

R 2010:24



Finansiering av skoterleder

Kartläggning av befintliga finansieringssystem i Sverige

Anna Grundén, Turismforskningsinstitutet ETOUR



RAPPORTSERIEN

Omslagsfoto: Peter Fredman



Sammanfattning

Skoteråkning har under de senaste decennierna blivit allt mer allt mer populär. Antalet fordon uppgick år 2007 till cirka 260 000. Även om snöskoteråkning är tillåten i terrängen på snötäckt mark utanför särskilda regleringsområden så sker den mesta åkningen på iordningställda skoterleder. Lederna bidrar till ökad komfort och säkerhet, men är också ett redskap för kanalisering av trafik och minskad negativ påverkan på omgivningen. För att klara av att hantera den ökade skotertrafiken blir lederna allt viktigare. Det finns i dagsläget flera olika typer av finansieringslösningar för att kunna preparera och underhålla snöskoterleder och kvaliteten på lederna, ledunderhåll och pris skiljer sig ofta stort mellan områden. Syftet med denna rapport är att identifiera befintliga finansieringssystem för snöskoterleder i Sverige samt peka på för och nackdelar med de olika systemen. Underlag för denna rapport bygger i huvudsak på personliga intervjuer, e-post korrespondens samt svensk och internationell vetenskaplig litteratur och lokala medier. Resultatet av rapporten pekar på att många skoterföreningar och ledbolag har knappa resurser för att klara av underhåll och preparering av leder. Den pekar även på att områdets olika geografiska och turistiska förutsättningar antas spela en avgörande roll för hur väl man lyckas med avgiftsbelagda leder. Tydligare riktlinjer och kontroller samt en bättre samordning kan behövas för att lösa finansieringsförhållanden, vilket är nödvändigt för att få en hållbar skoterutveckling.

Nyckelord: Skoterleder, finansieringssystem.

Anna Grundén

Forskningsassistent vid Turismforskningsinstitutet Etour, Mittuniversitetet.

Ansvarig för korrespondens kring rapportens innehåll.

e-post: anna.grunden@miun.se

Förord

Föreliggande rapport kartlägger vilka typer av finansieringssystem för skoterleder som existerar i Sverige. Studien är finansierad av Nationella Snöskoterrådet, där Vägverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna, kommunerna, Sametinget, Snofed, SSCO och LRF ingår.

Uppdraget har genomförts och författats av forskningsassistent Anna Grundén vid Turismforskningsinstitutet Etour, Mittuniversitetet, med handledning av Fil.dr Kristina Zampoukos samt med stöd av Professor Peter Fredman och Institutschef för ETOUR Bo Svensson, som även varit uppdragsledare.

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1 Disposition av rapporten	4
1.2 Tillvägagångssätt.....	5
1.3 Avgränsning	7
2. Bakgrund	7
2.1 Skoteråkningens utveckling i Sverige	7
2.2 Lagstiftning och regleringsområden.....	8
2.3 Ekonomiska effekter av skoteråkningen och skoterturismen.....	8
2.3 Konfliktområden	9
3. Finansieringssystem	11
3.1 Skoterleder finansierade av frivilligt medlemskap i skoterföreningar	11
3.2 Skoterleder finansierade via kommunalt bidrag och skoterförening.....	12
3.3 Avgiftsbelagda skoterleder.....	15
4. Sammanfattande diskussion	20
Litteratur	23

Appendix 1

Appendix 2

1. Inledning

Det finns i dagsläget flera olika typer av finansieringslösningar för att iordningställa och underhålla snöskoterleder. De kan drivas av ideella krafter eller föreningar och bekostas med frivilliga eller kommunala bidrag, i form av betalleder eller i form av leder som bekostas och underhålls med statliga medel. Det senare omfattas inte av denna studie.

Kvaliteten på lederna, ledunderhåll och eventuella avgifter skiljer sig ofta åt mellan olika områden och det kan vara förvirrande för skoteråkare som önskar köra längre sträckor. Det finns idag en stor oenighet mellan intresseorganisationer, kommuner och länsstyrelser om hur skoterleder skall finansieras. Likaväl som det finns ett motstånd mot avgiftsbeläggning av leder, finns det även en förståelse för att skoteråkarna måste vara med och finansiera underhållet av lederna. Att ta fram förslag för hur skotertrafiken skulle kunna hanteras på ett mer enhetligt sätt kan vara en metod för att skapa en mer hållbar skotertrafik och hantera den ökade skoteråkningen.

Syftet med denna rapport är att kartlägga de olika alternativ för finansiering av drift och underhåll av skoterleder som finns i Sverige samt peka på för- och nackdelar med de olika systemen. Följaktligen behandlar denna rapport frågorna:

- Hur ser de befintliga finansieringssystemen ut?
- Vilka för- och nackdelar finns med respektive finansieringsmodell?

1.1 Disposition av rapporten

Rapporten är uppdelad i fyra delar. I det inledande kapitlet diskuteras problematiken och bakgrunden till rapportens uppdrag, hur vi gått till väga för att få fram fakta och information samt vilka avgränsningar vi har gjort. I rapportens andra kapitel beskrivs skoteråkningens utveckling i Sverige samt dess ekonomiska effekter och konfliktområden. I det tredje kapitlet sker en beskrivning av de olika finansieringssystemen i Sverige samt fördjupning av fyra olika ledområden. I rapportens fjärde och avslutande kapitel sammanfattas och diskuteras resultaten samt olika möjliga utvecklingsmöjligheter.

1.2 Tillvägagångssätt

Uppdraget har genomförts i tre faser. I den första sker en bred kartläggning av befintliga finansieringssystem i Sverige. I en andra fas sker en fördjupad analys av fyra utvalda landområden som representerar olika finansieringssystem, vilket har skett i samråd med uppdragsgivarna och i den tredje fasen sammanställs resultaten i syfte att väga för och nackdelar med de olika finansieringslösningarna.

Fas 1

I den första fasen, kartläggningen av befintliga finansieringssystem (se bilaga), bygger det insamlade materialet till stor del på intervjuer och mailkorrespondens genomförda med ledbolag, skoterklubbar, skoterföreningar, kommuner och länsstyrelser. En stor del av kartläggningen bygger även på tillgänglig information på hemsidor, vetenskapligt publicerade artiklar och rapporter samt lokal medier så som radio, tv och dagstidningar. Totalt genomfördes nio telefonintervjuerna med ledbolag, skoterklubbar, skoterföreningar och länsstyrelse och en personlig intervju med Länsstyrelsen för Jämtlands län. Intervjuerna som genomfördes mellan december 2009 och januari 2010 var personliga semistrukturerade¹ och dokumenterades noggrant.

Syftet med kartläggningen har framför allt att identifiera olika finansieringsmodeller i respektive län med fokus på betalleder, syftet har inte varit att identifiera och dokumentera samtliga skoterklubbar och föreningar i Sverige. I bilagan redovisas därför endast ett urval av befintliga leder.

Eftersom de flesta skoterorganisationerna så som skoterklubbar och skoterföreningar sköts ideellt har det varit svårt och tidskrävande att få in korrekta uppgifter och utförlig information. Många hemsidor har inte varit uppdaterade, saknat relevant information och ledansvariga kontaktpersoner har i vissa fall varit svårtillgängliga. Forskning inom ämnet har också varit bristfällig vilket har lett till att mycket av det insamlade materialet bygger på muntliga källor, lokala medier samt personliga uppskattningar från skoterorganisationer.

