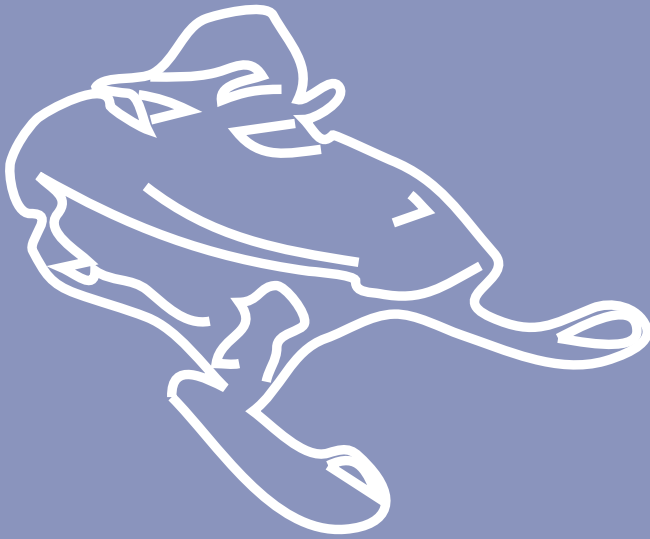




Arbetsgruppens förslag till

Snöskoterprogram



Vägverket



Polisen



BANVERKET



SÁMIID RIEKKASEARVI
Samernas Riksförbund



KOMMUNFÖRBUNDET
NORRBOTTEN



SNOFED

Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation



LÄNSSTYRELSEN
I NORRBOTTENS LÄN

Titel: Snöskoterprogram
Publikation: 2005:147
Utgivningsdatum: 2006-01
Utgivare: Vägverket
Layout: Vägverket Konsult
Tryck: Knappen, Karlstad
ISSN: 1401-9612

1. Uppdraget	9
1.1 Om uppdraget	9
1.2 Uppdragets syfte	10
1.3 Vision för arbetet	10
1.4 Mål för arbetet	10
1.5 Medverkande	11
1.6 Mottagare	11
1.7 Ambitionsnivå	11
2. Bakgrund	12
2.1 Historik	12
2.2 Användningsområden	12
2.3 Hur många och var?	16
2.4 Olika typer av snöskotrar	18
2.5 Snöskoterorganisationer	18
2.6 Omsättning och sysselsättning	19
3. Förutsättningar	20
3.1 Lagstiftning	20
3.2 Fastlagda miljömål	25
4 Nulägesbeskrivning	28
4.1 Otydligt ansvar	28
4.2 Olyckor och skador	28
4.3 hälsa och hälsoskydd	32
4.4 buller	35
4.5 Flora och fauna	36
4.6 Areella näringar	36
4.7 Friluftsliv	39
4.8 högkamsmattor	40
4.9 Överbelastningseffekter	40
5. Svårigheter	41
5.1 Olämplig körning	41
5.2 Den illegala jakten	42
5.3 Olaglig körning	42
6. Möjligheter	47
6.1 Turismen	47
6.2 Regional utveckling	50
6.3 Tillgänglighet FÖR funktionshindrade	53
7. Åtgärdsförslag	54
Uppdragets syfte och målbilder	54
Kategorier	55
Målbilder för respektive kategori	55
Kort- och långsiktigt perspektiv	56
Effektbedömning	56
7.1 Ansvar och delaktighet	57
7.2 Infrastruktur – Snöskoterleder	60
7.3 Trafiksäkerhet	62
7.4 Miljö	65
Effekttabell	67
8. Åtgärdsprogram	68
8.1 Samlingstabell	68
8.2 Tidplan	69
9. Övriga utvecklingsbehov	70
10. Referenser	71

Medverkande

ARBETSGRUPP:

Polisen Norrbotten
 Länsstyrelsen Norrbotten
 Kommunförbundet i Norrbotten
 Samernas Riksförbund
 Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation
 Svenska Motorcykel och Snöskoterförbundet
 Banverket Norra Banregionen
 Vägverket Region Norr

KONSULT

Magnus Pudas, Vägverket Konsult Umeå
 Linda Grenvall, Vägverket Konsult Umeå

Sammanfattning

Uppdraget

Detta program är framtaget på uppdrag av Vägverkets generaldirektör. Genom att samla de viktigaste aktörerna syftar uppdraget till att

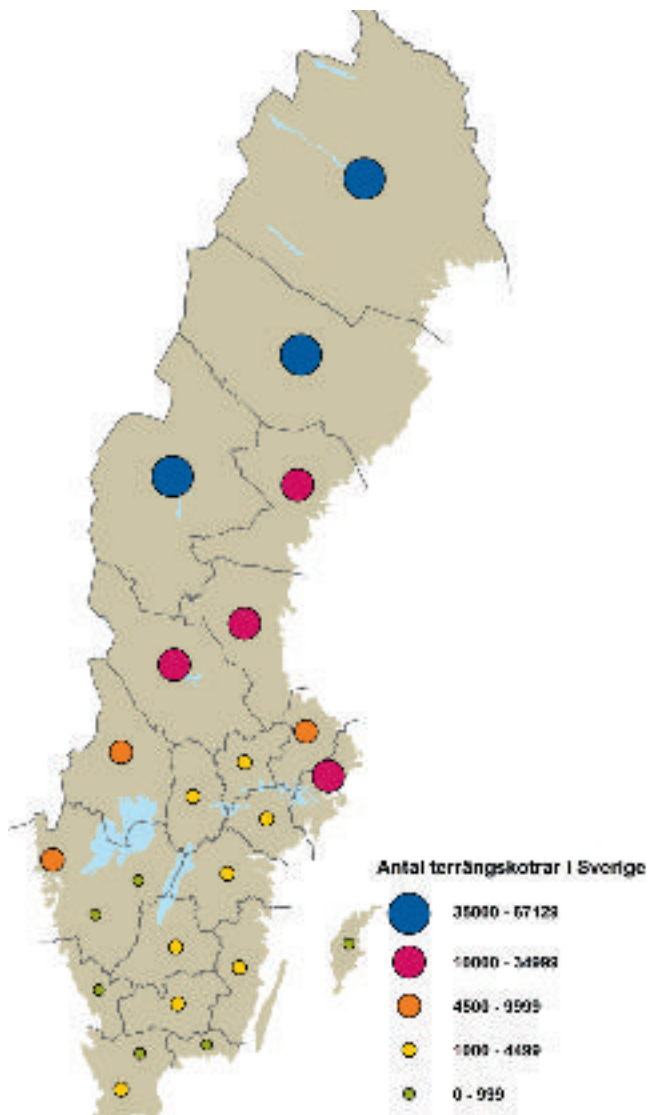
- delge varandra de faktakunskaper och erfarenheter om snöskoter som finns inom respektive organisation
- diskutera vilka åtgärder som behövs för att tillvarata de intressen som knyts till snöskotern som fordon
- ta fram ett gemensamt flerårigt program som sträcker sig till och med år 2007 för åtgärder/aktiviteter på området.

Programmets vision lyder:

"Snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur eller miljö skadas eller störs".

Bakgrund

Snöskotertrafiken har sedan 1950-talet stadigt ökat i popularitet. Idag finns cirka 170 000 snöskotrar i trafik. Merparten av alla terrängskotrar är registrerade i de fyra nordligaste länen. Snöskotern används idag bland annat till yrkestrafik, fjällräddning, rennäring och rekreation och friluftsliv. Snöskotertrafiken omsätter enligt branschens egna bedömningar stora ekonomiska värden varje år i turism och försäljning.



Förutsättningar

Snöskotertrafiken regleras av ett flertal lagar och förordningar. I Sverige är det i första hand Terrängkörningslagen (1975:1313), terrängkörningsförordningen (1978:594) och trafikförordningen (1998:1276) som reglerar körning med motordrivet fordon i terräng. Sedan 1999 gäller även 15 nationella miljö kvalitetsmål varav ett flertal direkt eller indirekt berör snöskotertrafiken.

Nulägesbeskrivning

Nuläget för snöskotertrafiken kännetecknas bland annat av otydligt ansvar, allvarliga olyckor som ofta är alkoholrelaterade, påverkan på natur- och djurliv genom buller och emissioner. Snöskotertrafiken påverkar även areella näringar, såsom jord- och skogsbruk, och friluftsliv.



Svårigheter

Olämplig körning, rattfylleri, illegal jakt och olaglig körning är allvarliga svårigheter som snöskotertrafiken måste lösa för att vara långsiktigt hållbar.



Möjligheter

Ökad snöskoterturism har en potential till fler arbetstillfällen och regional utveckling. Snöskotern innebär också att fler grupper erbjuds en möjlighet att ta sig ut i naturen, exempelvis funktionshindrade.



"Visioner utan åtgärder är bara drömmar. Åtgärder utan visioner är bara tidsfördriv. Visioner i kombination med åtgärder kan förändra världen."

Joel Baker

Åtgärdsförslag

För att förverkliga visionen föreslår vi ett antal åtgärder inom följande övergripande kategorier

1. Ansvar och delaktighet
2. Infrastruktur - snöskoterleder
3. Trafiksäkerhet
4. Miljö

Ansvar och delaktighet

Vi föreslår ett fastställt huvudmannaskap, förbättrat samarbete och bättre informationsspridning. Även upprättande av årliga åtgärdsförslag och förbättrad utbildning rekommenderas.

Infrastruktur - snöskoterleder

Vi föreslår att finansiering och skötsel av snöskoterleder utreds och att det upprättas en nationell standard för snöskoterleder. Vidare föreslår vi en enhetlig bedömning av markanvändningen samt förbättrad digital information.

Trafiksäkerhet

För att förbättra trafiksäkerheten föreslår vi att en Snöskoter-OLA införs och alkolås för snöskotrar införs. Vidare föreslås att behörighet för snöskoter införs i körkortet och att bevakning och ordningsbot skärps. Förutom detta rekommenderas att lämplig skyddsutrustning utreds.

Miljö

Renare snöskotertrafik föreslås genom ett antal åtgärder t. ex. besiktningsplikt och ökad tillgänglighet av miljövänligare bränslen. Vi föreslår dessutom ett antal åtgärder för att minska slitaget på leder och föryngra fordonsparken.

Vi har upprättat en tidplan för genomförande av de föreslagna åtgärderna. Målet har varit att finna åtgärder som kan implementeras till och med 2007. Ett antal åtgärder sträcker sig dock fram till 2010 på grund av deras komplexitet.

1. Uppdraget

I det här kapitlet beskriver vi arbetsgruppens uppdrag och dess syfte. Vi beskriver också vår vision och målet för snöskoterprogrammet.

1.1 OM UPPDRAGET

"Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på god hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador" (Vägverket Nationella Miljöprogram 2002-2005).

Vägverket strävar efter att anpassa transportsystemet till de miljömål för transportsystemet som finns beskrivna i regeringens proposition 1997/98:56.

Vägverket har vidare i sin myndighetsutövning en pådrivande och stödjande sektorsroll i trafiksäkerhetsarbetet som ska samspela med kraven på ett tillgängligt transportsystem med hög transportkvalitet, positiv regional utveckling och jämställdhet.

Alla myndigheter är ålagda att i sitt arbete uppfylla miljöbalkens mål att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Initiativet till att ta fram ett snöskoterprogram kommer från Vägverkets generaldirektör (AL 10 A 20004:20307). Ansvaret för trafiksäkerhets- och miljöaspekterna på snöskoterkörning behöver klarläggas.

Uppdraget säger att "Trafiksäkerhets- och miljöaspekter rörande snöskoterkörning är frågor för vilka ansvaret är delat mellan flera myndigheter. De myndigheter som är aktuella i sammanhanget är i första hand Vägverket, Naturvårdsverket och polismyndigheterna respektive Rikspolisstyrelsen. Regionalt är länsstyrelserna involverade i flera frågor som rör snöskotertrafiken. På det lokala planet är även kommunerna en viktig aktör. Det finns flera frivilligorganisationer som samlar snöskoterägare och snöskoteråkare, Sveriges snöskoterägars riksförbund (SNOFED) är en och Svenska motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO) en annan. Fordonsleverantörerna representeras av organisationen Snöfordonsleverantörernas riksförbund (Snöfo)".

Det finns ett starkt behov av att samla de viktigaste aktörerna inom snöskoterområdet för att på bästa sätt ta till vara deras intressen och verka för en lösning av de problem som knyts till snöskotertrafiken. Uppdraget att åstadkomma detta har överlämnats till Vägverket Region Norr.

"Visioner utan åtgärder är bara drömmar. Åtgärder utan visioner är bara tidsfördriv. Visioner i kombination med åtgärder kan förändra världen."

Joel Baker

1.2 UPPDRAGETS SYFTE

Detta program har vi tagit fram på uppdrag av Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö. Genom att samla de viktigaste aktörerna vill vi

- a) delge varandra de fakta, kunskaper och erfarenheter om snöskotern som finns inom respektive organisation
- b) diskutera vilka åtgärder som behövs för att tillvarata de intressen som knyts till snöskotern som fordon
- c) ta fram ett gemensamt flerårigt program som sträcker sig till och med år 2007 för åtgärder/aktiviteter på området

1.3 VISION FÖR ARBETET

"Snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur eller miljö skadas eller störs".

En vision är att likna vid en ledstjärna som seglaren styr mot, inte för att nå stjärnhimlen, utan för att hålla rätt kurs mot en hamn på jorden.

På samma sätt underlättar en vision arbetet med att ta fram och införa ett program i snöskoterfrågan. Ovanstående vision är tänkt att vara just den ledstjärna som samtliga aktörer ser framför sig i detta arbete. Samtidigt är det så att visioner måste åtföljas av åtgärder för att skapa förändring.

Även förslag till åtgärder ingår därför i detta program, dessa redovisas i kapitel 8.

1.4 MÅL FÖR ARBETET

För att förverkliga visionen för programmet krävs det att ett antal mål och delmål uppfylls.

Det övergripande målet för programmet är att finna åtgärder som bidrar till att visionen uppfylls.

Delmål för programmet är att

- A. Åskådliggöra varför snöskotertrafiken finns.
- B. Informera om vilka förhållningsregler och mål som finns för snöskotertrafiken.
- C. Skapa en bild av hur nuläget är för snöskotertrafiken.
- D. Uppmärksamma de svårigheter som finns.
- E. Åskådliggöra de möjligheter som snöskotertrafiken har.
- F. Presentera förslag till förbättringsåtgärder i snöskoterfrågan.

1.5 MEDVERKANDE

Snöskoterprogrammet är framtaget i samarbete med

- Länsstyrelsen i Norrbottens län
- Polisen
- Kommunförbundet i Norrbotten
- Banverket Norra Banregionen
- Samernas Riksförbund (SSR)
- Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED)
- Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet (SVEMO)
- Vägverket

SNOFED och SVEMO är rikstäckande intresse- och samverkansorganisationer i snöskoterfrågan.

SSR är en rikstäckande intresse- och samverkansorganisation för landets samebyar och sameföreningar.

Programmet visar på de strategier som ska följas i trafiksäkerhets- och miljöarbetet fram till 2007. Med snöskoterprogrammet följer en handlingsplan samt en kunskapsdel.

1.6 MOTTAGARE

Mottagare av programmet är i första hand beslutsfattare på myndigheter och andra offentliga organisationer. I andra hand är det sakkunniga och i tredje hand är det allmänheten.

1.7 AMBITIONSNIVÅ

Ambitionsnivån för programmet är att på ett objektivt sätt belysa vad som kännetecknar snöskotertrafiken av idag samt finna övergripande förslag till åtgärder som samverkar till att förverkliga visionen att "snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur eller miljö skadas eller störs".



Foto: Tidningen Snöskoter

2. Bakgrund

I detta kapitel beskrivs bakgrunden till snöskotertrafiken.

2.1 HISTORIK

Drömmen om att kunna åka på snön med ett lätt och smidigt fordon började redan när de första motordrivna fordonen såg dagens ljus. Både i Skandinavien och i Nordamerika tillverkades många prototyper till vad man idag skulle kunna kalla snöskoter redan under 1920-talet och senare.

Under 1950- och 60-talet var utvecklingen av olika modeller av snöskotrar intensiv och den första serietillverkade snöskotern började säljas hösten 1959 i Nordamerika (Snöfo 2005).

Snöskotern introducerades i Sverige under 1960-talet och användes i början först och främst till nyttokörning i olika näringar. Den blev tidigt av betydelse för t.ex. rennäringen, jord- och skogsbruket.

Det dröjde inte länge förrän många upptäckte rekreationsmöjligheterna. Sedan dess har snöskoterns popularitet stadigt ökat (Svenska Kommunförbundet 1999). Diagram 1 visar utvecklingen av antalet terrängskotrar i trafik sedan 1977. Att notera är den stora ökning som skedde under slutet av 1970-talet, samt under slutet av 1980-talet.

2.2 ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN

Att generalisera om vad snöskotern används till idag är mycket svårt. Dock finns det generella användningsområden som kan lyftas fram. Det man bör ha i åtanke är att många använder samma snöskoter till flera olika ändamål.

Yrkestrafik

Idag används snöskotern för varu- och persontransporter där vägar saknas eller är oframkomliga. Den brukas vid olika typer av inspektioner (av t. ex. el- och teleledningar), inom rennäringen, för naturbevakning samt vid skötsel och underhåll av leder och stugor i fjällen.

Småskaligt skogs- och jordbruk

För det småskaliga skogsbruket är snöskotern fortfarande ett mycket viktigt arbetsredskap som möjliggör skötsel av skogen. Snöskotern används då exempelvis för transporter av material till skogsskiften som är avlägset belägna eller för timmertransporter.

Fjällräddningen

Fjällräddningen är under stora delar av året beroende av snöskotern som transportmedel. Snöskotern används både för att frakta skadade människor men också för snabba transporter av medicinskt kunnig personal. Polisens snöskotrar används främst inom fjällräddningen. Varje snöskoter körs cirka 200 mil per år.

Fakta om Fjällräddningen

Fjällräddningen arbetar under polisens ledning och är räddningsorganisationen i den svenska fjällvärlden.

Fjällräddningen utgörs utöver polisen av fjällfarna ordsbor, som organiserats i lokala patruller.

Fjällräddarna deltar även i det förebyggande arbetet. Utryckningarna handlar inte bara om att åka ut och söka efter fjällfarare som saknas. Det handlar minst lika ofta om att transportera hem, det vill säga hämta personer som är i behov av hjälp.

I Sverige finns cirka 700 fjällräddare. Av dessa är ungefär 550 civila och resten är poliser. I organisationen finns två specialistgrupper på alpin fjällräddning. De är placerade i Östersund och Kiruna och har hela fjällkedjan som arbetsområde. För mer information besök www.cifro.info (Fjällsäker 2004).

