

# Hållbar användning av snöskotrar

Gemensam inriktning  
2024-10-22

---

Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Hållbar användning av snöskotrar

Författare: Jan Lindgren, Trafikverket

Dokumentdatum: 241022

Version: 1.0

**Trafikverket**

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

## Innehållsförteckning

<b>1 HÅLLBAR ANVÄNDNING AV SNÖSKOTRAR - EN "NOLLVISION" FÖR HÅLLBAR SNÖSKOTERTRAFIK .....</b>	<b>5</b>
<b>2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SNÖSKOTERTRAFIK .....</b>	<b>6</b>
2.1 Vad är en snöskoter? .....	6
2.2 Vem får köra snöskoter? .....	6
2.3 Antal snöskotrar i Sverige.....	6
<b>3 ÖVERGRIPANDE MÅL .....</b>	<b>8</b>
3.1 De transportpolitiska målen och Agenda 2030.....	8
3.1.1 Klimatpåverkan.....	8
3.1.2 Biologisk mångfald.....	9
3.1.3 Luftkvalitet.....	9
3.1.4 Buller.....	9
3.1.5 Trafiksäkerhet.....	9
3.2 Sveriges miljömål.....	11
3.2.1 Generationsmålet.....	11
3.2.2 Etappmålen.....	11
3.3 Barnkonventionen.....	11
<b>4 HÅLLBAR SNÖSKOTERTRAFIK.....</b>	<b>12</b>
4.1 Klimatpåverkan .....	12
4.2 Biologisk mångfald .....	12
4.3 Luftkvalitet.....	12
4.4 Buller.....	12
4.5 Trafiksäkerhet .....	12
4.5.1 Nollvisionen för vägtrafik .....	14
4.5.2 En nollvision för snöskotertrafik.....	15
<b>5 INRIKTNINGENS ETAPPMÅL TILL 2030 FÖR EN HÅLLBAR SNÖSKOTERTRAFIK.....</b>	<b>17</b>
Klimatpåverkan.....	17
Biologisk mångfald.....	17
Luftkvalitet.....	17
Buller.....	17
Trafiksäkerhet.....	17

<b>6</b>	<b>UPPFÖLJNING AV INRIKTNINGEN.....</b>	<b>18</b>
6.1	Underlag för uppföljningen .....	18
<b>7</b>	<b>KUNSKAPSBRISTER OCH BEHOV AV FOI-INSATSER .....</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>ARBETE MED INRIKTNINGEN.....</b>	<b>20</b>
8.1	Nationella Snöskoterrådets medlemmar .....	20
8.2	Nationella Snöskoterrådets roll.....	20
<b>9</b>	<b>ROLLER OCH AVSIKTER ATT BIDRA TILL DEN GEMENSAMMA INRIKTNINGEN FÖR HÅLLBAR ANVÄNDNING AV SNÖSKOTRAR. ....</b>	<b>21</b>
9.1	Naturvårdsverket .....	21
9.2	Trafikverket.....	21
9.3	Transportstyrelsen .....	21
9.4	SNOFED (Sveriges snöskoterägares riksorganisation) .....	22
9.5	SSCO (Sveriges snöskoteråkares centralorganisation) .....	22
9.6	Snö- och terrängfordonsbranschen .....	22
9.7	BOHST (Branschorganisationen för Hållbar Snöskoterturism) .....	23
9.8	Länsstyrelserna .....	23
9.9	SKR (Sveriges Kommuner och Regioner).....	23
9.10	LRF (Lantbrukarnas riksförbund).....	23
9.11	Sametinget.....	24
9.12	Polisen .....	24

# 1 Hållbar användning av snöskotrar

## - en "nollvision" för hållbar snöskotertrafik

Nationella Snöskoterrådets vision "Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs" är en ledstjärna för rådets arbete. Rådets syfte är att bidra till en hållbar snöskotertrafik ur perspektiven ekologisk, ekonomisk samt social hållbarhet som förenar körning inom näringsverksamhet och enskild körning samt värnar allas naturupplevelser.

Syftet med denna inriktning är att systematisera och samordna arbetet med säkerhet, miljö och hälsa inom snöskoterområdet. Den gemensamma inriktningen förutsätter att alla aktörer som står bakom den genomför egna insatser i linje med de prioriterade insatsområdena – enskilt eller i samverkan med andra.

Inriktningen:

- beskriver nuvarande kunskapsläge
- beskriver överenskomna mål
- beskriver prioriterade insatsområden
- identifierar kunskapsbrister och behov av FOI-insatser
- redovisar aktörers roller och avsikter att bidra
- beskriver hur arbetet ska följas upp

De prioriterade områdena i denna inriktning förväntas ha effekt på:

- omkomna och skadade vid körning med snöskoter i terräng och vid passage av väg och järnväg, och
- snöskotertrafikens påverkan på djur, natur, miljö och hälsa.

Följande områden kommer att följas upp och utvärderas årligen och presenteras för Nationella Snöskoterrådet och för övriga aktörer inom snöskoterområdet via olika möten och webinarier:

- Hastighetsefterlevnad och kunskap om hastighetens betydelse
- Nykter trafik
- Användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- Säkra snöskoterleder och passager över väg, järnväg och vattendrag
- Riskmedvetande och regelefterlevnad bland snöskoterförare
- Kunskap om issäkerhet, fjällsäkerhet och laviner
- Barn under 16 år som kör snöskoter
- Säkra snöskotrar
- Snöskotrar med låga utsläpp av klimatpåverkande gaser och hälsoskadliga ämnen
- Snöskotrar med lågt buller
- Skotertrafik med låg påverkan på omgivningen (människor, djur och natur)
  - Skotertrafikens påverkan på icke-motoriserat/övrigt friluftsliv
  - Omfattningen av skotertrafik inom skyddade områden/områden med känslig fauna (t ex kända häckningsområden för kungsörn, fjällrävslyor+revir och kalvningsområden för ren)

## 2 Förutsättningar för snöskotertrafik

### 2.1 Vad är en snöskoter?

Definitioner enligt lagen om vägtrafikdefinitioner:

- **Motordrivet fordon**  
Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
- **Terrängmotorfordon**  
Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
- **Terrängskoter**  
Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.
- **Snöskoter**  
En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.

