



NATIONELLA
SNÖSKOTERRÅDET

SNOWMOBILE
MAGAZINE

snow**riders**

Snöskoteråkning i Sverige – trender, vanor, attityder och kunskapsnivåer

– En studie av snöskoterförare i Sverige 2014



Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning	5
Sammanhanget	6
Om undersökningen	6
Avsnitt 1 – Respondentgruppen	8
Friåkare med många års åkerfarenhet	8
Flera med olyckserfarenhet	9
Avsnitt 2 – Åkvanor	12
Fjällkörning dominerar	12
Friåkning en ökande trend	13
Avsnitt 3 – Alkohol, isar och passagerare	14
Förändrade attityder till alkohol	14
Medvetenhet om risker med isar	15
Avsnitt 4 – Snöskoter och laviner	16
Flera kör i lavinterräng	16
Få använder lavinutrustning	17
Lavininformation viktig men svår att hitta	18

Skribenter:

Per-Olov Wikberg, nationell samordnare vid
Naturvårdsverkets Fjällsäkerhetsråd/Nationella Snöskoterrådet
Thomas Wärdell, Ambassadör för Fjällsäkerhetsrådet
Björn Friström, Chefredaktör tidningen Snowrider
Stefan Sund, Chefredaktör tidningen Snowmobile
Stefan Mårtensson, Lavinforskare, Luleå tekniska universitet
Daniel Nordlund, New Republic

Foto:

Omslag: Hans Wärdell
Sid 3: Snowmobile
Sid 4: Per-Olov Wikberg
Sid 7: Hans Wärdell
Sid 9: Per-Olov Wikberg
Sid 10-11: Hans Wärdell
Sid 12: Mikael Berntsson
Sid 17: Snowmobile
Sid 19: Snowmobile



Förord

Snöskoteråkning en strålande vårvinterdag är för många den fulländade snöskoterupplevelsen. Allt sedan snöskoteråkandet introducerades i Sverige för en bredare publik på 1970-talet har snöskotern varit en stark frihetssymbol. Från att ha varit omkring 10 000 snöskotrar i början av 1970-talet har antalet ökat till omkring 285 000 registrerade snöskotrar idag. Den årliga nyförsäljningen är omkring 9 000 snöskotrar, varav numera sju av tio är mountain/crossover, maskiner särskilt anpassade för friåkning utanför skoterlederna.

För att beskriva denna utveckling har Fjällsäkerhetsrådet genomfört en enkätundersökning riktad till snöskoterförare. En viktig del av undersökningen har varit att fördjupa kunskapen kring åkmönster med nya snöskotertyper. Spektakulär åkning som professionella förare utför på banor, i hopp och i brant terräng sätter nya referensramar. Bedömningen är att dessa faktorer lockar både befintliga och nya förare till allt mer avancerad åkning.

Moderna snöskotrar erbjuder helt andra möjligheter att nå brant terräng än tidigare. Följer åkkompetensen och kunskapen om laviner och lavinsäkerhet nya körbeteenden? Resultaten från enkäten ger tydliga indikationer om att så inte är fallet. Det går därför inte att bortse från risken att vi kan komma att få flera lavinrelaterade snöskoterolyckor. Därför är det angeläget att nå ut med resultaten från studien och fördjupa diskussionen med riskgrupper i syfte att åstadkomma en ökad förståelsen för riskminimering.

Modern snöskoteråkning är samtidigt mycket mer än bara åkning i brant terräng. Den som benämner sig själv som friåkare lägger också tid på helt andra typer av åkning. Det kan handla om att sträcka ut över en öppen myr eller i ett skogslandskap utan leder. Medvetenheten om att detta ska göras på ett ansvarsfullt sätt syns tydligt i svaren. Flera pekar på vikten av att respektera förbudszoner inom renbetesområden och vid nyplanteringar men menar samtidigt att allt fler friåkare bryter mot dessa regler. Effekten av detta riskerar att bli fler förbud, något som alla förlorar på, menar de.

Ambitionen är att denna rapport ska spridas och diskuteras av dem som kommer i kontakt med och har intresse för modern snöskoteråkning och på så sätt bidra till ett ökat kunskapsutbyte för säkrare snöskoteråkning.

Östersund i december 2014

Eva Thörnelöf, ordförande Naturvårdsverkets Fjällsäkerhetsråd



Sammanfattning

Enkätundersökningen är en del av Fjällsäkerhetsrådets arbete för att öka säkerheten i samband med snöskoteråkning med fokus på fjällen. Syftet är ytterst att minska antalet snöskoterolyckor. Åkvanor, kunskaper och attityder kring ett antal centrala ämnesområden har kartlagts hos 3 000 personer som alla är vana skoterförare. Kunskaperna som genererats i samband med denna undersökning kommer att utgöra grund för fortsatt kommunikation med snöskoterförare kring riskminimering, säkerhetstänkande och attityder kring snöskoteråkning. Projektet har genomförts av Naturvårdsverkets Fjällsäkerhetsråd och Nationella snöskoterrådet i samarbete med snöskotermagasinen Snowmobile och Snowrider.

Här följer några av slutsatserna från rapporten:

En av fyra har varit med om olycka med personskador. Var fjärde av förarna har egen erfarenhet av olyckor där de själva eller en passagerare har skadats.

Friåkare och yngre mest riskbenägna. Hälften av förarna är inte beredda att ta några risker för att få bra snöskoteråkning. Bland dem som är riskvilliga är friåkare och yngre överrepresenterade.

Klart nej till alkohol. En majoritet av dödsolyckorna på snöskoter är alkoholrelaterade. En tydlig attitydförändring kan dock ses i svaren. Nio av tio tar avstånd från alkohol och skoteråkning. Förarna själva upplever också att attityden är betydligt mindre tillåtande idag jämfört med för tio år sedan.

Körning utanför leder ökar. Friåkning, dvs. körning utanför markerade leder, är den vanligaste typen av åkning. Den har också ökat de senaste tre åren och förväntas fortsätta öka de kommande åren.

Mountain-skotrar vanligast. Valet av snöskoter följer åk beteendet. Den enskilt vanligaste typen är en mountain-skoter som är särskilt anpassad för lössnöåkning och körning i brant terräng.

Flera med direkt lavinerfarenhet. En av tre kör ofta eller ibland snöskoter i lavinterräng. Omkring två av tio i denna grupp har löst ut och i flera fall dragits med av laviner.

