

Planera för SNÖSKOTER



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

Kapitel 1.

50 år på drivmatta

Snöskotern introducerades i Sverige i början på 1960-talet.

Vid årsskiftet 2010/11 fanns det drygt 260 000 snöskotrar och drygt 70 000 terränghjulingar i landet (fordon i trafik och avställda). Snöskotern är både ett värdefullt nyttofordon och ett populärt fritidsfordon. Huvuddelen används som fritidsfordon. Den är av största betydelse för renskötseln och fjällräddningen, men används också inom jord- och skogsbruk för till exempel transporter av ved och djurfoder. Snöskotern används för varu- och persontransporter där vägar saknas eller är oframkomliga för andra fordon. Den brukas vid inspektion av el- och teleledningar samt vid skötsel och underhåll av leder och stugor i fjällen. Snöskotern används också för preparering av skidspår.

Snöskotern har blivit ett allt populärare fritidsfordon vid färd till fritidshus, för turåkning och utflykter till fiskevatten. Kring bostads-orterna har också en omfattande fritidsåkning utvecklats. Ett fåtal skotrar används som tävlingsfordon. Uthyrning av snöskoter förekommer genom särskilda uthyrningsföretag vilka skall ha uthyrningstillstånd. Snöskotersafari med ledare anordnas av snöskotersafariföretag, där man kan få köra snöskoter med utbildade ledare till ett förutbestämt mål. Turernas längd kan variera från några timmar till flerdagsturer.

Snöskotern är huvudsakligen ett norrlandsfordon, med högst koncentration i fjällkommunerna. Den länsvisa fördelningen av snöskoterbeståndet redovisas på nästa sida. Många snöskotrar som är registrerade i den södra halvan av landet används i praktiken i de nordliga vinterturistorterna.

Snöskoterägarna är organiserade i lokala klubbar där riksorganisationerna svarar för kurser och utbildning till förarbevis. Klubbarna svarar också på många håll för anläggande och skötsel av snöskoterlederna.

Flertalet snöskoterklubbar är anslutna till någon av riksorganisationerna SNOFED – Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation eller SSCO – Sveriges Snöskoteråkare Centralorganisation. Tillverkare

Tabell 1 Terrängskotrar 1/1 2011

Län	I trafik	Avställda
AB	10 891	7 136
C	4 490	2 803
D	2 413	1 058
E	2 479	1 034
F	2 837	728
G	1 590	380
H	1 620	508
I	385	101
K	553	114
M	2 523	688
N	1 613	357
O	9 351	2 622
S	7 617	3 284
T	3 362	1 809
U	2 716	1 805
W	19 700	9 981
X	15 205	9 418
Y	20 627	13 873
Z	25 763	16 497
AC	35 792	24 124
BD	42 616	36 078
Okänt	4	2
TOTALT	214 147	134 400

och importörer av snöskotrar återfinns i branschorganisationen SNÖFO – Sveriges snöfordonsleverantörer.

År 2007 bildades Nationella Snöskoterrådet genom en överenskommelse mellan fd Vägverket (numera Trafikverket), Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen Norrbotten (representerar Sveriges länsstyrelser), Kommunförbundet Norrbotten (representerar Sveriges kommuner), Sametinget, Sveriges Snöskoterägars Riksorganisation (Snofed), Sveriges snöskoteråkares centralorganisation (SSCO) och Lantbrukarnas riksförbund (LRF). Transportstyrelsen blev medlem i Nationella Snöskoterrådet i december 2010.

Snöskoterrådet arbetar med frågor kring information, tillsyn, bevakning, övervakning, regler för fordon och trafik, miljö och trafiksäkerhet, snöskoterleder/infrastruktur samt organisation – ansvar och delaktighet. En speciell handlingsplan har upprättats (revideras årligen).

Nationella Snöskoterrådets gemensamma vision för samarbetet är: ”Snöskotertrafiken bedrivs utan att människor, djur, miljö och egendom skadas eller störs.”

Syftet med överenskommelsen är att utveckla en hållbar snöskotertrafik genom att förena näringsverksamhet och allas naturupplevelser. Detta ska ske utan att skada eller störa människor, djur, miljö eller egendom. Det Nationella Snöskoterrådet ska vara ett forum för

dialog, som möjliggör att organisationerna kan få ett gemensamt synsätt, så att man kan samordna och genomföra aktiviteter som leder mot den gemensamma visionen.

Enligt Nationella Snöskoterrådet gör snöskotern det möjligt att ta sig ut till platser som du inte når så lätt på skidor, men den kan också vara ett störmoment för andra. För vissa är det en stor frihetskänsla att utnyttja snöskoterns kraft och resurser i häftig lös-snöåkning. För andra är höjdpunkten av vinterupplevelsen att köra långa sträckor på välpreparerade snöskoterleder. Andra vill ha det lugnt, tyst och skönt när de går på tur med skidorna. Vissa tar gärna snöskotern ut till en fiskesjö och pimplar i lugn och ro. För samerna är snöskotern ett arbetsredskap när de ska hålla rätt på sina renar.

Lagstiftningen

Det finns många lagar och regler som rör snöskotern och motordrivna terrängfordon. Snöskoterföraren måste följa både allmänna lagar och förordningar samt lokala föreskrifter. Finns till exempel vägmärken uppsatta i terrängen ska de följas. Även en snöskoterförare kan bli skyldig till felparkering och bli tvungen att betala felparkeringsavgift. De viktigaste reglerna återfinns i lagstiftningen om trafik och terrängkörning, brottsbalken samt i reglerna för allemansrätten. I kap 6 redovisas aktuella författningar med de huvudsakliga bestämmelserna som rör snöskotertrafik.

I boken hänvisas löpande till olika lagar och regler. Nedan återfinns namnen på de vanligast förekommande samt de förkortningar som används.

- Terrängkörningslagen TKL
- Terrängkörningsförordningen TKF
- Trafikförordningen TrF
- Vägmärkesförordningen VMF
- Lokal Trafikföreskrifter LTF
- Miljöbalken MB
- Plan- och bygglagen PBL
- Brottsbalken



Kapitel 2

Nya önskemål med förbättrade fordon

Snöskotern är ett terrängfordon i första hand avsedd att framföras i terräng utanför bebyggda områden. Allt eftersom maskinerna utvecklats, blivit driftsäkrare och bekvämare, har användningssättet förändrats. Förutom som nyttoredskap i rennärning, jord- och skogsbruk, används snöskotern för transporter till fiskesjöar, fritidshus etc. Därutöver används den i allt ökande omfattning för enskilda och organiserade utflykter i naturen, både vad avser kortare och längre turer. Snöskoteråkning är för många som bor i Norrlands inland en del av livsstilen. Skotern ger också möjligheter för handikappade och pensionärer att nå ut i terrängen för rekreation.

Detta innebär en ökad användning av snöskotern med efterföljande behov av att smidigt kunna nå ut i terrängen kring tätorterna och anslutande ledssystem. Bra tankningsmöjligheter under miljömässigt kontrollerade förhållande samt möjligheten att nå serviceverkstäder har blivit allt viktigare. Dessutom förekommer önskemål på vissa håll om att kunna åka snöskoter direkt från bostadsområdena ut i omgivande terräng.

Ovanstående behov medför ökade anspråk på välutvecklade, sammanhängande ledssystem med anslutningsstråk till bränsle, service med mera i tätorterna. De lokala ledsystemen har också successivt byggts ut och en regional struktur är på väg att etableras i de nordliga länen.



Ett välutbyggt och säkert ledssystem kan samtidigt genom sin kanaliseringseffekt minska störningar och konflikter utanför lederna.

Inom de flesta detaljplanlagda tätorterna i Norrland har kommunerna infört förbud mot trafik med terrängfordon med stöd av lokal trafikföreskrift. Inom områdena finns ofta leder som beslutats i samband med beslut om förbudsområde eller senare när behov har uppstått. Erfarenheterna visar att avsaknaden av leder inom tätorterna ökar risken för oreglerad snöskoteråkning, som kan vara betydligt mer störande än en planerad kanalisering efter lämpligt placerade leder. Under de senaste åren har vissa kommuner också medgivit snöskoteråkning på enstaka gator i tätorterna med begränsad hastighet och endast under dagtid.

Problem och konflikter samt möjliga åtgärder

En ökad snöskotertrafik skapar möjligheter, men också problem av skilda slag som fordrar planering och samordning med andra intressen.

Olämplig fri åkning eller en felplacerad led kan leda till olägenheter och störningar för djurliv och växtlighet, andras friluftsliv samt för renskötseln, jord- och skogsbruket. Miljöfrågorna börjar alltmer att diskuteras, även inom snöskotersektorn. Under senare år har också uppmärksamheten riktats mot vissa säkerhetsfrågor i samband med snöskoterkörning.

Buller, avgaser och störande körning uppfattats av de flesta som de mest irriterande nackdelarna och skapar relationsproblem mellan olika kategorier. Oförstånd och bristande hänsyn hos en del snöskoterförare har bidragit till detta. Man kör alltför nära bebyggelse eller andra platser där människor vistas som till exempel bostäder, fritidshus och fåbodvallar. Snöskoterkörning blandas med turåkning på skidor i välfrekventerade turistområden, vilket skapar konflikter. Buller och möten med snöskotrar stör vildmarksupplevelsen i mer orörda områden. Omfattande åkning som ibland förekommer på fiskesjöar och andra vatten samt i branta fjällsluttningar, kan upplevas störande för andra besökare och därmed skapar problem och konflikter. Störningskänsliga naturområden respekteras inte, liksom bristen på hänsynstagande till rennäringen.

I stugområden kan snöskotertrafik mellan tomterna medföra störningar och därmed behov av reglering och kanalisering. Det sker

bäst genom att stugföreningen eller motsvarande själva utformar ett förslag som sedan beslutas av kommunen.

Ökad snöskotertrafik i gränsområdena till Norge (ofta känsliga fjällområden) medför ökande behov av reglering och införande av leder.

Förbättrade motorer, ny teknik mm har dock medfört mindre buller och avgaser samt minskade utsläpp (4-taktare, ETECH, miljövänliga oljor mm). Genom kanalisering och styrning av snöskotertrafiken samt vid behov formella regleringsområden, kan konflikterna mellan olika kategorier minskas.

Skador på växtligheten är direkta skador genom körning till exempel över plantor i ungskog och indirekta skador genom till exempel att tjäldjupet ökar på jordbruksmark med försenad tjällossning som följd när snön packas. Körning som förorsakar skador är förbjuden.

Sedan 1 januari 1997 gäller förbud mot körning med motordrivet fordon på jordbruksmark om det inte är uppenbart att körning kan ske utan risk för skada på marken.

Snöpackning på grund av färd med snöskoter medför ökat tjäldjup. Detta kan lokalt orsaka skador på avloppsledningar, infiltrationsanläggningar, vattenledningar, täckdikningar och dräneringsledningar.

Störningar på känsliga djurarter kan uppstå genom att snöskotern gjort det möjligt för fler att nå svårtillgängliga områden där djuren tidigare haft en naturlig fristad.

Illegal jakt och förföljelse av djur underlättas av snöskoteranvändning. Detta förekommer men omfattningen är dock svår att bedöma.