### 2.2 Vem får köra snöskoter?

För att få köra snöskoter själv ska man ha fyllt 16 år och ha ett förarbevis eller ett körkort utfärdat före 1 januari 2000.

Undantag gäller vid körning inom turistnäringen i en grupp om högst tio personer som innehar körkort eller traktorkort under ledning av en person som innehar förarbevis för terrängskoter längs en sträcka som bestämts av denne före färden.

### 2.3 Antal snöskotrar i Sverige



Tabell 1: Antal terrängskotrar och snöskotrar i Sverige

I begreppet terrängskotrar ingår snöskotrar och fyrhjulringar som är registrerade som terränghjuling. 2009 delades de upp i trafikregistret. De äldre siffrorna i den blå linjen i tabell 1 är till störst del snöskotrar. Terränghjulingarna har blivit vanligare på senare tid. De representerar mellanrummet mellan

den blå och röda linjen. Under 90- och 00-talen så ingår en ökande andel terränghjulingar i den blå linjen.

Tabellen visar antalet terräng- resp. snöskotrar i trafik vid årsskiftet. Under säsongen kan antalet som är i trafik och som är avställda variera. Här finns ett mörkertal när det gäller hur många av de registrerade skotrarna som faktiskt används under säsongen. Som ett exempel fanns det vid årsskiftet 2021/22 198.223 snöskotrar i trafik och 152.137 avställda snöskotrar. Totalt fanns det alltså drygt 350.000 registrerade snöskotrar.

Enligt Trafikanalys statistik har antalet nyregistreringar av snöskotrar varit ca 9-10.000 per år under de senaste åren. Under 2021 registrerades 8.670 nya snöskotrar och 1.783 avregistrerades.

## 3 Övergripande mål

### 3.1 De transportpolitiska målen och Agenda 2030

Det övergripande transportpolitiska målet lyder: "Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Men varken samhället eller transportsektorn är hållbara idag. Det är enkelt att peka på brister, men svårare att definiera precis vad en långsiktigt hållbar utveckling är.

Brundtlandskommissionen beskrev redan 1987 att en hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner; social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. FN har antagit nya mål för ett hållbart samhälle med sikte på år 2030. Målen är globala och i betydligt högre grad kvantifierade och skarpare än vad de varit tidigare. Agenda 2030 har nu politiskt definierat vad en hållbar utveckling innebär.

Transportsektorn är avgörande för att vi ska nå ett hållbart samhälle och för första gången ingår transportsektorn i FN:s mål, inte som ett eget område utan integrerad i flera delmål. Aspekter som är relevanta för det svenska transportsystemet relaterar bland annat till hälsa, energieffektivitet och klimat, förlust av ekosystem och biologisk mångfald. Även aspekter som säkerhet, trygghet, jämställdhet, god tillgänglighet och användbarhet för alla grupper i samhället ingår. Agenda 2030 trycker också på att mål behöver hanteras integrerat, vilket innebär att vi behöver bli bättre på att hantera fler mål som berör transportsystemet samtidigt.

FN:s globala mål innebär ett delvis annorlunda synsätt på transportsystemet än vi tidigare haft. Utgångspunkten är att transportsystemet i grunden är ett verktyg för att skapa mänskligt välbefinnande och lycka. Det går inte att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. Transportsystemet är en del av samhället. Därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras, men vi kan försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle. Det är också större fokus på de mest utsatta, vilket innebär att några grupper blir dimensionerande för hela systemet. De globala målen är integrerade, sätts i absoluta termer och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling. I EU:s vitbok för transporter anges en färdplan för transportområdet med mål för en hållbar utveckling fram till 2050, med vissa delmål för 2020 eller 2030.

De områden där transportsystemet har en avgörande betydelse för att nå det hållbara samhället 2030 är tillgänglighet i hela landet, tillgänglighet för alla, tillförlitlighet och enkelhet, trygghet, klimat, luftkvalitet, buller, biologisk mångfald, trafiksäkerhet och aktivt resande.

#### 3.1.1 Klimatpåverkan

Sverige har som målsättning att bli en av de första fossilfria välfärdsstaterna i världen. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen i Sverige och i jämförelse med många andra delar i samhället finns det stora möjligheter för en omställning i transportsektorn. Målet att minska klimatpåverkan från inrikes transporter utom flyg med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 är antaget av en riksdagsmajoritet, där sju av åtta partier har ställt sig bakom det klimatpolitiska ramverket. Anledningen till att inrikes flyg inte ingår i målet är att det ingår i det europeiska handelsystemet för utsläppsrätter, EU ETS.



Trafikverket konstaterar att det går att minska utsläppen från vägtrafiken med 80 % med en kombination av styrmedel och åtgärder. Digitalisering, elektrifiering och delade tjänster är exempel på viktiga verktyg för effektivisering av transportsystemet.

### **3.1.2 Biologisk mångfald**

Att bibehålla och stärka den biologiska mångfalden är nödvändigt för att naturen ska kunna leverera de ekosystemtjänster vi lever av. Infrastrukturen har en viktig roll för den utvecklingen, t.ex. som spridningsvägar för växter eller att möjliggöra passager för djur. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan.

### **3.1.3 Luftkvalitet**

Att andas in luftföroreningar påverkar människors hälsa och för många kan föroreningar i luften bidra till förkortad livslängd. De luftföroreningar som är skadligast för hälsan är inandningsbara partiklar, marknära ozon och vissa kolväten. Vägtrafik är en betydande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Avgaserna innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen, och bidrar till att marknära ozon bildas. Dessutom orsakar trafiken slitagepartiklar som slits upp från vägbanan vid användning av dubbdäck. I vissa hamnar kan sjöfarten också bidra till luftföroreningar i stadsmiljön.

Miljömålet Frisk luft som antagits av Riksdagen består av en rad preciseringar. Av dessa har kvävedioxid i urban bakgrund och partiklar i gaturum, valts ut eftersom det är där som trafiken har störst påverkan. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper.

