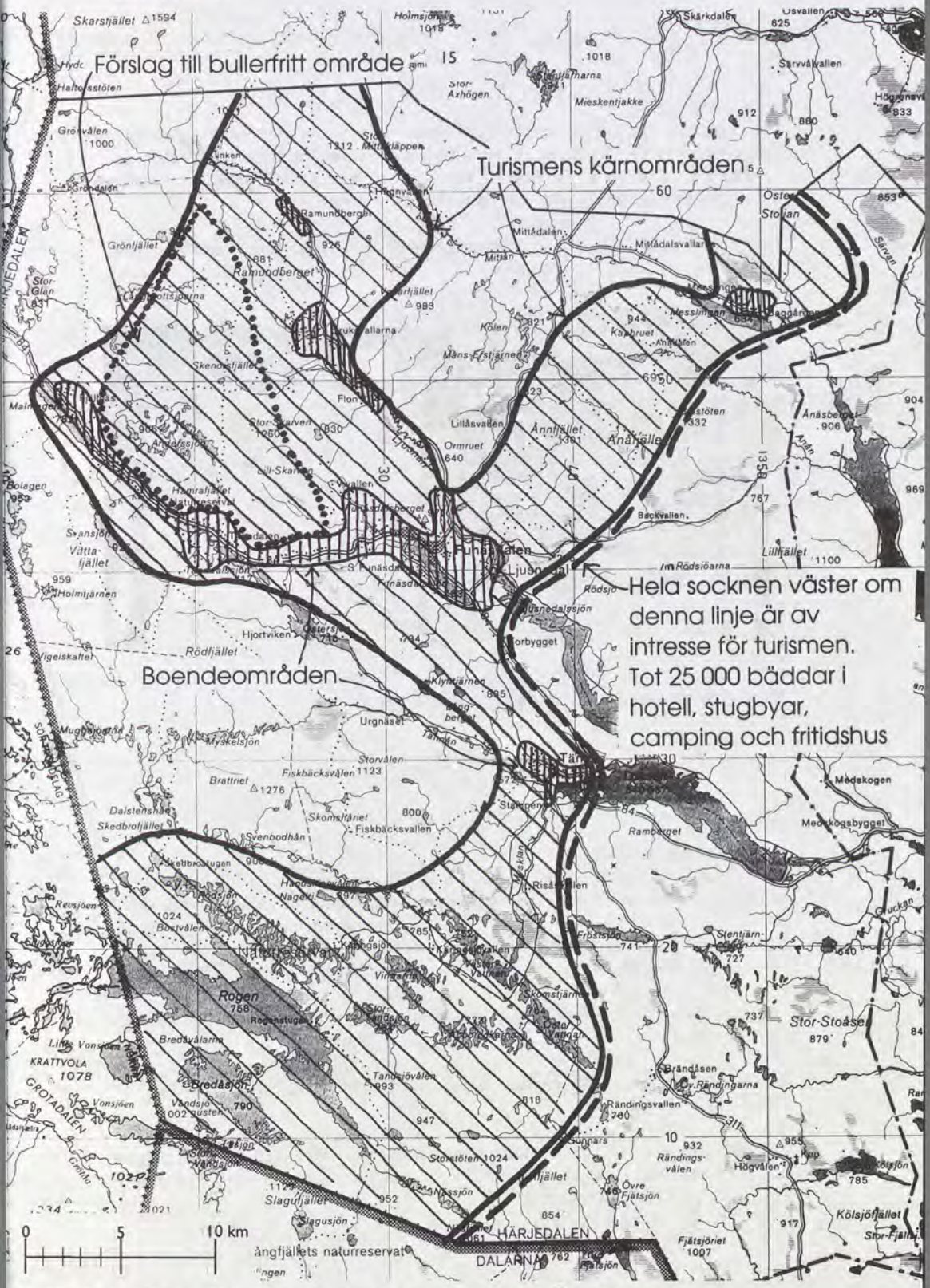
Med detta synsätt som grund utarbetades under 1992 ett förslag till bullerfria områden (delar av fjällområdet mellan Ljusnan och Tännåns dalgångar samt befintliga förbudsområden för terrängfordon inne på statens mark). Dessa områden, som möjliggör naturupplevelser utan buller, redovisas tillsammans med turismens intresseområden på kartan på nästa sida.

Enligt Funäsdalsfjäll AB:s uppfattning måste också snöskotertrafiken i sin helhet med tillhörande ledsystem och anläggningar formas utifrån områdets övergripande mål beträffande turismens inriktning. Nöjesåkning med snöskoter skall vara en del av de samlade turismaktiviteterna i området, men Funäsdalsfjäll AB anser att det generellt behövs en hårdare styrning till skoterleder inom området. Det bör i första hand åstadkommas genom frivillig styrning, förbättrad skyltning och information och inte genom att införa formella förbudsområden.

Funäsdalsfjäll AB förordar att hela skoterledssystemet skall ses över med avseende på den roll skotern skall ha i området. Turismprofilen och de grundläggande värdena som bygger på områdets natur, kultur och miljö skall vägleda arbetet med översynen.

Om pågående förbättringsarbete och nuvarande skoterledsnät mot förmodan skulle upphöra, skulle troligtvis kaosliknande situationer uppträda och konflikter mellan olika aktiviteter öka väsentligt. Enligt Funäsdalsfjäll AB:s uppfattning skulle också ett totalt skoterförbud inom området innebära ett väsentligt inkomstbortfall och medföra att den olagliga skoteråkningen ökar. En bättre styrning av skotertrafiken och tillskapandet av ett bra skoterledsnät anpassat till turismprofilen är således av stor betydelse för hela områdets framtida turismutveckling och områdets förmåga att förbli ett attraktivt område.

Vinteraktiviteterna har tonvikten på längdåkning, utförsåkning och turåkning samt en viss inriktning mot familjeturism. Många besökare väljer under sin vistelse i västra Härjedalen att blanda olika aktiviteter och skoteråkningen skall ses som en av flera aktiviteter som vintertid skall finnas i området, men den måste styras och kanaliseras så att inte områdets huvudaktiviteter påverkas och försämras.



TURISMENS INTRESSEOMRÅDEN

16

I området finns flera utförsåkningsanläggningar av hög kvalitet samt ett sammanhängande spårsystem för längdåkning (Nordic Ski-systemet) som omfattar ca 30 mil preparerade spår, ett av de längsta i världen. För dessa spårsystem har skriftliga avtal träffats med varje markägare och nyttjanderättsersättning reglerats.

Befintliga skidspår i Nordic Ski-systemet och de viktigaste skidlederna i området samt utföråkningsområdena redovisas på sid 17.

Nordic Ski systemet innehåller 30 preparerade skidspår

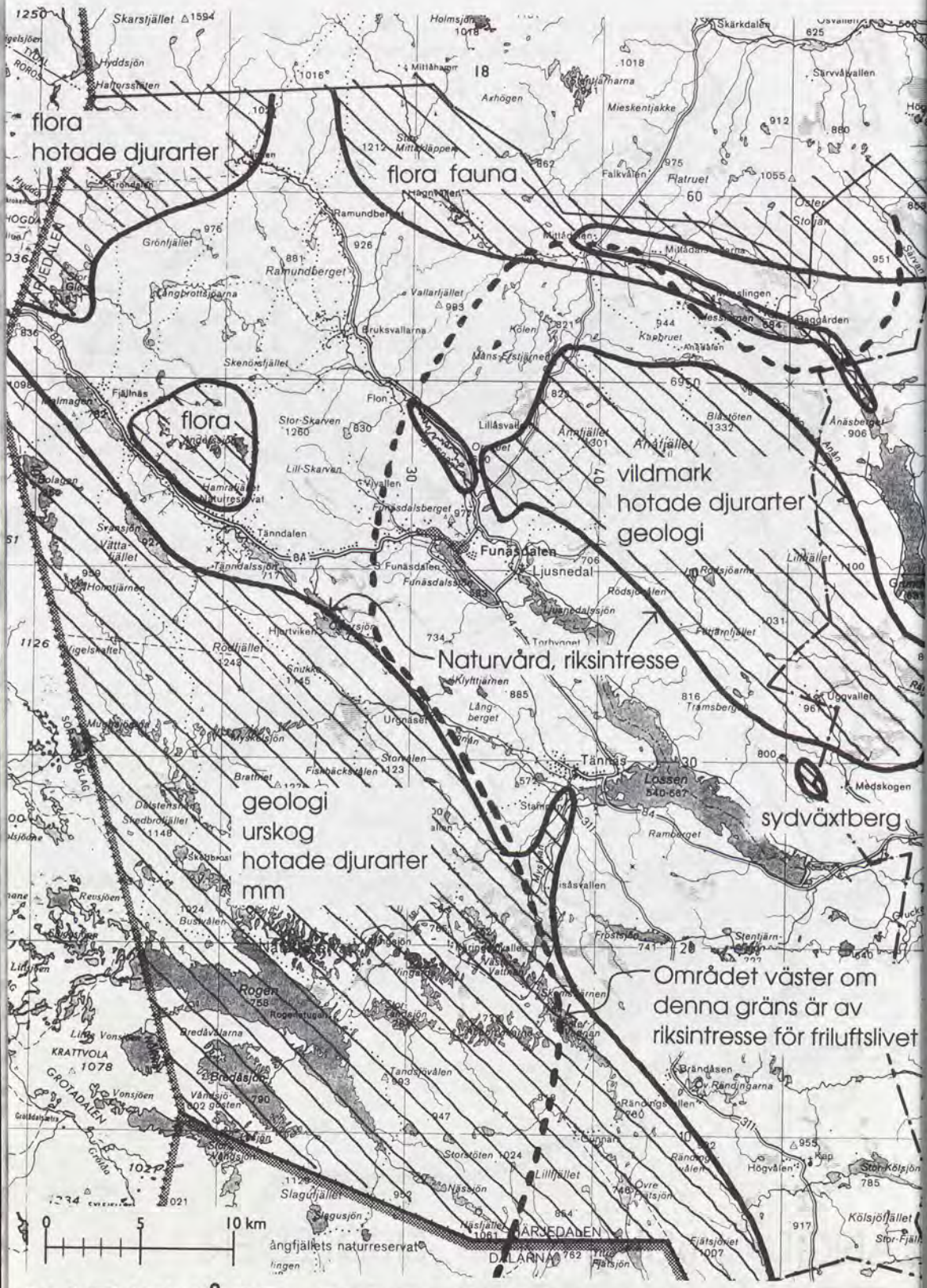
Naturvård och friluftsliv

Stora delar av västra Härjedalen är klassificerat som riksintressant för friluftsliv och naturvård. Vissa delar av området är mycket intensivt utnyttjat för friluftsliv tack vare att det ligger relativt nära de bebyggda områdena med omfattande turistanläggningar, fritidshus, campinganläggningar samt permanentboende. Andra områden, som är av mer orörd vildmarkskaraktär, ligger längre ifrån de bebyggda områdena och genomkorsas delvis av de statliga ledsystemet. Flera områden har mycket höga naturvärden och är dessutom känsliga för slitage eller störningar p g a myskoxar, häckande fåglar mm i området.

De områden som utgör riksintressen för naturvården och friluftslivet redovisas på kartan på sid 18.

De befintliga bullerfria områdena kring Rogen och norrut mot Helags samt det tidigare föreslagna området mellan Ljusnans och Tännåns dalgångar är också viktiga kvaliteter för det rörliga friluftlivet i området.

ÄNGDÅKNINGSSPÅR, SKIDLEDER, UTFÖRSÅKNINGSOMRÅDEN



NATURVÅRD, FRILUFTSLIV

Snöskoterleder med terminaler

De större sammanhängande vildmarksområdena söderut mot Rogenområdet samt norrut mot Skarsfjället, Helags mm är förbudsområden för terrängfordon. De genomkorsas av ett fåtal skoterleder, där främst leden mot Helags är flitigt använd i samband med längre utflykter.