Få använder lavinsändare. I samma grupp är det bara en av sju som använder lavinsändare. Av dessa är det fyra av tio som sällan eller aldrig tränar användning. Det stora flertalet som kör i lavinterräng har därför ytterst begränsade förutsättningar att hantera en lavinolycka.

Begränsat antal med god lavinkunskap. Av dem som ofta eller ibland kör i lavinterräng bedömer tre av tio att de har god kunskap om laviner och lavinsäkerhet. Det understryker slutsatsen att förmågan att möta laviner är begränsad hos de snöskoterförare som rör sig i lavinterräng.

Lavinbedömningar värderas högt men informationen svår att finna. I samma grupp svarar sex av tio att det är viktigt att kunna ta del av lavinbedömningar över den terräng där de ska åka de kommande dagarna. Bara tre av tio tycker att det är lätt att få tag på information om lavinfara och lavinterräng.

Medvetenhet om olycksrisker vid iskörning. Mer än hälften av dödsfallen på snöskoter sker genom drunkning. Förarna är dock mycket medvetna om riskerna vid körning på is, särskilt i början och slutet av säsongen. Denna insikt kan bana väg för ett förändrat beteende.

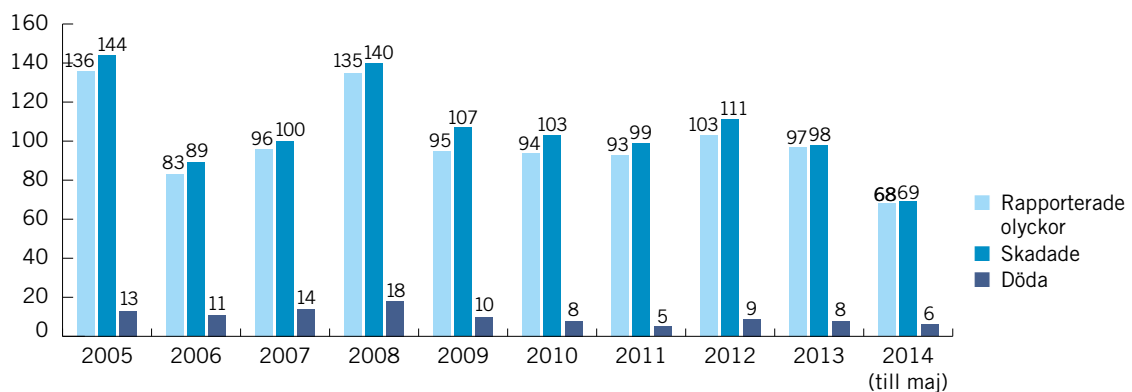
En av fyra placerar barn framför sig. Rekommendationen är att alltid placera barn bakom sig på snöskotern eller i en pulka med en vuxen. En av fyra placerar ändå barnet framför sig på snöskotern. Flera uppger att de vet att det är fel men gör det ändå.

Sammanhanget

Mellan januari 2005 och maj 2014 omkom 102 snöskoterförare i Sverige. Vintern 2013/2014 skedde sju snöskoterolyckor med dödlig utgång, vilket var ett oförändrat antal jämfört med säsongen innan. En omfattande undersökning vid Umeå universitet visade att av de omkomna mellan säsongerna 2006/2007 och 2011/2012 var mer än hälften alkoholpåverkade, med i genomsnitt 1,9 promille alkohol i blodet¹, vilket ligger långt över gränsen för grovt rattfylleri som är 1,0 promille. Gränsen för rattonykterhet går vid 0,2 promille. En tidigare analys har också visat att många av dödsolyckorna är druckningsolyckor i samband med iskörning.

Skoterolyckorna med personsador har i minskat något sedan 2008. I genomsnitt rapporteras omkring 100 olyckor per år, men det verkliga antalet olyckor är med största sannolikhet väsentligt fler. Under senare år har en ny kategori olyckor gjorts sig gällande i statistiken, de lavinrelaterade. I Kanada omkommer numera vissa år fler skoterförare än skidåkare i lavinolyckor. I USA visar ny statistik att 49 procent av lavinolyckor med omkomna är snöskoterrelaterade. En förklaring till detta är lättare och starkare snöskotrar som relativt enkelt ger tillgång till brant och lavinfarlig terräng. Det finns tecken på en liknande utveckling i Sverige. Under säsongen 2013/2014 inträffade flera mycket allvarliga lavinolyckor med snöskoter, men utan att någon förolyckades. Sedan millennieskiftet har två lavinrelaterade snöskoterolyckor med dödlig utgång inträffat i Sverige.

Snöskoterolyckor 2005–2014 (Källa: SNOFED, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation)



Om undersökningen

Studien genomfördes i form av en webbaserad enkät ställd till läsare av snöskotermagasinen Snowrider och Snowmobile under perioden 16 februari – 10 mars 2014. Respondenterna bjöds in att delta via artiklar på magasinens hemsidor samt via deras och Fjällsäkerhetsrådets Facebook-sidor.

Totalt besvarades enkäten av 2 917 respondenter. Av respondenterna var fyra av tio (39 procent) 30 år eller yngre, tre av tio (27 procent) mellan 31–40 år, drygt tre av tio (31 procent) mellan 41–60 år och 2 procent äldre än 60 år. Nio av tio var män och en av tio var kvinna.

Några av de centrala frågorna i undersökningen:

- Hur utbredd är olika slags åkning, på och vid sidan om skoterleder?
- Vilken är synen på risk hos olika åkargrupper?
- Vilken är erfarenheten av olyckor?
- Hur ser attityden till snöskoteråkning och alkohol ut och har den förändrats?
- Hur ser snöskoterförarnas lavinkunskaper ut och hur många kör i lavinterräng?
- Vilken säkerhetsutrustning har förarna med sig när de kör i lavinterräng och hur tränar de på att använda sin utrustning?

¹ <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111213000150>



Avsnitt 1 – Respondentgruppen

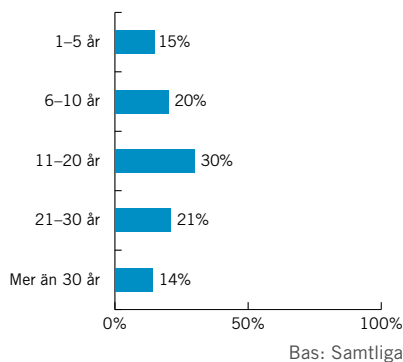
”Risker finns alltid. Men är man bra förberedd är riskerna väldigt små, även om man åker på de bästa platserna i världen.”