### **3.1.4 Buller**

Det uppskattas att över två miljoner människor är utsatta för buller från väg- och/eller järnvägstrafik i sin bostadsmiljö. Flygbuller stör också kring flygplatserna. Trots bullerskyddsåtgärder ökar antalet bullerutsatta där riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids. Det är främst ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande i bullerutsatta miljöer som orsakar ökningen. Höga ljudnivåer medför negativa effekter på hälsan och trafikbuller kan i värsta fall bidra till bl.a. hjärtinfarkt och stroke.

### **3.1.5 Trafiksäkerhet**

Att människor dör i transportsystemet är ett globalt folkhälsoproblem. Med nollvisionsarbetet som ledstjärna, bör arbetet prioriteras till väg- och bantrafiken eftersom det är där den stora majoriteten av skadade och dödade sker.

*Trafiksäkerhet i vägtransportsystemet:*

Propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället, som antogs av riksdagen 1997, har haft stor betydelse för utvecklingen och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder inom vägtransportsystemet.

Enligt EU-kommissionens vitbok från 2011, bör Europa kunna närma sig noll dödade i vägtransportsystemet till 2050. Med ett systematiskt säkerhetsarbete baserat på en tydlig säkerhetsfilosofi är det teoretiskt möjligt att lyckas närma sig noll omkomna år 2050. Ny teknik som gör att fordon får allt med avancerade stödsystem, exempelvis automatiska bromssystem liksom alltmer automatiserade fordon, är rimligen ett viktigt bidrag till den utvecklingen. För oskyddade trafikanter finns betydande behov av ny forskning, utveckling och demonstration för att komma nära noll år 2050.

I syfte att ge förslag till nytt etappmål för 2030 har Trafikverket och Transportstyrelsen i en gemensam analys (TRV 2016/59138) visat att det bör vara realistiskt men utmanande att nå en halvering av antalet döda till 2030, med 2020 som basår liksom en minskning med minst 25 % för allvarligt skadade. Analysen baseras på dödsfall och allvarliga skadefall liksom förväntade effekter av kända åtgärder. Dessutom föreslås ett etappmål för fallolyckor som inte klassas som en trafikolycka men i stor omfattning sker i trafikrummet och leder till allvarliga skador för primärt äldre och särskilt kvinnor. Fallolyckor står för nästan 40 % av alla allvarliga skador som sker i trafikrummet. En minskad skaderisk vid fallolyckor har stor betydelse för andra hållbarhetsmål som ökad tillgänglighet för alla och en förbättrad trygghet.

Trafikverket fick ett regeringsuppdrag hösten 2016 att övergripande leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet på väg som syftar till att uppnå Nollvisionen. Arbetet innebär bland annat att föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten.

### **Prioriterade aspekter**

### **Målbild 2030**

Klimat

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 % lägre 2030 jämfört med 2010.

Biologisk mångfald

Den biologiska mångfalden har stärkts genom att: djur kan röra sig friare tvärs vägar och järnvägar, färre djur dödas i trafiken, artrika miljöer stärker den gröna infrastrukturen och utbredningen av invasiva arter har minskat.

Luftkvalitet

Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljö kvalitetsmålet Frisk luft för NO<sub>2</sub> i urban bakgrund och PM<sub>10</sub> i gaturum uppnås.

Buller

Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 % jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärdena.

Trafiksäkerhet

Minst 50 % färre dödas och minst 25 % färre skadas allvarligt i vägtransportssystemet jämfört med 2020.

År 2030 ska minst 50 % färre dödas i bantrafik jämfört med 2020.

### **Utblick 2050**

- Transportsystemet är fossilfritt och dess miljöpåverkan minimal.
- Ingen dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet, varken i olyckor eller av luftföroreningar och buller.

## 3.2 Sveriges miljömål

### 3.2.1 Generationsmålet

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet är tillsammans med de 16 miljömålen ett löfte till framtida generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika miljöupplevelser. Generationsmålet visar vad miljöpolitiken ska fokusera på och innebär förtydligt att:

- Ekosystemen har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen.
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljön.
- Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

### 3.2.2 Etappmålen

Etappmålen ska göra det lättare att nå generationsmålet och miljömålen och identifierar en önskad omställning av samhället.

#### 3.2.2.1 Miljö kvalitetsmål som berör snöskotertrafiken

- Begränsad klimatpåverkan
- Storslagen fjällmiljö
- Ett rikt växt- och djurliv

## 3.3 Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, ”barnkonventionen”, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Av konventionen (svensk lag fr.o.m. 1/1 2020) framgår att som barn räknas varje människa under 18 år, och vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

Snöskotrar får köras från 16 års ålder med förarbevis. Det innebär att barn, enligt barnkonventionens definition, får köra snöskoter. Barn åker ofta som passagerare på snöskoter eller i pulka. Det förekommer också att barn som inte har åldern inne eller som saknar förarbevis kör snöskoter. Det är viktigt att särskilt bevaka barns möjligheter att köra och åka snöskoter säkert.

## 4 Hållbar snöskotertrafik

Av Agenda 2030 framgår att ett hållbart transportsystem är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Snöskotertrafiken är en del av transportsystemet, så därför är det viktigt att vidta de åtgärder som är möjliga för att göra den mer hållbar. Det som går att påverka när det gäller snöskotertrafiken är själva snöskotern och när, var och hur den används.

### 4.1 Klimatpåverkan

Man kan minska utsläppen av klimatpåverkande gaser från snöskotertrafiken genom att använda mindre mängd fossila drivmedel. Det kan man göra genom att välja snöskotrar som är mer energieffektiva eller att gå över till eldrift. Det går också att minska utsläppen genom ett mer sparsamt körsätt.

### 4.2 Biologisk mångfald

Den tydligaste kopplingen till snöskotertrafik och biologisk mångfald handlar om påverkan och störningar för vilda djur och renar. En annan påverkan kan vara att man kör snöskoter på barmark eller med tunt snötäcke och påverkar mark och växter.