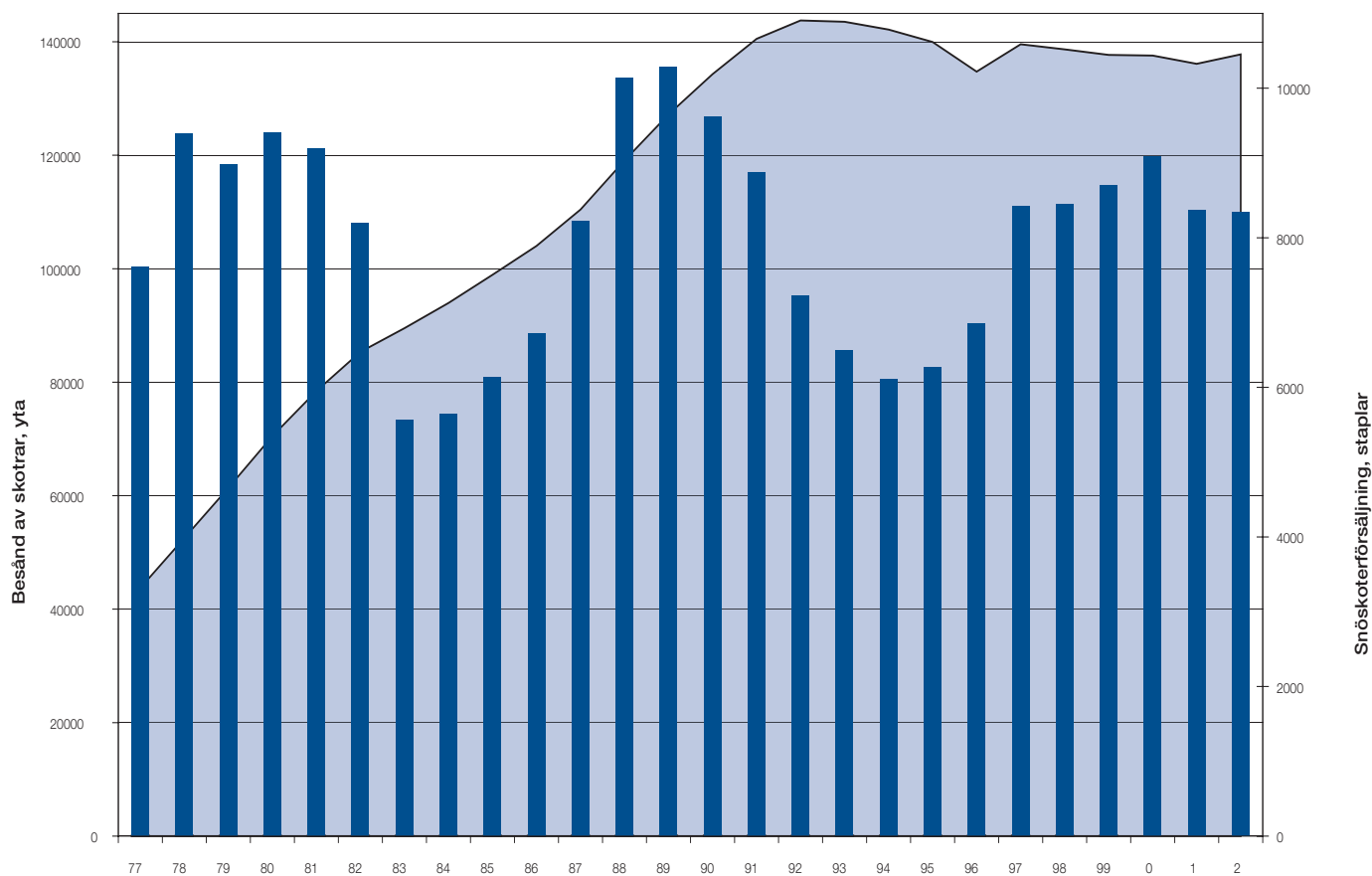


Diagram 1. Visar snöskoterförsäljning i Sverige (höger skala), samt antalet terrängskotrar i trafik (yta, vänster skala) från 1977 till 2002 (SNÖFO 2005).

Naturbevakare

Naturbevakarna sköter tillsyn och bevakning av allmänna intressen. Arbetet innebär bland annat:

- underhåll av det statliga ledsystemet i fjällen
- tillsyn av att skoterregler och reservatsbestämmelser efterlevs
- jakt- och fiskebevakning.

En naturbevakare beräknas köra 800 - 900 mil per år.



Foto: SSR

Rennäringen

Snöskotern började användas mer och mer inom rennäringen i samband med att den introducerades på 1960-talet. Snöskotern som arbetsredskap har inneburit att förflyttningar som tidigare gjordes med skidor eller med hjälp av renar nu sker med hjälp av snöskoter. Detta har medfört att renskötaren kan förflytta sig längre sträckor exempelvis från hemmet till renhjorden utan att tappa kontrollen över renarna.

Snöskotern nyttjas idag i stor omfattning inom renskötsel och betraktas av rennäringen som ett nödvändigt arbetsredskap. Snöskotern används också som transportfordon. Det finns dock situationer när man inom renskötseln inte använder snöskoter eftersom man vill undvika spårbildning i vinterbeteslanden. I dessa områden förekommer fortfarande att renskötaren använder skidor när han/hon kontrollerar hjorden. Detta för att renen gärna förflyttar sig efter snöskoter-spåren vilket innebär att betesområdet inte nyttjas fullt ut. En renskötare beräknas köra snöskoter mellan 800 - 1200 mil per år.

Fakta – Snöskoteruthyrning

För att bedriva yrkesmässig uthyrning av terrängskoter utan förare för kortare tid än ett år krävs tillstånd av Länsstyrelsen.

Tillstånd ges till den som har:

- avlagt godkänt prov för att bedriva uthyrningsrörelse och på så sätt skaffat sig yrkeskunnande
- bra ekonomiska förhållanden, det vill säga att företagaren inte förekommer i kronofogdemyndighetens register
- lämplighet, närmare bestämt att näringsidkaren är laglydig

Turism

För många turistföretag är snöskotern en viktig inkomstkälla. Kring snöskoterverksamheten byggs olika aktiviteter upp som exempelvis uthyrning av boende eller arrangerandet av snöskoterutflykter. Uthyrning av snöskotrar görs av särskilda uthyrningsföretag, bensinstationer, sportaffärer och turisthotell. Snöskotern används också för att preparera skidspår och snöskoterleder.



Rekreation och friluftsliv

Snöskoteråkningen har ökat värdet på vinterlivet på många orter på landsbygden, då snöskoteråkningen bidragit till nya typer av grupparrangemang och äventyr. Snöskoteråkningen har bland annat bidragit till att bevara gamla traditioner, som även utvecklats till familje-, klubb- och gruppaktiviteter, så som pimpelfisketävlingar, gemensam grillning och utomhus-gudstjänster (Heldt 2005).

Funktionshindrade

För personer med olika typer av funktionshinder skapar snöskotern en högre tillgänglighet. Snöskotern möjliggör en åtkomst till naturupplevelser.



Tävlingsverksamhet

Det finns idag fyra tävlingsgrenar på snöskoter; cross, backe, enduro och dragrace. 2004 utfärdades totalt 565 årslicenser och ca 200 engångslicenser (Peter Wikström muntligen).



FOTO: Tidningen Snöskoter

* En terrängskoter är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt på högst 400 kilo. Snöskotrar och terränghjulingar är enligt lagen terrängskotrar (Naturvårdsverket 2005).

2.3 HUR MÅNGA OCH VAR?

I tabell 1 redovisas fördelningen av antalet terrängskotrar* i Sverige. Merparten av alla terrängskotrar (65%) är registrerade i de fyra nordligaste länen. Norr- och Västerbotten svarar för hela 42 % av det totala antalet terrängskotrar (Vägverket 2005).

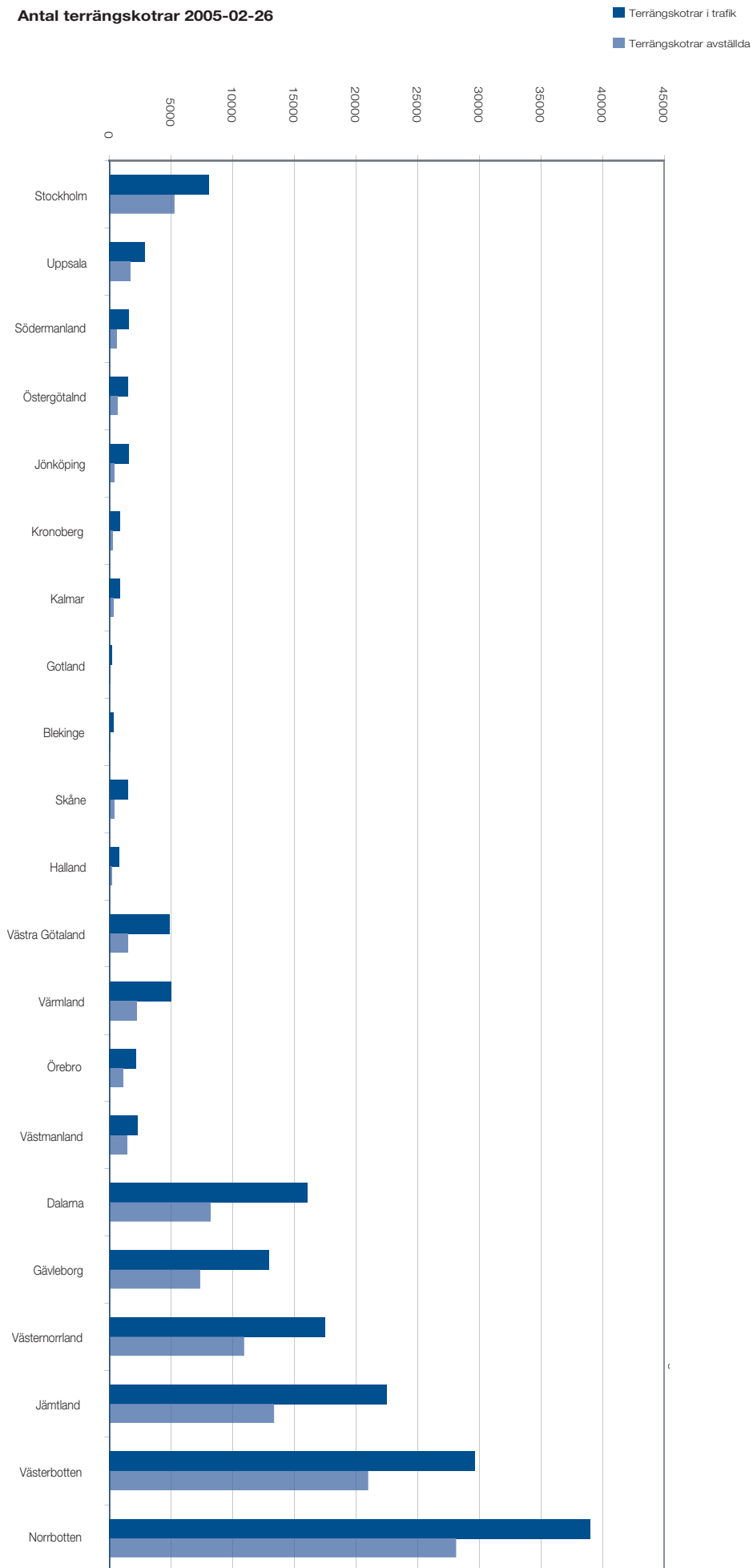
Att notera är att trots att många snöskotrar är registrerade i den södra delen av Sverige används de i praktiken i de nordliga vinterturistorterna (Svenska kommunförbundet 1999).

Det är dock svårt att ta fram statistik över hur många snöskotrar som används. Ett stort antal är avställda och ur drift och även fyrhjulingar ingår i statistiken. Tabell 1 nedan och diagram 2 visar också att det finns många snöskotrar som aldrig eller mycket sällan används.

Tabell 1 och Diagram 2. Visar antalet terrängskotrar i Sverige 2005-02-26.

Län	Terrängskotrar i trafik	Terrängskotrar avställda	Totalt
Stockholm	8059	5273	13332
Uppsala	2870	1692	4562
Södermanland	1535	602	2137
Östergötland	1496	677	2173
Jönköping	1547	399	1946
Kronoberg	825	249	1074
Kalmar	858	312	1170
Gotland	182	52	234
Blekinge	281	69	350
Skåne	1480	374	1854
Halland	760	198	958
Västra Götaland	4874	1501	6375
Värmland	4974	2229	7203
Örebro	2158	1064	3222
Västmanland	2252	1417	3669
Dalarna	16031	8206	24237
Gävleborg	12933	7346	20279
Västernorrland	17473	10926	28399
Jämtland	22483	13339	35822
Västerbotten	29660	20984	50644
Norrbottn	39005	28124	67129
Totalt	171 736	105 033	276 769

Antal terrängskotrar 2005-02-26



2.4 OLIKA TYPER AV SNÖSKOTRAR

Snöskotern delas in i olika maskinkategorier.

- Sport
- Cross over
- Mountain
- Touring
- Light utility
- Wide track
- Övriga

Under säsongen 2004-2005 såldes totalt 7748 snöskotrar i Sverige. I diagram 3 redovisas hur många snöskotrar som sålts inom respektive kategori (Snöfo 2005).

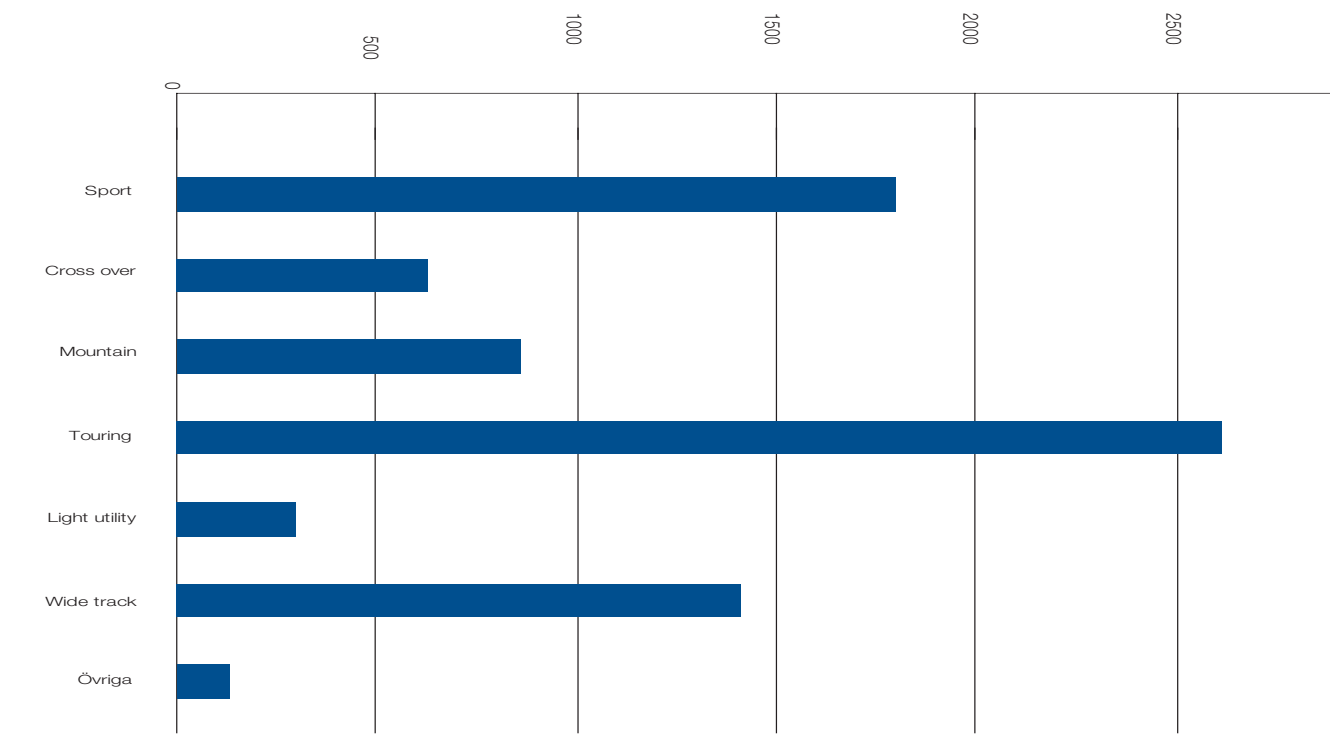


Diagram 3. Illustrerar segmentfördelningen av de snöskotrar som sålts under säsongen 2004-2005.

2.5 SNÖSKOTERORGANISATIONER

Touringsnöskoterklubbarnas organisation SNOFED bildades formellt säsongen 1977-1978 med styrelse och ordförande. Huvudkontoret finns i Sollefteå. SNOFED:s främsta uppgift är att tillvarata sina medlemmars intressen i snöskoterfrågor, samt anordna kurser och utbildningar som hör till snöskoter. SNOFED organiserar enligt egen uppgift 136 snöskoterklubbar.

SVEMO – Svenska Mc och Snöskoterförbundet bildades 1935. Främsta uppgiften SVEMO Snöskoter har är utbildning, föreningsutveckling och tävling. De anslutna snöskoterklubbarna har en mycket bred verksamhet, bland annat kan nämnas: tävling, ledunderhåll, förarbevisutbildning, olika

former av träffar och sammankomster, skotergudstjänster, utflykter med dagis och äldreomsorgen med mera. SVEMO organiserar enligt egen uppgift 266 snöskoterklubbar och har sitt huvudkontor i Östersund.

För närvarande finns det cirka 350 registrerade snöskoterklubbar i Sverige. De mest aktiva finns i de fyra nordligaste länen. Snöskoterklubbarnas storlek varierar kraftigt från 30 upp till 1 000 medlemmar. De små snöskoterklubbarna verkar lokalt i mindre samhällen, byar etc., medan de stora klubbarna oftast jobbar över hela kommunen och har sektioner i de olika kommundelarna. Oavsett snöskoterklubbens storlek så jobbar klubbarna efter ungefär samma verksamhetsplan.

De flesta snöskoterklubbarna är anslutna till SNOFED, Sverige Snöskoterägares Riksorganisation och/eller SVEMO, Svenska Motorcykelförbundet.

2.6 OMSÄTTNING OCH SYSSELSÄTTNING

Snöskoterbranschen i Sverige består av importörer, återförsäljare och serviceverkstäder. Indirekt tillkommer tillbehörsföretag, media, reklam, uthyrnings- och safari-företag, turistanläggningar m.m.

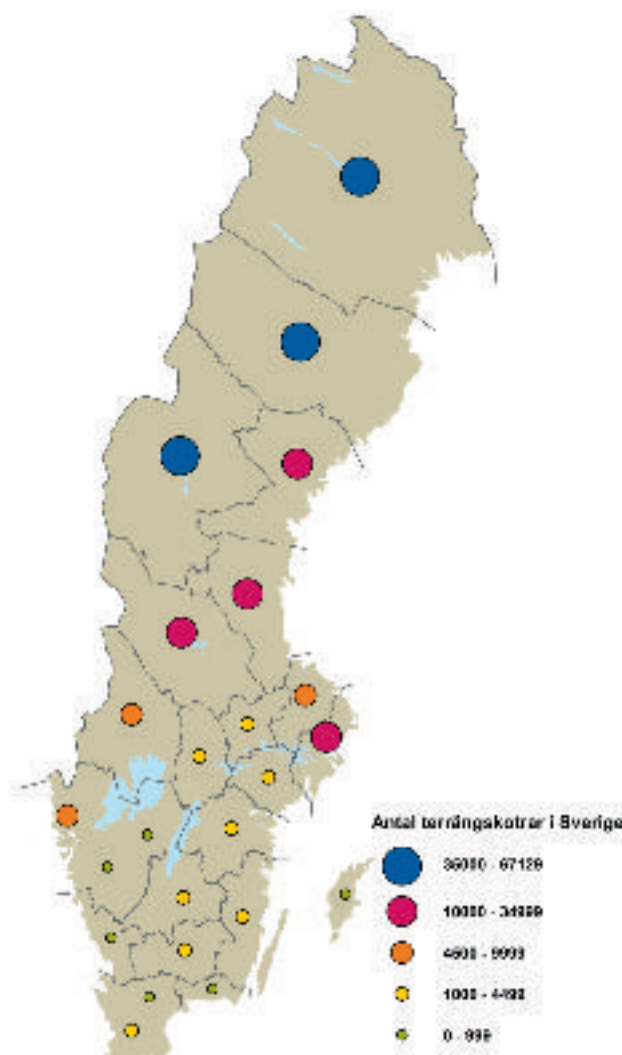
Att uppskatta den årliga omsättningen av all denna verksamhet är mycket svårt. Den direkta snöskoterbranschen omsätter uppskattningsvis 1,5 miljarder kronor årligen i form av försäljning av nya och begagnade snöskotrar, tillbehör, kläder, reservdelar samt service och reparationer.