”Där det är som roligast är det ofta något förhöjd risk för skada på skoter och kroppslemmar.”

”Kalkylerade risker kan inte betecknas som att ta en risk då man dels värderar situationen och framförallt är förberedd på och har en utväg ur de eventuella situationer som kan uppkomma. Det handlar om alltifrån att medföra nödmateriel för att klara sig själv, att medföra spade, lavinsond etc. som att ha en kommunikationsmöjlighet hem via satellittelefon, tracker och nödsändare”.

TRE RÖSTER FRÅN ENKÄTEN

Hur många år har du kört snöskoter?

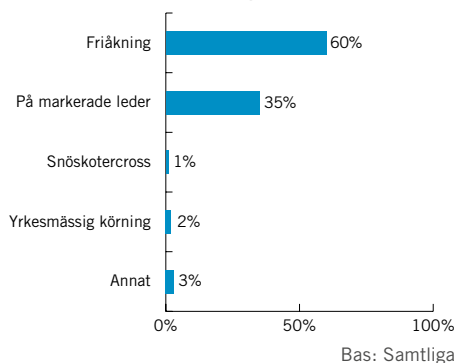


Friåkare med många års åkerfarenhet

Respondenterna är vana snöskoterförare. Nästan två av tre har kört snöskoter i minst tio år. Friåkningen dominerar och mountain-skottrar är den vanligaste snöskotertypen.

Snöskoterförarna som besvarat enkäten har kört snöskoter i många år. Drygt åtta av tio har mer än fem års erfarenhet av snöskoteråkning. Något mer än var tredje har kört minst tjugo år. Bland 16–20-åringarna svarar drygt sex av tio att de kört snöskoter i minst sex år. Det innebär alltså att många har börjat köra snöskoter i mycket unga år.

Vilken typ av snöskoteråkare är du? Jag kör mest ...

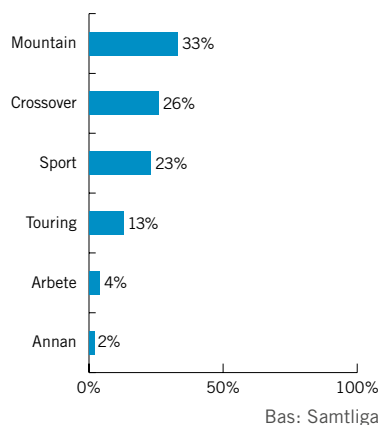


Sex av tio är friåkare

Fritidsförarna dominerar. Enbart två procent är yrkesförare. Vanligast är friåkning, dvs. att köra vid sidan om markerade leder. Sex av tio kör oftast så. Resten kör mestadels på markerade leder. Enstaka förare kör oftast snöskotercross på speciella banor.

De yngre är klart överrepresenterade bland friåkarna. Åtta av tio kör oftast vid sidan av lederna. I gruppen mellan 51–60 år är motsvarande andel drygt en av fyra. I denna grupp dominerar följaktligen istället körning på skoterleder.

Vilken slags snöskoter använder du mest?



Mountain-skottrar vanligast

Valet av skotertyp följer åk beteendet. Den enskilt vanligaste typen är en mountain-snöskoter. Den är stark och lätt och är byggd för att kunna ta föraren uppför branta sluttningar och har mycket god framkomlighet i djup lössnö. Mountain-snöskottrar är särskilt populära bland friåkarna. Därefter kommer crossover och sport som är tänkta för olika slags körning. De utpräglade ledåkarna är överrepresenterade bland dem som väljer en touring-modell. Det är en större snöskotertyp med plats för passagerare som liknar arbetsskottrarna. Omkring hälften kör en skoter som är högst tre år. Var femte har en modell som är minst tio år.

Flera med olycksferanhet

En av fyra respondenter har varit med om en snöskoterolycka. Den vanligaste orsaken är kollisioner med fasta föremål i terrängen. Nästan hälften anser att man måste ta risker för att få bra snöskoteråkning.

Projektets huvudsyfte är ytterst att förebygga och minska antalet snöskoterrelaterade olyckor. Därför har det varit viktigt att kartlägga de konkreta olycks- erfarenheterna. Var fjärde snöskoterförare har varit med om en eller flera olyckor med personskador som följd. Skillnaderna mellan olika åldersgrupper är obetydliga.

Krock med träd vanligast

Den klart vanligaste olycksorsaken är kollision med träd eller andra fasta föremål i terrängen. Drygt sex av tio, som varit med om en olycka, pekar på denna orsak. En bakomliggande förklaring till denna olyckstyp är sannolikt hög fart men också alkoholpåverkan. Närmare fyra av tio pekar på andra orsaker. Hit hör bland annat skador vid hopp. Andelen som säger att de skadats i lavinolyckor är förvisso liten, men visar ändå att denna typ av olyckor även förekommer i Sverige. Detta resonemang kommer att utvecklas mer i ett senare avsnitt.

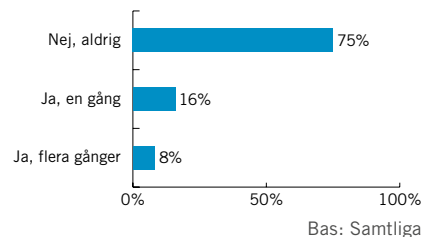
Rishtagande delar skoterförarna

Frågan om risk blir en tydlig illustration över olika slags snöskoteråkande. Hälften av respondenterna är inte beredda att ta några som helst risker för att få bra skoteråkning. Den andra hälften håller helt eller delvis med om att rishtagande är en nödvändighet.

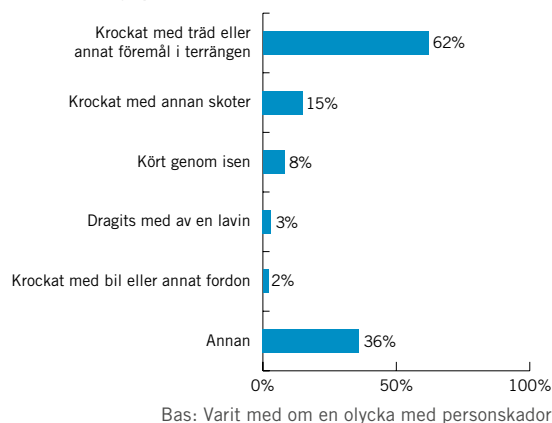
Inte oväntat är de yngsta förarna mest riskvilliga. I denna grupp är åtta av tio beredda att ta risker i större eller mindre utsträckning. Bland 51–60-åringar är motsvarande andel två av tio.

