

SNÖSKOTERN OCH DESS PÅVERKAN

Enligt Beethams syn på legitimitet

Gabriel Nilsson

Luleå tekniska universitet

C- uppsats

Statsvetenskap

Institutionen för Industriell ekonomi och samhällsvetenskap

Avdelningen för Samhällsvetenskap

SAMMANFATTNING

Det har funnits en debatt under många år om snöskoterns vara eller icke vara runt om i Norrland. Diskussioner om att förbjuda snöskotertrafik utanför utmärkta leder och att bullernivån på snöskotrar är för höga är exempel på problem som finns. Idag finns det områden inom Norrbottens län som har delvis eller totala snöskoterförbud.

Syftet med detta arbete är att titta på i vilken utsträckning de nio punkter som rapporten *Snöskotern i Naturen* ställt upp, detta är en rapport som släpptes 1994 av Miljö- och Naturresurs Departementet. Syftet med den utredningen var att skydda miljön mot de skadeverkningar som uppstår efter snöskotern. Uppsatsen skall försöka visa på vilka sätt dessa punkter har genomförts och återkoppla det till Beethams syn på legitimitet. De punkter som inte har genomförts skall även redovisas och vilka orsaker som kan ligga bakom det.

Som slutsatser kan man se att många av de mål som varit uppsatta av *Snöskotern i Naturen*. Det har som exempel införts större begränsningar inom fjällvärlden med olika klassificeringar. Det har även införts ett obligatoriskt terrängförarbevis för att få framföra snöskoter i Sverige. Men det är även punkter som inte har genomförts i den utsträckningen som var tanken, buller- och utsläppsnivåer är svårare att genomföra främst på grund av Nordamerika och Europeiska Unionen. Om vi tittar på Beethams tre nivåer på legitimitet, det första kriteriet anses vara genomfört i och med att en majoritet av befolkningen följer de lagar som är uppsatta av makthavarna i Sverige, det andra kriteriet på hur väl makthavarna lyssnar på den berörda befolkningen anser jag är genomfört i och med att vi bor i ett demokratiskt land och våra åsikter skall återspeglas i det beslut som tas av makthavarna. Det tredje kriteriet som Beetham tar upp anser jag även här uppfyllt detta eftersom att de två föregående punkterna berör kriteriet på ett eller annat sätt. Men att det finns en existerande diskussion om de rådande lagarna är bara bra för ett demokratiskt land som Sverige.

INNEHÅLL

INLEDNING	5
Syfte	6
Material och källkritik.....	6
Avgränsning.....	7
TEORI.....	8
Teoretisk utgångspunkt	8
Första kriteriet.....	9
Andra kriteriet.....	9
Tredje kriteriet	10
Metod	10
SNÖSKOTERN och dess påverkan – Enligt Beethams syn på legitimitet.....	11
Bakgrund och näringsliv	11
Regler	12
Restriktioner på markanvändning	13
Skyddade fjällområden.....	13
Nationalparker och naturreservat.....	14
Konflikter	16
Buller och utsläpp	17
Diskussion och analys.....	20
Källor	24

INLEDNING

Snöskotern gjorde sitt inträde i den svenska naturen i början på 1960. När snöskotern kom till Sverige fanns inga begränsningar på vars man fick framföra snöskotern utan de första begränsningarna som genomförts inom snöskoterområdet kom på 1970-talet genom terrängkörningslagen sedan dess har antalet snöskotrar på den svenska markanden nästan fördubblats. Under samma period har intresset för att semestra i fjällvärlden ökat och detta leder naturligtvis till konflikter. Konflikten har alltid funnits men under det sista tio åren har flera röster kommit på att genomföra strängare restriktioner av snöskotrar i naturen. Det är främst i fjäll länen som diskussionen är som häftigast detta för att intresset att utnyttja snöskotern är störst där, men frågan har även kommit upp på en nationell nivå. Detta återspeglas i de rapporter och arbeten som gjorts från mitten av 1990-talet och framåt.

Frågan om snöskoterns framtid är främst intressant för den befolkningen som bor och verkar i Norrland. Debatten pågår mellan snöskoterförare och de som ser snöskotern som ett störande moment i naturen. Anledningen till debatten är främst de höga ljudnivåer de skador på naturmiljön som snöskotern bidrar till, men även genom de senaste årens rapporteringar om vårdslös körning som lett till dödsolyckor. Men även genom inblandning i jaktbrott, där skotern används för att spåra och jaga djur som enligt jaktlagen kräver speciella tillstånd och är annars strikt reglerad för civilpersoner. Idag finns det stora områden inom Norrbottenslän som har delvis eller totala snöskoterförbud för att skydda känsliga naturområden. Norrbottenslän är ohotat etta på antalet och storleken på skyddade naturområden i Sverige. Men trots detta talar mycket för att Naturvårdsverket och Norrbottens Länsstyrelse kommer att öka antalen och storleken på de förbudsområden som finns i Norrbotten, samt att restriktioner på snöskoterns tekniska utförande kommer att genomföras. Men finns det en legitim bakgrund till ett sådana beslut eller är det ett legitimitetsproblem för samhället och demokratin i Sverige?

Syfte

I en utredning som släpptes 1994 av Miljö- och Naturresurs Departementet med namnet *Snöskotern i Naturen* ställdes nio punkter upp som skulle genomföras i framtiden. Syftet med utredningen var att titta på hur begränsningar av snöskotertrafiken kan minska de skadeverkningar som uppstår efter snöskotern. Uppsatsen ska visa på vilka sätt dessa punkter har genomförts och om det finns stöd bland medborgarna i samhället för dessa förändringar. De punkter som inte har genomförts skall även redovisas och vilka orsaker som kan ligga bakom det.

