

## Snart tid för en tur!



**På sina håll säljs det snöskotrar som bara den, trots att det rätta företaget inte har infunnit sig än och trots att vi de facto inte vet hur årets vinter ska bli. De som kör och åker tåg önskar säkert att det blir lite mildare och mindre snö än förra vintern.**

Vi är många som använder oss av snöskoter och fler och fler upptäcker hur roligt det är att köra och varierar skidåkning med att delta i en och annan skotersafari.

Ungefär en halv miljon människor åker eller kör snöskoter under en vanlig säsong. Mot den bakgrunden är det konstigt att snöskotern fortfarande ses som undantaget, parentes, något som katten släpat in. Snöskotern används som en toppning av den fördomsfulla bilden som finns på Norrälänningen. "I Norrland kör ni väl bara snöskoter?" Var ligger Norrland, undrar jag? Pratar vi Messaure, Hudiksvall eller Mora?

Ännu konstigare blir det om man tänker på hur mycket pengar som kan sättas i samband med snöskotern, en överslagsberäkning ger oss svaret att ca 5 miljarder eller mera omsätts i verksamheter som rör snöskotern och det är ju länge sedan konstaterat i forskning om turismen att besökande snöskoterförare spenderar mera pengar per dygn jämfört med skidturister. Betänk sedan vilken omsättning det skulle kunna bli om vi lärde oss att förpacka produkten bättre. Här tänker jag naturligtvis på besöksnäringen. I Europa är möjligheten att köra snöskoter mot ett fjärran mål unikt.

I Finland har man förstätt det och har med framgång utvecklats denna turistiska verksamhet. I Sverige har vi möjligheten att göra det ännu bättre vilket skulle gagna alla, både turistföretag och oss som privatåkare, med bättre service längs lederna som också skulle bli bättre underhållna då bra leder skulle ge fler besökare. Detta går att utveckla hur långt som helst.

I Nordamerika marknadsför man snöskotern som ett sätt för hela familjen att umgås vintertid vilket kanske gör det lättare för snöskotern att bli accepterad. Det betyder inte att det individuella perspektivet glöms bort, tvärtom. Att ta sig ut en bit från bruset och de vardagliga göromålen, för att ha roligt på snöskotern kommer nog alltid att vara den kanske främsta behållningen.

Nu när skotermässan inte längre finns är det snöskoterns dag som är den snöskoterintresseradens främsta dag, om man undantar säsongens första skotertur såklart. Många återförsäljare och klubbar gör strålande insatser för sporten och vårt intresse. På önskelistan inför kommande vinterrar står definitivt en gemensam charmoffensiv från de stora aktörerna, generalagenterna. Min mening är inte att alla svenskar plötsligt ska lockas att bli med skoter, jag tänker mera på hur det skulle kunna göra bilden av snöskotern mera rättvisande. Lyckas vi med det borde det också innebära något positivt för försäljningen.

Några tankar från ordförande som i skrivande stund tittar ut genom fönstret och med glädje ser den första snön lägga sig på marken och gör att dagen D närmar sig. Dagen då man tar första svängen och inser hur mycket man saknat sin vän på spåret.

Vi syns i Idre!

//Lars Gunnar Lundwall  
**SNOFED**

SNOFED-Nytt levereras per e-post som en pdf-fil. Av den anledningen kan vissa bilder och grafik bli suddiga vid utskrift.

## Kommer det bli lättare att rekrytera nya utbildare?

**1 oktober 2009 blev det svårare att rekrytera nya utbildare till snöskoterklubbarnas förarbevisutbildningar. Krav på minst 6 månaders pedagogisk utbildning eller dokumenterad erfarenhet av utbildning under minst ett år.**

### Bakgrund

För inte så länge sedan var det bara 16-årsdagen som bestämde vem som fick köra snöskoter eller inte. Ändå är man skyldig att känna till de lagar och bestämmelser som rör det man håller på med. Risken att göra sig ordentligt illa finns alltid när man kör motorfordon och i terräng finns risken att bli liggande utan möjlighet att tillkalla hjälp.