Naturligt nog är också friåkarna överrepresenterade bland de mer riskvilliga.

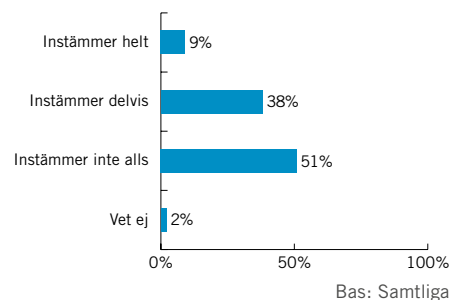
Har du varit med om någon snöskoterolycka där du själv och/ eller passagerare skadats?



Vad för slags olycka eller olyckor har du varit med om? (Flera svar möjliga)



I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående? "Om jag vill ha bra skoteråkning måste jag vara beredd att ta risker."







Avsnitt 2 – Åkvanor

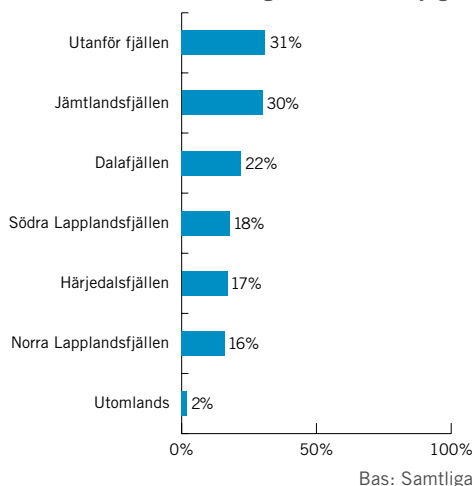
”Skoterkörningen har förändrats de sista åren och det blir allt mer vanligt med friåkning och det här kommer att leda till problem framöver. Det blir mer och mer körning i förbudsområden eftersom skoterförarna vill ha mer utmaningar och tuffare skoterkörning.”

”Kör mest utanför led men kör aldrig på hyggen/låkrar om jag inte vet att det är tillåtet.”

”Ledkörning är för mig ett nödvändigt ont för att ta mig till ställen som är roliga att köra på. När jag måste ta mig fram på leder så är jag så mycket som möjligt ute i lössnön vid sidan om leden.”

TRE RÖSTER FRÅN ENKÄTEN

Var har du kört snöskoter denna säsong? (Flera svar möjliga)



Fjällkörning dominerar

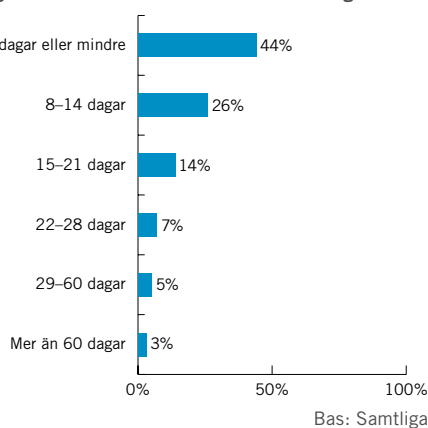
Närmare sju av tio har kört snöskoter i svenska fjällen under säsongen. Populärast är Jämtlandsfjällen. Åkningen är en typisk helgaktivitet.

Bilden av snöskoter som en fjällaktivitet bekräftas i stor utsträckning. Sju av tio har kört snöskoter i fjällen under säsongen. Populärast är Jämtlandsfjällen där tre av tio har åkt under vintern.

Tre av tio har samtidigt kört utanför fjällområdena, bland annat i Västernorrland, Värmland och i Bergslagsområdet. Bankkörning nämns också av ett antal. Bland det lilla fåtal som kört utomlands nämns exotiska destinationer som Svalbard, Alaska och Turkiet.

Snöskoterförarna hör också till största del hemma i de fjällnära länen. Nästan åtta av tio är folkbokförda i fjällänen, Dalarna och Västernorrland.

Hur många dagar har du kört snöskoter denna säsong?



Snöskoteråkning utpräglad helgaktivitet

Studien är gjort mitt under säsongen. Sju av tio svarar att de kört två veckor eller mindre. Ett rimligt antagande är därför att åkningen till största del är koncentrerad till helgerna. Mars och april är normalt de stora skotermånaderna. Utifrån svaren på frågan kan ett antagande göras att en normal säsong innebär mellan två och tre veckors körning för det stora flertalet av respondenterna. Skillnaderna mellan åldersgrupperna är också marginella.



En tur på några mil varje gång

Utifrån uppskattningen hur många åkdagar den genomsnittliga snöskoterföraren har varje säsong och hur många mil som i genomsnitt körs under en säsong kan man göra en uppskattning om hur lång en normaltur är. Den sträcker sig drygt fem mil.

Nästan hälften av de tillfrågade kan betecknas som långkörare. De kör minst 100 mil per säsong. Det finns också ett tydligt samband att de som kör många mil också har flest åkdagar.

Friåkning en ökande trend

Snöskoteråknningen utanför markerade leder inte bara dominerar som åksått. Den har också ökat de senaste tre åren och förväntas fortsätta att öka.

Sex av tio av respondenterna definierar sig själva som friåkare. I praktiken är det likhetstecken med att åka utanför markerade leder. Även de som inte ser sig själva som friåkare kör utanför leder i större eller mindre utsträckning. Enbart fyra procent svarar att de aldrig gör det.

Drygt var tredje svarar att de oftare ägnar sig åt friåkning än kör på markerade leder. En lika stor andel kör lika ofta på som utanför led.

De yngre är klart överrepresenterade bland dem som oftast kör utanför lederna, något som stämmer väl överens med resultatet på frågan hur de själva definierar sig som förare.

Tydlig ökning de senaste tre åren ...

