

A photograph of three snowmobilers riding on a snowy trail through a forest. The lead snowmobiler is in the foreground, wearing a purple and white jacket, with their headlights on. Two other snowmobilers are following behind. The trail is marked with tracks, and the surrounding trees are covered in snow.

FAKTA OM SNÖSKOTER

Ett informationshäfte från Snöfo.



Yamaha RX-1 (4-takt)
2003-års modell



Polaris Frontier (4-takt)
2003-års modell

INNEHÅLL

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Vem uppfann snöskotern? | 4-5 |
| Olika typer av snöskotrar | 6-11 |
| Tvåtakt- och fyrtakts-tekniken | 12-13 |
| Antal snöskotrar i Sverige | 14-16 |
| Snöskoterförsäljning internationellt | 17 |
| Snöskoterförsäljning i Sverige | 18-19 |
| Omsättning och sysselsättning | 20 |
| Skoterorganisationerna | 21 |
| Skoterturism | 22 |

VAR UPPFANNS SNÖSKOTERN-

Drömmen om att kunna åka på snön med ett lätt och smidigt fordon började redan när de första motordrivna fordonen såg dagens ljus. Både i Skandinavien och i Nordamerika tillverkades många prototyper till vad man idag skulle kunna kalla snöskoter redan under 1920-talet och senare.

Vem uppfann den moderna snöskotern?

Under 1940-talet byggde en svenskättling vid namn Carl Eliasson en motordriven snösläde som kallades för power toboggan, som dock aldrig massproducerades. Edgar Hetteen grundade tillsammans med en bror och en svåger Polaris Industries. Deras första snöskoter tillverkades 1954 och hade bakmonterad motor, men tillverkningen tog aldrig riktigt fart förrän i början av 1960-talet.

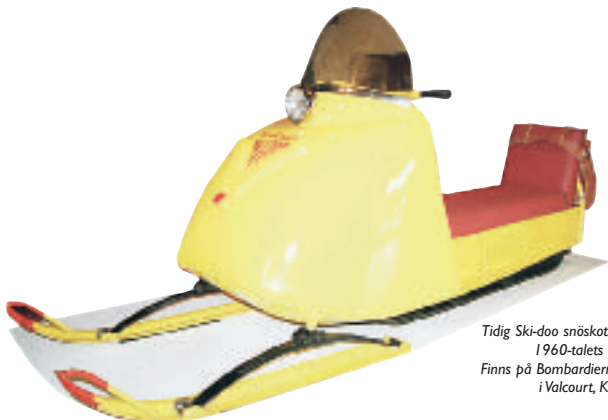
I Valcourt i Kanada fanns samtidigt en mycket driftig och teknikutredd man vid namn Joseph-Armand Bombardier. Han var besatt av att "betvinga" vintern och skapa snöfordon som skulle kunna transportera människor över snötäckt land. Efter att ha konstruerat en rad snövässlor och andra snöfordon började snöskotern Ski-doo att masstillverkas och säljas hösten 1959.

Genom att vara den första som kunde masstillverka och sälja ett litet, lätt snöfordon, som dessutom hade frontmonterad motor, menar många att just denne Joseph-Armand Bombardier kan sägas vara snöskoterns fader.

Edgar Hetteen, som var med och startade Polaris, avgick i protest ur bolaget redan 1960 för att några år senare vara med och starta Arctic Cat i Thief River Falls några mil söder om Polarisfabriken.

Snöskotern kom att bli ett mycket populärt fordon i Nordamerika. När det var som allra populärast under första delen av 1970-talet fanns det över 140 olika tillverkare av snöskotrar i Nordamerika! Men dåliga vintrar och den första riktiga oljekrisen satte stopp för många och under senare delen av 1970-talet försvann nästan alla. Kvar blev de riktigt stora och de är fortfarande kvar: Ski-doo, Polaris, Arctic Cat och Yamaha som gav sig in i skotertillverkningen så sent som 1968, alltså bara några år innan den stora krisen skulle komma.

KANADA, USA ELLER SVERIGE?