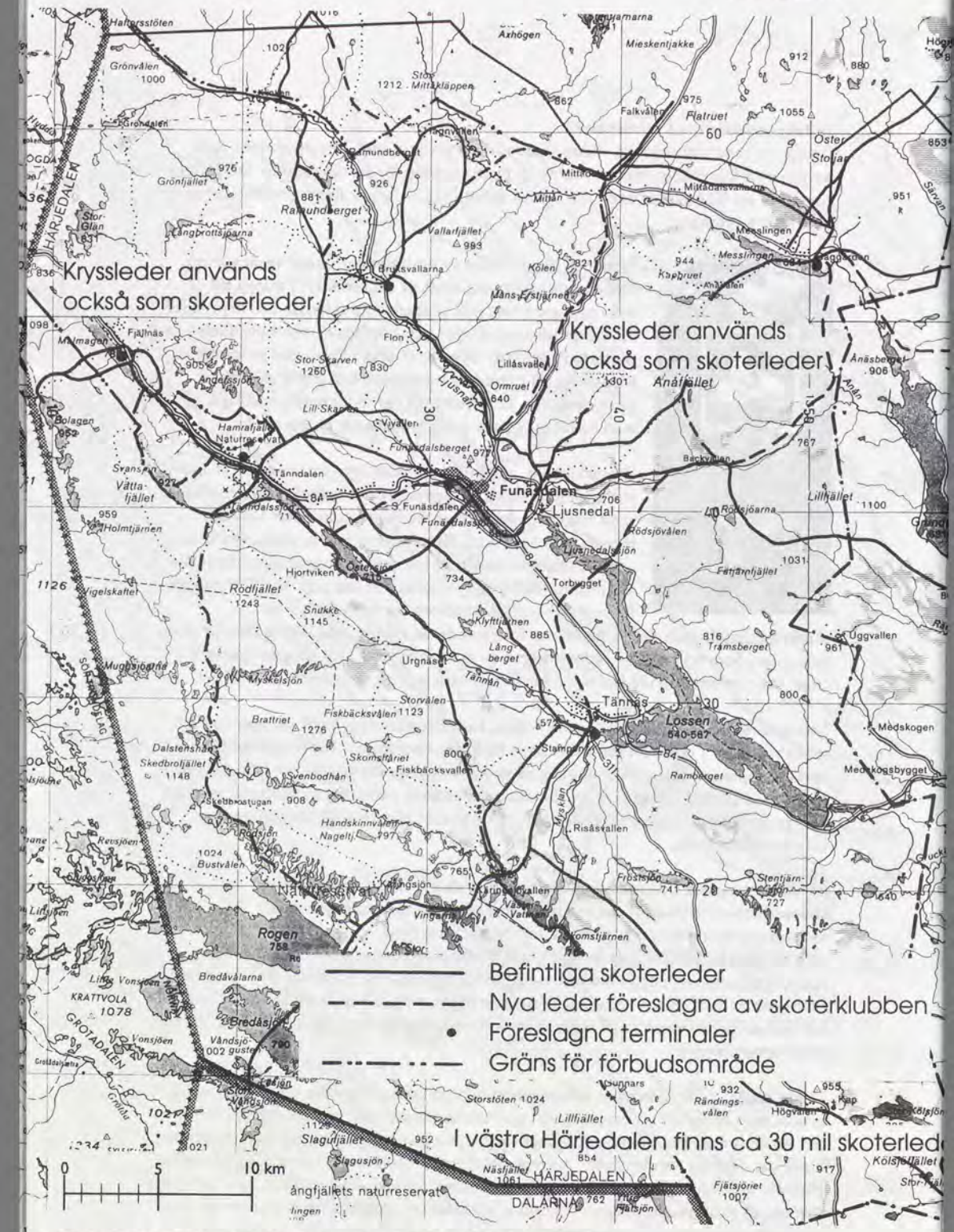
Inom den övriga delen av området har under senare år en omfattande utbyggnad skett av skoterleder. I många fall är lederna separerade från preparerade skidspår och kryssleder för att undvika störningar och konflikter, men huvuddelen av skoterledsnätet har tillkommit utan någon mer genomtänkt anpassning till områdets turistprofil och andra aktiviteter inom området. Skoterlederna har huvudsakligen anlagts där man funnit ett behov p g a omfattande skotertrafik.

Skoterklubben m fl inom området har under senare år intensivt arbetat med en utbyggnad av det befintliga ledsystemet samt med information om de regler som gäller och den hänsyn man bör iaktta. Konflikterna mellan skoteråkare och andra besökare i området har minskat något och införandet av snöskoterleder har minskat den fria och "vilda" åkningen. En stor del av skotertrafiken har kanaliserats till skoterledsnätet, men det förekommer fortfarande en omfattande åkning utanför detta ledsystem. Som framgått av redovisningen av skador på jord- och skogsbruksmark ovan, sker en omfattande åkning på jordbruksmark och på skogsmark utanför led.

Snöskoterklubben i området, Team Walles, har redovisat önskemål om ytterligare snöskoterleder i området samt föreslagit lägen för terminaler. Terminaler är större parkeringsplatser belägna i anslutning till skoterledsnätet där besökaren kan ställa upp sin bil med släpvagn. Idag sker en stundtals omfattande parkering av skoterledssläp på vanliga parkeringsplatser, vilket innebär att de snabbt blir fyllda då skotersläpen är utrymmeskrävande.

På kartan på nästa sida redovisas det befintliga skoterledsnätet i området, skoterklubbens önskemål om nya leder och terminallägen samt gällande förbudsområden för terrängfordon. För närvarande finns ingen anledning att ta ställning till önskemålen om nya leder då hela skoterledsystemet bör ses över enligt turisorganisationen, naturskyddsföreningen och markägarna. En ny led från Tänndalen till Rogen avstyrks dock redan nu av länsstyrelsens miljöenhet. Däremot är de beredda att medverka i en översyn av lederna förbi Ramundberget och Klinken, inkl ny led norr om Ramundberget.

I länet pågår under ledning av länsstyrelsen och kommunförbundet ett övergripande arbete som syftar till att utveckla ett regionalt skoterledsnät med tillhörande terminaler. Arbetet skall ses, som ett för länet samordnat planeringsunderlag, som respektive kommun därefter kan använda i sin mer detaljerade kommunala översiktliga planering. Målet är att åstadkomma ett inom länet sammanhängande skoterledsnät som kan möta den ökade skoterturismen och tillgodose intresset av att färdas långa stäckor på skoter. Dessutom pågår också ett arbete som syftar till att etablera en "riksled eller inlandsled" från Sälen upp till Kiruna. På det regionala skoterledsnätet och längs



SKOTERLEDER, TERMINALER, FÖRBUDSOMRÅDEN

riksleden bör kommersiell skoterturism kunna bedrivas, vilket innebär att upplåtelsefrågor och ersättningsfrågor gentemot markägarna måste vara lösta.

Riksleden bör, enligt de regionala utredarna, inte dras igenom de centrala fjällområdena eller genom de större turistområdena. Leden bör placeras strax öster om fjällkedjan, men fortfarande inom snösäkra zoner. Därigenom kan riksleden på sikt generera ett visst tillskott till serviceanläggningar (boendeanläggningar, bensinstationer, affärer osv) även inom de mer perifera delarna av turistområdena.

Genom Härjedalen kan riksleden placeras i två alternativa lägen. Antingen genom västra Härjedalen, förbi Tännäs och Messlingen eller i ett östligare läge förbi Lofsdalen, Hede och Särvsjö. Funäsdalsfjäll AB anser att en placering av leden genom Tännäs och Messlingen är förenlig med områdets turismprofil och de övergripande målen som redovisats ovan. Orterna Tännäs och Messlingen behöver fler besökare och den östliga placeringen inom turistområdet anses inte innebära någon risk att skotertrafiken skulle öka väsentligt inom de mer centrala turistområdena, främst i området mellan Tännån och Ljusnans dalgångar.

Inom andra delar av Härjedalens kommuns strävar man för närvarande efter att utveckla snöskoterturismen. Det handlar främst om områden som saknar andra förutsättningar och där konflikten med det traditionella rörliga friluftslivet är betydligt mindre. Ur kommunal synvinkel kan det således finnas skäl att styra lokaliseringen av en sk riksled närmare dessa områden, än nära västra Härjedalen som ändå måste anses ha mycket goda förutsättningar att utveckla sin turism.

De slutgiltiga övervägandena om riksledens placeringen görs ej inom ramen för denna metodstudie, men det kan konstateras att oberoende av vad den kallas, finns det behov av att etablera en nord - sydlig skoterled genom västra Härjedalen för att kanalisera den trafik som under alla förhållanden ändå kommer att uppstå. Den lämpligaste sträckningen med beaktande av de övergripande målen, är förbi Tännäs och Messlingen. De alternativa lägena för den sk riksleden redovisas på karta här intill. Sträckningen har också illustrerats på kartan på föregående sida, men det

Tännäs socken metodstudieområde

Alternativa lägen för sk riksled för snöskoter

bör påpekas att förslaget ej är detaljstuderat samt att inga markägarkontakter hittills genomförts. Leden kan därför få en annan detaljsträckning än vad som redovisats på kartan.

Områden där skoteråkning utanför led är möjlig

Om de övergripande målen för områdets turisminriktning innebär krav på en hårdare styrning av snöskotertrafiken inom vissa områdena, behövs också områden där skoteråkning utanför led är möjligt, för att tillfredställa den som vill åka skoter. Lämpliga områden kan utgöras av impedimentmark, t ex större sammanhängande myrområden eller kalfjällsområden som inte är väsentliga för friluftslivet, rennäringen eller innehåller naturvärden som kan skadas. I skogsmark bör åkning utanför led undvikas p g a skaderisken.

Området kring sjön Bolagen mot riksgränsen samt området mellan Långbrottstugan och riksgränsen har diskuterats som tänkbara områden med hänsyn till turismen och friluftslivet i området. Inom en sammanhållen översyn av markanvändningen bör det vara möjligt att även diskutera förändringar av gällande förbudsområden för terrängfordon eller placeringen av skoterleder inom förbudsområdena. Bolagenområdet omfattas idag av förbudsområde för terrängfordon (utom sjön med tillhörande led). Sjön besöks flitigt av fiskare med skoter. Området är ej särskilt välbesökt av skidåkande turister i övrigt. Rennäringen utnyttjar området först under senare delen av april. Möjligheterna att ändra på förbudsområdet har därför diskuterats med länsstyrelsens miljöenhet, som påpekar att området utgör en viktig skydds- och buffertzon mot Rogenområdet (naturreservat) samt vissa tider är uppehållsområde för myskoxarna. Länsstyrelsen är därför negativ till att upplåta området även kring sjön för skoteråkning, det räcker med sjön.

Området mellan Långbrottsstugan och riksgränsen kan användas för skoteråkning även utanför led enligt länsstyrelsen, här finns inga allmänna intressen som motiverar en styrning av skoteråkningen.

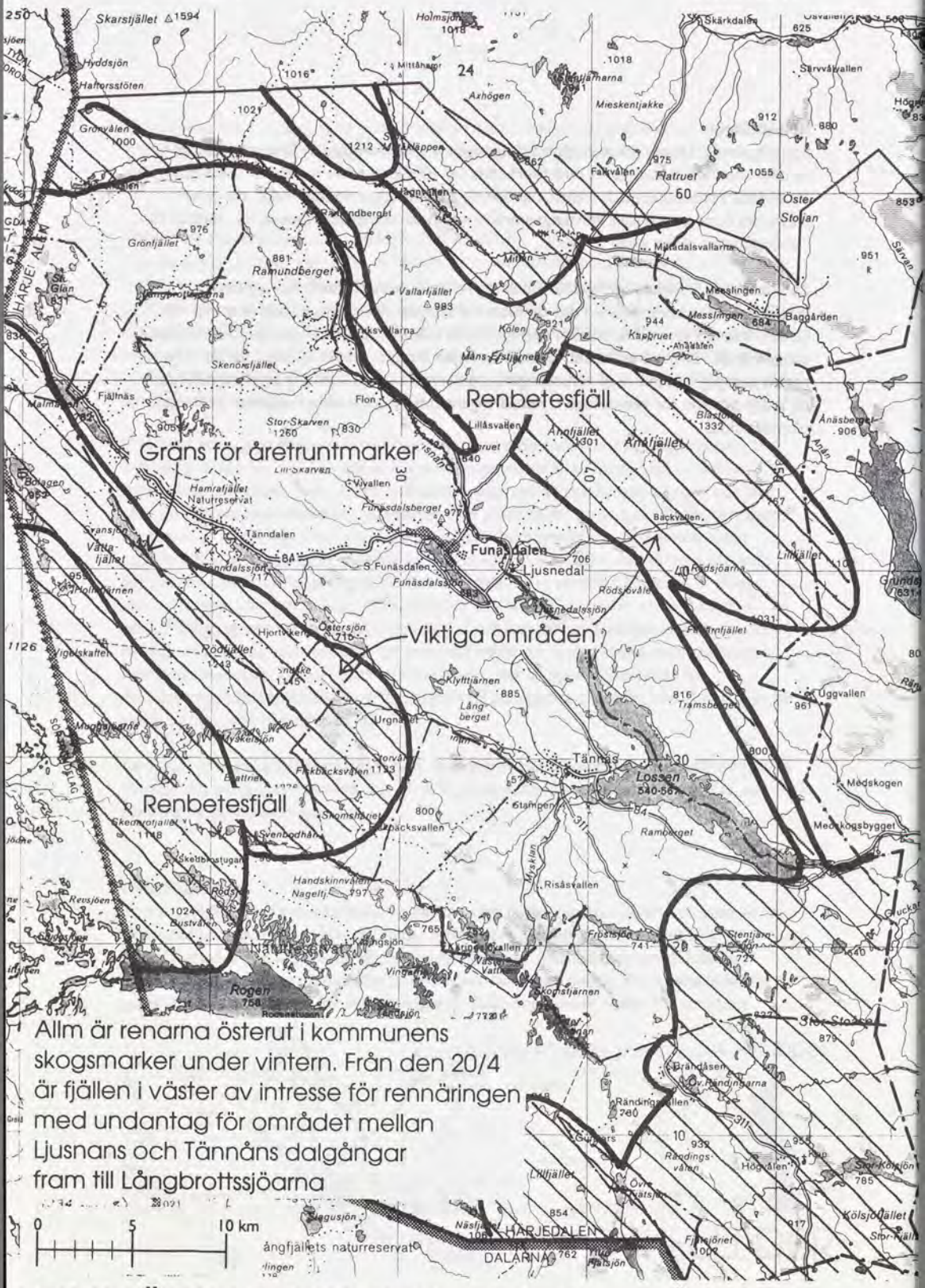
Cykelleder

Terrängcykling med mountainbike är på framväxt både som sportgren och som en ny aktivitet i turistområden. För att studera samordningsmöjligheterna med bl a snöskoterleder har anspråken på cykelleder kartlagts med hjälp av cykelklubben i området. De föreslagna cykellederna redovisas på kartan nedan. Även cykelledernas placering bör bli föremål för en pröving mot de övergripande målen för området.

