

Nationella Snöskoterrådet

Nyhetsbrev nr. 2 -10

”Fullt möjligt med alkolås i framtiden”.

- Egentligen finns det inga tekniska hinder för alkolås på skotrar i en nära framtid, men tillverkarna måste titta över sina lösningar. Statliga skotrar borde vara de första som man applicerar alkolåsen på, dessutom bör uthyrare vara föregångare på området. Sedan kan man kanske via försäkringspremierna försöka få så många som möjligt med på tåget.

Kurt Hulkoff, på företaget Onice AB, har varit ansvarig för ett projekt där man testat alkolås på snöskotrar i yrkesmässig daglig körning.

Testgruppen kommer från varierande verksamheter, vilket är ett medvetet val för att ge bredd åt testet. Sammantaget har sex olika alkolås testats.

- Vissa lås har klarat testerna ganska bra, medan ett par lås kräver betydande utvecklingsarbete för att kunna fungera tillfredsställande på en skoter i vinterklimat, förklarar Kurt.

Flera testanvändare har påtalat att strömförbrukningen är alltför hög vid låga temperaturer, vilket ställt till med strömförsörjningsproblem för skotern.

- Om alkolåsen ska bli intressant för den stora mängden skoteranvändare måste det till en dialog med både tillverkare av alkolås och skotrar. Skotrarna bör ha bättre batterier, en bra lösning till förvärmning av handenheten och bättre kablage för enkel eftermontering på befintliga skotrar, samt att alkolåsen designas för användande i krävande vintermiljö.

Frågan är hur går man vidare?

- För att få fler att använda alkolås och på sikt få det som en naturlig del i snöskoteråkandet kan ett första steg vara att myndigheter och kommuner inför det på sina arbetskotrar. För att få alla andra att montera in alkolås kan kanske försäkringsbolagen införa lägre

försäkringspremier på de skotrar som är försedda med alkolås, menar Kurt Hulkoff.

Blir låsen mer användarvänliga ökar säkert efterfrågan och då sjunker säkert även prisbilden på ett positivt sätt i framtiden.

Vill du läsa hela testrapporten finns den som pdf på vår webb.



Alkolås installerat på snöskoter.

Hur ska lederna finansieras i framtiden?

- När vi har tittat på olika alternativa lösningar för finansiering av skoterleder kan vi konstatera att välpreparerade leder behövs för att få bra struktur på ledsystemen. Dessutom måste de som nyttjar lederna på ett eller annat sätt vara med och betala, men samtidigt visar skoterklubbarna upp klart vikande medlemsantal.

Anna Grundén, forskningsassistent vid Turismforskningsinstitutet Etour vid Mittuniversitetet, har gjort en kartläggning av befintliga system för finansiering av drift och underhåll av skoterleder.

Anna konstaterar att merparten av all skoteråkning sker idag på iordningsställda leder, främst eftersom de bidrar till ökad komfort och säkerhet.

- Lederna blir allt viktigare för att klara av att hantera den ökade skotertrafiken och de är också ett viktigt redskap för att minska negativ påverkan på omgivningen. Idag finns det flera olika finansieringslösningar för preparering och underhåll av lederna.

Vanligaste finansieringsformen är den som sker genom lokala skoterklubbar och till stor del via ideell arbetskraft. I Norr- och Västerbotten är det vanligt att kommunerna pga de omfattande ledsträckorna skjuter till resurser för drift och underhåll av lederna. På de stora turistorterna i framförallt Jämtland, Härjedalen och Dalarna finns även flera avgiftsbelagda skoterleder.

- Allt eftersom kommunernas ekonomiska situationer försämrats kommer sannolikt de kommunala bidragen att minska eller upphöra, vilket kan leda till svårigheter att hålla en bra kvalitet på skoterlederna. Avgiftsbelagda leder kan då var den enda lösningen för att behålla och förbättra kvaliteten på lederna. Denna

lösning kan också vara ett alternativ för klubbar med dålig ekonomi.

