

Terrängkörnings- utredningen

När detta nummer av Tidningen Skoter finns i handeln så har regeringens utredare Anders Lillienau redovisat sitt uppdrag. Det exakta innehållet i betänkandet känner vi inte till i skrivande stund.

SNOFED har under flera år fört fram åsikten att skoterfrågorna egentligen är för mångfacetterade och komplexa för att låta sig bedömas eller avgöras från rent generella utgångspunkter. Användningsätt, trafikmängd och förutsättningarna för en trafik som tillgodoser allas behov och samtidigt åtnjuter lokalsamhällets acceptans ser väldigt olika ut beroende på var i landet man är. Av den anledningen så förespråkar SNOFED ett ökat lokalt självbestämmande och ett flexiblere tankesätt i frågan. Snöskotern har varit en naturlig del av samhället så länge att den nära nog har uppnått sedvanerättslig status i princip hela Norrland, inte minst i fjällkommunerna. Hade snöskotern som fenomen inte varit så accepterad av markägare och samhälle så hade vi sett en annan utveckling för länge sedan. Också staten har beskrivit förutsättningarna för snöskoterkörning på ett sätt som inte kan missförstås. I förarbetena till terrängkörningslagen, proposition 1975/76: 67, står det: ”å andra sidan är det utan tvekan klart att man vintertid kan ta sig fram på snöskoter på många håll i landet utan att markägarens intressen skadas.”

SNOFED har via styrelseledamoten Anna Eriksson haft en plats i en expertgrupp kopplad till utredningen. Arbetet har fungerat väl och inte minst utredaren visade en klarsynt distans till uppdraget. När vi antog vår plats i gruppen hade vi högt ställda förväntningar på

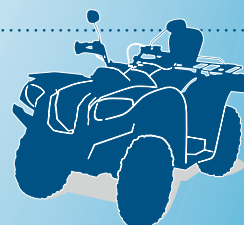
att all terrängkörning som sker skulle belysas, oavsett om det är frågan om tillåten eller otillåten sådan. En reflektion från vår sida är att alldeles för lite tid ägnades åt barmarkskörningen. Att nöjes- och rekreativkörning på barmark är förbjudet innebär inte att sådan körning inte sker. Med närmast obefintlig upptäcktsrisk. Körning med fyrhjulingar, crossmotorcyklar och terränggående bilar skadar vegetation och underlag på ett påtagligt sätt, inte minst i våt- och myrmarker, med spår som kan finnas kvar i generationer. Sådana skador kan inte orsakas av snöskoterkörning när den sker enligt terrängkörningslagen. Snöskoter har allt för ofta skyllts för att vara upphovet till skador som har orsakats av barmarkskörning med andra fordonstyper eller rent utav av icke motoriserade aktiviteter. Vi hoppades att arbetet i denna utredning skulle innebära ett kunskapslyft kring vilka typer av skador som orsakas av respektive fordon och aktivitet och att flera skulle komma till insikt att skoterkörning inte skadar underlaget i normalfallet.

Lokala problem löses bäst underifrån. Med det kommer också en hög acceptans för överenskommelsen och en vilja att sprida innebörden av dem. En slags självreglering för den som vill. Faktum är att en stor del av de problem som utredningen hade att belysa redan är reglerade eller kriminaliserade i nuvarande lagstiftning.

Yrkesförarbevis Terränghjuling

Enligt arbetsmiljölagen krävs det att arbetstagaren har erforderlig utbildning för att framföra terränghjuling under tjänsteutövning.

Vi erbjuder utbildning för yrkesmässig användning av terränghjuling, vid både fast och tillämpad terrängkörningsbana i Sollefteå, eller hos någon av våra samarbetspartners på andra platser runt om i Sverige. Kontakta oss gärna så berättar vi mer om vilka möjligheter som finns just för er. Utbildningen vänder sig till såväl erfarna som oerfarna förare av terräng-hjuling. Vår utbildning är granskad och godkänd av Arbetsmiljöverket.



Det finns även möjlighet att genomgå en s.k. 8 timmars repetitions-utbildning, ”avrostning”, om man redan har ett yrkesförarbevis sedan tidigare. Normalt sker detta med ca 5-års intervaller.