Rennäringen

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

Rennäringens årstidscykel innebär dock att renarna vintertid befinner sig betydligt längre österut i kommunen, i det omfattande skogslandet. Renarna återkommer till fjällområdena i västra Härjedalen i princip först i den senare delen av april då turistsäsongen ändå håller på att ta slut. Skoteråkningen inom området innebär därför inte någon påtaglig konflikt med rennäringen, men allmänt är en styrning av skotertrafiken till leder positivt för rennäringen. Rennäringens intresseområden redovisas på kartan på nästa sida.



RENNÄRINGENS INTRESSEOMRÅDEN

Planeringsprinciper mm

Översiktlig planering, planeringsprocessen

Metodstudien visar, liksom den pågående regionala skoterplaneringen inom Jämtlands län, på behovet av att planera skoteråkningen m h t andra aktiviteter och intressen. Som framgått har skoterleder hittills i huvudsak tillkommit utan någon närmare koppling till användningen av marken i övrigt. Det är först genom kartläggning av lokala skador på jord och skog, sammanställningar av olika anspråk, avstämning mot områdesvisa målsättningar, zoneringsdiskussioner, vägning mot andra intressen (riks, regionala, lokala) mm, som underlag finns att bedöma hur skoteråkningen kan ske inom ett område och hur skoterlederna lämpligen placeras.

Kommunerna har det primära ansvaret för planeringen av mark och vatten och skall enligt plan- och bygglagen (PBL) ha en aktuell översiktsplan där grunddragen i markanvändningen redovisas. I översiktsplanen, som kan fördjupas för vissa områden, behandlas inte bara bebyggelsefrågor utan även andra verksamheter som påvekar markanvändningen, miljön, hushållningen med naturresurser mm. Översiktplaneringen kan också behandla vissa temaområden såsom grustäkter, vattenområden, miljöfrågor, skotertrafik m fl, som genom att handläggas enligt PBL:s förfaranderegler blir en del av kommunens översiktplan. Därigenom får kommunens ställningstaganden en större tyngd, bl a vid efterföljande tillståndsbeslut mm enligt andra lagar.

Kommunens översiktliga planering behandlar både utvecklingsfrågor, behovet av skydd för naturresurser och vägningen mellan olika allmänna intressen, dit bl a turism, olika friluftslivsaktiviteter, naturvård, jord- och skogsbruk hör. I planeringen skall kommunen tillämpa hushållningsbestämmelserna i naturresurslagen (NRL) och visa hur riksintressena tillgodoses. Jord- och skogsbruket är enligt NRL näringar av nationellt intresse och f o m 1 juli 1993 skall enligt NRL i beslut anges om den prövade anläggningen eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna. Länsstyrelsen har ett särskilt ansvar att bevaka riksintressena medan kommunerna ansvarar för avvägningar mellan andra intressen.

Behovet av regleringar av skotertrafiken till skydd för jord- och skogsbruket, skotertrafikens omfattning kontra naturvård, friluftsliv och resp områdes turimsprofil, skoterledernas placering mm, innebär vägningar mellan olika allmänna intressen, hänsynstagande till lokala förhållanden och ställningstaganden om markens användning. Det är därför lämpligt att föra in överväganden om skotertrafiken i den översiktliga kommunala planeringsprocessen på det sätt som denna metodstudie visar. Behovet av att därefter formalisera ställningstagandena rörande skotertrafiken i en antagen översiktplan kan variera från kommun till kommun.

Med stöd i den översiktliga planeringen bör det således vara en uppgift för kommunen att föreslå och godkänna lokaliseringen av skoterleder och terminaler samt överväga behovet av regleringar på frivillig väg eller med stöd av formella beslut om förbud mot snöskoterkörning.

Bedrivs arbetet enligt PBL:s regler för översiktsplanering får länsstyrelsen och andra berörda myndigheter delaktighet i arbetet och kan peka på vad som är viktigt för att

tillgodose allmänna intressen. Dialogen om hur de nationella och regionala intressena skall säkerställas (t ex skyddsvärda naturområden) eller utvecklas (t ex turismen) blir därmed en naturlig del av planeringsprocessen. Länsstyrelsen ansvarar också för att erforderlig samordning kommer till stånd över kommun- och länsgränser.

Lokal förankring

PBL:s regler anger också hur medborgarnas och olika organisationers insyn och inflytande skall tillgodoses genom information och samråd.. Vid planering av skotertrafik är den lokala förankringen mycket betydelsefull.

Metodstudien har bedrivits i en bred arbetsgrupp med representanter för markägare, kommun och olika lokala organisationer och intressegrupper. Den breda lokala förankringen och den i området allt ökande insikten om betydelsen av en helhetssyn utifrån de övergripande målen för området, har inneburit att det är först nu i samband med metodstudien, som en mera omfattande diskussion om skotertrafikens roll i området kan fördjupas. Olika anspråk kan avvägas mot de övergripande målen och tillsammans med lokal kunskap ge väl förankrade avvägningar mellan motstående intressen. På grund av metodestudiens tidplan har det inte funnits utrymme att föra ut idéer och förslag till diskussioner och ej heller till ett bredare samråd med de boende i området, vilket självklart ingår i en bra översiktlig planeringsprocess. Dialogen med de berörda är avgörande för resultatet! Som redovisas i slutet av denna rapport är avsikten att fortsätta arbetet i området.

Varierat planeringsbehov

Behovet av att styra snöskotertrafiken och i en planeringsprocess väga den mot andra intressen varierar från område till område. I västra Härjedalen är förutsättningarna relativt komplicerad med många olika intressen och anspråk. I andra områden kan planeringsbehovet vara betydligt mindre. Olika områden, även inom samma kommun, kan ha skilda förutsättningar, som i sin tur resulterar i varierade prioriteringar. I turistområden, där flertalet bofasta är sysselsatta inom turismen, måste skoteråkningen vägas mot många andra aktiviteter och intressen. Andra områden kanske huvudsakligen används som rekreationsområden för lokalbefolkningen, som ofta prioriterar användningen av skotern på ett annat sätt än besökare utifrån. Den utgör för många en del av livsstilen.

Skoteråkningen kring större tätorter kan ibland vara mycket intensiv och ske i oreglerade former som både skadar och är störande. I en liten skogsby känner alla varandra och man kan trots flera skotrar på varje gård ofta komma överens om hur skotertrafiken skall bedrivas med hänsyn till bl a jord- och skogsbruket.

Planering av snöskotertrafiken inom områden med många olika intressen som skall vägas samman, kan således kräva en fördjupad planeringsprocess med deltagande av kommun, markägare, olika intresseorganisationer m fl. Inom andra områden med färre berörda intressen, t ex små byar i skogslandet, är sannolikt behovet av planeringsinsatser betydligt mindre. Även inom sådana områden är det dock viktigt att placeringen av skoterleder, förutom i samråd med markägaren, också sker med beaktande av naturvården, rennäringen eller andra berörda allmänna intressen.

Styrning och reglering av skotertrafik m h t jord- och skogsbruksmark

Jordbruksmark
Det relativt omfattande problemet med skoteråkning på hävdad jordbruksmark i området med efterföljande risk för skördenedsättning och skador motiverar åtgärder. De kan antingen bestå av ett generellt förbud att åka snöskoter på hävdad jordbruksmark utanför upplåten led eller att lokala förbudsområden införs med stöd av gällande lagstiftning. I bägge alternativen stärks jordbrukarens inflytande över sin egen produktionsresurs, men ett generellt förbud kräver mindre administration och kan smidigt klara förändringar av hur marken används utan att nya beslut behöver fattas.

I områden där problemen inte är så omfattande kan även andra åtgärder övervägas, som t ex utbyggnad av leder i kombination med frivillig styrning till leder.

Ett generellt förbud kan kombineras med att markägaren själv skall kunna lämna tillstånd för annan att åka på sin egen jordbruksmark om han bedömer det möjligt med hänsyn till skaderisken mm. Därigenom läggs grunden för ett smidigt sätt att skydda jordbruksmarken mot skoteråkning samtidigt som flexibilitet kan uppnås t ex i mindre byar eller på mark som inte brukas så intensivt. I praktiken innebär förslaget att generellt skoterförbud råder inom bytäkten så länge den enskilde skoteråkaren inte skaffat sig information och kunskap om vilka delar som utgör hävdad jordbruksmark, områden i träda, nya skogsplanteringar osv. Om det finns starka allmänna intressen inom ett visst område, kan markägarens möjlighet till undantag behöva röjas undan. Som regel handlar det dock oftast om enskilda intressen för markägaren.

Idag är det accepterat och betraktas som helt legitimt att man i mindre byar utan planlagda områden och ute på landsbygden skall kunna åka skoter från sitt bostadshus och ut i omgivande terräng. Som regel är också markägarna positiva till att upplåta lämpligt placerade skoterleder, även över hävdad jordbruksmark där så erfordras, för att man skall kunna åka från sin bostad och ut i terrängen. För att även i framtiden säkerställa den här möjligheten kan övervägas om ett generellt förbud behöver kombineras med en rätt att även mot en markägares vilja anlägga led på lämpligt ställe över hävdad jordbruksmark. (jfr ledningsrättslagen). I annat fall kan en enstaka markägare t ex av helt andra skäl än sakliga, spoliera ett lämpligt uppbyggt ledsystem som alla övriga i byn kan vara överens om. En sådan lagstiftning kan dock bli komplicerad och tungadministrerad, varför man sannolikt måste utgå från att markägarna är positiva till att upplåta erforderliga, lämpligt placerade leder. Ett generellt förbud omfattande enbart hävdad jordbruksmark, innebär också att skoterleder som regel kan anläggas med en viss omväg förbi enstaka jordbruksmarker (ut i omgivande skogsterräng).

Grannens rätt att ta sig iväg till sin egen mark för att t ex köra ut virke med skoter måste också beaktas.

Idag förekommer störande skoterkörning allt för nära bostäder och gårdar. Respekten för hemfridszonen förefaller vara mindre då man sitter på en skoter än då man sommartid rör sig i jordbrukslandskapet. Snabbheten och anonymiteten påverkar troligen skillnaden. Därför bör respekten för hemfridszonen tydliggöras.

Skogsbruksmark, fjällmark mm
LRF:s enkät i området visar att skador på skogsföryngringar orsakade av skoteråkning omfattar ca 1% av den privata skogsbruksarealen i Tännäs socken. Utöver dessa skador redovisas också andra negativa effekter såsom nedsatt tillväxt, uppfrysning av plant, igenfrusna diken, försvårad körning med häst/traktor mm. Dessutom redovisas skador eller olägenheter p g a snöskoteråkning på oplogad skogsbilväg samt störningar kring fäbodar mm.

Skadorna och störningarna är generellt inte så omfattande, men drabbar enskilda markägare huvudsakligen inom området mellan Ljusnan- och Tännåns dalgångar från Tännäs och västerut mot fjället. Utöver skador på skogen har också påpekats att den idag ibland intensiva fria skoteråkningen i björkskogszonen mot kalfjället kan skada viltföryngringen, t ex ripa, som i sin tur får ekonomiska konsekvenser för den markägare som bedriver jakt eller arrenderar ut jakt som en del av sin kombinerade verksamhet.

Mot bakgrund av ovanstående anser markägarna i området att ett generellt skoterförbud utanför led bör införas i området mellan dalgångarna från Tännäs och västerut till i höjd med Långbrottstugan. I områdena söder och öster om Tännäs är skotertrafiken av betydligt mindre omfattning, varför någon ytterligare reglering utöver befintliga skoterleder inte behövs i detta område. Samtal med enskilda markägare öster om Tännäs socken visar, som tidigare redovisats, hellre inte något behov av ytterligare regleringar av skoteråkning i skogsmark inom dessa områden.