Den nio punkterna från Miljö- och Naturresurs Departementet:

- Områden med förbud mot snöskoterkörning i fjällen ses över av berörda länsstyrelser tillsammans med naturvårdsverket.
- Länsstyrelserna får i uppgift att besluta om vinterns sista dag för snöskoterkörning.
- Områden med förbud mot snöskoterkörning på öar införs utmed kusten och i skärgårdar.
- Regler om hänsyn till naturmiljö införs i terrängkörningslagen
- Obligatorisk licens införs för att få rätt att köra snöskoter i naturen
- Naturvårdsvakter får ökade befogenheter och resurser för tillsyn behöver förstärkas.
- Information om gällande regler för snöskoterkörning förstärks
- Obligatoriskt samråd införs enligt 20§ Naturvårdslagen för snöskoterleder.
- Katalytisk avgasrening och miljömärkning införs för snöskotrar.

(Bohlin, G & Persson, P 1994, s 8-9)

Material och källkritik

Uppsatsen kommer att studera skrivet material från de departement och instanser som har behandlat snöskoterfrågan. Internet kommer att användas, detta för att mycket av den information som är aktuell ligger på Internet innan den kommer ut i tryckt upplaga. En telefonintervju har även genomförts med den tekniskt ansvarige på Arctic Cat:s huvudagent i Sverige för att klargöra den tryckta information som studerats. För kunna återknyta arbetet till legitimitet har David Beethams bok *The Legitimation of Power* använts.

Materialet är till stor del från svenska statliga källor som främst tar upp den negativa sidan med snöskoterns existens och att få fram Svenska rapporter som påvisar snöskoterns positiva sidor är svårt om inte omöjligt att hitta. Men den finns om man använder sig av amerikanska källor, vilket arbetet inte har gjort. Man måste vara uppmärksam på att inte färgas för mycket av de två sidorna som finns när det gäller snöskotrar.

Avgränsning

Uppsatsen kommer att jobba med snöskoterproblemet inom Norrbottens Länsstyrelses område. Arbetet kommer endast att hantera fritidssnöskotertrafik. Arbetet kommer bara att behandla de nio policys som tagits upp tidigare och kommer även att försöka behandla konflikten mellan skidåkare och snöskotertrafiken som finns idag. Informationen som kommer att användas till arbetet är begränsad till svensk litteratur och information, förutom teori avsnittet som kommer att använda David Beetham för att det inte finns någon lämplig svenska författare på området.

TEORI

Begreppet legitimitet är en viktig fråga, men det är även ett mycket komplicerat begrepp. Det finns många teorier om legitimitet. Till detta arbete kommer tankarna från David Beetham att ligga som grund, detta för att hans tankar om legitimitet passar bäst på problemet i fråga genom hans uppdelning av legitimitet. Beetham anser att det måste existera en balans mellan handlande och regelverk för att legitimitet skall kunna säkerställas. Beetham anser att legitimitet är något som märks mest i dess frånvaro, det är i reaktionerna i de underordnade som bristen på legitimitet visar sig som starkast. Men hur kan man då veta i vilken utsträckning något är legitimt eller inte? Det är detta som Beethams teori skall ge svar på (Beetham 1991, s 4).

Teoretisk utgångspunkt

Beetham skiljer i sin syn på legitimitet till olika discipliner och professioner, detta för att Beetham anser att begreppet legitimitet är ett svårt begrepp att förklara (Beetham 1991, s 4). Beetham anser att inom den traditionella filosofin har begreppet legitimitet främst använts till att studera hur olika maktrelationer i samhället bör arbeta. Det handlar om att kontrollera reglerna som styr makten och värdera den moraliska rättfärdigheten som ligger till grund för, genom att titta på och analysera lagstiftningsprocesser eller att undersöka de lagar som motsvarar de värderingar majoriteten har i samhället. Legitimitet används alltså inom denna disciplin som ett mått på hur reglerna som styr makten är moraliskt riktiga och därigenom legitima (Beetham 1991, s 4). Beetham använder sig av tre kriterier i sin legitimitets syn men i denna uppsats kommer jag endast att använda mig av det första och andra, vilket medför att jag kommer redogöra för det sista kriteriet, men inte använda det.

Tabell 1: Beethams kriterier för legitimitet

	Kriterium för legitimitet	Former av icke-legitim makt
i.	Legitimitet i enighet med regler (laglig giltighet)	Illigintimitet (Brott mot regler och lagar)
ii.	Rättfärdighet av regler i enlighet med gemensamma värderingar.	Legitimitetsbrist (diskrepans mellan regler och underliggande värderingar, brist på gemensamma värderingar.)
iii.	Legitimitet genom uttryckt samtycke	Bortfall av legitimitet genom frånvaro av uttryckt samtycke eller genom uttryckt missnöje.

(Beetham 1991, s 20)

Första kriteriet

För att man ska kunna säga att makten är legitim måste den vara godkänd av samhällets vedertagna och etablerade regler. Makten utövas då enligt regler som existerar i samhället, vilket Beetham kallar Rules of Power. Det kan vara både formella och skrivna regler som till exempel lagar, men även oskrivna och informella regler så som konventioner och traditioner. Detta innebär att man vid ett arbete om legitimitet måste vara väldigt observant på båda typerna. När motsatsen till detta sker och makten inte följer de kriterier som samhället godkänner kallas det kort för illegitimitet enligt Beetham och sker det under lång tid, systematiskt, kallar Beetham det för kronisk illegitimitet (Beetham 1991, s 6).