Flera betalleder gör det också dyrt och opraktiskt för användare som färdas mellan olika ledsystem. Systemet ger merkostnader för bl a ledkontroller och ökad preparering. Dessutom bygger det på ett stort antal användare.

- Sammanfattningsvis kan man konstatera att detta till stor del är en resursfråga. Har man för lite resurser för ledunderhåll är risken stor för ökad körning utanför lederna med alla nackdelar som det innebär. För att hantera en ökad skotertrafik måste man finna långsiktiga lösningar för ledfinansiering. Samtidigt får skoterklubbarna som är beroende av medlemsavgifter och kommunala bidrag det allt svårare, påpekar Anna.

Breda, välpreparerade leder med god kvalitet drar å andra sidan till sig åkare i områden med stor skoter-turism, vilket gett positiva ekonomiska effekter och ökad sysselsättning.

I de turismtäta fjällområdena fungerar avgiftsbelagda leder bättre, medan man i många glesbygdsområden, med mindre besöksstryck eller betalningsmoral får svårt med finansieringen.



Transitleder – ett ledsamarbete mellan flera områden

Idag finns det främst i Dalarna, Härjedalen och Jämtland ganska stora så kallade betalledsområden som ett sätt att klara finansieringen för preparering och underhåll av lederna.

Många lovordar betallederna, medan andra upplever att de ställer till problem med dagens lösningar. Exempelvis blir det besvärligt för skoteråkare att åka längre sträckor, eftersom man behöver betala till flera längs färdvägen. Det här är en av anledningarna till varför ekonomiska föreningen Transitleder bildades.

Jan-Erik Andersson från Transitleder berättar att det finns fler anledningar till att man bildat Transitleder.

- På vissa sträckor är också ledmärkningen dålig, vilket gör det svårt för skoteråkaren att hitta. Och på många ställen kan dessutom turistinformationen inte ge fullgod information.

Jan-Erik berättar om målen med föreningen:

- Vi vill sammanlänka de befintliga skoterlederna i fjällkedjan till ett välfungerande transitledsystem och även ansluta dem med leder från låg-/kustlandet.

Man vill även skapa bättre möjligheter för enskilda långfärdsåkare som färdas genom flera områden. Samtidigt är tanken att transitlederna ska skapa bättre förutsättningar för kommersiell skoterturistverksamhet efter lederna och öka möjligheterna för serviceföretag och turistanläggningar att få större kundunderlag till sina anläggningar.

- Men ett av de absolut viktigaste målen är att tillgodose säkerheten på de leder som ingår i systemet.

Initialt handlar det om att samordna befintliga ledsträckningar mellan Sälen, Idre, Funäsdalen, Ljungdalen/Storsjö Kapell, Åre, Åkersjön och Frostviken, och att få dessa leder att fungera. Man vill naturligtvis vara öppna för en utveckling av dessa ledsträckningar efterhand som möjligheter finns.

Syftet med Transitleder är bl a att stärka näringslivet genom en genomtänkt planering av ett transitledsystem och att skapa förutsättningar för utveckling av hållbar skoterturism. Ett genomarbetat ledsystem förväntas medföra minskade störningar och olägenheter från skoteråkningen. Det kommer att förenkla för långåkare, och definitivt öka säkerheten efter lederna.

Intressant förslag till markägaravtal för snöskoterleder

- Alla ledbyggare bör se till att skriva avtal med markägarna. Då hamnar det under arrendelagen och arrendatorn har då rätt att ta ut en avgift av den som använder marken.

Eilert Apelkvist, LRF, har tagit fram ett utkast till ett markägaravtal mellan ledbyggare och markägare.

- Vi har fått många frågor och påringningar från våra medlemmar om hur man ska agera när skoterklubborna vill skriva avtal med markägare för att kunna nyttja marken för skoterleder. Därför har vi tillsammans med våra jurister tagit fram ett förslag till avtal som är juridiskt hållbart.