Körning med snöskoter på väg är i princip olämplig ur säkerhetssynpunkt, eftersom snöskotern som fordon inte är lämpligt för körning på väg. Av bland annat det skälet är snöskoterkörning förbjuden på annat än enskilda vägar. På de enskilda vägarna kan vägens ägare förbjuda körning med snöskoter. Sådana förbud utmärks med vägmärken, vanligen i vägens början. Genomförda försök med tillåten snöskoterkörning i låg fart på enstaka gator i tätort har dock i huvudsak fungerat väl utan påtagliga störningar för de boende i området eller ur trafiksäkerhetssynpunkt. Enskilda vägar med statsbidrag betraktas som allmänna, vilket innebär att det inte är tillåtet att köra snöskoter på dem.

I vissa fall är enskilda vägar oplogade vintertid. I sådana fall kan de vara utmärkta att användas för snöskoterkörning. Snöskoterkörning

på en oplogad väg kan innebära mycket stora problem om vägen ska öppnas under snöperioden. Körning på en sådan väg innebär också att tjäldjupet ökar med försenad tjällossning som följd. Vägens ägare kan därför ha ett starkt intresse av att man inte kör snöskoter på den oplogade vägen. Körning bör därför ske endast om man har förvässat sig om att ägaren inte förbjudit körning.

Körning på järnväg samt inom järnvägsområde, även korsande på annan plats än där det finns en särskild anlagd överfart, är förbjuden. Enligt järnvägslagen (SFS 2004:519), 9 kap. 1 § "Utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde".

Körning i slänter och diken vid vägar förekommer ofta och kan förorsaka problem med vattenavrinning genom snöpackning. I många fall kan svåra svallisbildningar uppstå på vägen.

Körning på plogvallar vid vägar förekommer. Sådan körning kan innebära säkerhetsrisker genom att snöskotern kan "halka" ned på körbanan samtidigt som det kommer bilar på denna. Under mörker kan körning på "fel" sida medföra risk för missförstånd med felhandlingar som följd. Bländningsrisk kan också påverka trafiksäkerheten. Den som med sitt körsätt på så sätt stör annan trafik och därigenom förorsakar olycka kan dömas till vårdslöshet i trafik.

Trafikstörningar på väg, som en följd av olämplig eller otillåten parkering av bil eller uppställning vid lastning och lossning av snöskoter från dragkärta förekommer, särskilt om det inte finns terminaler eller andra ytor där uppställningar kan ske tillåtet och störningsfritt.

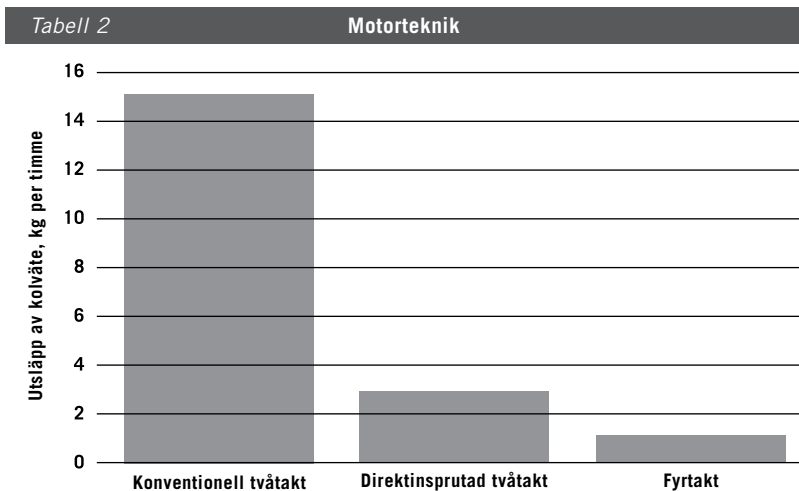
Vid korsning av väg med mitträcke är målet att ha så lite öppningar som möjligt i mitträcket. Snöskoterledspassager bör därför i första hand samordnas med andra korsningar eller öppningar i räcknet. Om det inte är möjligt så får det provas från fall till fall i dialog med Trafikverket.

Trafikolyckor med snöskoter har under åren 1974-2011 medfört att det i snitt omkommit 11 personer per år. De vanligaste dödsorsakerna är drunkning och så kallat trubbigt våld (antingen har man välvt, voltat eller ramlat av snöskotern eller krockat med fasta föremål eller andra fordon. De vanligaste bidragande orsakerna till dödsolyckorna är alkohol eller hög fart (ibland i kombination).

Bristande respekt för gällande kompetenskrav, körkort eller förarbevis innebär ökade risker och är mer påtaglig när det gäller snöskoter än andra fordon. Särskilt gäller det många unga som underskattar behovet av både erfarenhet och kvalifikationer. Kravet obligatoriskt förarbevis för snöskoter innebär att man måste vara minst 16 år för att själv få köra snöskoter. Målsman kan ställas till ansvar om en minderårig kör snöskoter. Körkort utfärdat före 1 jan 2000 ger också rätt att köra snöskoter.

Snöskoteråkning genererar **emissioner som påverkar miljön i form av avgaser** (främst kolväten, kolmonoxid och kväveoxider). Snöskotermotorer är huvudsakligen tvåtaktare vilka i vissa fall bullrar och släpper ut mer avgaser än exempelvis moderna bilmotorer. Antalet 4-taktare och moderna 2-taktare med bränsleinsprutning ökar starkt numera, vilket innebär minskad miljöbelastning. Den teknik med direktinsprutning av bränslet vilken har gjort tvåtakts utombordsmotorer avsevärt renare har vunnit terräng bland snöskotertillverkarna för att klara EPA:s (= USA:s "Naturvårdsverk") nuvarande och framtida krav. Utsläppsmängderna från snöskotertrafiken utgör en liten del av totalutsläppen i Sverige.

I *tabell 2* redovisas utsläppen av kolväte från olika motortekniker. Elektronisk bränsleinsprutning kan även användas för att sänka utsläppen. Snöskotrar står för 20 procent av de bränslerelaterade utsläppen av kolväten i Sverige, eller drygt 6 procent av de totala utsläppen i Sverige. *1



Omfattande snöskotertrafik på sjöar kan medföra att föroreningar lagras i snö och is och därefter påverkar vattenkvaliteten. Sådan påverkan kan även uppstå på andra platser vid snösmältning.

Flertalet av de konflikter som rör snöskotern kan återföras på att den är en jämförelsevis ny företeelse som har brett ut sig snabbt och delvis okontrollerat. De flesta slag av brott mot regler och bristande hänsyn kan emellertid motarbetas genom information och utbildning. Där har landets snöskoterklubbar en viktig roll.

Ovanstående pekar på behovet av planering samt kanalisering och styrning av snöskotertrafiken så att placering av snöskoterleder, omfattning av områden med reglerad snöskotertrafik med mera vägs mot andra intressen, miljökonsekvensbedöms och blir föremål för diskussion bland berörda innan beslut fattas. Ett bra utformat och rätt placerat ledsystem, terminaler på strategiska platser, åtkomlighet till service med mera där det miljömässigt är möjligt, genomtänkta regleringar där snöskotertrafik inte får förekomma eller kanaliseras, bidrar till minskade konflikter samtidigt som också kvaliteten höjs på leder och andra anläggningar för snöskoteråkaren. De rekommendationer för planering och åtgärder som redovisas i följande avsnitt ska förhoppningsvis kunna bidra till en sådan utveckling.



**1 Källa: Magnus Lindgren, Trafikverket. Underlag för beräkningen är Sveriges officiella rapportering av utsläpp (Sveriges redovisning av gränsöverskridande luftföroreningar från Naturvårdsverkets hemsida) samt den modell som används för att beräkna nationella utsläpp från snöskotrar (SMED Rapport Nr 39 2010, Arbetsmaskiner Uppdatering av metod för emissionsberäkningar).*

Kapitel 3

Rekommendationer för planering och åtgärder

De ökade anspråken på snöskoterleder både inom tätorter och i övrigt, innebär behov av noggranna avvägningar mot andra intressen samt en bedömning av miljökonsekvenser så att såväl kraven på störningsfrihet som behovet av att färdas med snöskoter kan tillgodoses. De följande rekommendationerna är avsedda att fungera som stöd vid planering och åtgärder för snöskotertrafik både i tätbebyggda och detaljplanlagda områden samt inom övriga delar av kommunen. De avser också ge underlag för enskilda beslut om förbuds- och regleringsområden, föreskrifter, undantag (dispenser), hastighetsregleringar med mera.

Dessutom redovisas hur snöskoterleder och övriga anläggningar för snöskotertrafiken bör samordnas med andra intressen och ingå i kommunens översiktliga planering.

Bakgrund

Regeringens proposition 1995/96:226 om en hållbar utveckling av landets fjällområden, antagen av Riksdagen i december 1997, innebär bl a att ett större ansvar läggs på kommunerna vad gäller behovet av reglering av färdsl med terrängfordon både i fjällområdena och inom övriga delar av kommunen.

Enligt miljöbalken 3 kap 2 § ska stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön, så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdets karaktär. Bulleraspekterna kan också behöva beaktas inom områden av riksintresse för naturvård, kulturminnesvård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB.

I Prop 2009/10:155, Svenska miljömål - för ett effektivare miljöarbete, anges bl a att en låg bullernivå ska eftersträvas i fjällen.

I Prop 2009/10:238, Framtidens friluftsliv skriver regeringen att målet för friluftslivspolitik är att stödja människors möjligheter att vistas i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö.

Planeringsunderlag

Att föra in snöskotertrafikens anspråk och beakta behovet av buller-aspekternas betydelse för natur- och friluftslivsupplevelser innebär som regel en ny dimension i den översiktliga planeringen.

Till kommunernas översiktsplan hör ett omfattande underlagsmaterial. Detta utgör en bra grund för överväganden om snöskotertrafik, men inom områden med komplicerade förhållanden kan kompletteringar fordras, för att snöskotertrafiken ska kunna planeras i förhållande till andra intressen. Det kan till exempel gälla:

- redovisningar av populära utflyktsmål såsom fiskesjöar, raststugor med mera
- skador på jordbruks- och skogsmark
- markägarnas inställning till snöskotertrafiken
- behov av styrning och reglering
- befintliga snöskoterleder samt anspråk på nya leder
- ledangöring till service och boende
- terminalers placering
- nya turismaktiviteter som tar mark i anspråk
- respektive områdes turismprofil
- snöskotertrafikens inriktning i området med hänsyn till turismens inriktning
- befintliga områden med låg bullernivå
- statliga regleringsområden
- behov av friåkningsområden
- snöskoter och skidutfarter vid nya stugområden, främst i fjällkommunerna

Planeringsprinciper

Snöskotertrafik påverkar omgivningen och behöver därför planeras med hänsyn till andra aktiviteter och intressen. Genom lokal kartläggning av störningar, sammanställningar av olika markanspråk, avstämningar mot områdesvisa målsättningar, zoneringsdiskussioner, avvägningar mot andra intressen med mera tillskapas underlag

att bedöma hur snöskotertrafiken kan bedrivas inom ett område och hur snöskoterleder och anläggningar kan placeras. Dessa avvägningar bör i första hand ske i den kommunala översiktliga planeringsprocessen. Där kan olika anspråk vägas mot övergripande mål och tillsammans med lokal kunskap ge väl förankrade avvägningar mellan motstående intressen. Därigenom möjliggörs en fortsatt utveckling av snöskotertrafiken som är anpassad till den miljö vi förvaltar och till en bra hushållning med naturresurserna.