Andra kriteriet

Rules of Power som togs upp i föregående stycke som kontrollerar makt måste också kontrolleras för att fungera. Makten är legitim så länge reglerna i samhället kan rättfärdigas med de värderingar och åsikter som finns i samhället. Vad menar Beetham med "rättfärdiga"? Beetham menar att rättfärdigheten syftar på att makten bör komma från en giltig källa av auktoritet, giltig på så sätt att de som har makten har kvaliteter som gör att det kan utöva makten på ett lämpligt sätt. Det måste även finnas någon sorts minimumkontakt mellan makthavarna och befolkningen, om inte detta fanns skulle inte

ett samhälle fungera. De uppsatta reglerna och lagarna kan inte rättfärdigas enligt allmänhetens uppfattningar och värderingar. Bristen mellan reglerna som styr makten och de allmänna uppfattningarna kallar Beetham för legitimitetsbrist och legitimitetssvagheter (Beetham 1991 s 17).

Tredje kriteriet

För att avgöra om något är legitimt måste man undersöka om det finns något godkännande från befolkningen gentemot makthavarna. Beetham anser att man skall titta på om och hur medborgarna sluter avtal med makthavarna. Genom att göra detta lovar man lojalitet och samtycke mot makthavarna. På så sätt bidrar medborgarna till att skapa legitimitet. Motsatsen till detta kallar Beetham för legitimitets bortfall, vilket betyder bortfall av legitimitet i proportion till hur många som inte visar sitt medtycke. Beetham menar att det finns alltid grupper inom ett samhälle som inte stödjer makten. Men det är frågan hur stor del av medborgarna som inte gör det (Beetham 1991, s 18 ff).

Metod

För att kunna tillämpa legitimitetsaspekten på snöskoterfrågan måste begreppen anpassas till en lämplig nivå. För att legitimitetsbegreppet skall kunna användas måste man kunna bekräfta och rättfärdiga de positioner som finns i en maktrelation. En maktrelation kan vara på olika plan och grupper, mellan eller inom organisationer. Genom en aktörs förmåga att kunna kontrollera en annan aktör är en maktrelation. I vårt fall är maktrelationen mellan den beslutande makten i form av Naturvårdsverket och Länsstyrelsen som statens representanter och de snöskoterförande medborgarna (Beetham 1991, s 44 ff). Genom det nio punkterna tagna från Miljö- och Naturresurs Departementets rapport från 1994 om *Snöskotern i naturen*, skall den beslutande makten försöka kontrollera de snöskoterförande medborgarna. Genom att applicera Beethams legitimitets syn skall rapporten försöka svara på om de mål som är uppsatta av Miljö- och Naturresurs Departementet är genomförda och om de följs av de påverkade medborgarna.

SNÖSKOTERN OCH DESS PÅVERKAN – ENLIGT BEETHAMS SYN PÅ LEGITIMITET

Bakgrund och näringsliv

Snöskotern existens började på 1920-talet, utvecklingen fanns i både Skandinavien och Nordamerika, den först serietillverkade snöskotern kom 1959 i Nordamerika och till Sverige under 1960-talet och användes först till nyttotrafik. Snöskotern blev snabbt även ett sätt för privatpersoner att ta sig ut i naturen och en snabb ökning i dess popularitet kom i slutet av 1970- och 80-talet (Vägverket Region Norr 2006, s 12). Antalet skotrar i den svenska naturen har ökat markant det sista 25 åren. Från i början av 1980-talet fanns det cirka 60 000 snöskotrar registrerade i de fyra fjällänen i Sverige, idag ligger siffran på cirka 95 000 snöskotrar i samma område (Internet 1), drygt 60 000 finns i Norrbottens län (Internet 2). Detta har lett till hårdare regler och regleringar om hur man får framföra en snöskoter. Det finns sex olika typer av snöskotrar med olika användningsområden.

Tabell 2: Snöskotermodeller

Typ	Hästkrafter	Mattlängd (mm)	Mattbredd (mm)	Kamhöjd på matta	Vikt (KG)
Sport/Performance	50-140	Ca. 3060	381	Ca. 30	186-250
Mountain	60-160	3550-3886	381	50-60	208-244
Cross over	85-160	Ca. 3400	381	30-40	237-259
Touring	80-120	3400-3800	381	Ca. 32	218-342
Light Utility	50	Ca. 3900	406-508	Ca. 25	172-291
Wide track	50-120	Ca. 3900	508	25-32	254-342

(Källa Internet 3-7)

Snöskotertrafiken omsätter stora summor pengar och personal i Sverige. Uppskattningsvis omsätter skoterbranschen direkt runt 1,5 miljarder kronor om året i försäljning av snöskotrar, tillbehör, kläder, reservdelar och service. Om man räknar den

indirekta påverkan snöskoterbranschen har, omsätter hela snöskoterbranschen minst 3 miljarder kronor per år i Sverige (Vägverket Region Norr 2006, s 19).

Regler

Nu skall vi titta på de punkterna som finns i syftet. Vilka regler har tillkommit sedan Miljö- och Naturresurs Departementet satte upp de nio punkterna som uppsatsen följer. Dessa punkter är de som har störst påverkan på snöskotertrafiken. Punkterna som kommer tas upp i detta avsnitt är:

- Regler om hänsyn till naturmiljö införs i terrängkörningslagen.
- Information om gällande regler för snöskoterkörning förstärks.
- Naturvårdsvakter får ökade befogenheter och resurser för tillsyn behöver förstärkas.
- Obligatorisk licens införs för att få rätt att köra snöskoter i naturen.
- Länsstyrelsen får i uppgift att besluta om vinterns sista dag för snöskoterförning.

