

Planera för SNÖSKOTER

Bilagor



SNÖSKOTERRÅDET

Förord

Snöskoteråkningen ökar i landet, både på och utanför leder. Trafiken är reglerad på olika sätt - av regeringen, länsstyrelser och kommuner. Det förekommer också ett antal olika typer av leder och ledmarkeringar.

En rad faktorer påverkar hur snöskoteråkningen kan bedrivas på ett långsiktigt hållbart sätt. Ett väl fungerande lednät är t ex positivt av flera anledningar, bl a säkerhet, miljö, störningar och tillgänglighet.

Den här handboken ges ut av Nationella Snöskoterrådet. Rådet är ett forum för dialog, som möjliggör att organisationerna kan få ett gemensamt synsätt, så att vi kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot vår gemensamma vision: "Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs." Visionen ligger till grund för de riktlinjer och förslag som finns i handboken.

Handboken vänder sig i första hand till kommuner och andra som ska anordna snöskoterleder, och ska ses som en hjälpreda vid planering och i enskilda beslut om ledsystem, förbudsområden och dispenser. Boken är tillämpbar för både tätort, landsbygd och turistområden. Boken kan också användas av snöskoterklubbar som deltar i planeringen av snöskoterleder.

Boken berör inte frågor om regler för snöskoteråkning, körvett, säkerhet med mera. Det kan man bland annat hitta hos Nationella Snöskoterrådet, Fjällsäkerhetsrådet, Naturvårdsverket och länsstyrelser.

Tanken med "Planera för snöskoter" är att den ska kunna fungera som en nationell riktlinje, och innehåller rekommendationer för planering och åtgärder, men inte några definitiva regler eller föreskrifter. Den enskilda kommunen bestämmer själv både när det gäller övergripande riktlinjer och i enskilda beslut.

Handboken har utarbetats av en arbetsgrupp inom Nationella Snöskoterrådet bestående av Kalle Bergdahl, Kommunförbundet Norrbotten, Conny Olofsson, Vilhelmina kommun, Mikael Johansson, SNOFED – Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation, Per-Olov Wikberg, Naturvårdsverket och Jan Lindgren, Trafikverket. Arkitekt Ulf Alexandersson, Ulf Alexandersson Arkitektkontor AB, Frösön har biträtt arbetsgruppen och skrivit texten.

Handboken ersätter skriften "Planera för snöskoter" (Svenska kommunförbundet 1999).

Lena Dahlgren

Ordförande i Nationella Snöskoterrådet, december 2011

Nationella Snöskoterrådet består av:

Trafikverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen Norrbotten (representerar Sveriges länsstyrelser), Kommunförbundet Norrbotten (representerar Sveriges kommuner), Sametinget, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (Snofed), Sveriges snöskoteråkares centralorganisation (SSCO), Lantbrukarnas riksförbund (LRF).

Reviderad upplaga november 2011.

Omslagsfoto: P O Wikberg

Bilder: Jan Erik Andersson, Ulf Alexandersson, P O Wikberg, Jan Lindgren, Tidningen Snöskoter.

Utformning: Gem Reklambyrå

Kan beställas i tryckt form via skoter@trafikverket.se eller ladda ner den som pdf på www.snoskoterradet.se

Innehåll

Kapitel 1

50 år på drivmatta	7
Lagstiftningen	9

Kapitel 2

Nya önskemål med förbättrade fordon.....	11
Problem och konflikter samt möjliga åtgärder.....	12

Kapitel 3

Rekommendationer för planering och åtgärder	17
Bakgrund	17
Planeringsunderlag.....	18
Planeringsprinciper	18
Kommunal policy.....	21
Körning på gator och vägar i tätbebyggt område	23
Reglering inom statens fjällområden	23
Avgränsning av områden med reglerad snöskotertrafik.....	24
Vilka fordon som får köra på snöskoterled	24
Krav på leders placering	25
Klassning av leder	26
Buller	27
Avgaser	29
Avstånd till bebyggelse	29
Natur- och rekreationsområden, landskapsbild	30
Areella näringar, rennärigen.....	31
Samordning och konflikter med andra behov.....	32
Säkerhet	34
Ledernas geometri.....	34
Vatten och avloppsledningar.....	35
Korsningar av olika slag	35
Korsning med gata och väg	35
Korsning med järnväg.....	37
Korsning med andra snöskoterleder, gångvägar, skidspår och liknande.....	37
Renstängsel.....	38
Bäckar	39
Enskild väg.....	39
Passage av vattendrag	40
Lokalisering i terrängen	41
Kontinuitet i tid och rum	42
Hastighetsbegränsningar.....	42
Tidsbegränsningar	43
Terminaler och parkeringsplatser	43

Bensinmackar och sedeltankar	45
Utmärkning av snöskoterled	46
Om transitleder	47
Övriga snöskoterleder	47
Märkning utefter snöskoterled	48
Varning-, förbuds-, anvisnings- och påbudsmärken	50
Betalleder	51
Information och upplysning	51
Markering på karta	51
 Kapitel 4	
Handläggning av riktlinjer och ärenden	53
Lokala trafikföreskrifter	55
Förbud enligt 3 § terrängkörningslagen	56
Placering av leder, obligatoriskt samråd	56
Beslutande myndighet	57
Reglering i detaljplan	57
 Kapitel 5	
Administrativa frågor	59
Huvudmannaskap för allmänna leder och enskilda leder	59
Ansvarsfrågor	60
Finansiering av leders anläggande, drift & underhåll	64
Avtal mellan ledhållare och underhållsansvarig	67
Ansvarsförsäkring	67
Markupplåtelse	67
 Kapitel 6	
Lagstiftningen	69
Lagar och förordningar	69
Allemansrätten	70
Brottsbalken	70
Terrängkörningslagen 1975:1313 (TKL)	71
Terrängkörningsförordningen 1978:594 (TKF)	71
Trafikförordningen 1998:1256 (TrF)	72
Lokals trafikföreskrifter (LTF)	73
Vägmärkesförordningen 2007:90 (VMF)	74
Aktuella regler för snöskoter och terrängkörningstrafik:	75
Områdesvis reglering av snöskotertrafik	75
Förbud från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt (3 § TKL, 15 § TKF)	76
Obligatorisk anmälan och samråd vid anläggande av snöskoterled	77
 Bilagor	79

Förord

Snöskoteråkningen ökar i landet, både på och utanför leder. Trafiken är reglerad på olika sätt - av regeringen, länsstyrelser och kommuner. Det förekommer också ett antal olika typer av leder och ledmarkeringar.

En rad faktorer påverkar hur snöskoteråkningen kan bedrivas på ett långsiktigt hållbart sätt. Ett väl fungerande lednät är t ex positivt av flera anledningar, bl a säkerhet, miljö, störningar och tillgänglighet.

Den här handboken ges ut av Nationella Snöskoterrådet. Rådet är ett forum för dialog, som möjliggör att organisationerna kan få ett gemensamt synsätt, så att vi kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot vår gemensamma vision: "Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs." Visionen ligger till grund för de riktlinjer och förslag som finns i handboken.

