

10 år med Nationella Snöskoterrådet

MARS 2018



NATIONELLA
SNÖSKOTERRÅDET



Samtliga foton: Nationella Snöskoterrådet



NATIONELLA
SNÖSKOTERRÅDET

Förord

Idén om en samverkande kraft inom svensk snöskoter föddes i början av 2000-talet. Snöskotersverige präglades vid denna tid av oklara ansvarsförhållanden, bristande dialog och dåliga kunskaper om olika intressenters förhållanden och villkor vilket medförde att olika aktörer ofta talade förbi varandra.

I mitten av 2000-talet togs det första initiativet till ett dialogforum, i syfte att samla alla aktörer som har en roll i Snöskotersverige. Arbetet utvecklades och 2007 var tiden mogen att samla dessa aktörer under en gemensam överenskommelse och Nationella Snöskoterrådet bildades.

Redan från starten har rådet arbetat mot visionen ”Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs”. Parter som tidigare har stått långt ifrån varandra söker nu gemensamma svar på frågeställningar som har betydelse för svensk snöskoterkörning. Arbetet har bedrivits enligt en viktig princip – konsensus. Rådets medlemmar har enats kring varje fråga. När det inte har varit möjligt har rådet lämnat frågan och enskilda medlemmar har haft möjlighet att driva den på egen hand.

Nationella Snöskoterrådet har idag en stark ställning i Snöskotersverige och utgör en efterfrågad expertresurs. En viktig orsak är det aktiva kommunikationsarbete som har bedrivits och intensifierats allt mer. Ett viktigt verktyg är de enkätstudier som regelbundet genomförs bland snöskoterförare kring angelägna frågor som exempelvis kunskaper om regler för körning på jordbruks- och skogsmark, attityder till alkohol och till friåkning i lavinterräng. Det sistnämnda är en allt mer angelägen fråga för rådet då olyckstillbudet blir allt fler.

Den första utvärderingen av rådets arbete som gjordes efter fem år resulterade i ett tydligt mandat att fortsätta arbetet. Rådet befinner sig nu i den andra överenskommelseperioden som sträcker sig till slutet av 2018. Det är en intensiv period då en utredning och revidering av terrängkörningslagstiftningen har aviserats. Från vissa håll har det rests farhågor om stora inskränkningar i snöskoterkörningen. Klart är att många av dessa röster har en stor förväntan att Nationella Snöskoterrådet ska företräda deras intressen.

Östersund i mars 2018

EvaLinda Sederholm
ordförande i Nationella Snöskoterrådet

Sammanfattning

Det Nationella Snöskoterrådet bildades 2007 då Vägverket bjöd in ett antal centrala aktörer till samverkan om snöskoterfrågor. Grunden för medverkan i rådet var den överenskommelse som skulle tydliggöra ramarna för arbetet och att det skulle ske i form av ett råd.

Kärnan i överenskommelsen är den gemensamma visionen och syftet för Nationella Snöskoterrådets arbete.

Visionen: Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.

Syfte och målsättning: Syftet med överenskommelsen är att bidra till en hållbar snöskotertrafik som förenar både körning inom näringsverksamhet och enskild körning samt värnar allas naturupplevelser. Detta ska ske utan att skada eller störa människor, djur, miljö, egendom eller arell näringsverksamhet.

Nationella Snöskoterrådet är ett forum för dialog. Detta möjliggör att parterna kan få ett gemensamt synsätt. Rådet driver endast frågor kring vilka konsensus nås.

Arbetet under den första överenskommelseperioden mellan 2007–2012 omfattade sex insatsområden. Stort fokus lades vid informationsarbetet och ett flertal grundläggande dokument togs fram. Bland annat en broschyr på åtta språk om regler för snöskoterkörning i Sverige. Vidare tog rådet fram boken ”Planera för snöskoter” som primärt riktar sig till kommuner i deras arbete vid anläggande och underhåll av snöskoterleder.

2012 utvärderades rådets arbete av Naturvårdsverket. Den övergripande slutsatsen från denna ”visar att arbetet i Nationella Snöskoterrådet varit framgångsrikt utifrån rådande förutsättningar. Nationella Snöskoterrådets överenskommelse och handlingsplaner har banat väg

för ett effektivt arbete som kännetecknats av dialog, inflytande och samverkan”.

Under den andra överenskommelseperioden har kommunikationsarbetet intensifierats. En del i detta har varit enkätundersökningar riktade till snöskoterförare. De frågor som ställts har rört centrala ämnen som kunskaper och attityder till körning på jordbruks- och skogsmark, till friåkning samt till alkohol och snöskoterkörning.

Rådet har vidare producerat en film om körning på jord- och skogsmark för att öka förståelsen om de potentiella skador som kan uppstå samt en film om lavinsäkerhet. I anslutning till det har en webbutbildning tagits fram för att bidra till att stärka kunskapen hos framför allt snöskoterförare utan förarbevis. Ett omfattande arbete har också genomförts för att informera om gränsöverskridande snöskoterkörning till Norge.

Vintern 2007/2008 var en av de mörkaste i svensk snöskoterhistoria. 19 snöskoterförare omkom. Tio år senare ser situationen annorlunda ut. Den gångna vintern omkom åtta snöskoterförare. Orsakerna bakom denna positiva utveckling är sannolikt flera; bättre snöskotrar, fler utbildade genom förarbeviskurser, mer kunskap och förändrade attityder till alkohol. De två sistnämnda rör centrala insatsområden för Nationella Snöskoterrådet.

Samtidigt återstår fortfarande många viktiga frågor för Nationella Snöskoterrådet. En är att bidra till ökade kunskaper och ett förändrat beteende bland förare som kör i lavinterräng, ett annat att nå fram till den lilla grupp som väljer att inte alls följa lagar och regler. En överskuggande fråga för rådets arbete är den förestående översynen av terrängkörningslagstiftningen vilken är aviserad att påbörjas under 2018.

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	4
1. Snöskoterkörningens utveckling i Sverige	6
2. Nationella Snöskoterrådets bildande	8
2.1 Visionen och syftet, överenskommelsens kärna	8
2.2 Nationella Snöskoterrådets arbetssätt	9
2.4 Första överenskommelseperioden, 2007–2012	10
2.4.1 Information	10
2.4.2 Tillsyn, bevakning och övervakning	10
2.4.3 Regler för fordon och trafik	10
2.4.4 Miljö och trafiksäkerhet	11
2.4.5 Skoterleder/infrastruktur	12
2.4.6 Övrigt	12
3. Utvärdering av den första överenskommelsen 2007–2012	14
4. Andra överenskommelseperioden	15
4.1 Arbetet inom insatsområdena samt intervjuer med rådsmedlemmar	15
4.1.1 Information	15
4.1.2 Intervju: Ida Nyberg, LRF:s representant i Nationella Snöskoterrådet	17
4.1.3 Tillsyn, bevakning och övervakning	17
4.1.4 Regler för fordon och trafik	18
4.1.5 Miljö och trafiksäkerhet	18
4.1.6 Skoterleder/infrastruktur	18
4.1.7 Case: Frostviksfjällen – mot en hållbar snöskoterturism	19
4.1.8 Övrigt	19
4.2 Intervju: Anna Helena Lindahl, ordförande Nationella Snöskoterrådet 2013–2017	20
5. Det fortsatta arbetet	21
5.1 Intervju: EvaLinda Sederholm, ordförande i Nationella Snöskoterrådet 2017–	22
Bilaga 1 – Överenskommelsen 2014–2018	24
Bilaga 2 – Intervjuer	25

1. Snöskoterkörningens utveckling i Sverige

Snöskotern var från början ett arbetsredskap i renskötseln och inom småskaligt jord- och skogsbruk. Under 1970-talet blev den ett uppskattat fritidsfordon som gav möjlighet till ett motoriserat friluftsliv. Körningen förekom såväl i fjälltrakter som i skogs- och på jordbruksmark utanför fjällkedjan. 1975 fanns det omkring 10 000 registrerade snöskotrar.