Vid överväganden om lokala förbudsområden för snöskoteråkning bör man sträva efter naturliga avgränsningar samt att inte göra förbudsområdena för små och för många. Regleringen riskerar då att bli oöverskådlig.

Som alternativ till ett lokalt förbudsområde kan övervägas en frivillig styrning till leder i kombination med förbättrad information samt ev införande av obligatoriskt förarbevis.

Ett förbud innebär tydliga regler och lagliga möjligheter att beivra otillåten och störande körning utanför upplåtna skoterleder. En frivillig styrning kan uppfattas som mera sympatisk och mindre av myndighetsingripande, men ger inga lagliga möjligheter att ingripa mot den som ändå väljer att åka fritt och struntar i en frivillig styrning. En frivillig styrning kräver större informations- och upplysningsarbete samt förutsätter en god moralisk efterlevnad för att fungera.

Oberoende av vilket alternativ som väljs för att styra och reglera skotertrafiken kvarstår behovet av ett välfungerande skoterledsnät och lämpligt placerade terminaler. Ett välfungerande skoterledsnät innebär alltid en kanalisering av skotertrafiken och därmed en minskning av åkning utanför led som kan skada skogsbruksmark.

Oplogade skogsbilvägar
Skoteråkning på oplogade skogsbilvägar innebär en hårdpackning av snön som sedan ökar kostnaderna för plogning då skogsbilvägen skall användas för utkörning av virke.

Därför finns det skäl att överväga ett generellt förbud att åka snöskoter på oplogad skogsbilväg (om det inte redan redan råder ett sådan förbud enligt gällande lagstiftning) såvida vägsamfälligheten eller markägaren (i de fall vägen inte är samfälld) inte har medgivit skoteråkning längs vägen. Ibland kan det gå många år mellan behovet av att vintertid ploga skogsbilvägen, sådana vintrar kan den oplogade skogsbilvägen ev skyltas upp som skoterled.

Nationella och regionala mål mm

I NRL har nationella mål om hushållningen med naturresurser formulerats, liksom skyddsföreskrifter för naturvärden och vissa näringar. Vid överväganden om skotertrafikens inriktning och lokalisering av leder och terminaler måste hänsyn tas till dessa övergripande mål och regler. Dessa finns som regel redovisade i kommunernas översiktplaner och kan vid behov preciseras ytterligare i samråd med länsstyrelserna.

I västra Härjedalen har skotertrafiken i viss omfattning redan reglerats m h t de nationella intressena genom förbudsområdena kring Rogen- och Helagsområdet.

De övergripande målen rörande frilutsliv och turism samt jord -och skogsbruket bedöms bli beaktade genom de förslag till styrning av skotertrafiken och den översyn av skoterledssystemet som föreslås i metodstudien.

Kommunala och lokala mål

Planeringen av skotertrafiken samt eventuella restriktioner bör förutom skaderisken på jord- och skog utgå från kommunalt och lokalt formulerade mål. Uttalade miljömål, turismprofil, prioritering mellan olika aktiviteter, näringslivsstruktur, lokal livssyn osv. kan innebära olika synsätt.

I vissa områden kan det resultera i en medveten satsning på organiserad skoterturism. Andra vill utveckla en profil där skoteråkningen är en av många aktiviteter som måste underordna sig de lokala övergripande målen så att t ex inte de viktigaste delarna av turismen blir hotande eller får en sämre kvalitet. Det är därför angeläget att varje område som har ambitioner att utveckla någon form av turism diskuterar vilken profil man vill ha på området och formulerar gemensamma lokala mål, som sedan kan vägleda arbetet med planeringen av skoterledsystemet eller översynen av befintligt skoterledsnät.

Inom västra Härjedalen har de som är verksamma med turism via Funäsdalsfjäll AB enats om att utveckla en turismprofil som bygger på att grundläggande naturvärden inte förbrukas och utgår från begreppen natur, kultur och miljö. Dessutom betonas att kvalitetsbegreppet skall vara vägledande vid utvecklandet av olika aktiviteter. Detta innebär att skotertrafiken i området måste underordna sig de övergripande målen både vad avser principerna för körning utanför led och ledsystemets placering.

Principer för översyn av skoterledsnätet

Som tidigare nämnts bör hela skoterledssystemet i västra Härjedalen ses över med avseende på den roll skotern skall ha i området, vilket också stämmer överens med markägarnas krav på en bättre anpassning av skoteråkningen till områdets naturresurser och lokala förutsättningar.

Samtidigt som skotertrafiken och ledsystemet underordnar sig de övergripande målen och skaderisken för jord- och skog minimeras, är det viktigt att skoterleder, terminaler, målpunkter, serviceanordningar osv också får en hög kvalitet, För översynen av skoterledsnätet innebär detta sammantaget följande:

Skoterlederna bör placeras så att dess inverkan blir minimal på natur, kultur och miljö vilket innebär att lederna skall placeras så att de ej medför markslitage, ej påverkar viktiga naturvärden och ej stör värdefulla viltbiotoper

Placera skoterledsnätet så att skador på jord- och skogsbruksmark undviks

Placera skoterlederna på tillräckligt avstånd från gårdar och bebyggelse så att trafiken inte bli störande

Inom turismens kärnområde bör i huvudsak all skotertrafik kanaliseras till skoterleder. Detta kan åstadkommas med formella förbud eller via frivilig styrning i kombination med information och skyltning

Utforma skoterledsystemet så att orördheten och stillheten bibehålls inom attraktiva, närbelägna fjällområden samt i viktiga zoner i den fjällnära skogsterrängen (naturupplevelser utan buller)

Ange områden utanför turismens kärnområde som är lämpliga för skoteråkning utanför led, placerade så att inga skador uppstår på skogsmark eller negativt påverkar viktiga naturvärden eller andra allmänna intressen

Placera skoterlederna så att de separeras från skidspår och skidleder, åtminstone inom det turistiska kärnområdet

Placera skoterleder så att färder längs dessa ger fina upplevelser både i skog och på fjäll

Utforma skoterledsystemet så att det möjliggör rundkörning och besök av attraktiva målpunkter och så att man lätt kommer åt service och bensin. Ta tillvara kulturella sevärdheter som t ex fäbodar vid leddragning om det inte kolliderar med andra intressen eller markägarens vilja att freda fäboden från störningar.

Sträva efter att placera skoterlederna intill redan bullerstörda områden och stråk

Utnyttja samordningsmöjligheter där så är möjligt. Ofta placeras skoterleder på myrar eller impedimentmark men då skoterleder passerar genom skogsmark bör en samordning eftersträvas med främst sommaraktiviteter såsom cykelleder och ridstigar

Lokal uthyrning och försäljning

Placera skoterterminaler på strategiska ställen och sträva efter att samordna dessa med t ex någon sommaranvändning. Campingplatser som huvudsakligen används sommartid kan fungera som skoterterminaler vintertid. Folbollsplaner med grus kan användas som skoterterminaler vintertid osv.

Risnäset, tänkbart läge för terminal

Planering av skoterleder och terminaler mm bör alltid ske genom samverkan med berörda markägare och hänsynstagande till olika markägarintressen samt med deltagande av lokala berörda organisationer och intressegrupper. Kommunen bör stå som ansvarig för planeringen inom kommunen. Behovet av planeringsinsatser kan som tidigare beskrivits, dock variera från område till område, beroende på intensiteten i skoteråkningen och olika motstående intressen.

Skoterledernas status

Hittills har skoterleder huvudsakligen upplåtits av enskilda markägare utan ersättning. Motivet har främst varit att ett bra skoterledsystem kanaliserar trafiken så att åkning utanför skoterled minskar, vilket i sin tur minskar risken för skador på jord- och skogsbruksmark. Skoterlederna kan ses som ett sätt att kanalisera den skoteråkning som sker på allemansrättsliga grunder enligt reglerna i brottsbalken och terrängkörningslagen.

Inom vissa områden ökar nu de kommersiella inslagen i skoterturismen genom olika uthyrningsföretag och arrangörer av skotersafaris mm. Därigenom etableras kommersiellt organiserade former av motoriserat friluftsliv som sannolikt inte kan bedrivas med stöd av allemansrätten. Där en mer omfattande kommersiell skoterturism beräknas utvecklas är det angeläget att skoterledsystemet medger detta, vilket i sin tur kan innebära krav från markägarna på någon form av nyttjanderättsersättning. Inom områden där kommersiell verksamhet bedrivs på ledsystemet eller eljest på enskild mark eller kan komma att utvecklas, bör därför skoterlederna ges en status som medger sådan verksamhet säkerställd via nyttjanderättsavtalen med markägarna.

Inom andra områden, behöver frågan om kommersiell verksamhet sannolikt inte beaktas i samma utsträckning som t ex inom de mer turistintensiva områdena. Här utgör skotertrafiken huvudsakligen enskilt färd utan kommersiell huvudman.

Ovanstående resonemang pekar på behovet av två olika typer av skoterleder, dels sådana som medger kommersiell verksamhet och dels sådana som i första hand innebär en kanalisering av det enskilda skoteråkandet. Inom den första typen av områden kan ersättningsfrågor i samband med tecknandet av nyttjanderättsavtal bli aktuella. Inom övriga områden, vilket troligtvis omfattar huvuddelen av landets snöskoterleder, kan som hittills nyttjanderättsavtal tecknas för skoterleder utan ersättning till markägaren.

Skoterlederna placeras som regel på impedimentmark, längs gamla outnyttjade stigar och vägar osv. Ibland måste dock produktiv skogsmark tas i anspråk vilket då kan innebära krav på ersättning för intrånget.

Hela skoterledsystemet i västra Härjedalen bedöms bli använt för kommersiell verksamhet i framtiden. I området finns både organiserad uthyrning av skotrar, organiserad skotersafariverksamhet samt planer på passerande långfärdsturism med skoter. Dessutom innehar många fritidshusägare och husvagnscampare i området skoter, som nyttjas av både ägarna och hyresgäster. Området besöks också i hög grad av skoteråkare från grannlänen och Norge.

Planlagda områden

Idag förekommer störande skoteråkning inom planlagda områden, främst i fritidshusområden men också i tätorter. Det råder inte något automatiskt förbud att köra skoter inom sådana områden. Förbud mot skotertrafik inom planlagda områden måste beslutas av kommunen med stöd av lokala trafikföreskrifter (Terrängtrafikkungörelsen).

Många husägare vill dock kunna åka skoter från huset och ut i terrängen, varför det ofta är lämpligt att lägga en lokal skoterled (stickled) ut till det allmänna skoterledsnätet. På den lokala/enskilda skoterleden kan både fartbegränsningar och nattförbud övervägas då denna led oftast blir tvungen att passera relativt nära befintlig bebyggelse.

Planförslag

Förslagen bygger på de planeringsprinciper med tillhörande resonemang som redovisats i föregående avsnitt.

Skogs- och fjällmark - alternativa lösningar

Skoteråkningen är intensivast i området mellan Tännån och Ljusnans dalgångar, från Tännäs och västerut mot Långbrottstugan. Skador och störningar på jord- och skogsbruksmark samt fjällmark är därmed också mest omfattande i detta område och de är av sådan omfattning att de motiverar någon form av reglering av skotertrafiken. Inom detta område förordar huvuddelen av markägarna att skotertrafik endast får ske på upplåtna skoterleder eller efter markägarens tillstånd.

Inom i huvudsak samma område förordar också Funäsdalsfjäll AB att skoteråkning styrs till skoterleder som är placerade så att de överensstämmer med den övergripande turismprofilen och målen för området. Översynen av skoterledsnätet bör dessutom enligt Funäsdalsfjäll AB inte omfatta enbart området mellan dalgångarna utan alla skoterleder inom socknen.

Arbetsgruppen har diskuterat två alternativa metoder att uppnå önskvärd kanalisering och styrning av skoteråkning inom skog och fjäll mellan dalgångarna:

Alt 1.
Bildande av ett lokalt skoterförbudsområde med stöd av terrängkörningslagen kombinerat med ett bra ledsystem. Endast åkning på led är tillåten med undantag för markägare i samband med jord- och skogsbruk, nyttotrafik mm. Området redovisas på kartan på sidan 35.

Därutöver framför markägarna önskemål om att själva kunna lämna dispens till enskild för skoteråkning inom förbudsområdet. En sådan enskild dispensrätt är idag inte möjlig enligt gällande lagstiftning, men skulle i och för sig vara tänkbar, åtminstone inom områden där inga andra allmänna intressen finns (t ex bullerfria områden eller skyddsvärda naturområden). Motiven är att uppnå en flexiblare styrning av skoteråkningen och föra ner avgörandet till den enskilde markägaren, som kan hävdas är den som ytterst bör få avgöra om skoteråkning är möjlig på sin fastighet om inga allmänna intressen i övrigt finns. Mot förslaget talar risken för godtyckliga markägardispenser samt att syftet urholkas, "får han åka kan väl jag också åka". Möjligheten att åka efter tillstånd av markägaren ingick i LRF:s hemställan om förbud mot nöjeskörning med snöskoter till regeringen, vilket innebär att utredaren förväntas ta ställning till lämpligheten av en sådan lagteknisk konstruktion i sitt betänkande.