*Tidig Ski-doo snöskoter från
1960-talets början.
Finns på Bombardiermuseet
i Valcourt, Kanada.*

I Skandinavien fanns naturligtvis samma längtan att kunna transportera sig över snötäckt mark. Hemmabyggen och olika prototyper kom och försvann under efterkrigsåren. Redan på 1920-talet hade några uppfinningsrika bröder i norra Jämtland satt larvband och skidor på en T-Ford, en uppfinning de sedan försökte sälja till självaste Henry Ford. De fick nobben och uppfinningen försvann i glömska.

I början 1960-talet började det hända saker och de sedemera stora svenska skotermärkena Aktiv och Ockelbo såg dagens ljus under denna period. Parallellt kom även andra tillverkare att försöka sig på snöskotertillverkning men riktigt stora blev de aldrig.

Aktiv, med huvudkontor och tillverkning i Östersund, lade ner sin tillverkning 1990, efter ett par dåliga försäljningsår.

Ockelbo var den största svenska snöskotertillverkaren och hösten 1986 började man samarbeta med den finska tillverkaren Lynx. När sedan den Bombardier (tillverkare av Ski-doo i Kanada) tog över Lynx blev det också slutet för Ockelbo. Märket försvann upp i Lynx och 1992 lades tillverkningen i Ockelbo ned för gott.

OLIKA KATEGORIER

Idag finns det fyra stora tillverkare av snöskotrar i världen fördelat på fem olika märken. De fem märkena är Arctic Cat (USA), Lynx (Finland), Polaris (USA), Ski-Doo (Kanada) och Yamaha (Japan). Samtliga märken importeras till Sverige.

Snöskotern kan huvudsakligen delas in i fyra olika maskinkategorier. De är Sport-, Touring-, Arbets- och Mountain/lössnömaskiner.

Av den totala försäljningen 2001 fördelade sig de olika kategorierna enligt följande:

| | |
|-----------|------------|
| Touring: | 40,2 proc. |
| Sport: | 25,0 proc. |
| Arbete: | 21,0 proc. |
| Mountain: | 7,1 proc. |

Övriga sålda snöskotrar hamnar i reg. statistiken som Övriga eller Ej typade och kan inte räknas in i kategoristatistiken.

Av antalet sportmaskiner som säljs så svarar kubikklassen 500-600 cc för den största andelen. Så här fördelar sig den försäljningen över de tre senaste säsongerna sett till antalet totalt sålda snöskotrar:

| Säsongen | 98/99 | 99/00 | 00/01 |
|------------------------|----------|------------|-----------|
| Sportmaskin 500-600 cc | 13 proc. | 12.6 proc. | 9,7 proc. |

Motsvarande siffra för de allra största sportmaskinerna på 800 cc och över fördelar sig så här sett till antalet totalt sålda snöskotrar:

| Säsongen | 98/99 | 99/00 | 00/01 |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Sportmaskin 800 cc och över | 3,1 proc. | 2,1 proc. | 5.6 proc. |

Ökningen säsongen 00/01 beror till stor del på att Lynx det året för första gången introducerade en maskin med 800 cc-motor som ensam svarade för 2,1 proc.

AV SNÖSKOTRAR

En tvåtaktsmotor på en snöskoter kan antingen vara luft- (fläkt) kyld eller vätskekyld. Andelen snöskotrar med luftkylda motorer fördelar sig så här sett till totalt antal sålda maskiner under de tre senaste säsongerna:

| | <u>Säsongen</u> | <u>98/99</u> | <u>99/00</u> | <u>00/01</u> |
|-------------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| Luftkylda motorer | | 33,9 proc. | 30,5 proc. | 34,0 proc. |

Säsongen 1990/1991 var andelen luftkylda motorer 65,4 proc.

Luftkylda motorer sitter främst på maskiner med mindre motorer, lätta touringar samt arbetsmaskiner (bredbandare).

Sportmaskinen (kortbandaren) är väl egentligen den ursprungliga modellen och har dominerat modellutbudet ända fram till 1990-talet då touringmaskinerna började sitt intåg och är idag den dominerande modellkategorien. Arbetsmaskinerna (bredbandarna) håller sin andel av försäljningen ganska konstant kring 20 proc. år efter år.

Under senare delen av 1990-talet har vi sett en snabbt växande modellkategori och det är mountain/lössnömaskiner. De har ökat starkt i popularitet och har idag ca. 7 proc. av försäljningen.