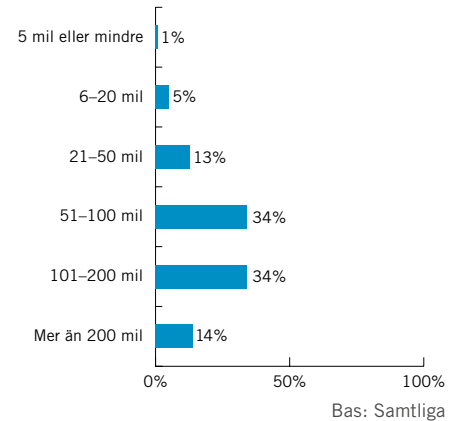
Närmare fyra av tio kör oftare utanför lederna jämfört med för tre år sedan. En av tio kör mer sällan. Förändringen är starkast i de yngre åldersgrupperna men syns ändå upp i de äldsta åldersgrupperna. Slutsatsen är tydlig: snöskoteråkning utanför leder växer i popularitet och med det andra krav på kunskap och säkerhetstänkande.

... som fortsätter att öka

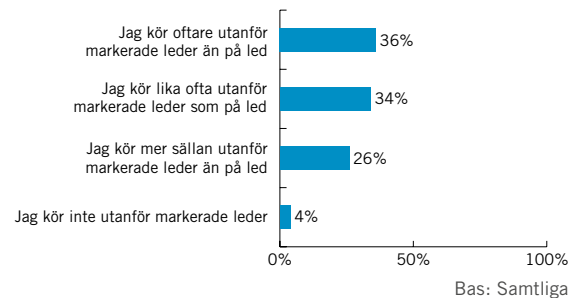
Trenden är också tydlig, friåkningen kommer att fortsätta öka. Nästan tre av tio svarar att de tror att de kommer att köra mer utanför lederna de kommande åren jämfört med i dag. Endast sex procent tror att de kommer att köra mindre utanför snöskoterlederna jämfört med idag. Den största gruppen svarar att de kommer att köra lika mycket som idag men nettot visar ändå på en tydlig ökning för friåkningen.

Resultaten på denna fråga ligger väl i linje med de föregående två. Aptiten på körning utanför snöskoterleder är starkast hos de yngre. Det är också de som i störst utsträckning bedömer att deras friåkning kommer att öka i framtiden.

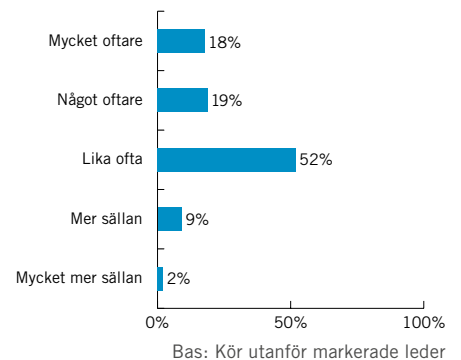
Hur många mil snöskoter kör du under en normal säsong?



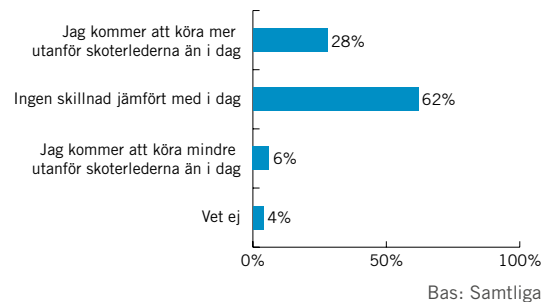
Hur ofta kör du snöskoter utanför markerade leder?



Jämfört med för tre år sedan – hur ofta kör du snöskoter utanför markerade leder?



Hur tror du att din egen snöskoteråkning kommer att utvecklas de kommande åren?



Avsnitt 3 – Alkohol, isar och passagerare

”Beror på alkoholmängd. Ingen jag känner tycker det är okej att köra om man har druckit mycket. Frågan kommer i princip alltid upp i samband med skoteråkning vid skoterhögtider, exempelvis påsk. Alltså då man alltid brukar åka.”

”Känns som en inställning som äldre personer har eller folk som bara åker skoter ”på skoj” vid en fjällsemester där de mest fokuserar på alkohol och skidåkning. Möjligen att folk som gör så likställer skoteråkningen med utförsåkningen vad gäller att det är ok att köra med alkohol i blodet.”

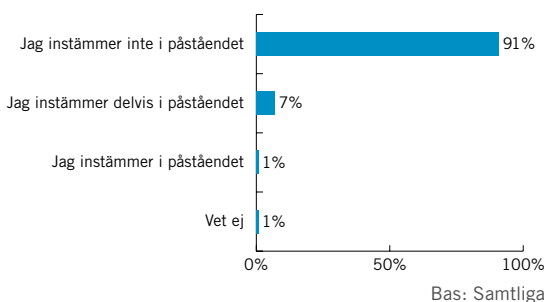
”Jag tycker att man ser mycket mindre fylla nu förtiden än för bara några år sedan, exempelvis när man sticker ut och kikar på rallyn eller fiske-tävlingar så är det mindre fylla eller så är det någon med som kör/hämtar”.

”Känner till ett flertal personer som har dött på skoter i isolyckor på de isar där jag brukar fara. Alla alternativen i den här frågan är tillfällen då man måste tänka till. Man ska inte glömma ”ovädersrisken” – snöstorm eller dålig sikt med liten felmarginal kan sluta i den öppna vaken som man egentligen vet precis var den är. Så dör tyvärr också lokalbefolkning. I fjällen är det nytt väder var tjugonde minut.”

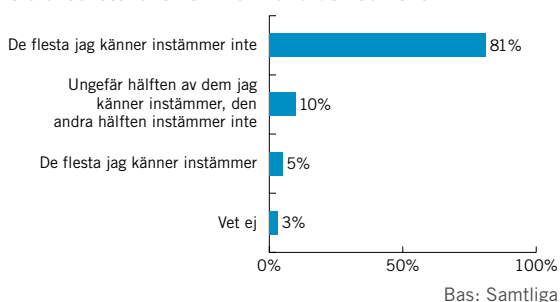
”Jag vet att det kan vara farligt att köra med barn framför men jag vill ha kontroll på vad de tar sig till. Jag kör därför aldrig fort eller i krävande terräng med barn utan enbart på sjöar och leder.”

FEM RÖSTER FRÅN ENKÄTEN

Hur ser du själv på följande påstående? ”Det är okej att köra snöskoter även om man har druckit alkohol.”



Hur ser de du känner på följande påstående? ”Det är okej att köra snöskoter även om man har druckit alkohol.”