Behovet av att styra snöskotertrafiken och i en planeringsprocess väga önskemålen om leder, friåkningsområden, anläggningar med mera mot andra intressen på lokal och nationell nivå varierar från område till område. I vissa områden är förutsättningarna relativt komplicerade med många olika intressen och anspråk. I andra områden kan planeringsbehovet vara betydligt mindre. Olika områden, även inom samma kommun, kan ha skilda förutsättningar som resulterar i skilda prioriteringar. I områden där turismen är en dominerande näring måste snöskoteråkningen vägas mot många andra aktiviteter och intressen. Andra områden används huvudsakligen för rekreation av lokalbefolkningen, där många ser på användningen av snöskotern på ett annat sätt än besökare. Snöskoteråkningen kring större tätorter kan ibland vara intensiv, medföra skador och vara allmänt störande. I en liten skogsby känner alla varandra, man har flera snöskotrar på varje gård och kan oftast komma överens om formerna för snöskotertrafiken.

Planering av snöskotertrafiken inom områden där många olika intressen ska vägas samman, kan kräva en fördjupad planeringsprocess med deltagande av kommun och alla berörda parter. Inom andra områden med färre berörda intressen, till exempel små byar i skogslandet, är sannolikt behovet av planeringsinsatser betydligt mindre. Även inom sådana områden är det dock viktigt att placeringen av snöskoterleder, förutom i samråd med markägaren, också sker med beaktande av naturvärden, rennäringen eller andra berörda allmänna intressen.

Behovet av bullerfria områden bör utgå från respektive områdes speciella värden och kvaliteter. Leder genom redan bullerstörda områden kan behöva flyttas eller utgå för att återställa värden och till exempel säkra kvaliteten på ett viktigt aktivitetsområde för turismen. Zonering och kanalisering kan innebära att både snöskoteråkaren och den som söker tysta miljöer blir tillfredsställda.

Inom delar av landets fjällområden har snöskotertrafiken redan reglerats av staten genom särskilda regleringsområden som i vissa områden kompletterats med ett lednät. Vid översyner av dessa leder eller då planering sker av angränsande områden är det viktigt att noga avväga orsbefolkningens och snöskoterturistens behov av leder och områden för snöskoteråkning samt behovet av bullerfria områden, kanalisering med mera för att bli säkerställa de turistiska aktivitetsområdenas kvaliteter. Det gäller att för varje område ha klart för sig vilken betydelse en tyst fjällmiljö har för det samlade aktivitetsutbudet och därmed turistområdets attraktivitet. I framtidens turistområden, som strävar efter ett brett utbud av aktiviteter, kan behövas både lättillgängliga bullerfria områden och fina områden för snöskoteråkning. Andra områden kanske väljer att lägga tyngdpunkten på endera aktiviteten. Det viktiga är att noga överväga och diskutera inriktningen med alla berörda och att därefter vara konsekvent i genomförandet.

Erfarenheter har visat att bäst resultat uppnås om planeringsarbetet bedrivs inom en arbetsgrupp (till exempel kommunal samrådsgrupp i snöskoterfrågor) med representanter för kommunen, markägare, polis, Trafikverket, snöskoterklubbar, naturvårdsorganisationer, sambyar, turistnäringen och andra berörda intressegrupper. Ett sådant arbetssätt, med bred lokal förankring, ger olika parter insikt om betydelsen av en helhetssyn och möjlighet till en fördjupad diskussion om snöskotertrafik kontra andra intressen såsom jord- och skogsbruk, rennärning, naturvård, friluftsliv, trafiksäkerhet med mera.

I samband med fördjupningar av översiktsplaner för kommunens



tätorter är det lämpligt att också behandla behovet av förbuds- och regleringsområden samt erforderliga snöskoterleder med tillhörande terminaler med mera. Genom att skapa fungerande och säkra snöskoterleder och terminaler/uppställningsplatser ökar förutsättningarna för en reglering av snöskotertrafiken som flertalet är beredda att acceptera, samtidigt som dessa åtgärder minskar störningarna i övrigt.

Vid planering av ledsystem eller kompletteringar av befintliga, är det viktigt att planeringen samordnas över kommungränserna. Här har länsstyrelsen ett särskilt ansvar. Det kan gälla både frågor om en länsövergripande policy och samordning av leder över kommungränser.

I ”Boken om översiktsplan”, Boverket 1996, del III redovisas mer utförligt hur buller i natur- och rekreationsområden bör beaktas i den kommunala översiktsplaneringen.

Som framgått ovan bör snöskoterfrågorna i första hand behandlas som en del av kommunens översiktliga planering, antingen integrerat med en mer allmän översyn eller som ett sk tematiskt tillägg som enbart behandlar snöskoterfrågorna. Man kan också utarbeta en särskild sektorsplan för hela eller delar av kommunen som sedan ligger till grund för formella regleringar. I bilaga 2 återfinns exempel på hur några kommuner tillsammans med snöskoterklubbar och andra berörda, har arbetat med planeringsfrågor, regleringar, ledsystem, avtal mm.

Kommunal policy

Kommunerna rekommenderas upprätta dels övergripande riktlinjer där kommunens policy och grundläggande inställning klargörs, dels ange vilka krav och riktlinjer som mer i detalj måste uppfyllas för att till exempel en led ska tillåtas i tätorterna.

I riktlinjerna bör kommunen redovisa hur behovet av snöskoterleder ska beaktas både vad avser lednätet i stort inom kommunen samt leder och terminaler i och kring tätorterna. Bra ledsystem minskar konflikterna med andra aktiviteter och gynnar snöskoterintresset.

Önskemålen om att få dra in snöskoterleder i tätorterna varierar från ort till ort beroende på mängden av snöskoteråkare, närhet till större skoterleder med omfattande långfärdsåkande, turism i området mm.

Tätortens storlek samt de fysiska förutsättningarna för anläggande av snöskoterleder i förhållande till omgivningen har också betydelse för möjligheten att dra in skoterleder i bebyggelsenära områden.

Behovet av områden med låg bullernivå kring tätorter och i rekreationsområden samt inställningen till snöskotertrafik kring turistanläggningar med mera varierar från kommun till kommun liksom allmänna övertåganden om miljöaspekter och behovet av regleringar.

Även möjligheterna för tillskapande av friåkningsområden bör beaktas. Det minskar risken för otillåten körning utanför leder i områden med reglerad snöskoteråkning.

Det bör uppmärksammas att staten uttalat att kommunerna har ett stort ansvar för att tillgodose behovet av bullerfria områden och detta ofta kräver någon form av reglering av snöskotertrafiken. Se vidare i de Svenska miljömålen, Prop 2009/10:155

Alla dessa förutsättningar bör vägas samman och ligga till grund för kommunens principiella inställning till behovet av bullerfria områden, områden i tätorter och andra områden med reglerad snöskotertrafik, snöskoterleder inom dessa områden, möjligheten till dispenser och undantag från trafikföreskrifter med mera. Därför rekommenderas kommunerna i övergripande riktlinjer ange kommunens policy och grundinställning avseende snöskotertrafiken i stort, samt särskilt inom och i direkt anslutning till tätorterna.

I de övergripande riktlinjerna bör klarläggas behovet av samordning med annan planering, om kommunen är beredd att tillåta snöskoterleder eller inte inom resp tätort, om man är beredd att tillåta snöskoterleder fram till serviceanläggningar (bränsle, livsmedel och verkstad) samt till boendeanläggningar (hotell, stugbyar, campingplatser). Dessutom är det lämpligt att man klargör om kommunen är beredd att tillåta leder till- och från bostadsområden eller inom planlagda fritidshusområden. Dessa frågor är viktiga att lösa för att erhålla en väl fungerande snöskotertrafik.

Regleringsprinciperna kan också variera mellan större och mindre orter. I större tätorter behövs ofta ett regelmässigt förbud för snöskotertrafik medan det i mindre och glesare bebyggda orter kan räcka med föreskrifter om färdssätt, hastighet, tidsbegränsningar etc.

Inrättande av snöskoterleder i tätorter får inte medföra oacceptabelt buller, omfattande olämplig avgasemission, trafiksäkerhetsproblem,

påverkan på tekniska anläggningar eller innebära konflikter med andra intressen.

Körning på gator och vägar i tätbebyggt område

Enligt 5 kap 1 § trafikförordningen får terrängfordon inte framföras på andra vägar än enskilda vägar utom i de fall som anges i 2 och 6 §§. Kommunen har dock möjlighet att med stöd av 10 kap 1§ punkt 21 Trafikförordningen medge viss avvikelse från detta och tillåta snöskoterkörning. Denna avvikelse får dock endast omfatta enstaka gator och vägar, ej större områden. En kommun får inte i form av en lokal trafikföreskrift meddela ett så omfattande beslut att man i praktiken inför en annan generell regel än den som anges i 5 kap 1 § trafikförordningen.

I flera kommuner i Norrbotten har man på prov medgivit snöskotertrafik på vissa gator och vägar. I Arvidsjaur infördes försöksverksamheten år 2007 med syftet att minska på körning i elljusspår och "smygande" bakom hus genom skogen, ut till snöskoterleden. Provet har utvärderats bl a genom att inhämta synpunkter från boende i berörda områden. Utvärderingen visar överlag positiva synpunkter, ingen olaglig körning och inga olyckor. Endast besvärande buller genom användning av olovliga sk slutburkar/trimpipor redovisas. Det bör noteras att dessa anordningar är olagliga.

Vissa kommuner önskar kunna utöka antalet gator och vägar där snöskoter får framföras under kontrollerade former, men detta fordrar en ändring av gällande lagstiftning för att kunna genomföras.

I bilaga 7 redovisas exempel på lokal trafikföreskrift om körning på gator och vägar.

Reglering inom statens fjällområden

Snöskotertrafiken är reglerad inom stora delar av de svenska fjällen för att säkerställa bullerfria områden, skydda hotade djurarter eller känsliga naturområden. För inrättande av nationalparker fattas besluten av Riksdag/Regering. För naturreservat fattas besluten av länsstyrelsen. Övriga statliga snöskoterregleringsområden beslutas av Regeringen i samråd med länsstyrelsen. Kommunerna kan fatta beslut om att inrätta snöskoterregleringsområden inom hela sin kommun.



I vissa reglerade områden finns markerade snöskoterleder medan andra omfattas av totalt snöskoterförbud för allmänheten. Upplýsingar om regleringsområdenas omfattning och vad som gäller inom resp. område återfinns på respektive länsstyrelses hemsida.

Avgränsning av områden med reglerad snöskotertrafik

Oavsett om snöskotertrafik regleras eller förbjuds inom ett område genom lokala trafikföreskrifter eller med TKL 3 § är det viktigt att avgränsningen görs så att området lätt kan uppfattas av dem som färdas i terrängen.

För att områdesgränserna ska bli tydliga ute i terrängen bör man sträva efter att placera dessa efter naturliga och väl synliga gränser som till exempel vägar, kraftledningar, vattendrag, bäckraviner, sjöar och höjdryggar/raviner. Snöskoterleder kan också utgöra naturliga gränser för regleringsområden.

Fastighetsgränser syns väl på kartan, men är svåra att se i terrängen, undvik om möjligt att använda dessa som områdesgränser!