På följande sidor presenteras de olika maskinkategorierna.



*Ski-doo MXZ RER REV
2003-års modell*

SPORTMASKIN

Kortbandare är också ett annat namn på sportmaskinen. Räknas till den ursprungliga skotermodellen och har genom åren fram till 1990-talet varit dominerande som maskintyp.

På en sportmaskin mäter mattan bredden 38 cm och längden 307 cm. Motorn kan bestå av allt från en cylinder till fyra cylindrar och kubikstorleken varierar från ca. 350 cc till ca. 1.000 cc som standard. Mest förekommande är tvåcylindriga motorer på ca. 500-600 cc.

Sportmaskinen är en ren nöjesmaskin byggd för att företrädesvis köras efter led. Den saknar oftast växellåda och elstart samt bagageutrymme och är utrustad med enkeldyna. Fräck dekal- och färgsättning är annat som karakteriserar en sportmaskin. Den har bra acceleration och fina köregenskaper med hög fjädringskomfort

Ny skoterteknik har oftast sitt ursprung från tävlingsverksamheten där sportmaskinen används i både standard- och modifierad form. Spetsmodeller inom sportsegmentet utrustas med den nya tekniken som därefter också kommer andra modellkategorier till godo.



TOURINGMASKIN

Från början var skoteråkningen ett ensamnöje. Men i takt med att ledssystemet byggts ut och fått allt bättre kvalitet har också behovet av touringmaskiner ökat. Idag är denna typ av skoter den allra största modellkategorien.

Touringskotern har en matta som mäter bredden 38 cm och längden 345 cm. Andra längder kan också förekomma. Touringmaskinen är utrustad med dubbeldyna med ordentligt ryggstöd för passageraren samt bagage/pakethållare och dragkrok. Motoralternativen spänner från 440 cc till närmare 1.000 cc och de är oftast tvåcylindriga och vätskekylda.

En riktig touringmaskin ska också vara utrustad med elstart och växellåda samt vindskydd för händer och handtagsvärmare för passageraren. Sofistikerade framfjädrings- och boggisystem har gjort dagens touring till komfortabla maskiner som två personer åker mycket bekvämt på.



*Lynx 5900 FCE
2003-års modell*

ARBETSMASKIN

De allra första snöskotrar som byggdes som hemmabyggen användes oftast som arbetsmaskiner. De skulle dra hem timmer eller användas till att forsla förnödenheter till otillgängliga platser. Än idag är arbetsmaskiner (bredbandare) mycket populära och användbara snöskotrar som stadigt håller en femtedel av försäljningen.

En arbetsmaskin har en drivmatta med bredden 50 cm och längden 396 cm. Det finns också arbetsmaskiner med mattbredden 60 cm och även med två drivmattor och en skida fram. Växellåda är ett måste med både låg- och högväxel. Elstart är oftast standard. Dubbeldyna, bagageutrymme och dragkrok tillhör också standardutrustning.

Med åren har arbetsmaskinerna blivit betydligt komfortablare med fina framvagnar och bekväm boggifjädring. Därmed har också användningsområdet breddats och många använder idag bredbandare som renodlade touringskotrar mycket tack vare den fina framkomligheten i lössnö.



*Polaris RMK 600
2003-års modell*

MOUNTAINMASKIN

Friåkning i lössnö betraktas av många som det allra bästa med snöskoteråkning. Att klättra efter fjällbranter och bestiga toppar kräver teknik, mod och bra maskiner. Ur denna längtan har under den senaste tioårsperioden s.k. mountainmaskiner utvecklats och fått allt större utrymme i försäljningsstatistiken.

En bergsmaskin är utvecklad för extrem åkning i branter och i lössnö. Mattan håller bredden 38 cm och längden varierar från 346 cm till 384 cm. Det kanske mest utmärkande på en mountainmaskin är mattans kamhöjd som kan vara upp till, och ibland över, 50 m.m.

Lössnömaskiner kräver potenta motorer och de är två- eller trecylindriga från 500 cc och upp till 900 cc och förstås vätskekylda.