Åtgärder man kan göra är att informera snöskoterförare om hur man får bete sig eller genom att kanalisera snöskotertrafiken, för att minimera störningar till omgivningen.

### 4.3 Luftkvalitet

Snöskotrar saknar katalysator så de släpper ut relativt höga halter av luftföroreningar som kan påverka känsliga människors hälsa, särskilt om de körs i eller i närheten av bebyggelse.

Moderna snöskotrar släpper ut betydligt mindre luftföroreningar än äldre. En övergång till eldrift skulle göra att utsläppen från körningen upphör helt.

### 4.4 Buller

Buller brukar definieras som "oönskat ljud". Moderna snöskotrar bullrar betydligt mindre än äldre. Ljudet från snöskotrar är en källa till störningar när de körs i eller i närheten av bebyggelse och när de körs i normalt tysta miljöer i naturen, särskilt om man har manipulerat eller bytt ut ljuddämparen. Höga ljudnivåer medför negativa effekter på hälsan och trafikbuller kan i värsta fall bidra till bl.a. hjärtinfarkt och stroke.

Åtgärder man kan göra är att välja snöskotrar med låga ljudnivåer eller att gå över till eldrift. Man kan också informera snöskoterförare om att det inte är tillåtet att manipulera ljuddämpningen utan ombesiktning eller genom att kanalisera snöskotertrafiken, för att minimera störningar till omgivningen.

### 4.5 Trafiksäkerhet

Snöskoterolyckor sker i terräng och på väg eller järnväg. Majoriteten av olyckorna sker i terrängen.

Antalet omkomna i snöskoterolyckor har haft en nedåtgående trend under 2010-talet. Under åren 2017–2019 omkom i genomsnitt 6 personer per år i olyckor med snöskoter. Säsongerna 2019/20-

2021/22 var olycksdrabbade, med ett ökat antal omkomna och allvarligt skadade. Preliminärt inträffade tre dödsolyckor säsongen 2022/23.

En sammanställning av drygt 1000 olyckor (dödsolyckor, allvarliga och måttliga olyckor) i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada, under tio säsonger mellan 2012/13 och 2021/22 visar att de vanligaste olycksorsakerna och händelseförloppen handlar om följande.

Förmågan att hantera snöskotern, att anpassa hastigheten efter förhållanden och att välja färdväg:

- Vält, voltat, sladdat med snöskotern på branta sluttningar, plogkanter och liknande (24%).
- Kört för fort för den aktuella situationen och tappat kontrollen över snöskotern och krockat med något fast föremål (träd, sten, snödriva eller liknande) (23%).
- Kört för fort för den aktuella situationen och tappat kontrollen över snöskotern efter att ha kört upp eller ner i olika hinder (gupp, sten, dike, snökant eller liknande) (16%).
- Ramlat av snöskotern (10%).

Krock med andra fordon och människor:

- Krock med annan snöskoter (2%).
- Krock med bil, traktor m m på väg (2,5%).
- Krock med tåg (0,5%).
- Krock med människor (1%).

Riskmoment:

- Misslyckade hopp (3%).
- Bristande is och vak (1%).
- Tolkning efter snöskoter (på skidor, snowracer, madrass eller liknande) (0,5%).
- Laviner (0,2%).

Brister på snöskotern:

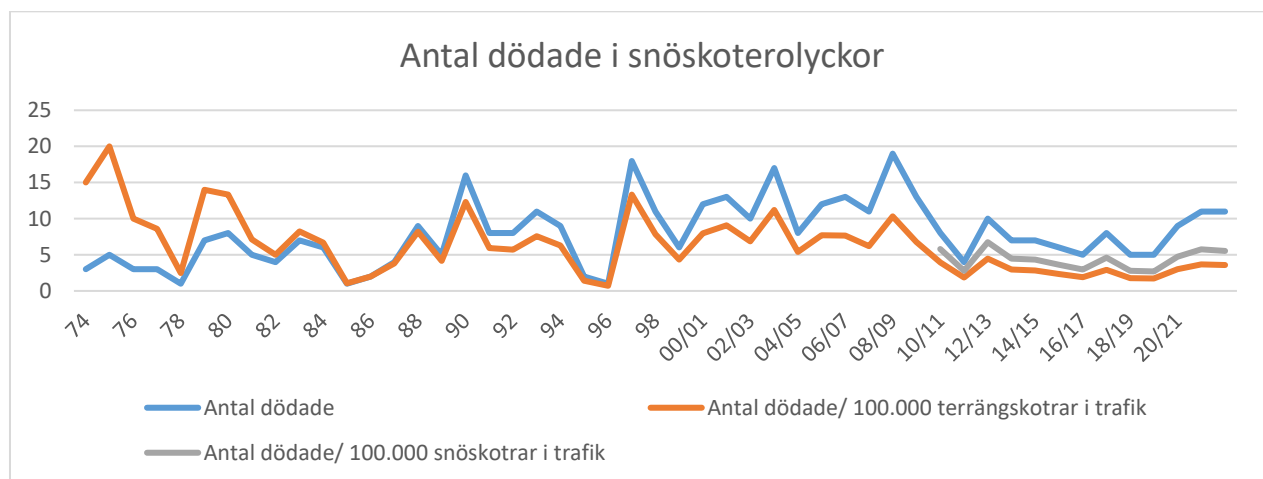
- "Gashäng" (2%).
- Okontrollerad backning, pga kroppsstyngden mot gasreglaget (0,5%).

Olycksstatistiken visar att det i medeltal har omkommit 8,1 personer per år i snöskoterolyckor i Sverige från 1973 till säsongen 2021/22. Variationen är stor mellan åren, och varierar mellan 1 och 19 döda per år. Därför kan det vara intressant att följa 10-årsmedelvärden. Då jämnas de årliga variationerna ut och man kan lättare se trender. En trend är att olyckorna ökade i antal under 1970-90-talen till en högsta nivå i början av 2000-talet. Därefter har antalet olyckor minskat under 2010-talet, med en ökning igen under åren 2019-2022.