Generellt sett får man framföra en snöskoter överallt där det finns ett skyddande snötäcke över marken. Det finns restriktioner om att man inte får framföra snöskoter på mark med plant- eller ungskog vars medelhöjd är lägre än två meter, förbudet gäller även när medelhöjden är över två meter om det inte är uppenbart att det inte kommer uppstå skador på området, samma sak gäller även jordbruksmark. Snöskoterföraren har själv eget ansvar att förvissa sig om inga skador uppstår på marken (Internet 8). Naturvårdsvakternas makt utökades i och med 1996 års lagändringar i Terrängkörningslagen, idag har man rätt att avvisa person på snöskoter från ett område som är reglerat. Om personen har med avsikt eller oaktsamhet brutit mot de rådande bestämmelserna kan personen dömas till böter (Nilsson 1990, s 15-16). Det har även genomdrivits hastighetsbegränsningar på snöskotrar. Inom tätbebyggt område är det förbjudet att framföra snöskotrar om inte kommunen ger tillåtelse och utanför tätbebyggt område gäller en maxhastighet på 70 km/h (Vägverket Region Norr 2006, s 21-22). Den största förändringen som skett sedan 1994 är genomförande av en obligatorisk utbildning av snöskoterförare om vilka regler som gäller för snöskotertrafiken, utbildning måste genomföras för att få rätt till det terrängförarbevis som ger en behörighet att framföra en snöskoter med en tjänstvikt på max 400 kilo i fritidssyfte i Sverige idag. Personer som har ett B-körkort som är utfärdat före 1 januari

2000 behöver inte genomföra utbildningen i dagsläget men efter detta datum måste man inneha ett förarbevis för att få framföra en snöskoter. Enligt Vägverket finns det en svaghet med förarbeviset i dagsläget genom att det inte går att återkalla. Om en person med både körkort och förarbevis gör sig skyldig till grov rattfylla kan inte förarbeviset dras tillbaks, vilket däremot går med körkortet (Vägverket Region Norr 2006, s 23).

Angående punkten ”Länsstyrelsen får i uppgift att besluta om vinterns sista dag för snöskoterförning” har inget beslut genomförts. Detta kan enligt min tolkning främst förklaras med att det kan vara svårt att genomföra, eftersom snöförhållandena kan variera friskt från år till år och även mellan område till område.

Genom dessa punkter som behandlat ovan kommer man in på frågan vilka restriktioner på markanvändning som har skett sedan 1994 vilket kommer att tas upp under nästa rubrik.

Restriktioner på markanvändning

De punkter som kommer studeras nedan är:

- Områden med förbud mot snöskoterkörning i fjällen ses över
- Områden med förbud mot snöskoterkörning på öar införs utmed kusten och i skärgårdar

Skyddade fjällområden

Av de norrländska fjällen är cirka 12 procent (2004) exploaterade det motsvara cirka 800 000 hektar (Internet 9), detta är fjällområden som vägar, byggnader, turism, rennäring och terrängfordon påverkar. Målet är att skador på mark och vatten skall vara i stort sett försumbara innan 2010 (Internet 10). Idag skyddas cirka 4 miljoner hektar fjällområden i Sverige av exploatering och störningar. Målet är att till 2010 skall merparten av områden med höga natur- och kulturvärden ha ett hållbart och långsiktigt mål (Internet 11).

I Norrbotten är cirka 2,4 miljoner hektar skyddade naturområden, 60 procent av arealen som skyddas är kallfjäll. I dag är cirka 15 procent av fjällvärlden störda av buller i

Norrbottenslän hit räknas allt onaturligt ljud av alla slag (Internet 12). Detta är en väldigt liten del av naturen som upplever buller, och detta är buller som inte är konstant över ett område. Det andra problemet är marktrycket från snöskotrar som kan leda till skador på åkermark genom att tjälen sätter sig djupare i marken och tar längre tid att släppa på våren. Om snöskoterföraren framför snöskotern på ett lämpligt och ansvarsfullt sätt har snöskotern ingen större påverkan på markytan i naturen eftersom majoriteten av all skotertrafik sker på snötäckta område som är utmärkta skoterleder (Bohlin, G & Persson, P 1994, s 46-48). Den största skaderisken på faunan är avverkning av torrskog och annan skog. Det ses tyvärr som en allemansrätt att avverka träd till eld i de områdena man besökare. I hårt besökta områden kan detta ha förödande konsekvenser för naturområdena. Döda och torra träd har en viktig roll för många skogsarter. (Bohlin, G & Persson, P 1994, s 49)

Nationalparker och naturreservat

Fjällvärlden har även fått olika skyddsområden sedan rapporten från Miljö- och Naturresurs Departementet. Idag finns 16 områden i Sverige som är klassificerade i A-, B och C-klass. Av dessa finns åtta i Norrbottens län: Norra Torneträsk (A), Råstojaure (C) Kebnekaise (B), Sjaunja (B), Sulitelma (A), Tjuoltadalen (A), Vindeln- Laisfjällen (B), Mavs-Miekak (C) (Internet 13). A-klass områden innebär att det inte finns någon allmän skoterled och det är mycket starka begränsningar för snöskoterkörning, B- är områden med få allmänna skoterleder och har starka begränsningar för skoterkörning och C kan inneha flera allmänna skoterleder och har färre begränsningar för skoterkörning (Internet 14). Inom Norrbottens län finns även åtta nationalparker, inom dessa områden är det förbjudet att framföra alla typer av motorfordon, det finns tre undantag detta är Abisko, Stora Sjöfallet och Seskarö i Haparanda skärgård, här får man framföra snöskoter endast efter allmänna leder (Internet 8).

