

1. Vilket parti svarar du för?

**Moderaterna**

2. Har ert parti någon uttalad person för snöskoterfrågor?

**Ja**

Kommentar: Edward Riedl

3. Snöskoterfrågorna hanteras idag under Miljödepartementet/Naturvårdsverket. SNOFED anser att det borde vara Näringsdepartementet/Trafikverket. Delar ert parti den uppfattningen?

**Möjligen**

Kommentar: Jag ser många fördelar med att lägga frågan under Näringsdepartementet.

4. Om nej – vilket departement/myndighet anser ni vara bäst lämpade att hantera snöskoterfrågorna? Kommentar: Jag ser många fördelar med att lägga frågan under Näringsdepartementet.

5. Naturvårdsverket föreslår i sina etappmål (Storslagen fjällmiljö, se länk för information) för terrängkörningen att man tillsätter en statlig utredning som bl. a. skall undersöka behovet av att göra förändringar i terrängkörningslagstiftningen. Exempel på frågor som kan vara aktuella att analysera är:

-Möjligheter att införa ett generellt förbud mot terrängkörning även på snötäckt mark, motsvarande det som idag finns för barmarkskörning.

-Hur snöskoterkörning, särskilt nöjes- och fritidsbetonad körning, kan styras till att endast ske på snöskoterleder och andra särskilt utpekade områden för detta såsom friåkningsområden.

Anser ert parti att det är rätt väg för Sverige att inta ett förhållningssätt liknande det som idag finns hos våra grannländer Norge och Finland gällande snöskotertrafik?

**Nej**

6. Om nej - utveckla gärna ert svar. Vi har i dagsläget inga förslag på att ändra reglerna för skotertrafik. Snöskotern fyller en viktig funktion för många som bor och verkar i norra och mellersta Sverige. Även besöksnäringen har stor nytta av att snöskoter kan användas. Det viktiga är att de regler som finns åtföljs, så att minsta möjliga miljöpåverkan sker. För många snöskoterägare är snöskotern ett fritidsintresse som är viktigt att slå vakt om.

7. Sverige har ett stort nätverk av snöskoterleder, leder som många gånger är en förutsättning för besöksnäringen och möjligheten att färdas i stora delar av främst fjällvärlden.

Anser ert parti att det svenska skoterledsnätet (huvudledsnät) i större omfattning ska finansieras av offentliga medel?

**Ja**

Kommentar: självklart kan vi tänka oss ett större offentligt åtagande för snöskoterleder, men det måste så klart vägas mot andra offentliga utgifter.

8. Om nej - utveckla gärna ert svar.

9. Ser ni i 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?

**Ja**

Kommentar: Det viktiga är att hitta en balans mellan framkomlighet och naturvård. Kan man köra skoter med ingen eller minimal påverkan på miljön finns det ingen anledning att förbjuda det.

10. Om nej - utveckla gärna ert svar.

11. 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?

**Ja**

Kommentar: Regleringen av skotertrafiken ska vara ändamålsenlig och ta hänsyn till såväl naturen som människors behov av transportmedel. Det viktiga är att känsliga områden skyddas från buller och annan påverkan.

12. Om nej - utveckla gärna ert svar.

13. Tycker ni i 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 gruppers önskemål och ge en högre regelefterlevnad. Snöskoter kör man idag av en mängd olika skäl och fordonet har ett brett användningsområde. Allt handlar inte bara om arbete eller att köra familjen till fiskesjön. Sporten har idag utvecklats ungefär som skidåkningen har gjort sedan 80-talet, med offpist och trickåkning.

**Möjligen**

Kommentar: Förutsatt att känsliga områden skyddas från buller och annan påverkan.

14. Om nej - utveckla gärna ert svar.

15. 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? Förarbevis är ofta ungdomars första fordonsbehörighet och kommer ofta före körkortet.

**Ja**

Kommentar: Att framföra ett fordon omfattar alltid risker. Den som inte har de behörighetskrav som finns har heller inte den riskmedvetenhet som krävs, för att undvika olyckor. Därför är det viktigt att tillgängligheten till förarbevisutbildning är god.

16. Om nej - utveckla gärna ert svar.

17. Det ligger ett förslag om att Transportstyrelsens avgiftssystem skall ändras vilket bl.a. får till konsekvens att avgifterna för att få bedriva förarbevisutbildning kommer att skjuta i höjden. För en ideell organisation som SNOFED rör det sig om ca 1000% i ökning. Anser ert parti att det är rimligt?

**Nej**

Kommentar: Jag anser inte att Transportstyrelsens förslag är bra.

18. Har du som nu svarar på denna enkät någon gång genomgått en förarbevisutbildning för snöskoter, moped klass 2 eller terränghjuling?

**Nej**

19. Tycker ni i ert parti att kommunerna bör få ökade möjligheter att påverka färdselrätten för terrängmotorfordon inom den egna kommunen?

**Möjligen**

Kommentar: En sådan fråga måste utredas ordentligt innan beslut kan fattas. Det finns både för- och nackdelar med ett sådant förslag.

20. Om nej - utveckla gärna ert svar.

21. Tack för er medverkan! Jag som svarat på enkäten heter **Edward Riedl**.