Områden med reglerad snöskotertrafik bör inte göras större än vad som behövs för att undvika kända eller förväntade problem. Stora, obehagade reglerade områden kan leda till sämre efterlevnad.

Vilka fordon som får köra på snöskoterled

Generellt får alla motordrivna fordon köra på väl snötäckt mark enligt lagstiftningen.

Kommunen kan i beslut om regleringsområde eller lokal trafikföreskrift precisera vilken typ av fordon som får köra på snöskoterled, genom att förbjuda ett visst eller vissa fordonsslag eller trafikantgrupper.

Man kan till exempel förbjuda att andra motordrivna fordon än snöskotrar får köra på leden. (Definition av snöskoter: En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar).

Ett annat alternativ kan vara att tillåta snöskotrar och terränghjulingar med band, men inte motorcykel med eller utan band, bandvagnar, jeepar/SUV med ballongdäck eller liknande. Motivet kan vara att motorcykel med band kan inbjuda till ett körsätt som ökar risken för olyckor och att motorcykel utan band samt tunga fordon medför hjulspår och skador på leden.

Krav på leders placering

Genom förändringar i lagstiftningen har kraven ökat på både hur snöskoterfrågorna allmänt hanteras i kommunen och på snöskoterledernas placering i förhållande till andra intressen. Den obligatoriska samrådsplikten och allmänt ökade krav på miljöhänsyn innebär att större hänsyn måste tas till miljön, att man beaktar naturvårds-, friluftslivs- och kulturmiljövårdsintressen samt de areella näringarna och rennäringens intressen. Samråden ska ske med länsstyrelsen som i sin tur normalt samråder med berörd kommun. Länsstyrelsen kan också överlåta samrådsansvaret till kommunen. Sker planeringen av snöskoterlederna inom ramen för kommunens översiktsplanering, medför det att samråden automatiskt sker som ett led i översiktsplaneprocessen enligt PBL:s förfaranderegler.

Inom detaljplanlagda områden gäller inte kravet på samråd med länsstyrelsen. Här handlar konflikterna huvudsakligen om trafiksäkerhetsaspekter, buller och annan miljöpåverkan, framför allt gentemot bostadsområden, skolor, vårdanläggningar, parker och rekreatiomsområden. Därför är det lämpligt att den enskilda kommunen formar sina egna riktlinjer för de planlagda områdena. Grundregeln bör vara att dessa riktlinjer utformas så att inga gränsvärden eller riktlinjer överskrids av de till miljö- och hälsoskyddslagstiftningen hörande allmänna råden, bland annat avseende buller och avgaser.

Ett omfattande ledssystem har redan anlagts, främst i de nordligaste länen. Ibland har begränsad hänsyn tagits till allmänna intressen. Omläggning av leder kan därför i vissa fall bli aktuellt, samtidigt som nya leder också kan komma att anläggas.

De förslag på riktlinjer och krav på leders placering som redovisas i det följande ska ses som exempel och utgöra underlag för egna ställningstaganden i respektive kommun.

Klassning av leder

I lagstiftningen skiljs formellt mellan allmänna snöskoterleder och andra/enskilda leder. För allmänna leder kan endast stat eller kommun stå som huvudman och de ska vara utförda så att körning kan ske på ett säkert sätt. I praktiken har detta medfört att det i huvudsak är ledsystemet inom statens mark som utgör allmän snöskoterled och att övriga snöskoterleder med några få undantag utgör andra/enskilda leder. Dessa är som regel föreningsägda. En klassning som enskild led ger ökad flexibilitet vid förändringar av ledsträckning och införande av nya leder.

Leder kan ha olika status. Ett bra sätt är att dela upp lederna i huvudled och påfartsled.

Allmänna leder utgör oftast huvudled. Övriga huvudleder planeras av kommunen i samråd med Länsstyrelsen och utgör som regel ett klassat snöskoterledsnät som är säkerställt i kommunens översiktsplan, men som har annan huvudman än stat och kommun.

Påfartsled är avstickare från huvudleden in till byar, fritidshusområden, fiskevatten mm. Dessa har inte alltid status som klassad led och kan ha en lägre grad av skötsel och underhåll.

Huvudman för enskilda leder är den förening som sökt nödvändiga tillstånd och tecknat nyttjanderättsavtal med markägare för anläggande av snöskoterled.

Transitled är en områdes- och länsövergripande genomfartsled som kan bestå av både allmän och enskild led (huvudled). Den bör ges en särskild märkning där det framgår att man åker på en transitled.

En snöskoterled kan definieras som ”En väl markerad, skyltad och underhållen sammanhängande sträcka, med definierad start och slutpunkt, vilken följer fastslagna rekommendationer och att huvudman-

nen har ett skriftligt nyttjanderättsavtal med berörda markägare” (definitionen kommer från Vilhelmina kommun).

Ovanstående innebär följande uppdelning avseende huvudmannaskap och klassificering:

Huvudmannaskap:

- Allmänna leder
- Enskild led

Klassificering:

- Transitlet
- Huvudled
- Övriga leder

Oberoende av huvudmannaskap och klassificering kan vissa leder vara avgiftsbelagda för att därigenom finansiera drift och underhåll.

Buller

Bullret torde vara det största problemet med snöskotertrafik i bebyggelsenära områden och i turismens kärnområden, bl a beroende på att snöskotern bullrar relativt mycket jämfört med till exempel personbilar. Idag gäller att terrängfordon ska vara så ljuddämpade att de avger en bullernivå som inte överstiger 85 dBA, mätt på ett fastställt avstånd (7,5 m) från snöskotern. Staten har satt som mål att buller från snöskotrar ska minska med cirka 5 dB (till 73 dB vid ca 15 meter). Detta ska ske genom att skapa EU-gemensamma regler, vilka helst bör harmoniseras med de metoder som finns i USA och Kanada. Det är för tidigt att säga om de nya kraven som Sverige har föreslagit kommer att antas eller ej, men om de antas kommer ljudnivån från nya snöskotrar sannolikt att minska i steg från och med 2017. Den långa tiden behövs dels för att beslutprocesserna i EU tar tid och dels för att tillverkarna behöver tid för att anpassa snöskotrarna till de nya reglerna. Det bör noteras att ombyggnad av snöskotrar med trimpipor, slutburkar mm är ej tillåtet.

Buller från snöskoterleder bör jämföras med annat trafikbuller, vilket innebär att de riktvärden som gäller därvidlag för planering och byggande, även bör kunna tillämpas för snöskoterleder. Riktvärdena

för trafikbuller anger att bostäder, vårdlokaler, skolor och rekreatiionsområden i tätort ej bör utsättas för bullernivåer vid fasad överstigande 55 dBA (dygnsekvivalent ljudnivå). Vidare gäller att bostäder, vårdlokaler och skolor ej bör utsättas för bullernivåer inomhus överstigande 30 dBA (dygnsekvivalent ljudnivå). För friluftsområden gäller riktvärdet 40 dBA (dygnsekvivalent ljudnivå). Det bör dock observeras att begreppet dygnsekvivalent ljudnivå fordrar relativt många fordon i jämn ström för att bli praktiskt användbart. Ett fåtal skotrar som har en hög bullernivå kan om de passerar nära ett bostadshus upplevas som störande, men innebär på sitt fåtal en låg ekvivalent ljudnivå. Maxnivåer kan därför vara ett alternativ. Här anges i trafiksammanhang 70 dBA som riktvärde för maximinivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Bullernivån från snöskotrar är direkt beroende av hastighet och gaspådrag. Låg hastighet med litet gaspådrag sänker bullernivån avsevärt medan mätningar visar att en snöskoter i full acceleration ger en ljudtrycksnivå på 65 dBA på 100 meter. På 7,5 m bullrar en snöskoter som kör 50 km/tim cirka 82 dBA, full gas ger cirka 85–86 dBA enligt miljöklassutredningen. Andra försök med snöskoter visar att buller som utbreder över fritt fält dämpas med 6 dBA för varje fördubbling av avståndet till ljudkällan.

Det bör också noteras att terrängformationer och icke bullerkänslig bebyggelse (till exempel garage, affärer, industrier) kan användas som bullerskydd.

Några noggrannare undersökningar som klarlägger bullret från snöskotrar på längre avstånd och med olika hastighet har inte utförts. Som exempel kan redovisas att vid bullermätningar som miljö- och hälsoskyddskontoret i Härjedalens kommun genomförde år 1998 vid snöskoterled, plan mark, frifältsmätning, erhöles följande mätvärden:

Mätvärden	
Förhållanden	Uppmätt ljudnivå
En snöskoter, mätning intill led	85–92 dBA
Gruppåkning, mätning intill led	90–92 dBA
En snöskoter, mätning på 50 m avstånd	55–60 dBA
Gruppåkning, mätning på 50 m avstånd	55–60 dBA
Gruppåkning, mätning på 100 m avstånd	50 dBA
En snöskoter, ej fritt fält, åsrygg som skärm	48–55 dBA

Avgaser

Avgasemissionerna från snöskotrar består främst av kolväte, kolmonoxid och kväveoxider. De flesta av de ingående ämnena är hälsovådliga. Vid koncentrerad snöskotertrafik till exempel omfattande gruppåkning, kan nivåerna i vissa fall motsvara starkt trafikerade gator i tätorter.

De miljö- och hälsoskyddsmässiga effekterna från avgasemissioner är starkt beroende av flera faktorer. De påverkas av terräng och vindförhållanden, förväntad intensitet på trafiken, lokalisering av snöskoterleder i förhållande till störningskänsliga miljöer och byggnader med mera. Omgivningspåverkan måste därför bedömas i varje enskilt ärende.

Även körsätt och motorteknik har mycket stor betydelse. De i särklass högsta utsläppen får man från vanliga tvåtaktsmotorer. Dessa släpper ut upp till 1/3 av bensinen utan att ens förbränna den. Genom att istället använda en fyrtaktsmotor eller en ny tvåtaktsmotor med direktinsprutning kan utsläppen sänkas rejält. Dock ökar utsläppen av kväveoxider med en fyrtaktsmotor.

Staten arbetar för att utveckla EU-gemensamma avgaskrav för snöskotrar. Dessa förslag på kommande avgaskrav är en kopiering av de krav som gäller i USA. Även om många snöskotrar redan idag uppfyller de krav som gäller i USA finns det modeller som inte gör det. Ett EU-krav skulle leda till att de totala utsläppen skulle minska.

Den av regeringen aviserade skärpta lagstiftningen för terrängskotrar avseende buller och avgasutsläpp kan möjliggöra minskade skyddsavstånd mot bostäder, skolor och vårdanläggningar i framtiden. Då kraven enbart riktas mot nya maskiner kommer det dock att ta lång tid innan de får full genomslagskraft.

Avstånd till bebyggelse

Buller, avgaser samt trafiksäkerhetsaspekter innebär att snöskoterled inte bör anläggas nära bostäder, vårdlokaler eller skolor. För att underlätta handläggningen i enskilda ärenden kan kommunen lägga fast ett minsta avstånd som bör eftersträvas mellan snöskoterled och dessa anläggningar. Skyddsavstånd på allt mellan 40 och 100 meter har diskuterats i vissa kommuner. Det finns exempel på kommun som antagit ett generellt riktvärde på 100 meter för att markera att

miljöaspekterna väger tungt. Andra kommuner har valt att inte precisera ett avstånd utan gör miljöbedömningar i varje enskilt fall.