Inte minst i snöskoterklubbarna fanns det många som tyckte att varje skoterförare borde ha någon form av utbildning, både för sin egen och andras säkerhet och ur ideellt arbete i skoterföreningarna växte under slutet av 1980-talet det frivilliga förarbeviset fram på bred front. Nog törs man påstå att det är den största anledningen till att antalet olyckor slutade att utvecklas parallellt med det ökande antalet snöskotrar? Dessutom är snöskoterklubbarna oftast den mest betydelsefulla resursen för att sprida en god skoterkultur lokalt. Vilket bättre tillfälle finns än vid en lokalt förankrad förarbevisutbildning?

### Obligatoriskt med förarbevis

1 Januari 2000 blev det obligatoriskt med förarbevis. Undantaget de som hade ett körkort utfärdat senast 1999-12-31. Frivilligorganisationerna ansökte om utbildnings- och examinationstillstånd och därmed kunde skoterklubbarnas utbildare fortsätta med dessa viktiga utbildningar lokalt, där behovet fanns. Dåvarande Vägverket utfärdade förarbevisen.

### In under körkortslagstiftningen

1 oktober 2009 kom ett nytt regelverk och förarbevisen för snöskoter, terränghjuling och moped lyftes in i körkortslagstiftningen. Det innebar bl a att förarbevisen numera kan återkallas vid trafikbrott, något som många anser är en klar förbättring.

### Delvis oklart

Tidigare krävde Vägverket att den som skulle verka som utbildare hade fyllt 21 år, hade ett svenskt körkort samt förarbevis för fordonet man önskade utbildas för. Därtill krävdes att utbildaren också hade genomgått en handledarutbildning i någon av frivilligorganisationerna.

Kravet på minst 6 månaders utbildning med inriktning mot pedagogik försvårar för frivilligorganisationerna att rekrytera nya utbildare och problemet förvärras av att

medelåldern bland aktiva utbildare blir allt högre. Att få in nya utbildare som uppfyller det andra kriteriet (erfarenhet av utbildning under minst ett år) är lite lättare men här upplever vi att det saknas en praxis, eftersom föreskriften är ny. Somliga utbildningserfarenheter godkänns, andra inte.

### Borta inom tio år och flera obehöriga förare?

Om inget görs för att hitta nya sätt att få nya utbildare godkända finns risken att snöskoterklubbarna snart står utan möjlighet att utbilda och att människor då hänvisas till centralorter och trafikskolor, med allt vad det skulle innebära i ökade kostnader, sämre tillgänglighet och en risk för att antalet obehöriga förare av snöskotrar och terränghjulingar ökar. Förarbevisutbildning är i många föreningar också den enskilt största inkomsten och utan den riskerar många skoterklubbar i praktiken nedläggning, något som kan få till följd att trafikskulturen tar tio steg bakåt i fråga om körning på otillåtna och olämpliga ställen i byar och på mindre orter.

Om myndigheterna har glömt att den förkrossande majoriteten av utfärdade förarbevis har sitt ursprung i klubbarnas ideella utbildningsverksamhet måste vi göra något för att påminna dem om det!

## Hjälmkrav dröjer

För de allra flesta är hjälmen en självklar del av skyddsutrustningen när man kör eller åker snöskoter. Hjälmskyddar inte bara huvudet vid ett olyckstillbud utan ger också skydd mot kvistar, buller och kyla. Bättre komfort helt enkelt.

För länge sedan har det sagts att man valt att inte lagstifta om hjälm vid snöskoterkörning av främst två orsaker. Man har befarat att hjälmen kan utgöra ett hinder för dem som använder snöskoter i arbetet. Kanhända är detta ett överspelat resonemang eftersom en arbetsgivare av idag knappast kan tillåta sina anställda att bruka snöskoter eller terränghjuling i tjänsten utan att ha utbildning och adekvat skyddsutrustning.