Fas 2

Tillsammans med uppdragsgivarna valdes fyra fördjupningsområden ut utifrån kartläggningen. Syftet med detta var att få en fördjupad förståelse för hur de olika finansieringsmodellerna fungerar i praktiken och identifiera ytterligare för- och nackdelar med de olika systemen. En stor del av det insamlade materialet i den andra fasen bygger på personliga intervjuer och observationer gjorda från mitten av januari till mitten av februari 2010. De fyra fördjupningsområdena var Funäsdalen Skoterled AB (betalled i Jämtland), Väsek (Ekonomisk förening och betalled i västra Jämtland), Nordic Area (betalled i Dalarna, Gävleborg och Jämtland) och skoterleder i Luleå kommun (kommunfinansierade skoterleder). Totalt genomfördes fem intervjuer med Sven-Erik Hammar vd för Funäsdalen skoterled AB, Jan Erik Andersson ordförande i VÄSEK, Lennart Svensson ordförande Nordic Area, Börje Andersson bidragshandläggare Luleå Kommun och Anders Åström ordförande i Sunderby Skoterklubb Luleå. Även dessa intervjuer var personliga semistrukturerade intervjuer som bandades och sedan skrevs ner.

¹ Semistrukturerad intervju innebär att intervjuaren har en uppsättning frågor som kan beskrivas som ett frågeschema men frågornas ordningsföljd kan variera.

Fokus har framförallt legat på befintliga betalleder. En granskning av följande system har gjorts utifrån följande aspekter;

- Organisation t.ex. aktiebolag, ledbolag eller ekonomisk förening
- Ekonomi
- Kvalitet på leder
- Förekomst av konflikter
- Efterlevnad av regler, kontroll
- Kanalisering av trafik
- Juridiskt (markägaravtal, regleringsområde)

De ledområden som valdes ut som fallstudier valdes med hänsyn till geografiskt läge, omsättning, besökarantal och organisationsstruktur. Motivet till valet av Funäsdalen Skoterled AB grundar sig på att det Sverige första avgiftsbelagda skoterled samt att det är ett ledområde som ofta pekas ut som ett framgångsrikt exempel. Väsek i västra Jämtland är ett betalledsområde som är relativt nytt och som varje år ökar sin omsättning. Även Nordic Area i Dalarna, Härjedalen och Gävleborg är ett betalledssystem men som till skillnad från Funäsdalen och Väsek har haft det betydligt svårare att finansiera sitt ledunderhåll. För att även få en förståelse för hur ett ledområde som finansieras med kommunala och medlemsavgifter fungerar valdes Luleå kommun som även valdes för sitt geografiska nordliga läge samt för att det är ett område som inte har speciellt mycket turister vintertid.



Figur 1 Karta över de olika fallstudierna.

1.3 Avgränsning

Denna studie fokuserar på befintliga finansieringssystem i Sverige dvs. även om det finns fungerande finansieringslösningar i andra länder kommer dessa inte att beskrivas. Under arbetets gång framkom att det finns en utbredd önskan om att införa en statlig finansiering av lederna, via någon form av skoteravgift. Den finansieringslösningen har inte omfattats av uppdraget till denna rapport.

2 Bakgrund

2.1 Skoteråkningens utveckling i Sverige

När snöskotern introducerades i Sverige under 1960-talet användes den främst som ett nyttofordon för transporter inom rennäring och skogsbruk. Till en början kunde snöskotrarna röra sig fritt överallt på snötäckt mark men i takt med att antalet snöskotrar ökade och skotertrafiken intensifierades uppkom också behov för reglering. 1978 tillkom de första skoterförbudsområdena som skulle kanalisera trafiken och skydda känsliga naturområden som under åren har kommit och utökats och klassificeras. (Edin, 2007)

Under de senaste decennierna har skoteråkningen blivit allt mer populär och sedan 1990 har antalet snöskotrar i Sverige ökat markant (Vail & Heldt, 2004). År 2007 fanns det cirka 260 000 fordon varav den övervägande andelen (ca 65 %) återfanns i fjällänen Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Dalarna. Från att snöskotern tidigare framförallt varit ett nyttofordon används huvuddelen idag ca 73 % för fritidsbruk dvs. som nöjes- och rekreationsfordon medan 44 % i huvudsak används inom yrkesutövning. För många människor ger snöskotern möjligheter att ta sig ut i naturen för upplevelser och avkoppling men den är också en viktig inkomstkälla för näringsidkare som bedriver skoterturism (Edin, 2007).

För många utländska gäster är de svenska fjällen populära att åka snöskoter inte minst för norska och finländska besökare. Den stora andelen norska gäster kan förklaras av att det generellt inte är tillåtet att köra skoter i Norge vilket leder till att många skoterägare eller skoterintresserade kommer till Sverige för att åka istället.

Även om 90 % av åkarna menar att *de alltid eller i stor utsträckning håller sig till lederna* (Edin, 2007) har intresset för friåkning ökat starkt, framförallt bland yngre åkare (www.ltz.se, www.scandinavianfreeriders.se). Sedan 1990-talet har försäljningen av skotertypen mountain/lössnömaskiner ökat starkt (www.snofo.se). Samtidigt har det också blivit vanligare att man transporterar sig allt längre sträckor. Det har blivit möjligt tack vare bättre leder och nya driftsäkra skotrar med effektivare motorer och större bränsletankar som har gett större räckvidd (Länsstyrelsen i Jämtlands län, 2009).

För att hantera den intensifierade skotertrafiken och för att kunna upprätthålla en god kvalitet på lederna regleras skoteråkningen i allt större utsträckning och antalet betalleder ökar. Med ett ökat antal olika betalleder kan det vara svårt för skoteråkaren att överblicka vart och hur man skall betala. Åker man över flera ledområden kan det dessutom bli betydande kostnader för den enskilde skoteråkaren. För att skapa ett mer sammanlänkat system och undvika extra kostnader för de som vill åka långt pågår i dagsläget ett projekt kallat transitleder som handlar om att utveckla så kallade transitleder som syftar till att binda ihop befintliga betalleder och

skapa en mer enhetlig kvalitet (Konferens projektet transitleder 2010). Detta understryker ytterligare behovet av mer enhetliga finansieringsmodeller.

2.2 Lagstiftning och regleringsområden

Terrängkörningslagen (TKL) säger i korthet att körning i terräng med motordrivna fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjuden på barmark i hela landet. Körning på snötäckt mark är däremot tillåten, om detta kan ske utan att skada mark eller vegetation. Är snötäcket för tunt och snöskotern kommer i kontakt med marken räknas det därmed som barmarkskörning. Det är alltså upp till snöskoterföraren att göra en bedömning av sin körning och markunderlaget.

De leder som ingående i det s.k. fjälledssystemet under statligt huvudmannaskap är till skillnad från andra leder statligt ägda och finansierade. Naturvårdsverket är s.k. huvudman för lederna medan Länsstyrelsen är operativt ansvarig med ekonomiskt stöd av Naturvårdsverket. Syftet med fjällederna är i första hand att främja friluftslivet och att öka säkerheten för de som färdas i fjällen. Skoteråkning är tillåten på delar av ledsystemet men inte överallt vilket framgår av lokal skyltning och information. Mer information om detta kan erhållas från respektive Länsstyrelse.

Det finns dock även leder utan s.k. statligt huvudmannaskap, t.ex. Åreskutan och Sälenfjällen samt vissa av lederna i Funäsdalen. Där finansieras underhållet av privata och kommunala medel (www.naturvardsverket.se).