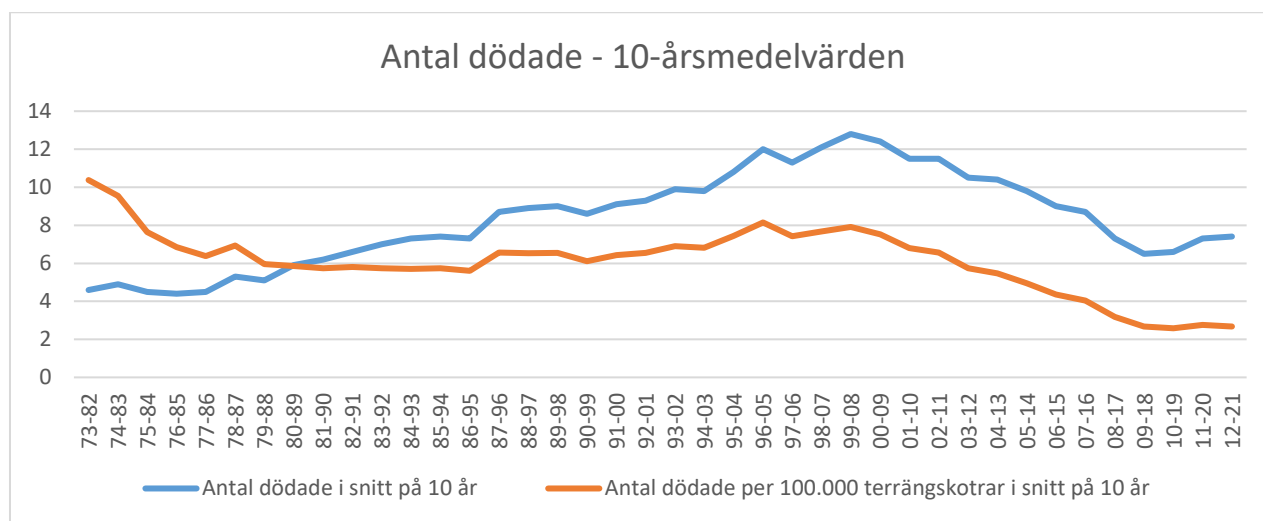
Om man räknar antalet omkomna per antal skotrar i trafik, så kan man se en nedåtgående trend i förhållande till antal omkomna i absoluta tal (den röda linjen jämfört med den blå i tabell 2 och 3). Från 2009 finns det uppdelat statistik för terrängskotrar och snöskotrar hos Trafikanalys. Därav den extra linjen för snöskotrar i tabell 2.

Syftet med det här arbetet är att tillsammans med ett antal olika aktörer som på olika sätt är inblandade och kan påverka säkerheten på snöskoter, få en bild av problemet och hitta förslag på lösningar som kan bidra till ökad säkerhet på snöskoter.

Statistiken blir ett viktigt underlag för fortsatt arbete med mål för säkerheten på snöskoter och beslut eller avsikter om genomförande av åtgärder.



Tabell 2: Antal omkomna i snöskoterolyckor i Sverige (år 1973 - säsongen 2021/22)



Tabell 3: Antal omkomna i snöskoterolyckor i Sverige – 10-årsmedelvärden (1973-82 – 2012-21)

#### 4.5.1 Nollvisionen för vägtrafik

Nollvisionen inkluderar inte terrängkörning, men ett syfte med den här inriktningen är att arbeta på ett likartat sätt med terrängkörningsolyckor som med vägtrafikolyckor. Nollvisionens säkerhetsfilosofi ska beaktas, vilket innebär att ansvaret för trafiksäkerheten på väg delas mellan systemutformarna och trafikanterna. Ansvaret delas där så att systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, funktion och användning, medan trafikanterna har ansvaret att följa trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Om långvarig ohälsa uppstår eller

riskerar att uppstå, eller om trafikanterna inte tar sitt ansvar, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder.

- Etappmålet för 2030 för vägtransportsystemet är en halvering av antalet omkomna och en minskning av antalet allvarligt skadade med 25 procent i vägtrafiken från ett genomsnitt för åren 2017–2019 till det nya etappmålet 2030.

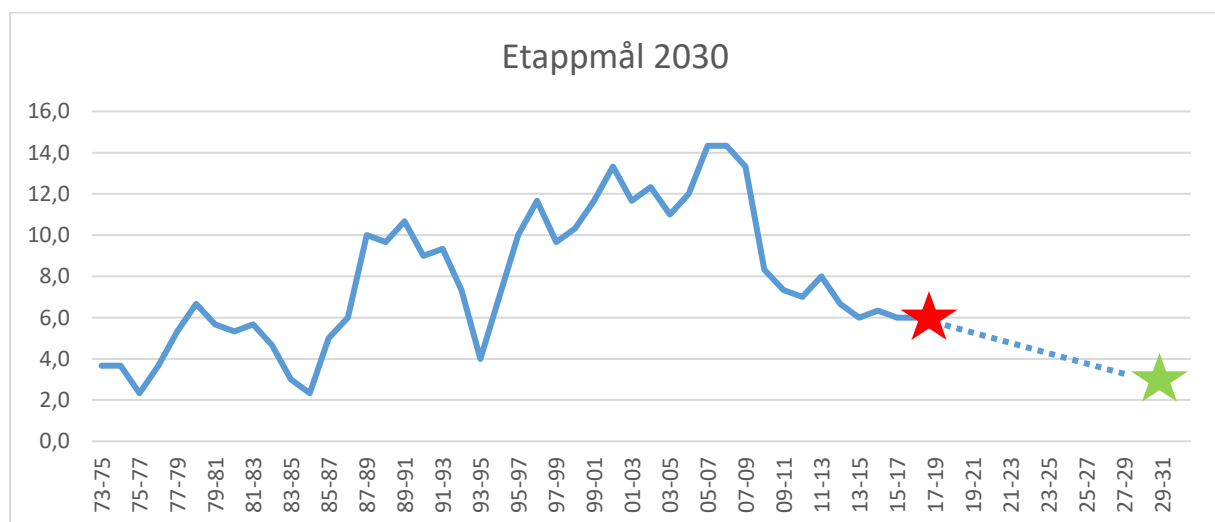
Etappmålet för 2020 var en halvering av antalet omkomna och en minskning av antalet allvarligt skadade med 25 procent i vägtrafiken från 2007 till 2020. Det målet uppnåddes.