Avsteg från kommunens egna riktvärden kan bli aktuella i de enskilda fallen, till exempel då snöskoterleden läggs intill en större trafikerad väg, terrängen ger skyddsbarriärer, vid angoringsleder från befintlig bebyggelse osv.

Varje kommun avgör själv huruvida man vill arbeta med egna generella riktvärden beträffande avstånd till bebyggelse eller om man föredrar att göra bedömningar i varje enskilt ärende med stöd av miljö- och hälsolagstiftningens riktvärden med mera. Ett antaget riktvärde underlättar den enskilda ärendehantering, men kan medföra mindre flexibilitet. Leder bör dock aldrig placeras så nära bebyggelse att man riskerar överträda gällande riktvärden för trafikbuller för bostäder, vårdlokaler, skolor och rekreationsområden. Genom ett sådant synsätt uppfylls också miljömålet "God bebyggd miljö".

Natur- och rekreationsområden, landskapsbild

Hur buller uppfattas är relativt. Den som färdas på snöskoter kanske inte upplever bullret som någon störning eller något negativt, medan däremot skidåkaren eller den som är ute på promenad lätt uppfattar buller och avgaser som störande. Snöskoterled i och intill tätorter bör därför lokaliseras så att de inte kommer i konflikt med andra viktiga intressen som till exempel skidspår, promenadvägar, ridvägar eller tätortsnära rekreationsområden.

Skidbackar och skidspår omfattas ofta av kommunala snöskoterförbud, men inte det område där skidspåren är belägna. För att säkerställa kvaliteten i de tätortsnära rekreationsområdena kan kommunerna överväga att låta hela området där spårsystemen är beläget omfattas av förbud enligt 3 § TKL och 15 § TKF. Man bör sträva efter att förlägga snöskoterleder helt utanför de mest frekventerade tätortsnära rekreationsområdena. Snöskoterleder som måste passera genom sådana områden bör lokaliseras i utkanten, i direkt anslutning till väg, kraftledningsgata eller dylikt eller så att rekreationsområdena påverkas så litet som möjligt.

I anslutning till större turistorter och välfrekventerade friluftslivsområden kan hänsyn behöva tas till behovet av bullerfria kärnområden för skidåkning. De kan vara viktiga kvaliteter för turistnäringen. Na-

turmiljöer med till exempel skyddsvärda djurarter eller områden med störningskänsliga biotoper ska också beaktas. Detta kan uppnås med en genomarbetad vägning mellan olika intressen varefter kommunen eller delar av kommunen zoneras utifrån behovet av styrning och reglering av snöskotertrafiken. Inom vissa zoner kan införas förbud mot snöskoteråkning, inom andra en kanalisering till vissa leder och inom delar av kommunen konstateras att någon styrning eller kanalisering inte erfordras. Det är också möjligt att införa styrning över tid/säsong, se vidare under rennäringen nedan.

Snöskoterleder bör allmänt ges naturliga sträckningar och anpassas till terräng och landskapsbild så att större ingrepp i terrängen undviks. I särskilt känsliga områden kan alternativa sträckningar behöva studeras.

Areella näringar, rennäringen

De areella näringarnas intressen blir naturligt beaktade genom att anläggande av leder alltid kräver markägarens tillstånd. För att er hålla en smidig handläggning bör samråd med berörda markägare göras i ett tidigt skede. Då kan alternativa sträckningar diskuteras och lokal hänsyn tas. När överenskommelse uppnåtts bör nyttjanderättsavtal tecknas, se vidare under markupplåtelse på sid **XX**.

Information om rennäringens intressen hämtas i första hand från de markanvändningsredovisningar som upprättats för varje sameby och som finns tillgängligt via länsstyrelsernas gemensamma hemsida med



GIS data samt via Sametingets hemsida. Berörd sameby bör också alltid kontaktas. Vid det obligatoriska samrådet med länsstyrelsen är rennäringensintresset en viktig aspekt.

För rennäringens skull kan det behöva införas snöskoterförbud för vissa känsliga områden (till exempel kalvningsland) under en begränsad tid, främst under vårvintern. Det är kommunen eller länsstyrelsen som beslutar om sådana tillfälliga förbud. Ett annat alternativ är att tillfälligt lägga om delar av leden eller ha två alternativa sträckningar så att en kan stängas vid behov. Det är viktigt att de tillfälliga förbuden efterlevs. Struntar man i de tillfälliga förbuden kan det resultera i att samebyarna tvingas kräva att området stängs i förebyggande syfte istället för när det verkligen behövs.

Samordning och konflikter med andra behov

Snöskoterleder bör inte förläggas längs elljusspår eller så att dessa behöver korsas. Elljusspåren brukar vara de mest frekventerade spårslingorna i anslutning till tätorterna och bör därför hållas fria från buller och avgaser.

Man bör också undvika att förlägga snöskoterleder nära och/eller parallellt med flyttleder för rennäringen, parallellt med andra skidspår, åtminstone längre sträckor. Det gäller också gångvägar inom tätorten som används flitigt vintertid för promenader, rastning av hundar med mera.

I tätortsnära områden och i större turistområden kan anspråken på olika typer av vägar, leder och stigar vara omfattande. Nya aktiviteter växer också ständigt fram, vilket kan innebära nya anspråk på leder. Där så är möjligt bör därför olika stigar och leder samordnas för att minska på intrånget för den enskilda markägaren. I skogsterräng kan till exempel delar av en snöskoterled sommartid användas som cykel- eller ridled. Behovet av samordning gäller i första hand leder på fast mark, leder över myrar bör inte alls användas sommartid på grund av risken för markskador.

Snöskoterleder ska allmänt placeras så i terrängen att störningar på omgivningen, bebyggelse, natur och friluftsliv begränsas. För att åstadkomma så liten skada som möjligt på vegetation och mark under spåret och växtlighet vid sidan av det, bör lederna helst dras i öppen terräng. Myrar och annan öppen mark är lämplig – förutsatt att områden med höga naturvärden inte påverkas. Lämpligt är även

kraftledningsgator och motsvarande stråk. Längs kraftledningsgator skall man dock uppmärksamma att staglinor kan utgöra en olycksrisk. Snöskoterleden bör dras så att säkerheten främjas för snöskoteråkare och andra som finns i eller intill spåret. Många gånger är snöskoterspåret ett bekvämt skidspår, ridväg eller promenadspår. Detta kan skapa olycksrisker, men dessa kan minskas om spåret är lagt med den omsorg som behövs för att göra snöskotertrafiken själv tillräckligt säker samtidigt som det kan vara befogat med hastighetsbegränsningar, till exempel 20–30 km/tim längs snöskoterleder inom tätbebyggda områden (se vidare nedan). I områden med omfattande snöskotertrafik bör i första hand en separering eftersträvas. Om det i något särskilt fall behövs ett förbud mot skidåkning längs snöskoterleden, krävs myndighetsbeslut enligt miljöbalken 7 kap 1 § och 7a § Fo (1998:904) Förordning om täkter och anmälan om samråd eller LTF, då man därmed påverkar allemansrätten.

Leder inom reglerade områden skall vara väl markerade i terrängen samt ha naturliga angöringar till det omgivande ledssystemet.

Leder in i tätorter bör utgöra "återvändsgator" för att undvika onödigt genomfartstrafik. Lederna bör sluta med snöskoterparkeringsplatser i anslutning till service- och boendeanläggningar med mera. Uppställningsplatser vid ledslut bör ligga avskilda från till exempel bilparkeringar och inte i omedelbar anslutning till störningskänsliga byggnader.

I mindre tätorter är det oftast lämpligt att anlägga en ringled kring själva tätorten med anslutningar ut till lederna i omgivande terräng.

I större tätorter kan bredare terrängkorridorer möjliggöra genomfart och minska körsträckor längs ringled. Kraftledningsgator, ytterkanterna på skogsområden med mera kan vara lämpliga att använda för sådana genomfartsleder under förutsättning att snöskotertrafiken inte kommer i konflikt med andra intressen. För att anlägga snöskoterleder i kraftledningsgator krävs även godkännande av ledningsrättsägaren förutom markägaren.

På strategiska platser vid korsning mellan snöskoterled och bilväg är det lämpligt att anordna terminaler för av- och pålastning med uppställningsmöjligheter. Se vidare avsnittet "Terminaler och parkeringsplatser".

Antalet genomsläpp, korridorer och leder, uppställningsplatser mm avgörs utifrån ortens storlek samt omfattningen av förväntad sko-

teråkning, riktning mot attraktiva utflyktsmål och önskemål om spridning eller koncentration av trafiken.

Säkerhet

För allmänna snöskoterleder finns krav i TKF om att leden ska ges ett sådant läge och utförande att körningen på leden kan ske på ett säkert och i övrigt tillfredställande sätt med hänsyn till såväl omgivningen som de som färdas på leden.

För övriga leder finns inga formella krav, men det är i praktiken lika viktigt att även dessa leder är säkra och i övrigt tillfredställande placerade och utformade. Det finns redan idag ett mycket omfattande snöskoterledsnät i norra Sverige med huvudsakligen snöskoterklubbar som huvudman. Delar av detta nät kan bli föremål för upprustning, och att få kommunen eller länsstyrelsen som huvudman och därmed bli allmän snöskoterled. Men sannolikt kommer stora delar av detta lednät inte bli allmänt, lederna är redan anlagda och statsbidrag kan inte utgå för drift och underhåll.

Den som är ledhållare, dvs ansvarar för en snöskoterleds anläggning och drift, kan bli skadeståndsskyldig om en olycka uppstår genom ledhållarens försumlighet eller vårdslöshet, till exempel dåligt underhåll eller olämplig lokalisering. Se vidare avsnitten ”Huvudmannaskap”, ”Ansvarsfrågor”, ”Avtal” och ”Ansvarsförsäkring” samt bilaga 6.

Ledernas geometri

Snöskoterleder bör ha en bredd och linjeföring så att färden blir säker och så att underhåll och drift underlättas. Den röjda bredden bör kunna begränsas till cirka 5 meter. För leder som ska underhållas med maskin bör bredden anpassas till maskinens krav. Siktsträckan över backkrön och i sväng i brant backe bör vara minst 30 meter. Bredden på leden ska också medge undanmanövrer på dessa platser. Lederna bör ges jämna lutningar och inte innehålla alltför branta backar. Terrängen och medelprestanda på snöskotern, exempelvis normal touringåkning bör få avgöra hur brant en led kan anläggas. Lutningar på mer än 1:5 i längre stigningar bör helst undvikas. Annars kan ovana förare eller fordonsekipage med tunga släp fastna. Vid diken, slänter och andra tvära passager kan dock större lutningar medges. Underlä-

get på leden bör vara jämnt, det underlättar preparering och ger säkrare körning. Snöskoterleden bör dras så att markarbeten undviks, men vissa maskiningrepp i marken kan erfordras i ojämna partier. Vidare bör leder inte bestå av långa raksträckor, de kan inbjuda till onödig fortkörning. Dessutom ger en mjukt kurvig dragning oftast bättre anpassning till landskapsbilden. Leden bör dras så att körhastigheten naturligt varierar och minskas före punkter där hastigheten bör hållas låg, till exempel vid vägkorsningar.