Rätten att ta betalt

Allemansrätten är den begränsade rätt var och en har att använda annans fastighet (mark och vatten) främst genom att färdas över den, åtminstone till fots, och under en kortare tid uppehålla sig där. Denna rätt gäller även om inte ägaren eller den som annars bestämmer över fastigheten har samtyckt till att marken används på sådant sätt. Det saknas i dag stöd i lag för att ta tvingande avgifter för sådant nyttjande på allemansrättslig grund. Snöskoteråkning och annan motoriserad trafik/färdsel omfattas dock inte av allemansrätten, varför allemansrätten aldrig kan åberopas för att möjliggöra passage för motortrafik. Följaktligen finns inget som hindrar att en tvingande avgift tas ut för sådant icke allemansrättsligt nyttjande av annans mark. För att en skoterled ska kunna dras över annans mark krävs avtal med markägaren. Finns ett sådant avtal med de markägare som upplåter mark för en ledsträckning och det i avtalet anges en rätt att ta ut en tvingande avgift för ledens nyttjande, samt att leden tydligt skyltas med upplysning om betalningsskyldigheten, kan alltså en sådan tvingande avgift tas ut² (Nils Hallberg, miljörettsjurist på Naturvårdsverket). Stöd för detta finner vi från en dom i Östersunds tingsrätt 2005, där Funäsdalen skoterled AB fick rätt till att ta ut avgift från skoteråkare som körde på lederna (se bilaga). Rätten att ta betalt gäller oavsett om skoterkörning är reglerad i området eller inte, observera emellertid att domen inte är prejudicerande.

Ledvärdar har i dagsläget ingen ”juridisk grund” för att stoppa och bötfälla åkare, inte heller har man som ledvärd något rättsligt skydd i händelse av t.ex. våld mot tjänsteman (www.naturvardsverket.se).

2.3 Ekonomiska effekter av skoteråkningen och skoterturismen

² Nils Hallberg, Miljörettsjurist Naturvårdsverket, telefonsamtal 18 mars 2010.

Skoterorganisationen Sveriges Snöfordonleverantörer (www.snofo.se) har gjort en uppskattning att skoterbranschen som helhet omsätter minst ca 3 miljarder kronor 2001. Enligt Jämtlands länsstyrelse beräknas skotern omsätta en dryg miljard per år i länet och anses därmed vara en viktig inkomstkälla för många näringsidkare (Alexandersson, 2009). Skoterturister anses vara konsumtionsstarka och spendera mycket pengar på restauranger och serveringsställen. I Funäsdalensfjällen räknar man med att skoterturismen genererar ca 30 miljoner kr under en säsong och står för 8,4 % av den totala vinterturismens omsättning. För många glesbygdsområden som lider av hög arbetslöshet, vikande jordbruks-, skogs- och gruvsdrift kan skoterturism även tänkas ha betydelse för den lokala ekonomin men det kan även innebära förbättrad livskvalitet för många rurala innevånare genom ökad samhörighet och utomhusaktiviteter. (Fredman m.fl. 2008)

Jämte utförsäkning är snöskoteråkning det segment bland svenska fjällturister som växer snabbast i landet. Detta kan till viss del förklaras av att skoteråkning blivit allt mer tillgänglig då många företag idag erbjuder hyrskotrar eller skotersafari. Personer som därmed egentligen tänkt utöva andra aktiviteter får även möjlighet att köra skoter. (Fredman & Heberlein, 2003) Enligt en beräkning gjord på fjällturister visade sig att skoteråkaren i genomsnitt spenderar ca 3300 kr under ett besök i fjällen. Betalningsviljan visade sig däremot vara 400 kr mer dvs. 3700 kr. Fjällbesökare tenderar att ha större utgifter i fjällen ju kortare tid man stannar i jämförelse med färre besökare som stannade en längre period. Stora avstånd mellan boende och lämpliga leder samt höga ledavgifter kan däremot reducera antalet besökande snöskoteråkare (Lindberg & Fredman, 2005). Höga ledavgifter kan också leda till ökad olovlig körning vilket leder till ytterligare höjda ledkort då kostnaderna för kontroll stiger (Heldt & Heldt- Cassel, 2007). Utifrån en beräkning att ca 431 000 svenskar kör snöskoter i värden motsvara åtminstone 319 mkr i genomsnitt årligen för snöskoteråkning och motsvarande ekonomiska utgifter skulle vara 284 mkr. Dessa beräkningar är mycket ungefärliga, och ska därför användas med stor försiktighet (Fredman et al. 2008).

2.4 Konfliktområden

Samtidigt som snöskoteråkning kan bidra till positiva ekonomiska effekter för lokal samhället kan en ökad skoteråkning och skoterturism även medföra störning på natur och djurliv samt innebära konflikter med andra intressenter. Enligt Vail & Heldt (2004) finns det fyra olika typer konfliktområden mellan skoteråkare, dessa är:

- Typ 1: Skoteråkare ← → Skoteråkare
- Typ 2: Skoteråkare ← → Markägare
- Typ 3: Skoteråkare ← → Övrigt friluftsliv
- Typ 4: Skoteråkare ← → Naturvård

Konflikter mellan skoteråkare kan uppstå när många skoteråkare rör sig i samma område så att trängsel uppstår vilket är vanligt förekommande vid populära skoterleder under helger och vårintern. Skoteråkare som buskör eller kör med s.k. effektpipor kan också upplevas som störande av andra skoteråkare (Vail & Heldt, 2004). Det finns även en risk med att olyckor ökar vid breda och stora leder då skotrar kan komma upp i höga hastigheter (Heldt & Heldt-Cassel, 2007).

I områden som är hårt trafikerade av snöskotrar eller där buskörning förekommer kan det också uppstå konflikter mellan skoteråkare och markägare. Körning på skogsplanteringar och jordbrukmark ger skador på marker och många markägare får varje år stora områden av deras marker förstörda av skoteråkare som inte respekterar leder eller markägare (Wikner, 2009). Ur naturvårdshänseende så är buskörning ett betydande problem och för fjällområden som redan är hårt belastade kan framförandet av skoter skada det känsliga ekosystemet (Vail & Heldt, 2004).

Tidigare forskning har pekat på att snöskoter i naturen kan innebära konflikter med annat friluftsliv. Det har visat sig att turskidåkare som möter snöskotrar upplever det som mer störande och negativt för upplevelsen. Framförallt är det buller och avgaser som upplevs mest störande (Lindberg et al. 2001, Heldt, 2000).

	Negativt	Neutral	Positivt
Att se snöskotrar	42	53	5
Att höra snöskotrar	77	21	2
Att känna lukten av snöskotrar	88	10	2
Att veta att snöskotrar finns i området (även om man aldrig ser, hör eller känner lukten av dem)	15	66	19
Att kunna åka skidor i snöskoterspår	16	35	49
Att det finns "privata" snöskoteråkare i närheten vid en eventuell olycka	3	27	70

Figur 2 Turskidåkarnas synpunkter på kontakter med snöskotrar. Siffrorna anges i procent.

Källa: Fredman & Lindberg, 2001

Det finns däremot tillfällen då snöskotrar kan upplevas som positivt, t.ex. kan det vara lättare för turskidåkare att åka i redan uppåtkädda skoterspår samt upplevas som tryggare att det finns snöskotrar i närheten om en olycka skulle inträffa i avlägsna områden. I fjällområden kan en separering av snöskoterleder och skidspår undvika många konfliktmöten (Lindberg et al. 2001). Samtidigt bör det nämnas att fjällbesökare i allt större utsträckning testat på olika aktiviteter under sitt fjällbesök vilket skulle kunna leda till en ökad acceptans av skoter i naturen. En nationell enkätundersökning om friluftsliv och naturturism i Sverige visar även på att ca 40 % av de svarande anser att skoteråkning helt eller till stor del är friluftsliv (Bladh et al. 2008).