Man har tidigare också sagt sig vara ovilliga att lagstifta om hjälm av den orsaken att en lag rent av skulle kunna få motsatt effekt, att procenten hjälmanvändare skulle kunna sjunka med en lag, när användningen av hjälm ändå ligger på en så hög nivå även utan tvingande paragrafer.

Berörda myndigheter har inte haft tid att fördjupa sig i alla aspekter kring en lag och eventuella undantag och det dröjer sannolikt minst ett år till innan det är hjälmtvång på snöskoter.

## SNOFED träffade Transportstyrelsen och Trafikverket i Borlänge

Den 10 juni träffade en grupp från SNOFED sektionsschefer, handläggare och jurister från de båda myndigheterna. Anledningen till att vi önskat ett möte var flera. Efter att ha genomfört en hel säsong med det nya regelverket hade vi många synpunkter att framföra. Många kom så klart ursprungligen från utbildare och examinatore.

Den enskilt viktigaste ämnet för oss var såklart de nya reglerna kring blivande utbildares pedagogiska bakgrund. Som det är i skrivande stund tvingas vi många gånger neka personer med stor kunskap i ämnet snöskoter att bli utbildare. Några av de grundkriterier som staten en gång satte upp för förarbevisen när de blev obligatoriska var bl a att tillgängligheten för utbildningen skulle vara hög, kursupplägget skulle inte vara för omfattande och priset skulle hållas nere. Med för höga kompetenskrav på nya utbildare motarbetas samtliga kriterier.

Vi diskuterade bl a säsongens erfarenheter av kundtjänst, handläggning och förarbevisen till utländska medborgare som ofta får vänta mycket länge innan de får sitt förarbevis. Vi förhörde oss också om möjligheterna för examinatorena att utfärda intyg direkt efter examination, i väntan på det fysiska förarbeviset och vi vet nu att det är förändringar på gång inför kommande säsong. Vad det innebär i minskade väntetider för väntande elever återstår att se.

Andra frågor vi hade med oss gällde bl a bestämmelserna kring de praktiska övningarna i förarbevisutbildningarna.

Sammantaget så var det ett mycket positivt möte med Transportstyrelsen och Trafikverket. Vi kände att det fanns ett intresse för att ta del av våra erfarenheter men också att det var "rätt" personer som vi fick träffa, som tillsammans kunde ge svar på de flesta av våra frågor samtidigt som vi aktualiserade andra.

**Bilden till höger:**  
Står du mitt på linjen nu, frågar Anders Thor.  
- Javisst, svarar Mikael Stenmark.

## Oscarssons Åkeri AB först med att utbilda personalen med Promilleglasögon

Lördagen den 25 september var det Lastbilmässa i Ramsele med flera tusen besökare. En av besökarna var Jan-Olov Oscarsson, VD och ägare av åkeriföretaget Oscarssons Åkeri AB i Sollefteå. Företaget har fem anställda som i huvudsak sysslar med mjölkdistribution. Oscarssons Åkeri har funnits sedan 1983 men ägs och drivs sedan 1996 av Jan-Olov.

- Hur kom det sig att du valde att promilleutbilda dina anställda? -Jag träffade Anders Thor på mässan som demonstrerade promilleglasögonen, och jag var inte sen att prova på, och sen var saken klar. Jag ville helt enkelt att mina anställda skulle få möjligheten till samma Aha-upplevelse som jag fick i Ramsele, så jag bad helt enkelt Anders att komma ut till vårt företag och hålla en utbildning.

Personalen på Oscarssons åkeri var rörande överens om att det här är något som alla i trafiken borde få prova på. -Man får en helt annan syn och inställning när man i ett nyktert tillstånd kan få se och känna konsekvenserna av ett felaktigt handlande och beteende.



Text och foto: Mikael Johansson

## 650 korsande skoterleder inventerade



De allra flesta snöskoterförare har väl någon gång känt obehag när man tvingas korsa en starkt trafikerad väg. Risken att styrstålen huggar fast i vägbanan finns alltid och är det då en isfläck under drivbandet kan lätt en livsfarlig situation uppstå. Skyltar som varnar bilister för korsande skotertrafik har hittills varit ganska ovanliga men det blir det nu lite ändring på.