Förändrade attityder till alkohol

Alkohol har historiskt varit en starkt bidragande orsak till många av dödsfallen inom skoteråkningen. Studien pekar samtidigt på en tydlig attitydförändring jämfört med för tio år sedan.

På en direkt fråga svarar nio av tio att de inte instämmer i påståendet att det skulle vara okej att köra snöskoter fast man har druckit alkohol.

De öppna svaren ger ytterligare vägledning i tolkning av resultaten. Flera av respondenterna hävdar att det är skoterturister på semester som har fel attityd medan de ”riktiga” förarna aldrig skulle dricka alkohol vid snöskoteråkande. Bland de yngre respondenterna förs också uppfattningen fram, i några fall, att traditionen med alkohol framför allt finns hos äldre förare, ofta i samband med isfiske.

Även restriktiv hållning hos bekantskapskretsen

Respondenterna har också ombetts att värdera sina bekantas attityd till snöskoteråkande och alkohol. Även här dominerar den restriktiva hållningen. Åtta av tio svarar att de flesta de känner inte anser att alkohol och snöskoteråkande hör ihop.

Tydlig förändring jämfört med tio år sedan

Det understryks också i svaren på frågan hur attityderna har förändrats under den senaste tioårsperioden. Två av tre anser att det är en mindre tillåtande attityd till alkohol och snöskoterkörning jämfört med för tio år sedan.

Särskilt de äldre håller med om detta. Här finns naturligt nog de som kört snöskoter längst och därför har mest att jämföra med.

”Slutsatsen var att nykterheten bland snöskoterförare har blivit bättre.” (Dagens Eko, 21 april 2014 om polisens nykterhetskontroller av snöskoteråkare under påskhelgen i Arjeplogsfjällen. 900 kontroller genomfördes. Enbart två fall av rattonykterhet registrerades.)

Medvetenhet om risker med isar

En stor andel av alla dödsolyckor på snöskoter sker genom drunkning. Det finns samtidigt en tydlig medvetenhet om riskerna med isar, särskilt i början och i slutet av säsongen.

Endast en procent svarar att de aldrig kör på isbelagt vatten. Det innebär att nästan samtliga av de tillfrågade snöskoterförarna, i större eller mindre utsträckning, utsätter sig för de risker som isar kan innebära.

Samtidigt svarar närmare hälften att de enbart kör snöskoter på isar som de känner väldigt väl. I detta svar finns en möjlig förklaring till vissa av ulyckorna. På samma sätt som en offpistiskidåkare kan missbedöma förhållandena i känd terräng en given dag är det rimligt att anta att även snöskoterförarna gör det.

I ljuset av en sådan förklaring blir den begränsade andelen som mäter istjockleken särskilt intressant. Knappt två av tio mäter isen. Samtidigt svarar nästan sex av tio att de söker kunskap om aktuellt isläge från sakkunniga.

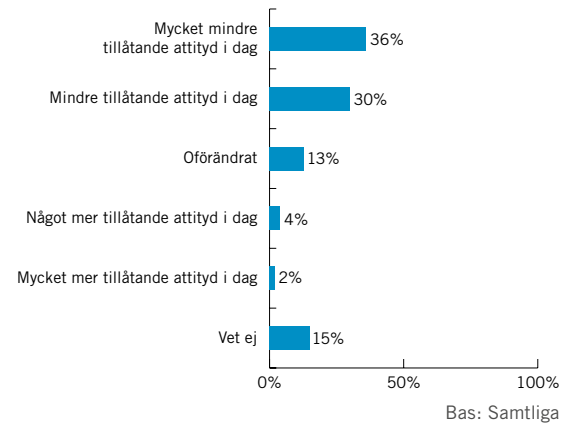
Vaksamheten är också störst vid början och slutet av säsongen. Drygt nio av tio svarar att de är särskilt uppmärksamma då.

En av fyra sätter barn framför sig

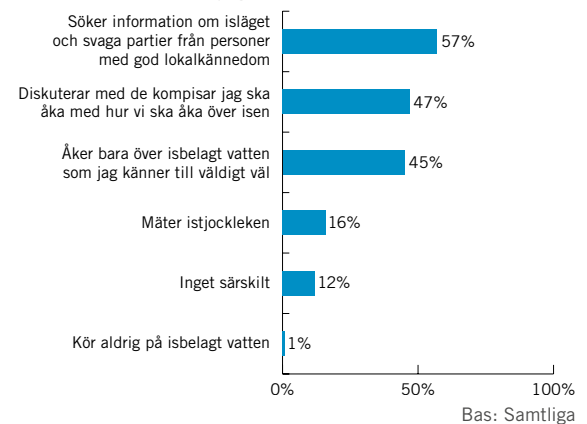
En annan aspekt av snöskoterkörning är hur ett barn ska placeras på snöskotern. Var fjärde svarar att de placerar barn framför sig. En något större andel sätter barnet bakom sig och något färre än två av tio sätter barnet i en snöskoterpulka. Tre av tio kör aldrig med barn.

De etablerade råd som finns säger att barnet ska placeras bakom föraren. Om det är för litet för att sitta själv, ska barnet sitta i en pulka tillsammans med en vuxen eller inte åka med alls. Att placera barnet framför sig kan innebära direkt livsfara. En krock i 50 kilometer i timmen innebär att föraren pressas framåt med en kraft på flera tusen kilo. Förutom den direkta skaderisken för barnet innebär det också att det kan komma åt styret och på så sätt minska manövrerbarheten.

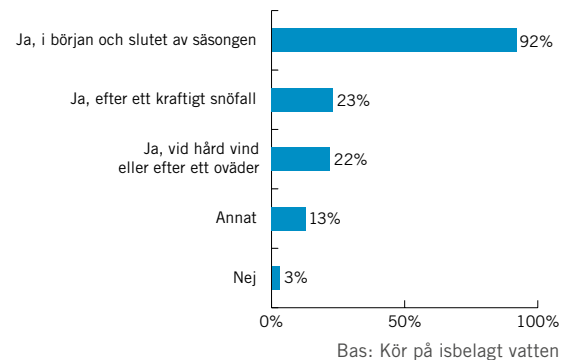
Hur anser du att attityderna till alkohol och snöskoterkörning har förändrats under de senaste tio åren?