Handboken vänder sig i första hand till kommuner och andra som ska anordna snöskoterleder, och ska ses som en hjälpreda vid planering och i enskilda beslut om ledsystem, förbudsområden och dispenser. Boken är tillämpbar för både tätort, landsbygd och turistområden. Boken kan också användas av snöskoterklubbar som deltar i planeringen av snöskoterleder.

Boken berör inte frågor om regler för snöskoteråkning, körvett, säkerhet med mera. Det kan man bland annat hitta hos Nationella Snöskoterrådet, Fjällsäkerhetsrådet, Naturvårdsverket och länsstyrelser.

Tanken med "Planera för snöskoter" är att den ska kunna fungera som en nationell riktlinje, och innehåller rekommendationer för planering och åtgärder, men inte några definitiva regler eller föreskrifter. Den enskilda kommunen bestämmer själv både när det gäller övergripande riktlinjer och i enskilda beslut.

Handboken har utarbetats av en arbetsgrupp inom Nationella Snöskoterrådet bestående av Kalle Bergdahl, Kommunförbundet Norrbotten, Conny Olofsson, Vilhelmina kommun, Mikael Johansson, SNOFED – Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation, Per-Olov Wikberg, Naturvårdsverket och Jan Lindgren, Trafikverket. Arkitekt Ulf Alexandersson, Ulf Alexandersson Arkitektkontor AB, Frösön har biträtt arbetsgruppen och skrivit texten.

Handboken ersätter skriften "Planera för snöskoter" (Svenska kommunförbundet 1999).

Lena Dahlgren

Ordförande i Nationella Snöskoterrådet, december 2011

Nationella Snöskoterrådet består av:

Trafikverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen Norrbotten (representerar Sveriges länsstyrelser), Kommunförbundet Norrbotten (representerar Sveriges kommuner), Sametinget, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (Snofed), Sveriges snöskoteråkares centralorganisation (SSCO), Lantbrukarnas riksförbund (LRF).

Reviderad upplaga november 2011.

Omslagsfoto: P O Wikberg

Bilder: Jan Erik Andersson, Ulf Alexandersson, P O Wikberg, Jan Lindgren, Tidningen Snöskoter.

Utformning: Gem Reklambyrå

Kan beställas i tryckt form via skoter@trafikverket.se eller ladda ner den som pdf på www.snoskoterradet.se

Innehåll

Kapitel 1

50 år på drivmatta	7
Lagstiftningen	9

Kapitel 2

Nya önskemål med förbättrade fordon.....	11
Problem och konflikter samt möjliga åtgärder.....	12

Kapitel 3

Rekommendationer för planering och åtgärder	17
Bakgrund	17
Planeringsunderlag.....	18
Planeringsprinciper	18
Kommunal policy.....	21
Körning på gator och vägar i tätbebyggt område	23
Reglering inom statens fjällområden	23
Avgränsning av områden med reglerad snöskotertrafik.....	24
Vilka fordon som får köra på snöskoterled	24
Krav på leders placering	25
Klassning av leder	26
Buller	27
Avgaser	29
Avstånd till bebyggelse	29
Natur- och rekreationsområden, landskapsbild	30
Areella näringar, rennärigen.....	31
Samordning och konflikter med andra behov.....	32
Säkerhet	34
Ledernas geometri.....	34
Vatten och avloppsledningar.....	35
Korsningar av olika slag	35
Korsning med gata och väg	35
Korsning med järnväg.....	37
Korsning med andra snöskoterleder, gångvägar, skidspår och liknande.....	37
Renstängsel.....	38
Bäckar	39
Enskild väg.....	39
Passage av vattendrag	40
Lokalisering i terrängen	41
Kontinuitet i tid och rum	42
Hastighetsbegränsningar.....	42
Tidsbegränsningar	43
Terminaler och parkeringsplatser	43

Bensinmackar och sedeltankar	45
Utmärkning av snöskoterled	46
Om transitleder	47
Övriga snöskoterleder	47
Märkning utefter snöskoterled	48
Varning-, förbuds-, anvisnings- och påbudsmärken	50
Betalleder	51
Information och upplysning	51
Markering på karta	51
 Kapitel 4	
Handläggning av riktlinjer och ärenden	53
Lokala trafikföreskrifter	55
Förbud enligt 3 § terrängkörningslagen	56
Placering av leder, obligatoriskt samråd	56
Beslutande myndighet	57
Reglering i detaljplan	57
 Kapitel 5	
Administrativa frågor	59
Huvudmannaskap för allmänna leder och enskilda leder	59
Ansvarsfrågor	60
Finansiering av leders anläggande, drift & underhåll	64
Avtal mellan ledhållare och underhållsansvarig	67
Ansvarsförsäkring	67
Markupplåtelse	67
 Kapitel 6	
Lagstiftningen	69
Lagar och förordningar	69
Allemansrätten	70
Brottsbalken	70
Terrängkörningslagen 1975:1313 (TKL)	71
Terrängkörningsförordningen 1978:594 (TKF)	71
Trafikförordningen 1998:1256 (TrF)	72
Lokals trafikföreskrifter (LTF)	73
Vägmärkesförordningen 2007:90 (VMF)	74
Aktuella regler för snöskoter och terrängkörningstrafik:	75
Områdesvis reglering av snöskotertrafik	75
Förbud från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt (3 § TKL, 15 § TKF)	76
Obligatorisk anmälan och samråd vid anläggande av snöskoterled	77
 Bilagor	79

Bilaga 1

Förteckning över författningar

Nedan följer en förteckning över de lagtexter som på olika sätt berör handläggningen av snöskotertrafiken. Senaste versioner av samtliga författningar finns på riksdagens författningsarkiv Rixlex på Internet. Webbadressen är www.riksdagen.se, välj Lagar.

Där kan du söka på författningens namn eller SFS-nummer och hämta eller skriva ut en uppdaterad version av författningen.

Brottsbalken (1962:700)

12 kap. Om skadegörelsebrott.

Terrängkörningslag (1975:1313)

1–4 §§ Se även Övergångsbestämmelser.

Terrängkörningsförordning (1978:594)

Se även Övergångsbestämmelser.

Trafikförordning (1998:1276)

1 kap. Allmänna bestämmelser.

2 kap. Bestämmelser för alla trafikanter. 1–4 §§

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon. 1–5 §§, 14–17 §§

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon. 21 §

5 kap. Bestämmelser för trafik med terrängfordon på väg. 1–6 §§

10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m. 1–14 §§

Förordning (1998:904) om anmälan för samråd 6–14 §§

Miljöbalk (1998:808)

1 kap. Miljöbalkens mål och tillämpningsområde.

2 kap. Allmänna hänsynsregler m.m.