För att uppnå etappmålen för vägtrafikolyckor tillämpas målstyrning. Kärnan i målstyrningen är att årligen följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen utifrån ett antal indikatorer som påverkar hur många som dödas och skadas allvarligt i trafiken. Varje indikator har en målnivå som bör nås för att etappmålet ska kunna nås. Det är utifrån dessa indikatorer som åtgärder och aktiviteter sedan kan kopplas för att styra mot uppsatta mål. Dessa följs upp och utvärderas årligen i en analysrapport, och presenteras vid en nationell resultatkonferens.

#### 4.5.2 En nollvision för snöskotertrafik

Vi har god kunskap om omkomna i olyckor med snöskoter, dels genom de utredningar av dödsolyckor som Trafikverket genomför för olyckor på väg, och dels genom att Rättsmedicinalverket har uppgifter om omkomna i trafikolyckor. I Transportstyrelsens databas STRADA samlas uppgifter om döda och skadade i trafikolyckor både på väg och i terräng.

Under åren 2017–2019 omkom i genomsnitt 6 personer per år i olyckor med snöskoter (röd stjärna i tabell 4). Det ger ett halveringsmål på maximalt 3 omkomna för 2030 (grön stjärna i tabell 4), om man tänker på motsvarande sätt som för etappmålet för vägtrafik. Genomsnitt av antalet omkomna i snöskoterolyckor, enligt STRADA vintersäsongerna 2017/18–2019/20:  $8+5+5/3=6$ .



Tabell 4: Etappmål 2030 för antal omkomna i snöskoterolyckor

Statistiken över skadade i snöskoterolyckor i terräng är mer osäker. Det finns uppgifter i STRADA som är inrapporterade av sjukvården och polisen. Det finns ett mörkertal i statistiken eftersom inte alla olyckor rapporteras in.

Under åren 2017–2019 skadades i genomsnitt 14 personer allvarligt per år i olyckor med snöskoter, vilket ger ett mål på maximalt 10 allvarligt skadade för 2030, om man tänker på motsvarande sätt som för etappmålet för vägtrafik att allvarligt skadade ska minska med 25 procent. Genomsnitt av antalet allvarligt skadade i snöskoterolyckor, enligt STRADA vintersäsongerna 2017/18–2019/20:  $14+11+18/3=14$ .

Åtgärder man kan göra för att öka trafiksäkerheten är bland annat att öka kunskapen om körning och hantering av snöskotern i branta sluttningar och att öka kunskapen och förståelsen för hastighetens betydelse. Snöskotrarna skulle också kunna förses med tippskydd, vilket har prövats på snöskotrar som används i skidområden.



## 5 Inriktningens etappmål till 2030 för en hållbar snöskotertrafik

### Klimatpåverkan

- Utsläppen av klimatpåverkande gaser från snöskotertrafiken har minskat.

### Biologisk mångfald

- Kunskapen hos snöskoterförare har ökat om hur man kan minimera störningar till djur och natur.
- Snöskotertrafiken bedrivs inom/har kanaliseras till områden där påverkan på känslig fauna är obetydande eller måttlig.

### Luftkvalitet

- Utsläppen av hälsoskadliga luftföroreningar från snöskotertrafiken har minskat.

### Buller

- Bullret från snöskotertrafiken har minskat.
- Kunskapen och förståelsen om körsättets betydelse för störningsbilden har ökat.

### Trafiksäkerhet

- Antalet omkomna i olyckor med snöskoter har halverats till högst 3, från ett genomsnitt för åren 2017–2019.
- Antalet allvarligt skadade i olyckor med snöskoter har minskat med 25 procent till högst 10, från ett genomsnitt för åren 2017–2019.
- Andelen som fastnar i kontroller av nykterhet och hastighet har minskat.
- Kunskapen om körning och hantering av snöskotern i branta sluttningar har ökat.
- Kunskapen och förståelsen om hastighetens betydelse för trafiksäkerheten har ökat.

## 6 Uppföljning av inriktningen

Utvecklingen av snöskotertrafikens påverkan på säkerhet, miljö och hälsa inom de överenskomna etappmålen och följande områden kommer att följas upp årligen och redovisas vid Nationella Snöskoterrådets möten och vid årliga webinarier eller liknande möten:

- Hastighetsefterlevnad och kunskap om hastighetens betydelse
- Nykter trafik
- Användning av hjälm och annan skyddsutrustning
- Säkra snöskoterleder och passager över väg, järnväg och vattendrag
- Riskmedvetande och regelefterlevnad bland snöskoterförare
- Kunskap om issäkerhet, fjällsäkerhet och laviner
- Barn under 16 år som kör snöskoter
- Säkra snöskotrar
- Snöskotrar med låga utsläpp av klimatpåverkande gaser och hälsoskadliga ämnen
- Snöskotrar med lågt buller
- Skotertrafik med låg påverkan på omgivningen (människor, djur och natur)
  - Skotertrafikens påverkan på icke-motoriserat/övrigt friluftsliv
  - Omfattningen av skotertrafik inom skyddade områden/områden med känslig fauna (t ex kända häckningsområden för kungsörn, fjällrävslyor+revir och kalvningsområden för ren)

En utvärdering kommer att göras av genomförda och pågående åtgärder inom de prioriterade insatsområdena samt vilken ny kunskap som har tagits fram.

Nationella Snöskoterrådet kommer att initiera en översyn av denna inriktning när det blir aktuellt.