Vatten- och avloppsledningar

Snöskoterleder innebär ökat tjäldjup, varför snöskoterleder inte bör förläggas längs med eller ovanpå vatten- och avloppsledning alternativt korsa ledningsstråk som inte ligger förlagda på frostfritt jorddjup. Samråd bör alltid ske med kommunens gatu- och va-kontor vid lokalisering av snöskoterled.

Korsningar av olika slag

Snöskoterleder bör i första hand dras så att korsningar med vägar, gångvägar, skidspår med mera undviks. Om detta inte är möjligt bör korsningen förläggas på platser med god sikt och trafiksäkra förhållanden. Om det behövs ska varningsmärken sättas upp. Korsning med järnväg får endast ske där det finns en särskild överfart.

Vid korsning med starkt trafikerad väg kan man undersöka möjligheten att samnyttja med befintlig planskild korsning (bro eller tunnel) kombinerat med hastighetsbegränsning. En samordning med gång-/cykelväg förutsätter dock att den är bred, inte utgör välfrekventerat gångstråk och är placerad så att snöskoterleden på bägge sidor inte blir störande för bostäder med mera. Nedan redovisas mer i detalj hur olika korsningar bör utföras.

Korsning med gata och väg

Korsning med gata eller väg ska ske på plats där sikten är tillfredsställande. Leden bör läggas så att korsningen sker vinkelrätt. Närmast vägen bör leden ha ett horisontellt vilplan för att underlätta start efter stoppet före vägen. Detta förutsätter vanligen någon form av arrangemang, till exempel igenfyllning av dike (permanent med grus och trumma eller tillfälligt med snö).



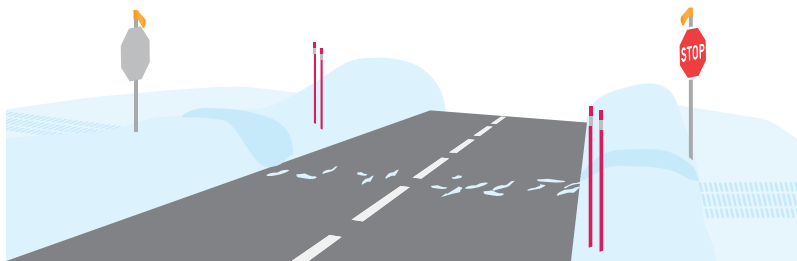
När en led planeras och den behöver korsa en gata eller väg ska alltid väghållaren (Trafikverket, kommunen eller enskild vägägare) kontaktas för samråd, för att hitta en bra och säker lösning. Om det behövs permanenta åtgärder vid anslutning till allmän väg kan det behövas ett särskilt tillstånd enligt Väglagen.

Stopplikt gäller alltid när man från terräng ska korsa en väg. Som standard bör alla leder som korsar allmänna vägar skyltas med vägmärket "B2 Stopplikt" enligt Vägmärkesförordningen 2007:90 (VMF), för att upplysa om att man kommer till en väg och har stopplikt där. Är sikten längs leden dålig mot korsningen bör också förvarning sättas upp.

Från stoppmärket bör man ha tillfredsställande sikt över vägen. Som exempel bör siktsträckan vara minst 130 meter åt båda hållen om tillåten hastighet på vägen är högst 70 km/tim. Av stor vikt är god snöröjning i korsningar mellan snöskoterled och väg. Siktförhållanden som under barmarkstiden är bra kan vintertid vara helt oacceptabla på grund av snövallar. Stor vikt måste således läggas vid snöröjningen. Särskilt intresse bör ägnas åt korsningar i samband med plogning eller snö- och ishyvling. De upplagade vallarna kan vara mycket svåra att passera, speciellt från vägbanan.

Där en snöskoterled korsar en väg kan det ibland vara lämpligt att sätta upp varningsmärket för terrängskotertrafik (vägmärke A33 enligt VMF) på vägen enligt bild 8. Behovet av detta avgörs av väghållaren, som också svarar för att märken sätts upp. Trafikverket har en nationell riktlinje för hur vägmärket A33 bör användas. På Trafikver-

kets hemsida finns information om hur man ansöker om varningsmärken under “Service & e-tjänster”. Behovet av utmärkning diskuteras lämpligen när kontakt tas med väghållaren om korsningen.



Rekomenderad utmärkning av skoterledskorsning med väg. Dubbla snöstötar före korsningen och reflexflagga på stoppskyltens stolpe.

Korsning med järnväg

Snöskoterleder bör förläggas så att järnvägar om möjligt inte behöver korsas. Om järnväg ändå måste korsas bör i första hand eftersträvas att använda befintliga planskildheter som bro och tunnel. Saknas möjlighet att använda planskildhet bör i första hand plankorsning med säkerhetsanordningar, bommar eller signaler, väljas enligt valschema i BVH 701. I sista hand och om synnerliga skäl föreligger, används korsning med enbart kryssmärke med stopplikt.

Järnvägens ägare (infrastrukturförvaltare) ska besluta om byggnation av nya plankorsningar ”förvaltningsbeslut” enligt arbetsordningen. Oavsett vem som är infrastrukturförvaltare är det Trafikverket som fattar beslut om kryssmärke och säkerhetsanordning som behövs vid plankorsningar enligt Vägmarkesförordningen. Väghållaren ansvarar för att förskrivna vägmärken sätts upp, enligt BVH 701.

Korsning med andra skoterleder, gångvägar, skidspår och liknande

Korsningar med andra snöskoterleder och andra frekventerade stråk såsom skidspår, ridstigar och promenadvägar utformas på principiellt liknande sätt som korsningar med gator och vägar. Leden dras här så att hastigheten nedbringas, att snöskotern kan stanna, tillräcklig sikt ges och att korsningen sker vinkelrätt. Där snöskoterleden korsar led för gående eller skidåkare bör särskild hänsyn tas

till att snöskoterföraren har väjningsplikt mot gående och skidåkare. Om det behövs kan varningsmärke till exempel ”Annan fara” med tilläggstavla ”Snöskoterled” eller ”Korsande skidspår” sättas upp.

Vid korsning med annan snöskoterled bör vägvisare sättas upp i korsningen som anger slutpunkt eller annat mål för den korsande leden.

Cirka 100–200 meter efter snöskoterledens korsning med annan led bör finnas en skylt som bekräftar snöskoterledens fortsättning, anningen påbudsmärke eller anvisningsmärke.

Vid korsning mellan snöskoterled och gångväg eller skidspår bör siktröjning göras så att både snöskoteråkare, gående och skidåkare i god tid ser korsningen. Dessutom bör alltid fallor eller chikaner anläggas på snöskoterleden så att snöskoteråkaren endast kan passera gångvägen eller skidspåret med mycket reducerad fart.

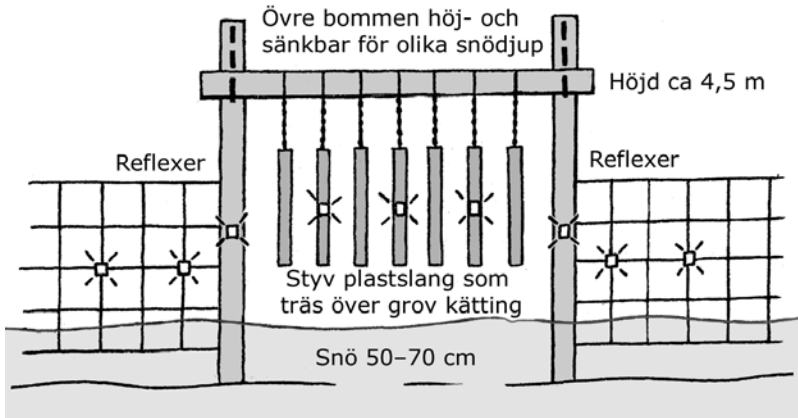


Exempel på utförande av chikan (Åremodellen).

Renstängsel

Där snöskoterled korsar renstängsel kan korsningen utföras med så kallad renportal enligt finsk modell, se figur. Utförandet medger passage med snöskoter medan renen inte går igenom.

Renportal kan endast byggas efter medgivande från berörd sameby och länsstyrelsen.



Exempel på renportal enligt finsk modell.

Bäckar

Enkla spångbroar över bäckar med mera bör utföras täta för att förhindra djurbenskador. Broar bör markeras samt gärna ha en bredd på minst 4 meter med hänsyn till säkerhet och möjligheten att passera med pistmaskin. Sistnämnda kräver också god bärlighet.



Exempel på en bred spångbro med god bärlighet

Enskild väg

Enskilda vägar förekommer såväl inom som utom tätbebyggt område. Det finns inte något generellt förbud mot körning med terrängfordon på enskilda vägar, även om det i många fall är olämpligt. Det betyder att det inom ett område med förbud mot trafik i terräng kan vara tillåtet att köra på en enskild väg.

Ägaren till enskild väg avgör vilken trafik med motordrivna fordon

som ska få förekomma på vägen enligt 10 kap 10 § trafikförordningen. Det innebär att det är vägens ägare som avgör om snöskotertrafik ska förbjudas på en väg. Ett förbud ska utmärkas med vägmärke eller på annat tydligt sätt. Eftersom utmärkning av ett förbud normalt sker vid vägens början krävs att den som färdas i terräng och kommer fram mot en väg, på lämpligt sätt förvissas sig om att det inte är förbjudet att färdas på vägen innan han använder den.

Förbudet mot körning på allmän och enskild väg gäller vägbanan - inte diken och slänter med mera, men av olika skäl är det olämpligt att köra snöskoter där.

Där vägens huvudman medger snöskoterkörning på väg med begränsad hastighet, bör huvudmannen sätta upp skyltar med information om vad som gäller.

Observera att ovanstående inte gäller enskilda vägar med statsbidrag. Sådana vägar är att jämställa med allmän väg eftersom de ska uppfylla motsvarande krav som gäller för allmänna vägar, när det gäller trafiksäkerhet, skyltning med mera.

Passage av vattendrag

Passager över frusna sjöar och vattendrag medför alltid risker, men kan aldrig helt undvikas. Passager över is bör vara så kort som möjligt, trånga sund, uddar, sjöars in- och utflöden samt platser med avloppsutsläpp, ska undvikas. Undvik också ställen där isen erfarenhetsmässigt brukar vara svag, till exempel där sk vindbrunnar brukar uppstå. Så långt möjligt bör man också undvika att tillåta leder över strömmande vatten, där föreligger alltid större risker, särskilt om vattendraget dessutom är korttidsreglerat. Leder bör dras så att man inte i onödan inbjuds gena över svaga isar.



Där snöskoterleden börjar gå ut över is bör detta anges med "Annan fara" med tilläggstavla "Passage över is, överfärd sker på egen risk". Eftersom snöskoterleder så gott som undantagslöst är dubbelriktade ska skyltar sättas upp på bägge sidor om sjön eller vattendraget. Där passage sker över sjö bör tydliga skyltar, ledmarkeringar eller fängstarmar ange var leden tar vid på andra sidan.

Huvud- och påfartsleder ska markeras med reflexkäppar. Utfarter/

uppfarter bör markeras med extra skyltning, till exempel dubbla kryss och dubbelstakning. Led över sjö utmärks med ruskor eller stakkäppar. Huvudmannens ansvar för isbärigheten måste i detta fall särskilt beaktas. Se vidare under avsnitten ”Huvudmannaskap och Ansvarsfrågor”. Ett sätt att klargöra ansvaret är att på tilläggstavla ange ett datum efter vilket leden inte får användas, och/eller kombinerat med att överfart sker på egen risk. Enklare broar över bäckar med mera ska utföras täta med reflekterande utmärkning samt ha en bredd av minst 4 meter beroende på prepareringssätt. Se vidare avsnitten ”Utmärkning av snöskoterled” och ”Ansvarsfrågor”.