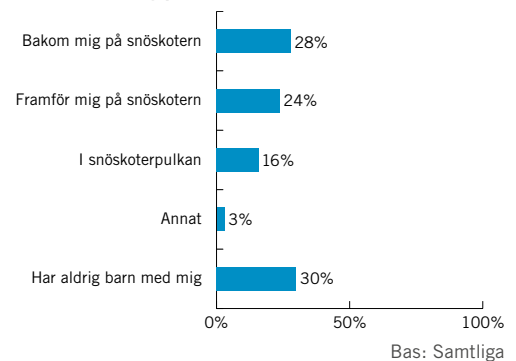
Hur förbereder du dig innan du kör snöskoter på isbelagt vatten? (Flera svar möjliga)



Är du någon gång särskilt vaksam vid snöskoterkörning på isbelagt vatten? (Flera svar möjliga)



Om du har barn med dig på snöskotern, var sätter du barnet?



Avsnitt 4 – Snöskoter och laviner

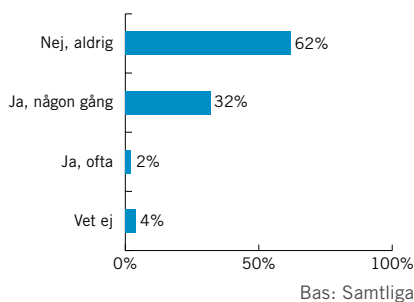
”Jag är extremskidåkare och har med mig lavinkunskapen därifrån. Tyvärr är freeride-snöskoteråknningen idag på den okunskapsnivå som skidåknningen var för tjugo år sedan. Med de maskiner som finns idag tar sig mycket av skoterfolket till lavinfarliga områden och till en nivå dit man aldrig tagit sig förut.”

”Efter SLAO 1 kursen blev det en förändring i beteendet. Kurser i USA och Sverige gör att jag prioriterar om, om vädret inte tillåter sådan åkning jag vill göra. Det är aldrig helt säkert men man kan undvika de värsta situationerna med hjälp av kunskap och genom att läsa terrängen.”

”En vän från Kanada har varit ”lavinbegravd”. Han var medvetlös när han grävdes upp. Har också en vän som sett en lavin gå i ett populärt skoterområde i Jämtland. Som tur var rycktes ingen med i den. Ingen av lavinens vittnen hade någon lavinutrustning för ”sånt händer ju inte här”.

TRE RÖSTER FRÅN ENKÄTEN

Händer det att du kör snöskoter i terräng som du vet kan vara lavinfarlig?



Flera kör i lavinterräng

En av tre kör snöskoter i terräng som de vet kan vara lavinfarlig. Knappt två av tio av dessa har dragits med i en lavin. Något fler har en vän som dragits med vid snöskoteråkning.

Laviner och lavinfara har traditionellt inte varit en särskilt stor fråga för snöskoterförare. I takt med att skotrarna har blivit starkare och lättare har detta ändrats. En modern mountain- eller sportsnöskoter kan idag ta föraren till sluttningar och områden som inte var tillgängliga förut. Läger man sedan till den påverkan som framför allt internationella snöskoterfilmer har, finns förutsättningar för ett förändrat åk beteende med andra risknivåer.

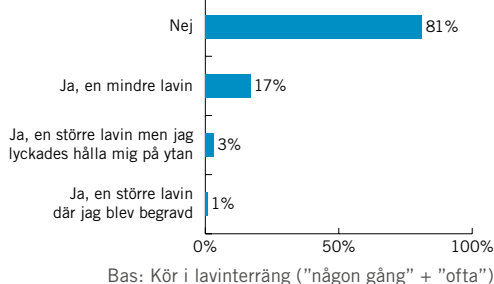
Drygt var tredje svarar också att de en eller flera gånger har åkt i terräng som de vet kan vara lavinfarlig. De utpräglade friåkarna är naturligt nog överrepresenterade. I denna grupp kör närmare hälften i lavinterräng. Det samma gäller bland de yngre förarna.

Intressant att notera är att även bland de äldsta förarna finns det en grupp (drygt två av tio) som kör i lavinterräng. Riskvilligheten finns alltså i alla åldrar även om den är mest utbredd bland de yngre.

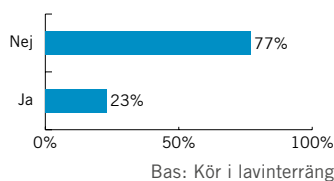
Flera med direkt lavinerfarenhet

Av dem som kör i lavinterräng någon gång eller ofta svarar nästan två av tio att de har dragits med av en lavin minst en gång. Det motsvarar en av åtta av hela respondentgruppen.

Har du själv dragits med i en lavin någon gång när du kört snöskoter? (Flera svar möjliga)



Har någon av dina vänner eller anhöriga dragits med i en lavin någon gång när de har kört snöskoter?



Bland dem som svarar att de ofta kör i lavinterräng har hälften varit med om minst en lavinincident. Ett litet antal har också begravts av en lavin. Detta resultat baseras på ett begränsat urval och ska tolkas med viss försiktighet men ger ändå bevis för att det inträffar allvarliga lavinolyckor på snöskoter i Sverige och att risken för lavinrelaterade dödsolyckor heller inte går att bortse från.

Drygt två av tio av dem som kör snöskoter i lavinterräng har också någon vän som dragits med i en lavin. I gruppen som ofta kör i sådan terräng är andelen drygt fem av tio.

Få använder lavinutrustning

En av sju som kör i lavinterräng har med en lavinsändare. Av dessa tränar en av tre sällan eller aldrig på att använda den. Tre av tio som kör i lavinterräng anser sig ha goda lavinkunskaper.

Användning av lavinutrustning är kraftigt eftersatt, även bland dem som kör ofta eller någon gång i lavinterräng. Det är den tydliga slutsatsen utifrån frågan vilken säkerhetsutrustning som förarna brukar ha med. Hjälm användningen är utbredd. Nästan samtliga använder det.

Däremot svarar bara en av sju, av dem som kör i lavinterräng, att de har med en lavinsändare. En lika stor andel har med en lavinsond. Bland den mindre grupp som ofta kör i lavinterräng har knappt fyra av tio både sändare och sond. Basen är begränsad, vilket gör att siffrorna ska tolkas med viss försiktighet, men ger ändå en tydlig indikation om att det finns en grupp förare som regelbundet kör i lavinterräng utan lavinutrustning.