Den indirekta snöskoterbranschen omsätter troligen minst lika mycket, om inte mer. Det innebär att den snöskoterbaserade verksamheten i Sverige årligen omsätter minst tre miljarder kronor.

Hur många människor som sysselsätts genom all snöskoterrelaterad verksamhet är naturligtvis också mycket svårt att uppskatta. Men enbart den direkta snöskoterbranschen har ca 1 000 årsanställda. Till det kommer den indirekta snöskoterbranschen som troligtvis har mer än dubbelt så många årssysselsatta med inkomst direkt relaterad till snöskoter. Uppskattningsvis sysselsätts på årsbasis mer än 3 000 personer av snöskoterrelaterad verksamhet (Snöfo 2002).

Fakta - Snöskoterklubbarnas verksamheter

- Snöskoterklubbarna anordnar utbildningar i det frivilliga förarbeviset för snöskoter och är den största utbildaren i Sverige. I snöskoterklubbarnas regi hålls 15 timmar teori med utbildade handledare. Utbildningen avslutas med att eleverna skriver ett slutprov inför en examinator. Sedan det frivilliga förarbeviset för snöskoter startades i december 1989 har över 50 000 förarbevis utfärdats i Sverige
- Snöskoterklubbarna informerar i media om bland annat sin klubbverksamhet, svaga isar, nya ledsträckor, kurser, jippon med mera
- Snöskoterklubbarna anlägger nya snöskoterleder, samt sköter drift och underhåll av befintliga snöskoterleder.
- Snöskoterklubbarna arrangerar olika typer av aktiviteter för ungdomar.



Fakta – Lagar och regler i Sverige som rör snöskotern och motordrivna terrängfordon

Det finns många lagar och regler som rör snöskotern och motordrivna terrängfordon. snöskoterföraren är tvungen att rätta sig efter allmänna lagar och förordningar, samt lokala föreskrifter. Finns till exempel vägmärken uppsatta i terrängen ska de följas. Nedan listas några av de lagar och förordningar som reglerar terrängkörning (Svenska Kommunförbundet 1999).

- Terrängkörningslagen (1975:1313) TKL
- Terrängkörningsförordningen (1978:594) TKF
- Trafikförordningen (1998:1276) TrF
- Vägmärkesförordningen (1978:1001) VMF
- Förordningen (1997:716) om stadsbidrag till anläggande av allmän skoterled
- Miljöbalken (1998:808)
- Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd
- Förordningen (1998:904) om täkter och anmälan för samråd
- Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
- Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
- Lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass 1 och för terrängskoter
- Fordonslagen (2002:574)
- Fordonsförordningen (2002:925) om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon
- Körkortslagen (1998:488) KKL
- Körkortsförordningen (1998:980) KKF
- Rennäringslagen (1971:437)
- Jaktlagen (1987:259) JL
- Jaktförordningen (1987:905) JF
- Brottsbalken (1962:700)
- Tillsynsförordningen (1998:900)
- Militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)
- Artskyddsförordningen (1998:179)
- Lagen (1988:950) om kulturminnen m.m.
- Lagen (1998:492) om biluthyrning
- Förordningen (1998:780) om biluthyrning
- Järnvägssäkerhetslagen (SFS 1990:1157)
- Lag (1982:821) om transport av farligt gods (Naturvårdsverket 2005)

3. Förutsättningar

I detta kapitel beskriver vi gällande lagstiftning och miljömål.

3.1 LAGSTIFTNING

När motordrivna fordon används i terrängen ökar risken att skador och störningar uppkommer på bland annat flora, fauna, grödor, plant- och ungskog, tamdjur och friluftsliv. Men användningen av fordonen kan även innebära att människor på ett lättare sätt kommer ut i naturen. I ett bredare perspektiv kan möjligheten att använda motordrivna fordon i terrängen ha en avgörande betydelse för vissa näringar och yrkesgrupper i så kallad nyttotrafik.

I Sverige är körning med motordrivet fordon i snötäckt terräng reglerad för vissa typer av terräng samt inom vissa områden, de så kallade regleringsområdena. Körning inom områden där det inte råder förbud mot att framföra motordrivna fordon ska ske med försiktighet. Är snötäcket så tunt eller löst att fordonet kommer i kontakt med marken, räknas det som barmarkskörning (Naturvårdsverket 2005).

Det är i första hand Terrängkörningslagen (1975:1313), Terrängkörningsförordningen (1978:594) och Trafikförordningen (1998:1276) som reglerar körning med motordrivet fordon i terrängen.

Terrängkörningslagen

Terrängkörningslagen (TKL) är en förbudslag som syftar till att skydda mark och vegetation mot skador samt för att minska störningar på fauna och friluftsliv orsakade av motordrivna fordon i terräng. 1 § i TKL förbjuder all körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk.

Bestämmelserna gäller för:

- Barmark
- Snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen
- Snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken.
- Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med motordrivet fordon förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket. TKL (1996:1551).

Terrängkörningslagen riktar sig till alla som kör i terrängen, även till den som kör på sin egen mark. Om speciella skäl finns kan dispens från förbudet ges för vissa yrkes- och näringsutövningar eller i andra fall när det finns särskilda skäl. Alltså får endast fordon som används av behöriga eller i rätt sammanhang användas för körning i terrängen.

För att kontrollera att bestämmelserna i denna lag efterlevs inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer, kan naturvårdsvakter utses. En naturvårdsvakt får avvisa den som utan att ha rätt till det kör i terräng med motordrivnet fordon inom ett område som sägs i första stycket. TKL (1991:642).

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot de förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.

Terrängkörningsförordningen

I terrängkörningsförordningen (TKF) finns generella undantag från förbudet i TKL att köra i terräng på barmark. De generellt undantagna är främst grupper som behöver kunna köra motordrivna fordon i terrängen i sin yrkesutövning. Utöver de generella undantagen finns, enligt TKL och TKF, möjlighet för länsstyrelserna att meddela föreskrifter med undantag och besluta om dispenser från förbudet att köra på barmark i terrängen. Även om vissa verksamheter är undantagna från förbudet att köra på barmark enligt 1 § TKF, kan det finnas bestämmelser i annan lagstiftning som förbjuder körningen såsom föreskrifter för naturreservat eller nationalparker och lagen om kulturminnen. Den som omfattas av något av undantagen från förbudet mot barmarkskörning eller har dispens bör kunna visa identitetshandling samt handling som styrker rätten att köra i området, exempelvis tjänstebricka eller dispensbeslut (Naturvårdsverket 2005).

Trafikförordningen

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Nedan beskrivs några paragrafer i trafikförordningen som reglerar terrängtrafiken.

2 kapitlet. Bestämmelser för alla trafikanter

1 § För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.

En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

En terrängtrafikant skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färsätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks.

3 kapitlet. Bestämmelser för trafik med fordon

17 § Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Fakta

Förarbevisutredningen 2005

I betänkandet "Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling" (SOU 2005:45) som överlämnats till infrastrukturminister Ulrica Messing, föreslås ett antal åtgärder för att öka trafiksäkerheten för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Bland annat föreslås att fordonskategorin terrängskoter delas upp i två underkategorier, snöskoter och terränghjuling. Vidare föreslås att separata förarbevis införas för dessa fordon.

Utredningen rekommenderar att utbildningsverksamheten för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar reformeras och att Vägverket skall anordna kunskapsproven. Reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008. Samtliga förslag förväntas leda till en väsentligt större trafiksäkerhet för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område skall vara 30 kilometer i timmen.

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Vägverket får föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten på väg skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen.

Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivna fordon. Förordning (1999:240).

4 kapitlet. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon

21 § Fordon med band får på väg inte föras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen. Fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material får på väg inte föras med högre hastighet än 10 kilometer i timmen.

5 kapitlet, bestämmelser för trafik med terrängmotorfordon och terrängsläp på väg

1 § Terrängmotorfordon och terrängsläp får inte föras på andra vägar än enskilda utom i de fall som anges i 2 och 6 §. Förordning (2002:943).

2 § Den som vid färd med ett terrängmotorfordon eller ett terrängsläp behöver korsa en väg som inte är enskild får föra fordonet på vägen kortaste lämpliga sträcka. Detsamma gäller om det med hänsyn till terrängförhållandena är nödvändigt att färdas på vägen. Förordning (2002:943).

(Notisum 2005)



Förarbevis

För att köra motordrivet fordon i Sverige måste du i de flesta fall ha körkort, traktorkort eller förarbevis. På körkortet anges med bokstäverna A, B, C, D och E vilka fordon du får köra. För att få köra terrängvagn måste du ha körkort med behörighet B. För att få köra terrängskoter (= terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg, det vill säga snöskoter och så kallad terränghjuling) måste du ha traktorkort eller körkort utfärdat före den 1 januari, 2000 eller förarbevis utfärdat från och med den 1 januari, 2000.

Särskilt undantag från kravet på förarbevis för terrängskoter gäller för körning inom turistnäringen i en grupp om högst 10 personer som har traktorkort eller körkort under ledning av en person med förarbevis längs en förutbestämd sträcka. Terrängskoter och terrängvagn får inte köras på allmän väg (Vägverket 2005).

De förarbevis som idag krävs för att köra terrängskoter kan inte återkallas. Detta innebär att den som både har förarbevis och körkort och gör sig skyldig till exempelvis grovt rattfylleri, kan få körkortet återkallat, men får behålla förarbeviset. Personen i fråga kan alltså fortsätta att köra snöskoter, men är förhindrad att köra bil. Detta upplevs som otillfredställande ur trafik-säkerhetssynpunkt.

Allemansrätten

Allemansrätten är bortsett från övriga Norden unik i världen. I princip ger denna sedvanerätt var och en tillåtelse att färdas och vistas i naturen på annans mark. Snöskoterkörning ingår inte i allemansrätten men terrängkörningslagen gör det möjligt att köra med motordrivna fordon på snötäckt mark under vissa förutsättningar. Denna möjlighet är förenad med ett ansvar som motsvarar allemansrättens grundläggande regel om hänsyn. Gränserna för friheten att framföra snöskoter framgår av bestämmelserna i brottsbalken och dess bestämmelser om enskilda intressens skydd mot skador som orsakas av terrängkörning (12 kap) (Naturvårdsverket 2005).

Fakta

Sammanställning av andra länders bestämmelser vad gäller snöskoter

Inom EU finns det inte några uttryckliga krav på hur hög bullernivån för snöskotrar får vara med avseende på förarmiljön eller på bullernivån utomhus. Det finns inte heller några krav fastställda i maskindirektivet vad gäller avgasutsläpp inom förarmiljön. I tabell 2 visas en sammanställning av olika länders bestämmelser vad gäller snöskoter

EU	Sverige	Finland	Norge	USA
Ingen klassificering av snöskotrar	Klassificering "terrängfordon"	Egen fordonskategori	Egen fordonskategori	Egen fordonskategori
Inga andra tekniska krav än vad som står i maskindirektivet	Maskindirektivet tillämpas	Maskindirektivet tillämpas	Fordonsspecifika krav	SSCC tekniska krav skall vara uppfyllda
Inga specifika bullerkrav	Inga specifika bullerkrav	Bullerkrav enligt SSCC och SAE J192	Bullerkrav enligt SSCC och SAE J193	SSCC frivilliga bullernivåer skall vara uppfyllda (SAE J192, 78 dB(A) och SAE J1161, 73 dB(A))
–	–	Årlig besiktning	–	–
Inga avgaskrav	Inga avgaskrav	Inga avgaskrav	Inga avgaskrav	Avgaskrav US EPA 420-F2-02-037 skall vara uppfyllt fr.o.m. 2006

Tabell 2. Översiktstabell över olika länders lagkrav (Naturvårdsverket 2004).

Lagstiftningen i Norge och Finland

Lagstiftningen på terrängkörningsområdet i de nordiska länderna varierar. Den avgörande skillnaden mellan svensk, norsk och finsk lagstiftning vad gäller bestämmelserna om snöskoterkörning i terräng, är att våra grannländer utgår från ett generellt förbud, medan de svenska bestämmelserna särskilt anger vad som är förbjuden körning. Nedan redovisas några detaljer ur lagstiftning och föreskrifter som kan vara av värde för jämförelser med lagstiftningen i Sverige

I Norge skiljer man konsekvent mellan nyttokörning med snöskoter och sådan körning som egentligen inte behövs. Tillåten snöskoterkörning är sådan som sker i direkt samband med vissa utpekade näringars och myndigheters behov. Övrig körning i utmark 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 i Nordnorge och i Nord-Troms och Finnmark är det även tillåtet att köra snöskoter längs markerade snöskoterleder. För att köra snöskoter i Norge krävs särskilt körkort, klass S eller körkort för motorcykel, bil eller traktor. Det är också fastställt särskilda hastighetsbestämmelser samt hjälmkrav för att få köra snöskoter i terräng. Från och med 1 juli 2006 skärps reglerna vad gäller undervisning och behörighet i klass S (Alf-Edvard Masternes muntligen).

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 ska godtas (SOU 1994:16).

Norge har inte några specifika avgaskrav för snöskoter, endast ett generellt krav som säger att "Motorfordon skall vara inrättat, utrustat och ha underhållits så att det inte i onödan utvecklar skadliga gaser eller rök" Avgassystemet ska vara tätt och avgasröret riktat åt sidan. I samband med revision av föreskriften kommer Norge att följa eventuella EG direktiv som sedan kommer att införas i Norsk lagstiftning. I Norge ställs endast ett generellt bullerkrav där motorfordon inte får avge onödigt buller och ändringar som medför en högre bullernivå är inte tillåtna. För snöskotrar gäller dock en specifik bullernivå på max 85 dB(A) mätt enligt FN föreskriften UNECE R41-01 (Uniform provisions concerning the approval of motorcycles with regard to noise) (Naturvårdsverket 2004).

Uppbyggnaden av det finska författningsverket som rör snöskoterkörning överensstämmer med den svenska. Finland har en terrängtrafiklag och en terrängtrafikförordning. Vidare regleras snöskoterkörningen 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 tillstånd", vilket framgår i 2 kapitlet 4 § terrängtrafiklagen. Syftet med lagen är att skydda naturen och miljön i övrigt, naturnäringarna, det allmänna rekreatjonsbruket 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 (SOU 1994:16)

I Norra Finland är lednätet för snöskoter väl utbyggt lednät och det är strängt förbjudet för snöskoterföraren att avvika från leden. I Finland måste snöskoterföraren använda hjälm och det kravet gäller även för passagerare från 12 år (SVEMO 2004).

I Finland finns inga lagstadgade, nationella krav på nivån för snöskotrars avgasutsläpp. Däremot ställs det krav på snöskotrarnas ljudstyrka. Snöskotern ska ha en effektiv ljuddämpare och ljudstyrkan får inte överskrida 78 dB(A) vid full acceleration mätt enligt standard SAE J192A, mars 2003 (Naturvårdsverket 2004).

3.2 FASTLAGDA MILJÖMÅL

Sveriges riksdag beslutade 1999 att anta 15 nationella miljö kvalitetsmål som i huvudsak ska vara uppnådda 2020. Det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta.

Målen som är vägledande för myndigheternas arbete, beskriver de egenskaper vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

Begränsad klimatpåverkan syftar till att stabilisera halten av växthusgaser i atmosfären i enlighet med FN:s konvention för klimatförändringar, på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.



Syftet med miljö kvalitetsmålet **Frisk luft** är att luften ska vara så ren att människors hälsa samt att djur, växter och kulturvärden inte skadas. Målsättningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.



Bara naturlig försurning syftar till att minska de försurande effekterna av nedfall och markanvändning så att de underskrider gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.



Giftfri miljö avser att ta bort hälsovådliga ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.

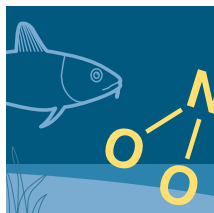


Skyddande ozonskikt ska utvecklas så att det långsiktigt ger skydd mot skadlig UV-strålning





Säker strålmiljö syftar till att skydda människors hälsa och den biologiska mångfalden mot skadliga effekter av strålning i den yttre miljön.



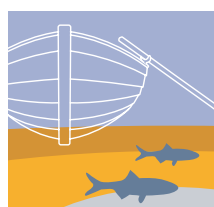
I miljömålet **Ingen övergödning** är målet att minska halterna av gödande ämnen i mark och vatten så att dessa inte har någon negativ inverkan på människors hälsa. Syftet är också att förbättra förutsättningarna för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation



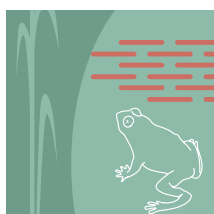
Målsättningen med **Levande sjöar och vattendrag** är att skapa förutsättningar för att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara, samt att deras variationsrika livsmiljöer bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.



Grundvatten av god kvalitet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning, samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation



Målsättningen med **Hav i balans** samt levande kust och skärgård är att skapa en långsiktigt hållbar produktionsförmåga i Västerhavet, Östersjön och i skärgården. Den biologiska mångfalden ska bevaras och ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård bedrivs så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.

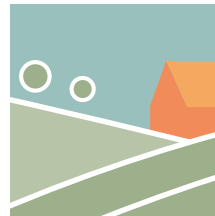


Syftet med **Myllrande våtmarker** är att bevara våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet för kommande generationer.



Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska genom **Levande skogar** skyddas. Samtidigt ska den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.

Ett rikt odlingslandskap för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena ska bevaras och stärkas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.



Målet med **Storslagen fjällmiljö** är att fjällen ska ha en hög grad av ursprunglighet vad gäller biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Verksamheter i fjällen ska bedrivas med hänsyn till dessa värden och så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.



Miljömålet **God bebyggd miljö** syftar till att förbättra miljön i städer, tätorter och annan bebyggelse. Livsmiljön ska vara god och hälsosam samt medverka till en lokalt och globalt god miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.



(Naturvårdsverket 2002, Illustrationer Tobias Flygar)

Miljömålen

De flesta miljömålen berör snöskotertrafiken på ett eller annat sätt, men det är miljömålen Storslagen fjällmiljö och Myllrande våtmarker som i första hand kopplas till terrängkörning (Naturvårdsverket 2005). Nedan följer en sammanfattning av de åtgärder som direkt eller indirekt påverkar snöskotertrafiken (Naturvårdsverket 2005).

- Senast 2010 ska skador på mark och vegetation orsakade av mänsklig verksamhet vara försumbara i fjällen.
- Inom en generation ska luften vara så ren att inte människors hälsa eller djur, växter och kulturvärden skadas.
- Buller i fjällen från motordrivna fordon i terräng och luftfartyg ska minska. Senast år 2015 ska minst 60 % av terrängskotrar i trafik ha en bullernivå lägre än 73 dBA
- Senast år 2010 ska merparten av områden med representativa höga natur- och kulturvärden i fjällområdet ha ett långsiktigt skydd som vid behov omfattar skötsel och restaurering.
- De svenska utsläppen av växthusgaser ska minska. För perioden 2008-2012 ska medelvärdet vara minst 4 % lägre än utsläppen år 1990.
- År 2010 ska utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Sverige, exklusive metan, ha minskat till 241 000 ton.
- År 2010 ska utsläppen i Sverige av kväveoxider till luft ha minskat till 148 000 ton.
- Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar som överstiger de riktvärden som riksdagen ställt upp för buller i bostäder ska ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998

Ansvarsfrågan

Svårigheterna som finns i ansvarsfrågan resulterar bland annat i att förändringar i snöskoterfrågan är svåra att genomdriva. Missförstånd och otydlighet skapas gentemot brukarna.