För att hantera den ökade skotertrafiken och undvika konflikter bli kanalisering och reglering allt viktigare metoder. Det kan även vara en lösning att i så stor grad som möjligt försöka skilja på skid- och skoterspår för att minska konflikter. Skoterleder med god kvalitet som kanaliserar trafiken löser ofta många konfliktområden som annars kan uppstå med andra intressenter som markägare, övrigt friluftsliv och naturvårdsintressenter.

3 Finansieringssystem

Som nämndes inledningsvis så finns det i dagsläget flera olika typer av finansieringslösningar i Sverige där pris, kvalitet och användare skiljer sig åt. I Sverige finns fyra olika typer av ledfinansieringssystem;

- 1) skoterleder finansierade via frivilligt medlemskap och ledbidrag i skoterförening
- 2) skoterleder finansierade via kommunalt bidrag och skoterförening
- 3) skoterleder finansierade via avgiftsbelagda leder
- 4) skoterleder finansierade via statligt medel (behandlas ej i denna rapport)

Den vanligaste formen av finansiering i dagsläget är den som sker genom lokala skoterklubbar och som till stor del bygger på ideell arbetskraft. I nordligaste Sverige, Norrbotten och Västerbotten skjuter även kommunerna till resurser för underhåll och drift av skoterleder (Eklund, 2009). I turismtäta destinationer i Jämtland, Härjedalen och Dalarna finns även flera skoterleder som är avgiftsbelagda.

Då snaran kring kommunernas budget dras åt är det sannolikt att de kommunala bidragen kommer att minska eller att upphöra vilket kan leda till att det blir svårare att upprätthålla en god kvalitet på skoterlederna. En avgiftsbelagd skoterled kan därmed ses som en lösning för att behålla och förbättra ledkvalitet. Detta kan även ses som en lösning för skoterklubbar som har dålig ekonomi (Isaksson, 2009).

Som nämndes tidigare i rapporten är det framförallt fjällederna utom t.ex. fjällen i Åre och Funäsdalen som finansieras via statliga medel. Kvalitet på de statligt ägda fjällederna skiljer sig åt och skoteråkare och skidåkare samsas ofta på samma leder. Denna form av finansiering kommer inte att tas upp i rapporten.

3.1 Skoterleder finansierade av frivilligt medlemskap i skoterföreningar

Som ovan nämnts är den vanligaste finansieringslösningen för skoterleder i Sverige så kallade frivilliga ledbidrag till ledansvarig skoterklubb. Frivilliga bidrag kan t ex, vara medlems- eller ledavgifter samt sponsring från lokala företag. Denna form av finansiering bygger även på ett ideellt engagemang och arbete från de lokala skoterklubbarna.

Ett viktigt motiv till att många skoterleder bygger på frivilliga bidrag är att det anses mindre kostsamt och resurskrävande än en tvingande ledavgift som kan skapa merkostnader i form av ledvärdar, kontrollanter och markägarensättningar. Besökstrycket och slitaget är ofta mindre på dessa leder vilket även skapar helt andra förutsättningar än för skoterleder i t.ex. turisttäta Funäsdalen och Åre. Med en hög ledavgift kan det även tänkas att det ställs högre krav på underhåll och preparering av leder vilket är svårt att uppfylla inom områden med lågt besökstryck. Fördelen med frivilliga bidrag blir därmed att man kan komma undan dessa merkostnader samt att skoteråkaren upplever en större frihetskänsla och ansvarstagande. Även om denna finansieringsform innebär mycket ideellt arbete för snöskoterklubbarna menar vissa att det skapar en gemenskap och positiv anda bland medlemmarna (t.ex. Edsåsdalens snöskoterklubb, i Åre kommun).

Problemet med skoterleder som enbart bygger på frivilliga avgifter och ideellt arbete är att klubbens resurser ofta är begränsade. Detta beror till största del på att skoterklubbarna har svårt att värva medlemmar och tidigare studier visar att endast 29 % av dagens skoterägare är medlem i någon skoterklubb (Edin, 2007). Många klubbar upplever dessutom att det på

senare år blivit svårare att få medlemmar att engagera sig ideellt (Fundin, 2009). Liknande trender iaktas generellt i Sverige där framförallt ungdomar allt mer sällan är föreningsaktiva jämfört med 25 år sedan. Det är alltså inte något som är specifikt för just skoterföreningar (Gustavsson, 2010).

För och nackdelar med frivilligt medlemskap i skoterförening redovisas i tabellen nedan.

Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none"> Lägre kostnader Större upplevelse och frihets känsla Kan öka engagemang och samhörighet bland skoteråkare 	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitén är beroende av skoterklubbens resurser Minskat ideellt engagemang

3.2 Skoterleder finansierade via kommunalt bidrag och skoterförening

Det är framförallt i Sveriges nordligaste delar som kommunerna går in och ger bidrag till underhåll och drift av skoterleder. Som nämndes tidigare kan kommunernas krympande budgetar leda till att bidraget helt kan komma att försvinna, något som möter stort motstånd lokalt. Utifrån intervjuer och lokala medier framgår att skoteråkning är viktigt för många invånare i de nordliga glesbygdsområden och kan ses som en del i den lokala kulturen, ett viktigt transportmedel samt ett sätt att utöva friluftsliv (Eklund, 2009).

I många nordliga glesbefolkade kommuner finns inte samma möjligheter till en avgiftsbelagd skoterled, antalet besökare och användare är färre och lederna kan vara långa. Ett införande av en skoteravgift kan därmed innebära att få väljer att betala för sig och kontrollen kan även vara svår om det finns begränsade ekonomiska förutsättningar. Fördelen med kommunfinansierade leder är att det skapar en attraktivare region för invånare och besökare. En skoterled som är gratis kan uppfattas som attraktivt utifrån ett besökarperspektiv och därmed dra till sig fler skoterturister som bidrar till spin-off effekter i kommunen. Det finns en oro att ett minskat kommunalt stöd kan leda till ett försämrat ledunderhåll som i sin tur kan ge upphov till ökade konflikter och negativ inverkan på naturmiljön. De kommunalt underhållna lederna har i vissa områden tänkts ha bidragit till den ökade omsättning av skoterrelaterad verksamhet vilket bland annat inkluderar skotersafaris och turism.

Nackdelar med ett kommunfinansierat ledsystem är att systemet ändå är beroende av ekonomiska resurser och ideellt arbete ifrån de lokala skoterklubbarna och därmed brottas de till stor del av samma problematik som de ledområden som helt bygger på frivilligt medlemskap, dvs. vikande medlemsantal och engagemang i skoterklubbar/föreningar. På samma sätt som en kommunfinansierad skoterled kan öka turismen mister man även potentiella intäkter i form av ledavgifter från besökande skoteråkare. En vanlig missuppfattning är dessutom att kommunen är ansvarig och sköter underhåll av skoterlederna, vilket kan leda till att de faktiskt ansvariga skoterklubbarna får svårt att värva medlemmar.

För- och nackdelar med Skoterleder finansierade via kommunalt bidrag och skoterförening redovisas i tabellen nedan.

Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none">• Bidrar till ökad trivsel lokalt• Kan öka tillströmning av skoterturister	<ul style="list-style-type: none">• Mister eventuella skoterledintäkter från besökande åkare• Kvalitén är beroende av skoterklubbens ekonomiska resurser

Fallstudie 1 ”Många åkare men få som betalar”



LULEÅ KOMMUN

Det finns 10 skoterföreningar i Luleå kommun och de är de som tillsammans ansvarar för att alla skoterlederna inom kommunens gränser prepareras och hålls i ordning. De 112 mil långa lederna finansieras till största del av skoterklubbarnas egna resurser men de tilldelas sedan 1990-talet ett kommunalt bidrag på 150 000 kr årligen. Detta bidrag fördelas mellan de olika skoterklubbarna beroende på antal ledmil varje skoterklubb har ansvar för.