Hookhandtag (ett extra handtag mitt på styret i form av en ögla), enkeldyna och inget bagageutrymme är utmärkande drag för en riktig mountainmaskin tillsammans med smalare spårvidd för lättare svängradie i lössnö.

MILJÖVÄNLIGARE MOTORER

Snöskotern blir allt miljövänligare. Nya motorer utvecklas och ny teknik minskar utsläpp av avgaser och miljöfarliga ämnen samt minskar bränsleförbrukningen avsevärt.

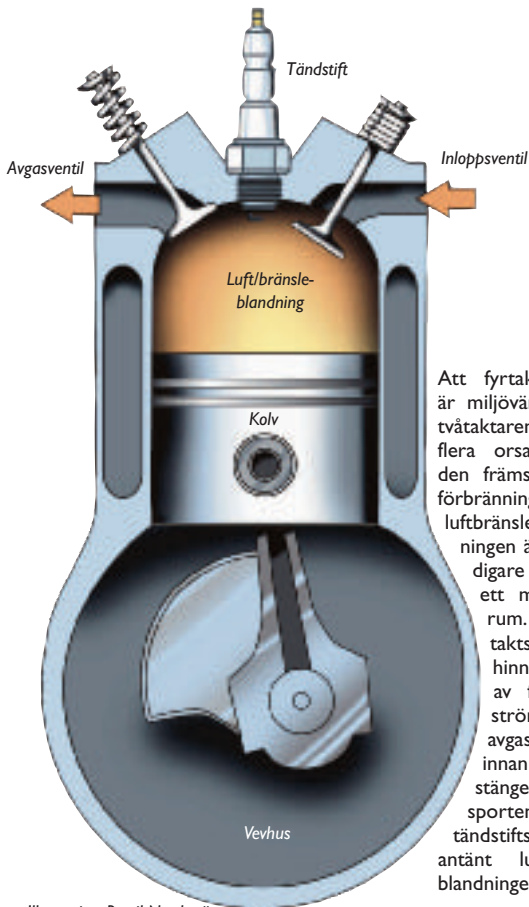
Tvåtaktsmotorn har varit och är ännu den allenarådande motorn för snöskoter. Från att ha varit en bullrande och avgasstinkande motor är dagens tvåtaktsmotorer på väg att bli mycket miljövänliga. Ny teknik i form av bl.a. direktinsprutning har avsevärt minskat både utsläppen av miljöfarliga ämnen som bensinförbrukningen.

De två senaste säsongerna har också fyrtaktstekniken gjort sitt inlägg bland snöskotermotorer och alltfler modeller utrustas med dessa miljövänliga motorer. Tystare, bränslesnålare och nästan luktfria är fördelarna med fyrtakt. Nackdelarna, för sådana finns också, är att snöskotrarna blir tyngre och därmed minskar också vikt-effekt sambandet, vilket är mycket viktigt på en snöskoter. Lägre effekt och ökad vikt ger sämre prestanda och därmed också sämre framkomlig i visa typer av körning.

Från allra första början, under 1960-talet, utrustades också snöskotern med fyrtaktsmotorer. Men man övergav snabbt den tekniken till förmån för tvåtaktsmotorn som gav bättre prestanda med lägre vikt. Idag är vi alltså på väg tillbaka mot fyrtaktsmotorer. Men dagens fyrtaktsmotorer har inget gemensamt med de som fanns för 40 år sedan. En stor fördel med fyrtaktsmotorer är att de kan utrustas med avgasrening i form av katalysator vilket minskar de miljöfarliga avgasutsläppen ytterligare.

Ser man enbart till vikt, effekt, cylindervolym och pris så är tvåtaktsmotorn svårslagen. Ur miljösynpunkt är den inte det. Där är fyrtaktsmotorn överlägsen. Men ökad vikt i kombination med lägre effekt och högre pris gör att fyrtaktsmotorn fortfarande inte fullt ut kan konkurrera med tvåtaktsmotorn för snöskoterbruk.

PRINCIPSKISS FYRTAKTSMOTOR



Att fyrtaktsmotorn är miljövänligare än tvåtaktaren beror på flera orsaker, men den främsta är att förbränningen av luftbränsleblandningen är fullständig och sker i ett mer slutet rum. I en tvåtaktsmotor hinner en del av färskgasen strömma ut i avgassystemet innan kolven stänger avgasporten och tändstiftsgnistan antänd luftbränsleblandningen.