Trafikverket har i samarbete med Nationella Snöskoterrådet, länsstyrelser och snöskoterklubbar kartlagt skoterledskorsningar. Man har bl a på tittat siktsträcka, ÅDT (årsmedelsdygnstrafik) och befintlig (i förekommande fall) skyltning vid 650 ställen i landet där led korsar allmän väg.

40 av de granskade korsningarna bedöms vara prioriterade och ska skyltas upp med varningsmärke så snart som möjligt. 176 korsningar har av landets snöskoterklubbar angetts som farliga övergångar med dålig sikt och dessa ska i ett andra skede ses över. Endast 70 av övergångarna i översikten var redan skyltade för att varna trafiken på allmänna vägen.

Vill du läsa hela sammanställningen eller veta vilka korsningar som ingår i ditt län? Surfa in på webben; [www.snofed.se](http://www.snofed.se)

För mera information om promilleglasögonen, surfa in på [www.snofed.se](http://www.snofed.se) eller kontakta:

**A**nders Thor  
annonsmäklare

Telefon: 070- 581 59 88

### Seminarium om lärarkompetens i förarutbildning 28 september

Transportstyrelsen anser att det finns skäl att se över och diskutera kraven på de som fungerar som utbildare i introduktions-, körkorts-, risk-, och förarbevisutbildningar för moped, snöskoter och terränghjuling. Förarbevisen är sedan drygt ett år införlivade i körkortslagstiftningen men meningen är ändå inte att de ska ges samma tyngd som ett körkort, bl a med hänvisning till den jämförelsevis korta utbildningstiden.

Föreskrifterna är också ganska spretiga i ordvalet när det gäller vilka färdigheter utbildare på respektive område ska kunna uppvisa eller bedömas inneha.

SNOFED, m fl, framförde att det inte är rimligt att ställa de nya högre kraven på utbildare när det gäller snöskoter, terränghjuling och moped klass 2. I alla dessa utbildningar är det enormt viktigt att möjligheterna finns lokalt och det stora mervärdet i de ideella organisationernas utbildningar är kopplingen till föreningarna och lokala förhållanden.

Från Transportstyrelsens håll kan man nu ana en insikt i nyttan med att bibehålla nivåskillnaden mellan körkort och förarbevis när det gäller krav på nya utbildare. Tanken med en tilläggsutbildning är väl att den ska hjälpa utbildarna att leverera en god utbildning där eleverna lockas att delta aktivt. Det viktiga är väl att vi hittar nya vägar att få nya utbildare för förarbevis och inte tvingas sortera bort alla som saknar ett halvårs utbildning med inriktning pedagogik?

Deltagare vid seminariet var bl a:  
Sveriges Trafikskolors Riksförbund  
SNOFED  
Sveriges Motorcyklister  
Frivilliga Motorcykelkårens Riksförbund  
Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser  
SkidCar  
Moped- Motorcykelbranschens Riksförbund  
Cykel och Sporthandlarnas Riksförbund  
SSCO  
Medborgarskolan  
Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation



Flera modeller finns för att simulera alkohol, mörker och droger.



## SNOFED:s enkät till riksdagspartierna.

Precis som tidigare valår sände SNOFED även denna gång ut en enkät med snöskoterrelaterade frågor till riksdagspartiernas centrala kanslier. Här nedan redovisas frågorna ur enkäten. På [www.snofed.se](http://www.snofed.se) kan du läsa frågorna i sin helhet, de olika partiernas svar och utvecklade kommentarer.