Skoterlederna går till mesta del genom oreglerade områden förutom skärgården som är helt reglerad, i detta område är kommunen huvudman och ansvarar för underhåll och preparering. Totalt finns det ca 9000-10 000 snöskotrar registrerade i kommunen varav ca 900 är medlemmar i någon skoterförening. För de turismföretag som bedriver skotersafari eller skoteruthyrning finns inga krav på medlemskap eller ledfinansiering.

Att det finns ett fast och fungerande lednät inom kommunen är viktigt från kommunens sida för att minimera slitage och störning på mark och i natur samt minimera konflikter mellan olika intressenter. Ett kommunalt bidrag anses därför viktigt för att upprätthålla ordningen. Att det finns avgiftsfria skoterleder kan även tänkas skapa ett attraktivare område för turister.

Eftersom det kommunala bidraget enbart täcker kostnader för bränsle behöver de lokala skoterklubbarna gå in med en hel del resurser. För att skoterklubbarna skall klara av det rent ekonomiskt krävs intäkter bl.a. i form medlemskap och stora ideella insatser från medlemmar. Problemet är att bara ca en tiondel av skoteråkarna i kommunen är medlemmar i någon av skoterklubb och dessutom är det svårt att få de skoteråkare som är medlemmar att engagera sig ideellt. Av den anledningen krävs det ett stort engagemang från några få eldsjälar i skoterklubbarna. Det blir även svårt att preparera och upprätthålla en god ledkvalitet när resurserna inte räcker till. Under helgdagar blir vissa delsträckor snabbt uppåtkäpta och skoterklubbarna eller har inte resurser för att klara av trycket.

Representanter från Sunderbyns skoterklubb som delvis ansvarar för preparering och underhåll i området hade gärna sett en ändring med en tvungen ledavgift från samtliga skoterägare. Detta menar man skulle skapa ett mer hållbart system med bättre ledkvalitet och bättre förbindelser mellan andra skoterleder som i sin tur även skulle kunna bidra till en ökad skoterturism. De få entusiasterna som sköter underhåll och drift av lederna tenderar att bli allt äldre och färre med åren vilket skapar en ohållbar situation och man menar att det inte längre finns samma samhörighetskänsla som tidigare.

3.3 Avgiftsbelagda skoterleder

Tanken med en avgiftsbelagd skoterled dvs. att skoteråkaren löser ett ledkort är framförallt att skapa bättre ekonomiska förutsättningar för att höja kvalitén på leden genom underhåll och drift. Totalt finns det sju avgiftsbelagda skoterområden i Sverige och dessa är; SOND (Dalarna), Lofsdalen (Jämtland), VÄSEK (Jämtland), Funäsdalen Skoterled AB (Härjedalen), Nordic Area (Dalarna, Gävleborg och Jämtland), Ljungdalen (Jämtland) och SM Rätt och Slätt (Dalarna).

Ledavgifterna för de olika områdena skiljer sig åt vilket i viss mån kan förklaras av nyttjandet och ledernas geografiska utsträckning. Vissa områden har även ledvärdar ute i området som kontrollerar att skoteråkare löst ledkort och har rätt till att ta ut en avgift om så inte skulle vara fallet. Inom flera områden så som bland annat Funäsdalen Skoterled AB, Lofsdalen och VÄSEK ersätts markägaren för upplåtande av mark (i ledområdena SOND och Nordica Area är ersättningen till markägare ett ledkort). I de flesta fall är det ekonomiska föreningar i form av skoterklubbar som ansvarar för ledintäkter och ledunderhåll förutom Funäsdalen som drivs som ett aktiebolag.

Fördelarna med en ledavgift är att det skapar ekonomiska förutsättningar för att kunna preparera och underhålla leder och därmed höja standard och kvalitet. Detta skapar i sin tur oftast nöjdare och mer tillfredsställda skoteråkare som i större utsträckning även håller sig till leden och därmed orsakar mindre slitage och skada på mark. En förutsättning för betalleder är att de lokala skoteråkarna känner sig delaktiga och ser effekterna av att de betalar ledavgifterna. Detta kan även tänkas skapa en högre betalningsvillighet bland lokalbefolkningen.

Bra och välunderhållna skoterleder har även visat sig attrahera turister till områden och kan därmed bidra till spinoff-effekter för den lokal samhället. Sedan införandet av de avgiftsbelagda skoterlederna i Funäsdalen har antalet hyrskotrar ökat med 73 % (2000/2001-2007) samt att stod 2007 för ca 8,4 % av vinterturismens totala omsättning. Bland annat har skoterturismen lett till nyetablering av företag och kan även tänkas haft en inverkan på ökningen av fritidshus i området. Detta har inneburit arbetstillfällen och skatteintäkter för kommunen och invånare. (Heldt & Heldt- Cassel, 2007).

En viktig faktor för att betallederna i Funäsdalen ska fungera i praktiken och skapa en allmän acceptans är att samtliga berörda aktörer i området engageras. Markägare, rennärings-, naturvårdsintressenter och turismintressenter har alla fått vara med och påverka utvecklingen vilket har lett till att störning på natur och rennärings har minimerats. Markägare har samtidigt fått ett stort inflytande och kompenseras då skoterlederna dras på deras mark (Heldt & Heldt-Cassel, 2007). I och med att skotertrafiken i Funäsdalen helt är reglerad och körning endast får ske på led är skoteråkare förpassade till leder och kan därmed inte undvika lederna för att slippa betala ledavgift. En dom i Östersunds tingsrätt 2006, gav Funäsdalen Skoterled AB rätt till att ta ut avgift från skoteråkare som körde på lederna.

Det är troligt att vissa faktorer har spelat en viktig roll för att Funäsdalens modellen blivit lyckosam;

- Bottom-up effekt (dvs. att utvecklingen startar nedifrån bland skoteråkare, turistföretag, lokala intressenter etc.)
- Turismtät område (stora besöksvolym)
- Etablerat system (välkänt)
- Ledkvalitet (ökad betalningsvilja)
- Regelbundna kontroller av ledkort (bättre efterlevnad)

En av de stora nackdelarna med en ledavgift är att det i många områden ofta krävs ett fortsatt ideellt arbete från de lokala skoterklubbarna då intäkterna från ledbevisen många gånger inte klarar av att täcka alla kostnader för underhåll och preparering av leden (SM Rätt och Slätt, SOND, Nordic Area, VÅSEK). Detta beror i sin tur på det finns ett motstånd från många skoterförare att betala ledavgift, framförallt bland lokalbefolkningen. Inom många områden har man emellertid försökt lösa detta genom en kommun- eller medlemsrabatt. Vanligt är att det finns ett stort motstånd mot avgiftsbelagda skoterleder men att detta avtar efter hand då man upplever att ledkvaliteten förbättras. I ledområdet Nordic Area visade det sig att många skoteråkare som använde skoterleden inte betalade för sig. För att få fler skoteråkare att betala ska man pröva att sänka priset från 800 kr per säsong till 600 kr. Kontrollen av vilka som löst ledbevis anses även svårare i områden som inte är reglerade (Nordic Area). Andra metoder är att höja ledkvalitet och därmed skapa en ökad vilja bland skoteråkarna att betala för sig.