Skärgården har ett förbud mot skotertrafik på alla öar enligt terrängkörningsförordningen från 1997 förutom Seskarö som nämnts tidigare. Snöskotertrafik är även tillåten på de öar som har allmänna skoterleder (Internet 15). Trafik till och från bostäder på öar utan allmänna skoterleder är tillåtet men då endast kortaste sträcka mellan strand och stuga (Internet 13).

överträdelser på dessa är områden är oundvikligt, men skyddsområdena i stort fungerar bra.

Konflikter

Nedan fortsätter studien med punkterna:

- Obligatoriskt samråd införs enligt 20§ Naturvårdslagen för snöskoterleder
- Katalytisk avgasrening och miljömärkning införs för snöskotrar

En stor anledning till att det genomförts förändringar i lagstiftningen runt snöskotertrafiken är den konflikt som existerar mellan snöskotertrafiken och skidåkare i fjällvärlden. Ofta konkurrerar dessa två grupper på förhållandevis små ytor i fjällen. I den efterföljande texten kommer arbetet att titta närmre på denna konflikt och försöka se på vilka lösningar det finns.

I en forskningsrapport som gjorts av Etour¹ i Östersund tar man upp konflikten mellan turskidåkare och snöskoteråkare och man har tittat närmare på det här problemet. Rapporten har undersökt konflikten mellan skidåkare och snöskotrar i södra Jämtlandsfjällen. I det området finns det cirka 500 kilometer markerade skidleder och cirka 200 kilometer snöskoterleder, området är mycket populärt bland båda grupperna. Snöskotertrafiken här är reglerad och i vissa områden finns det förbud mot snöskotrar. En kort sammanfattning av rapporten visar att 77 procent av turskidåkarna ansåg på frågan ”att höra snöskotertrafiken” var negativt och på frågan ”att känna lukten av snöskotrar” ansåg 88 procent att lukten var störande. Detta visar att turskidåkarna känner en stor negativ effekt av snöskotertrafiken i området. På frågan ”att kunna åka skidor i snöskoterspår” svarade 49 procent positivt medan endast 18 procent var negativa, och vid frågan ”att det finns privata snöskoteråkare i närheten vid en eventuell olycka” svarade 70 procent att de var positivt inställda. För att lösa stora delar av konflikten mellan skidåkare och snöskotertrafiken i södra Jämtlandsfjällen ansåg skidåkarna att separata leder skulle lösa mycket, detta för att inte se, höra eller känna lukten av en skoter (Internet 17).

¹ Etour – Institution för forskning om Turism i Östersund

En allmän skoterled är en markerad led där man får framföra snöskoter när det finns ett snötäcke på marken. Det är kommuner eller länsstyrelser som anlägger allmänna skoterleder, de skall dras på sådant sätt att körning skall vara säkert och ske på ett tillfredsställande sätt. En allmän skoterled skall markeras på ett särskilt sätt. Underhåll av allmänna skoterleder står kommun eller länsstyrelse för (Internet 8).

Som vi kan se är konflikten mellan snöskotertrafiken och turskidåkarna djuptrotad, stora delar av turskidåkarna känner en stark negativ effekt mot snöskotertrafiken på alla plan. Turskidåkarna anser att för att lösa delar av denna konflikt är att dela på snöskotertrafiken och skidspåren. Som vi kan se är det främst buller och avgaser som ligger bakom konflikten mellan grupperna, vilka förändringar har och kommer att ske på detta område tas upp under nästa rubrik.

Buller och utsläpp

Ett av de största problemen som skotertrafiken har är som vi sett under föregående rubrik är bullernivå som stör omgivningen. För att lösa detta har man satt upp målet att 60 procent av de registrerade snöskotrarna i Sverige skall innan 2015 ha en buller nivå som är under 73 dB(a) (decibel), detta mål har Vägverket till uppgift att kontrollera genom att utföra tester på alla nya modeller och specificera bullernivån samt vilken motortyp snöskotern har på registreringsbeviset. Detta är information som i dagsläget inte registreras (Internet 18).

Detta mål är förenat med viss problematik. I USA och Canada finns tillverkarna Ski-doo, Polaris och Arctic Cat, dessa tillhör tre av de fyra största tillverkarna av snöskotrar och de har ett samarbete i organisationen Snowmobile Safety and Certification Committee (SSCC) (Internet 19). Denna organisation har tagit fram en mätmetod angående bullernivån som heter SAE J192 (Vägverket Region Norr 2006, s 23). Testet innebär att snöskoter testat vid fullgas och får endast ha en ljudnivå på 78 dB(a) +/- 2 dB(a) på 15,2 meters avstånd (Telefonintervju Jan Frenström). Alla tillverkare har godkänt detta test och bullertest sker mellan olika modeller och tillverkare. Snöskotrar som uppfyller testet får en märkning av SSCC (Internet 19). De tester som skall börja gälla i Sverige heter ISO 362:1998 och skillnaderna mellan proven är att i det svenska

testet är avståndet 7,5 meter på samma ljudnivå på 78 dB(a) +/- 2 dB(a). Om vi tittar på vårt grannland Finland så använder man SSCC certifieringen och SAE J192 som regelverk (Vägverket Region Norr 2006, s 23). Om Sverige ändå väljer att införa egna hårdare regler när det gäller bullernivåerna på snöskotrar så har det svårt att få någon effekt eftersom det skulle komma i konflikt med EU, enligt EU-kommissionen får inte Sverige göra några ändringar i det maskindirektiv som Sverige skall följa där finns det en rubrik som tar upp bullernivåerna. (Vägverket Region Norr 2006, s 33-35).

