

terrängkörningslagen medger från förbuden mot barmarkskörning eller mot körning utanför skoterled i de s.k. förbudsområdena för körning som utförs i jord- och skogsbruk eller renskötsel. Det mönster som även dessa exempel möjligen kan falla in i är i stället tendensen att staten har fäst för liten uppmärksamhet vid produktionen och kontrollen av de naturresurser som rekreativ utnyttjandet baseras på. Bakom den norska restriktiva inställningen till skoterkörning, som ju till skillnad från i Finland även begränsar markägarens rätt att tillåta andras körning, anas med lätthet en särskild omsorg om tillgången till oförstörd natur för exempelvis turskidåkning. Den svenska terrängkörningslagen, däremot, hindrar markägaren från att ingripa utan att ersätta ägarens ansvar med någon annan kontroll.

Denna rapport ger några olika infallsvinklar på problemen. Nils G. Lundh ger i två uppsatser om fjäll respektive terrängkörning en lägesbeskrivning och vissa åtgärdsförslag. Han gör detta på basis av en mycket bred och lång erfarenhet av dessa frågor. Han har sedan 25 år drivit ett eget turismföretag i västra Härjedalen. Lika lång tid har han på sin fritid ägnat sig åt att studera myskoxens reproduktion, beteende och betesökologiska mönster. Därtill har han bl.a. varit fjällpolis. Själv diskuterar jag med nationalekonomiska utgångspunkter dels allemansrättens problem, och de regelförändringar som kan behövas på detta område, dels skoterproblematiken.

Vad är det då som behöver göras? Frågorna griper in i många politiska delområden där både stora linjer och små detaljer behöver diskuteras. Vi har inte haft som ambition att här analysera alla viktiga aspekter, ej heller att leverera ett heltäckande åtgärdsprogram. Låt mig ändå försöka sammanfatta några generella slutsatser:

1. Det fordras medvetna och aktiva skötselplaner för hur de naturresurser som nu utnyttjas för rekreation skall förvaltas. Detta är möjligen inte så kontroversiellt. Det konfliktladdade ligger i att en rationell skötsel ofta innebär att utnyttjandet, som idag är fritt eller åtminstone lättillgängligt, måste begränsas:

Fritt skoteråkande – var som helst och i hur stor omfattning som helst – kan inte accepteras.

"Kaggfiskning", dvs. sportfiske där resultatet mäts i antalet fyllda hinkar, kan inte tillåtas. Fisket med fasta redskap, t.ex.

nät, är i många fall alltför omfattande. Yrkesfiske på lax, i Östersjön och Vänern, är ett slöseri med en mycket värdefull rekreationsresurs.

I lågproduktiva produktionssystem behöver man ofta använda sig av träda. Överfiske kan inte eller bör inte kompenseras med utsättning av odlad fisk. Istället behöver vissa fiskevatten (fjälltjärnar, enskilda sträckor i Vindelälven etc.) regelbundet få återhämta sig genom träda. Utnyttjandet av fjällen var, som Nils G. Lundh påpekar, ända till 1950-talet baserat på samma princip, vilken man nu till stora delar frångått.