Uppbyggnad av leder kräver ofta stora investeringar vilket i sin tur förutsätter bidrag från kommun, länsstyrelse eller EU-medel. Det är först efter ett par år som de flesta föreningar räknar med att få igång ett självförsörjande ekonomiskt system. Med en isolerad satsning utan koppling till en större turismstrategi innebär en stor risk att potentiella skoteråkare och skoterturism uteblir och därmed skapas små förutsättningar för att gå igång en bärkraftig ekonomi i verksamheten. Precis som det finns vissa faktorer som kan vara avgörande för att man skall lyckas med betalleder finns det andra faktorer som talar emot denna finansieringsmodell:

- Glesbygdsområden med få åkare och turister
- Ingen turistisk infrastruktur (t.ex. Hotell, restaurang, andra aktiviteter etc.)
- Oregerad skotertrafik

För och nackdelar med avgiftsbelagda skoterleder redovisas i tabellen nedan.

Fördelar	Nackdelar
<ul style="list-style-type: none">• Ökad ledkvalitet• Ökad lokal ekonomisk omsättning• Ökad sysselsättning• Minskat resurstryck på lokala skoterklubbar	<ul style="list-style-type: none">• Intäkter täcker inte kostnaderna• Motstånd och låg betalningsvilja från lokalbefolkningen• Merkostnader (i form av ledkontroller och ökad prepareringskostnad)• Flera olika betalleder gör det dyrt och opraktiskt för skoteråkare som färdas mellan olika system

Fallstudie 2 ”Det mogna ledbolaget”



Funäsdalen Skoterled AB driver och ansvarar för en 45 mil lång avgiftsbelagd skoterled i Funäsdalen. Bolaget ägs till 51 % av markägare och 49 % av turistoperatörer. Funäsdalen var först med att år 2001 införa ett avgiftsbelagdat skoterled i Sverige och även om avgiften till en början möttes av stort motstånd finns det idag en hög betalningsvilja i området. Då skoteråkning i Funäsdalen är reglerad får körning endast ske längs anvisad och markerad skoterled förutom i de utmarkerade friåkningsområdena. Maxhastighet i området ligger på 70 km/h och 50 km/h på sjöar och 30 km/h på vissa känsliga områden nära bebyggelse. Lederna är 5 meter breda och prepareras med pistmaskin. Det finns sju terminaler för av- och pålastning med gratis bilparkering och en tydlig skyltning med säkra vägövergångar. Ledkort köps på serviceställen i området.

Funäsdalen är ett mycket populärt område för snöskoteråkare och 2009 såldes 6000 ledkort och tröskeln för hur mycket skottrar området klarar av börjar närma sig. Detta gör sig kännbart under populära lov och helger under vårvintern. För att lösa problemet finns planer på att bygga ut lederna ytterligare i områden som inte besöks av skidåkare.

Utifrån Funäsdalen Skoterled AB ser man positivt på regleringsområden eftersom de kanaliserar trafiken vilket i sin tur skapar mindre slitage på naturområden och nöjdare skidåkare och markägare. Idén om en avgiftsbelagd och reglerad skotertrafik växte fram under slutet av 1990-talet för att minska användarkonflikter, slitaget på naturen samt skapa bättre rekreativsmöjligheter. Naturvårdare, turistnäring, markägare, orsbor, rennäring, kommun och skoterintressenter samarbetade för att hitta en lokal lösning på lederna och i dagsläget är skoterleder och skidspår skilda från varandra och friåkning är endast tillåten i utmarkerade områden. För att bygga upp och dra om leder finansierades ledprojektet med 7,5 miljoner kronor av Naturvårdsverket och EU-medel.

Funäsdalen Skoterled AB har tre ledvärdar anställda i bolaget medan själva ledprepareringen lagts ut på en entreprenad. 2009 omsatte bolaget ca 2,4 miljoner kronor och den avgjort största intäkten kommer direkt från skoteråkare. En mindre del kommer från skottrar som tillhör turismföretag som bedriver skoteruthyrning eller skotersafari. Dessa betalar dock en högre avgift per skoter. Bolaget lägger betydande resurser på kontroll av - och information till - skoteråkare. Dessutom investerar man löpande i markarbeten och skyltning mm för att ytterligare utveckla ledsystemet.

Fallstudie 3 ”Nyetablerad och växande betalled”



Väsek är en ekonomisk förening i västra Jämtland som bildades år 2006 och som i dagsläget ansvarar för ca 70 mil skoterled. Lederna finansieras till största delen genom ledavgifter men även en del ideellt arbete från skoterklubbar.

Idén om en betalled växte fram då skoterklubbarna själva hade det svårt att få ekonomin att gå ihop och klara av en ökad tillströmning av turister. Ett flertal skoterklubbar gick därför ihop och bildade en ekonomisk förening där man knöt ihop de olika skoterlederna för att skapa ett större ledområde. Föreningen ägs i dagsläget av fem skoterklubbar där alla administrativa uppgifter sköts av en halvtidsanställd. Underhåll och preparering sköts helt av fyra halvtidsanställda som till 50 % får bidrag från arbetsförmedlingen. Skoterklubbarna hjälper även till ideellt som ledvärdar och vid större upprustningar av ledsystemet.

Sedan starten har omsättningen ökat med 20 % varje år och 2009 hade föreningen en omsättning på 1,25 miljon. Största intäkterna kommer ifrån norska stugägare men också från företag som bedriver skoterturism. Väsek har även fått 500 000 kr i kommunalt bidrag till att kunna investera i röjning och brobyggnationer. Ledkort löses antingen via internet eller på något av de 20 försäljningsställen.

Ledsystemet upplevs ha en bra kvalitet av åkare och skotertrafiken har blivit mer organiserad och kanaliserad. Betalningsvilja en bland lokalbefolkningen är dock låg och många kör av gammal hävd dvs. ” Jag har alltid kört här.” Därför krävs det ledvärdar ute i området som kan kontrollera innehav av ledbevis. Väsek försöker i största möjliga mån skilja på skid- och skoterledsspår, för att undvika konflikter mellan olika friluftsutövare, men i turismtäta och känsliga naturområden kan finnas behov av ytterligare reglering av snöskotertrafiken. Även om man i dagsläget inte har några utmarkerade friåkningsområden så finns det tankar på att skapa detta för att kunna hantera den ökade efterfrågan på friåkning.

Målet är att lederna helt skall finansieras genom ledintäkter så att man kan ha två årsanställda som jobbar med underhåll och skötsel av lederna. I dagsläget räcker de ekonomiska resurserna till de som är ute och preparerar och underhåller lederna men man är fortfarande beroende av ideella insatser från lokala skoterklubbar.

Fallstudie 4 ”Bra ledkvalitet men få betalande åkare”



Nordic Area är ett ledbolag och ett avgiftsbelagt skoterområde på 100 led mil som går igenom Dalarna, Härjedalen och Gävleborg. I dagsläget är det framförallt de lokala skoterklubbarna i området som ansvarar för preparering och underhåll av skoterleder, säljer ledbevis och agerar ledvärdar medan ledbolaget Nordic Area som äger alla markägaravtal och ansvarar för de 25 ledmil som går igenom mer glest befolkade områden. För varje sålt ledkort går 10 % av intäkterna tillbaka till Nordic Area.

Lederna prepareras framförallt med skotrar, sladdar och rullar men vissa områden prepareras även med pistmaskin och bandvagn. Med ett fast lednät kanaliseras trafiken och man får en struktur på skoteråkningen ur natursynpunkt, markägare i områden ser positivt till betallederna, trots att de inte får någon markägarersättning.

