

Motion till riksdagen 2006/07:T252

av **Britta Rådström m.fl. (s)**

Skotertrafik

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skotertrafik.

Motivering

Det blir allt mer uppenbart att något måste göras åt landets skoterleder. Det finns bortåt 250 000 skotrar i landet, d.v.s. ungefär lika många som antalet mopeder. Ändå är de vägar som skotrarna färdas på, alltså skoterlederna, en i högsta grad oreglerad företeelse. De sköts av i huvudsak frivilliga krafter, oftast lokala skoterföreningar. Kvalitén är synnerligen skiftande – en del underhålls noggrant och kontinuerligt, andra mer sparsamt och sporadiskt.

Olika lösningar har diskuterats, och det är angeläget att man kommer till ett avslut. Skotern är mycket viktigt för Norrland och för vinterturismen överhuvud. Och de som kommer för att prova på en skotertur har rätt att kräva en hög standard på de leder som finns, precis som ägare av fritidsbåtar har rätt att kräva säkra och väl utmärkta sjöleder.

En annan fråga som hittills är oreglerad är utbildningen. Till stor del sker denna nu genom föreningen Snofed som utbildar lokala instruktörer och som sedan sköter själva utbildningen på plats. Förslag finns här om att överföra denna verksamhet till länsstyrelserna, något som enligt min mening skulle innebära såväl en fördyring som en ökad byråkratisering.

Till dessa två huvudfrågor kommer en rad smärre saker som berör skotertrafiken, t.ex. hur man ordnar säkra överfarter över (vanliga) vägar och isar.

Vi är övertygade om att det bästa sättet att få ett samlat grepp på alla dessa frågor är att man inrättar ett affärsdrivande verk av samma typ som Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Ett sådant ”verk för skotertrafiken” behöver inte vara stort, kanske 4–5 personer. Och det kommer inte att överhuvudtaget belasta statsbudgeten.

Fel! Okänt namn på

Ett affärsdrivande verk kan finansieras helt av avgifter utanför budgeten. Vårt förslag är att man lägger en inköpsavgift på alla nya skotrar, i storleksordningen 3–4 000 kronor. Eftersom det säljs 8–10 000 skotrar årligen i landet, betyder detta en inkomst på 30–40 miljoner kronor. Det tänkta ”Skoterverket” skall naturligtvis inte använda dessa pengar själv, utan med dem anlitar man och betalar t.ex. lokala skoterföreningar som underhåller lederna. Och verket kan även bli det som utfärdar certifikat för personer som kan stå för förarutbildningen, exempelvis personer inom en skoterförening. På detta sätt kan man upprätthålla lokala utbildningar och utbildare över hela landet.

Det låter mycket byråkratiskt med ett verk för skotertrafik, men det är tvärtom det smidigaste sättet att ordna det hela. En av de stora fördelarna med ett affärsdrivande verk är att det kan handla utan att alltid fråga regering och riksdag. Man har en liten och smidig organisation som finansierar sig själv. Och genom att anlita lokala krafter i skoterföreningar för utbildning och underhåll av leder (givetvis mot betalning), får man en lokal förankring av skoterutbildning och skotertrafik i hela landet.

Och slutligen: Ett ”verk för skotertrafik” kan med fördel lokaliseras till ställen som verkligen behöver nya arbetsplatser, t.ex. till Gäddede, Vilhelmina eller Jokkmokk.

Stockholm den 19 oktober 2006

Britta Rådström (s)

Lars U Granberg (s)

Gunnar Sandberg (s)