### 6.1 Underlag för uppföljningen

Som underlag för inriktningens arbete används bland annat följande källor:

- Registreringsutveckling (Trafikanalys statistik)
- Omkomna och skadade (STRADA, Rättsmedicinalverket)
- Försäljningsstatistik (Snö- och terrängfordonsbranschen)
- Polisens kontroller av snöskoterförare och statistik om rapporterade överträdelser
- Länsstyrelsens tillsynsstatistik inom skyddade områden (antal tillsynsärenden, åtalsanmälningar, etc)
- Nationella Snöskoterrådets enkäter

## 7 Kunskapsbrister och behov av FOI-insatser

Det är viktigt med bra och oberoende fakta och underlag om olika aspekter av snöskotertrafiken, så att vi bättre kan fokusera på de viktigaste bristerna och problemen och att prioritera och föreslå ”rätt åtgärder”.

Här följer ett antal exempel på områden där vi är i behov av ökad kunskap:

- Riskmedvetande
- Kunskap och förståelse för hastighetens betydelse för trafiksäkerheten
- Påverkan på vilda djur (t ex känslig fauna och årstid, påverkan på kungsörnshäckning och fjällrävsföryngring)
- Påverkan på renar
- Påverkan på våtmarker med höga naturvärden (t ex hur isbränna påverkar tidigt blommande kärlväxter)
- Snöskoter som yrkesredskap och arbetsmiljöfrågor

En uppgift blir att sammanställa oberoende kunskap som finns redan, och att identifiera kunskapsbrister där vi kan föreslå utredningar eller forskningsinsatser.

## 8 Arbete med inriktningen

Nationella Snöskoterrådet har genom den här inriktningen pekat ut etappmål till 2030 och ett antal prioriterade insatsområden för att följa utvecklingen.

Tillsammans eller var för sig kan medlemmarna i rådet avge avsikter att bidra och besluta om genomförande av åtgärder för att bidra till inriktningens mål.

Årligen sker uppföljning av mål och åtgärdsförslag inom ramen för Nationella Snöskoterrådet.

Kommunikation kring hur utvecklingen mot hållbar snöskotertrafik ser ut, sker inom ramen för Nationella Snöskoterrådets kommunikationsplan.

### 8.1 *Nationella Snöskoterrådets medlemmar*

- Naturvårdsverket
- Trafikverket
- Transportstyrelsen
- SSCO
- SNOFED
- Snö- och terrängfordonsbranschen
- Branschorganisationen för hållbar snöskoterturism
- Länsstyrelserna
- Sveriges Kommuner och Regioner
- LRF
- Sametinget
- Polisen

### 8.2 *Nationella Snöskoterrådets roll*

Nationella Snöskoterrådet bildades 2007 genom en överenskommelse. Den nuvarande överenskommelsen gäller till 2024-12-31. Överenskommelsen gäller de frågor som alla parter är överens om att samarbeta inom.

Syftet med överenskommelsen är att bidra till en hållbar snöskotertrafik ur perspektiven ekologisk, ekonomisk samt social hållbarhet som förenar 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 arbetar och om möjligt löser frågor i samverkan, men varje organisation i rådet har möjlighet att bedriva eget påverkansarbete utifrån organisationens verksamhetsinriktning.

## **9 Roller och avsikter att bidra till den gemensamma inriktningen för hållbar användning av snöskotrar.**

### **9.1 Naturvårdsverkets roller och uppdrag är att:**

- Samordna och leda arbetet inom Nationella Snöskoterrådet inom ramen för överenskommelsen.
- Samordna och leda arbetet inom Fjällsäkerhetsrådet med ingående arbetsuppgifter.
- Publicera lavinprognoser för utvalda områden där det förekommer ett mer omfattande friluftsliv inklusive snöskoteråkning, samt främja att utbildningar om lavinsäkerhet finns tillgängliga för snöskoteråkare.
- Vara huvudman, finansiera och vägleda länsstyrelserna kring förvaltning, planering och underhåll av de statliga lederna i fjällen.
- Bedriva central vägledning om terrängkörningslagstiftningen för länsstyrelser och kommuner med syfte att tydliggöra lagstiftningens innebörd.
- Samordna uppföljning och utvärdering av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Myllrande våtmarker, Storslagen fjällmiljö och Ett rikt växt- och djurliv vilka kan beröras av snöskoteråkning på olika sätt.
- Bidra till att kunskapen om snöskotertrafikens påverkan på vilda djur och naturmiljön ökar genom kunskapsinhämtning och kommunikation.
- Arbeta för att integrera klimatanpassningsperspektivet inom ramen för friluftsföråklorna. Att klimatrelaterade risker identifieras längs leder och anordningar samt att klimatanpassningsperspektivet finns med vid utveckling av standarder.

### **9.2 Trafikverkets roller och avsikter är att:**

- Bidra till kunskapen om trafiksäkerhet på snöskoter genom att sammanställa och analysera olycksdata för olyckor med snöskoter.
- Kartlägga, analysera och föreslå åtgärder vid platser där många snöskotrar passerar över järnväg och väg.

### **9.3 Transportstyrelsens roller och avsikter är att:**

- Genom riskbaserat urval genomföra tillsyn hos tillståndshavare som utbildar på förarbevis snöskoter för att kontrollera att de som genomgår en sådan utbildning får en heltäckande utbildning så att de blir rustade för att säkert kunna framföra sin snöskoter. Genom en heltäckande utbildning får de goda kunskaper om risker och regelverk som är grunden för att förhindra att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs i samband med snöskoterkörning.
- Sträva efter att utveckla och förbättra föreskriften för förarbevisutbildning.
- Verka för att utsläpps- och bullerkrav följs i så stor utsträckning som möjligt och verka aktivt i arbetet med att införa bullerkrav i EU-reglerna.

#### **9.4 SNOFED:s (Sveriges snöskoterägares riksorganisation) roller och avsikter är att:**

- Verka för en utveckling avseende förarbevisutbildningen och på så sätt skapa en bättre grund för kunniga och säkerhetsmedvetna skoterförare enligt devisen **”inte störa eller förstöra”**
- Utveckla den digitala skoterplattformen **Skotersverige** så att viktig information och särskilt information med bäring på säkerhet och områdesspecifika upplysningar blir mera lättillgängliga. **”Det ska vara lätt att göra rätt”**.