De 100 mil långa lederna som byggdes upp under 2002 finansierades av EU-medel och kommunala insatser. Tanken var att försäljning av ledkort helt skulle finansiera ledunderhållet men trots att lederna till största del håller en god kvalitet finns det en låg betalningsvilja i området, framförallt bland lokalbefolkningen. De största intäkterna kommer framförallt från skoterföretag som bedriver safariverksamhet eller skoteruthyrning. Problemet som man utifrån Nordic Area ser det är att det är svårt att bevisa att folk kör på lederna då det råder fri åkning i stort sett över hela området.

Omsättningen som 2009 uppgick till 120 000 kr klarade inte ens av att täcka bränslekostnader vilket leder till att allt arbete sker på ideell basis och många kostnader för drivmedel och bensin får tas ur skoterklubbarnas budget. Den ökade vinterturism man hade hoppats på i området har uteblivit då det inte finns några resurser för marknadsföring eller utveckling av ytterligare turistattraktioner.

4 Sammanfattande diskussion

Föreliggande studie har syftat till att identifiera befintliga finansieringssystem för snöskoterleder i Sverige enligt uppdrag från Nationella Snöskoterrådet. Studien har även pekat på för- och nackdelar med de olika finansieringsmodellerna.

Kartläggningen visar att det finns stora skillnader i ledkvalitet, ledavgift och kontroll mellan olika snöskoterområden. Varje område har också sina för- och nackdelar.

Resursfråga

Bristande resurser för ledunderhåll kan leda till ökad körning utanför lederna som skapar större slitage på marker och naturområden, konflikter med andra friluftsutövare, ökar antalet olyckor och skapar missnöje bland markägare. För att hantera den ökade skotertrafiken och skapa en mer hållbar skotertrafik måste en långsiktig ledfinansiering säkerhetsställas. Skoterklubbar som är beroende av medlemsavgifter och kommunala bidrag för sin ledfinansiering får det allt tuffare då skoteråkningen ökar men antalet medlemmar minskar.

Även om tidigare forskning pekat på att höga ledavgifter kan skrämja bort vissa åkare visar fallet Funäsdalen ett av Sveriges populäraste snöskoterområden, att utbyggnaden av betallederna kan öka skoterturismen vilket i sin tur har haft positiva ekonomiska effekter samt bidragit till ökad sysselsättning. Breda skoterleder som håller god kvalitet kanaliserar trafiken, minskar användarkonflikter, slitage på naturområden och skapar nöjdare markägare. Med god ekonomi hos den lokala ledoperatören skapas också förutsättningar för markägarersättning.

Olika geografiska förutsättningar

Samtidigt måste man vara medveten om att områden har olika geografiska förutsättningar för att lyckas med avgiftsbelagda leder och konflikterna är inte lika uttalade överallt. I många glesbygdsområden finns inte samma besöksstryck eller betalningsvilja som i turismtäta fjällområden som redan har en uppbyggd turistisk infrastruktur. För ett flertal områden som infört avgiftsbelagda leder kvarstår ofta samma problematik som innan dvs. att ledintäkterna inte täcker kostnaderna för preparering och underhåll. Ett litet besöksantal och få betalande åkare leder till att flertalet avgiftsbelagda ledområden fortfarande är beroende av ideella insatser från lokala skoterklubbar för att få verksamheten att gå runt. Utanför regleringsområden kan det dessutom vara svårt att motivera åkare att betala ledavgifter, särskilt i glesbygden.

I många kommuner finns det förhoppningar att attraktiva och välpreparerade leder skall öka besökarantalet och bidra till sysselsättning och lokal ekonomisk omsättning. För att utveckla en hållbar skoterturism krävs det emellertid mer än enbart attraktiva leder. Som tidigare forskning visar så efterfrågar dagens fjällbesökare varierande aktiviteter och en väl utbyggd infrastruktur. Den största ökningen av skoteråkningen kommer troligtvis att ske i turismtäta fjällområden som redan är hårt exponerade.

Framtida utvecklingsmöjligheter

Tydligare regler och kontroller kan behövas för få fler skoteråkare att inte bara hålla sig till lederna utan även lösa ledkort. Eftersom allemansrätten är icke-motoriserad kan man tolka lagen så att de som upprätthåller leder för snöskotertrafik också har rätt till att ta ut en avgift. Många skoterklubbar och ledbolag är ovetande om att de faktiskt har rätt att ta ut en ledavgift från skoteråkare som använder sig av lederna så länge det finns ett avtal med markägare i området och tydligt skyltade leder som informerar om skyldigheter att betala. Området behöver därmed inte vara reglerat som i Funäsdalen för att man skall ha rätt att ta ut en avgift.

Likaväl måste det vara enkelt och gå snabbt för skoteråkare att lösa ledkort t.ex. genom sms, internet eller närliggande serviceanläggning för att få fler ledanvändare att betala för sig. I flera betalledsområden bidrar turismföretag till de relativt stora ledintäkterna, vilket pekar på vikten av att turismföretag bidrar ekonomiskt för att nyttja lederna. Välmarkerade friåkningsområden längs skoterleder kan också vara ett sätt att hantera det växande intresset för friåkning. På detta sätt kan man även få denna grupp att hålla sig till lederna för att transportera sig till särskilda friåkningsområden.

En möjlig utveckling är att de områden som blir för hårt belastade måste reglera skotertrafiken genom högre priser, något som i sin tur kan leda till spill-over effekter till andra skoterområden som har lägre avgifter och färre åkare.

Våra fallstudieområden

Sammanfattningsvis så har områden olika förutsättningar för att lyckas med en och samma finansieringsmodell. För att Nordic Area skall få fler betalande åkare kan man behöva bli tydligare med att ledbolaget har rätt till att ta ut avgifter för körning på led. Nordic Area behöver även identifiera sin marknad för att veta hur de skall nå sina potentiella skoteråkare. Det kan även behövas ett större samarbete mellan olika aktörer för att få en fungerade turistisk infrastruktur i området och det kommer behövas en mer nischad marknadsföring. Det är möjligt att en ihopbyggnad med andra mer framgångsrika ledområden kan leda till spill-over effekter för Nordic Area.

På skoterlederna inom Luleå kommun finns det ett stort antal åkare, däremot är det få som bidrar till ledunderhållet. För att klara underhåll och preparering av lederna måste det till någon form av betalled med regelbunden kontroll för att skapa och upprätthålla ordning. Genom ökade ledintäkter skulle säkrare och bättre leder kunna skapas och eventuellt öka skoterturismen i området.

I både Väsek och Funäsdalen finns redan ett högt besöksstryck. Däremot är fjällområden som dessa känsliga för störning både utifrån natursynpunkt och övrigt friluftsliv. Det är därför viktigt att dessa området inte bygger på en ständig ökning av skoteråkare och utbyggnad av ledområdet. Istället kan skoteråknningen behöva regleras genom prishöjning eller ytterligare reglering för att skapa en framtida hållbar skotertrafik.