Dubbelkryss vid uppfart från sjö samt över myrar



Reflexkäppar över sjö

Ibland kan det vara omöjligt att passera över vattendrag på grund av strömförhållanden eller korttidsregleringar. I stället för att hänvisa till långa omvägar kan snöskoterled då samordnas med befintlig vägbro. Detta bör endast komma ifråga då väghastigheten är begränsad och förutsätter att väghållningsmyndigheten eller vägens ägare godkänner lösningen.

Lokalisering i terrängen

Utöver de planmässiga hänsynstagandena måste också säkerhetsaspekter beaktas vid lokalisering av snöskoterleder:

- Av säkerhetsskäl bör en snöskoterled normalt inte sluta blint i terrängen.
- En snöskoterled bör inte gå nära områden med hängdrivor, stup eller risk för lavinfara. Ej heller där det är vanligt att drivsnö ofta

blåser över och täcker ledmarkeringar. Snöskoterleder bör vidare inte lokaliseras till terrängpartier där snön ofta blåser av.

- Snöskoterled över frusna sjöar och vattendrag medför särskilda risker (se föregående avsnitt).

Kontinuitet i tid och rum

Grundläggande för säkerheten är att en snöskoterled inte ska ha några avbrott. Den ska gå att följa även i dåligt väder. För att långsiktigt säkerställa ett sammanhängande ledsystem fordras nyttjanderättsavtal mellan markägare och huvudman, vanligtvis snöskoterklubb eller kommun, se vidare under markupplåtelse. Viktigt är att avtalet gäller tillräckligt lång tid, vanligen tio år med lämplig förlängning. Särskilt viktigt är att reglera förfarandet om avtalet sägs upp, antingen genom att endera parten vill det, eller genom att marken får ny ägare – varvid avtalet upphör att gälla om inte överföringsklausul är tecknad. En led som ej längre är sammanhängande bör snarast dras om eller rivas till hela sin sträckning. Då leder upphör bör detta tillkännages på lämpligt sätt. Förändringarna måste anmälas av huvudmannen till Lantmäteriverket för korrigering av kartor om leden berör kartornas täckningsområden. Eftersom dessa kartor har ett flerårigt revideringsintervall, behöver ändringar av leder ofta även anges genom skyltning vid ledstart och terminaler. Underlåtenhet att informera allmänheten om sådana ledförändringar som kan leda till fara, torde kunna innebära försumlighet enligt skadeståndslagen.

Ansvar och rutinerna för information om ändrade leder bör regleras i avtal mellan ledhållare och eventuell annan driftsansvarig.

Hastighetsbegränsningar

På leder i tätorter och i övrigt i närheten av bebyggelse samt på andra platser där det finns risk för konflikt mellan snöskoteråkare och andra trafikanter kan det av säkerhetsskäl vara aktuellt med begränsningar till lägre hastighet än de 70 km/tim som är högsta tillåtna hastighet enligt trafikförordningen. Även av bullerskäl kan det finnas anledning att pröva behovet av en hastighetsbegränsning på vissa platser. Där färd med snöskoter medges på allmän väg är hastigheten begränsad till 20 km/tim.

Hastighetsbegränsningar meddelas av kommunen genom lokal trafikföreskrift.

Hastighetsbegränsningar bör lämpligen utmärkas med vägmärken då det annars är mycket svårt för den som färdas längs en led eller i ett område att veta var de gäller.

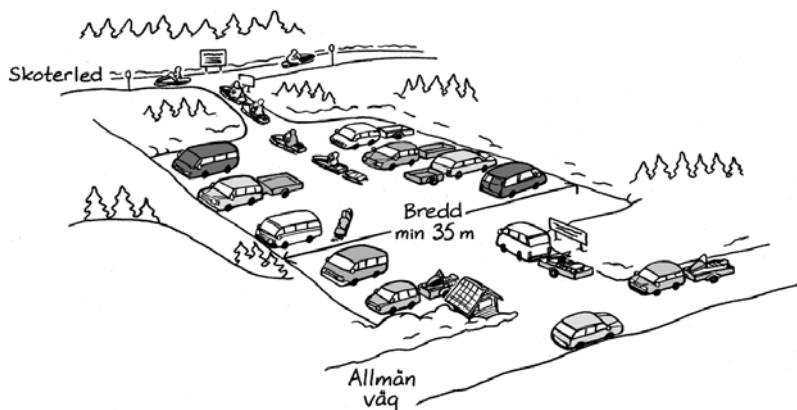
Tidsbegränsningar

I de fall det finns områden med reglering enligt TKL eller LTF intill bebyggelse för att undvika störningar, kan det i vissa fall vara lämpligt att låta regleringen gälla under viss tid på dygnet. På motsvarande sätt kan leder i reglerade områden vara tillåtna att trafikera endast under vissa tider. På så sätt finns det fortfarande viss tillgänglighet till ett område samtidigt som trafiken förhindras under de tider den upplevs som mest störande.

Där särskilda regler gäller är viktigt att besluten följs upp med tydlig skyltning i terrängen.

Terminaler och parkeringsplatser

I små orter behövs som regel inga särskilda angöringsplatser eller terminaler. I större orter med många snöskoteråkare och i turisttåta områden med omfattande snöskotertrafik, är terminaler vid strategiska knutpunkter (bilväg–snöskoterled) nödvändiga för att invånarna på ett acceptabelt sätt ska kunna ta sig ut i omgivande terräng.



I annat fall finns det risk för olovlig eller olämplig uppställning av bilar och släpvagnar längs vägar.

Terminaler bör placeras på den sida av vägen där snöskoterleden finns.

Snöskoterterminaler kan upprättas med olika ambitionsnivåer. Uppställningsplatsen bör utgöras av en hårdgjord avgränsad yta med information och vägvisning i direkt anslutning till terminalen. Utrymme för sopor bör finnas vid varje terminal.

I första hand bör terminaler placeras i anslutning till befintliga anläggningar som till exempel lanthandel, livsmedelsaffär, bensinmack eller dylikt. Därigenom finns bättre förutsättningar att lösa drift- och underhållsfrågorna (framförallt snöröjningen) på ett samordnat och enkelt sätt. Samlokalisering kan innebära att serviceanläggningen är beredd att ta på sig snöröjningen som insats för det ökade kundunderlaget. Utan samlokalisering kan det vara svårt att ekonomiskt klara drift och underhåll av terminaler.



Utrymme för snöupplag bör tillgodoses för att underlätta skötsel och underhåll. Dessa bör förläggas på terminalernas långsidor. Vid större terminaler kan det dessutom vara lämpligt med telefon, fiskekortsautomat med mera samt eventuellt servicebyggnad med toaletter.

Inhägnade terminalanläggningar möjliggör också uppställning av snöskotrar nattetid. Större anläggningar kan övervakas på samma sätt som båthamnar.

På strategiska platser längs allmänna vägar kan det finnas behov av vägvisning till terminalerna. Dessa prövas av väghållaren.

Eventuell långtidsuppställning bör begränsas, uppställningstiden anpassas till hur långa färder man normalt gör från resp terminal. Vid behov kan också förbud införas mot uppställning av husvagnar.

Anläggande av terminal fordrar liksom leder med mera avtal med berörd markägare samt bygglov enligt 8 kap 2 § 8. PBL.

Bensinmackar och sedeltankar

Vid framförande av snöskoter inom bensinmacksområde finns det risk för gnistbildning genom snöskoterskidornas kontakt med grus eller barmark. Vid upplåtelse av snöskoterled fram till bensinmack bör därför alltid samråd ske med kommunens räddningschef, som i varje enskilt fall avgör vilka regler som ska gälla ur säkerhetssynpunkt vid tankning av snöskoter. Man bör sträva efter att snöskotrar kan köra fram till en sidoplacerad pump där snötäckt mark kan vidmakthållas hela säsongen. Tillgång till alkylatbränsle är positivt ur miljösynpunkt.

I vissa fall är det olämpligt att leda snöskotertrafik in på bensinmackar, dels av säkerhetsskäl och dels kan bensinmacken ligga så till att en led strider mot de riktlinjer kommunen antagit beträffande avstånd mellan bebyggelse och led med mera. I sådana fall kan externt lokaliserade bensinpumpar/farmartankar med sedelautomat ändå ge tillfredsställande service. Sådana externa tankar fordrar tillstånd enligt lagen om brandfarliga varor om tankvolymen överstiger 3 000 liter ovan jord eller 1 000 liter under jord. Tillstånd lämnas av kommunen.

Tillstånd enligt lagen om brandfarliga varor är tidsbegränsade beroende på typen av förvaringscistern och besiktningsintervall. Mindre



behållare för bensen, olja med mera liksom bensinpumpar som är fast anbringade i mark eller byggnad omfattas av bygglovplikt. Undantag från lovplikten är cisterner och anordningar för en viss fastighets behov. Kontakta alltid kommunens byggnadsnämnd innan externa sedeltankar eller farmartankar ställs upp i anslutning till snöskoterled.

Utmärkning av snöskoterled

Avseende allmänna snöskoterleder enligt terrängkörningsföordningens (1978:594) 8 § gäller följande:

Inom fjällområdet markeras snöskoterled med enkelmarkering det vill säga på enkelstolpe med ledkryss. Reflex placeras på toppen av stolpen. Lämpligt avstånd mellan stolpar är cirka 40 meter. Dubbelstakning används ej på kalvfjället då behov kan finnas att anpassa körningen till stenblock, drivor, barfläckar mm. Istället är det tillåtet avvika 50 meter på vardera sidan om leden.

Utanför fjällområdet markeras snöskoterled med enkelmarkering, dvs. enkelstolpe med ledkryss samt vid behov dubbelmarkering (över myrar, hyggen, mot åkerkanter med mera). Vid dubbelmarkering markeras ledens bredd på cirka 5 meter. Reflex placeras på toppen av stolpen. Lämpligt avstånd mellan stolpar är ca 80-100 meter.

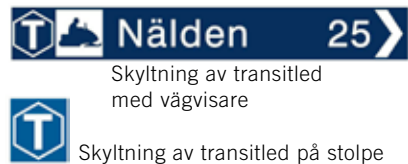
I de fall körning utanför leden inte är förbjuden bör leden vara utmärkt med märket SIS 031211 "Lämplig färdväg". Anvisningsmärken kan sättas med cirka 250 meters avstånd.

I de fall körning utanför leden inte är tillåten (inom reglerade områden) ska leden vara utmärkt med märket D 9 "Påbjuden led för terrängfordon och terrängsläp" enligt vägmärkesförordningen. Påbudsmärken kan sättas med cirka 80-100 meters avstånd.



Om transitleder

För framtida transitleder (genomfartsleder) bör markering av leden göras på samma sätt som för andra snöskoterleder som kompletteras med skylt "Transitled".



Övriga snöskoterleder

Andra snöskoterleder än allmänna, markeras lämpligen med ledkryss och lämplighetsmärke för snöskoter.