7 kap. Skydd av områden. 1 §

12 kap. Täkter, jordbruk och annan verksamhet. 6 §

Bilaga 2

Exempel på översiktsplanering, reglering, ledsystem, avtal mm

Vilhelmina

I kommunens översiktsplan från år 2000 anges att kommunen har stor landareal och att terrängkörning ofta blir nödvändig både för persontransporter och som hjälpmedel i de areella näringarna. För rekreation och fritid är snöskotern av stort värde i hela kommunen. Målsättningen är att kommunen vill verka för att minimera problem med terrängkörning genom att kanalisera trafiken till allmänna- och lokala snöskoterleder, främst till klassen huvud- och påfartsleder, se kartbilaga, utförda och skötta i enlighet med antagen byggnads- och skötselanvisning.

I samarbete med berörda myndigheter ska leder lokaliseras till det av miljö- och trafiksäkerhets- synpunkt bästa alternativet sammantaget, både på enskild och statlig mark.

Till en översiktsplan ska alltid höra en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). För de i planen redovisade lederna har därför en särskild MKB upprättats, där ledernas påverkan på miljö, friluftsliv och rennäring analyseras, där försiktighetsmått i form av särskilda byggnads- och skötselanvisningarna anges, där åtgärder för uppföljning och kontroll anges, bl a genom att snöskoterledernas inverkan på marken följs upp. MKB:n innehåller också en totalbedömning av miljöpåverkan.

I planen anges att upplåtelser av mark ska regleras genom avtal och att kommunen i samarbete med Vilhelminabygdens skoterorganisation (VBS) ska medverka till att ett permanent ledsystem byggs ut, säkerställs, markeras och underhålls på ett enhetligt sätt. I anslutning till tätorter och andra strategiska ställen anordna avlastnings- och parkeringsplatser med information för utifrån kommande snöskoteråkare. Vilhelmina kommun är beredd att avsätta "tysta områden" där snöskotertrafik ej skall förekomma, utöver vad som erfordras för övervakning och areella näringars behov.

Det finns omfattande statliga förbudsområden inom kommunen, därför har Vilhelmina kommun hittills inte ansett det nödvändigt med kommunala regleringsområden. För att erhålla önskvärd styrning av snöskotertrafiken in på snöskoterlederna så klassas och kva-

litetssäkras ett enhetligt huvudledssystem. I grunden värnar man om den fria åkningen.

I Vilhelminaområdet har snöskoterklubbar och andra intresseföreningar bildat ett fristående ideellt samarbetsorgan Vilhelminabygdens skoterorganisation (VBS) med cirka 30 medlemsorganisationer.

VBS skall enligt stadgarna ses som en paraplyorganisation för sina medlemmar och har till ändamål att:

- vara ett samordnings- och serviceorgan för föreningar som sköter snöskoterleder eller har intresse för olika snöskoterfrågor inom Vilhelmina kommun
- företräda medlemmarna mot berörda myndigheter och organisationer vid samråd och dylikt
- minska konflikterna, utveckla snöskotertrafiken och samordna nyttjande av snöskoterleder med andra intressegrupper
- följa kommunala riktlinjer och se till att ekonomiskt understöd sker från olika håll till drift av snöskoterledsnätet
- informera, utbilda, bevaka och värna allmänt om snöskotertrafiken, naturen och miljön
- främja friluftslivet som helhet.

För att erhålla en enhetlig utformning av snöskoterlederna inom kommunen har särskilda byggnadsanvisningar för snöskoterleder tagits fram. Här anges klassificering av leder, vilka samråd som ska ske inför byggande, vilka tillstånd och avtal med markägare som krävs, hur leder ska placeras, utformas och markeras, ansvarsfrågor mm.

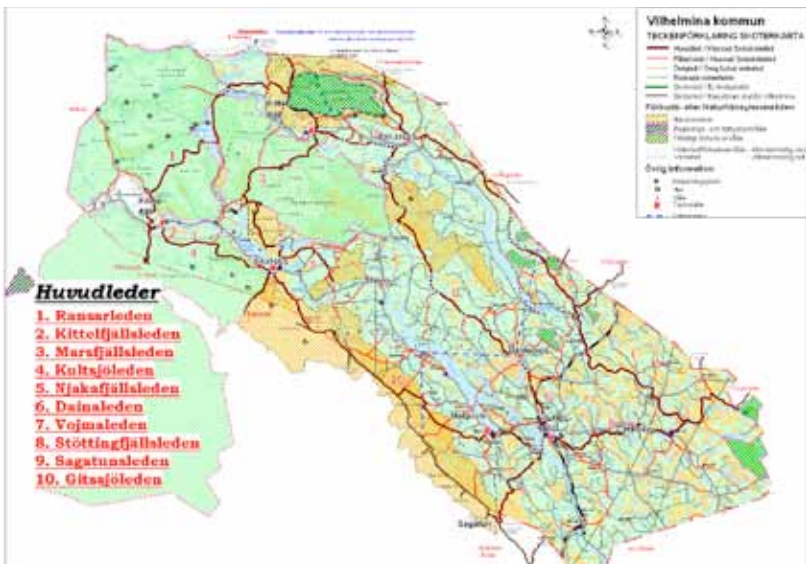
Då det är flera klubbar och föreningar som sköter sina resp delar av ledsystemet har också en skötsel- och underhållsanvisning utarbetats för att underlätta skötseln av snöskoterlederna och säkerställa en likartad kvalitet och säkerhet. Drift- och underhåll av snöskoterlederna indelas i två delar; underhåll enligt skötsel- och underhållsanvisningen samt preparering. Allt ledarbete finansieras främst genom ideellt arbete. För underhållet ger kommunen ett årligt så kallat skötselbidrag till VBS där respektive förening, för att få del av bidraget, skall följa skötsel- och underhållsanvisningen som bidraget syftar till. Prepareringen finansieras bland annat genom tillgång till kommunal databas över ledsystemet för utformning och försäljning av snöskoterledskarta samt frivillig ledavgift. Till organisationen i sig utgår bl

a ett årligt kommunalt administrationsbidrag, visst lönebidrag samt fria lokaler.

VBS har avtal både med medlemsföreningarna och Vilhelmina kommun vilka reglerar varje enskild parts rättigheter och skyldigheter. Medlemskap krävs i VBS för att få ta del av kommunens insatser.

Se vidare på VBS:s hemsida www.vbs.vilhelmina.com

Karta på ledsystemet i Vilhelmina kommun redovisas nedan, karta från kommunens översiktsplanering.