Illustration: Bertil Nordström.

SÅ MÅNGA SNÖSKOTRAR

Registrerade snöskotrar efter län och kommun 31 dec. 2001

Källa: SCB

Norrbottens län

| <u>Kommun</u> | <u>I trafik</u> | <u>Avställda</u> |
|---------------|-----------------|------------------|
| Arvidsjaur | 1.415 | 913 |
| Arjeplog | 953 | 647 |
| Jokkmokk | 1.466 | 1.068 |
| Övertorneå | 440 | 449 |
| Kalix | 1.632 | 1.367 |
| Övertorneå | 405 | 371 |
| Pajala | 1.008 | 772 |
| Gällivare | 3.105 | 2.230 |
| Älvsbyn | 970 | 825 |
| Luleå | 4.110 | 3.655 |
| Piteå | 3.100 | 2.560 |
| Boden | 2.241 | 2.204 |
| Haparanda | 574 | 509 |
| Kiruna | 4.533 | 2.432 |
| Totalt | 25.952 | 20.002 |

Västerbottens län

| | | |
|-------------|-------|-------|
| Nordmaling | 525 | 516 |
| Bjurholm | 286 | 213 |
| Vindeln | 686 | 595 |
| Robertsfors | 567 | 507 |
| Norsjö | 641 | 464 |
| Malå | 495 | 543 |
| Storuman | 1.748 | 1.358 |
| Sorsele | 735 | 610 |
| Dorotea | 591 | 486 |
| Vännäs | 530 | 570 |
| Vilhelmina | 1.495 | 1.319 |

FINNS DET I SVERIGE

| <u>Kommun</u> | <u>I trafik</u> | <u>Avställda</u> |
|---------------|-----------------|------------------|
| Åsele | 507 | 437 |
| Umeå | 3.385 | 3.464 |
| Lycksele | 1.401 | 1.467 |
| Skellefteå | 4.076 | 3.760 |
| Totalt | 17.668 | 16.309 |

Jämtlands län

| | | |
|---------------|---------------|---------------|
| Ragunda | 633 | 488 |
| Bräcke | 841 | 711 |
| Krokom | 1.760 | 1.403 |
| Strömsund | 1.865 | 1.843 |
| Åre | 1.670 | 1.014 |
| Berg | 1.070 | 759 |
| Härjedalen | 2.018 | 1.370 |
| Östersund | 3.499 | 2.877 |
| Totalt | 13.356 | 10.465 |

Västernorrlands län

| | | |
|---------------|---------------|--------------|
| Ånge | 931 | 712 |
| Timrå | 600 | 587 |
| Härnösand | 738 | 585 |
| Sundsvall | 2.929 | 2.121 |
| Kramfors | 877 | 770 |
| Sollefteå | 1.591 | 1.120 |
| Örnsköldsvik | 3.017 | 2.227 |
| Totalt | 10.683 | 8.122 |

Gävleborgs län

| | | |
|------------|-----|-----|
| Ockelbo | 346 | 248 |
| Hofors | 194 | 118 |
| Ovanåker | 626 | 458 |
| Nordanstig | 485 | 439 |

forts. nästa sida

| <u>Kommun</u> | <u>I trafik</u> | <u>Avställda</u> |
|---------------|-----------------|------------------|
| Ljusdal | 1.156 | 842 |
| Gävle | 1.265 | 745 |
| Sandviken | 788 | 501 |
| Söderhamn | 698 | 508 |
| Bollnäs | 874 | 635 |
| Hudiksvall | 1.017 | 821 |
| Totalt | 7.449 | 5.315 |

| Dalarnas län | | |
|---------------------|--------------|--------------|
| Vansbro | 439 | 312 |
| Malung | 1.250 | 690 |
| Gagnef | 319 | 195 |
| Leksand | 506 | 311 |
| Rättvik | 503 | 268 |
| Orsa | 379 | 251 |
| Älvdalen | 1.287 | 656 |
| Smedjebacken | 153 | 105 |
| Mora | 1.328 | 715 |
| Falun | 1.145 | 696 |
| Borlänge | 759 | 509 |
| Säter | 210 | 166 |
| Hedemora | 236 | 172 |
| Avesta | 292 | 206 |
| Ludvika | 493 | 296 |
| Totalt | 9.299 | 5.548 |