4 Nulägesbeskrivning

Detta kapitel ger en nulägesbeskrivning av snöskotertrafiken av idag. Syftet är att försöka spegla den situation som råder.

4.1 OTYDLIGT ANSVAR

I luften är det Luftfartsverket som har huvudansvaret, på vatten bär Sjöfartsverket huvudansvaret och på vägarna har Vägverket huvudansvaret.

Men för terrängtrafiken saknas idag en myndighet som bär huvudansvaret. Det råder därför osäkerhet kring flera snöskoterfrågor t.ex.:

- vilken instans som primärt bär ansvaret för miljöfrågorna
- hanteringen vid upprättande av förbudsområden
- vart brukarna ska vända sig i olika snöskoterfrågor

Denna osäkerhet drabbar både enskilda, företag, myndigheter och organisationer. Osäkerheten innebär också att ansvar inte alltid går att fastställa.

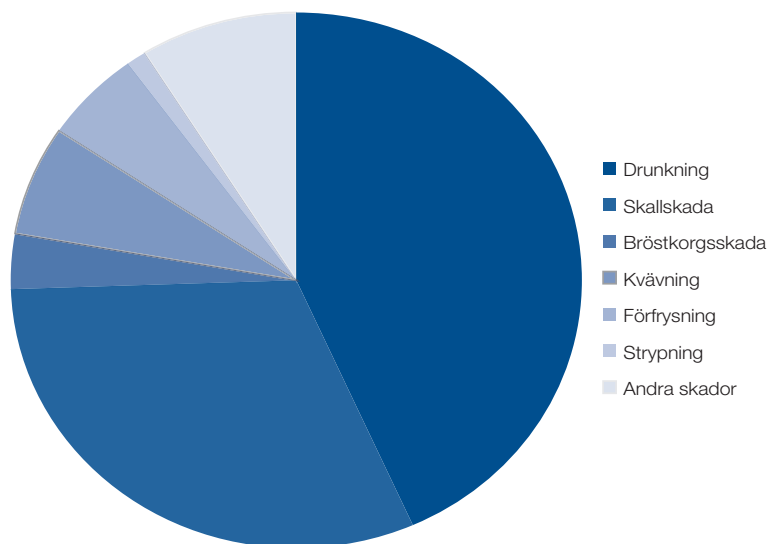
4.2 OLYCKOR OCH SKADOR

Snöskoterrelaterade dödsfall

Det finns inte någon officiellt redovisad statistik över olyckor med terrängskotrar i Sverige. I rapporten *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige* presenterar Mats Öström med flera på Enheten för rättsmedicin vid Umeå universitet resultatet av en längre tids studie av snöskoterrelaterade dödsfall.

Mellan säsongerna 1973-1974 till 2002-2003 studerade gruppen snöskoterrelaterade dödsfall i de fyra nordligaste länen. Undersökningen omfattar uppskattningsvis 80 % av samtliga snöskoterrelaterade dödsfall. Övriga dödsfall har inträffat utanför studiens upptagningsområde eller inte rapporterats från sjukvården till polismyndigheten.

I takt med att snöskotertrafiken växt har även de snöskoterrelaterade olyckorna med många skadade och förolyckade ökat. Medelåldern hos de omkomna var 40 år, de flesta var män. Resultaten överensstämmer med tidigare studier över omkomna och skadade snöskoteråkare som gjorts innanför och utanför Sverige. En stor majoritet (88 %) av de avlidna var snöskoterns förare. Resten var passagerare (inklusive passagerare i bakomdragen kälke eller tolkandes på skidor efter snöskotern). Andelen män bland de omkomna var i snöskoterolyckor högre än bland exempelvis omkomna i personbil i upptagningsområdet. Detta förklaras sannolikt av att snöskotertrafikanten exponeras mer än bilisten. En delförklaring kan vara att alkoholpåverkan i betydligt större utsträckning är ett manligt problem. Andelen omkomna



- För de tre vanligaste terrängtyperna (sjö, skogsterräng och väg) ökade andelen olyckor på sjö medan väg svarade för endast 5 % av dödsfallen mellan 1998 och 2002.
- Andelen män var konstant hög under hela studieperioden och medelåldern var relativt konstant omkring 40 år
- Under sista studieperioden ökade hjälmanvändningen till 79 %. Detta stöds även av att andelen som drabbades av någon form av skallskada sjönk från 64 till 26 % i sista studieperioden.

Diagram 4. Visar de vanligaste orsakerna till dödliga skadefall bland snöskoteråkare 1973/74 – 2002/03 (Öström och Eriksson 2004).

under månaderna mars – april var nära hälften av samtliga snöskoterdödade (Öström & Eriksson 1995).

Andelen omkomna är fler under helger (fredag-söndag inklusive övriga helgdagar) och största andelen dödsolyckor sker mellan klockan 21 och 02. Mörker och ytterligare försämrad sikt på grund av nederbörd anses som bidragande orsaker till olyckorna.

Sjö är den terrängtyp som är den vanligaste olycksplatsen, där snöskotern oftast kördes genom is eller ut på öppet vatten. Ett stort antal olyckor på vattendrag har även inträffat när snöskotern vält vid allt för hög fart. Den till synes plana isen lockar många förare att öka hastigheten. Uppstickande stenar eller andra ojämnheter kan då lätt stjälpas snöskotern i hög hastighet med ödesdigra följder.

Studien visar också att nära en tredjedel har förolyckats i skogsterräng, vanligen genom kollision med träd eller nedkörning i bäck eller överhäng och då i regel med alltför hög hastighet. Ca 15 % av olyckorna ägde rum på väg och en femtedel av dessa då snöskotern skulle korsa vägen. Vid kollision på väg verkade den vanligaste orsaken till olyckan vara att snöskoterföraren och fordonsföraren på väg inte observerat varandra.

Hälften omkom till följd av trubbigt våld i form av skallskador eller bröstkorgsskador. Dock sågs en minskning av andelen skallskadade under de senaste studieperioderna. Möjligen kan detta vara ett tecken på att snöskoteråkare i större utsträckning använder hjälm.



Den näst vanligaste (39 %) dödsorsaken var drunkning. Den höga andelen drunknade är givetvis unikt för snöskotern som fordon. För mer information om de vanligaste orsakerna till dödliga skadefall se diagram 4.

Deflesta av de omkomna (67 %) var alkoholpåverkade och av de alkoholpåverkade förarna låg nästan alla (90 %) över gränsen för grovt rattfylleri (= 1,0 o/oo). Den höga andelen alkoholpåverkade snöskoteråkare jämfört med andra trafikantgrupper kan ha flera förklaringar, såsom allmänhetens attityd till snöskoteråkning och alkohol, och den låga risken för att bli upptäckt.

De viktigaste orsakerna till dödliga snöskoterolyckor är hög fart och alkohol. Flera av snöskoteråkningarna avled vid hög hastighet på sjö där snöskotern vält och åkaren därefter slagit emot, vanligen huvudet, mot is och sten. Det är därför av största vikt att poängtera riskerna med höga hastigheter även inför åkning på till synes plana områden som isbelagda sjöar (Öström och Eriksson 2004).

Snöskoterrelaterade skadefall

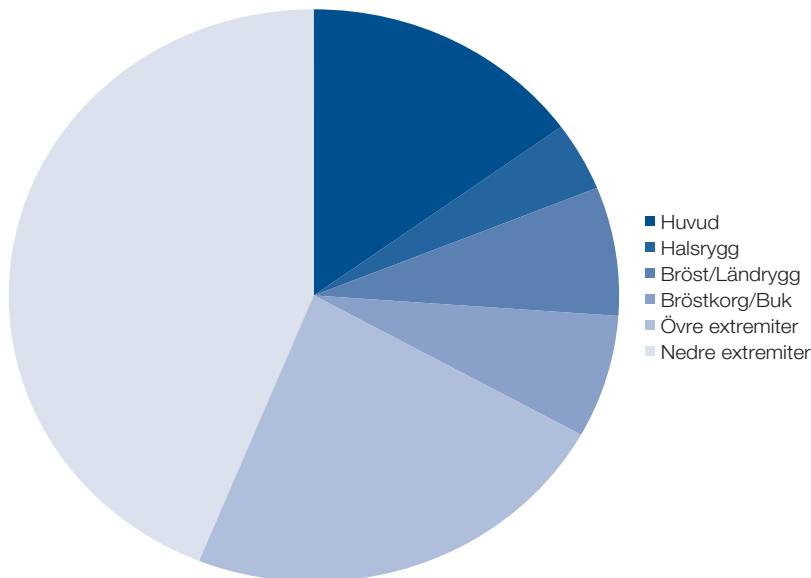
I rapporten *Snöskoterrelaterade skadefall vårdade vid Norrlands Universitetssjukhus* presenterar Per-Olof Bylund med flera på olycksanalysgruppen vid Norrlands Universitetssjukhus resultatet av en längre tids studie av snöskoterrelaterade skadefall.

Mellan säsongerna 1985-1986 till 1997-1998 studerade gruppen snöskoterrelaterade skadefall som registrerats vid Norrlands Universitetssjukhus. Undersökningen omfattar 484 ickedödliga snöskoterrelaterade skadefall, varav 75% var män och 25% var kvinnor.

Studien visar att största andelen av olyckorna sker dagtid under helger mellan klockan 12 och 18. Den vanligaste skademekanismen var att trafikanten ramlade av snöskotern på grund av hopp, snövall eller andra ojämnheter i underlaget. Därefter var kollision med fast föremål den vanligaste olycksorsaken.

Medelåldern på de skadade var 30 år och andelen män var lägre jämfört med omkomna snöskoteråkare.

Vidare visar rapporten att andelen snöskoteråkare som överlevt en skadehändelse i betydligt lägre omfattning är alkoholpåverkad (5-13 %), än gruppen med omkomna snöskoteråkare. I diagram 5 redovisas de vanligaste skadetyperna för snöskoterrelaterade icke dödliga skadefall. Statistiken överensstämmer väl med andra studier som gjorts (Björnstig och Bylund 1999).



- Största andelen skadehändelser sker mellan kl 12 och kl 18
- Ungefär tre av fyra skadefall inträffade under perioden februari till och med april
- Största andelen av olyckorna sker under en fritidsaktivitet
- De vanligaste skadeorsakerna är fall från snöskotern och kollision med fast föremål
- Antalet alkoholphöjda är lägre (5-13 %) i denna grupp än gruppen med dödliga skadehändelser

Diagram 5. Visar de vanligaste skadetyperna för snöskoterrelaterade skadefall vårdade vid Norrlands universitetssjukhus (484 skadade 1986-1998) (Bylund och Björnstig 1999).

Dödliga och icke dödliga skadehändelser

- Den stora skillnaden mellan att skadas eller att dödas i snöskoterolyckor är alkoholphöjda.

Vidare karaktäriseras situationen av följande:

- Högre genomsnittsålder bland de som omkommer i snöskoterolyckor än de som skadas
- Andelen män är högre för de som omkommer än de som skadas
- Dödsfall på snöskoter sker på kvällen och natten, medan skadefallen uppkommer på dagen
- Primär dödsorsak är på grund av trubbigt våld
- Primär skadeorsak är på grund av att man ramlar av snöskotern

Arbetsrelaterade snöskoterolyckor

Statistiken från Arbetsmiljöverket bygger på 55 arbetsrelaterade snöskoterolyckor som rapporterats in mellan åren 2002 och 2005. Materialet sträcker sig över en relativt kort period och alla olyckor är inte inkodade. Antagligen har fler olyckor inträffat under den här perioden (Arbetsmiljöverket 2005).

- Den vanligaste orsaken till olyckan var att snöskoterföraren tappat kontrollen över fordonet
- 71 % av de skadade var män
- Den vanligaste skadetyper var stukningar, sträckningar eller urljedvridningar (33 %). Därefter var den vanligaste skadan olika typer av frakturer (18 %).
- 62 % av de skadade hade en sjukfrånvaro längre än 14 dagar



Namn: Fredrik Hedvall
Ålder: 34
Ort: Umeå
Titel: Snöskoteruthyrare

Hur är din relation till snöskotertrafiken?

– Jag har sedan två år tillbaka hyrt ut snöskotrar här i Hemavan. Innan dess har jag arbetat som snöskoterguide här uppe.

Vilka är dina förhoppningar inför framtiden vad gäller snöskotertrafiken?

– Att det sker en attitydförändring i samhället vad gäller hur man ska bete sig när man kör snöskoter. Sedan finns det ju alltid en del som är oerhört svåra att påverka som tycker att det är en rättighet att kunna köra var man vill och lite hur man vill, tyvärr.

– Jag hoppas också på bättre ledunderhåll. Detta med att kamhöjderna är så höga skapar problem eftersom lederna så fort blir förstörda. Jag var ut på en långtur här för ett tag sedan och till stora delar gick det inte att följa leden eftersom den var så sönderkörd.

4.3 HÄLSA OCH HÄLSOSKYDD

För närvarande finns det inga lagstadgade krav på utsläppsnivåer eller bullernivåer för snöskotrar i Sverige (Naturvårdsverket 2004).

Snöskotern släpper ut avgaser som innehåller en mängd olika kväveföreningar och kolväteföreningar som innehåller giftiga komponenter som påverkar människors och djurs hälsa, exempelvis bensen.

Arbetsmiljön för renskötare, naturbevakare och andra som använder snöskotern regelbundet är i hög grad beroende av konstruktioner som underlättar frekvent bruk av fordonen. Det kan konstateras att förarmiljön vad gäller dagens snöskotrar är avsevärt bättre än vad som förekom i snöskoterns barndom. Trots detta är utvecklingsarbetet mot en bättre förarmiljö önskvärt, främst vad gäller emissioner, buller, vikt och bränsleåtgång (Schön 2004). Snöskotern släpper exempelvis ut höga halter av koloxid som är särskilt problematisk för användaren eller för dem som vistas i fordonets närhet. Dessa personer har högre exponering för emissionerna och deras hälsa påverkas på olika sätt, exempelvis klagar många på huvudvärk. En av orsakerna tros vara utsläppen av farliga ämnen i snöskoteravgaserna (Schön 2004).

Emissioner

I det så kallade maskindirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998) beskrivs de tekniska kraven som gäller för snöskotrar. Direktivet är utformat enligt den nya metoden, där de grundläggande hälso- och säkerhetskraven samt de specificerade tekniska kraven för snöskotrarna hänvisas till harmoniserade europastandarder.

Det finns dock inte några tillverkare av snöskotrar i Europa (utom viss tillverkning i Finland av det kanadensiska företaget Bombardier). Det medför att de krav på buller och avgaser som tillämpas är relativt låga och hämtade från de standarder som tillämpas på största marknaderna som finns i USA och Kanada.

Fakta – Olika snöskotertypers avgasutsläpp

US EPA har bedömt avgasutsläpp utifrån mätningar gjorda på amerikanska snöskotrar som inte omfattas av avgaskrav. Värdena i tabellen nedan kan betraktas som genomsnittsvärden för respektive snöskoterkategori (Naturvårdsverket 2004).

Kategori	Avgasutsläpp (g/kWh)			
	HC	CO	NOx	PM
Standard 2-taktare	111	296	1	2,7
Injusterad 2-taktare	54	147	1	2,7
Direktinsprutad 2-taktare	22	90	3	0,6
4-taktare	8	123	9	0,2

Idag finns det tyvärr inte något intresse från den europeiska industrin att utveckla egna standarder på området. Sverige kan inte på egen hand införa högre krav utan att komma i konflikt med EG-rätten.

Från och med 2006 ställs dock nya miljökrav på ny tillverkade snöskotrar, vilka förväntas främja både hälsa och miljö.

I Nordamerika har EPA (United States Environmental Protection Agency) fastslagit nya normer för terrängfordons maximala emissioner. De nya standarderna gäller emissioner av kväveföreningar (NOx), kolväten (HC) och koloxid (CO). Bestämmelserna gäller fordon av olika typer exempelvis snöskotrar, terrängmotorcyklar, fyrhjulingar (ATV), marina dieselmotorer (över 37 kW), gaffeltruckar etc. Dessa maskiner är betydande luftförorenare.

De nya kraven varierar dock beroende på typ av motor eller fordon. I kraven har även miljöeffekter, användningsgrad, behovet av hög prestanda, kostnader och andra faktorer vägts in och värderats i besluten. I tabell 3 redovisas de utsläppskrav som ställs på nya snöskotrar från och med år 2006.

De nya reglerna föreskriver en reduktion av utsläpp för snöskotrar i tre steg. År 2006 måste utsläppsnivån vara nere på 70 % av 2002 års nivå. År 2010 ska utsläppsnivån vara 50 % mindre än dagens nivå. 2012 ska utsläppsnivån motsvara 30 % av dagens nivå. (Naturvårdsverket 2004).

Tabell 3. Visar de utsläppskrav som tillämpas på nya snöskotrar från och med år 2006 (Naturvårdsverket 2004).

Årsmodell	Emissionsstandard		Omfattning
	HC g/kWh	Co g/kWh	
2006	100	275	50%
2007-2009	100	275	
2010	75	275	100%
2012	75	200	100%

De nya standardkraven tvingar snöskotertillverkarna att nyttja existerande teknik (modifiering av två- och fyrtaktsmotorer) eller hitta nya sofistikerade lösningar för att uppfylla EPAs krav på maximala utsläpp.

För att klara de nya utsläppskraven har några snöskotertillverkare valt att satsa på 4-taktstekniken, medan andra väljer att utveckla tvåtaktstekniken. I tabell 4 redogörs för de övergripande skillnaderna mellan de två teknikerna. Begränsningarna förväntas bidra till reducerade koncentrationer av ozon, koloxid och partiklar. Dessutom minskar personexponeringen av avgaserna för de människor som arbetar med dessa fordon (EPA 2002).

I Sverige drivs dock merparten av de snöskotrar som används av traditionella tvåtaktsmotorer med dålig förbränning. Uppemot en tredjedel av bränslet går oförbränt ut i luften och



Användarexempel

Nedan beskrivs två exempel där alkylatbensinen blivit mer lättillgänglig, vilket gjort att användningen av det miljövänligare bränslet ökat kraftigt

I Gräftåvallen, Oviksfjällen har en förenklad tankstation bestående av en farmartank inbyggd i en container installerats. Tankstationen som vid behov är flyttbar, ägs av restaurang- och affärsägaren. Den som vill tanka meddelar personalen och får då hjälp med tankningen. Under första säsongen såldes ca 7000 liter alkylatbensin och under säsongen 2004-2005 ökade försäljningen av alkylatbensin till ca 14000 liter.

Ett annat exempel är lanthandlaren i Åkersjön som slutade att sälja 98-oktanig bensin. Istället fylldes tankstationen med alkylatbensin. Detta gjordes år 2003. Första säsongen 2003-2004 såldes ungefär 22 000 liter alkylatbensin. Under säsongen 2004-2005 ökade försäljningen till ca 100 000 liter.

den del av bränslet som förbränns omvandlas i högre grad än exempelvis bränsle som förbränts i en fyrtaktsmotor, till giftiga eller cancerogena ämnen (Grön kemi 2004). I dessa motorer är det angeläget att man använder alkylatbensin. Alkylatbensin minskar mycket kraftigt avgasernas giftighet.

Alkylatbensin är ett miljöanpassat drivmedel som inte innehåller så kallade aromater eller olefiner vilket bland annat innebär att utsläpp av cancerogena, svårnedbrytbara och giftiga så kallade polycykliska aromatiska kolväten (PAH), minskar kraftigt. Alkylatbensinen ger dessutom minskade kväveoxidutsläpp och mindre bidrag till marknära ozon.