I takt med att snöskoterkörningen ökade blev behovet att reglera den större. År 1975 trädde terrängkörningslagen i kraft och följdes 1978 av terrängkörningsförordningen. Terrängkörningslagen förbjuder barmarkskörning. Det anses dock tillåtet att köra på väl snötäckt mark om det kan ske utan risk för skador på skog eller mark. Däremot är inte allemansrätten motoriserad, varför mycket talar för att markägarens tillstånd krävs vid snöskoterkörning. Detta förhållande är dock inte fullt utrett varför det brukar betecknas som en gråzon.

1999 antog Sverige 15 nationella miljökvalitetsmål varav ett flertal direkt eller indirekt berör snöskotertrafiken. Inte minst gäller det målet Storslagen fjällmiljö. Där sägs bland annat att ”verksamheter i fjällen ska bedrivas med hänsyn till dessa värden så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar”.

Sedan dess har snöskoterkörningen haft en fortsatt stark tillväxt. I slutet av 2016 fanns 310 162 snöskotrar registrerade i Sverige. Av dessa var 173 601 i trafik. Nyregistreringen av snöskotrar 2016 var 9 799. Dagens snöskoterkörning är i stor utsträckning koncentrerad till de fyra fjälllänen. 68 procent av alla snöskotrar var 2017 registrerade i något av dessa län. I en enkätstudie som genomfördes av Nationella Snöskoterrådet 2015 och besvarades av 3 315 snöskoterförare svarade sex av tio att de hade kört snöskoter i de svenska fjällen den gångna vintern.

De senaste tio till femton åren har inneburit en stark utveckling såväl i körbeteende som för olika snöskotertyper. I ovannämnda enkätstudie svarade hälften att de definierade sig som friåkar och att tre av tio oftare friåker än tre år tidigare. Ungefär en av sex friåker mindre ofta.

”Det finns inga dåliga snöskotrar idag. Tekniken har tagit ett stort steg framåt. Dagens snöskotrar kan ta sig fram på helt andra ställen än förut vilket också förändrat åkningen.”

Björn Friström, chefredaktör, Snowrider

Snöskotern har varit ett olycksdrabbat fordon. Mellan 1973 och 2017 omkom i genomsnitt 7,9 förare per säsong. En omfattande undersökning vid Umeå universitet visade att bland de omkomna mellan säsongerna 2006/2007 och 2011/2012, var mer än hälften alkoholpåverkade. I genomsnitt hade förarna 1,9 promille i blodet, långt över gränsen för grovt rattfylleri på 1,0 promille. Många av dödsolyckorna är även drunkningsolyckor i samband med iskörning, enligt en tidigare analys.

Trenden avseende dödsfall är tydlig. Under de senaste tio åren har antalet snöskoterrelaterade dödsfall minskat. Vintern 2006/2007 omkom 19 snöskoterförare. Tio år senare hade siffran mer än halverats till åtta (se nedanstående diagram).

I takt med att snöskoterkörningen har ökat har olika intressen allt mer kommit att ställas mot varandra. Olika slags näringsverksamheter och naturintressen har ställts mot snöskoterförarens intressen och den frihet som fordonet representerar för många. Ljud eller buller ställs mot den tystnad som många fjällbesökare söker,

¹ <https://www.miljomal.se/Miljomalen/14-Storslagen-fjallmiljo/>

² <https://www.trafa.se/>

³ <https://www.trafa.se/>

⁴ <http://www.snofo.se/wp-content/uploads/2016/05/Pressmeddelande-snofo.pdf>

⁵ <https://www.trafa.se/>

⁶ www.trafikverket.se

⁷ <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111213000150>



men även buller i tätortsnära miljöer är en fråga som engagerar. Buller från snöskotrar är även en fråga som bland annat snöskoterorganisationerna arbetar med via kampanjen "Säg nej till buller, inte till skoter".

Oaktsam körning på jordbruks- eller skogsmark, olovlig körning i förbudsområden och olovlig jakt är andra frågor som skapar spänning och debatt. Många snöskoterförare är samtidigt medvetna om hur viktigt det är att följa de lagar och regler som omgärdar snöskoterkörningen. I enkätundersökningen 2015 svarade nio av tio att de alltid tar hänsyn till djur, människor och natur genom sitt körsätt. Av dem som svarat på en-

käten anser åtta av tio att det är en liten grupp förare som står för den ovarsamma körningen.

Snöskoternäringen, inklusive snöskoterturismen, är idag en industri som omsätter miljardbelopp och som har stor betydelse för sysselsättningen i de områden där den förekommer mest.

SVT.se/västerbotten

Krafttag mot Skoterolyckor

2007-03-25

Källa: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/krafttag-mot-skoterolyckor>

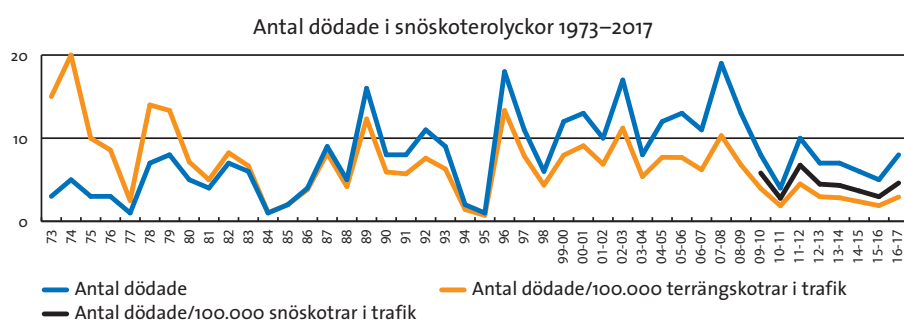


Diagram 1: Antal dödade i snöskoterolyckor i Sverige 1973 – 2017 (Källa: Trafikverket)

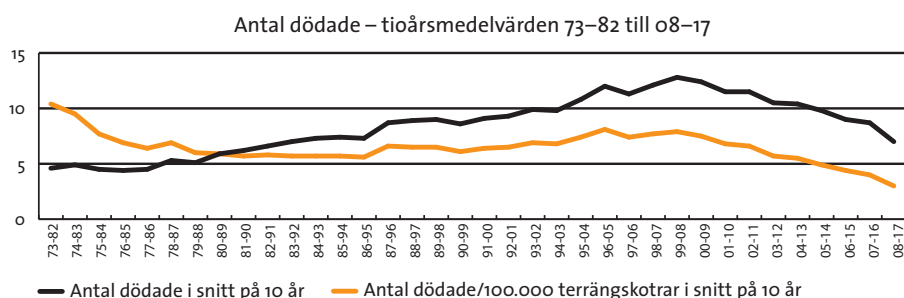


Diagram 2: Antal dödade i snöskoterolyckor i Sverige – 10-årsmedelvärden (Källa: Trafikverket)

2. Nationella Snöskoterrådets bildande

Flera initiativ från olika aktörer bidrog till att Nationella Snöskoterrådet bildades. Ett av dessa var det fleråriga arbete som Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED) bedrev i syfte att etablera en snöskotermyndighet.

I början av 2000-talet inträffade ett flertal allvarliga snöskoterolyckor, varav flera alkoholrelaterade. Olovlig körning, buller, otydliga ansvarsförhållanden och bristande dialog vid snöskoterrelaterade beslut var ytterligare problem som förekom. På initiativ av Vägverket Region Norr bildades därför ett forum för snöskoterfrågor med erfarenheter från det råd för viltskador som hade bildats några år tidigare och visat sig effektivt för att samla ett flertal aktörer med olika intressen till samverkan.

”SNOFED jobbade länge med att få till en skotermyndighet eller ett skoterdepartement. Det var spretigt. Alla jobbade på sin kant. Det var välkommet när Vägverket tog initiativet att samla alla aktörer och skapa ett samverkansorgan byggt på en grundläggande konsensusprincip.”

Mikael Johansson, generalsekreterare, SNOFED

Vägverket Nords initiativ vidareutvecklades av Vägverket Region Mitt under 2007 och ett antal centrala aktörer med olika intressen i snöskoterfrågan bjöds in. Grunden för medverkan i rådet var den överenskommelse som undertecknades

2007, som syftade till att tydliggöra ramarna för arbetet och att det skulle ske i form av ett råd, Nationella Snöskoterrådet. Till rådets förste ordförande valdes Håkan Wennerström, regiondirektör vid Vägverket Region Mitt och till samordnare utsågs Jan Lindgren från Vägverket.