1. Vilket parti svarar du för?
2. Tycker ert parti att delar av det svenska skoterledsnätet (huvudledsnät) ska finansieras av offentliga medel?
3. Ser ert parti en möjlighet att ompröva snöskotertrafiken i nu stängda regleringsområden i takt med att snöskotrarna utvecklas mot allt tystare modeller med mindre miljöpåverkan, förnyelsebara bränslealternativ och snöskotrar som drivs med el?
4. Skulle ert parti ställa sig positiva till flexibla regleringsområden, stängda för trafik under de perioder av året då naturen är särskilt känslig men öppna för trafik/besök under övrig tid, alternativt med villkor rörande antal fordon i området samtidigt?
5. Tycker ert parti att kommunerna bör få ökade möjligheter att påverka färdselrätten för terrängmotorfordon inom den egna kommunen?
6. Tycker ert parti att kommunerna bör få större möjligheter för sådana undantag med hjälp av tydligare riktlinjer för denna typ av frågor?
7. Tycker ert parti att det är viktigt med en hög tillgänglighet för förarbevisutbildningar och att de finns lokalt för att minimera risken för att människor väljer att köra utan behörighet?
8. Har du som nu svarar på denna enkät någon gång genomgått en förarbevisutbildning för snöskoter, moped klass 2 eller terränghjulning?

9. Tycker ert parti att man borde öppna för områden för avancerad friåkning, i enlighet med en ökad flexibilitet kring regleringsområden i fjällvärlden. Statiska bestämmelser gör idag att flera intressegrupper i perioder är hänvisade till en allt för begränsad yta i fjällvärlden. En ökad flexibilitet skulle kunna tillgodose alla grupperns önskemål och ge en bättre regel efterlevnad.

10. Tycker ert parti att exemplet i fråga 14 (flexibilitet rörande regleringsområden) är en modell som borde prövas?

[www.snofed.se](http://www.snofed.se)

## Nationella Snöskoterrådet



Jan Lindgren, Trafikverket

**Nationella Snöskoterrådet har haft rådsmöte i Norrbotten. Furufjärdens gästgård var platsen, Luleå kommun. Samtliga organisationer som ingår i rådet var på plats. På dagordningen fanns 11 viktiga frågor som rådet behandlade.**

Snöskoterrådet bygger på en överenskommelse mellan organisationerna. "Överenskommelsen som gäller frågor kring information, tillsyn, bevakning, övervakning, regler för fordon och trafik, miljö och trafiksäkerhet, skoterleder/ infrastruktur samt organisation – ansvar och delaktighet gäller fram till den 31 december 2012. Till överenskommelsen hör också en speciell handlingsplan som årligen ska revideras."

### Utvärdering av och målsättning

En av de viktigaste punkterna för dagen gällde Snöskoterrådet framtid.

- Vad vill Snöskoterrådet ha åstadkommit till 2012?
- Vad vill Snöskoterrådet göra efter 2012?
- Utvärdering/tankesmedja under 2011.
- Lägesrapport från medlemsorganisationerna – vad är viktigast nu och i framtiden?

### Referensgrupp

En referensgrupp baserad på medlemmar ur de, i Snöskoterrådet ingående organisationerna är under bildande. Referensgruppens syfte är att agera bollplank i de frågor där rådet anser att det behövs en bredare förankring och eller ytterligare synpunkter på exempelvis remisser, utgivning och utformning av informationsmaterial et c.

### Handlingsplaner 2010 och 2011

De ansvariga för de olika beslutade aktiviteterna lämnade lägesrapporter. Därefter lämnade medlemsorganisationerna förslag på aktiviteter för 2011.

### Nationellt Snöskoterforum – Utvärdering.

Jan Lindgren samordnare för NSR presenterade utvärderingen av Nationella Snöskoterforum 2010. Utvärderingen visar att forumet var mera än godkänt. Bra med andra ord. Därefter vidtog diskussioner om innehåll och plats för 2011 års Snöskoterforum men man kom inte till några beslut vid detta möte,

### Text och foto: Karl-Erik Björkén

#### Kartläggning av befintliga finansieringssystem för skoterleder i Sverige

Nationella Snöskoterrådet har bekostat en kartläggning av olika finansieringsmodeller för snöskoterleder.

Rapporten har författats av Anna Grundén, forskningsassistent vid turismforskningsinstitutet E-tour.