Tekniskt fungerar alkylatbensinen väl till traditionella tvåtaktsmotorer. Oberoende tester visar till och med att prestandan höjs, tomgången blir renare och rökbildningen lägre. Packningar och slangar bör dock kontrolleras regelbundet för att minimera risken för bränsleläckage. En annan nackdel är att vid stark kyla kan det hända att motorn blir svårare att starta på grund av alkylatbensinens lägre ångtryck (Naturvårdsverket 2004).

Alkylatbensinen är en högkvalitativ produkt med begränsad tillgång. Detta beror delvis på att distributionen av alkylatbensin är dåligt utbyggd. Idag är det vanligast att alkylatbensinen säljs i femliters dunkar för ungefär 20 kr per liter. På ett fåtal platser distribueras alkylatbensinen via pump och då är priset ungefär 10 kr per liter.

Kunskaperna exempelvis om hur så kallade miljövänliga drivmedel och motoroljor påverkar hälsa- och miljö är dock knapphändiga vilket gör att det råder stor osäkerhet inom området. För att förbättra både miljön och hälsan har rekommendationer om att använda alkylatbensinen/miljöbensin kommit från regeringsnivå (Naturvårdsverket, 2002).

2-takt

Hög ljudnivå
Kortare livslängd
Snabb acceleration
Låg produktionskostnad
Låg vikt ca. 30 kg
Hög effekt per cylinder volym
Lättstartad även manuellt
Lätt att reparera och serva
Oljeförbrukning
Viss röklukt

4-takt

Låg ljudnivå
Lång livslängd
Bra vridmoment
Högre produktionskostnad
Hög vikt ca. 55 kg
Mindre effekt per cylinder volym
Kräver el-start
Komplicerad och dyrare att reparera och serva
Olje- & filterbyte
Ingen röklukt

Tabell 4. Beskriver skillnader mellan modern 2-taktsteknik och 4-taktsteknik (BRP SWEDEN 2005).

4.4 BULLER

Eftersom tystnaden är en viktig del av naturupplevelsen för många människor störs vissa friluftsidkare av snöskoternas buller och avgaser. Bristen på bullerfria områden i fjälltrakter och skärgårdar är ett uppmärksammat miljöproblem, områden som normalt har en god ljudmiljö. De oönskade ljuden breder ut sig allt mer och områden med goda ljudmiljöer minskar därför. Detta har uppmärksammats av enskilda personer, organisationer och politiker, bland annat i utredningen "Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna" (SOU1993:51).

Men om EU-kommissionens yttrande 1997-03-07 är giltigt, kan det vara omöjligt att införa strängare bullerkrav och uppnå miljökvalitetsmålet "Storslagen fjällmiljö" vad gäller buller. I yttrandet framgår det tydligt att några strängare krav på bullernivåer än det som krävs i maskindirektivet inte får införas i Sverige (Naturvårdsverket 2004).

Förutom avgaser är buller en mycket påtaglig störning från snöskotrar i den känsliga miljö som fjällen och skärgården utgör och blir ett allt större problem i allt fler områden. Fortfarande finns det dock stora områden där påverkan av buller under större delen av året är minimal (Naturvårdsverket 2004).

Bullret från snöskotern är ett stort problem vad gäller snöskotertrafik i bebyggelsenära områden och i vinterturist-orters kärnområden. Det beror bland annat på att snöskotern bullrar relativt mycket jämfört med till exempel personbilar.

Terrängkörningen har ökat i takt med att antalet terrängfordon har ökat. Antalet snöskotrar har ständigt ökat under den senaste 20-årsperioden och antalet uppgår nu till över 270 000 fordon. Snöskotertrafiken är av naturliga skäl koncentrerad till de nordliga delarna av Sverige. I fjällområdet eller i friluftsområden, där tystnaden är en viktig del av naturupplevelsen, är den körning som sker särskilt märkbar när det gäller bullerproblemen (Bulleransvariga myndigheter 2002).

Gränsvärdet för de bullerkrav som satts upp för snöskotrar var tidigare att bullernivå vid förbifart på avståndet 7,5 meter inte skulle överstiga 85 dB(A). Vägverket som tidigare gav ut föreskrifter om detta gränsvärde, ger inte längre ut några föreskrifter om bullerkrav på snöskoter, eftersom dessa numera omfattas av EG:s maskindirektiv. Idag är det Arbetsmiljöverket som har myndighetsansvaret för maskindirektivet i Sverige.

I EG:s maskindirektiv finns det idag inga gränsvärden för buller från terrängskotrar. Därmed kan Arbetsmiljöverket inte ange några bullerkrav för dessa fordon.



Fakta – Bullermätningar

För att mäta snöskoterbuller tillämpas två olika standarder, den svenska (ISO 362:1998) och den amerikanska (SAE J192). Mätmetoderna skiljer sig bland annat på så sätt att avståndet från snöskotern till mätpunkten är 7,5 meter för den svenska metoden och 15,2 meter för den amerikanska metoden. Studier mellan de två mätmetoderna visar att den amerikanska mätnormen har ett ca 7 dB(A) lägre värde än vid de mätningar där den svenska mätnormen används (Naturvårdsverket 2004)



Namn: Nils Matti
Ålder: 52
Ort: Stockholm
Titel: Journalist

Vilka fördelar ser du med skotertrafiken?

– Möjlighet att komma ut.

Vilka nackdelar ser du med skotertrafiken?

– Buller som stör andra och de som arbetar i fjällen, t.ex. renskötande samer. Okunniga släpps fram med skoter.

– Trafiken måste regleras mer än i dag. Titta på Norge som har restriktioner. Attitydfrågan måste det också arbetas med.

Den svenska målsättningen i regeringens proposition "Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier" är att minska bullernivån. Senast 2015 ska 60 % av snöskotrarna i Sverige inte överstiga bullernivån 73 dB(A) enligt den amerikanska normen eller 80 dB(A) enligt den svenska normen. Jämfört med tidigare ställda bullerkrav skärps kraven på nya snöskotrar. En minskning måste ske med minst 5 dB(A) för att de ska klara det nya målvärdet (Naturvårdsverket 2004).

4.5 FLORA OCH FAUNA

Flora

Körning på snötäckt mark kan innebära skador på marken och vegetationen om snötäcket är så tunt att fordonet kommer i kontakt med marken. Även körning på väl snötäckt mark skadar normalt odlad gröda. Körningen bildar ett packat snötäcke som smälter sämre och som på våren övergår till is. Det i sig kan ge upphov till isbränna på grödan om skörden består av exempelvis vall eller höstsädd (Naturvårdsverket 2005).

Fauna

Terrängkörning i vissa områden kan påverka djurlivet negativt. Olika arter reagerar dock olika på störningen från fordonen, men både däggdjur och fåglar flyttar sig undan fordonen.

Snöskotertrafiken kan orsaka långtgående och allvarliga störningar på djurlivet. Uppehålls- och reproduktionsområden för olika djurarter kan bli svårare att utnyttja eller helt oanvändbara för djuren om snöskotertrafiken blir för tät.

Bestämmelserna i artskyddsförordningen förbjuder avsiktlig störning av vissa djurarter samt att skada eller förstöra deras fortplantningsområden eller viloplatser. Reglerna ska beaktas av dem som kör i terrängen (Naturvårdsverket 2005).

4.6 AREELLA NÄRINGAR

Många av de problem som idag sammanhänger med snöskotertrafiken uppkommer genom att den enskilde snöskoterföraren bryter mot gällande lagar och regler. I vissa stycken har till och med felaktiga vanor utvecklats så att de uppfattas som praxis, trots att man uppenbart bryter mot lagen.

Rennäringen och annan snöskotertrafik

För rennäringen är problemen störst i tätortsnära områden. Också i områden med ett väl utbyggt ledsystem är problemen stora. Oaktsam snöskoterkörning i områden där renar finns kan leda till att renarna väljer att fly störningen. Vid en flykt främst vintertid ådrar sig renen bland annat stora energiförluster, vilket kan leda till kritiska överlevnadsförhållanden. Vidare sprider sig renarna efter de spår som snöskotrarna lämnar efter sig. Renarna följer snöskoterspåren och sprids då över större områden, vilket

innebär merarbete för renskötarna. Om snöskotrarna kör över järnvägsspår följer renarna spåren upp på järnvägen, vilket ökar risken för påkörningar av tåg. Under renens kalvningstid, som infaller under perioden slutet av april – juni, är renarna mycket känsliga. Vajorna kan lätt lämna de nyfödda kalvarna på grund av störningarna.

Det finns fortfarande situationer när man inom renskötseln inte använder snöskoter eftersom man vill undvika spårbildning i vinterbeteslanden. I dessa områden förekommer fortfarande att renskötaren kontrollerar hjorden på skidor. Detta för att undvika att renen ska förflytta sig efter snöskoterspår vilket skulle innebära att betesområdet inte nyttjas fullt ut.

Allmänhetens användning av snöskoter inverkar på rennäringen. Inom rennäringen finns förståelse för att snöskotern rätt använd är ett mycket bra fordon för människor att kunna färdas ute i naturen. Rennäringen drabbas dock negativt när snöskoteranvändningen inte är reglerad på ett tillfredsställande sätt eller när den reglering som finns inte får genomslag. I många områden har den tilltagande snöskotertrafiken i praktiken medfört att betesland inte kan nyttjas. Det är allvarligt eftersom det handlar om vinterbete, som för rennäringen är den mest kritiska perioden av året. Medborgare från våra grannländer svarar idag för en omfattande snöskoterkörning. Denna körning sker oftast i speciellt känsliga områden och perioder det vill säga i kalvnings- och vårbetesland för renarna som har betesrätt på ömse sidor om riksgränserna (SSR, 2005).

Jordbruk

Jordbruksmarken och skogen är en produktionsresurs som markägaren ska leva av 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 ska behöva tåla skador t.ex. från



Foto: Håkan Isakson



Foto: LRF, Eilert Apelqvist

olämplig snöskoteråkning. Trots detta upplever sig många markägare ibland maktlösa när det gäller att stävja olämplig snöskoteråkning.

Jordbruksnäringen är en areell näring som skyddas genom terrängkörningslagen mot skador och störningar som kan orsakas av terrängkörning. Med jordbruk avses åker- och betesmark som används och kan användas till växtodling eller bete (Naturvårdsverket 2005).

De skador som uppstår vid körning med snöskoter på jordbruksmark orsakas i första hand av den sammanpressade snön i snöskoterspåren. Kylan går längre ner i marken vilket ökar tjäldjupet. Ett ökat tjäldjup är som regel negativt för de övervintrande grödorna och för etableringen av vårsådda grödor. Ett ökat tjäldjup kan också medföra isproppar i diken och dräneringsledningar. Ökat tjäldjup och snöskoterspår försvårar även ytvattningsrörelsen. Följden av att ytvattnet omväxlande fryser och tinar är att växttäcket skadas svårt av så kallad isbränna vilket resulterar i skördeförluster, ökad ogräsförekomst, samt en försenad vårsådd. Eftersom vegetationsperioden i Norrland är kort för odling av spannmål blir effekterna av ett försenat vårbruk långtgående.

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

De skador för jordbruket som snöskotertrafiken förorsakar är besvärande för den jordbrukare som drabbas. I första hand är det åker-, betesmarker eller enskilda vägar i närheten av samhällen och större byar med hög snöskotertäthet som drabbas (SOU 1994:16).

Skogsbruk

Skogsbruksnäringen är en areell näring som har skydd av terrängkörningslagen mot skador och störningar som orsakas av terrängkörning (Naturvårdsverket 2005).

Snöskoterkörning i skogslandskapet medför mycket små skador i förhållande till de arealer som skulle kunna påverkas, men för en enskild markägare kan det dock innebära betydande skador. De skador som uppstår vid körning med snöskoter på skogsbruksmark orsakas i första hand av körning på föryngringsytor och körning på skogsbilvägar.

Av de skador på skogsmark som rapporterats är de vanligaste skadorna stambrott, toppskottskador och stamskador. I första hand är det skogsföryngringsytor i närheten av samhällen och större byar med hög snöskotertäthet som drabbas av dessa skador.

Av de skador som rapporterats på enskilda vägar är de vanligaste skadorna isbildning på oplogade vägar, samt diken och vägtrummor som fryser, vilket kan orsaka skador på vägkroppen under snösmältningen genom erosion orsakad av försämrade avrinning

Till stor del beror dessa skador på bristande kunskaper om lagstiftningen i kombination med stundom bristande omdöme hos snöskoterföraren. De skador av betydelse för skogsbruket är koncentrerade till vissa områden, vilket är besvärande för den enskilde skogsbrukaren som drabbas (SOU 1994:16).

4.7 FRILUFTSLIV

För många människor som vistas i naturen är ostördhet och tystnad väldigt viktigt. Särskilt snöskoterkörning kan upplevas som ett mycket störande inslag i naturupplevelsen eftersom det är vanligt att snöskotrar bullrar högt och långväga.

Geografiskt åtskilda zoner för boende, arbete och fritid har skapat ett behov av transporter. Ju mer som krävs av kontrast till vardagens landskap för rekreation och ju längre bort upplevelsen befinner sig, desto mer transporter kräver friluftslivet. I en del regioner har vissa motordrivna fordon i stor utsträckning blivit en förutsättning eller en viktig ingrediens för friluftsliv. De tydligaste exemplen är snöskoter, fyrhjulingar (för barmark) och motorbåtar (Friluftsfrämjandet 2005).

Allt fler svenskar tillbringar sin semester i fjällen och de flesta besöken sker vintertid. Vid sidan av utförsåkning är snöskoteråkning den aktivitet som ökat mest de senaste 20 åren. En hållbar naturturism i fjällområdet kräver bland annat hänsynstagande till känsliga naturmiljöer samt lösningar för att undvika störningar och konflikter mellan olika besökargrupper (Fredman och Lindberg 2004).



Namn: Maria Sjölander

Ålder: 34

Ort: Umeå

Använder du snöskoter?

Nej.

Vilka nackdelar ser du med skotertrafiken?

Snöskotertrafiken har utvecklats för mycket under senare år. Jobbigt när snöskotrar kör om när man är ute på tur. Sedan innebär snöskotertrafiken också nackdelar för miljön. Viss begränsning anser jag är nödvändigt

Vilka fördelar ser du med skotertrafiken?

Fler som kommer ut i naturen.

Studier har försökt skatta vilken betalningsvilja skidåkare har för att minska närvaron av snöskotrar. Som exempel är skidåkare villiga att betala 53 kr per dag för att gå från ett läge med delad led till att höra men inte se eller känna lukten av snöskotrar (Heldt 2005).

Separering mellan friluftsmänniskor och snöskoteråkare har också lyfts fram genom bildandet av både snöskoterfria och friåkningsområden.

4.8 HÖGKAMSMATTOR

Användningen av så kallade högkamsmattor, dvs mattor där höjden på den del av snöskotermattan som driver fordonet framåt är högre än genomsnittet (22 till 32 mm) har ökat kraftigt under senare år. Högkamsmattor har en "kamhöjd" som kan variera mellan 35 till 55 mm.

Användningen av högkamsmattor förorsakar förutom skador på mark och vegetation även andra problem såsom brant-backsåkning, förstöring av preparerade spår, störning av djurlivet och viss möjlighet att åka på öppet vatten (Naturvårdsverket 2004).

Ytterligare en aspekt som bör beaktas är att om man använder sig av högkamsmatta ökar risken för barmarkskörning vilket är förbjudet enligt lag.

4.9 ÖVERBELASTNINGSEFFEKTER

Under vissa tidpunkter och på vissa platser, exempelvis under påsken och andra storhelger, kan det uppkomma överbelastningseffekter i snöskotertrafiken. Detta innebär att snöskotertrafiken är så pass stor att den orsakar konflikter mellan snöskoteråkare. Situationen kan närmast liknas vid trängsel i vägtrafiknätet.

Lederna belastas hårdare vilket leder till ett ökat slitage. Överbelastning innebär också att emissioner och buller ökar liksom risken för olyckor (Tobias Heldt muntligen).

5. Svårigheter

I detta kapitel beskriver vi de konsekvenser som uppstår när gällande lagar och förordningar överskrids.

5.1 OLÄMPLIG KÖRNING

Vattendrag

Det finns oaktsamma förare som kör snöskotern över öppna råkar, vilket lett till flera drunkningsolyckor. De snöskoterspår som leder över öppna vattendrag kan lura andra snöskoterförare som är obekanta med omgivningen att följa dessa snöskoterspår. En förare som är obekant med omgivningen kör oftast extra försiktigt och klarar då inte att ta sig över vaken eller råken, vilket i många fall lett till drunkning (SVEMO 2004).

Väg

Det förekommer att snöskotrarkörs vid sidan av en väg, i diken och slänter. Det är inte förbjudet men det kan vara olämpligt. Genom att snön packas ökar risken för svallisbildningar, vilket på vissa ställen medfört problem för väghållaren. Vidare kan bilister bländas eller tappa orienteringen när de möter en snöskoter i motsatt färdriktning.

Lavinfara

Lavinfaran kan inte nog betonas, vare sig det gäller skidåkare, brädåkare eller snöskoteråkare.

I takt med att snöskotrarna har blivit starkare och kamhöjden på mattorna större, tar sig snöskotrarna fram i terräng som tidigare inte var tillgänglig. Det har resulterat i en tveksam "tävlingsform" snöskoteråkning på hög höjd, så kallad High Marking, som går ut på att testa hur högt upp på fjällsluttningen det går att nå (Fjällsäker 2005).

På senare tid har även en annan trend från USA som kombinerar snöskoteråkning och utförsåkning börjat få fäste i Skandinavien, Snowmobile skiing. Kortfattat är detta en billigare variant av heliski (helikopterlyft) för snöskoteråkare. Snöskotern används för att komma åt bra skidåkning genom att köra snöskotern upp till ytor som lämpar sig för offpistiskidåkning (Tidningen Snöskoter nr 3, 2005).

I båda fallen råder hög lavinfara – en stabil snösluttning kan lätt sättas i rörelse av en snöskoter som skär av fallinjen

Skoterorganisationerna gör stora insatser för att informera sina medlemmar om riskerna med att jaga höghöjdsrekord. Kombinationen av kunskap, riskmedvetenhet och sunt förnuft är det viktigaste bagaget på skoterturen.



Namn: Pierre Andersson

Ålder: 34

Ort: Tärnaby

Använder du snöskoter?

– Ja

Till vad använder du snöskotern?

– Både till nöje och fritid.

Hur ofta använder du snöskotern?

– Varje helg!

Vilka nackdelar ser du med skotertrafiken?

– Skotrarna har nästan blivit för bra, och kör sönder lederna i och med att kamhöjderna har ökat. Jag förstår också skidåkarnas rädsla när de blir omkörda av en snöskoter i hög fart.

Vilka fördelar ser du med skotertrafiken?

– Man kommer ut i naturen. Det är även bra för turismen och näringsidkare här uppe.

5.2 DEN ILLEGALA JAKTEN

Snöskotern ger helt andra förutsättningar för illegal jakt än vad som var möjligt med skidor. Med snöskoter förflyttar man sig snabbt miltals. För att lyckas med jakt på skidor var jägaren beroende av bra skidföre medan bytet samtidigt hade svårt att ta sig fram i snön.

Illegal jakt med hjälp av snöskoter är känd på ripa, skogsfågel, älg, björn, varg, järv och lodjur.

Följande metoder är kända:

- Snöskotern används för att transportera vapen eller annat material som används för att illegalt döda djur.
- Fall finns beskrivna från Finland där snöskotern används som redskap för att fånga djur levande (Miljö- och Naturresursdepartementet 1994).

5.3 OLAGLIG KÖRNING

Rattfylleri

Undersökningar visar att vi i Sverige dricker allt mer alkohol och också förändrar våra alkoholvanor. Allt fler ungdomar börjar allt tidigare att dricka alkohol. Sveriges anslutning till EU har bland annat inneburit att gränserna öppnats för större laglig införsel av alkohol, men också att möjligheterna för tullen att kontrollera har försvårats. Den illegala alkoholimporten har bidragit till att höja totalkonsumtionen.