Planmässigt torde det vara fullt möjligt att dela upp ett förbudsområde i ett mindre antal delområden, dock ej för många, samt att inom delområdena variera möjligheterna för markägaren att själv lämna tillstånd till skoteråkning utanför led.

Alt 2.
Detta alternativ innebär att man inom samma område som i alternativ 1 i första hand åstadkommer en styrning till skoterleder byggt på frivillighet. Detta förutsätter en omfattande information samt uppskyltning både i terrängen samt på strategiska platser som t ex skoterterminaler.

I bägge alternativen kvarstår enligt tidigare utredning, behovet av att införa ett bullerfritt område inom det centrala fjällområdet mellan Tänndalen och Bruksvallarna/ Ramundberget.

Bägge förslagen innebär att skotertrafiken inom det mest turistintensiva området helt kanaliseras till skoterleder. Inom den övriga delen av socknen motiverar inte skador på jord- och skogsbruksmark eller turismens inriktning och prioritering av aktiviteter någon styrning till enbart skoterleder. Även inom dessa områden kommer dock sannolikt huvuddelen av skoteråkningen att ske längs skoterleder, men här ges också möjligheter till åkning utanför led på samma sätt som idag och med beaktande av gällande regler.

Det här innebär att åkning utanför led blir möjlig t ex inom området mellan Långbrottstugan och riksgränsen, norr om Bruksvallarna - Ljusnedal fram till 20 april, samt söder och sydöst om Tännäs.

Arbetsgruppens förslag
Arbetsgruppen föreslår att en frivillig styrning av nöjestrafik med snöskoter till enbart leder i området mellan Tännåns- och Ljusnans dalgångar från Tännäs till Långbrottet, prövas under en försöksperiod av tre år. Även LRF tillstyrker, enligt sin ordförande, att man i första hand prövar en frivillig styrning. Efter försöksperioden genomförs en utvärdering med deltagande av länsstyrelse, kommun, Funäsdalsfjäll AB, markägare, naturvårdsföreningen, skoterklubben och andra intressenter. Kommunen föreslås ansvara för att erforderlig dokumentation och uppföljning genomförs under försöksperioden samt att utvärderingen genomförs.

Visar utvärderingen att det gemensamma målet - skoteråkning i området mellan dalgångarna endast på skoterleder - inte uppnåtts, förslår arbetsgruppen införandet av ett formellt förbud att åka utanför upplåtna leder med stöd av gällande lagstiftning. Införandet av lokala förbudsområden bör kunna ske genom kommunala beslut, vilket fordrar ändringar i gällande bestämmelser.

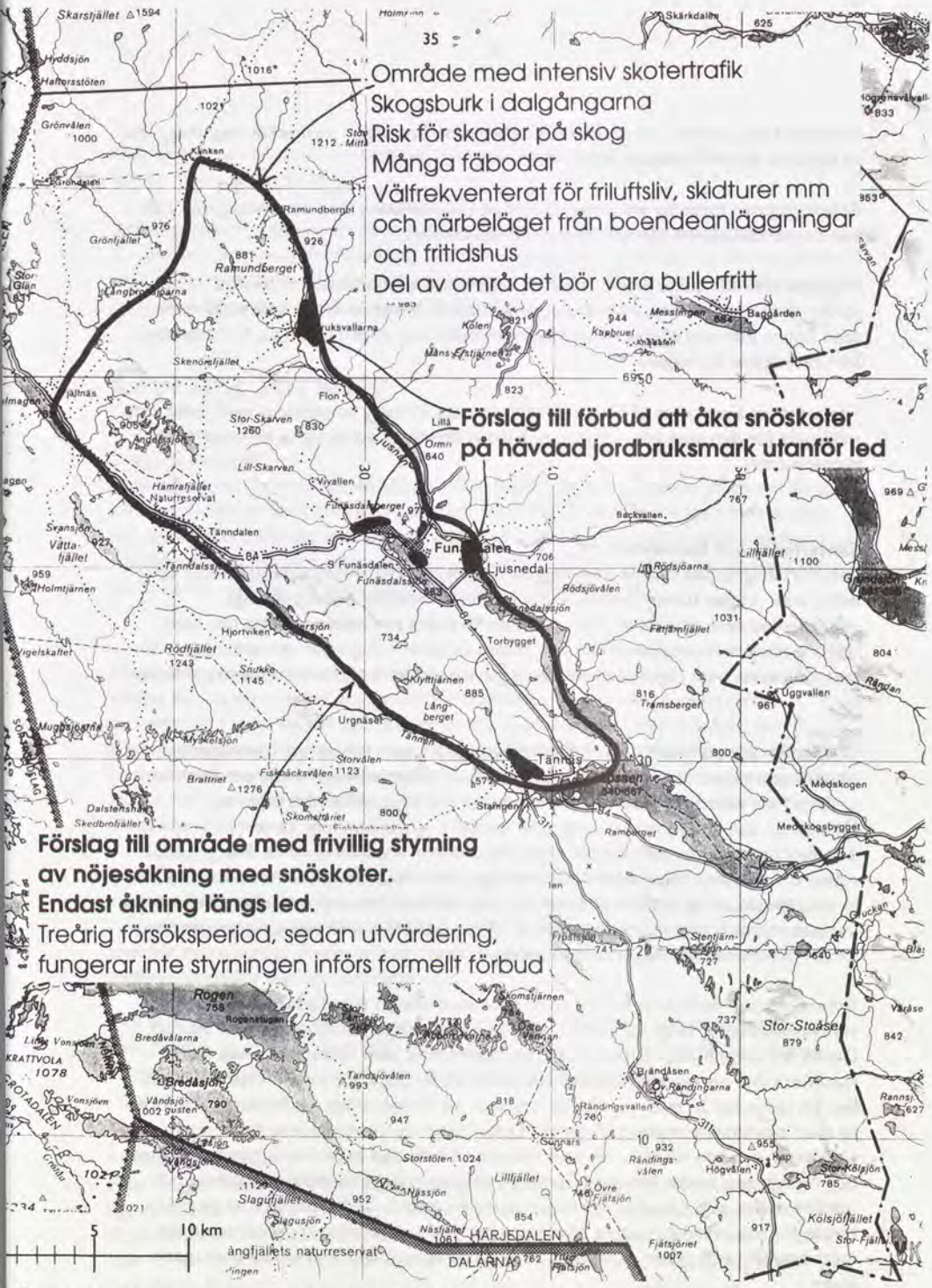
Inom området med frivillig styrning kan markägaren nyttja snöskoter i samband med jord- och skogsbruk och vid färd till egna stugor och fiskevatten inom området, eller i övrigt i samband med nyttjandet av egen mark. Motsvarande föreslås också gälla för renskötare i direkt samband med renskötsel. I samband med annan direkt yrkesutövning inom detta område, såsom ledunderhåll, transporter till och från raststugor mm tillåts självklart också skoterkörning.

För att uppnå det eftersträvade målet är det dock viktigt att markägare, renskötare och andra som får köra i området, iakttar stor återhållsamhet med skoteråkning utanför led. Annars kan det bli svårt att uppnå den frivilliga kanaliseringen till enbart skoterleder. Likaså är det också angeläget att skoteråkning av markägare, renskötare och andra minimeras inom det särskilda område mellan dalgångarna där en låg bullernivå eftersträvas.

Genom att kanalisera skoteråkningen till enbart leder inom området mellan dalgångarna minimeras risken för skador på skogsbruksmark, inom fjällbjörkszonen (viltbiotoper mm) samtidigt som den önskvärda turismprofilen uppnås. Området kan bl a i sin marknadsföring redovisa den helhetssyn som präglar området och de olika aktiviteter utifrån de övergripande-målen rörande natur, kultur och miljö.

Skogsbilvägar
Arbetsgruppen förordar att generellt förbud mot nöjestrafik med snöskoter införs (om det inte redan redan råder ett sådan förbud enligt gällande lagstiftning) på oplogade skogsbilvägar som inte särskilt upplåtits som skoterled av berörda markägare eller vägsamfälligheten.

Jordbruksmark
Med hänsyn till den omfattande skoteråkningen som sker på hävdad jordbruksmark föreslår arbetsgruppen att förbud införs mot nöjeskörning med snöskoter på hävdad jordbruksmark annat än på anvisade leder. Förbud mot nöjeskörning med snöskoter på hävdad jordbruksmark kan beslutas med stöd av terrängkörningslagen om inte ett



ÖRSLAG TILL REGLERING AV NÖSKOTERTRAFIK

generellt förbud införs av utredaren. Jordbruksmarken utgör en mycket begränsad del, ca 0,1 % av områdets totala areal.

Arbetsgruppen förordar ett generellt förbud i kombination med att markägaren själv kan lämna tillstånd att passera över jordbruksmarken.

Möjligheterna för en på orten okänd att avgöra vad som omfattas av hävdad jordbruksmark eller inte, innebär i praktiken att förbudet omfattar hela bytäkterna (den öppna marken) så länge man inte införskaffat mer information om förhållandena från respektive markägare.

Förbudet att åka skoter på hävdad jordbruksmark föreslås kombineras med leder som möjliggör för den som bor omgiven av hävdad åkermark att ta sig ut till omgivande skoterledsnät.

Skoterleder och terminaler

Enligt arbetsgruppen bör de grundläggande värderingarna rörande natur, kultur och miljö, som präglar turismprofilen, vägleda en total översyn av det befintliga skoterledsystemet inkl de av skoterklubben förslagna nya lederna. Detta har, som tidigare nämnts i huvudsak tillkommit genom att leder anlagts där skoteråkning spontant etablerats utan några närmare vägningar mot andra intressen eller andra aktiviteter.

Översynen bör genomföras med de utgångspunkter som redovisats i avsnittet om planeringsprinciper tidigare. Denna "revision" av skoterledsnätet inom området bör omfatta hela västra Härjedalen och inte endast området mellan dalgångarna. Översynen kan resultera i att vissa leder tas bort, nya tillkommer samt detaljkorrigeringar av befintlig placering. Förutom en anpassning till de övergripande målen och turismprofilen skall också markägarnas synpunkter på skoterledsnätets nuvarande placering beaktas. Arbetet bör genomföras i samverkan mellan alla berörda intressen samt kommun och länsstyrelse. P g a tidsskäl hinner inte översyn genomföras inom ramen för denna metodstudie.

Arbetsgruppen föreslår också att en ny skoterled anläggs från Tännäs, över dammen vid Ljusnedalssjön, längs Backvallsvägen upp till Messlingen samt vidare mot Storsjö. Denna led behövs oberoende av om den klassificeras som riksled eller inte för att kanalisera den nordsyd gående skotertrafiken till lämplig plats genom västra Härjedalen. En sådan led är, även om den får statusen av riksled, enligt Funäsdalsfjäll AB förenlig med områdets turismprofil i övrigt. Leden berör ej kärnområdena för turismaktiviteter och kan medföra ett visst tillskott till befintliga serviceanläggningar i Tännäs och Messlingen. Leden förläggs i botten på dalgången längs befintlig skogsbilväg och medför därför inga påtagliga störningar inom Anåfjället - Lillåfjället, som är av riksintresse för naturvården. Ledens sträckning har inte detaljstuderats inom ramen för metodstudien och måste självklart utredas ytterligare i samråd med berörda markägare.

Mot bakgrund av den omfattande skotertrafiken i området, att flera företag bedriver kommersiell verksamhet i form av skoteruthyrning, safaris mm samt den förväntade

ökningen av kommersiell verksamhet, bör alla skoterleder inom området vara upplåtna för kommersiell skotertrafik.

Arbetsgruppen bedömer att de föreslagna lägena för skoterterminaler i Fjällnäs, Funäsdalen (Risnäset), Bruksvallarna (fotbollsplanen), Tännäs (fiskecentrum med eventuell camping) och Messlingen är lämpliga lägen, men det bör slutgiltigt prövas i samband med översynen av skoterledsnätet i övrigt.

Övriga förslag

Skoterledsavgift

Arbetsgruppen förordar att en allmän skoterledsavgift tas ut i princip enligt det förslag som utarbetats av länsstyrelsen i Jämtlands län. Avgiften behövs för att kunna anlägga och underhålla befintligt och tillkommande skoterledsnät med tillhörande terminaler. Avgiften skall också inom vissa områden kunna användas som ersättning till markägare för led som upplåtes för kommersiell skoterturismverksamhet.