| | | |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Västmanlands län | 1.070 | 784 |
| Västra Götalands län | 1.171 | 745 |
| Värmlands län | 1.738 | 1.151 |
| Stockholms län | 3.746 | 2.630 |
| Uppsala län | 1.356 | 861 |

| | | |
|---------------------|---------------|---------------|
| Riket totalt | 96.624 | 74.133 |
|---------------------|---------------|---------------|

SNÖSKOTERFÖRSÄLJNING INTERNATIONELLT

Försäljning/marknadsandelar Norge 2000-2001

| Märke | Sålda/föränd. | Proc. av markn/föränd. |
|----------------|-------------------|------------------------|
| 1. Lynx | 825 +215 | 23,7 +7,2 |
| 2. Ski-doo | 786 + 62 | 22,6 -1,2 |
| 3. Yamaha | 677 - 202 | 19,4 -4,4 |
| 4. Polaris | 676 - 161 | 19,4 -3,2 |
| 5. Arctic Cat | 519 - 129 | 17,0 -2,6 |
| Totalt: | 3.486 -216 | |

Försäljning/marknadsandelar Finland 2000-2001

| Märke | Sålda/föränd. | Proc. av markn/föränd. |
|----------------|---------------------|------------------------|
| 1. Lynx | 1.701 + 75 | 31,7 +4,6 |
| 2. Polaris | 1.405 -332 | 26,2 -0,5 |
| 3. Ski-doo | 1.035 -200 | 19,3 +1,1 |
| 4. Yamaha | 737 -712 | 13,7 -7,6 |
| 5. Arctic Cat | 482 -244 | 9,0 -1,7 |
| Totalt: | 5.362 -1.415 | |

Försäljning och marknadsandelar per märke

Skandinavien + Centraleuropa

perioden 1 juli 2001 - 31 mars 2002.

| | Antal sålda | Marknadsandel i proc. |
|----------------|---------------|-----------------------|
| Finland | 5.214 | Lynx 25,7 |
| Sverige | 7.645 | Ski-doo 21,0 |
| Norge | 3.093 | Polaris 20,8 |
| Central Europa | 1.468 | Yamaha 18,8 |
| Totalt | 17.420 | Arctic Cat 13,7 |

Försäljning snöskotrar Nordamerika (USA + Kanada)

Säsongen 1999/2000 188.951

Säsongen 2000/2001 187.604

Säsongen 1996/1997 såldes det 239.000 snöskotrar.

SNÖSKOTERFÖRSÄLJ-

Försäljning/marknadsandelar 1998-1999

| <u>Märke</u> | <u>Sålda/föränd.</u> | <u>Proc. av markn/föränd.</u> |
|----------------|----------------------|-------------------------------|
| 1. Yamaha | 2.089 +39 | 23,8 -0,5 |
| 2. Polaris | 1.755 +244 | 20,0 +2,1 |
| 3. Ski-doo | 1.733 +202 | 19,7 +1,6 |
| 4. Lynx | 1.706 -191 | 19,4 -3,0 |
| 5. Arctic Cat | 1.414 -29 | 16,1 -1,0 |
| Totalt: | 8.791 +100 | |

Försäljning/marknadsandelar 1999-2000

| <u>Märke</u> | <u>Sålda / föränd.</u> | <u>Proc. av markn/föränd.</u> |
|----------------|------------------------|-------------------------------|
| 1. Yamaha | 2.265 +176 | 24,9 +0,9 |
| 2. Polaris | 1.812 +57 | 20,0 -0,2 |
| 3. Ski-doo | 1.763 +29 | 19,4 -0,5 |
| 4. Lynx | 1.754 +46 | 19,3 -0,3 |
| 5. Arctic Cat | 1.483 +70 | 16,3 +0,1 |
| Totalt: | 9.082 +291 | |

Försäljning/marknadsandelar 2000-2001

| <u>Märke</u> | <u>Sålda/föränd.</u> | <u>Proc. av markn/föränd.</u> |
|----------------|----------------------|-------------------------------|
| 1. Lynx | 2.034 +302 | 24,2 +5,1 |
| 2. Yamaha | 1.976 -289 | 23,5 -1,5 |
| 3. Polaris | 1.508 -303 | 17,9 -2,1 |
| 4. Ski-doo | 1.472 -276 | 17,5 -1,8 |
| 5. Arctic Cat | 1.430 -54 | 17,0 -0,6 |
| Totalt: | 8.422 -660 | |

Källa: Registeringsstatik från Bilregistret sammanställd av Snöfo.