	Avgiftsbelagda leder	Kommun finansierade leder	Medlemsfinansierade Leder
Avgift för skoteråkare	Hög	Låg	Låg
Ekonomisk omsättning	Högre	Låg	Låg
Möjlighet till markägaresättning	Ja	Nej	Nej
Ledkvalitet	Hög	Blandat	Blandat
Ledkontroll/ledvärdar	Ja	Nej	Nej
Beroende av skoterklubsmedlemmar	Nej, oftast inte	Ja	Ja
Finansiering från	Ja oftast	Nej	Nej

turismentreprenörer som nyttjar leder			
Stora kostnader för preparering	Ja	Blandat	Blandat
Beroende av högt besöksstryck?	Ja	Nej	Nej

Sammanfattningsvis:

- Många ledområden har ekonomiska problem pga. vikande medlemsantal eller låg betalningsvilja.
- Skotertrafiken ökar samtidigt som antalet medlemmar i skoterföreningar minskar – en ekvation som inte går ihop och som inverkar på klubbars ekonomiska förutsättningar för att upprätthålla god ledkvalitet.
- Välpreparerade och attraktiva leder automatisk till ökad skoterturism utan det krävs ofta en mer utvecklad turistisk infrastruktur (t.ex. Hotell, restaurang, andra aktiviteter etc.) för att locka nya besökare.
- Snöskoterturismen bör inte ses som en isolerad företeelse då många skoterturister inte är renodlade skoteråkare utan även intresserade av andra vintersport aktiviteter som t.ex. skidåkning. Skoteråkningen bör därför utvecklas med hänsyn till framväxten av andra naturturistiska aktiviteter.
- För att skapa framgångsrika ledområden samt undvika många potentiella konfliktområden bör utvecklingen av skoterleder även ske med i samarbete med andra lokala aktörer som t.ex. turismoperatörer, rennäring, markägare, naturvårdsintressenter.
- Det måste bli tydligare att ledansvarig som upprätthåller och underhåller leder har rätt att ta ut ledavgifter från användare givet att markägareavtal slutits och att tydlig information om betalleder finns i området. Det kan också bli aktuellt att ledvärdar får större skydd och befogenheter för att stoppa och bötfälla åkare samt genomföra nykterhetskontroller.

Litteratur

Intervjuer

Personliga intervjuer

Andersson, Börje. 2010-02-02 Bidragshandläggare Luleå Kommun.
Andersson, Jan-Erik. Ordförande i VÅSEK, 2010-02-19
Hallberg, Nils. 2010-03-18 Miljörättsjurist på Naturvårdsverket.
Hammar, Sven-Erik. 2010-01-26 VD för Funäsdalen Skoterled AB.
Johansson Ruben, 2009-12-11 Naturförvaltningschef Länsstyrelsen Jämtlands län.
Svensson, Lennart. 2010-01-21, Ordförande i Nordic Area.
Åström, Anders. 2010-02-02 Ordförande i Sunderby Skoterklubb.

Telefonintervjuer

Eliasson, Mikael. 2009-12-14 Vice ordförande i Looshamra Skoterklubb.
Halvarsson, Sven-Erik. 2009-12-10 Snöskoter Område Norra Dalarna (SOND)
Hellgren, Roger. 2009-12-14 Kontaktperson för Frostvikens skoterklubb.
Jönses, Ante. 2009-12-16 Ledansvarig Edsåsdalen,
Landsbygdsrådet, 2009-12-10
Larsson, Fredrik. 2009-12-09 Ordförande i Sälen snöskoterklubb.
Nilsson, Lars-Göran. 2009-12-14 Skoteralliansen i Dorotea kommun, SAIDK.
Sjöberg, Bruno. 2009-12-14 Ledansvarig Lofsdalsspår.

Mailkorrespondens

Kalenius, Vesa. Ljungdalens snöskoterklubb. 2010-03-15
Landemark, Lennart. Länsstyrelsen i Värmlands län. 2009-12-08
Länsstyrelsen i Dalarnas län, 2009-12-08
Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2009-12-08
Länsstyrelsen i Västerbottens län, 2009-12-08
Wallin, Göran. Landsbygdsrådet Gällivare. 2009-12-10
Wilde, Fredrik- Länsstyrelse i Värmlands län. 2009-12-14

Internet källor

www.doroteabyar.nu (Senast tillgänglig 2009-12-16)

www.frostviksleden.se (Senast tillgänglig 2009-12-15)

www.funasdalen.se (Senast tillgänglig 2009-12-05)

www.edsasdalen.nu (Senast tillgänglig 2009-12-05)

www.lofsdalsspar.se (Senast tillgänglig 2009-12-05)

www.nordicarea.com (Senast tillgänglig 2009-12-08)

www.salenskoter.se/SM (Senast tillgänglig 2009-12-08)

www.sond.se (Senast tillgänglig 2009-12-04)

www.vinterstaden.org (Senast tillgänglig 2009-12-04)

www.vasek.se (Senast tillgänglig 2009-12-15)

www.svt.se (Senast tillgänglig 2010-02-16)

www.naturvardsverket.se (Senast tillgänglig 2010-03-03)

www.ltz.se (Senast tillgänglig 2010-03-03)

www.allehanda.se (Senast tillgänglig 2010-03-03)

www.harjedalenssf.se (Senast tillgänglig 2010-03-08)

Publicerat material

Alexandersson, Ulf. (2009) *Program för utredning om skoterled (transitled)*. Länsstyrelsen i Jämtlands län.

Bladh, G., Boman, M., Emmelin, L., Ernerfeldt Burman, L., Haraldson, A-L., Henningsson, S., Lindhagen, A., Lundmark, L., Mattsson, L., Müller, D.K., Norman, J., Petersson Forsberg, L., Sandberg, M., Stenseke, M. & Öhman, J (2008) *Vad är friluftsliv? Delresultat från en nationell enkät om friluftsliv och naturturism i Sverige*. . Fredman, P., Karlsson, S-E., Romild, U. & Sandell, K. (red.) Forskningsprogrammet Friluftsliv i förändring. Rapport:4

Fredman, P., Boman, M., Lundmark, L. & Mattsson, L. (2008) *Friluftslivets ekonomiska värden– en översikt*. Rapport till Svenskt Friluftsliv 2008-03-19

Heldt, T. (2000) *Turskidåkares värdering av externaliteter från snöskoter*. Dalarnas Högskola. VTI. CTEK Working Paper. 2000:22

Heldt, T. & Heldt- Cassel, S. (2007) *Skoterturismen och utvecklingen i Funäsdalsfjällen En uppföljning av projektet "Hållbar utveckling i Funäsdalsfjällen"*. Dalarnas Högskola. Arbetsrapport:04

Denstadli, J.M., Fredman, P., Heldt, T. Lindberg, K., & Vuorio, T. (2001) *Skiers and snowmobilers in södra Jämtlandsfjällen: Are there recreation conflicts?* Arbetsrapport 2001:12

Fredman, P. & Lindberg, K. (2005) *Using choice experiment to evaluate destination attributes: the case of snowmobilers and cross-country skiers*. Tourism 53:2 (127-140)

Vail, D. & Heldt, T. (2004) *Governing snowmobilers in multiple-use landscapes: Swedish and Maine (USA) cases*. Ecological Economics. 48:469– 483

Övrigt material

Andersson, J-E. (2010) Projekt transitleder. Presenterat vid Konferens Transitleder. Funäsdalen 25-26 januari, 2010

Carlsson, T. (2009, 24 november) *Snofed vill införa avgift för skoter. Piteå Tidningen.*

Eklund, N. (2009, 21 november) *Skotern prioriteras högt i Jokkmokk. Sveriges Radio P4.*

Fundin, J. (2009, 15 januari) *Skoterklubb kan läggas ner. Östersundsposten..*

Gustavsson, J. (2010, 22 januari) *Ungdomar bryr sig inte om föreningar. Sveriges Radio. .*

Wikner, A. (2009, 18 januari) *"Stoppa buskörningen med snöskoter". Allehanda.*



ETOUR, Mid Sweden University
SE- 831 25 Östersund
Tel: +46 63 19 58 00
Fax: +46 63 19 58 10
E-mail: info@etour.se
www.etour.se



ISBN 978-91-86073-75-6