På den andra punkten till konflikt är utsläppsnivåerna. Här har det inte skett några direkta förändringar i svensk lagstiftning men det sker förändring hos tillverkarna. Främst på grund av att USA har US EPA (United State Environmental Protection Agency) som har tagit fram nya normer i syfte att begränsa den maximala utsläppsmängden som en snöskoter får släppa ut, de nya kraven började gälla 2006 vilket innebär att till 2006 skall utsläppsnivån vara 70 procent av 2002 års siffror. 2010 skall siffrorna vara 50 procent mindre än 2006 års nivå. Som slut mål skall 2012 siffror vara 30 procent av 2006 års siffror. Detta har lett till en utveckling på motorsidan. Det finns idag två typer av motorer i snöskotrar främst 2-takt men även 4-takt som kommit de sista åren. Dessa har både fördelar och nackdelar jämfört varandra (Vägverket Region Norr 2006, s 32-34).

Tabell 3: Översikt 2-taktsmotorer och 4-taktsmotorer

2-taktsmotorer	4-taktsmotorer
Hög ljudnivå	Låg ljudnivå
Kortare livslängd	Lång livslängd
Snabb acceleration	Bra vridmoment
Låg produktionskostnader	Hög produktionskostnader
Låg vikt ca. 30 kg	Hög vikt ca.55 kg
Hög effekt per cylinder volym	Mindre effekt per cylinder volym
Lättstartad även manuellt	Kräver elstart
Lätt att reparera och serva	Komplicerad och dyrare att reparera och serva
Oljeförbrukning	Olje- & filterbyte
Viss röklukt	Ingen röklukt

(Vägverket Region Norr 2006, s 34)

Som man kan se är 4-taktsmotorerna snällare mot miljön och omgivningen, men dras med några nackdelar, främst har den en högre produktionskostnad men även mindre effekt per cylinder, kräver elstart och dyr att reparera. Fördelarna med 4-taktsmotorerna är att de har en markant lägre bullernivå och lägre bensinförbrukning. 2-taktsmotorernas låga produktionskostnader har kanske den största fördelen men även dess låga vikt som gör snöskotern lättare att hantera. Men som nackdel har 2-taktsmotorerna en betydligt högre bensinförbrukning och högre bullernivå. I Sverige sker det en utveckling av alternativa drivmedel av 2-taktsmotorer, här är det främst alkylatbensin som testat. Fördelen med denna typ av bränsle är den drastiska minskningen av aromater och olefiner som är svåra för naturen att bryta ner men också att det inte krävs några modifikationer av motorn. Nackdelen med bränslet är att det kan vara svårstartat vid låga temperaturer jämfört med bensin. Alkylatbensin finns på marknaden men är svårare att få tag på och har ett literpris på mellan 10-20 kronor (Vägverket Region Norr 2006, s 34).

Som vi kan se har vi i Sverige svårt att kunna påverka och styra den Nordamerikanska markanden, främst för att den är så liten i jämförelse. Sverige försöker att införa regler och begränsningar på snöskotrarnas buller- och utsläppsnivåer men kommer då i konflikt med maskindirektivet.

DISKUSSION OCH ANALYS

Syftet med uppsatsen var att utvärdera det nio policys som var uppsatta av Miljö- och Naturrensursdepartementet för att minska skadeeffekterna av snöskotertrafiken i Sverige. Men även att titta på hur legitim dessa förändringar är, detta med hjälp av Beetham och hans tankar om legitimitet.

Om vi tittar på tabell 1 s.8 så har vi en klar uppställning på Beethams legitimitets kriterier. För att tydliggöra vars det nio punkterna hör hemma kan vi sätta in dem i en liknande tabell.

Första kriteriet	Andra kriteriet
1. Områden med förbud mot snöskotertrafiken i fjällen ses över 2. Länsstyrelsen får i uppgift att besluta om vinterns sista dag för snöskotertrafik 3. Områden med förbud mot snöskoterkörning på öar införs utmed kusten och i skärgårdar. 4. Regler om hänsyn till naturmiljö införs i terrängkörningslagen 6 Naturvårdsvakter får ökade befogenheter och resurser för tillsyn behöver förstärkas. 7 Information om gällande regler för snöskoterkörning förstärks 8. Obligatoriskt samråd införs enligt 20§ Naturvårdslagen för snöskoterleder	5. Obligatorisk licens införs för att få rätt att köra snöskoter i naturen. 9. Katalytisk avgasrening och miljömärkning införs för snöskotrar

Som vi ser kommer sju policys in under det första kriteriet. För att en policy enligt Beetham ska vara legitimt, skall den utövas i enighet med de lokala regler och lagstiftning som finns i frågan. Det förslag på förändringar som rapporten från miljö- naturresursdepartementet är i grunden ett uppdrag som regeringen har delat ut för att se vilka förändringar som skall kunna genomföras inom de närmsta åren. Där anser jag att det ses som legitima eftersom uppdragsgivaren till det sju policys kommer från en demokratiskt val församling vilket Sveriges riksdag är. Det är sedan naturvårdsverket och länsstyrelsen som sedan har det största ansvaret för ett se dess genomdrivande. Jag

anser att Beethams första kriterium är uppnått. Men vi ska sedan behandla vare policys var för sig längre ner i diskussionen.