Avtalet, som är en typ av arrendeavtal, ger bl a arrendatorn (ledbyggaren) rätt att röja och avverka skog som behövs för att anlägga en säker led, att anlägga broar över bäckar och diken och att sätta upp ledmärkingar. Jordägaren å sin sida äger rätt att själv eller genom annan nyttja skoterleden för skogstransporter eller andra nödvändiga transporter.

I avtalet regleras även vilken summa markägaren erhåller för att upplåta sin mark till ledbyggaren. Innan avtal skrivs och tillträde sker ska båda parter göra en besiktning av marken som upplåts, och dokumentera dess beskaffenhet. I och med att avtalet hamnar under arrendelagen har arrendatorn, dvs ledbyggaren rätt att ta ut avgift av de som använder marken, i detta fall de skoteråkare som nyttjar leden.

- Vi kommer att argumentera för att våra medlemmar ska skriva avtal enligt detta förslag. Tanken är att det ska bli smidigt att komma överens mellan parterna. Och grundtanken är att alla skoterleder bör ha ett markägaravtal.

Det är också ytterst viktigt att en markägare som säljer sin fastighet verkligen underrättar den nye köparen om att avtalet finns.

Avtalsförslaget kan du se i en separat fil på vår hemsida.

Hållbar skoter - ett verktyg i ett grönare företagande

Nyligen startade Storumans Kommun ett projekt kring "hållbar skoter". Projektet som ska pågå i tre år handlar om man kan utveckla både skotrar och drivmedel som är skonsammare mot vår miljö.



Jim Hedberg, Storumans kommun.

Jim Hedberg som är ansvarig för projektet förklarar varför projektet genomförs:

- Varför ska en fyrtaktsskoter dra lika mycket som en bil trots att bilen 4-5 gånger tyngre? Så kan vi ju inte ha det i framtiden om skotrar ska bli accepterade utifrån olika miljöaspekter.

Jim konstaterar att en tvåtaktare släpper ut 20-50 gånger mer kolväten än en fyrtaktare, 6-7 gånger mer kolmonoxid och dubbelt så mycket partiklar som en fyrtaktare.

- Vi ska se hur man kan komma tillrätta med detta genom olika typer av omställningar till både skotrar och drivmedel som är skonsammare för vår miljö. Projektet vänder sig även mot små och medelstora företag

här uppe i norr som kan jobba vidare med att göra verklighet av de lösningar vi kommer fram till.

Han betonar också att skotern är ett otroligt viktigt fordon för många och kan vi projektet utmyнна i utvecklingsarbete för industrin kan vi skapa ännu bättre förutsättningar för en regional utveckling i våra inlandskommuner.

- En stor del i projektet handlar om seminarier och testkörningar, men i förlängningen även om marknadsföring av de lokala företagen som satsar på detta med en hållbar skotertrafik i framtiden. Sista året i projektet, år 2012, handlar därför mycket om kunskapsspridning av de rön och resultat vi kommit fram till, avslutar Jim Hedberg.

Det här är Nationella Snöskoterrådet

Syftet med Nationella Snöskoterrådet är att utveckla en hållbar snöskotertrafik genom att förena näringsverksamhet och allas naturupplevelser. Detta ska ske utan att skada eller störa människor, djur, miljö eller egendom. Nationella Snöskoterrådet ska vara ett forum för dialog, som möjliggör att organisationerna kan få ett gemensamt synsätt, så att vi kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot vår gemensamma vision: "Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs."



www.snoskoterradet.se

I Nationella Snöskoterrådet finns representanter från Trafikverket (fd Vägverket), Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen Norrbotten (representerar Sveriges länsstyrelser), Kommunförbundet Norrbotten (representerar Sveriges kommuner), Sametinget, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (Snofed), Sveriges snöskoteråkarens centralorganisation (SSCO) och Lantbrukarnas riksförbund (LRF).