Särskild riskgrupp tränar inte regelbundet ...

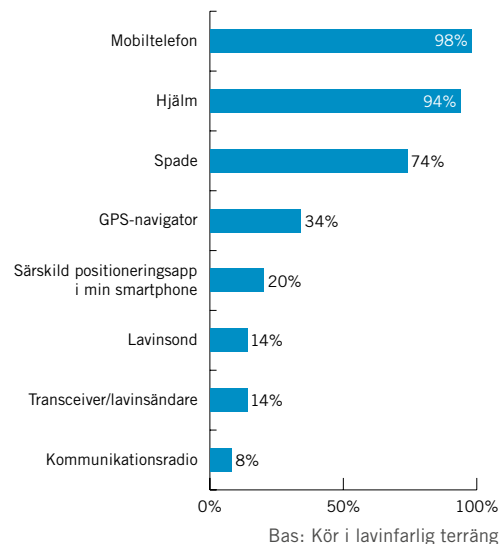
Bland dem som kör i lavinterräng och har lavinutrustning tränar två av tre med sin lavinsändare och sond minst en gång varje år. Det ligger i linje med de rekommendationer som finns.

Det innebär samtidigt att det finns en grupp som har lavinutrustning men inte tränar regelbundet. Vid en lavinolycka är varje minut dyrbar. Utan adekvat träning är risken stor att snöskoterföraren inte klarar att arbeta effektivt.

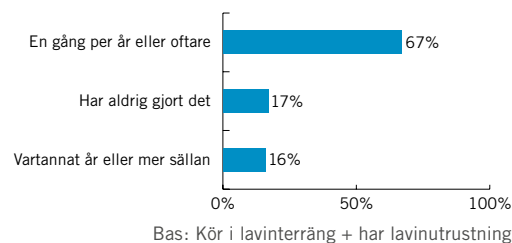
... många saknar också tillräcklig kunskap

Av dem som kört i lavinterräng är det bara tre av tio som själva tycker att de har god kunskap om laviner och lavinsäkerhet. Insikten hos denna grupp pekar samtidigt på behovet av utbildning om laviner för snöskoterförare.

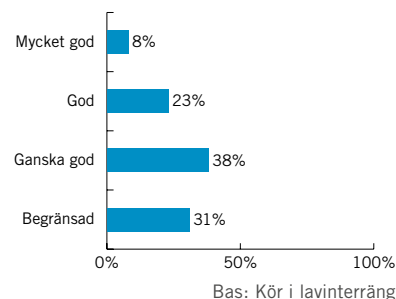
Vilken typ av säkerhetsutrustning brukar du ha med dig när du kör snöskoter?



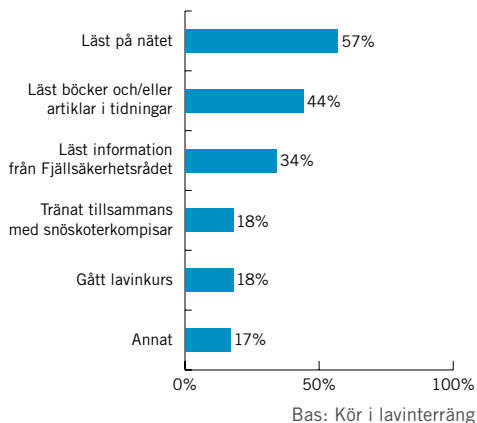
Hur ofta övar du på att använda din lavinutrustning (transceiver/lavinsändare och/eller lavinsond)?



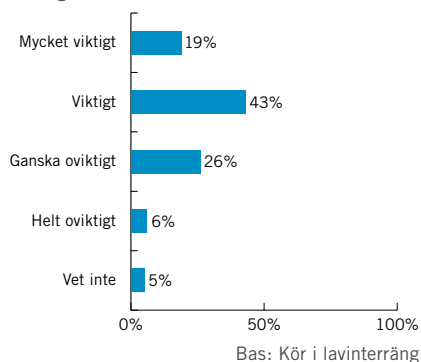
Hur skulle du bedöma din egen kunskap om laviner och lavinsäkerhet?



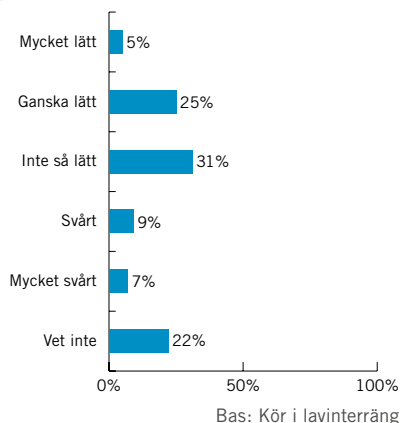
Hur har du fått din kunskap om laviner och lavinsäkerhet? (Flera svar möjliga)



Hur viktigt är det för dig att kunna ta del av lavinbedömningar som gäller för den terräng där du ska åka snöskoter under de närmaste dagarna?



Hur lätt är det att få tag på bra information om lavinfara och lavinterräng när du ska köra snöskoter vid sidan om markerade leder i Sverige?



Lavininformation viktig men svår att hitta

Nästan två av tre som kör i lavinterräng anser att det är viktigt att kunna ta del av lavinbedömningar. Närmare hälften tycker samtidigt att det är svårt att få tag på bra information om lavinfara och lavinterräng.

De viktigaste källorna till kunskap om laviner och lavinsäkerhet är nätet och böcker eller tidningar. Närmare sex respektive drygt fyra av tio har fått sin kunskap därifrån.

Var tredje har hämtat kunskap från Fjällsäkerhetsrådets material. Närmare två av tio har gått en lavinkurs, något som är en uttrycklig rekommendation för den som regelbundet rör sig i lavinterräng.

Lavinbedömningar värderas högt ...

Drygt sex av tio, som kör i lavinterräng, anser att det är viktigt att kunna ta del av lavinbedömningar som gäller för den terräng där de ska köra de närmaste dagarna.

... men informationen är svår att få tag på

Respondenterna ombads också värdera hur lätt det är att få tag på information om lavinfara och lavinterräng. Tre av tio tycker att det är lätt att få tag på sådan information medan närmare hälften anser att den är svår-tillgänglig. Två av tio svarar ”vet inte”.



ISBN 978-91-620-8646-6



Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm
Tel: 010-69 81 000
E-post: registrator@naturvardsverket.se