Huvudmannaskap, planeringsansvar

Hittills har de varit vanligt att de olika skoterklubbarna står som huvudman för skoterleder. I vissa fall kan också kommuner vara huvudman, men det hör mer till undantagen. Kommunerna strävar som regel idag mot att endast ansvara för sådant som är absolut nödvändigt och i stället låta föreningar och organisationer ta ett större ansvar för t ex olika fritidsanläggningar. I västra Härjedalen är skoterklubben ansvarig för skoterlederna.

Ev införande av en obligatorisk skoterledsavgift medför sannolikt att de olika skoterklubbarnas arbete blir stabilare och ger utrymme för en mer kontinuerligt fungerande organisation, vilket i sin tur medför en stabilare avtalspart gentemot de enskilda markägarna. Ansvarsfördelningen fordrar ett förtroendefullt samarbete mellan markägare och skoterklubbarna.

Det är angeläget att tydligt skilja på frågan om huvudmannaskap och planeringsansvar. Dessa behöver ej hänga ihop och det bör alltid vara kommunen som har det övergripande ansvaret för planeringen av skotertrafiken och skoterleder

Nyttjanderättsavtal

Efter det att översynen av skoterledsystemet i området genomförts föreslås att skriftliga nyttjanderättsavtal tecknas mellan respektive markägare och huvudmannen för skoterlederna. Inom området föreslås att skoterklubben i första hand står som huvudman för skoterlederna utom de som är belägna inom förbudsområdena där staten är huvudman. En samverkan vad beträffar drift och underhåll bör eftersträvas.

I nyttjanderättsavtalen förslås att det kommersiella nyttjandet av lederna säkerställs, vilket innebär att ersättning till markägarna måste regleras i avtalen. Ersättningen finansieras via den tilltänkta skoterledsavgiften.

Tillståndsplikt för skoterled
En skoterled innebär som regel att några mer omfattande markarbeten inte behöver vidtagas. Förutom tillstånd från markägaren inskränkes åtgärderna huvudsakligen till röjning och uppmärkning. Däremot kan skoterleden skada en värdefull växtlokal, vara störande för hotade djur- och/eller fågelarter vid felaktig placering eller negativt påverka värdefulla friluftslivs- eller rekreationsområden. Hittills har skoterledsnätet i huvudsak tillkommit genom att man anlagt leden där skoteråkningen spontant etablerats utan att undersöka om det finna andra allmänna intressen som bör beaktas. Det är inte givet att markägaren bevakar eller ens alltid har kännedom om de allmänna intressena.

En enkel form av samrådsförfarande enligt 20 § naturvårdslagen (NVL) för anläggande av skoterled bör därför övervägas. Samrådet bör ske med kommunen och ej med länsstyrelsen, vilket troligtvis förutsätter att en ändring i gällande bestämmelser så att länsstyrelsen kan delegera samrådsskyldigheten till kommunen.

Ett annat alternativ är att införa krav på marklov enligt PBL för anläggande av skoterled Handläggningen kan förenklas genom delegation till kommunal tjänsteman som snabbt kan undersöka om den planerade skoterleden berör allmänna intressen och i så fall diskutera eventuella förändringar med respektive skoterklubb. Jämfört med andra motsvarande ärenden bör avgiften enligt PBL-taxan bli relativt låg för denna typ av tillstånd.

Skillnaden i krav på handlingar eller omfattningen av erforderlig handläggning torde inte i praktiken vara så stor mellan marklov eller samråd enl 20 § NVL.

Planlagda områden
Arbetsgruppen föreslår att byggnadsnämnden inför skoterförbud inom alla planlagda områden. Inom varje område upplåtes där så är lämpligt en eller flera skoterleder som anslutes till de övergripande skoterledsnätet. Placeringen av skoterlederna inom planområdet utarbetas av stugägarförening eller samfällighetsförening och redovisas därefter till byggnadsnämnden för beaktande i samband med beslut om skoterförbud inom respektive område. Dessutom kan där så erfordras övervägas hastighetsbegränsning och nattförbud samt anvisning om lämplig skoterparkering inom respektive område. En sådan skoterparkering behövs t ex då enskilda stugägare vill ge sig iväg på fiske tidigt på morgonen utan att störa grannarna.

Information och skyltning, tidsplan
För att kunna genomföra förslaget med frivillig styrning av skotertrafiken erfordras flera informationstavlor och uppskyltning längs befintliga skoterleder. Dessutom fordras en enkel och lättbegriplig broschyr, en sorts "bruksanvisning" för skoteråkning inom området. Broschyren bör spridas till alla besökare i området, både via bokningsmaterial, samt direkt till de som befinner sig i området.

Arbetsgruppen föreslår att kommunen diskuterar genomförandet med länsstyrelsen med målet att den frivilliga styrningen kan träda i kraft vintersäsongen 1994/95.

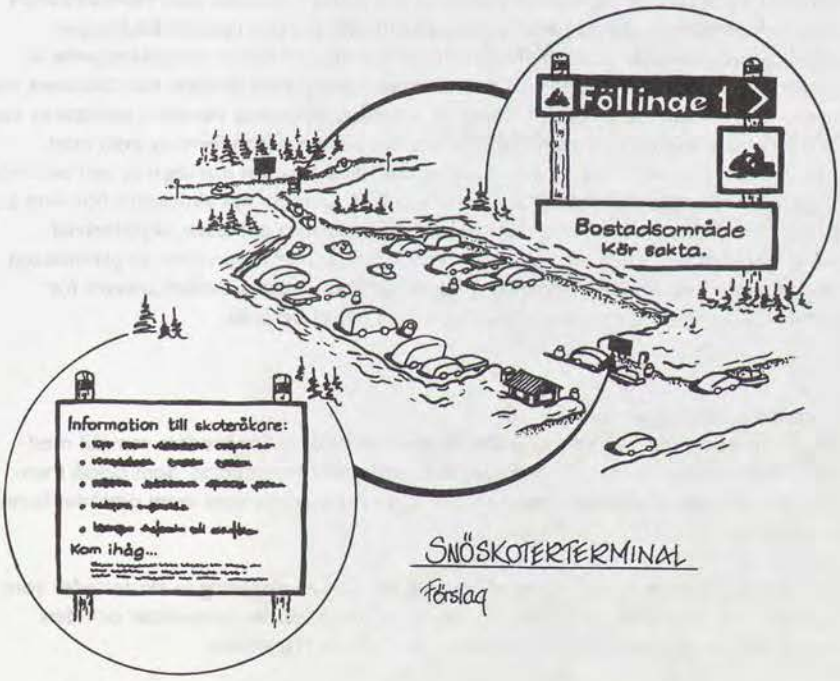
Obligatoriskt förarbevis, sanktioner

Arbetsgruppen förordar att ett obligatoriskt förarbevis eller körkort införs för snöskoter. Körkortet kan vara klassindelat på motsvarande sätt som för lätt och tung motorcykel.

I kombination med skärpta sanktioner (höjda böter och möjligheter att dra in förarbeviset/körkortet) bedömer arbetsgruppen att ett obligatoriskt förarbevis/körkort för snöskoter kommer att bidra till en bättre efterlevnad av gällande regler som indirekt också medför mindre konflikter och minskade skador för jord-och skogsbruket.

Märkning av skoterleder

I den regionala utredning som länsstyrelsen f n utarbetar kommer detaljerade förslag till hur märkning av skoterleder att redovisas, Enligt denna utredning behövs en samordning och gemensam skyltstandard införas för alla skoterleder i landet. Därigenom kan en enhetlig märkning av skoterleder uppnås, vilket behövs för att både öka säkerheten samt undvika att man av misstag kommer ifrån leden. I utredningen redovisas också förslag på hur terminaler bör utformas (se bilden nedan).



Den regionala utredningen kommer under våren att sändas ut på remiss till kommuner, skoterorganisationer m fl. Efter bearbetning förväntas en gemensam standard för leder mm kunna läggas fast, åtminstone för Jämtlands län. Lederna i västra Härjedalen föreslås därefter successivt anpassas till den gemensamma standarden.

Nya aktiviteter, samrådsgrupp
Inom de större turistområdena introduceras successivt nya aktiviteter som ofta innebär ett (ut)nyttjande av naturen. Senast i raden i västra Härjedalen är terrängcykling och bergsklättring samt för några år sedan ridning. Hittills har enskilda initiativtagare och aktörer agerat självständigt vid etableringen av nya aktiviteter, vilket skapar konflikter och problem gentemot markägarna om inte aktiviteten först diskuterats med berörda. Markägarna upptäcker först i efterhand att deras marker börjat användas för helt nya aktiviteter som ibland också kan vara av kommersiell art.

Gränserna mellan vad som är aktiviteter som ryms inom allemansrätten eller inte kan ibland vara svår att avgöra. Traditionella färdledda skidturer eller utflykter sommartid längs stigar och leder samt andra organiserade eller oorganiserade aktiviteter där man färdas till fots har traditionellt ansetts ligga inom allemansrätten så länge man iakttar de grundläggande reglerna som sammanhänger med denna. Nya aktiviteter har idag en tendens att bli allt mer teknikberoende, mekaniserade och ibland motoriserade vilket ibland kan innebära att aktiviteterna hamnar i en "gråzon" beträffande allemansrätten. Som situationen är idag får markägarna hela tiden i efterhand bedöma om aktiviteten kan innebära skador eller påverkan på deras mark och då föra diskussioner om huvuvida aktiviteten ryms inom allemansrätten eller inte.

Därför föreslås att en permanent samrådsgrupp bildas i området med representanter för markägare, Funäsdalsfjäll AB, Naturskyddsföreningen och byasamrådsgruppen. Enskilda som funderar på att etablera nya aktiviteter som kräver ianspråktagande av naturen presenterar sina idéer för denna samrådsgrupp som därefter kan diskutera om det är en verksamhet som kan tillföras till området, diskuterar huruvida aktiviteten kan anses rymmas inom allemansrätten eller om det behövs någon form av avtal med markägarna. Det är viktigt att denna dialog sker direkt mellan markägarna och berörda organisationer inom området. Kommunens roll i frågor om nya aktiviteter bör vara att bevaka så att inte aktiviteterna negativt påverkar allmänna intressen, skyddsvärda naturområden osv. I den mån nya aktiviteter också kräver någon form av planmässiga övervägande beträffande markanvändningen bör kommunen självklart ansvara för erforderliga planeringsinsatser tillsammans med övriga berörda.

Fortsatt planeringsarbete
Denna metodstudie har utförts under relativt kort tid, varför bredare samråd med organisationer och invånare i området inte har kunnat genomföras. Som också framgått har inte något konkret förslag till översyn av skoterledsnätet inom området hunnit utarbetats.

De redovisade principerna bör dock ge som resultat en planering av skoterleder som tydligare tar hänsyn till områdets naturresurser, markägarnas synpunkter och den övergripande turismprofil som man enats om i västra Härjedalen.

Arbetsgruppen föreslår att kommunen ansvarar för att det kvarvarande planeringsarbetet blir genomfört under våren 1994 samt att förslaget blir föremål för ett brett samråd med invånarna i området innnan ett genomförande påbörjas. Det kvarvarande planeringsarbetet bedöms vara så metodmässigt intressant och användbart även inom andra områden, att kommunen förslås överlägga med länsstyrelsen om deltagande och finansiering.

Sveriges lantbruksuniversitet
Institutionen för skogsekonomi
Hans Ekvall

Umeå 1994-01-18

RAPPORT

Värdering av snöskoterskador på växande ungskog

på uppdrag av Skoterutredningen

INNEHÅLL sid

Inledning

Uppdragets omfattning

Undertecknad har på uppdrag av Skoterutredningen beräknat de årliga kostnaderna för snöskoterskador i åldersklasserna K2, R1, R2 samt i blädningsskog, BL, i länen S, W, X, Y, Z, AC och BD.

Kontaktman i skoterutredningen har varit skogvårdskonsulent Leif Hemberg, Vilhelmina.

Begränsningar

I denna rapport har kostnaderna för snöskoterskador beräknats som nuvärdet av normal skogsproduktion minus nuvärdet av skogsproduktionen i snöskoterskadad skog. Då storleken på skadan är uttryckt i värdetermer, skatter och avgifter är redan avdragna, bör rapportens kalkylresultat ej ligga till grund för bedömning av eventuella ersättningsbelopp.

Rapportens kalkylerade nuvärden för blädningsskog är osäkra. Forskning om blädningsskogsbruk har för närvarande, när det gäller svenska förhållanden, ej kommit tillräckligt långt.

Resultat

I rapporten har kostnaderna för snöskoterskador beräknats enligt nuvärdemetoden. Kalkylräntorna 3 och 5 % har använts. Kalkylräntan 5 % rekommenderas för beräkning av förmögenhetsförändringar = kostnad för skadan. I eventuella ersättningar till skogsägarna skall också skatter och avgifter ingå. Ersättningen blir större än förmögenhetsförändringen. Förmögenheten beräknas alltid efter avdrag för skatter och avgifter. I denna rapport har förmögenhetsförändringen beräknats, ej ersättningsnivån.