2. Begränsningar av utnyttjandet kräver politiska åtgärder och innebär därför att kontroversiella beslut måste fattas. Samtidigt behöver sådana åtgärder inte alls vara så ödesmättat konfliktfyllda som det kan verka av formeringen på slagfältet (landsbygdsbefolkning mot stadsbefolkning, norrlänningar mot sörlänningar, svenskar mot utländska turister, samer mot staten, markägare mot allmänheten osv.). Ibland är åtgärderna rätt enkla, t.ex. mer och bättre information om resursernas sårbarhet och villkoren för utnyttjandet. Utvecklingen på fiskeområdet visar att många problem kan lösas lokalt, om bara alla parter får klart för sig vad som gäller och den rättsliga ansvarsfördelningen görs tydlig. När det gäller skotertrafik diskuterar jag här ett märkessystem som kan användas för att göra förbudsregler (mot all körning i ett område eller mot körning utanför led) mindre obönhörliga och därför skulle kunna vara det socker som gör sådan medicin acceptabel.
3. På flera områden behövs lagändringar. Jag diskuterar bl.a. behovet av att i lag göra klart vad allemansrätten innehåller, skadeförbudets innebörd och att överväga hur "allemans" rättsliga ställning kan stärkas. Nils G. Lundh och jag är överens om att terrängkörningslagen måste ändras. Han förespråkar en harmonisering med övriga Norden och särskilt med Norge, vilket innebär en kraftig skärpning av villkoren för skotertrafik. Själv är jag inte lika bestämd och överlåter gärna åt andra att avgöra hur långt man behöver gå. Med ett märkessystem bör det vara möjligt att väsentligt utvidga de områden i vilka det finns restriktioner för

snöskotertrafik (körning helt förbjuden eller körning utanför led förbjuden). Sådana områden finns nu främst i en mindre del av fjällområdet. Krav på att skotertrafiken som huvudregel (från vilken märkessystemet medger ett begränsat antal undantag) måste hålla sig till skoterled bör enligt min uppfattning gälla hela fjällområdet, områden nära bebyggelse och vissa andra särskilt känsliga områden. Införande av en sådan regel, i kombination med ett märkessystem, är dessutom ett bättre sätt att driva fram finansiering, anläggning och underhåll av skoterleder än den centralstyrda lösning med en allmän skoteravgift och riktade bidrag som föreslagits av en tidigare utredning.

Nils G. Lundh tar även upp behovet av miljökonsekvensbeskrivningar när det gäller effekterna av skogs- och jordbruk, turism och renskötsel i fjäll och fjällnära områden. Frågan är viktig, men skulle behöva preciseras ytterligare: Vem skall vara ansvarig för att sådana beskrivningar görs, vilken rättslig effekt skall de ha osv? De gällande reglerna för miljökonsekvensbeskrivningar är oprecisa. Det skönsmåssiga utrymmet för tolkningar av reglerna är stort och tillämpningen varierar därför mycket. Ofta accepteras mycket magra dokument.

En viktig punktinsats skulle kunna göras genom att i ett tillägg i bilagan till miljöskyddsförordningen kräva *tillståndsplikt*, dvs. förprovning av nya och utvidgade anläggningar för uthyrning av skotrar, kanoter etc.<sup>9</sup> Sådana anläggningar är nämligen "miljöfarlig verksamhet" enligt miljöskyddslagens definition. Därmed skulle automatiskt krävas miljökonsekvensbeskrivningar (med de brister detta instrument har idag) för dessa. Provnigen innebär att lokalisering, skyddsåtgärder, begränsningar och eventuellt förbud bedöms. I tillståndets villkor kan t.ex. föreskrivas antal skotrar, tidsbegränsningar m.m.

Som tidigare nämnts avser jag att återkomma med en ytterligare rapport om skötseln och utnyttjande av resurserna för fritidsfiske. Ett annat ämne som här är utelämnat men som har flera nära knytningar

<sup>9</sup> Denna möjlighet har påpekats för mig av Gabriel Michanek vid Juridiska institutionen vid Uppsala universitet.

till de frågor som behandlas här är motorbåttrafiken, särskilt i skärgårdarna. Fritidstrafiken är ett väsentligt problem för närboende och badande, för häckande fåglar och annat djurliv, för floran och för vattenkvaliteten. Nils G. Lundh argumenterar med rätta mot uppfattningen att skoterproblemen inte kan lösas så länge som motsvarande regleringar för motordrivna fritidsbåtar inte genomförs. Ändå är det naturligtvis sant att problemen har många likheter och att åtgärder på båtsidan skulle underlätta beredvilligheten i norra Sverige att acceptera restriktioner för skoterkörning.