NINGEN 1999 - 2001

| | |
|------------------------|-----|
| 1. Yamaha Viking | 602 |
| 2. Lynx 5900 FCE | 394 |
| 3. Yamaha Venture 500 | 276 |
| 4. Ski-doo GT 500/583 | 271 |
| 5. Arctic Cat Widetrak | 240 |
| 6. Yamaha Venture 600 | 237 |
| 7. Polaris Widetrak | 225 |
| 8. Lynx Forest Fox | 217 |
| 9. Lynx GT 500/600 | 202 |
| 10. Polaris 700 SKS | 196 |

Mest sålda modeller
1998-1999

Mest sålda modeller
1999-2000

| | |
|--------------------------|-----|
| 1. Polaris Sport Touring | 496 |
| 2. Yamaha Viking | 463 |
| 3. Yamaha Venture XL | 360 |
| 4. Arctic Cat Bearcat WT | 344 |
| 5. Lynx 5900 FCE | 322 |
| 6. Lynx 5900 ST | 288 |
| 7. Ski-doo Touring SLE | 240 |
| 8. Polaris Widetrak LX | 225 |
| 9. Yamaha Venture 600 | 219 |
| 10. Ski-doo GT 700 | 197 |

| | |
|----------------------------|-----|
| 1. Yamaha Venture 500 XL | 536 |
| 2. Yamaha Viking 540 III | 394 |
| 3. Arctic Cat Panthera 550 | 393 |
| 4. Lynx GLX 5900 ST | 370 |
| 5. Arctic Cat Bearcat WT | 286 |
| 6. Lynx GLX 5900 FCE | 229 |
| 7. Polaris 600 Edge | 228 |
| 8. Lynx Forest Fox S | 227 |
| 9. Polaris Sport Touring | 226 |
| 10. Polaris 550 Sport T. | 219 |

Mest sålda modeller
2000-2001

OMSÄTTNING & SYSSELSÄTTNING

Snöskoterbranschen i Sverige består *direkt* av importörer, återförsäljare och serviceverkstäder. *Indirekt* tillkommer tillbehörsföretag, media, reklam, uthyrnings- och safariföretag, turistanläggningar m.m.

Att uppskatta den årliga omsättningen av all denna verksamhet är mycket svårt. Den *direkta* snöskoterbranschen omsätter uppskattningsvis årligen ca. 1,5 miljarder kronor i form av försäljning av nya och begagnade snöskotrar, tillbehör, kläder, reservdelar samt service och reparationer.

Den *indirekta* snöskoterbranschen omsätter troligen minst lika mycket, om inte mer. Det innebär att den snöskoterbaserade verksamheten i Sverige årligen omsätter minst 3 miljarder kronor. Det innebär i sin tur att staskassan tillförs ca. 1 miljard kr varje år - och då är inte bensinförsäljningen och de skatteinkomster som följer med den överhuvudtaget medtagna i denna beräkning!

Hur många människor som sysselsätts genom all snöskoterrelaterad verksamhet är naturligtvis också mycket svårt att uppskatta. Men enbart den *direkta* snöskoterbranschen har ca. 1.000 årsanställda.

Till det kommer den *indirekta* snöskoterbranschen som troligtvis har mer än dubbelt så många årssysselsatta med inkomst relaterad till snöskoter. Uppskattningsvis sysselsätts på årsbasis mer än 3.000 personer av snöskoterrelaterad verksamhet.