När vi tittar på Beethams andra kriterium handlar det om att se hur lagar och regler är i enighet med det värderingar som finns i samhället. Enligt Beetham sjunker graden av legitimitet om glappet mellan makthavarna och befolkningen ökar. Detta är en stor risk på denna punkt eftersom de policys som har arbetats sig fram har/kommer med stor sannolikhet vara kontroversiella med lokal befolkningen. Att man genomdrivit ett terrängförarbevis leder till viss konflikt, många är inte villiga att godkänna ett sådant beslut. Därför kan man till viss del förstå varför terrängförarbeviset endast genomfördes för personer som inte haft körkort före 2000. Risken med att genomdriva beslutet på alla oavsett ålder skulle stor sannolikhet sluta i att ingen tog förarbeviset. Personer som kört snöskoter sedan 60-talet skulle knappast anses sig i behov att lära sig köra snöskoter. Men denna punkt kommer mest troligen se en förändring med en trolig skärpning av reglerna då genomdrivandet av ett körkort som är likt det till bil, men jag tror det kommer att ta ett ganska bra tag för det, eftersom glappet som Beetham tar upp under kriterium två kommer att bli för stora.

Det största hindret kommer policyn angående avgasrening och miljömärkning stå för, kanske inte bland befolkningen likt förarbeviset, här kommer folket med stor sannolikhet acceptera de förändringar som kommer att införas, eftersom intresset att rädda miljön kommer knappast att minska. Här kommer glappet som Beetham talar om inte bli så stora att risken för illegitimitet kommer att uppstå. Utan problemet med EU och USA:s rådande regler på området.

Om vi titta lite mer på varje policy för sig med början på "Områden med förbud mot snöskotertrafiken ses över". Att naturen i fjällvärlden skall skyddas håller nog alla med om oavsett om man kör snöskoter eller inte, ett helt laglöst område i fjällen där snöskotrar får härja fritt är det inte heller någon som vill. Regler och direktiv som finns skall följas och till stora delar följs dessa direktiv och lagar av en majoritet av medborgarna i samhället och detta visar på att det första kriteriet av legitimitetskravet uppfylls. Snöskotertrafiken följer till stora delar det lagar som är uppsatta på vilka områden som får beträdas om vi tittar på naturskyddsområden och nationalparker. Det är så pass små delar av den norrländska fjällvärlden som upplever exploatering och buller från människan.

”Länsstyrelsen får i uppgift att besluta om vinterns sista dag för snöskotertrafik”. Här kommer en av de två policys som jag anser inte har blivit uppnådda, detta främst genom att det är mycket svårt att bestämma ett datum för förbud, med tanke på storleken på Norrbottenslän, medan det är barmark vid kusten kan det vara en meter snö i fjällen vilket medför att man får helt enkelt lita på varje skoterförare för sig.

”Områden med förbud mot snöskoterkörning på öar införs utmed kusten och i skärgårdar”. Inom detta område har det skett förändringar sedan rapporten *Snöskotern i Naturen* kom 1994. Förbud har genomförts med några få undantag. Jag har tyvärr inte kunnat hitta några undersökningar på hur detta förbud har fått önskad effekt. Men ur en personlig synvinkel och åsikt verkar förbudet fungera, men det är också svårt att ha ett objektiva synsätt på frågan.

”Regler om hänsyn till naturmiljö införs i terrängkörningslagen” Policyn här är har fått regel förbättringar likt de andra, men regelverkets överlevnad ligger mycket i befolkningens vilja att få det fungera. Tyvärr ser vi många problem med den här policyn. Jordbruks- och skogsindustrin har stora problem här genom förstörda skördar och planterad skog. Här måste befolkningen bli bättre på att följa de regler som finns.

”Naturvårdsvakter får ökade befogenheter och resurser för tillsyn behöver förstärkas”. Detta är en mycket viktig del i förbättringen av naturskyddet, annars är det svårt att ha en skrämselfaktor mot snöskotertrafiken om det inte finns någon som kan dela ut straff. Det är en viktig del i att ha en hållbar balans mellan naturen och snöskotertrafiken, och skulle behöva förstärkas genom fler naturvårdsvakter och bättre kontroll.

”Information om gällande regler för snöskoterkörning förstärks”. Den information som finns angående snöskotertrafiken tycker jag borde förbättras, kanske främst genom att söka mer aktiva sätt att informera befolkningen än vad som görs idag. Kanske genom att skicka ut information till snöskoterägare eller genomföra reklamkampanjer i tidningar eller likande.

”Obligatoriskt samråd införs enligt 20§ Naturvårdslagen för snöskoterleder”. Detta är kanske den viktigaste punkten. Genom att ha ett stort och fungerande ledsystem tar man med stor sannolikhet bort den olagliga trafiken på jordbruksmark och skogsplantage. Här kan det göras stora förbättringar, mycket genom att bygga ut det existerande ledsystem som finns men att hålla en högstandard på underhållet av de existerande

lederna. Alla som har varit ute och åkt snöskoter vet hur det ofta ser ut på snöskoterleder, lederna är ofta mycket ojämna vilket bidrar till att man kör utanför leden där det är slätare.

När det kommer till konflikten som finns mellan snöskotertrafiken och skidåkare är det tyvärr en svårlös fråga, studien som Etour gjorde visade att konflikten skulle vara löst till stor del genom att ha separata snöskoterleder och skidleder. Då kommer den eviga frågan är vem det som skall betala. Det leder också till att större delar av naturen skulle användas genom att ha två leder istället för en.