Västra Härjedalen

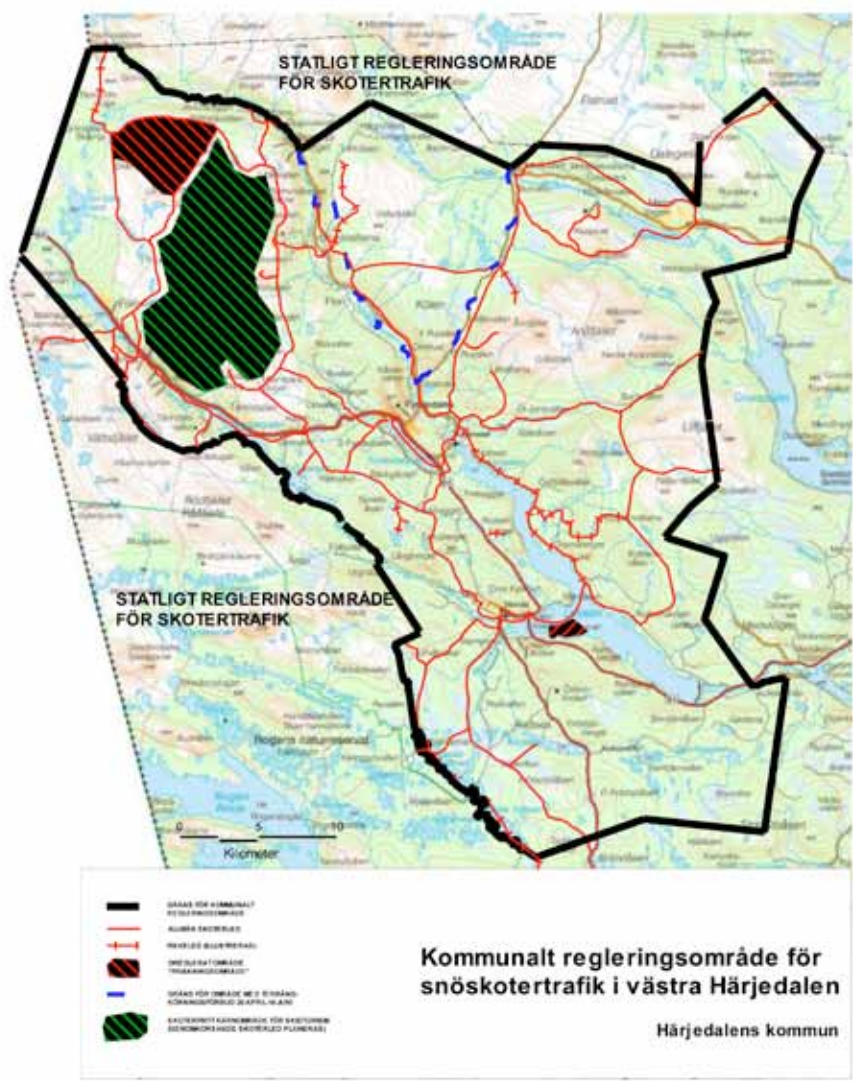
Inom ramen för ett övergripande Fjällagendaprojekt, som behandlade markanvändningen i fjällen på ett långsiktigt hållbart sätt, har genom ett särskilt delprojekt, en reglering av snöskotertrafiken införts i västra Härjedalen år 2000. Snöskoterprojektet syftade till:

- att genom samverkan och dialog mellan olika intressen skapa ett fungerande snöskoterledsnät, förvaltad av ett driftsbolag inom Tännäs socken i västra Härjedalen. Kanaliseringen av snöskoteråkningen är en förutsättning för en långsiktig uthållig turism som inte stör miljö, djurliv, jord- och skogsbruk och samtidigt är attraktiv för både snöskoterturism och turskidturism.
- att stärka den lokala ekonomin genom en positiv utveckling av såväl snöskoterturismen som skidturismen.
- att säkerställa en hög kvalitet på turistprodukterna genom att erbjuda en fin fjällupplevelse för såväl de som vill åka skidor som för snöskoteråkarna.
- att värna om miljön genom att begränsa markförslitning i det utsatta område som Funäsdalsfjällen utgör samt ta hänsyn till naturvårds- och markägareintressen.

I en bred planeringsprocess analyserades behovet av reglering, styrning och kanalisering utifrån både miljö- och naturaspekter, näringsliv och sysselsättning samt destinationens turistiska profil och kvaliteter. Detta resulterade i en zoneringsplan där både tysta områden och friåkningsområden pekades ut och ett genomarbetat ledssystem föreslogs efter noggrann förankring hos berörda markägare.

Ett kommunalt beslutat regleringsområde har kombinerats med införandet av en obligatorisk ledavgift. Genom ledavgiften tillskapas resurser för bra underhåll av ledsystemet samt möjligheter till viss ersättning till de markägare som upplåter utrymme för snöskoterlederna.

Ett särskilt driftbolag har bildats med uppgift att vara ekonomiskt ansvarig för de allmänna snöskoterlederna. Bolaget ägs av markägarna, turistnäringen och skoterintressenterna i området. Kommunen är huvudman för dessa leder, men har inga ekonomiska åtaganden. Bolaget omsätter idag ca 2,5 milj kr/år, har anställda ledvärdar och pistar lederna kontinuerligt.



Den principiella grunden för konstruktionen utgår från att snöskoteråkning ej kan ske med stöd av allemansrätten. Markägarna upplåter utrymme för lederna via arrende med kravet att de som åker på leden skall ha betalt en snöskoterledsavgift till huvudmannen. Upplåtelseprincipen har prövats i domstol.

Även delar av det statliga snöskoterledsnätet ingår i det avgiftsbelagda ledsystemet.

Fastboende och ägare till jordbruksfastigheter i området får vissa un-

dantag från förbudet att köra utanför led, men skall samtidigt iakttä ett antal försiktighetsregler för att inte syftet med snöskoterregleringen skall äventyras. Dessutom får även ägare till fritidshus belägna utanför planlagt område rätt att färdas mellan allmänna snöskoterleden och det egna huset.

Konstruktionen i västra Härjedalen bygger på ett mycket stort besökarantal i området som har 25 000 turistbäddar. Ledsystemet har blivit arena för ett flertal snöskoteruthyrare och safariföretag. Se vidare på ledbolagets hemsida www.funasfjallen.se/skoter.

Nedan redovisas karta på det kommunala regleringsområdet samt zoneringsprinciperna.

Åre

I Åre kommun har snöskoterfrågorna hanterats inom ramen för ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som antagits av kommunfullmäktige år 2007. Planen omfattar inte statens mark inom de stora fjällområdena.

Syftet med planen var att ge en överblick över hur snöskotertrafiken har utvecklats i kommunen och ge förslag på hur snöskotertrafiken i Åre kommun skall se ut i framtiden där synpunkter och önskemål från snöskoteråkare, naturvården, rennäringsen, markägare, skidåkare, näringsidkare och andra intressen skall vägas samman tillsammans med beaktande av olika miljömål.