De aktörer som stod bakom överenskommelsen var Vägverket (sedermera Trafikverket), Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen Norrbotten, Kommunförbundet Norrbotten (sedermera SKL), Sametinget, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation (SSCO) och Lantbrukarnas Riksförbund (LRF). Transportstyrelsen tillkom 2010. Medlemmarnas olika motiv för delaktighet i rådet vilket beskrivs i tabellen.

2.1 Visionen och syftet, överenskommelsens kärna

Visionen:

Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.

Syfte och målsättning:

Syfte med överenskommelsen är att bidra till en hållbar snöskotertrafik som förenar både körning inom näringsverksamhet och enskild körning samt värnar allas naturupplevelser. Detta ska ske utan att skada eller störa människor, djur, miljö, egendom eller areell näringsverksamhet.

ORGANISATION	MOTIV TILL DELAKTIGHET I RÅDET
Vägverket (Sedermera Trafikverket)	Infrastruktur, säkerhet kring leder/väg
Naturvårdsverket	Terrängkörningslagen, miljö
Kommunförbundet Norrbotten (Sedermera SKL)	Företräder 290 kommuner, skoterleder
Rikspolisstyrelsen (Sedermera Polismyndigheten)	Trafikövervakning, information
Länsstyrelsen Norrbotten (Sedermera Dalarna)	Företräder Länsstyrelsen, lagstiftning
SNOFED	Medlemmarnas intressen, skoterleder
SSCO	Snöskoterförutbildning, förarbevis
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)	Markägarfrågan, ordningsfrågor
Sametinget	Snöskoteråkning som stör rennäringen
Transportstyrelsen (2010)	Regler för snöskoterutbildning

Tabell 1: Nationella Snöskoterrådets medlemmar 2007 med respektive medlems motiv för delaktighet.

Nationella Snöskoterrådet är ett forum för dialog. Detta möjliggör att parterna kan få ett gemensamt synsätt, så att ingående myndigheter och organisationer i rådet kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot den gemensamma visionen.

Rådet har som huvudinriktning att genom samverkan prioritera, leda och följa upp arbetet under denna överenskommelse mellan deltagande myndigheter och organisationer.

Målsättningen är att rådet löser frågor i samverkan, men varje organisation i rådet har möjlighet att bedriva eget påverkansarbete utifrån organisationens verksamhetsinriktning.

Vid behov bjuder rådet in ytterligare intressenter till rådsmöten eller ordnar tematräffar för att belysa gemensamt överenskomna frågeställningar.

2.2 Nationella Snöskoterrådets arbetssätt

Redan från början etablerades en arbetsordning som sedan dess har varit styrande för rådets arbete. Grunden för arbetet är de handlingsplaner som kan liknas vid målprogram och att-göra-listor som bidrar till att prioriterade frågor kan drivas i en strukturerad form. De insatsområden som arbetet har strukturerats kring har varit:

1. Information
2. Tillsyn, bevakning och övervakning
3. Regler för fordon och trafik
4. Miljö och trafiksäkerhet
5. Skoterleder/infrastruktur
6. Övrigt

Rådet träffas två gånger per år. Vid dessa möten diskuteras aktuella frågor, och ansvar för deras genomförande bestäms. Det innebär att enskilda medlemmar får ansvar att driva en fråga fram till ett genomförande. I rådet bereds den sedan och olika ståndpunkter lyfts upp för att kunna nå ett konsensusbeslut. I de fall det inte är möjligt att nå konsensus lyfts frågan ut och hanteras i andra fora, till exempel av enskild medlem som då får driva frågan i eget namn.

Nationella Snöskoterrådet har även arrangerat årliga konferenser, Snöskoterforum. Dessa har haft en bred inbjudan i syfte att nå aktörer och enskilda som inte har någon plats i rådet. Forumen har varit välbesökta och en viktig arena för att diskutera snöskoterrelaterade frågor, presentera rådets arbete och på så sätt få en bred förankring för förslag. Snöskoterforum har haft en viktig funktion som en arena där aktörer, som annars inte haft någon naturlig mötesplats, har kunnat mötas. Exempel är snöskoterförare som inte är anslutna till någon snöskoterklubb, samt kommersiella aktörer så som snöskoteruthyrare och arrangörer av snöskotersafari.

2.3 Intervju: Håkan Wennerström, Nationella Snöskoterrådets förste ordförande 2007–2009

(dåvarande regiondirektör Vägverket Mitt)

Hur såg bakgrunden till rådets bildande ut?

I början av 2000-talet inträffade ett flertal dödliga, ofta alkoholrelaterade snöskoterolyckor och krav på att bryta ett negativt mönster ställdes. Det var en naturlig grund för Vägverkets engagemang. Ett förberedande arbete, det så kallade Snöskoterprogrammet, hade redan inletts av Vägverket Region Nord som det nya initiativet kunde dra nytta av. För att nå längre stod det tidigt klart att det krävdes en bred förankring från snöskoterorganisationer och andra intresseorganisationer, till exempel LRF samt myndigheter. Ett förankringsarbete tog därför vid, där intressenterna bjöds in.

Vi hade en fast övertygelse att om vi skulle kunna uppvakta och presentera förslag för politiker och myndigheter behövde vi kunna visa att de viktigaste parterna inom Snöskotersverige fanns representerade.

Fanns det några särskilda utmaningar vid bildandet och i så fall vilka?

Det tog en viss tid innan vi hade alla aktörer samlade kring samma vision och handlingsprogram. Utmaningen kunde samtidigt vändas till något positivt genom att frågorna blev stabilt förankrade. En annan utmaning var finansieringen, men även denna kunde lösas då fler medlemmar sköt till medel till arbetet.

Vilka var rådets viktigaste frågor inledningsvis?

I ett tidigt skede genomförde vi en brainstorming för att strukturera arbetet i ett antal insatsområden. Ambitionen var att dessa skulle hålla över tid och ur vilka de årliga handlingsplanerna skulle utvecklas. Om nya aktiviteter eller frågor tillkom skulle de kunna sorteras in under respektive insatsområde.

Vilka var de främsta framgångsfaktorerna för rådets arbete?

Det första och det viktigaste var acceptans. Ibland fördes starka åsikter fram vid rådets möten men i botten låg en ömsesidig respekt för varje medlems olika roll och ansvar. Vi hade förmågan att arbeta utifrån ett perspektiv av minsta gemensamma nämnare och kunde på så sätt utkristallisera prioriterade frågor. Ett exempel var ambitionen att ta fram en förändring av skyltningen vid passage av väg. Vägverket fick acceptans för detta internt genom att kunna visa den breda förankring som fanns hos rådet.

Hur bedrevs arbetet mot den politiska världen?

Vi bjöd in politiker till olika sammankomster, till exempel Snöskoterforum. Rådet skrev även underlag till politiken om förändring, bland annat ett förslag om skärpta straffsatser. Över tid fick också Nationella Snöskoterrådet en tydlig roll hos framför allt riksdagspolitiker med intresse i snöskoterfrågor. Rådet ombads flera gånger att beskriva en sakfråga eller ge sin syn på den. Den breda förankringen gav en gedigen respekt för rådets ställning hos politiska företrädare.

2.4 Första överenskommelseperioden, 2007–2012

2.4.1 Information

Ända sedan rådet etablerades har informationsarbetet varit prioriterat. För att skapa struktur utvecklades en kommunikationsplan som grund för kommunikations- och informationsaktiviteter.

Rådet tog fram en hemsida där informationsmaterial om vett och etikett för skoterkörning respektive skoterregler gjordes tillgängliga. Utöver det utvecklades det så kallade Z-card:et, ett lättillgängligt informationsmaterial på åtta språk med regler för snöskoterkörning.