Den totala konsumtionen av alkohol beräknas år 2003 ha uppgått till cirka 10,5 liter ren alkohol per person i åldern 15 år eller äldre. Det har skett en kraftig ökning de senaste åren och är det högsta värdet sedan mitten av 1970-talet. Cirka 70 procent av alkoholen konsumeras under veckosluten och i samband med större helger.

Fakta – Alkohol och trafik

Med motordrivet fordon avses förutom personbil, lastbil och buss även moped, motorcykel, snöskoter och andra terrängmotorfordon. Man kan alltså dömas till fängelse och få körkortet återkallat om man har varit berusad när man har kört snöskoter. Lagbestämmelserna finns i lagen om straff för vissa trafikbrott (TBL 1951:649). Med rattfylleri menas att en person som kör ett motordrivet fordon

- har druckit så mycket alkohol att alkoholkoncentrationen är minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften
- har använt narkotika så att det finns något narkotiskt ämne kvar i blodet (gäller inte om substansen har använts enligt en läkares ordination)
- är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan köra på ett betryggande sätt

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Dessutom återkallas körkortet för en tid av 1-12 månader. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas för en tid av 12-36 månader.

För bilister dominerar yngre och medelålders män både bland de rattfyllerister som polisen upptäcker i kontroller och bland dem som är inblandade i olyckor. Cirka 10 procent är kvinnor men denna andel ökar. Bland dem som upptäcks av polisen i rutinkontrollerna ligger den genomsnittliga promillenivån kring en promille, men bland omkomna onyktra motorfordonsförare är den betydligt högre (Vägverket 2004).

Bland omkomna snöskoteråkare var de flesta (67 %) alkoholpåverkade och av de alkoholpåverkade förarna låg nästan alla (90 %) över gränsen för grovt rattfylleri (= 1,0 o/oo), vilket tyder på att de flesta av de onyktra dödade förarna troligen var alkoholberoende.

Den höga andelen alkoholpåverkade snöskoteråkare jämfört med andra trafikantgrupper kan ha flera förklaringar, såsom allmänhetens attityd till snöskoteråkning och alkohol och den minimala risken för att bli upptäckt.

Det finns egentligen bara en åtgärd som kan förhindra personer i att köra onyktra – alkoholås. Fordonet förhindrar att någon alkoholpåverkad kan köra det.

Alkoholens negativa påverkan på snöskotertrafiken kan inte tillräckligt understrykas. Kraftfulla åtgärder i samförstånd mellan många aktörer är nödvändiga för att motverka denna negativa trend.



Foto av alkoholås, Bo Lönegren



Namn: Eva Öhgren

Ålder: 69

Ort: Bratten

Vilka fördelar ser du med skotertrafiken?

Bra för många som behöver komma sig ut i naturen för exempelvis fiske.

Vilka nackdelar ser du med skotertrafiken?

Buskörningen!

Allmänna gator och vägar

Snöskoterkörning på allmänna vägar och gator är förbjuden enligt lag men förekommer ändå. Problemet förvärras när detta sker i tätort och mötena med andra trafikanter ökar. Det är svårt att fastställa omfattningen av detta problem men följande kategorier bedöms vara vanliga:

- Trafiksäkerhetsproblem längs gång- och cykelvägar
 - Oskyddade trafikanter som går längs gång- och cykelbanor blir omkörda av snöskotrar. Problemet är extra allvarligt då dessa vägar ofta nyttjas av mindre barn.
- Trygghetsproblem
 - Snöskotrar som korsar vägar eller färdas längs dessa skapar en otrygghet för andra trafikanter
- Buller
 - Snöskoterägare som färdas från boningshus i tätbebyggt område via allmänna vägar och gator till och från skogen
- Skador på tomtmark och skidspår
 - Inofficiella leder till och från större snöskoterleder i tätbebyggt område kan skada befintlig tomtmark och skidspår.
- Emissioner
 - Snöskotrar som kallstartas inne i tätbebyggt område medför utsläpp som kan påverka allergiker och astmatiker negativt.

Minderåriga

Barn under 16 år får inte själva köra snöskoter. Dock finns det många rapporter om att detta sker. Snöskotern används då som en leksak vilket inte är förenligt med trafiksäkerhetstänkande.

Det är svårt att uppskatta omfattningen även här. Eftersom barn under 15 år inte är straffmyndiga finns det inte heller några sanktioner att använda för att stävja detta. Ansvaret idag ligger på föräldrarna som inte alltid är medvetna om den risk det innebär att barn själva kör snöskoter.



"Att upptäcka folk på järnvägsspåret är en mardröm och ett arbetsmiljöproblem för både lokförare och banpersonal"
(Timo Hiltunen, muntligen).

Foto: Banverket, Thomas Johansson

Järnväg

Varje år inträffar ett antal otäcka olyckor/tillbud mellan tåg och snöskoteråkare. Oftast handlar det om människor som passerar spåret där det inte är tillåtet. Höga snövallar kan göra det omöjligt att komma bort från järnvägen då ett tåg kommer. Lokföraren kan inte stanna tåget om något hinder plötsligt finns på spåret eftersom tågets bromssträcka kan variera mellan 1000 och 2500 meter.

Det är inte bara livsfarligt utan även enligt lag förbjudet att ta sig över spåren hur som helst. Det är endast på de platser där det klart och tydligt framgår att dessa övergångar är godkända av Banverket som järnvägen får korsas.

Ytterligare en negativ effekt av att snöskoteråkare korsar järnvägsspår är att vilt t.ex. renar, kan ledas upp på spåret. När djuren en gång kommit upp på järnvägsspåret kan de ha svårt att ta sig därifrån med olyckstillbud som följd.



Foto: Banverket



Snöskoteråkning över järnvägsspår skadar rälsen allvarligt. Bilden ovan visar räls som blivit skadad när snöskotrar passerat över järnvägsspåret på en otillåten plats.

Foto: Banverket, Thomas Johansson

Ännu en aspekt som inte är så allmänt känd är att snöskoteråkning över järnvägsspår allvarligt skadar rälsen. Bilden ovan visar ett exempel på räls som blivit skadad när snöskotrar passerat över järnvägsspåret på en otillåten plats.

Förutom att det är förenat med stor fara för snöskoterföraren att passera järnvägen på en plats som inte är tillåten, så är det dålig arbetsmiljö för lokföraren som utsätts för situationer som är psykiskt påfrestande. Lokföraren känner sig maktlös i sådana situationer, när insikten om den långa bromssträckan gör sig påmind i verkligheten. Lokföraren upplever situationen ungefär som en nära-dödenupplevelse.

Förutom lokförarnas arbetssituation, skadas rälsen av att snöskotern passerar järnvägen där den inte är anpassad för ändamålet, vilket kan orsaka olyckor som exempelvis tågurspårningar. Vidare lockas vilt upp på järnvägsspåren av snöskoterspår med olyckstillbud som följd (Timo Hiltunen muntligen).



6. Möjligheter

I detta kapitel beskrivs de möjligheter och den potential som snöskotertrafiken har.

6.1 TURISMEN

Världens största näring

Turistnäringen bedöms vara världens största näring enligt World Tourism Organisation (Internet WTO 2003). Efterfrågan på rekreation och turism i världen ökade under hela 1990-talet. År 2000 ökade turistandet i världen med 7,4 procent och utgjorde ca 10,1 procent av världens BNP samt sysselsatte ungefär 10,6 procent av världens totala arbetande befolkning. År 2000 registrerades ca 700 miljoner internationella resenärer, en siffra som WTO tror kommer att passera en miljard innan år 2010 (Falck 2003).

Turism omfattar människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften. Rese- och turistindustrin innefattar företag och organisationer inom ett stort antal branscher som levererar varor och tjänster till människor som utövar turism. Friluftsliv utanför hemorten är också turism.

Resandet ger upphov till intäkter för de företag och organisationer som berörs av turisternas konsumtion. Turism kan därför beskrivas med ekonomiska termer som värdet av en rumsligt förflyttad konsumtion (Falck 2003). En betydande del av den konsumtion som resandet genererar sker på de destinationer som besöks (Falck 2003).

I målen för svensk turistnäring ingår det att Sverige ska ha en hög attraktionskraft som turistland när det gäller såväl fritids- som affärsresande. Sverige ska också ha en långsiktigt konkurrenskraftig och lönsam rese- och turistnäring.

Turism ger upphov till produktion även i branscher som indirekt är beroende av ett turistiskt resande. Rese- och



Namn: Tony Stenvall

Ålder: 38

Ort: Hemavan

Hur är din relation till snöskotertrafiken?

Inga problem med den om man följer lederna.

Vad bör göras för att förbättra snöskotertrafiken?

De som inte kör lagligt är ett problem, likaså de som är oinformerade och kör som de inte ska. En lösning är fler leder och bättre underhåll

turistindustrin är beroende av företag och förhållanden som byggs för den lokala servicen och det lokala friluftslivet. Varuhandeln är ett sådant exempel. Turism innebär att konsumtionen förflyttas från hemorten till en annan plats.

Upplevelseturism

Upplevelseturismen växer. Till denna räknas bland annat vandring, ridning, jakt, fiske, kanoting, övernattning i vildmarksläger, skidåkning, tolkning efter hundspann och snöskotersafaris.

Skogen är för många en rofylld oas. Skogspromenaden på sommarhalvåret bjuder på både skogens tystnad och skogens säregna ljud. Vintertid, då det finns snö, företas "promenaden" bäst på skidor. Fördelen är att i skogen kan var och en anpassa fart och takt till den egna förmågan och stanna till för att rasta eller ta upp kikaren när uppmärksamheten fångar in något intressant – kanske till och med slå av mobiltelefonen.

För att minska slitaget på marken och styra turisterna till intressanta områden samtidigt som andra lämnas orörda, är ett utbyggt ledsystem en viktig förutsättning för upplevelseturismen. Speciellt gäller detta snöskoterturismen i norra Sveriges skogsområden, där allvarliga skador kan åsamkas såväl djur- och fågelliv som plantskog (Skogsstyrelsen 2001).

Här presenteras ett antal lyckade snöskoterledsprojekt som genomdrivits först och främst för att främja turismen i området. Andra positiva bieffekter som arbetet lett fram till är fler arbetstillfällen och ett ökat samarbete mellan Sverige, Norge och Finland.

Arctic Trail är ett nytt gemensamt ledsystem för Nordkalotten och sträcker sig mellan Sverige, Norge och Finland. Det är ett gemensamt skoterledsnätverk för Nordkalotten med en total längd på 5000 kilometer. Ledsystemet är ett led i strävandet efter att främja snöskoterturismen i området.

Victorialeden är en ny skoterled som ingår i Arctic Trail-lednätet som förbinder de svenska och finska snöskoterlederna med Norge. Viktorialeden är totalt 220 km lång, den börjar i Muonio kyrkby och följer gränsälven via Karesuando och Kilpisjärvi till Treriksröset.

Med hjälp av bidrag från EU-projektet Interreg III har Kiruna kommun, Skogsvårdsstyrelsen och Tunturi-Lapin Kehitys oy kunnat anlägga den 220 kilometer långa gränsskoterleden. Totalt har projektet kostat närmare sex miljoner kronor. Syftet med leden är att främja både skoterturismnäringen och rennäringen på båda sidor om gränsälven (Kiruna kommun 2005).

Funäsdalsprojektet är ett exempel på hur det är möjligt att minska konflikterna mellan olika intressen och ändå säkra en högkvalitativ längd- och snöskoteråkning inom ett område.

Det är Europas första ledsystem där skötseln helt och hållet är finansierad av avgifter för att få köra snöskoter.

Lokala aktieägare har lagt ut skid- och snöskoterleder, formulerat regler för att få nyttja lederna, samt upprättat långsiktiga överenskommelser om ledsträckning med markägarna. Gruppen förbands till att sköta ledunderhållet, ta betalt och övervaka ledsystemet, genom att ett bolag upprättades.

För att säkerställa högkvalitativ skidåkning och snöskoteråkning inom ett område har lederna omsorgsfullt separerats. Inom området har även snöskoterförbudszoner skapats. Zonerna har visat sig vara särskilt viktiga för att kontrollera turisternas snöskoteråkning, turister som inte känner en naturlig solidaritet med de lokala aktörerna.

Snöskoteråkare som åker fast när de bryter mot reglerna bötfälls (belopp som är fyra gånger den dagliga avgiften). Men eftersom övervakningskostnaderna är stora, förekommer en viss gratisåkning, vilket är ofrånkomligt.

Funäsdalens blandning av infrastrukturinvesteringar, användaravgifter, markägarkontrakt och zonindelning, har markant reducerat buskörning och konflikterna med längdskidåkarna och med de privata markägarna. Minskad snöskoterkörning utanför snöskoterleden och i ekologiskt skyddade zoner har också mildrat miljöskadorna (Heldt 2005).

Snöskoterleder i Finland

I finska Lappland är snöskoterturismen numera en viktig näring. I Finland är det allmän rätt att under den tid marken är snötäckt köra med snöskoter längs en led som avskilts genom utmärkning (snöskoterled). Snöskoterleden definieras som en väg som är avsedd för snöskotertrafik, där även rastområden ingår om det finns permanent behov av serviceområden för leden.

Ansvarig för en led kan vara en kommun, flera kommuner tillsammans, staten, ett samfund eller en näringsidkare. Den som ansvarar för leden godkänns av den kommunala



miljövårdsmyndigheten i samband med att planen för snöskoterleden beslutas. För att byta ansvarig för leden behövs ett godkännande av den kommunala miljövårdsmyndigheten.

Den som vill anlägga en snöskoterled ska göra upp en plan för leden och den ska godkännas genom beslut av den kommunala miljövårdsmyndigheten. I planen ska ledens sträckning och de rast- och serviceområden som hör till den anges så att de vid behov kan utmärkas i terrängen på basis av planen. I planen ska också nämnas genom vilka fastigheter den planerade leden kommer att dras. Därefter anläggs snöskoterleden enligt den plan som vunnit laga kraft. En snöskoterled får dock inte anläggas, om dess användning medför avsevärda olägenheter för naturen eller den övriga miljön, naturnäringarna, jord- och skogsbruket, allmänt rekreatjonsbruk eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Snöskoterleden kan anläggas även om ägaren eller innehavaren av mark- eller vattenområdet inte har givit sitt samtycke, om leden är nödvändig för att skapa en allmän trafikförbindelse eller för allmänt rekreatjonsbruk och den inte medför avsevärda olägenheter för markägaren eller för renskötseln.

Den som ansvarar för leden ska ersätta de skador som snöskoterleden åsamkar en fastighet, ägaren eller innehavaren av ett markområde, renskötseln eller det yrkesmässiga fisket. Den som ansvarar för leden är dock inte skyldig att ersätta den som använder leden eller tredje part för skador som de fått då de använt leden, om inte skadan har berott på vårdslöshet eller uppsåt från den ansvarige.

Den som ansvarar för leden har rätt att avlägsna träd, buskar och andra mindre naturhinder som medför olägenhet för körning längs leden.

Den som ansvarar för en snöskoterled ska se till att leden är farbar varje år då den tas i bruk och placera ut vägmärken som anger ledens sträckning och märka ut platser som innebär väsentlig fara för trafiken samt sätta upp andra nödvändiga vägmärken.

6.2 REGIONAL UTVECKLING

När ekonomin, närings- och samhällslivet förnyas innebär det att nya perspektiv fogas till invanda föreställningar. Skogen har alltså rollen som skogsindustrins råvarukälla och den är en viktig resurs i uppbyggnaden av ett hållbart samhälle. Men skogen har många värden och dess betydelse varierar. Inte minst är skogen en viktig utgångspunkt för upplevelser.

I alla tider har skogen nyttjats för upplevelse och rekreation, som byggnadsmaterial och som bränsle. Skogen är också



Namn: Jerker Theander

Ålder: 35

Ort: Västansjö

Titel: Snöskoterguide

Vilken är din bakgrund?

Arbetat som snöskoterguide sedan sju år tillbaka med privata grupper och företagsgrupper.

Hur ofta använder du snöskotern?

Fyra gånger i veckan under arbetstid.

Hur skulle du beskriva en normal deltagare på dina turer?

Inte upplysta om gällande lagar och förordningar vad gäller snöskotertrafiken. Detta kan till viss del bero på att det ofta är personer som bor i södra Sverige som deltar på turerna.

Vad gäller privatgäster är det främst hela familjer.

Är det många funktionshindrade som följer med på turerna?

I vissa fall brukar personer med någon form av kognitiv funktionsnedsättning följa med. Annars är det inte så ofta personer med någon form av rörelsehinder som följer med.

Däremot vet jag att när olika grupper av funktionshindrade personer samlas här uppe på träffar så ordnar andra företag särskilda resor med snöskoter för dem.

Hur ser det ut vad gäller alkohol och snöskoterkörning på dina turer?

När vi kör grupper brukar vi ta alkotest innan vi ger oss iväg, särskilt om det är privata grupper. Ibland har vi till och med ställt ut låtsaspoliser för att väcka tanken för dem som deltar att snöskoterkörning och alkohol inte hör ihop.

Fördelar med snöskotertrafiken?

Här uppe är det nästintill ett måste vad gäller turistnäringen. Det är kanske inte det som folk i första hand nyttjar när de turistar här uppe, men det är något som man som turist förväntar sig ska finnas ifall man skulle bli intresserad. Sedan är det naturligtvis en stor fördel att kunna visa upp andra delar av fjällvärlden för turister som kommer hit upp än bara omgivningarna runt skidbacken.

Vilka nackdelar ser du med skotertrafiken?

Här lokalt är det problem att personer kör där de inte får köra av bekvämlighetsskäl, t.ex. på skidspår för att komma ut med skotern direkt från där man bor.

Fakta – Gröna jobb

Gröna Jobb är ett arbetsmarknadsprojekt som utförs av Skogsvårdsstyrelsen på uppdrag av Länsarbetsnämnden.

Syftet med projektet är att sysselsätta långtidsarbetslösa med meningsfulla arbeten och därigenom skapa motivation och möjligheter till arbeten på den öppna arbetsmarknaden.

De arbeten som utförs har bred samhällsnytta och konkurrerar inte med arbeten som utförs på den öppna arbetsmarknaden. Basen för verksamheten är arbete med skogs-, natur- och kulturmiljövård samt utvecklingen av länets turistnäring (Skogsstyrelsen 2005).

hemvist för ett stort antal växter och djur och har därigenom stor betydelse för den biologiska mångfalden.

Den nordiska skogen saknar motsvarighet i västra och centrala Europa. Tillgängligheten, allemansrätten och de stora arealerna upplevs som något unikt för de flesta västeuropéer. Vandring, ridning, upplevelser, historia, nya kunskaper och tystnaden är bara några exempel på vad som kan upplevas i skogslandskapet (Skogsstyrelsen 2001).

När jordbruk, skogsbruk och andra näringar i glesbygden har minskat har nya behov av företagsamhet på landsbygden ökat. Landsbygdsturismen är en viktig del i den hållbara landsbygdsutvecklingen och ses alltmer som en lösning för små orters överlevnad. Detta i samband med att intresset för natur, kultur och alternativa resformer ökat (Hall & Roberts 2001).

I detta perspektiv bör även snöskoterturismen planeras. Som tidigare nämnts så har snöskoterturismen under senare år ökat i omfattning i Sverige. Detta är en potential men också en risk om inte detta planeras för i god tid innan.