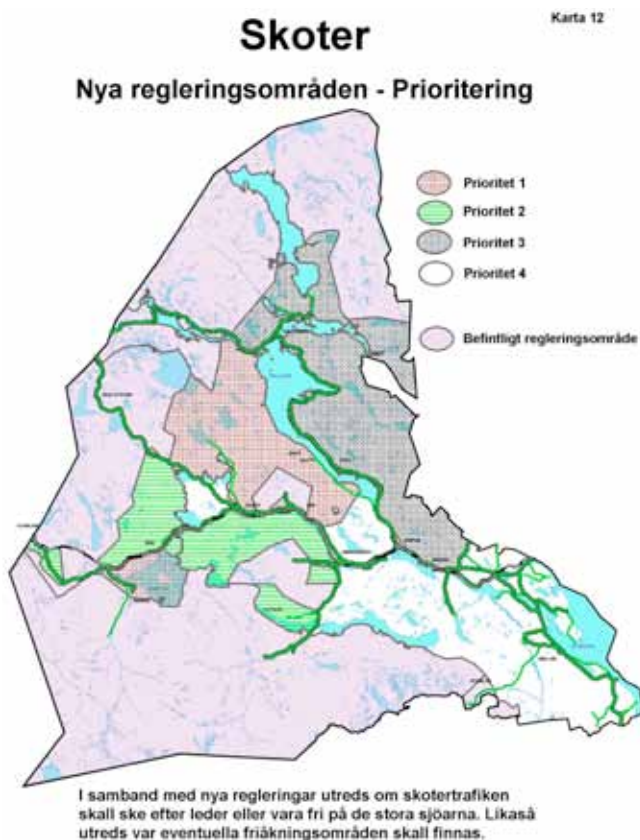
I planarbetet konstaterades att de flesta snöskoteråkare följde de leder som finns men en allt större andel valde att köra fritt i terrängen. I takt med detta ökade klagomålen från markägare och ortsbor. Andra intressen som rennäringsen störcdes också i större utsträckning än tidigare. Den ökande trafiken innebar också att det inte längre gick att underhålla/pista lederna i den takt som krävdes vilket säkert var en del av förklaringen till att fler valde att köra utanför dessa. Detta skapade konflikter mellan olika besökare, andra allmänna intressen och markägare. En allt ökande tillströmning av norska friåkande snöskoteråkare bidrog också till konflikterna.

För att närma sig de miljömål som satts upp och för att minimera de konflikter som finns med andra intressen, så har kommunen genom ett tillägg till översiktsplanen beslutat att snöskotertrafiken ska regleras ytterligare stegvis inom hela kommunen. Prioritering av genom-

förandet har valts utifrån de konflikter och önskemål från markägare som finns. Det är även lämpligt att reglera ett mindre område i taget då olika regler kan komma att gälla inom dessa. I första hand så gäller det att hitta undantag och särskilda hänsynsregler för bofasta. Det blir även lättare att förändra och anpassa reglerna om endast delar av kommunen berörs.

Så kallade friåkningsområden, (mindre), kan komma att införas om överenskommelse med berörd markägare kan träffas och området i övrigt anses lämpligt med hänsyn till andra intressen.

Regleringen kombineras med ett ledsystem. I översiktsplanen redovisas endast de större lederna. Dessa avses kompletteras med anslutningar till samhällen och fritidshusområden samt sk "fiskeleder" till vissa sjöar. En allmän ledavgift föreslogs också införas för att få köra på snöskoterleder. Den skall täcka:

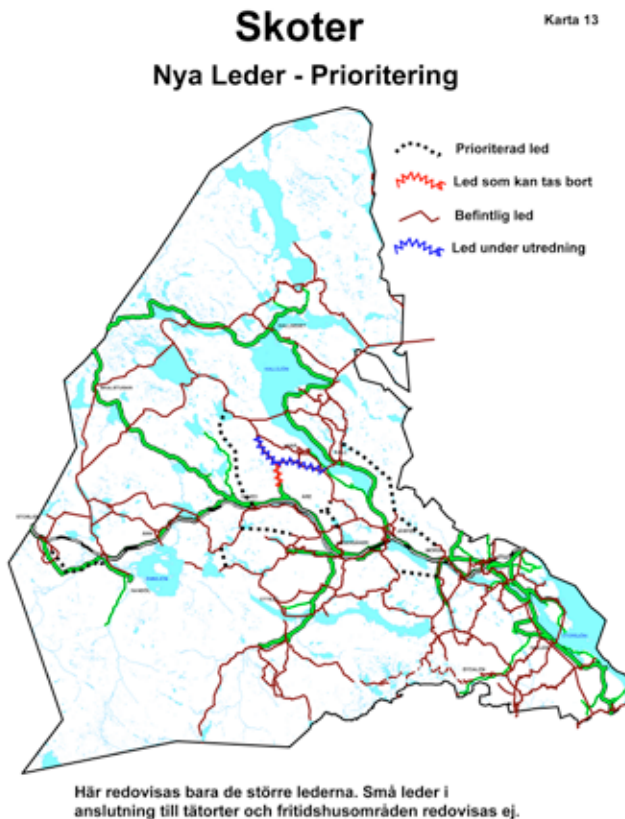


- Intrångsersättning för markägaren
- Pistning med pistmaskin
- Skyltar, broar, stolpar, informationstavlor, m.m.
- Anställd personal för drift, skötsel och tillsyn

Detta förutsätter dock att all snöskoteråkning sker efter led.

Parallellt med att kommunen successivt inför regleringsområdena enligt ovan bildade snöskoterklubbarna i kommunen år 2006 en gemensam förening (VÅSEK) som fick uppdraget att ta betalt för körning på snöskoterled och även betala berörda markägare för leder och dess underhåll. Idag är det obligatoriskt att lösa ledkort för att åka snöskoter på Västjämtlands snöskoterleder. Se vidare på föreningens hemsida www.vasek.se

Nedan utdrag ur Åre kommuns tillägg till översiktsplan.



Bilaga 3

Principexempel på kommunalt regleringsområde och lokal trafikföreskrift i samma område

Exemplen är formulerade utifrån trafikförordningen (TrF).

XX kommuns föreskrifter om förbud mot trafik med terrängskoter i Spårområdet

Med stöd av 10 kap 1 § första stycket 16 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriver XX kommun följande.

I Spårområdet, avgränsat av Sydälven, Landsvägen, Issjön och Kraftledningen är körning med terrängskoter förbjuden. Förbudet gäller inte körning i samband med spårning av skidspår inom området. Förbudet gäller heller inte på en led mellan Parkeringsplatsen och Badplatsen. Området och leden framgår av bilagd karta.

Dessa föreskrifter träder i kraft (datum)

NN

NN

XX kommuns föreskrifter om förbud att parkera fordon i Spårområdet

Med stöd av 10 kap 1 § första stycket 12, och 3 §, trafikförordningen (1998:1276) föreskriver XX kommun följande.

På leden mellan Parkeringsplatsen och Badplatsen i Spårområdet får fordon inte parkeras.