På Snöskoterrådets webbsida hittar intresserade rapporten: [www.skoterradet.se](http://www.skoterradet.se). (under rubriken "värt att veta")

Där finns också ett förslag på hur ett markägaravtal rörande snöskoterleder kan se ut.

#### Har du personal som kör terränghjuling i tjänsten?

Enligt arbetsmiljölagen krävs det att arbetstagaren har erforderlig utbildning för att framföra terränghjuling under tjänsteutövning. Vi kan erbjuda utbildning för yrkesmässig användning av terränghjuling vid både fast och tillämpad terrängkörningsbana i Sollefteå.

Kontakta Mats Berglund, 0620– 595 90

## Skoterriksdag och årsmöte i Idre 27-28 november



### Pernilla Wiberg Hotel, Idre

Årets Skoterriksdag och årsmöte arrangeras i Idre vid Pernilla Wiberg hotell. Skoterriksdagen kommer att pågå mellan 09.00-16.00 (ca), med avbrott för fika och lunch. Under lördagen arrangeras även en skotermässa som är öppen för allmänheten, ATV-tävling samt skoteruppvisning. **Snögaranti är utlovad!!!**

### "Ställ våra riksdagspolitiker mot väggen i skoterfrågorna"

Debatt med riksdagspolitiker, föredrag m.m. inom följande områden:

- Kommunernas möjlighet till ökat självbestämmande i skoterfrågor.
- Ledfinansiering
- SATVF, Svenska ATV-föreningen
- Transitleder

Dessutom:

- Ökad flexibilitet inom regleringsområdena i fjällen
- SNOFED:s valenkät
- Nationella Snöskoterrådet

Moderator för dagen är den kände radioprofilen från Dalarna, Mats "Matta" Ingels.

Kvällen kommer att avslutas med grillbuffé och underhållning på Vårdshuset.

**SNOFED:s årsmöte** genomförs den 28 november med start kl. 09.00. Kallelse, dagordning, årsredovisning och detaljprogram kommer att finnas tillgängligt på [www.snofed.se](http://www.snofed.se) (klicka på Skoterriksdag längst upp på startsidan). Anmälan och betalning skall vara SNOFED tillhanda senast den 29 oktober.

**Välkomna till Idre och Pernilla Wiberg Hotel!**



# SKOTERRIKSDAGEN 2010



**Årets skoterhändelse i Sverige**

**27-28/11 2010**

**Vi erbjuder ditt företag att visa upp era produkter/  
tjänster för Sveriges skoterklubbar/allmänheten på  
Skotermässan i Idre 27/11.**

Vi erbjuder utställningsplatser i sporthallen på Idre Fjäll i kombination med visning utomhus på snö. Ett utmärkt tillfälle att erbjuda provkörning av 2011 års modeller av skotrar och ATV, skoterutrustning/kläder eller att visa hur sladdutrustning i praktiken fungerar på snö! Här får ni möjligheten att inför köpsugna skoterklubbar och allmänheten verkligen visa produkterna i sitt rätta element. Fakta om mässan framgår på bifogat blad.

Förutom utställningen kommer vi att bjuda på en spektakulär skoter- och ATV-show i Idre Fjälls västbacke. Under kvällens skotermiddag i restaurangen bjuds på både dans och underhållning förutom en härlig filébuffé. Vi hjälper till med boende i stuga eller på Pernilla Wiberg Hotell.

Skoterriksdagen innehåller programpunkter med Nationella Snöskoterrådet, Länsstyrelserna, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Svenska ATV-föreningen, Transitleder.se, Fjällsäkerhetsrådet, Scandinavian Freeriders m. fl.

Arrangemanget är ett samarbete mellan skoterklubbarna: Idrefjällens Snöskoterklubb, Särna Snöskoterklubb, Härjehåga Snöskoterklubb, Flötningens Snöskoterklubb, Långfjällets Snöskoterklubb, Lövnäs/Nornäs Snöskoterklubb, Älvdalens Snöskoterklubb och