Flera broschyrmaterial togs också fram, bland annat om renar och snöskotertrafik liksom om snöskoter och markslitage. En film producerades med fokus på körning på fjället och i lavinter-räng. "Filmen 15 minuter – en film om snöskoter och laviner" har fått stor spridning sedan den togs fram och varit viktig för att kunna diskutera riskerna med friåkning i brant terräng. Den illustrerar också väl Nationella Snöskoterrådets arbetssätt, där SSCO stod som projektägare och ansvarade för produktionen men där den färdiga filmen lanserades under Nationella Snöskoterrådets namn.



Källa: www.snoskoterradet.se

Vidare togs särskild linformation fram för fjällännen om förbudsområden liksom en nationell version för övriga områden.

"Informationsarbetet har en viktig funktion. En särskild utmaning är att nå de uppskattningsvis 60 – 70 procent av alla snöskoterförare som inte är organiserade i någon snöskoterklubb eller organisation."

Jan Lindgren, samordnare 2007 - 2012

2.4.2 Tillsyn, bevakning och övervakning

Nationella Snöskoterrådet är inget beslutsforum, utan ett organ som utreder viktiga frågor och presenterar slutsatser. Det gäller inte minst inom tillsyn, bevakning och områden. Under de fem år som överenskommelsen gällde etablerades en modell för ledvårdar, och det utreddes bland annat om naturbevakares och civila fjällräddares befogenheter skulle kunna utökas för kontroll av snöskoterförare. Vidare utreddes förutsättningarna för en förenklad rapportering av snösko-

terrelaterade brott liksom förutsättningarna för högre straffsatser för dessa brott. En hemställan om detta gjordes till riksåklagaren.

2.4.3 Regler för fordon och trafik

Trafikregistret hade fram till 2007 inte särredovisat snöskotrar från andra så kallade terränghjulingar. Då det var angeläget att få ett grepp om hur stort skoterbeståndet var i Sverige initierades ett projekt för särredovisning av snöskotrar från andra terränghjulingar, framförallt fyrhjulingar, som blivit ett allt vanligare fritidsfordon från att tidigare mestadels använts som bruksfordon.

Vidare utreddes regler för skrotning av snöskotrar, då dessa annars fanns kvar i statistiken som avställda fordon. För att stimulera utvecklingen av ett nytt förarbevis togs även ett förslag på provmaterial fram.

Vid denna tid fanns ingen branschorganisation för snöskoteruthyrare eller för arrangörer av snöskotersafari. Därför togs både en utbildning och en diplomering fram i syfte att öka professionaliseringen inom dessa branscher.

Boken "Planera för Snöskoter" utvecklades. Det är en handbok som framför allt riktar sig till kommuner och som ger stöd och förslag vid planering och drift av snöskoterleder inom de egna kommungränserna.

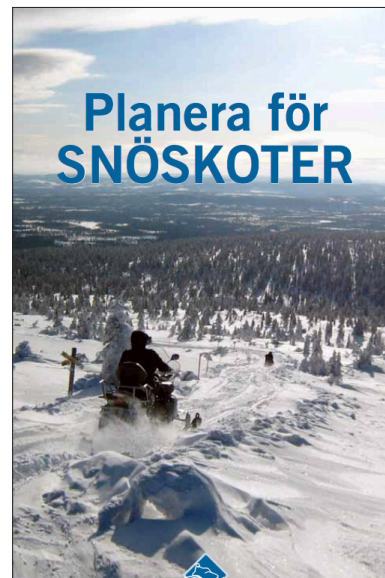
2.4.4 Miljö och trafiksäkerhet

Då alkohol historiskt varit en starkt bidragande orsak till många snöskoterrelaterade dödsfall, var det angeläget för rådet att utreda möjligheterna med alkohol på snöskotrar. Ett projekt initierades, men det visade sig att de alkoholåldersgränser som vid denna tid fanns på marknaden inte klarade stränga vinterförhållanden. Projektet mynnade ut i att många snöskoteruthyrare istället lät sina kunder blåsa i en alkoholmätare innan de fick köra.

Det Nationella Snöskoterrådet engagerade sig också i ett EU-finansierat projekt i Sturman, inom BioFuel Region. Syftet var att inom turismnäringen och jord- och skogsbruket öka kunskapen om snöskotrar och förnybara drivmedel. Målet var att ta fram en dieseldriven och en etanoldriven snöskoter.



Källa: www.snoskoterradet.se



Källa: www.snoskoterradet.se

Sverigesradio.se

Skoteruthyrare alkotestar kunder

2016-01-04

Källa: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=78&artikel=3347935>

2.4.5 Skoterleder/infrastruktur

Ledstruktur och finansiering har sedan Nationella Snöskoterrådets bildande varit angelägna frågor. Den första frågan handlade om att skapa en enhetlig nationell standard för utformning och märkning av snöskoterleder, då tillvägagångssättet skiljer sig mellan olika delar av fjällvärlden och i landets övriga snöskoterområden. Ett relaterat område som rådet arbetat mycket med har varit att utveckla modeller för finansiering av snöskoterleder. Även detta skiljer mellan olika delar av fjällkedjan. I de södra delarna finns välutvecklade betalledsområden medan det längre norrut hanteras genom frivilliga insatser från lokala snöskoterklubbar. I de allra nordligaste delarna av fjällkedjan har det gjorts försök med betalleder. Det har visat sig vara en utmaning, bland annat på grund av de stora geografiska avstånden.

Under den första verksamhetsperioden togs också ett markägaravtal fram. Syftet med detta var att skydda åker- och skogsmark, samt underlätta möjligheten att nå överenskommelser till ömsesidig nytta.

Ett försök med transitleder utvärderades också. Vid förflyttning mellan olika regleringsområden får snöskoterförare betala avgift även för områden som enbart används för genomfart. Många snöskoterförare uttryckte därför en önskan om en lösning för så kallad transittrafik.

Kopplat till detta togs även förslag till kanalisering och zonerings av snöskotertrafik fram. Syftet med detta var att utveckla hållbara lösningar för snöskoterkörningen. Genom kanalisering skiljs snöskoter och andra intressen åt, och genom zonerings hänvisas snöskoterkörning till särskilt avgränsade områden.

2.4.6 Övrigt

Bland de övriga aktiviteter som Nationella Snöskoterrådet arbetade med under sina fem första år fanns ett nordiskt erfarenhetsutbyte med Finland och Norge. Särskilt angeläget var utbytet med Norge, som hade en striktare snöskoterlagstiftning, men också för att många norrmän valde att frakta sina snöskotrar över landsgränsen och köra på svenska leder eller ännu hellre friåka, en möjlighet som inte fanns i Norge vid denna tid.

2.5 Intervju: Arnold Vonkavaara, ordförande i Nationella Snöskoterrådet 2011–2012

(dåvarande regiondirektör Trafikverket region Nord)

Vilka var de viktigaste frågorna under din tid som ordförande?

Den kommunikationsplan som skulle redovisa vad, hur och till vilka Snöskoterrådet ska kommunicera. Diplomerings av skoteruthyrare och utbildningarna för skoteruthyrare till vilket det också togs fram ett informationsmaterial som fick bred spridning. Samarbetet med våra grannländer vilket gav en möjlighet till erfarenhetsutbyte kring flera frågor.

Vilka var de främsta framgångsfaktorerna för rådets arbete?

Det aktiva kommunikationsarbetet, bland annat kring säker snöskoterkörning. Informationsmaterial togs fram med snöskoterregler samt goda råd kring säkerhet. Vad som är tillåtet och inte samt bra att kunna med avseende på säkerhet på skoter. Diplomerings av snöskoteruthyrare var också en viktig insats för att höja kvalitets- och säkerhetsarbetet i branschen.

Vilka utmaningar fanns och hur arbetade ni med dem?

De största utmaningarna är alltid säkerhetsfrågor och att nå ut med annan viktig information om snöskoterkörning. Säkerhetsdiskussionerna har kommit än mer i fokus med tanke på att snöskotrarna har blivit så mycket starkare och snabbare, vilket tyvärr lockar oerfarna förare att köra över sin egen förmåga.