Dessa föreskrifter träder i kraft (datum)

NN

NN

Exempel på kommunalt regleringsområde från Åre kommun

2321 Dnr Dia 2009-66/521

Åre kommuns beslut om reglering av skotertrafiken inom Nordhallsfjället-Åggsjön-Storrensjön

beslutade den 1 december 2009

Åre kommun, Miljö-, bygg- och räddningsnämnden § 259, beslutar med stöd av 3 § TKL och 15 § TKF om förbud mot körning i terräng på snöläckt mark med motordrivet fordon enligt bilagd karta, med undantag för:

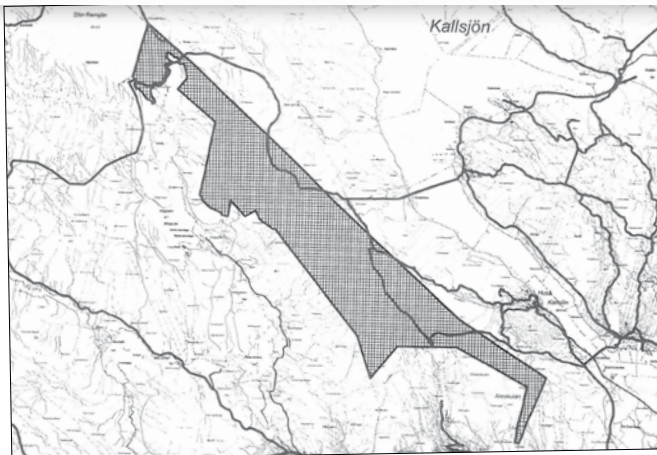
1. statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende
2. läkare, distriktsläkarska, barnmorska eller veterinär i yrkesutövning
3. transport av sjuk person till läkare eller sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt trängande fall
4. statlig eller kommunal räddningstjänst
5. renskötsel
6. jord- eller skogsbruk
7. markägare eller -brukare eller dennes folk i samband med markens ändamålsenliga nyttjande, skötsel och tillsyn. Detta undantag gäller på egen mark samt transport till och från egen mark närmast lämpliga väg.
8. nödvändiga tyngre transporter till och från byggnader inom regleringsområdet, samt fiskerättsägare och dennes familj, undantagen gäller endast för färd närmast lämpliga väg från upplåten skoterled eller regleringsområdets gräns under den tid skoterlederna är tillåtna för trafik
9. preparering av skidspår

Från förbudet undantas skoterleder enligt bilagd karta.

Detta beslut träder i kraft 1 januari 2010.

Karin Blom
Karin Estensson

Miroslav Bayer
Miroslav Bayer



Bilaga 4

Principexempel på lokal trafikföreskrift med vanligt förekommande reglering i tätbebyggelse

XX kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med motordrivna fordon i terräng.

Beslutade den 21 mars 1998

Med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriver XX kommun följande.

1 § Motordrivna fordon får inte föras i terräng

1. inom detaljplanelagda områden enligt kartbilaga A–J
2. inom campingplatser enligt kartbilaga J–L
3. inom skidbackar, kälkbackar och liknande enligt kartbilaga M–P
4. i skidspår enligt kartbilaga Q–T
5. på fotbollsplaner, idrottplatser och golfbanor enligt kartbilaga U–Z
(alt inom områden och på platser som angivits på kartbilaga A–Z)

2 § Förbudet gäller inte

- a. markinnehavare och vid körning i jord- eller skogsbruk, renskötsel eller annan näringsverksamhet
- b. körning i samband med spårning eller annat arbete för skidbackars eller skidspårs iordningsställande eller vidmakthållande
- c körning för installation och reparation av el- eller teleledningar
- d. korsande av skidspår enligt 1 § 4.

Exempel på kommunalt beslutad lokal trafikföreskrift (Vilhelmina, Arvidsjaur, Jokkmokk) redovisas på följande sidor.

Vilhelmina kommuns lokala trafikföreskrifter om hastighet på skoterled

Beslutade den 15 februari 2011

Vilhelmina kommun föreskriver med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Hastighetsbegränsning, för Ringledden skoterled till 50 kilometer i timmen.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 15 februari 2011

På Vilhelmina kommuns vägnar

Lars Sjölin



Arvidsjaurs kommun

Arvidsjaurs kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med motordrivna fordon i terräng - Arvidsjaurs tätort

Beslutad den 19 maj 2010.

Arvidsjaurs kommun föreskriver följande med stöd av 10 kap. 1 § 9 och 3 § trafikförordningen (1998:1276).

1 §

Inom ett område – **Arvidsjaurs tätort** - som markerats med streckade röda begränsningslinjer i bilaga till dessa föreskrifter får motordrivna fordon inte föras i terräng (./.)

2 §

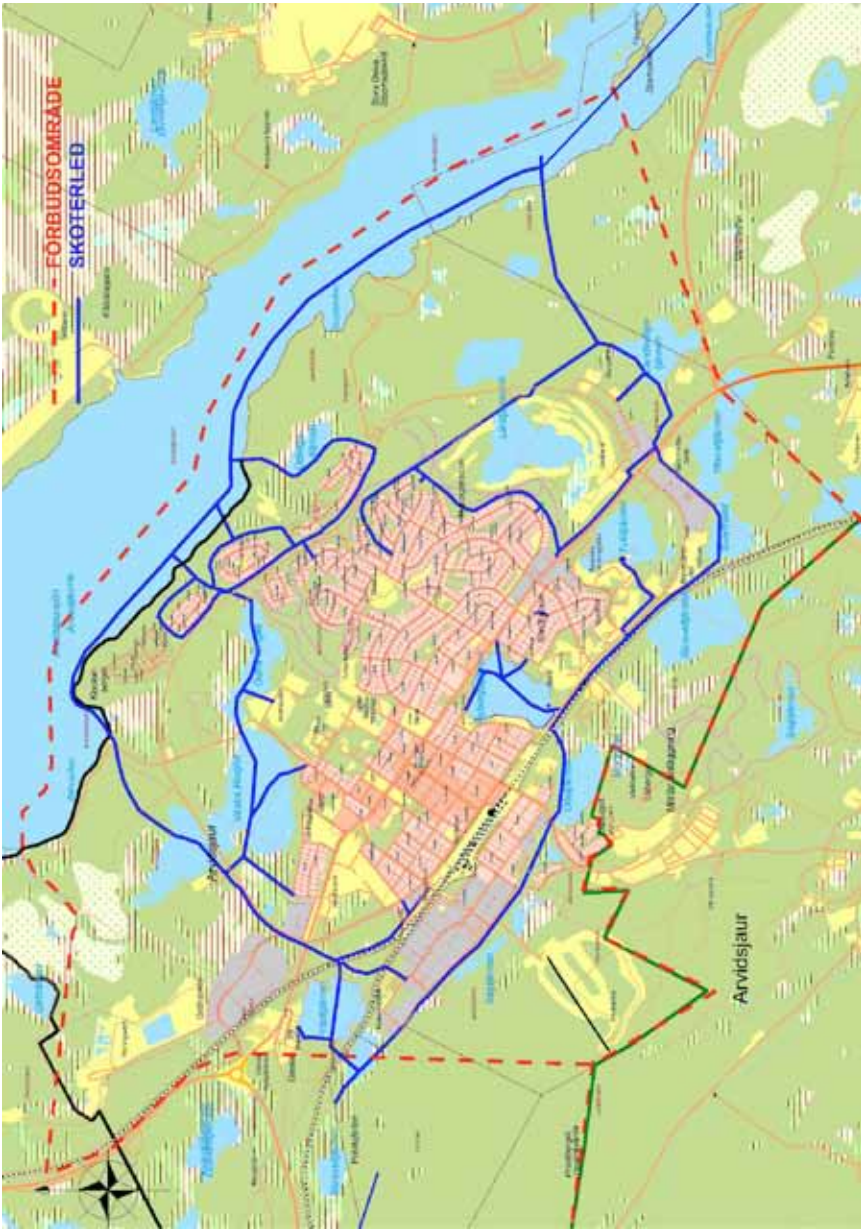
Förbudet gäller inte:

1. Körning inom särskild markerade leder vilka framgår av bifogad kartbilaga (./.).
2. Körning inom egen tomt.
3. Körning i samband med spårning eller annat arbete för skidbackars eller skidspårs iordningställande eller vidmakthållande.
4. Körning i samband med anläggningsarbeten, underhållsarbeten, renhållningsarbeten eller renskötselarbeten.