En stor anledning till konflikten mellan dessa två grupper kan mycket väl vara att man åker till fjällen på olika sätt. Befolkningen i närområdena till fjällen ser en skotertur som en båtutture i skärgården och åker ut varje helg och har det som ett nöje under en dag medan många skidåkare är turister som reser långt för att komma till fjällen och tillbringa en längre period i fjällen, dessa personer ser resan som rekreation och för att se den ostörda fjällvärlden. Här är det en kulturkrock som är svårlöst. Om man tittar på vad det finns för konflikter och motsättningar kan man också anse att det finns en illegitim aspekt på det hela också. Detta främst genom att införa större och större förbudsområden för snöskotertrafiken vilket leder till en högre koncentration av turskidåkare och snöskotertrafik på mindre områden. När konflikterna ökar leder det till att det andra legitimitets principen försvagas genom att en större del av befolkningen kan ändra åsikt i frågan och i sin tur inte stödja de rådande lagarna. Detta kan visas genom att turskidåkarna som klagat på snöskotertrafiken i Etours undersökning har mer än dubbelt så många leder jämfört med snöskotertrafiken i samma område. Men trots detta vill majoriteten av turskidåkarna ha snöskotertrafiken i närhet om en olycka skulle ske.

Om man vill utveckla denna kulturkrock kan man vara ett intressant ämne att utveckla. Att titta på vilka grupper som reser runt i fjällen och på vilket sätt man tar sig runt och hur det upplever omgivningen. Jag tror att det skulle ge ett bättre svar än de studier som genomförts tidigare.

KÄLLOR

Internet

1. Terrängskotrar som uppfyller bullerkrav
<http://miljomal.nu/Pub/Indikator.php?MmID=14&InkID=Ter-214-NV&LocType=CC&LocID=SE>
2006-11-13
2. Snöskotertrafik
<http://www.bd.lst.se/terrangkorning/default.aspx?propID=10002044>
2006-11-16
3. Arctic Cat
<http://www.arcticcat.nu/pls/nvp/Upload.DownloadFileName?CID=66&MID=311&catid=1&filename=/18358/F794330185/teknik07.pdf>
2007-03-12
4. Yamaha
<http://www.yamaha-motor.se/produkter/snoeskotrar/index.jsp>
2007-03-12
5. Ski-doo
<http://www.brpscandinavia.com/web/index.php?id=1396>
2007-03-12
6. Polaris
<http://www.polarisindustries.com/sv-se/Snowmobiles/2007Models/Performance/>
2007-03-12
7. Lynx
<http://www.brpscandinavia.com/web/index.php?id=1394>
2007-03-12
8. Terrängkörningsförordningen
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19780594.htm>
2006-11-16

9. Exploateringsfria områden i fjällen
<http://miljomal.nu/Pub/Indikator.php?MmID=14&InkID=Exp-144-RUS&LocType=CC&LocID=SE>
2006-11-13
10. Bullerfria områden i fjällen – Norrbotten
<http://miljomal.nu/Pub/Indikator.php?MmID=14&InkID=Bul-146-RUS&LocType=FjalLan&LocID=25>
2006-11-13
11. Skyddade fjällmiljöer
<http://miljomal.nu/Pub/Indikator.php?MmID=14&InkID=Sky-145-V&LocType=CC&LocID=SE>
2006-11-13
12. Bullerfria områden i fjällen
<http://miljomal.nu/Pub/Indikator.php?MmID=14&InkID=Bul-146-RUS&LocType=CC&LocID=SE>
2006-11-13
13. Förbudsområden
<http://www.bd.lst.se/terrangkorning/default.aspx?propID=10002046>
2006-11-16
14. Dispens enligt terrängkörningslagen
<http://www.bd.lst.se/prospekt/default.aspx?propID=10001898>
2006-11-16
15. Snowmobiling Facts : Effects of Snowmobiling on...
http://www.snowmobile.org/facts_ece.asp
2006-12-07
16. Karta Översiktskarta skoterförbud i Norrbotten
<http://www.bd.lst.se/publishedObjects/10002097/oversiktkarta.gif>
2006-11-16
17. Fakta Turism – Aktuell forskning vid Etour
<http://www.miun.se/upload/Etour/Publikationer/Fakta%20Turism/F%202001%204.pdf>
2006-11-13
18. Terrängskotrar som uppfyller bullerkrav - Fördjupning
<http://miljomal.nu/Pub/IndikatorSupp.php?MmID=14&InkID=Ter-214->

NV&LocType=CC&LocID=SE

2006-11-13

19. Snowmobiling Facts: Machine Safety

http://www.snowmobile.org/facts_safety.asp

2006-12-07

Trycka publikationer

1. Beetham, David. *The Legitimation of power – Issues in political theory*. New York: Palgrave 1991
2. Bohlin, G & Persson, P. *Snöskotern i naturen: Snöskotertrafikens effekt på naturmiljön*. Ds 1994:36. Stockholm, Fritzes, 1994. ISBN: 91-38-13600-7
3. Nilsson, A. *Snöskoter i Närområdet –planering och åtgärder*. Trosa. Naturvårdsverket, 1990. ISBN: 99-0925583-9
4. Vägverket. *Arbetsgruppens förslag till Snöskoterprogrammet*. Knappen, Karlstad, 2006

Interjuver

1. Jan Frenström Arctic Cat 2006-12-07