3. Utvärdering av den första överenskommelsen 2007–2012

Nationella Snöskoterrådets första överenskommelse sträckte sig mellan 2007–2012. När denna period var till ända fick Naturvårdsverket i uppdrag att utvärdera rådets arbete. Utvärderingen var ett underlag till Naturvårdsverkets förslag om hur arbetet med de snöskoterrelaterade frågorna skulle kunna drivas vidare. Arbetet skulle ske efter samråd med parterna i överenskommelsen om Nationella Snöskoterrådet, Skogsstyrelsen samt övriga berörda länsstyrelser.

Den övergripande slutsatsen från utvärderingen "visar att arbetet i Nationella Snöskoterrådet varit framgångsrikt utifrån rådande förutsättningar. Nationella Snöskoterrådets överenskommelse och handlingsplaner har banat väg för ett effektivt arbete som kännetecknats av dialog, inflytande och samverkan." Vidare pekar utredarna på att Nationella Snöskoterrådet, i linje med överenskommelsen, inte har drivit frågor där man inte kunnat nå konsensus.

"...fördelen är att det är enkelt att komma igång, i ett råd sitter alla på sitt eget mandat. Det var ju meningen med en enkel start att man kom in med sina frågeställningar, kunskaper och perspektiv."

Intervju med rådsmedlem i utvärderingen

Som del av utredningsarbetet intervjuades rådets medlemmar. Flera av dem efterlyste organisationer från turist- och friluftsnäringen som nya medlemmar i rådet.

Utvärderingen visade att stödet för rådets arbete var starkt och att det borde fortsätta sitt arbete. Samtidigt pekade utvärderingen på behovet en tydlig huvudman. "Snöskoterrådets fortsatta arbete behöver förstärkas med ett tydligt uppdrag och en tydlig huvudman. För att besluta i frågor där rådet inte är överens krävs insatser från en tydligt utpekad huvudman (myndighet) samt en mer aktiv politik från riksdag och regering."



4. Andra överenskommelseperioden

Utredarna redovisade sitt uppdrag 2012. 2010 hade Vägverket övergått till att bli Trafikverket. Konsekvensen av det blev att Nationella Snöskoterrådet behövde ha en annan huvudman. Trafikverkets sektorsansvar såg annorlunda ut än det dåvarande Vägverkets och inte kunde ha detta slags uppdrag.

Som en konsekvens fick Naturvårdsverket inskrivet i sitt regleringsbrev från regeringen att samordna Nationella Snöskoterrådet och utse en ordförande, samt inom sin organisation en samordnare. Arbetet förbereddes av Naturvårdsverket och en ny handlingsplan togs fram som sedan kunde ligga till grund för en ny arbetsperiod och en ny överenskommelse. Den skrevs under 2014 och gäller fram till slutet av 2018.

4.1 Arbetet inom insatsområdena samt intervjuer med rådsmedlemmar

4.1.1 Information

Ända sedan Nationella Snöskoterrådet bildades har informationsarbetet varit mycket prioriterat. Det är genom detta arbete som många av de prioriterade frågeställningarna konkretiseras och kan nå ut till det stora antalet målgrupper som beskrivs i den kommunikationsplan som ligger till grund för arbetet.

Sedan 2014 har sammanlagt tre enkätundersökningar genomförts riktade till snöskoterförare för att kartlägga vanor och attityder till olika snöskoterrelaterade frågor. Resultaten har dels använts i Nationella Snöskoterrådets utåtriktade arbete men har också varit ett viktigt kunskaps- och diskussionsunderlag internt.

Den första undersökningen 2014 besvarades av 2 917 respondenter och genomfördes i samarbete med Fjällsäkerhetsrådet och Naturvårdsverket samt magasinerna Snowrider och Snowmobile. Bland resultaten kan nämnas att respondenterna svarade att de friåker allt mer, är beredda att ta risker för att få bra åkning, kör i lavinterräng med bristande kunskap - många gånger även utan lavinutrustning. Respondenterna visade också en mycket strikt hållning till alkohol i samband med snöskoterkörning och instämde i stor utsträckning i att attityderna har blivit mer restriktiva



Källa: www.snoskoterradet.se

Västerbottens-Kuriren

Allt fler kör skoter i lavinterräng

2014-03-16

Källa: <https://www.vk.se/1151185/allt-fler-kor-skoter-i-lavinterrang>

Folkbladet

Fler missbrukar chansen att friåka

2017-01-30

Källa: Folkbladet • Lördag 30 januari



Källa: www.snoskoterradet.se



Källa: www.snoskoterradet.se

jämfört med för tio år sedan. Enkätresultaten låg sedan till grund för den rapport som publicerades och resulterade i mer än 200 medieartiklar under två vintrar.

Hösten 2015 genomfördes en andra enkätundersökning, där rekryteringen skedde från en bredare bas. Rekryteringen skedde även via LRF:s kanaler, länsstyrelsernas hemsidor och Tidningen Snöskoter i syfte att nå respondenter som inte var lika utpräglade friåkare.

Sammanlagt 3 315 respondenter deltog i undersökningen. Bland de centrala resultaten kan nämnas att respondenterna menade att en liten men växande grupp, som inte följer lagar och regler, förstör för de snöskoterförare som gör det. En majoritet var positiva till att styra friåkningen till avgränsade områden. Stödet för betallader skiljde stort mellan de södra och norra fjällområdena. Undersökningen bekräftade också de allt mer restriktiva attityderna till alkohol bland snöskoterförare. Resultaten från enkätundersökningen låg sedan till grund för ett flertal medieinitiativ, där centrala frågeställningar och budskap lyftes fram.

Hösten 2017 genomfördes en tredje enkätundersökning. Den används i mediearbetet vintern 2017/2018. Bland annat har en fråga ställts hur snöskoterförare som kör i lavinterräng bedömer sina egna lavinkunskaper. Lavinfrågorna har blivit allt mer angelägna i takt med att incidenterna och de allvarliga lavinolyckorna har blivit allt fler.

Ett annat informationsområde har handlat om reglering av snöskoter i Sverige. Det har därför tagits fram ett material för de fyra fjällänen som finns tillgängligt på respektive länsstyrelses hemsida, samt ett nationellt för övriga län.

I samband med att den norska snöskoterlagstiftningen förändrades och fler områden i Norge blev tillgängliga för snöskoterkörning, togs ett informationsmaterial fram som stöd för snöskotrar som korsar landsgränsen till Norge.

På samma sätt togs ett informationsmaterial för norska förare fram då många norrmän väljer att köra i Sverige på grund av de mer liberala friåkningsreglerna.

Snöskoterkörningens påverkan på vilda djur diskuteras ofta, både inom snöskotervärlden men också utanför.

Som ett stöd för en hållbar snöskoterkörning tog Nationella Snöskoterrådet fram ett informationsmaterial på detta tema. Det lanserades både medialt och via olika snöskoterrelaterade kanaler.

För att skapa förutsättning för en snöskoterkörning som skyddar jordbruks- och skogsmark producerades informationsfilmen "Det som finns under snön" med LRF som projektägare. Filmen lanserades i Nationella Snöskoterrådets namn hösten 2017.

En annan viktig kommunikationsinsats var en kommuntorné med tre träffar i Boden, Lycksele och Östersund vilken genomfördes våren 2012 med kommunala terrängkörningshandläggare som målgrupp. Syftet var att öka deras kunskaper om den lagstiftning och de regler som omgärdar snöskoterkörningen.

4.1.2 Intervju: Ida Nyberg, LRF:s representant i Nationella Snöskoterrådet

Vad betyder det för LRF att vara med i ett samverkansråd av detta slag?

Det betyder mycket. Vi träffar alla parter som är involverade i snöskoterfrågor. Det är ovärderligt med en sådan arena. LRF företräder personer som äger och brukar mark där skotrar körs, det är ett perspektiv som behöver företräddas i de flesta frågor som Snöskoterrådet arbetar med.

Hur har snöskoterkörningen utvecklats de senaste åren utifrån ifrån LRF:s perspektiv?

Det har skett en drastisk ökning av skador på åkermark och skogsplanteringar under de senaste fem till tio åren. Vi får många samtal och dokumentation av skador från våra medlemmar. Skotern har haft en snabb teknisk utveckling som gör att den idag tar sig fram nästan överallt. Och den mer avancerade typen av körning, i kombination med det ökade antalet skotrar har fått till följd att skador på egendom ökat. Skotern har samtidigt också ett stort värde för boende och företag på landsbygden då den bidrar till rekreation, friluftsliv och turism, samt fungerar som ett viktigt transportmedel för många näringar.