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2010.

Anders Harr

Majvor Sellbom





JOKKMOKKS KOMMUN

2510 2010:38

Jokkmokks kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot terrängkörning med motordrivna fordon inom stads-, byggnads- och detaljplanlagda områden.

beslutade den 15 juni 2010.

Jokkmokks kommun föreskriver följande med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276).

Utan tillstånd får motordrivna fordon ej framföras inom Jokkmokks, Vuollerims och Porjus stads-, byggnads- och detaljplanlagda områden.

Förbudet gäller inte

Forsnäs industriområde.

Skabram industriområde.

Seskam.

Vuollerimslet.

Särskilt anordnade skoterleder, se bilagor.

Trafik under spårning eller annat arbete för skidbacke eller skidspårs iordningställande eller underhåll.

Trafik under polis-, brand- eller ambulanstjänstgöring.

Trafik i samband med anläggnings-, underhålls- eller renhållningsarbete eller varutransporter till inom området belägen inrättning.

Denna föreskrift träder i kraft den 1 juli 2010 då Jokkmokks kommuns lokala trafikföreskrifter antagna 1 juli 1982 ska upphöra att gälla.

För Jokkmokks kommun
Anna Hövenmark

Lars-Gunnar Lundvall

Snöskotertrafik inom Jokkmokks tätort, Vuollerim samt Porjus

Riktlinjer

Reviderat 2006-11-14

Snöskotertrafik kommer årligen mellan 1 dec – 1 maj vara tillåten inom tätbebyggt område i Jokkmokk, Vuollerim samt Porjus enligt nedanstående riktlinjer. Snöskotertrafik är endast tillåten för att på kortast möjliga väg ansluta från egen tomt till befintlig matarled. Matarleder finns anlagda kring Jokkmokks tätorter enligt bilagda kartor. Fortsatt förbud mot skotertrafik råder på genomfartsleder, även de utmärkta på bilagda kartor.

Skotertrafik inom Jokkmokks tätort, Vuollerim samt Porjus.

Allmänna riktlinjer:

- Skotertrafik inom tätbebyggt område tillåten endast för att på kortaste väg ansluta till närmast befintliga matarled.
- Försöksperioden gäller årligen under tiden 1 dec – 1 maj.
- Hastighetsbegränsning 20 km/h.
- Trafik tillåten mellan 06.00 – 22.00.
- Om oacceptabelt buller uppstår och trafiksäkerheten ej bibehålls eller andra konflikter uppstår har kommunstyrelsens ordförande beslutanderätt att, i samråd med polis och/eller skoterförening, med omedelbar verkan upphäva beslutet med snöskotertrafik inom tätbebyggt område.
- I övrigt gäller tillämpliga delar av trafikförordningen samt terrängkömlagen och dess förordningar.
- Beslutet samt riktlinjerna kungörs i Reklamjournalen samt på Jokkmokks kommuns hemsida.

I Jokkmokks tätort är det förbjudet:

- Att korsa/färdas efter Storgatan med förlängning förutom markerade överfarter.
- Att korsa/färdas efter väg 45 förutom markerade överfarter.
- Att korsa/färdas i området kring Talvatis och Skidstadion förutom markerad skoterled.
- Att korsa/färdas efter Hjortronstigen förutom markerade överfarter.

I Vuollerim tätort är det förbjudet:

- Att korsa/färdas efter väg 97 förutom markerade överfarter.
- Att korsa/färdas efter Murjeksvägen förutom markerade överfarter.

I Porjus tätort är det förbjudet:

- Att korsa/färdas efter väg 45 förutom markerade överfarter.



Bilaga 5



Lägenhetsarrendavtal för snöskoterled

Uppgifter, jordägare och arrendator

Jordägare

Arrendator

Adress

Adress

Postadress & ort

Postadress & ort

Fastighet

Kommun

I Nationella Snöskoterrådet ingår Trafikverket, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Norrbotten (representerar Sveriges länsstyrelser), Kommunförbundet Norrbotten (representerar Sveriges kommuner), Sametinget, Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (Snöted), Sveriges snöskoteråkarens centralorganisation (SSCO), Lantbrukarnas riksförbund (LRF).

1. Avtalets syfte

Avtalets syfte är att möjliggöra en etablering av rationella skoterleder samt begränsa eventuella skador på åker och skog.

2. Upplåtelse

Jordägaren medger Arrendatorn att på fastigheten i kommun anlägga en skoterled enligt bifogad karta, **Bilaga 1**.

Upplåtelsen avser en bredd på meter på vilken leden skall anläggas.

3. Anpassning av led

Arrendatorn äger rätt, att efter överenskommelse med Jordägaren, avverka och röja den skog som behövs för att anlägga en säker led inom det upplåtna markområdet.

Eventuella markgrepp får inte göras utan överenskommelse med Jordägaren.

Avverkad skog tillfaller Jordägaren, alternativt avtalar parterna om särskild ersättning därför.

Arrendatorn äger rätt att anlägga broar över bäckar och diken samt sätta upp skyltar.

4. Upplåtelse tid

Upplåtelsen gäller för en tid av år med tillträdesdag den / 20

5. Uppsägning

Uppsägning skall ske senast åtta månader före upplåtelse tidens utgång. Sags inte avtalet upp förlängs det med en period om ett år i sänder.

6. Avgift

Arrendatorn ska ersätta Jordägaren med ett belopp om kr/år. Ersättningen ska betalas förskottsvis senast den xx / xx genom insättning på av Jordägaren anvisat konto. Vid dröjsmål av betalningen utgår ränta enligt räntelagen.

Om arrendeavgiften belaggs med mervardesskatt, eller annan skatt, tillkommer den utover den årligen angivna summan.

Arrendatorn äger rätt att ta ut en avgift av dem som använder leden.

7. Ansvarsbefrielse

Jordägaren ansvarar inte för skada som drabbar tredje man till följd av skoterledens nyttjande.

Arrendatorn svarar för att upplysa dem som färdas på leden att de använder den på egen risk samt att varje enskild förare själv svarar för de eventuella skador som drabbas dem.

8. Drift och ansvar

Arrendatorn ska underhålla och vårda skoterleder under upplåtelseiden. Området skall vid all tid hållas rent och städad och det ankommer på arrendatorn att kontrollera att så sker.

För att fastställa fastighetens skick vid tillträdet ska Jordägaren och arrendatorn företa en gemensam besiktning senast på tillträdesdagen. Vid besiktning ska skoterledningens beskaffenhet bestämmas och dokumenteras på lämpligt sätt.