#### **9.5 SSCO:s (Sveriges snöskoteråkarens centralorganisation) roller och avsikter är att:**

- Arbeta för att **bevaka**, styra och utveckla snöskoterns **roll och förutsättningar** utifrån våra medlemmars och samhällets behov.
- Ständigt förbättra och **utveckla förarbevisutbildningen** för en trygg och säker snöskotertrafik och där arbetet mot en 0-vision för allvarliga olyckor bör gälla.
- **Bidra med kunskap**, färdighet och en attityd om snöskotern och dess användning som överensstämmer med samhällets krav som till exempel körning, avgasutsläpp och buller (och där fyrtaktare och elskotrar är på frammarsch) samt med en betoning på trafik- och fjällsäkerhet samt hänsyn till miljö, natur och skogsvård.

Genom vår medverkan i Nationella Snöskoterrådet vill vi arbeta för att i **möjligaste mån** skapa mätbara mål för de hållbarhetsfaktorer som anses viktigast. Detta för möjlighet till bättre styrning och skarp uppföljning.

- Inom ramen för Nationella Snöskoterrådet initiera, driva och **samarbeta om utvecklingsfrågor med myndigheter** och rikstäckande organisationer och genom våra medlemmar det samma mot kommuner och skoterorganisationer. Att påverka lagstiftningen är här också en viktig roll.
- **Slutligen följa utvecklingen och anpassa vårt arbete inom alla områden efter nya uppstående behov.**

#### **9.6 Snö- och terrängfordonsbranschens roller och avsikter är att:**

- Snö- och terrängfordonsbranschen är branschförbundet för importörer och distributörer av snöskotrar i Sverige. Vi levererar närmare 10 000 nya snöskotrar årligen till kunderna genom medlemsföretagens återförsäljarnätverk.
- Som leverantörer av snöskotrar, och tillbehör/reservdelar, har vi ett ansvar för att de nya snöskotrar vi säljer uppfyller lagar och regler. Utöver det arbetar Snö- och terrängfordonsbranschen i vår kommunikation aktivt med att informera om säker och hållbar snöskoteråkning. Vi gör det bland annat med en tydlighet på vår hemsida och extra tydligt med den snöskoterfolder om det personliga ansvaret – Skotervett! – som vi distribuerar genom återförsäljare till nya snöskoterkunder.
- En annan viktig funktion är att vara mycket tydliga gentemot återförsäljare att inte sälja olagliga tillsatser som till exempel trimpipor eller tillbehör – till exempel släddar - som inte är godkända enligt regelverken.

- Som medlemmar i Nationella Snöskoterrådet bidrar vi, utöver deltagande på möten och i det rådets arbete, genom att informera om aktuell snöskoterstatistik, underlag som är viktiga för en relevant diskussion om utvecklingen inom Snöskotersverige.

### **9.7 BOHST:s (Branschorganisationen för Hållbar Snöskoterturism) roller och avsikter är att:**

- Verka för en kompetenshöjning och hållbar utveckling av snöskoterturismnäringen i Sverige.
- Erbjudna standardiserade och kvalitetssäkrade utbildningar för snöskoterguidar.
- Vara en samverkansplattform, stöd och språkrör för aktörer inom snöskoterturism.

### **9.8 Länsstyrelsernas roller och avsikter är att:**

- Inom ramen för förvaltningen av de statliga skoter- och vinterlederna utifrån löpande behovsanalys verka för klimatanpassning av leder.
- Verka för att skotertrafiken kanaliseras till och bedrivs inom sådana områden och på ett sådant sätt att påverkan på människor, djur och natur minskar. Dels i rollen som förvaltare av statens mark, dels i rollen som tillsynsmyndighet samt genom föreskriftsrätten och stöd till kommunernas arbete med skoterreglering, trafik- och planfrågor.
- Bidra till att kunskapen om snöskotertrafikens påverkan på vilda djur och naturmiljön ökar genom förebyggande tillsyn och kommunikation.

### **9.9 SKR:s (Sveriges Kommuner och Regioner) roller och avsikter är att:**

- Bidra med ett kommunalt och regionalt perspektiv på snöskotertrafik samt bidra till att nå ut med information i snöskoterfrågor till kommuner och regioner.

### **9.10 LRF:s (Lantbrukarnas riksförbund) roller och avsikter är att:**

- Bistå med kunskap och informationsarbete som ökar medvetenhet och förståelse utifrån ett markägar- och brukarperspektiv hos snöskoteråkare.
- Bistå och bistår med lämpliga avtalsmallar och information om vad som är bra att tänka på vid upplåtelse av till exempel leder. Bra avtal är bra för alla parter och är något vi förespråkar. Ibland kan detta också vara en utmaning. Inte sällan kan utmaningar lösas på ett bra sätt då markägare involveras tidigt i en process. Här kan LRF hjälpa till så att en bra dialog förs på ett tidigt stadium.
- LRF är organiserade genom arbetet som sker på riksorganisationen och vidare ut till alla kommungrupper. I kommungrupperna sker det lokala arbetet och engagemangen. Ute i kommungrupperna finns stor kunskap om lokala förhållanden och god kännedom om markägare och jordbrukare som verkar inom kommunen. Det är bra att ha kontakt med kommungrupperna vid översikts- och detaljplanering i det fall markägare på olika sätt kan bli berörda men också för att finna bra lösningar i bland annat infrastrukturfrågor som kan handla om skoterleder.

### ***9.11 Sametingets roller och avsikter är att:***

- Bistå med kunskap och information om samisk markanvändning, renskötsel och dessas behov och förutsättningar samt hur snöskoterkörning påverkar renen, renskötseln och annan samisk markanvändning.
- Informera om hur snöskoterförare kan visa hänsyn till renar och renskötselns bedrivande för att minska negativ påverkan

### ***9.12 Polisens roller och avsikter är att:***

- Genomföra aktiviteter som bidrar till en hållbar användning av snöskoter där målet är att generellt öka regelefterlevnaden.
- Med olycksstatistik och lokal problembild som grund fokusera arbetet inom tre områden:
  - Trafiksäkerhetsarbete - genom att kontrollera hastighet, nykterhet och hjälmanvändning.
  - Trygghetsskapande - genom synlighet.
  - Brott i terräng.