Nationella Snöskoterrådet lanserade nyligen en film med er som projektägare, vilket var syftet med filmen?

Vi ville på ett enkelt sätt visa varför körning på åker och skogsplantering ska undvikas och vilka skador som kan åstadkommas. Syftet var också att lyfta fram markägarperspektivet och visa hur lätt skador på skog och mark slår mot bondens lönsamhet. Förvaltning och förädling av mark och skog är ett långsiktigt arbete som ovarsam skoteråkning kan förstöra över en natt. Vi gör bedömningen att det finns en stor okunskap bland många snöskoterförare. En viktig målgrupp för filmen är snöskoterutbildningar.

Vilka kommer att vara de viktigaste frågorna för rådet de kommande åren?

Utan tvekan är det utredningen av terrängkörningslagen. Den utveckling som skett under kort tid för snöskotern medför problem med skador, problem som inte aktuell lagstiftning har förutsättningar att hantera. Vi vet redan idag att det inte finns någon motoriserad allemansrätt. Ur det perspektivet finns det ingen laglig rätt att köra på annans mark utan tillåtelse. Terrängkörningslagen reglerar det offentligrättsliga, dvs. skydd av naturen. Den reglerar inte förhållanden mellan förare och markägare. En stor del av de skador och störningar som sker idag uppkommer ofta av ren okunskap, dvs skoteråkare tror att det har rätt att köra med stöd av allemansrätten och att man inte alltid förstår hur en skada eller störning uppkommer eller hur jord- och skogsbrukare drabbas. Det behöver bli mer ordning på skoterkörning och förhoppningsvis kan det ske genom en utredning och ny lagstiftning.

4.1.3 Tillsyn, bevakning och övervakning

Från och med vintern 2016/2017 genomförs löpande tillsynskampanjer kring snöskoterkörning. Huvudansvariga för denna aktivitet är Polisen och Länsstyrelsen.

En utredning genomfördes också om tillsyn av kommunala regleringsområden och inrättande av terrängkörningsvakter, med en beskrivning av deras förutsättningar och möjligheter.

I övrigt har arbetet inom detta område begränsats i avvaktan på en kommande översyn av terrängkörningslagen.

¹³ <http://www.lansstyrelsen.se/Dalarna/Sv/djur-och-natur/motortrafik-i-naturen/skoterakning/Pages/default.asp>

¹⁴ https://www.youtube.com/watch?v=bp4dBK_dBb8&feature=youtu.be

4.1.4 Regler för fordon och trafik

Arbetet med att diplomera snöskoteruthyrare har fortsatt, liksom diplomering av skotersafari-företag och skotersafariguider, utifrån en tydlig utbildningsnorm. Arbetet har genomförts i samarbete med Konsumentverket som tagit fram en vägledning för guidning på snöskoter med stöd i produktsäkerhetslagen.

SNOFED

Branschorganisation för skoternäring på väg att bildas

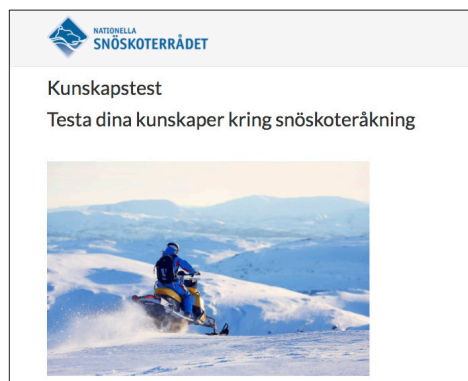
2016-04-20

Källa: <http://www.snofed.se/default.asp?oewCmd=3&id=151350&archiveid=1610>

Ett annat efterfrågat område fick en början till lösning vintern 2016/2017 då en branschorganisation för snöskoterturism initierades. Jämtland Härjedalen Turism står som projektägare, med stöd till en förstudie av Nationella Snöskoterrådet. Ambitionen är organisationen formellt ska kunna bildas under 2018 och på sikt bli nationell. I beskrivningen av projektet konstateras att skoterturismen "har stor betydelse på många håll i Jämtland-Härjedalen". Vidare understryks att "skoterturismen bedrivs på ett sätt som är förenligt med andra intressen och att branschen själv är med och tar ansvar för en hållbar utveckling som också stärker näringen..."

4.1.5 Miljö och trafiksäkerhet

Det EU-finansierade projektet i Storuman om framtidens snöskoter avslutades. Syftet var att konvertera fordonen till biodrivmedel och sprida



Källa: www.snoskoterradet.se

information om hållbar snöskoterkörning. Projektet lyckades konvertera en bensindriven snöskoter till biodiesel. Skotern väckte ett stort intresse, bland annat på en internationell skoterkonferens i Kanada.

Enkätundersökningarna 2014 och 2015 hade visat att det fanns kunskapsbrister hos många snöskoterförare, något som många respondenter också visade sig vara medvetna om. Ett utbildningsprojekt initierades därför med Trafikverket som huvudansvarig. Slutresultatet blev en lättillgänglig webbutbildning där den primära målgruppen är snöskoterförare utan förarbevis. Det Nationella Snöskoterrådet bjöd in olika aktörer till en dialog om fakta rörande olyckor och vad man kan göra åt det. Åtgärdsförslagen handlade om kommunikation/utbildning och olika förslag på åtgärder, exempelvis att dela upp snöskotrar i lätta och tunga, krav på hjälm m.m. Deltagarna var överens om att fortsätta analysera olycksdata, så att beslut och information utgår från fakta och kunskap.

"Om vi ska få ha kvar snöskoteråkning måste människor tänka till. Det handlar om att skaffa sig kunskap om var man får köra eller inte och t ex vad som finns under snön. Om vi inte tänker till kommer vi på sikt inte ha något kvar."

Thomas Wärdell, snöskoterutbildare och fjällsäkerhetsambassadör

4.1.6 Skoterleder/infrastruktur

Frågan om finansiering av snöskoterleder är lika angelägen som den är komplicerad att lösa. Förutsättningarna i den södra delen av fjällkedjan skiljer sig markant från de norra delarna. I södra delarna finns flera utvecklade system med betalleder med särskilda ledbolag. I andra delar sköts ledunderhållet ideellt av snöskoterklubbarna. En utmaning som behöver hanteras är att intresset att bidra med ideella krafter blir allt svagare, likt många andra delar av samhället. I nordligaste Sverige har försök med betalleder har gjorts men utan tillräcklig framgång.

En idéskiss till finansiering av snöskoterleder har tagits fram av Nationella Snöskoterrådet i syfte att uppnå en nationellt hållbar lösning. Till detta har även kopplats ansvarsfrågor för snöskoterleder.

¹⁵ Mailkontakt med Mats Forslund, vd JHT, 30 november 2017

¹⁶ Mailkontakt med Mats Forslund, vd JHT, 30 november 2017

Ett arbete med en nationell standard för skyltning och vägvisning för snöskoter har genomförts. Det har skett i samarbete med Naturvårdsverkets projekt kring revidering av det statliga fjälledssystemet med tillhörande skyltöversyn. Den nationella standarden blir en bilaga till "Planera för snöskoter".

I takt med att friåkningen blivit en allt större del av den totala snöskoterkörningen i Sverige, har också behovet av att finna en lösning, i linje med visionen om en hållbar snöskoteråkning, ökat. Ett förslag till kanalisering och zonerings identifierades som angeläget att ta fram. Samtidigt etablerades Projekt Hållbar Vinterturism i Frostviken med Strömsunds kommun som projektägare. Nationella Snöskoterrådet har kontakt med projektet och följer det på nära håll för att från av slutsatserna detta kunna utveckla ett nationellt förslag till kanalisering och zonerings. En ytterligare aspekt av arbetet är den kommande utredningen av terrängkörningslagen.