Arrendatorn svarar, på egen bekostnad, för att verksamheten vid var tid bedrivs i enlighet med gällande lagstiftning och efter myndigheters anvisningar.

9. Jordägarens nyttjande av marken

Jordägaren äger rätt att själv, eller genom annan nyttja skoterleder för skogstransporter och andra nödvändiga transporter. Vid uppkommen skada på leden skall Jordägaren omgående åtgärda skadan vid äventyr av att arrendatorn kan åtgärda skadan på Jordägarens bekostnad.

För den händelse sådana transporter kan komma att innebära behov av åtgärder för ledtrafikanternas säkerhet, ska Jordägaren eller den han sätter i sitt ställe vidta erforderliga åtgärder.

Jordägaren förbinder sig vidare att underrätta Arrendatorn om detta så att Arrendatorn själv kan vidta nödvändiga åtgärder för ledens trafikanter.

Överlåter Jordägaren fastigheten ska han informera övertagaren om detta avtals bestånd och giltighet.

10. Återställningsåtagande

Vid avtalsförhållandets slutliga upphörande ska, om inte annan skriftlig överenskommelse träffas, Arrendatorn avlämna fastigheten i samma skick som vid tillträdet.

Åtgärderna ska ha vidtagits inom 12 månader efter det att avtalet upphört eller om Arrendatorn beslutat att varaktigt lägga ner trafiken på sträckan utföra och bekosta nödvändiga återställningsåtgärder.

Skytning och märkning ska plockas ner och marken ska återställas i enlighet med tillträdesbesiktningen.

11. Förtida uppsägning

Jordägaren äger rätt att med omedelbar verkan, säga upp avtalet under löpande tid, vid förändrad markanvändning, eller om grova överträdelser av uppställda regler sker av Arrendatorn.

Sådan uppsägning måste dock föregås av varning med krav om att rättelse skall äga rum inom 14 dagar från det att varningen mottagits. Giltig uppsägning förutsätter att rättelse ej utförts fullgott och/eller tidsenligt.

I händelse av tvist ska ärendet hänskjutas till medling vid länets arrendenämnd. Hittas ingen lösning ska tvisten avgöras vid allmän domstol.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt. Samtliga ändringar eller tillägg till detta avtal skall ske skriftligen samt dateras och undertecknas av samtliga parter. Muntliga överenskommelser är således utan verkan.

Underskrifter, jordägare och arrendator

.....
Datum & Ort

.....
Datum & Ort

.....
Jordägare

.....
Arrendator

.....
Namnförtydligande

.....
Namnförtydligande



Bilaga 6

Vilket skadeståndsansvar för olyckor har kommunen såsom huvudman?

Av Bill Dufva, professor i försäkringsrätt, juridiska institutionen vid Stockholms universitet.

Även om rättsläget är oklart (inga fall i HD) är det naturligt att se kommunens ansvar för säkerhet på skoterleder, även om den uppdrar åt en klubb eller företagare att sköta den, som "non-delegable duties" dvs icke-överlåtbara skyldigheter.

Detta diskuteras i boken Skadeståndsrätt (Hellner 1983): "... kan den som anlitar självständig företagare ansvara för vållande av denne (eller dennes arbetstagare), nämligen när det åvilar honom en preciserad förpliktelse att utföra vissa handlingar som erfordras för att tillgodose allmän säkerhet. Den som har en sådan förpliktelse kan icke – lika litet som den som genom avtal åtagit sig en preciserad skyldighet – skjuta över ansvaret för att förpliktelsen iakttas på en självständig företagare som han anlitar. I allmänhet är det fråga om skyldigheter som ålagts genom särskild författning. [...] Den gemensamma tanken bakom de fall där en uppdragsgivare ansvarar för vållande av en anlitad självständig företagare, syners vara att om en person har en preciserad skyldighet att företaga ett handlande som skall bereda säkerhet för andra, han ej kan befria sig från det skadeståndsansvar som anknyter till denna skyldighet blott genom att anlita någon annan för att fullgöra den. När alla tänkbara skadeståndsskyldiga har ansvarsförsäkring, är det från den skadelidandes synpunkt ofta likgiltigt, för vems räkning skadeståndsskyldigheten fullgöres – den på vilken förpliktelsen vilar eller den anlitate företagaren. I realiteten torde ansvaret för anlitad självständig företagares vållande ofta fungera som ett slags påtryckningsmedel för att förmå den som anlitar annan att tillse att denne tecknar ansvarsförsäkring" (min kursivering).

Om en olycka skulle inträffa på grund av oaktsamhet/försummelse av den som ska underhålla en led, kan den som drabbas välja att begära skadestånd från antingen den som enligt upphandling eller avtal ska utföra skötseln såsom en skoterklubb, eller från kommunen. Kommunen kan i det senare fallet kräva tillbaka detta från skoterklubben, så kallad regress. Har denna inga tillgångar eller upphört att existera, får kommunen stå för kostnaden själv.

För att undvika skadestånd, bör därför huvudmannen/kommunen dels se till att underhållsansvarig/klubb alltid tecknar en ansvarsförsäkring, dels säkerställa att lederna underhålls på lämpligt sätt.

Bilaga 7

Exempel på lokal trafikföreskrift om körning på gator och vägar från Arvidsjaur



Arvidsjaur kommun

Arvidsjaurs kommuns lokala trafikföreskrift om tillåten körning med terrängskoter på kommunens gator och vägar i Arvidsjaurs tätort

Beslutad den 2010.

Arvidsjaurs kommun föreskriver följande med stöd av 10 kap 1 § andra stycket 21, 2 och 3 §§ trafikförordningen (1998:1276).

18

Med avvikelse från 5 kap samt 1 § trafikförordningen får terrängskoter föras på de gator och vägar som markerats på bifogade kartbilagor (1,2 och 3) inom det tätbebyggda området i Arvidsjaur (./).

28

Tillåtelsen gäller alla dagar mellan klockan 06.00-22.00 och gäller endast för kortast lämpliga sträcka mellan uppställningsplats och skoterled och omvänt.

Denna författning träder

Anders Harr



Exempel på karta
tillhörande beslutet,
omfattar flera kartor.

Upplåttna gator
enligt markering.

Planera för snöskoter

Tanken med den här handboken är att den ska kunna fungera som en nationell riktlinje för kommuner och andra som ska anordna snöskoterleder, och innehåller rekommendationer för planering och enskilda beslut om ledsystem, förbudsområden och dispenser.

Nationella Snöskoterrådet

Syftet med Nationella Snöskoterrådet är att utveckla en hållbar snöskotertrafik.

Nationella Snöskoterrådet ska vara ett forum för dialog, som möjliggör att organisationerna kan få ett gemensamt synsätt, så att vi kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot vår gemensamma vision:

”Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö eller egendom skadas eller störs.”



Kontaktperson för Nationella Snöskoterrådet:

Jan Lindgren, Trafikverket, Tel 0611-443 38
www.snöskoterrådet.se