Att bygga snöskoterleder med hjälp av insatser för att bekämpa arbetslösheten är ett bra exempel på så kallade "Gröna jobb". Sådana leder saknas idag på många håll i skogslandet. Snöskoterleder skonar naturen, viltet och skogen på ett mycket bra sätt. I framtiden kan man kanalisera fritidsåknningen, vilket är helt nödvändigt om vi ska få en hållbar snöskoterturism, både ur ekologisk och ekonomiskt synpunkt. Även säkerhetsmässigt är det nödvändigt att leder byggs, kartläggs och underhålls. För den näringsidkare som satsar på snöskotersafaris bör leder finnas för att bl.a. hålla nere kostnaderna i planeringsskedet och även för minskade bränsle- och guidekostnader. (Skogsstyrelsen 2001).

Turismen skapar en stor potential för regional utveckling. Snöskoterns bidrag till denna utveckling bedöms av många som stor. Likaså kan tillgängligheten till skog och natur för funktionshindrade grupper förbättras genom nyttjande av snöskoter.

6.3 TILLGÄNGLIGHET FÖR FUNKTIONSHINDRADE

Ungefär 10 % av Sveriges befolkning bedöms ha någon form av funktionsnedsättning. För många grupper av funktionshindrade är tillgängligheten ett problem.

Svenska Kommunförbundet (numera Sveriges kommuner och landsting) har i sin idéskrift Tillgänglig Stad lyft upp följande begränsande förmågor:

- Nedsatt rörelseförmåga
- Nedsatt perceptionsförmåga
- Nedsatt kognitiv förmåga
- Allergier

(Svenska Kommunförbundet 2003)

Tillgängligheten till naturen för de funktionshindrade kan främjas genom nyttjande av snöskoter.

Avlägset belägna platser blir plötsligt nåbara. För personer med begränsad funktionsförmåga är ett terrängfordon ibland en nödvändighet för att de överhuvudtaget ska kunna förflytta sig i naturen vintertid. För andra med mindre funktionsbegränsningar kan transport med snöskoter innebära att de kan förflytta sig med mindre ansträngning, mindre smärta och större trygghet.



7. Åtgärdsförslag

Under detta kapitel beskrivs förslag till åtgärder för snöskotertrafiken.

UPPDRAGETS SYFTE OCH MÅLBILDER

"Snöskotertrafiken ska bedrivas utan att människor, djur eller miljö skadas eller störs"

För att förverkliga visionen för detta arbete krävs att vi genomför olika typer av åtgärder. De åtgärder vi föreslår i detta avsnitt betyder inte att visionen i sig uppfylls utan att de verkar i dess anda.

För att ytterligare förklara bakgrunden till de åtgärdsförslag vi tagit fram kan uppdragets syfte åter nämnas:

- a) delge varandra de fakta, kunskaper och de erfarenheter om snöskotern som finns inom respektive organisation.
- b) diskutera vilka åtgärder som behövs för att tillvarata de intressen som knyts till snöskotern som fordon.
- c) ta fram ett gemensamt flerårigt program som sträcker sig till och med år 2007 för åtgärder och aktiviteter inom området.

Dessa syften kan också användas som vägledare vid val av åtgärder. Detta sker genom att de omtolkas till målbilder. Målbilderna i sig kommer att vara styrande för val av åtgärd.

Om vi försöker tolka ovanstående syften till målbilder får vi följande resultat:

Delge varandra de fakta, kunskaper och erfarenheter om snöskotern som finns inom respektive organisation.

1. Förbättra samarbetet
2. Sprida information
3. Delge varandra erfarenheter

Diskutera vilka åtgärder som behövs för att tillvarata de intressen som knyts till snöskotern som fordon

1. Identifiera primära intressen
2. Identifiera primära åtgärder för respektive intressen

Ta fram ett gemensamt flerårigt program som sträcker sig till och med år 2007 för åtgärder och aktiviteter inom området.

1. Val och prioritering av åtgärder
2. Schemaläggning av åtgärderna
3. Fördelning av ansvar

Dessa målbilder har varit vägledande för detta kapitel.

KATEGORIER

Ett sätt att fånga in dessa frågeställningar och samtidigt knyta an till det som tidigare beskrivits i rapporten är att relatera till de svårigheter och missbruk men också till de möjligheter som vi tidigare beskrivit i rapporten. Svårigheten är att finna en överordnad struktur då många områden gränsar till varandra t.ex. miljö och turism. Den avgränsning som vi valt har i mesta möjliga mån sökt fånga helheten.

Vi har valt följande övergripande kategorier

1. Ansvar och delaktighet
2. Infrastruktur - snöskoterleder
3. Trafiksäkerhet
4. Miljö

MÅLBILDER FÖR RESPEKTIVE KATEGORI

1. Ansvar och delaktighet

På kort sikt ska samarbete och informationsspridning förbättras

På lång sikt ska ansvar och delaktighet i snöskoterfrågan vara säkerställt genom att ett förändrat huvudmannaskap genomförs.

2. Infrastruktur - snöskoterleder

På kort sikt ska konflikter mellan andra intressenter och snöskotertrafikanter reduceras.

På lång sikt ska ett samförstånd skapas.

3. Trafiksäkerhet

På kort sikt ska de negativa utvecklingstendenser som finns i fråga om skadade och omkomna brytas.

På lång sikt ska trafiksäkerhetstänkandet på snöskoterområdet integreras med nollvisionen.

4. Miljö

På kort sikt ska användningen av miljömässigt bättre fordon och drivmedel uppmuntras.

På lång sikt ska snöskotertrafiken vara långsiktigt hållbar för människa och natur.

KORT- OCH LÅNGSIKTIGT PERSPEKTIV

För att strukturera och prioritera bland åtgärderna har vi schemalagt dem i ett kort- och långsiktigt perspektiv enligt följande:

Kort sikt: åtgärder som bör initieras fram till år 2007.

Lång sikt: åtgärder som bör initieras fram till 2010.

Tidplan för genomförande av föreslagna åtgärder har upprättats. Målet har varit att finna åtgärder som ska implementeras till och med 2007. Ett antal åtgärder sträcker sig dock på grund av deras komplexitet fram till 2010.

EFFEKTBEDÖMNING

Vidare har vi försökt bedömma respektive åtgärds effekt i relation till de övergripande målen (t. ex. trafiksäkerhetsmålet – hur bidrar denna åtgärd till att trafiksäkerheten förbättras?).

Även här uppstår en komplexitet då flera åtgärder ger effekter för fler kategorier än en. Denna påverkan har vi dock försökt åskådliggöra i den sammanfattande effekttabellen.

7.1 ANSVAR OCH DELAKTIGHET

Huvudmannaskap

Ansvarsfrågan är något som ofta lyfts i snöskoterdebatten. Vem bär ansvar för vad? Vem har mandat att besluta i vissa områdesöverskridande frågor?

Det är ytterst viktigt att ansvarsfrågan utreds mellan myndigheterna. Vilken myndighet ska ha det övergripande ansvaret för frågor som rör snöskoter?

Answarets betydelse för frågornas genomslag kan inte nog understrykas. Detta är självklart inte unikt för snöskoterfrågorna, men vi vill betona vikten av att det goda arbete som påbörjats fortsätter och där har Vägverket en viktig strategisk och pådrivande roll.

Vi föreslår följande åtgärder:

Åtgärd	Tidsintervall
1) Ansvaret hos respektive instans kartläggs och dokumenteras	Kort sikt
2) Brister och förbättringsförslag utreds	Kort sikt
3) Regeringen fattar beslut om huvudmannaskap	Lång sikt

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Ansvaret hos respektive instans kartläggs och dokumenteras	Låg
2) Brister och förbättringsförslag utreds	Låg
3) Regeringen fattar beslut om huvudmannaskap	Mycket stor

Förbättra samarbetet

Eftersom frågor om snöskoter oftast involverar flera myndigheter, är samarbete mellan myndigheterna en förutsättning för att målen ska uppnås. Likaså är samarbete mellan myndigheter och organisationer avgörande och bör fortsätta och fördjupas.

Ett bra samarbete på lokal nivå är också av stor vikt för att kunna förbättra lokala förhållanden. Erfarenheter och kunskap från olika arbetsnivåer (nationellt, regionalt och lokalt) måste spridas. En lämplig form är så kallade dialogprojekt, där en kärnfråga diskuteras brett och kunskaper från flera nivåer tillvaratas.

Exempel på lämpligt område för samverkan är vid anläggande av snöskoterleder. Där bör målsättningen vara säkerhet och miljöhänsyn, vilket förutsätter ett brett samarbete mellan olika aktörer

Vi föreslår följande åtgärder:

Åtgärd	Tidsintervall
1) Ett formaliserat samarbete på nationell nivå upprättas	Kort sikt
2) Samarbete på regional/lokal nivå säkerställs	Kort sikt
3) Dialogprojekt anordnas löpande	Kort sikt

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Ett formaliserat samarbete på nationell nivå upprättas	Stor
2) Samarbete på regional/lokal nivå säkerställs	Stor
3) Dialogprojekt anordnas löpande	Stor

Informationsspridning

Eftersom snöskoterfrågan är beroende av flera olika instanser och information från omvärlden finns det ett behov av mer formaliserad informationsspridning.

Även brukarna och allmänheten i övrigt har ett behov av löpande information i frågan. En förbättrad information mellan parterna bidrar också till att aktualisera kritiska frågor och därmed främja gemensamma lösningsförslag.

Vi föreslår följande åtgärder:

Åtgärd	Tidsintervall
1) En instans får ett övergripande informationsansvar	Kort sikt
2) Respektive organisationsansvar klargörs	Kort sikt

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) En instans får ett övergripande informationsansvar	Medel
2) Respektive organisationsansvar klargörs	Medel

Samlat åtgärdsförslag

Ett engagemang för snöskoterfrågorna skapas genom att de prioriteras högre, både ekonomiskt och i planeringen för de instanser som agerar på nationell nivå. Ett sätt att systematiskt få en prioritering är att årligen sammanställa ett samlat åtgärdsförslag med årliga uppföljningar.

Vi bedömer att detta är en förutsättning också för att nå målet om ett tillgängligt transportsystem med hög transportkvalitet, positiv regional- och lokal utveckling, säker trafik, god miljö och jämställdhet.

Vi föreslår följande åtgärder:

Åtgärd	Tidsintervall
1) Samlat åtgärdsförslag upprättas årligen	Kort
2) Ansvar för respektive del av åtgärdsförslaget fastställs	Kort
3) Årliga uppföljningar sker	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande:

Åtgärd	Effektbedömning
1) Samlat åtgärdsförslag upprättas årligen	Stor
2) Ansvar för respektive del av åtgärdsförslaget fastställs	Stor
3) Årliga uppföljningar sker	Stor

Upplyst allmänhet

Fakta, förståelse och påminnelse om de lagar, regler som gäller och de risker som finns, är ständigt nödvändiga för att påverka attityder och värderingar. Därför bör brukarna återkommande påminnas genom exempelvis information i olika medier och genom offentlig information.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Förbättrad utbildning	Lång
2) Attitydpåverkande åtgärder	Lång

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Förbättrad utbildning	Stor
2) Attitydpåverkande åtgärder	Stor

7.2 INFRASTRUKTUR – SNÖSKOTERLEDER

Lednät

En avgörande fråga som har en bred uppslutning är anordnandet av fler snöskoterleder.

Bättre och säkrare snöskoterleder anses av många som den enda framkomliga vägen för att både minska konflikterna med andra intressenter och skapa bättre samförstånd.

Det finns också ett stort behov av att fastställa någon form av standard för snöskoterleder, så att en lägstanivå kan garanteras.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Utred finansiering och skötsel av leder	Kort
2) En nationell standard upprättas för snöskoterleder	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Utred finansiering och skötsel av leder	Mycket stor
2) En nationell standard upprättas för snöskoterleder	Mycket stor

Enhetlig bedömning av markanvändning

För att minska konflikterna mellan exempelvis rennärning, skogsmark och naturliv finns ett behov av att separera alternativt kanalisera snöskotertrafiken förbi känsliga områden och därmed motverka intressekonflikter.

Vidare råder idag en stor osäkerhet bland de instanser som ska besluta om vilka regler som gäller för restriktioner. Det finns därför behov av ett enhetligt system för restriktioner i snöskotertrafiken. Vidare möjliggör ett enhetligt system mer flexibla förändringar och förbättringar på nationell nivå.

Vi föreslår följande åtgärder:

Åtgärd	Tidsintervall
1) Enhetligt system för markanvändning utreds	Kort
2) Enhetligt system för markanvändning införs	Lång
3) Permanenta snöskoterförbud i känsliga områden	Lång

Arbetsgruppen bedömer åtgärdernas effekt till följande:

Åtgärd	Effektbedömning
1) Enhetligt system för markanvändning utreds	Medel
2) Enhetligt system för markanvändning införs	Stor
3) Permanenta snöskoterförbud i känsliga områden	Stor

Digital information

Att skapa en detaljerad bild över var snöskoterlederna finns skapar mervärden inte bara för snöskoterförare utan även för andra som nyttjar lederna sommartid, exempelvis de som rider eller fotvandrar. En digitalisering av snöskoterleder skapar också en möjlighet att kontinuerligt följa utvecklingen av byggandet av lederna.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Digitalisering av snöskoterleder till NVDB (Nationell VägDataBas)	Kort
2) Kartinformation sprids	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Digitalisering av snöskoterleder till NVDB (Nationell VägDataBas)	Stor
2) Kartinformation sprids	Stor

7.3 TRAFIKSÄKERHET

Snöskoter-OLA

OLA är ett arbetssätt där olika aktörer samlas för att tillsammans försöka lösa ett gemensamt problem. Genom detta arbetssätt ges var och en möjlighet att utifrån fakta visa vilka åtgärder man vill och kan vidta för att bidra till en förbättrad trafiksäkerhet.

Arbetssättet används både på nationell och regional/lokal nivå. OLA är en förkortning av Objektiva fynd, Lösningar, Avsiktsförklaringar.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) OLA-samarbete för snöskotrar inleds på nationell nivå	Kort
2) Samarbetet vidgas till hela norden	Lång

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) OLA-samarbete för snöskotrar inleds på nationell nivå	Stor
2) Samarbetet vidgas till hela norden	Mycket stor

Alkolås för snöskoter

En åtgärd som på ett aktivt sätt reducerar det allvarliga problemet med rattfylleri är införandet av alkolås.

Prototyper för alkolås för snöskoter finns framtagna, men används i dagsläget endast i begränsad omfattning. Därmed finns det en stor trafiksäkerhetspotential vid införande av alkolås för snöskoter.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Utred och testa alkolås för snöskoter	Kort
2) Inför obligatorium om alkolås för snöskoter	Lång

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Utred och testa alkolås för snöskoter	Medel
2) Inför obligatorium om alkolås för snöskoter	Stor

Ett körkort - inget förarbevis

För att höja statusen och medvetenheten hos allmänheten kring behov av utbildning i snöskoterfrågan finns det anledning att revidera befintligt system för förarlicens.

I betänkandet "Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling" (SOU 2005:45) som överlämnats till infrastrukturminister Ulrica Messing, föreslås ett antal åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Bland annat föreslås att fordonskategorin terrängskoter delas upp i två underkategorier, snöskoter och terränghjuling. Vidare föreslås att separata förarbevis införs för dessa fordon.

Vi föreslår följande:

Åtgärd	Tidsintervall
1) Behörighet för snöskoter införs i körkortet	Kort
2) Uppföljning och utvärdering av utredningens förslag	Lång

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Behörighet för snöskoter införs i körkortet	Stor
2) Uppföljning och utvärdering av utredningens förslag	Mycket stor

Ökad bevakning

För en efterlevnad av gällande lagar och förordningar krävs bevakning. Samtidigt är polisens resurser knappa vilket skapar problem. Alternativa övervakningsformer skulle kunna vara tillsynsmän, naturbevakare, ordningsvakter (ledvårdar).

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Alternativa övervakningsformer utreds	Kort
2) Alternativa övervakningsformer genomförs	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Alternativa övervakningsformer utreds	Stor
2) Alternativa övervakningsformer	Mycket stor

Ordningsbot och körkortsingripande

Den situation som råder med förhållandevis låga böter (för närvarande 800 kronor om man t.ex. kör på nyplanterad skog) och relativt låg risk att upptäckas vid lagbrott, ställer krav på kännbara böter utöver gängse trafiknorm.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Höjda böter	Kort
2) Möjlighet att återkalla körkort	Lång

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Höjda böter	Stor
2) Möjlighet att återkalla körkort	Mycket stor

Skyddsutrustning

En vanlig skadeföljd vid snöskoterolyckor är skallskador. Dessa skador kan till viss del motverkas genom att ett obligatorium för hjälm införs.

För yngre passagerare är det viktigt att utreda vilka typer av hjälmar som ska rekommenderas. Det är också viktigt att utreda vilka typer av hjälmar som ska rekommenderas för att undvika att hjälmen fastnar om personen i fråga hamnar i vatten. Ett annat problem är det anmärkningsvärt höga antalet drunkningsolyckor i snöskotertrafiken. För att minska dessa föreslår vi att s.k. flytoveraller diskuteras på motsvarande sätt.

Med flytoverall menar vi här en overall som används vid snöskoterkörning och som både fungerar som en traditionell värmande snöskoteroverall samtidigt som den fungerar som flytväst och hindrar att personen drunknar.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Utred vilka hjälmtyper och flytoveraller som är lämpliga	Kort
2) Utred obligatorium för hjälm och flytoverall	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Utred vilka hjälmtyper och flytoveraller som är lämpliga	Låg
2) Utred obligatorium för hjälm och flytoverall	Låg

7.4 MILJÖ

Renare snöskotrar

Tidigare i denna rapport (kapitel 4) har fördelarna med alternativa bränslen lyfts fram. Alkylatbensin har exempelvis klara miljömässiga fördelar i förhållande till ordinär bensin. Likaså är det viktigt att mer miljövänliga oljor används. Denna kunskap är i dagsläget inte tillräckligt stor bland allmänheten. Delvis beror detta på att det fortfarande råder en osäkerhet kring vilken miljöpåverkan miljövänliga oljor har.

Situationen karakteriseras dels av att alkylatbränsle är svårt att köpa på samma sätt som vanlig bensin (det säljs ofta bara i särskilda dunkar) och dels att drivmedlet (trots skattesubvention) är märkbart dyrare. Det önskvärda är att kostnaden ska vara den samma eller lägre.

Inom rennäringsen har framförts starka önskemål om att regeringen ska ge incitament till en övergång till s.k. miljöbränslen. Denna övergång har redan påbörjats i vissa regioner, men utvecklingen mot en större användning av miljöbränsle skulle underlättas om rennäringsens arbetsmaskiner i likhet med jordbruket kunde få en skattenedsättning.

Ett annat problem med hårdare miljökrav på snöskotermotor är att snöskotrar i dagsläget i Sverige inte har någon fordonskontroll (som i exempelvis Finland). Därför finns det ett behov av besiktning av snöskotrar.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Riktad information till snöskoterägare	Kort
2) Skattesänkning på alkylatbränsle och motorolja	Kort
3) Miljövänligare drivmedel görs mer tillgängliga	Kort
4) Snöskotrar åläggs besiktningsplikt	Lång
5) Forskningen kring alternativa bränslen fördjupas	Lång

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Riktad information till snöskoterägare	Stor
2) Skattesänkning på alkylatbränsle och motorolja	Stor
3) Miljövänligare drivmedel görs mer tillgängliga	Mycket stor
4) Snöskotrar åläggs besiktningsplikt	Stor
5) Forskningen kring alternativa bränslen fördjupas	Stor

Minskat slitage

Dagens snöskotrar utvecklas mot alltmer kraftfulla maskiner. Detta i sig medför att leder och natur utsätts för alltför hårt slitage. Utöver negativa trafiksäkerhetseffekter har också höga hastigheter en negativ påverkan på ledernas kvalitet varför teknisk begränsning av fordonens hastighet bör genomföras.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Begränsning av kamhöjd enligt Naturvårdsverkets rekommendationer	Kort
2) Teknisk hastighetsbegränsning av fordon	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Begränsning av kamhöjd enligt Naturvårdsverkets rekommendationer	Stor
2) Teknisk hastighetsbegränsning av fordon	Stor

Föryngring av fordonsparken

Äldre snöskotrar genererar oproportionellt stora utsläpp jämfört med nyare fyrtaktsmaskiner. Vidare saknas det idag incitament till att skrota äldre snöskotrar.