Skadorna är av 2 huvudtyper, volymskador och kvalitetsskador. Kostnaderna för volymskador drabbar granskogar hårdast, medan kvalitetsförsämringar = lägre andel O/S-timmer kostar mest i tallskogar. Resultaten av snöskoterskador på den framtida virkesproduktionen är mycket svåra att förutsäga. Därför har fem olika skadekonsekvenser/skadetyper presenterats, från halvering av virkeskvaliteten till total avgång av all skadad skog.

Sammanfattande tabell

Skada på avverkningsmogen skog	Ränta	Kostnad tkr/år län BD - S
1. Halvering av O/S-andelen	5 %	60
2. Ingen O/S-andel	5 %	121
3. Ingen timmerandel	5 %	244
4. Ingen timmerandel, hälften av skadade träd dör	5 %	599
5. Alla skadade träd dör	5 %	954

Om man antar att sannolikheten för varje skadetyp att inträffa är 20 %, blir den årliga kostnaden för skoterskador i län BD - S :
60 * 0.20 + 121 * 0.20 + 244 * 0.20 + 599 * 0.20 + 954 * 0.20 = 396 tkr/år, vilket avrundas till 400 000 kr/år.

Snöskoterskador i län BD - S kostar 400 000 kr/år

Metodval
Vid värdering kan i princip 2 huvudmetoder komma ifråga.

1. marknadsundersökning, exempelvis ortprismetoden
2. kalkyler
   a. kostnadsvärdering
   b. avkastningsvärdering

Marknadsundersökning är i detta fall omöjlig, då det nästan helt saknas material från verkliga ersättningsfall.

Kostnadsvärdering kännetecknas av att ersättningen beräknas på faktiskt nedlagda (och styrkta) kostnader. Fördelen med kostnadsvärdering är att den är lätt att kalkylera. Den stora nackdelen med kostnadsvärdering är att den ej korrekt skattar de värden som efterfrågas. Från LRF m fl har kostnadsvärderingar presenterats. Dessa kalkyler utmärker sig bl a genom att beräkna kostnader som aldrig uppstår. I detta fall tänker jag på kostnaden för hjälpplantering som har medtagits i kalkylen men som i verkligheten sällan utförs. I verkliga skadefall torde naturligtvis styrkta kostnader för hjälpplantering kunna ligga till grund för ersättning.

Avkastningsvärdering kännetecknas av att endast framtida intäkter och kostnader ingår i kalkylen. Metodens stora nackdel är att framtidens priser liksom räntor är okända. Metodens fördel är att den svarar på frågan : Vad kostar skadan ? Vid avkastningsvärdering diskonterar (= räkna ränta på ränta baklänges genom tiden) man intäkter och kostnader till nutid, man erhåller ett s k nuvärde.

Ett exempel : En tallungskog på 7 år tänkes få växa till 111 år utan skador av snöskoter. Vid slutavverkningen är virkesförrådet 226 m3sk/ha och 29 % av timret håller högsta kvalitet, O/S-andelen är 29 %. Detta ger ett rotnetto på 45 200 kr/ha. Nuvärdet idag av denna produktion är vid 5 % ränta 283 kr/ha. Om en snöskoter skadar topparna så att slutaverkningen vid 111 år innehåller 0 % O/S, blir nuvärdet 215 kr/ha. Skillnaden i avkastning, 283 - 215 = 68 kr/ha, är ett mått på skadans storlek. Vid 3 % kalkylränta blir nuvärdet av skadan 506 kr/ha.

Observera att skadan i fallet ovan är av engångsnatur. Jag antar att skadade träd kommer att fortsätta sin tillväxt men med en kvalitetsskada som gör att endast kvintatimmer = sämre kvalitet, kan tas ut vid slutavverkningen. Om skadan upprepas eller att skadan är så allvarlig att den leder till trädets död kommer värdet av skadan att öka. Vid 100 % avgång kostar skadan vid 5 % ränta 282 kr/ha och vid 3 % ränta 2090 kr/ha.

Avkastningsvärdering är ett område inom skogsekonomin där forskning och undervisning har bedrivits i decennier. Vid institutionen för skogsekonomi har vi kontinuerligt arbetat med projekt PLAN-33 i snart 36 år. PLAN-33 är ett planeringsinstrument för skogsbruket. I PLAN-33 ingår mycket avancerade och kraftfulla värderingsmöjligheter. Med hjälp av PLAN-33 skall kostnaderna för snöskoterskador på ungskog belysas. Därvid skall, av Leif Hemberg överlämnat, bakgrundsmaterial och enkätsvar utnyttjas.

Skadetyper

5 skadetyper/skadekonsekvenser skall belysas :

1. Alla träd överlever snöskoterskadorna. I den framtida slutavverkningen är andelen O/S-timmer halverad jämfört med dagens medel-O/S.

2. Alla träd överlever snöskoterskadorna. Den framtida slutavverkningen saknar O/S-timmer, d v s sågtimmerutbytet innehåller endast kvinta-timmer.

3. Alla träd överlever snöskoterskadorna. Den framtida slutavverkningen saknar timmer, d v s endast massaved kan huggas.

4. Hälften av träden dör av snöskoterskadorna. Den framtida slutavverkningen saknar timmer.

5. Alla snöskoterskadade träd dör.

Varje skadetyp beräknas till 3 respektive 5 % ränta.

Kalkyler

Förutsättningarna för kalkylerna visas i tabell 1.

Tabell 1. Förutsättningar för avkastningskalkylerna

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
TALL							
Ståndortsindex	T17	T19	T19	T21	T23	T20	T22
Åld, K2, år	5	4	4	4	4	4	4
, R1,	9	8	8	7	7	8	7
, R2	13	11	11	10	10	11	10
Slutålder, år	118	114	114	111	107	112	109
Vf vid slutålder, m3sk/ha	181	198	214	226	238	221	229
O/S, normal, %	22	31	29	29	37	37	28
Rotnetto, normal	175	193	194	200	219	208	200
kr/m3sk, endast kvinta	145	148	150	152	154	150	152
, endast massaved	123	125	126	128	130	126	128
GRAN							
Ståndortsindex	G14	G17	G18	G21	G24	G24	G27
Åld, K2, år	7	6	6	5	4	4	4
R1	12	10	10	8	7	7	7
R2	17	13	13	11	10	10	10
Slutålder, år	102	98	96	92	88	88	83
O/S, normal, %	14	41	46	46	68	68	73
TRAKTHYGGESBRUK							
Vf vid slutålder, m3sk/ha	161	200	275	309	334	334	358
Rotnetto, normal	106	118	125	133	140	143	147
kr/m3sk endast kvinta	105	114	119	126	129	131	134
, endast massaved	91	99	102	107	109	111	113
BLÄDNINGSSKOGSBRUK							
Vf vid blädning, m3sk/ha	113	140	193	216	234	234	251
Uttag, blädning m3sk/ha	28	35	48	53	59	59	63
Rotnetto, normal	50	63	81	92	100	103	111
kr/m3sk, endast kvinta	46	57	75	87	88	92	98
, endast massaved	36	43	56	66	68	71	76
Areal tall, %	77	59	46	43	56	64	41
Areal gran, %	23	41	54	57	44	36	59
Areal skadad, ha *							
K2	495	149	100	5	31	1	0
R1	799	182	78	13	31	2	0
R2	119	873	58	15	26	1	0
BL	20	75	1	0	2	0	0

* dessa arealer multipliceras med 1.3 i kalkylerna

Ingångsvariabler

Ståndortsindex har valts som medianvärdet för tall- respektive granskogar i de olika länen. Om medianvärdet är T19 så har den ena hälften av tallskogarna i länet sämre ståndortindex och den andra hälften bättre ståndortsindex. Medianboniteten har kalkylerats fram med hjälp av data från Riksskogstaxeringen.

Åldern för huggningsklass K2 bestäms när träden når 0.5 m höjd. För huggningsklass R1 gäller 1.0 m och för R2 1.5 m. Värden har hämtats från Skogshögskolans boniteringssystem.

Slutåldrar har bestämts med hjälp av skogsstyrelsens produktionsmall. Därvid har växttiden för tall multiplicerats med 1.15 för att efterlikna värdeprodutionen i äldre tallbestånd. Växttiden för gran har multiplicerats med 0.9 för att efterlikna faktiska hänsynstaganden till rotröta och problem att få avsättning för övergrova grandimensioner.

Virkesförrådet i m3sk/ha i slutavverkningarna har erhållits från produktionsmallen. Medeldiametrar och medelhöjder har framkalkylerats med hjälp av anvisningar för värdering med hjälp av beståndsmetoden. För blädningsskog har virkesförrådet bestämts till 70 % av virkesförrådet för trakthyggesbrukets slutförråd. Uttaget vid blädning är 25 % av stående förråd.

O/S-% har erhållits från skogsstatistisk årsbok. Jag antar att slutavverkningarna i respektive län även i framtiden får dagens medelkvalitet.

Rotnettots storlek är framtagen med hjälp av PLAN-33.

Areal tall % och areal gran % är hämtade från skogsstatistisk årsbok och visar den procentuella medelarealen i respektive län av H100 för tall och gran

Den skadade arealen har erhållits från Leif Hembergs enkätundersökning. I enlighet med direktiv från Leif Hemberg har alla redovisade arealer, på grund av fel i grundmaterialet, multiplicerats med 1.3 vid kalkylarbetet.

Den kalkylränta som skall användas är alltid svår att bestämma. I regel har räntan 5 % använts för att bestämma fastighetsvärden medan lägre räntesatser har använts vid exempelvis värdering av kostnaderna för intrång. Kraftledningsintrång värderas i regel efter 3.75 % ränta. I detta fall görs kalkyler till både 3 % och 5 % ränta. Den lägre räntan vid intrångsvärdering avser att uppfånga ersättningsbeloppet före skatt och avgifter. Den högre räntan vid fastighetsvärdering gör att framkalkylerade värden mer överensstämmer med tänkta marknadsvärden (som alltid skall vara beräknade efter avdrag för skatter och avgifter).

Kalkyl-exempel

Nuvärdet av rotnettot är beräknad enligt formeln :

Nuvärdet = Rotnetto * (1 + Ränta / 100) ^ (Huggningsklassålder - Slutålder)

Exempel : Tag tallskog i AC län, huggningsklass R1, 5% ränta
Nuvärde = 38200 * (1 + 5 / 100) ^ (8 - 114)
Nuvärde = 217 kr/ha

Sammanfattning

Tabell 2 nedan, sammanfattar tabell 4 - 8 i bilagor.

Tabell 2. Sammanfattning

Skada på avverkningsmogen skog	Ränta	Kostnad tkr/år län BD - S
1. Halvering av O/S-andelen	3 % 5 %	442 60
2. Ingen O/S-andel	3 % 5 %	885 121
3. Ingen timmerandel	3 % 5 %	1687 244
4. Ingen timmerandel, hälften av skadade träd dör	3 % 5 %	3 976 599
5. Alla skadade träd dör	3 % 5 %	6 265 954

I Tabell 2 är tall och gran vägda med medelvärden för de olika länen. Om man räknar med rena tall- eller granbestånd upptäcker man stora skillnader mellan trädslagen. Se tabell 3 nedan.

Tabell 3. Nuvärdet, kr/ha, av skador i rena tall- och granbestånd. Län X.

		100 % tall			100 % gran		
Skada på avverkningsmogen skog	Ränta	K2	R1	R2	K2	R1	R2
1. Halvering av O/S-andelen	3 %	369	403	441	154	169	184
	5 %	51	59	68	31	36	41
2. Ingen O/S-andel	3 %	738	807	881	309	338	369
	5 %	102	118	136	61	71	82
3. Ingen timmerandel	3 %	1014	1108	1211	868	949	1037
	5 %	140	162	180	173	200	231
4. Ingen timmerandel, hälften av skadade träd dör	3 %	1750	1912	2090	2388	2609	2851
	5 %	241	279	324	475	550	636
5. Alla skadade träd dör	3 %	2486	2716	2968	3908	4270	4666
	5 %	343	397	460	777	899	1041

Av tabellen kan man tydligt se att skador som i första hand drabbar kvaliteten påverkar kostnaden för tallskogar mest. Se de två första skadetyperna. När träd dör och volymförluster uppstår påverkas granbestånden mest. Se skadetyp 4 och 5.