SKOTERORGANISATIONER

Redan i början av 1970-talet började snöskoteråkarna att organisera sig i lokala klubbar. Trots att åkningen på den tiden var helt oreglerad låg det i tiden att ändringar var på gång. Ledbygget började ta form och det krävdes organiserad verksamhet för att kunna förhandla med bl.a. markägare. Skoterklubbarnas organisation Snofed bildades under denna tid. Snofed finns fortfarande kvar och har idag sitt huvudkontor i Sollefteå. Snofed organiserar enligt egen uppgift idag 136 snöskoterklubbar.

I början av 1990-talet var missnöjet bland skoterklubbarna över Snofeds arbete stort och i Östersund bildades Svemo Touring 1991. Att man sökte sig till Svemo berodde dels på att Svemo redan organiserade tävlingsverksamheten för snöskoter, dels på att Svemo är ett förbund inom Riksidrottsförbundet som man skulle kunna dra fördelar av.

Två konkurrerande skoterorganisationer var en för mycket och i slutet av 1990-talet började diskussioner om samarbete och ihopslagning ta fart. Snofeds medlemmar röstade ja till en sammanslagning medan Svemo sa nej. I samma veva la Svemo ner sin Touringsektion.

Under våren 2002 har de två organisationerna undertecknat en viljeförklaring som innebär att Snofed tar hand om touringåkarna medan Svemo fortsätter med tävlingsverksamheten. Båda organisationerna kommer var för sig även i framtiden att fortsätta med förarbevisutbildning. Svemo organiserar idag enligt egen uppgift 266 skoterklubbar, varav en del är dubbelanslutna till Snofed, eftersom de har både tävling och touring på sitt program. Svemo Snöskoter har sitt huvudkontor i Östersund.

Skoterorganisationernas främsta uppgift under 1990-talet och framåt har varit utbildningen av förarbeviset för snöskoter. Först det frivilliga, som mer än 65.000 skoteråkare tog, och de senaste åren det obligatoriska som fram till sista mars 2002 tagits av 47.250 personer.

SNÖSKOTER-TURISM

Snöskoteråkning är den aktivitet som ökar mest i svenska fjällen efter utförsåkning. På de senaste 15 åren har intresset för snöskoteråkning nästan fördubblats! Det visar studier som Etour (Europeiska Turismforskningsinstitutet) i Östersund genomfört.

Närmare en halv miljon fler människor har idag prövat på att åka snöskoter under sin fjällvistelse jämfört med 15 år sedan.

-Det är egentligen bara utförsåkning och snöskoteråkning som ökar bland svenskarnas fjällvanor. Att snöskoterturismen ökar är en klar trend, säger Peter Fredman, forskare och chef för Etour i Östersund.

Det finns idag ingen fördjupad undersökning kring snöskoterturismens effekter i Sverige. I Finland däremot, har man kommit längre i både satsningen på skoterturism och utvärderingen av den. En rapport från 1997 visade att snöskoterturismen i Finland det året omsatte drygt två miljarder svenska kronor och antalet helårsarbetstillfällena genererade av snöskoter var 3.500. Tack vare skoterturismen drog den finska staten in drygt 563 miljoner svenska kronor i skatt.

Hur mycket snöskoteråkarna själva omsätter i ren turistverksamhet är det svårt att ha någon uppfattning om. Utan tvekan rör det sig om flera hundratals miljoner kronor årligen som läggs ut på logi, mat, resor och inköp som är direkt relaterad till snöskoteråkning.

Att snöskoteråkningen lockar även vanliga skidturister visar den studier som Etour gjort. Av slumpmässigt utfrågade skidturister visade det sig att 23 procent också passat på att åka snöskoter under sin fjällvistelse

Etour i Östersund håller på att sammanställa en större undersökning där man bl.a. har gjort en fördjupad studie kring skoteråkning i svenska fjällen. Resultatet av den undersökningen ska vara klar under hösten 2002.



Arctic Cat Bearcat (4-takt)
2003-års modell



Lynx Ranger (4-takt)
2003-års modell



Detta faktahäfte är producerat av Tima Press AB, Östersund, på uppdrag av snöfordonsleverantörernas förening Snöfo. Bilderna är tagna av Jan Engström, Kenneth Paulsson och Olof Sjödin. Tryckt av Arkpressen, Västerås, april 2002. Citera oss gärna men uppgive källan.