Vi föreslår följande åtgärder

Åtgärd	Tidsintervall
1) Skapa ekonomiska incitament till föryngring av fordonsparken	Kort
2) Skrotningpremie införs	Kort

Vi bedömer åtgärdernas effekt till följande

Åtgärd	Effektbedömning
1) Skapa ekonomiska incitament till föryngring av fordonsparken	Stor
2) Skrotningspremie införs	Stor

EFFEKTABELL

Nedan finns en effekttabell. Det högsta värdet en effekt kan få (Mycket stor) är tre plus (+++). Mörkblå markering anger direkt effekt, medan ljusblå markering anger indirekt effekt.

Effekttabell	Ansvar	Infrastruktur	Trafiksäkerhet	Miljö
1. Ansvar och Delaktighet				
Huvudmannaskap				
1) Ansvar hos respektive instans kartläggs och dokumenteras	+	+	+	+
2) Regeringen fattar beslut om huvudmannaskap	+++	++	++	++
3) Brister och förbättringsförslag utreds	+	+	+	+
Förbättra samarbetet				
1) Ett formaliserat samarbete på nationell nivå upprättas	++	+	+	+
2) Samarbete på regional/lokal nivå säkerställs	++	+	+	+
3) Dialogprojekt anordnas löpande	++	+	+	+
Informations spridning				
1) En instans får ett övergripande informationsansvar	++	+	+	+
2) Respektive organisationsansvar klargörs	++	+	+	+
Samlat åtgärdsförslag				
1) Samlat åtgärdsförslag upprättas årligen	++	++	++	++
2) Ansvar för respektive del av åtgärdsförslaget fastställs	++	++	++	++
3) Årliga uppföljningar sker	++	++	++	++
Upplyst allmänhet				
1) Förbättrad utbildning	++	++	++	++
2) Attitydpåverkande åtgärder	+	+	+	+
2. Infrastruktur - Snöskoterleder				
Lednät				
1) Utred finansiering och skötsel av leder	++	+++	++	++
2) En nationell standard upprättas för snöskoterleder	++	+++	++	++
Enhetlig bedömning av markanvändning				
1) Enhetligt system för markanvändning utreds	++	++	+	+++
2) Enhetligt system för restriktioner upprättas nationellt	+	++	+	+++
3) Permanenta snöskoterförbud i känsliga områden	++	++	+	+++
Digital information				
1) Digitalisering av snöskoterleder	+	++	++	+
2) Kartinformation sprids	+	++	++	+
3. Trafiksäkerhet				
Skoter-OLA				
1) OLA-samarbete för snöskotrar inleds på nationell nivå	+	+	+++	+
2) Samarbetet vidgas till hela norden	+	+	++	+
Alkolås för snöskoter				
1) Utred och testa alkolås för snöskoter			++	+
2) Inför obligatorium om alkolås för snöskoter			+++	+
Ett körkort - inget förarbevis				
1) Behörighet för snöskoter införs i körkortet	++	+	+++	+
2) Uppföljning och utvärdering av utredningens förslag	++	+	++	+
Ökad bevakning				
1) Alternativa övervakningsformer utreds	+	+	++	+
2) Alternativa övervakningsformer genomförs	+	+	++	+
Ordningsbot och körkortsingripande				
1) Höjda böter	+	+	++	+
2) Möjlighet att återkalla körkort	+	+	++	+
Skyddsutrustning				
1) Utred vilka hjälmtyper och flytöverallar som är lämpliga	+	+	++	+
2) Utred obligatorium på hjälm och flytöverall	+	+	++	+
4. Miljö				
Renare snöskotrar				
1) Riktad information till snöskoterägare	+	+	++	++
2) Skattesänkning på alkylatbränsle och motorolja	+	+	++	++
3) Miljövänligare drivmedel görs mer tillgängliga	+	+	++	+++
4) Snöskotrar åläggs besiktningssplikt	+	+	++	+++
5) Forskning kring alternativa bränslen fördjupas	+	+	++	++
Minskat slitage				
1) Begränsning av kamhöjd enligt Naturvårdsverkets rekommendation	+	+	++	++
2) Teknisk hastighetsbegränsning av fordon	+	+	+++	++
Föryngring av fordonsparken				
1) Skapa ekonomiska incitament till föryngring av fordonsparken	+	+	++	+++
2) Skrotningpremie införs	+	+	++	++

8. Åtgärdsprogram

För att utifrån framtagna åtgärder föra processen vidare har nedanstående åtgärdsprogram tagits fram.

8.1 SAMLINGSTABELL

Åtgärdsprogram	Huvudansvar	Åtgärdansvar	Ansvar i arbetsgrupp	Förankras hos	Tidsram
1. Ansvar och Delaktighet					
Huvudmannaskap					
1) Ansvar hos respektive instans kartläggs och dokumenteras	Regeringen	Resp instans	Samtliga	Samtliga	2006
2) Regeringen fattar beslut om huvudmannaskap	Regeringen		VV/Lst/Kn	VV/Lst/Kn	2007
3) Brister och förbättringsförslag utreds	Ny huvudman				2007
Förbättra samarbetet					
1) Ett formaliserat samarbete på nationell nivå upprättas	Berörda depart.				2007
2) Samarbete på regional/lokal nivå säkerställs	Lst/VV/Kn	Lst/VV/Kn	Lst/VV/Kn	Lst/VV/Kn	2006
3) Dialogprojekt anordnas löpande	Ny huvudman	VV/Lst/Kn	VV/Lst/Kn	Samtliga	2007
Informationsspridning					
1) En instans får ett övergripande informationsansvar	Regeringen	Vägverket			2007
2) Respektive organisationsansvar klargörs	Ny huvudman	Ny huvudman	Samtliga	Samtliga	2008
Samlat åtgärdsförslag					
1) Samlat åtgärdsförslag upprättas årligen	Ny huvudman	Vägverket	Vägverket HK	Samtliga	2007
2) Ansvar för respektive del av åtgärdsförslaget fastställs	Ny huvudman	Samtliga	Samtliga		2007
3) Årliga uppföljningar sker	Ny huvudman	Samtliga			2007
Upplyst allmänhet					
1) Förbättrad utbildning	Ny huvudman				2008
2) Attitydpåverkande åtgärder	Ny huvudman	Samtliga			2006
2. Infrastruktur - Snöskoterleder					
Lednät					
1) Utred finansiering och skötsel av leder	Regeringen	VV/Lst/Kn			2008
2) En nationell standard upprättas för snöskoterleder	Ny huvudman	VV/Lst/Kn		Samtliga	2008
Enhetlig bedömning av markanvändning					
1) Enhetligt system för markanvändning utreds	Ny huvudman	Naturvårdsverket	Lst		2007
2) Enhetligt system för restriktioner upprättas nationellt	Ny huvudman	Naturvårdsverket	Lst		2008
3) Permanenta snöskoterförbud i känsliga områden	Ny huvudman	Naturvårdsverket	Lst		2008
Digital information					
1) Digitalisering av snöskoterleder	Ny huvudman	Vägverket HK	VN		2008
2) Kartinformation sprids	Ny huvudman	Vägverket HK	VN		2008
3. Trafiksäkerhet					
Skoter-OLA					
1) OLA-samarbete för snöskotrar inleds på nationell nivå	Vägverket	Vägverket Hk	VN	Samtliga	2006
2) Samarbetet vidgas till hela Norden	Vägverket	Vägverket Hk			2008
Alkolås för snöskoter					
1) Utred och testa alkolås för snöskoter	Vägverket	Vägverket HK	VN	Samtliga	2007
2) Inför obligatorium om alkolås för snöskoter	Regeringen	Ny huvudman	Vägverket HK		2010
Ett körkort - inget förarbevis					
1) Behörighet för snöskoter införs i körkortet	Regeringen	Ny huvudman	Samtliga	Samtliga	2007
2) Uppföljning och utvärdering av utredningens förslag	Ny huvudman				2008
Ökad bevakning					
1) Alternativa övervakningsformer utreds	RPS	RPS	Polisen		2006
2) Alternativa övervakningsformer genomförs	RPS	RPS	Polisen		2007
Ordningsbot och körkortsingripande					
1) Höjda böter	Rikssåklagaren	Rikssåklagaren	Polisen	Samtliga	2007
2) Möjlighet att återkalla körkort	Regeringen	RPS	Polisen	Samtliga	2007
Skyddsutrustning					
1) Utred vilka hjälmtyper och flytöverallar som är lämpliga	Ny huvudman	Konsumentverket	Vägverket	Samtliga	2007
2) Utred obligatorium på hjälm och flytöverall	Regeringen				2008
4. Miljö					
Renare snöskotrar					
1) Riktad information till snöskoterägare	Ny huvudman		Vägverket	Samtliga	2006
2) Skattesänkning på alkylatbränsle och motorolja	Regeringen				2007
3) Miljövänligare drivmedel görs mer tillgängliga	Ny huvudman	Samtliga	Samtliga	Samtliga	2007
4) Snöskotrar åläggs besiktningssplikt	Regeringen	Vägverket	VN	Samtliga	2008
5) Forskning kring alternativa bränslen fördjupas	Ny huvudman	Samtliga	VN	Samtliga	2008
Minskat slitage					
1) Begränsning av kamhöjd enligt Naturvårdsverkets rekommendationer	Regeringen	Ny huvudman			2008
2) Teknisk hastighetsbegränsning av fordon	Regeringen				2008
Förnyring av fordonsparken					
1) Skapa ekonomiska incitament till förnyring av fordonsparken	Regeringen	Ny huvudman	Vägverket	Samtliga	2008
2) Skrotningpremie införs	Regeringen	Ny huvudman	Vägverket	Samtliga	2009

8.2 TIDPLAN

Nedan redovisas en tidplan för genomförande av föreslagna åtgärder. Observera att ett flertal av åtgärderna pågår efter 2007.

Åtgärdsprogram	2006	2007	2008	2009	2010
1. Ansvar och Delaktighet					
Huvudmannaskap					
1) Ansvaret hos respektive instans kartläggs och dokumenteras					
2) Regeringen fattar beslut om huvudmannaskap					
3) Brister och förbättringsförslag utreds					
Förbättra samarbetet					
1) Ett formaliserat samarbete på nationell nivå upprättas					
2) Samarbete på regional/lokal nivå säkerställs					
3) Dialogprojekt anordnas löpande					
Informationsspridning					
1) En instans får ett övergripande informationsansvar					
2) Respektive organisationsansvar klargörs					
Samlat åtgärdsförslag					
1) Samlat åtgärdsförslag upprättas årligen					
2) Ansvar för respektive del av åtgärdsförslaget fastställs					
3) Årliga uppföljningar sker					
Upplyst allmänhet					
1) Förbättrad utbildning					
2) Attitydpåverkande åtgärder					
2. Infrastruktur - Snöskoterleder					
Lednät					
1) Utred finansiering och skötsel av leder					
2) En nationell standard upprättas för snöskoterleder					
Enhetlig bedömning av markanvändning					
1) Enhetligt system för markanvändning utreds					
2) Enhetligt system för restriktioner upprättas nationellt					
3) Permanenta snöskoterförbud i känsliga områden					
Digital information					
1) Digitalisering av snöskoterleder					
2) Kartinformation sprids					
3. Trafiksäkerhet					
Skoter-OLA					
1) OLA-samarbete för snöskotrar inleds på nationell nivå					
2) Samarbetet vidgas till hela norden					
Alkolås för snöskoter					
1) Utred och testa alkolås för snöskoter					
2) Inför obligatorium om alkolås för snöskoter					
Ett körkort - inget förarbevis					
1) Behörighet för snöskoter införs i körkortet					
2) Uppföljning och utvärdering av utredningens förslag					
Ökad bevakning					
1) Alternativa övervakningsformer utreds					
2) Alternativa övervakningsformer genomförs					
Ordningsbot och körkortsingripande					
1) Höjda böter					
2) Möjlighet att återkalla körkort					
Skyddsutrustning					
1) Utred vilka hjälmtyper och flytoveraller som är lämpliga					
2) Utred obligatorium på hjälm och flytoverall					
4. Miljö					
Renare snöskotrar					
1) Riktad information till snöskoterägare					
2) Skattesänkning på alkylatbränsle och motorolja					
3) Miljövänligare drivmedel görs mer tillgängliga					
4) Snöskotrar åläggs besiktningsplikt					
5) Forskning kring alternativa bränslen fördjupas					
Minskat slitage					
1) Begränsning av kamhöjd enligt Naturvårdsverkets rekommendationer					
2) Teknisk hastighetsbegränsning av fordon					
Föryngring av fordonsparken					
1) Skapa ekonomiska incitament till föryngring av fordonsparken					
2) Skrotningpremie införs					

9. Övriga utvecklingsbehov

Utöver de förbättringsområden som hittills är beskrivna i detta program finns det ytterligare ett antal utvecklingsbehov som bör beaktas.

Standard för passager

Passager av väg och järnväg sker idag inte på ett säkert sätt med ibland allvarliga olyckstillbud som följd. Någon form av standard för hur passager över väg och järnväg ska utformas är därför angeläget.

Snöpreparering

Vid preparering av snöskoterleder och andra byggnationer i snö saknas idag tillräcklig kunskap om hur detta ska ske på ett optimalt sätt. Hur bygger man så att hållbarhet och bärformåga maximeras. Fördjupad forskning i ämnet föreslås därför.

Miljömässigt optimala fordon

Hur kan en snöskoter byggas så att dess påverkan på natur och djurliv minimeras. Allt ifrån materialval till buller bör undersökas djupare.

Interaktion mellan människa och maskin

Som snöskoteråkare färdas man helt öppet och till stor del oskyddat, vilket ställer stora krav på en enkel och lättbegriplig interaktion mellan förare och fordon (s.k. HMI- Human Machine Interaction). Detta område bör vidare studeras.

Bättre planering

På en övergripande planeringsnivå bör snöskoterfrågorna tydligare beaktas exempelvis i infrastrukturpropositionen och i de kommunala översiktsplanerna.

Snöskotertrafiken bör tydligare och tidigare planeras in vid ny- och ombyggnationer av väg och vid gatuprojekt. Även vid järnvägsprojekt och kommunala ombyggnationer bör snöskotertrafiken beaktas tydligare.

Snöskotertrafikens påverkan

Kunskapen om hur människor och natur påverkas av snöskotertrafiken är idag bristfällig varför detta bör studeras vidare. Områden som bör studeras vidare är exempelvis buller, vibrationer och avgaser. Vidare bör lösningar som reducerar dessa negativa effekter utvecklas.

Forskning och utveckling

Idag bedrivs endast begränsad forskning och utveckling vad gäller snöskotertrafiken varför detta är ett tydligt område för fortsatt utveckling. Jämfört med bilen är snöskotern både som fordon och i trafik outvecklad. Vad kan exempelvis göras för att höja säkerhet, komfort och trafikstyrning.

10. Referenser

- Bulleransvariga myndigheter, 2002: Ljudkvalitet i natur- och kulturmiljöer – förslag till mått, mätetal och inventeringsmetod. Banverket, Boverket, Försvarsmakten, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Sjöfartsverket, Stockholms Stad, Vägverket.
- Bylund, P-O. och Björnstig, U., 1999: Snöskoterrelaterade skadefall vårdade vid Norrlands Universitetssjukhus i Umeå. Akut- och katastrofmedicinskt centrum, Norrlands Universitetssjukhus
- Falck, M., 2003: Turismen i Östra Kiruna - Visioner möter verklighet. C-uppsats. Kulturgeografi. umeå Universitet
- Friluftsrämjandet, 2005: Hemsida, <http://www2.friluft.se/>
- Grön kemi, 2005: Hemsida, <http://www.gronkemi.nu/>
- Gällivare kommun, 2005: Hemsida, <http://www.gellivare.se/>; 2005-07-01
- Heldt, T., 2005: Sustainable Nature Tourism and the Nature of Tourists' Cooperative Behavior: Recreation Conflicts, Conditional Cooperation and the Public Good Problem. Avhandling. Ekonomiska institutionen. Uppsala Universitet
- Kiruna kommun, 2005: Hemsida, <http://www.kommun.kiruna.se> , 2005-07-01
- Kuhmunen, N., 2000: Renskötseln i Sverige förr och nu. Såpmi. SSR s. 61-66, 11/2000.
- Lindberg, K. och Fredman, P., 2001: Forskning om konflikter mellan turskidåkare och snöskoteråkare i fjällen. Faktablad nr 4, 2001.12. ETOUR
- Liwall Förlags AB, 2005: Tidningen Snöskoter nr 3 2005
- Lovdata, 2005: Hemsida, <http://www.lovdata.no>, 2005-09-12
- Länsstyrelsen, 1994: Snöskotrar i naturen. DS 1994:36
- Naturvårdsverket, 2005: Terrängkörning – Handbok med allmänna råd till terrängkörningslagen. Handbok 2005:1 utgåva 1. Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverkets fjällsäkerhetsråd, 2005: Fjällsäker 2005.
- Naturvårdsverket, 2004: Redovisning av regeringsuppdraget "Frivillig miljöklassystem för snöskotrar". 31 mars, 2004. Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverkets fjällsäkerhetsråd, 2004: Fjällsäker 2004.

Naturvårdsverket, 2002: Hemsida, <http://www.miljomal.nu>, 2005-03-16.

Notisum, 2005: Hemsida, <http://notisum.se>, 2005-11-16

Schön, M., 2004: Personexponering av avgaser från snöskoter - Hälsoeffekter och alternativ för att minska emissionen. Södra Lapplandsforskningsenhet i Vilhelmina.

Rudqvist, L., Gärtner, B., 2001: Skogen och turismen – en gren av naturturismen. Skogsstyrelsen/Turistdelegationen

Skogsstyrelsen, 2001: Skogen och turismen - en gren av naturturismen. En informations- och idéskrift för markägare och turistföretagare från turistdelegationen och Skogsstyrelsen. Skogsstyrelsens förlag

Skogsstyrelsen, 2005: Hemsida, <http://www.svo.se>

SOU, 1993:51: Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna. Utredning om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar.

SOU, 1994:16: Skoterkörning på jordbruks och skogsmark – kartläggning och åtgärdsförslag

SVEMO- Svenska Motorcykel och Snöskoterförbundet, 2004: Snöskoterboken. 3:e upplagan

SNÖFO, 2005: Hemsida, <http://www.snofo.se>

SNÖFO, 2002: Fakta om snöskoter - Ett informationshäfte från Snöfo, faktahäfte

Svenska Kommunförbundet, 2003: Tillgänglig stad – En idéskrift om mål, strategier och arbetssätt när kommunen upprättar en tillgänglighetsplan för trafiknät. ISBN:91-7289-143-2

Svenska Kommunförbundet, 1999: Planera för snöskoter. ISBN: 91-7099-850-7

Vägverket, 2005: Hemsida, <http://www.vv.se>

WTO, 2005: Hemsida, <http://wto.org>

Öström, M. och Eriksson, A., 2004: Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige. Enheten för rättsmedicin, Institutionen för samhällsmedicin och rehabiliteringsmedicin, Umeå universitet

MUNTliga REFERENSER

Heldt T., Forskare. Höskolan Dalarna

Hiltunen T., Banverket Norra Banregionen

Idivuoma P-G., Ordförande, Svenska Samernas Riksförbund

Alf-Edward Masternes, Statens Vegvesen

Wikström P., SVEMO