4.1.7 Case: Frostviksfjällen – mot en hållbar snöskoterturism

I Frostviken i norra Jämtland drivs sedan år 2016 ett projekt för hållbar vinter- och skoterturism med Strömsunds kommun som projektägare och med bred förankring i lokalsamhället. Målsättningen är att kunna erbjuda ett attraktivt koncept för vinterturister som samtidigt tar hänsyn till natur och djurliv och skapar förutsättningar för det lokala näringslivet att växa.

Bakgrunden till projektet var dels olämplig snöskoteråkning i området men också en identifierad potential för ökad vinterturism. Alla berörda parter bjöds in till samråd vid uppstarten, såväl markägare, kommunen, rennäringsen som den lokala skoterklubben och det lokala näringslivet.



Källa: www.frostviken.se

"När projektet etablerades fanns det farhågor hos vissa att friåkningen skulle förbjudas. Det har blivit tvärtom med tydliga markägaravtal. Nu vet alla vad som gäller och vet var man kan friåka."

Seija Klingberg, projektledare

Ur de initiala diskussionerna utvecklades ett projekt med en struktur och ett fungerande system för snöskoterkörning som är accepterat och respekterat av alla parter.

Kärnan utgörs av ett kommunalt regleringsområde med lokala föreskrifter som formellt förväntas beslutas under 2018, samt de nyttjanderättsavtal som har slutits med berörda markägare.

Det har gett en stabil struktur med zoner för friåkning respektive ledåkning. Zonerna är också flexibla för att skydda natur och djurliv. Kommer till exempel renar in i en zon kan den tillfälligt stängas av för snöskoterkörning.

Det reglerade området är avgiftsbelagt. Intäkterna går till skoterklubben och ska ge skoterklubben ett ekonomiskt fundament med målet att kunna anställa projektets naturvårdare när projektet är avslutat. Vårdarna finns ute i terrängen med uppgift att informera om lokala regler och hjälpa de gäster som behöver. Över huvud taget läggs stort fokus på information förutom genom naturvårdarna, både på nätet med daglig information och via turistanläggningarna. En film har också producerats om vinterturismen i Frostviken.

Projektet är fortfarande i en uppstartsfas. Det övergripande perspektivet är en hållbar vinterturism där även skidåkare och andra turistgrupper ska finna området attraktivt genom zoneringsarna som håller isär grupperna och kan erbjuda tystnad för den som söker det.

4.1.8 Övrigt

Som tidigare har beskrivits pågår löpande ett erfarenhetsutbyte med Norge och Finland om aktuella frågor i respektive land och lösningar som kan delas mellan länderna. Detta samarbete sker både på politisk nivå och på myndighetsnivå genom Naturvårdsverket. Exempel på frågor som diskuteras för att finna lösningar är hur gränsöverskridande snöskoterleder ska dras.

¹⁷ <http://snoskoterradet.se/2017/10/27/lansering-av-nationella-snoskoterradets-kunskapstest/>

¹⁸ <http://frostviksfjallen.se/>

Detta görs för att undvika situationer där leder annars kan dras in i reglerade fjällområden där snöskoterkörning är helt förbjuden. Det finns också ett kontinuerligt informationsbehov om hur lagar och regler skiljer mellan länderna för snöskoterförare som korsar nationsgränsen. I Norge är till exempel snöskoterkörningen mer reglerad än i Sverige och förarna är till största del hänvisade till ledkörning.

Snöskoterkörning i lavinterräng har kommit att bli en allt mer aktuell fråga. Norge har haft ett växande antal snöskoterrelaterade lavinolyckor med dödlig utgång. Av 70 lavinrelaterade dödsfall i Norge mellan 2003–2015 utgjordes var femte av snöskoterförare. Utvecklingen på lavinområdet i Sverige liknar den i Norge där allt fler snöskoterrelaterade tillbud inträffar och det är en utveckling som är ytterst angelägen att bryta.

4.2 Intervju: Anna Helena Lindahl, ordförande Nationella Snöskoterrådet 2013–2017

(dåvarande biträdande avdelningschef, Naturvårdsverket)

Hur skulle du vilja beskriva Nationella Snöskoterrådets roll i Snöskotersverige?

Jag uppfattar rådets roll som ett forum för dialog och samverkan mellan olika intressenter i Snöskotersverige. Som framgångsfaktorer i detta ser jag bl.a. att rådet agerar i konsensus, där varje intressent har möjlighet att agera för sig och att det är tydligt för alla var gränserna går för myndigheters ansvar och uppdrag.

Vad var det viktigaste som rådet åstadkom under din tid som ordförande?

I sak vill jag särskilt lyfta fram förstärkningen av den externa kommunikationen och en utvecklad samverkan med Norge, men även Finland. Här vill jag framhålla samordnarens roll och betydelse i genomförandet. Min bedömning är att dialogen utvecklades på ett positivt sätt under min tid som ordförande till att bli mer öppen och med större respekt för varandras roller och ansvar. Öppenhet och respekt är viktiga förutsättningar för ett gott arbete framöver.

Vad bedömer du var de viktigaste frågorna för rådet under de närmaste åren?

Kommunikation är fortsatt viktigt då okunskapen om vad som gäller är fortsatt stor, liksom samverkan med grannländerna då snöskoteråkare rör sig över gränserna. Jag vill också framhålla betydelsen av att engagera kommunerna i arbetet framöver.



5. Det fortsatta arbetet

Nationella Snöskoterrådet har verkat i 10 år som en samlande kraft i Snöskotersverige. Under denna tid har det skapats en förståelse för olika perspektiv som inte funnits tidigare. Konflikter som har funnits mellan olika aktörer har minskat. I utvärderingen av den första överenskommelseperioden lyfts ett antal kritiska faktorer fram för att samverkan ska fungera:

- Klar och tydlig ledning
- Klart och uttalat mål
- Vilja till samverkan
- Tillräckliga resurser
- Att identifiera och hantera skillnader i synsätt, organisation och regelverk

Utvärderingen av den första överenskommelsen visade att Nationella Snöskoterrådet i stor utsträckning mötte dessa faktorer i sitt arbete. Intervjuerna som berört den andra samverkansperioden har också understrukt detta.

Nationella Snöskoterrådet verkar brett med informationsgivning och kunskapsöverföring, för dialog med aktörer utanför rådet, identifierar frågeställningar för lösning inom eller utom rådet. Flera av de intervjuade nämner att Nationella Snöskoterrådet har utvecklats till en faktabank för media, men också en viktig samtalspartner för den politiska världen. Där är förtroendet grundmurat och rådet tillfrågas ofta om sin uppfattning i sakfrågor av politiska beslutsfattare.

”Det viktigaste som Nationella Snöskoterrådet har åstadkommit är överenskommelsen i sig, att vi diskuterar. Alla frågor som gäller snöskoter passerar rådet. Vi gör bara det som vi är överens om. I annat fall får en medlem driva en fråga i eget namn.”

Jan Sund, generalsekreterare, SSCO

”Nationella Snöskoterrådet har stor betydelse för oss som brinner för snöskoter. De beslut som tas måste vara genomarbetade. Informationsarbetet är mycket viktigt och här har Nationella Snöskoterrådet en viktig roll. Det ska finnas samma slags information över hela fjällkedjan; snötilgång, ledinformation, isläge, snöskoterklubbar och avgifter.”

Thomas Wärdell, snöskoterutbildare och fjällsäkerhetsambassadör

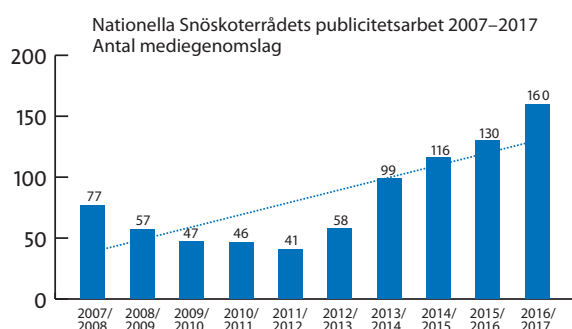
Under den andra överenskommelseperioden har en omfattande utveckling av mediarbetet skett, då det har identifierats som ett effektivt sätt att nå ut brett till Nationella Snöskoterrådets målgrupper via allmänmedia och branschmedia men även sociala medier.