Referenser

Hemberg L : "Enkät om skador på skogsmark och skogsbilvägar som följd av körning med snöskoter", Skoterutredningen 1993-09-17

Hägglund B, Lundmark J-E : "Handledning i bonitering med Skogshögskolans boniteringssystem", del 1 - 3, Skogsstyrelsen 1982

Jordbruksverket/Lantmäteriverket : "BESTÅNDSMETODEN för skogsvärdering", Rapport 1988:1, 1988:2, 1988:3

SLU, Inst f skogsekonomi, Ekvall H : "PLAN-30. Kalkyl, Värde, Plan", Rapport 1990 : 94

SLU, Inst f skogsekonomi, Ekvall H : "PLAN-33 Manual", 1993

SLU, Inst f skogsekonomi, Ekvall H : "Skogsekonomisk teori och dess tillämpning", Rapport 1983 : 43

"Skogsstatistisk årsbok 1993", Skogsstyrelsen

BILAGOR

Tabell 4. Alla träd överlever skoterskador. I den framtida slutavverkningen är O/S-andelen sågtimmer halverad

Län		BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 3.0 %								
Nuvärde, kr/ha								
	K2	75	112	117	146	275	227	234
	R1	85	127	131	160	300	253	255
	R2	95	138	144	175	328	277	279
	BL	4	7	12	13	32	32	42
Kostnad, tkr								
	K2	48	22	15	1	11	0	0
	R1	88	30	13	3	12	1	0
	R2	15	157	11	3	11	0	0
	BL	0	1	0	0	0	0	0
Summor :		151	209	39	7	34	1	0

Summa tkr	K2	98
	R1	147
	R2	197
	BL	1
Totalt tkr		442

Län		BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 5.0 %								
Nuvärde, kr/ha								
	K2	9	14	16	22	42	33	43
	R1	10	17	19	25	49	39	49
	R2	13	20	22	29	56	45	57
	BL	1	1	2	3	7	7	10
Kostnad, tkr								
	K2	6	3	2	0	2	0	0
	R1	11	4	2	0	2	0	0
	R2	2	23	2	1	2	0	0
	BL	0	0	0	0	0	0	0
Summor :		18	29	6	1	6	0	0

Summa tkr	K2	12
	R1	19
	R2	29
	BL	0
Totalt tkr		60

Tabell 5. Alla träd överlever skoterskador. I den framtida slutavverkningen är O/S-andelen sågtimmer 0 %

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 3.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	150	225	233	292	549	454	467
R1	169	253	263	319	600	507	510
R2	190	277	287	349	656	554	558
BL	7	15	23	25	64	64	85
Kostnad, tkr							
K2	97	44	30	2	22	1	0
R1	176	60	27	5	24	1	0
R2	29	314	22	7	22	1	0
BL	0	1	0	0	0	0	0
Summor :	302	419	79	14	69	3	0

Summa tkr	K2	195
	R1	293
	R2	395
	BL	2
Totalt tkr		885

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 5.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	17	28	32	43	84	65	85
R1	21	34	39	50	97	78	99
R2	26	40	45	58	113	91	114
BL	1	3	4	5	14	14	20
Kostnad, tkr							
K2	11	5	4	0	3	0	0
R1	22	8	4	1	4	0	0
R2	4	45	3	1	4	0	0
BL	0	0	0	0	0	0	0
Summor :	37	59	11	2	11	0	0

Summa tkr	K2	24
	R1	39
	R2	57
	BL	0
Totalt tkr		121

Tabell 6. Alla träd överlever skoterskador. I den framtida slutavverkningen är andelen sågtimmer 0 %

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 3.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	292	414	504	648	950	798	1010
R1	330	466	567	708	1038	887	1104
R2	373	509	619	773	1134	970	1206
BL	28	52	94	117	174	174	233
Kostnad, tkr							
K2	188	80	65	4	38	1	0
R1	343	110	57	12	42	2	0
R2	58	578	47	15	38	1	0
BL	1	5	0	0	0	0	0
Summor :	590	773	170	31	119	5	0

Summa tkr	K2	377
	R1	567
	R2	737
	BL	6
Totalt tkr		1687

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 5.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	35	55	75	104	154	124	195
R1	43	67	91	120	179	147	226
R2	52	78	105	139	207	170	261
BL	5	9	18	23	37	37	54
Kostnad, tkr							
K2	22	11	10	1	6	0	0
R1	44	16	9	2	7	0	0
R2	8	88	8	3	7	0	0
BL	0	1	0	0	0	0	0
Summor :	75	116	27	5	21	1	0

Summa tkr	K2	50
	R1	79
	R2	114
	BL	1
Totalt tkr		244

Tabell 7. 50 % av alla skadade träd dör. I den framtida slutavverkningen är andelen sågtimmer 0 %

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 3.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	697	962	1273	1630	2031	1721	2430
R1	789	1083	1433	1781	2219	1908	2656
R2	894	1183	1565	1946	2425	2085	2902
BL	63	107	199	264	357	366	488
Kostnad, tkr							
K2	449	186	165	11	82	2	0
R1	820	256	145	30	89	5	0
R2	138	1343	118	38	82	3	0
BL	2	10	0	0	1	0	0
Summor :	1409	1796	429	79	254	10	0

Summa tkr	K2	895
	R1	1346
	R2	1722
	BL	13
Totalt tkr		3976

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 5.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	86	135	197	272	344	280	483
R1	106	164	240	315	398	331	559
R2	130	189	278	365	461	383	647
BL	11	20	38	53	75	77	114
Kostnad, tkr							
K2	55	26	26	2	14	0	0
R1	110	39	24	5	16	1	0
R2	20	215	21	7	16	0	0
BL	0	2	0	0	0	0	0
Summor :	185	282	71	14	46	2	0

Summa tkr	K2	123
	R1	195
	R2	279
	BL	2
Totalt tkr		599

Tabell 8. 100 % av alla skadade träd dör.

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 3.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	1102	1510	2042	2612	3111	2643	3851
R1	1248	1700	2298	2855	3400	2928	4208
R2	1414	1858	2511	3119	3715	3200	4598
BL	99	162	305	410	540	558	742
Kostnad, tkr							
K2	709	293	265	17	125	3	0
R1	1297	402	233	48	137	8	0
R2	219	2108	189	61	126	4	0
BL	3	16	0	0	1	0	0
Summor :	2227	2819	688	126	389	15	0

Summa tkr	K2	1413
	R1	2125
	R2	2707
	BL	20
Totalt tkr		6265

Län	BD	AC	Z	Y	X	W	S
Ränta 5.0 %							
Nuvärde, kr/ha							
K2	137	214	320	441	534	437	770
R1	168	260	389	510	618	514	892
R2	208	301	450	591	715	596	1032
BL	18	30	58	82	114	118	173
Kostnad, tkr							
K2	88	41	42	3	22	1	0
R1	175	62	39	9	25	1	0
R2	32	342	34	12	24	1	0
BL	0	3	0	0	0	0	0
Summor :	295	448	115	23	71	3	0

Summa tkr	K2	196
	R1	311
	R2	444
	BL	4
Totalt tkr		954

Virkespriser

Timmerpriser (kr/m3to), när sortimentets medeltoppdiameter är :

	cm i topp ub									
	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
tall o/s	371	456	526	584	632	674	711	747	784	825
tall kvinta	369	363	355	345	335	325	316	309	305	304
gran o/s	346	359	366	368	367	363	358	354	350	349
gran kvinta	354	348	342	336	330	325	319	313	307	301

Massavedspriser (mfub), träddelar (m3fpb)

Tallmassa	241
Granmassa	241
Lövmassa	258
Contortamassa	241
Bokvirke	241
Ekvirke	241
Träddelar	200

Kostnader

Huggning, manuell	kr/tim	175
Skördare, gall	kr/tim	500
Skördare, slutavv	kr/tim	680
Skotare, gall	kr/tim	375
Skotare, slutavv	kr/tim	438
Indirekt avverkning	kr/tim	200
Hyggesrensning	kr/tim	175
Markberedning	kr/tim	1200
Plantering	kr/tim	168
Röjning	kr/tim	175
Avverkning träddelar	kr/m3fpb	150
Gödsling	kr/ha	1500
Dikning	kr/ha	2000
Återväxtkontroll	kr/ha	150
Lövbekämpning	kr/ha	2000
Gräsbekämpning	kr/ha	2000
Stamkvistning	kr/ha	3000
Dikesrensning	kr/ha	1000

Ordförklaringar

Blädningsskogsbruk. Skogen består av granar i alla åldrar. Vid avverkning, som utgör 15 - 30 % av stående förråd, sker uthuggning i alla åldrar. Vid behov bortröjes klena träd (och lämnas kvar på marken) medan grövre träd borttransporteras och säljs.

ha. Hektar. 1 ha = 10 000 m2. Vanligaste arealmåttet i skogsbruket.

Kvinta. Se O/S.

m3fpb. Kubikmeter fast på bark. Vanligt mått på massaved i södra och mellersta Sverige.

m3fub. Kubikmeter fast under bark. Mått på massaved i norra Sverige.

m3sk. Skogskubikmeter, innehållet av allt stamvirke på bark ovan stubbe.

m3to. Kubikmeter toppmätt. Mått på timmervolym i hela Sverige.

Nuvärdetoden. Den vanligaste metoden vid bedömning av exempelvis investeringar, när intäkter och kostnader utfaller i framtiden. De framtida intäkterna och kostnaderna diskonteras (= räkna ränta på ränta baklänges) till nutid, där det summerade nettot utgör nuvärdet.

O/S. (uttalas o-ess) Exportbenämning på hög kvalitet av tall- och gransågtimmer. O/S indelas i 4 klasser, I - IV. Klass V kallas för kvinta och är alltså sämre än O/S. Klass VI, utskott, är det sämsta timret.

O/S-andel, O/S-%. VolymenOSTimmer / VolymenTimmer

Rotnetto. Försäljningspriset på virket - Avverkningskostnaderna

Slutålder. Trädens medelålder vid slutavverkning.

Ståndortsindex. Kod som anger skogsbeståndens produktionsförmåga. Metoder att skatta ståndortsindex har utvecklats vid Sveriges lantbruksuniversitet.

Timmerandel. Ett träd eller träden i ett bestånd kan uppdelas i ett antal huvudsortiment. De vanligaste sortimenten är sågtimmer, massaved, toppar, grenar och bark.

Timmerandel = VolymSågtimmer / (VolymMassaved + VolymSågtimmer)

Trakthyggesbruk. Den vanligaste formen av skogsbruk i Sverige. Skogen är indelad i bestånd, som består av i stort sett jämnåriga träd. Vid slutavverkningen hugger man ut huvuddelen av träden.

Vf. Virkesförråd.

Åldersklasser. I skogsbruket vanlig indelningsgrund.

Åldersklass	Medelhöjd i rapporten
K2 = återväxtåtgärder utförda	0.5 m
R1 = plantskog < 1.3 m	1.0 m
R2 = ungskog	1.5 m
BL = blädningsskog (alla höjder)	0.5, 1.0, 1.5 m

Statens offentliga utredningar 1994

Kronologisk förteckning

1. Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken. Fi.
2. Kommunerna, Landstingen och Europa + Bilagedel. C.
3. Mäns föreställningar om kvinnor och chefskap. S.
4. Vapenlagen och EG. Ju.
5. Kriminalvård och psykiatri. Ju.
6. Sverige och Europa. En samhällsekonomisk konsekvensanalys. Fi.
7. EU, EES och miljön. M.
8. Historiskt vägval – Följderna för Sverige i utrikes- och säkerhetspolitiskt hänseende av att bli, respektive inte bli medlem i Europeiska unionen. UD.
9. Förnyelse och kontinuitet – om konst och kultur i framtiden. Ku.
10. Anslutning till EU – Förslag till övergripande lagstiftning. UD.
11. Om kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949-1969 + Bilagedel. SB.
12. Suveränitet och demokrati + bilagedel med expertuppsatser. UD.
13. JIK-metoden, m.m. Fi.
14. Konsumentpolitik i en ny tid. C.
15. På väg. K.
16. Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark. Kartläggning och åtgärdsförslag. M.

Statens offentliga utredningar 1994

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Om kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949-1969 + Bilagedel. [11]

Justitiedepartementet

Vapenlagen och EG [4]
Kriminalvård och psykiatri. [5]

Utrikesdepartementet

Historiskt vägval – Följderna för Sverige i utrikes- och säkerhetspolitiskt hänseende av att bli, respektive inte bli medlem i Europeiska unionen. [8]
Anslutning till EU – Förslag till övergripande lagstiftning. [10]
Suveränitet och demokrati
+ bilagedel med expertuppsatser. [12]

Socialdepartementet

Mäns föreställningar om kvinnor och chefsskap. [3]

Kommunikationsdepartementet

På väg. [15]

Finansdepartementet

Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken. [1]
Sverige och Europa. En samhällsekonomisk konsekvensanalys. [6]
JIK-metoden, m.m. [13]

Kulturdepartementet

Förnyelse och kontinuitet – om konst och kultur i framtiden. [9]

Civildepartementet

Kommunerna, Landstingen och Europa.
+ Bilagedel. [2]
Konsumentpolitik i en ny tid. [14]

Miljö- och naturresursdepartementet

EU, EES och miljön. [7]
Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark.
Kartläggning och åtgärdsförslag. [16]