”Vi har bra struktur på mediekommunikationen och har ökat trycket. En utmaning är samtidigt att nå de unga, oorganiserade åkarna som nästan uteslutande fridåker. Sociala medier är avgörande för att nå dem, liksom genom förebilder och ambassadörer.

Per-Olov Wikberg, samordnare, Nationella Snöskoterrådet

”Mediebilden av snöskoteråkning har i stor utsträckning förändrats. Tidigare skrevs det enbart negativt om olyckor och alkohol. Nu är det mycket mer positiva artiklar, t ex om den växande turistnäringen. I grunden är vi ett informationsorgan.

Mikael Johansson, generalsekreterare, SNOFED



Källa: Mbrain.com. Analysen är gjord med hjälp av Opoint Monitor

5.1 Intervju: Evalinda Sederholm, ordförande i Nationella Snöskoterrådet 2017–

(enhetschef, Naturvårdsverket)

Hur skulle du vilja beskriva Nationella Snöskoterrådets roll i Skotersverige?

Rådets arbete vilar på en gemensam överenskommelse om nationell samverkan. Rådets roll är att utveckla denna samverkan genom att medlemmarna i rådet kan genomföra gemensamma aktiviteter och att vara en samlande kraft. Därutöver är kontakten med våra nordiska grannar viktig, vi vill inspirera och bli inspirerade.

Vilka är de viktigaste frågorna och åtgärderna till idag?

Jag vill framhålla vår gemensamma syn på vikten av att ha kunskap, vad man får och vad man inte får göra på snöskoter. Vi jobbar med förändringar av attityder och beteenden till det bättre inom viktiga områden. Vi eftersträvar att ha en bra relation till viktiga grupper som t ex återförsäljare och utbildare. Därför är det glädjande att det också finns en vilja till ökat samarbete. Branschorganisationen för snöskoterturism, som är på väg att bildas, är ett bra exempel på en aktör som kan bli medlem på sikt.

Nämn några av de viktigaste frågor framåt?

Körning i lavinterräng blir allt mer utbredd och förra vintern hade vi den första olyckan med dödlig utgång. Fortsatt förebyggande arbete med attityder och beteenden som i övriga sammanhang kan orsaka olyckor och störa människor, djur och miljö. Dessvärre finns det fortfarande en liten grupp snöskoterförare som kör ovarsamt och förstör för alla dem som sköter sig och följer lagar och regler. Det är angeläget att nå ut med information och vi välkomnar en diskussion kring dessa frågor.

Vi finns ju till för alla. Vi är frågornas råd, inte myndigheternas. Det ska vara högt i tak i Nationella Snöskoterrådet och finnas möjlighet att spela in frågor även för icke medlemmar. Vi vill förverkliga vår vision.

Den tidigare utvärderingen 2012, och de intervjuer som legat till grund för denna skrift "10 år med Nationella Snöskoterrådet", visar tydligt att rådets åsikter efterfrågas från politiskt håll. En av de intervjuade inför arbetet med denna skrift uttryckte också att det är av stor vikt att Nationella Snöskoterrådet bjuds in att delta i ett tidigt skede i den förestående översynen av terrängkörningslagstiftningen.





Bilaga 1 – Överenskommelsen 2014–2018

Snöskotersverige är överens om fortsatt samarbete 2015–2018. Nationella snöskoterrådet bildades 2007 genom en överenskommelse som upphörde att gälla den 31 december 2012. I Naturvårdsverkets regleringsbrev för 2013 uppdrogs Naturvårdsverket att tills vidare ansvara för att verksamheten fortsatt bedrivs i lämplig omfattning.

Med anledning av ovanstående har denna överenskommelse om fortsatt samarbete om snöskoterfrågor i Nationella Snöskoterrådets regi träffats mellan Sveriges Kommuner och Landsting (representerar Sveriges kommuner), Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Länsstyrelsen Dalarna (representerar Sveriges länsstyrelser), Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Sametinget, Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation (SSCO), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Trafikverket och Transportstyrelsen.

Överenskommelsen gäller de frågor som alla parter är överens om att samarbeta om.

En handlingsplan som årligen revideras hör till denna överenskommelse.

Nationella snöskoterrådet leder och följer upp arbetet inom ramen för överenskommelsen.

Överenskommelsen gäller från undertecknandet till 2018-12-31.

Gemensam vision för samarbetet

”Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.”

Syfte och målsättning

Syfte med överenskommelsen är att bidra till en hållbar snöskotertrafik som förenar både körning inom näringsverksamhet och enskild körning samt värnar allas naturupplevelser. Detta ska ske utan att skada eller störa människor, djur, miljö, egendom eller areell näringsverksamhet.

Nationella snöskoterrådet är ett forum för dialog. Detta möjliggör att parterna kan få ett gemensamt synsätt, så att ingående myndigheter och organisationer i rådet kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot den gemensamma visionen.

Rådet har som huvudinriktning att genom samverkan prioritera, leda och följa upp arbetet under denna överenskommelse mellan deltagande myndigheter och organisationer.

Målsättningen är att rådet löser frågor i samverkan, men varje organisation i rådet har möjlighet att bedriva eget påverkansarbete utifrån organisationens verksamhetsinriktning.

Vid behov bjuder rådet in ytterligare intressenter till rådsmöten eller ordnar tematräffar för att belysa gemensamt överenskomna frågeställningar.

Strategi

För att bli framgångsrikt ska samarbetet kännetecknas av:

- **öppenhet, trovärdighet och kreativitet**
- **engagemang från respektive organisations ledningar**
- **fokus på åtgärder som är genomförbara inom rimlig tid**
- **att resurser avsätts för planerade åtgärder**
- **fokus på uppföljning och utvärdering samt**
- **representation från båda könen.**

Insatsområden

Samarbetet inriktas särskilt mot följande områden

1. **Information/kommunikation**
2. **Tillsyn, bevakning och övervakning**
3. **Regler för fordon och trafik**
4. **Miljö och trafiksäkerhet**
5. **Skoterleder/ infrastruktur**
6. **Organisation – ansvar och delaktighet**

Rådet fastställer mål och prioriterar åtgärder inom dessa områden. Detta framgår av en gemensamt framtagen handlingsplan som revideras årligen. Finansiering av åtgärder regleras i särskilda avtal mellan parterna.

Ansvar och arbetsfördelning

Nationella Snöskoterrådet består av representanter som utses av organisationerna som har undertecknat överenskommelsen.

Naturvårdsverket ansvarar för att leda rådets arbete samt tillsätta en ordförande och en samordnare. Inom Naturvårdsverkets uppgifter ligger även att ansvara för att rådets informationsmaterial produceras och distribueras.

Organisationerna i rådet ansvarar enskilt eller gemensamt för att genomföra aktiviteter i projektform enligt överenskommelsen. Nationella Snöskoterrådets namn ska användas i projekt och aktiviteter som genomförs inom ramen för överenskommelsen och tillhörande handlingsplaner.

Överenskommelsen och handlingsplanen utvärderas årligen och inför utgången av 2018.

Bilaga 2 – Intervjuer

Björn Friström, chefredaktör, Snowrider

Nils Hallberg, miljörättsjurist, Naturvårdsverket

Mikael Johansson, generalsekreterare, SNOFED (Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation)

Seija Klingberg, projektledare, Frostviken, Strömsunds kommun

Anna Helena Lindahl, ordförande Nationella Snöskoterrådet 2013–2017, Naturvårdsverket

Jan Lindgren, samordnare 2007–2012 Nationella Snöskoterrådet, Trafikverket

Ida Nyberg, äganderättsjurist, LRF

EvaLinda Sederholm, ordförande Nationella Snöskoterrådet 2017–, Naturvårdsverket

Jan Sund, generalsekreterare, SSCO (Sveriges Snöskoteråkares Centralorganisation)

Arnold Vonkavaara, ordförande Nationella Snöskoterrådet 2011–2012, Trafikverket

Håkan Wennerström, ordförande i Nationella Snöskoterrådet 2007–2009, Trafikverket

Per-Olov Wikberg, samordnare Nationella Snöskoterrådet, 2013–, Naturvårdsverket

Thomas Wärdell, snöskoterutbildare och fjällsäkerhetsambassadör