För utmärkning i terräng av varning, förbud, påbud och för att ge anvisningar och upplysningar används vägmärken enligt bestämmelserna i Vägmärkesförordningen 2007:90. Saknas vägmärken kan Naturvårdsverket anvisa/rekommendera hur utmärkning ska ske. Användning av märken enligt SIS 031211 eller 031522 (Beteckning för SIS standard "Märkning för sport och friluftsliv") brukar rekommenderas i dessa fall. För märken bör noteras att förordningen gäller före svensk standard.

Utanför förbuds- och regleringsområden används så kallat anvis-

ningsmärkning. Lämplig färdväg anges med lämplighetsmärke, som har blå bård och symbol på vit botten och är kvadratisk. Olämplig färdväg anges med olämplighetsmärke, som är ett lämplighetsmärke med rött streck diagonalt över märket.

Huvudmannen eller av huvudman utsedd ledhållare ansvarar för utmärkning av leder.

Märkning utefter snöskoterled

Påbud- och anvisningsmärken sätts upp i början av led. De kan sedan upprepas längs en led i punkter där tveksamhet kan uppstå och i korsningar mellan leder. Märken monteras alltid på stolpar.

Ett lämpligt avstånd mellan snöskoterledsskyltar kan vara cirka 250 meter där varannan skylt är vänd åt motsatt håll. Vid närområden till samhällen, turistorter och inne i tätbebyggda områden kan tätare märkning erfordras.

Påminnelse skylt, vägvisning om vart leden går samt ledmärkning bör anbringas max. 100 meter ifrån och väl synlig från snöskoterledskorsning. Dessa påminnelse skyltar bör vara försedda med kilometerangivelse och bör upprepas i terrängen på lämpliga ställen.

Faror i terrängen kan märkas ut med varningsmärken. Sådan märkning bör dock ske med viss återhållsamhet och ej överdrivas så att inte naturen blir "gödslad" med märken.

Skytning av eventuella faror längs leden, såsom för laviner eller annat, bör göras med stor urskiljning. Risk finns att frånvaro av sådana skyltar på sikt kan uppfattas som att leden är helt säker, vilket kan leda till att det personliga ansvaret och omdömeskravet sätts ur spel. Leden bör lokaliseras så att varningsskyltbehovet minimeras.

I de fall snöskoterleder dras intill ett reglerat område bör området märkas ut efter snöskoterleden med zontavla samt eventuell information gällande det reglerade området.

Skylden återvändsväg bör placeras vid korsningar där led endast leder fram till terminal, bensin, boendeanläggning, livsmedel etc.

Om man har beslutat om särskilda trafikregler kan dessa utmärkas med vägmärken. Sådana föreskrifter ska kungöras i länets författningssamling och införas i ortstidning.



Passage över isbelagda sjöar eller vattendrag markeras normalt inte. I de fall utmärkning sker används vanligen stakkäppar i plast. Då "ruskor" används bör de förses med reflexer (gärna hängande i ruskorna). Kryssmarkering förekommer också över sjöar, bland annat på markägarens begäran för att tydligt kanalisera var snöskotertrafiken bör ske. Markeringarna ska tas bort i god tid före islossning. Observera att en sådan markering innebär att ledhållaren har ansvar för att isen är säker, om det inte skyltas med "färd sker på egen risk". (Se avsnittet "Passage över vattendrag" och "Ansvarsfrågor")

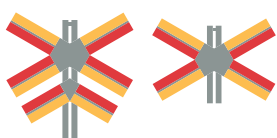
All märkning ska sitta på ledstolpar oavsett om det gäller ledmärkning, vägmärken, reflexer eller hänvisningsskylt.

Kvalitetsnivån på allt märkesmaterial bör vara hög, med bl a en livslängd lika lång som avtal/markupplåtelsens längd. Det skulle betyda att cirka 10 år är en rimlig nivå, både ekonomiskt och funktionsmässigt.

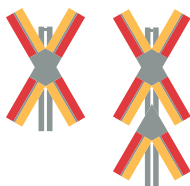
Uppstickande föremål såsom träpinnar, stubbar, rör eller andra metallföremål bör ej förekomma längs snöskoterleder. I de fall uppstickande föremål är placerade i omedelbar anslutning till snöskoterleden bör dessa förses med reflexer som förhindrar påkörning under mörker. Detta gäller också stag till ledningsstolpar.

Exempel på utmärkning framgår av sammanställningen på nästa sida.

Varningsmärken



A39 Kryssmärke (VMF). Märket varnar för en korsning med järnväg



A40 Varning för annan fara (VMF). Extra upplysning till trafikanterna. Märkning ska ej överdrivas! Farans art anges på tilläggstavla.

Förbudsmärken



C13 Förbud mot trafik med terrängfordon och terrängsläp (VMF)



C31 Hastighetsbegränsning



B2 Stopplikt

Anvisningsmärken



E17 Återvändsväg (VMF). För att nedbringa obehörig trafik.



SIS 031211 Lämplig färdväg. Anvisning utanför förbuds- och regleringsområde.



Olämplig eller ej önskvärd färdväg. Anvisning utanför förbuds- och regleringsområde.

Påbudsmärke



D9 Påbjuden led för terrängfordon och terrängsläp (VMF). Används inom förbudsområden för snöskotertrafik, ofta i en mindre storlek.

Betalleder

Avgiftsbelagda snöskoterleder måste förses med regelbunden märkning som informerar snöskoterföraren om att avgift ska erläggas för att få nyttja leden. Utan sådan märkning kan inte försummelse att betala beivras. Dessa leder ska därför alltid förses med tilläggsmerke.



Information och upplysning

Utöver den typ av märken som nämns ovan kan det också behövas informationsskyltar och tavlor av mer allmänt slag som exempelvis anger ledens sträckning, gränser för eventuella reglerade områden, allmänna regler för snöskoterkörning med mera. Dessa kan samlas på en särskild orienteringstavla. Sådana upplysningar kan också behövas vid vissa speciellt utsatta punkter, vid gränsen till ett förbudsområde och i anslutning till turistanläggningar och liknande. Därutöver behöver det vid startpunkter och utefter leder finnas vägvisare som anger målpunkter och avstånd dit.

Markering på karta

Det är av största betydelse för säkerheten att snöskoterleder är korrekt angivna på kartan. På de topografiska kartorna som utges av Lantmäteriverket (LMV), är snöskoterleder markerade på de kartserier som har särskild fjällinformation: Fjällkartan i skala 1:100 000 över hela fjällområdet samt Gröna kartans fjällversion i skala 1:50 000 för Dalarnas och Jämtlands län. I övriga delar av landet finns snöskoterleder på olika kommunala och lokala kartor, däribland särskilda snöskoterledskartor. På de senare redovisas förutom snöskoterleder och regleringsområden ofta sevärdheter, fiskevatten, övernattningsmöjligheter, bensinmackar och övrig service etc.

För fjällsäkerheten är det de allmänna snöskoterlederna på de allmänt spridda topografiska kartorna som är av störst betydelse. Dock gäller självklart att alla slags kartor som anger vinterleder ska vara

korrekta. Ledhållaren bör därför alltid informera LMV om nya och ändrade leder. För övriga kartor bör rimligen gälla att utgivaren själv samlar in och presenterar korrekt ledinformation. Underlåtenhet att korrekt redovisa gällande snöskoterleder på kartan, torde kunna innebära skadeståndsansvar vid olycka. Då leder läggs in på karta bör upplåtelsefrågorna vara klara.

Med hjälp av satellitnavigeringssystem (GPS) finns nya möjligheter att samla in data om en ny/blivande snöskoterleds läge i terrängen. Genom att köra snöskoterleden och lagra koordinatpunkter i GPS-mottagare kan ledens sträckning bestämmas på cirka 2-10 meter när, en noggrannhet som normalt är tillräcklig för fjällkartorna. Även digitalisering med hjälp av helikopter kan användas. Nya manér för bland annat transitleder/betalleder/huvudleder bör, om det är möjligt, tryckas på framtida kartor för att undvika förväxlingar.



Kapitel 4.

Handläggning av riktlinjer och ärenden

Då kommunen utarbetat sin snöskoterpolicy med övergripande riktlinjer och tillhörande mer detaljerade regler för leders placering mm, är det lämpligt att dessa sänds på samråd och ställs ut i princip på samma sätt som en detaljplan. Berörda myndigheter, organisationer och ortsbor ges möjligheter att lämna synpunkter på förslaget, förändringar kan arbetas in och slutresultatet blir en kommunal policy med riktlinjer som är bra förankrade. Efterföljande enskilda beslut om förbuds- och regleringsområden, undantag för leder, dispenser inom gällande förbudsområden samt lokala trafikföreskrifter blir lättare att handlägga samtidigt som en enhetlig linje kan upprätthållas.

Kommunerna rekommenderas utse en handläggare för snöskoterfrågor med tvärasekteriellt ansvar inom friluftsförvaltning (näring, plan, fritid) som därigenom kan samordna och ta ett helhetsgrepp.

Nedan redovisas förslag på vilka kommunen bör samråda med. Varje kommun måste naturligtvis forma sin egen samrådslista utifrån sin egen organisation samt vilka övriga organisationer och myndigheter med flera som kan vara berörda.

Obligatoriska:

Länsstyrelsen (ej obligatorisk vid beslut om lokala trafikföreskrifter)

Polisen

Facknämnd/Gatu- och va-kontoret

Facknämnd/Trafiksäkerhetshandläggare

Facknämnd/Miljökontoret

Facknämnd/Plan- och byggkontoret

Berörda snöskoterklubbar

Kommunala samrådsgrupper

Markägarorganisationer

Berörda fastighetsägare

Samebyar

Avgörs från fall till fall:

Trafikverket, berört regionkontor (om allmän väg eller järnväg berörs)

Kommunstyrelsen

Räddningstjänsten

Facknämnd/Skolkontor

Facknämnd/Turist, fritid

Stugägarföreningar

Vägförening/väghållare

Byalag

Lokala naturvårdsorganisationer

Lokala friluftorganisationer

Lokala turistorganisationer

Lokala fiskevårdsområden

Fjällsäkerhetskommittéer/föreningar

Då de övergripande riktlinjerna för snöskoterleders placering med mera har integrerats i översiktsplanarbetet, utgör de formellt en del av översiktsplanen och handläggs enligt PBL:s regler vad avser samråd, utställning och kommunala beslut. Om riktlinjerna hanteras fristående bör de även då på grund av sin policykaraktär antas av kommunfullmäktige. Riktlinjerna kan jämföras med översiktsplanens rekommendationer i övrigt och blir vägledande för efterföljande enskilda beslut. Riktlinjerna kan också antas av kommunstyrelsen eller till exempel miljö- och byggnämnd i de fall kommunen lagt ett sammanhållet ansvar för miljö-, plan-, bygg- samt trafiksäkerhetsfrågor på sådan nämnd. Det är viktigt att riktlinjerna har en bred förankring både i den kommunala organisationen liksom hos övriga berörda organisationer och myndigheter. Beslutsnivån avgörs av varje enskild kommun beroende på organisation och ansvarsfördelning mellan olika kommunala organ.

Samrådsutskicket kan också kombineras med utställning annonserad i ortstidningen samt offentliga möten om man bedömer detta erforderligt.

Lokala trafikföreskrifter

Vid beslut om införande av områden med förbud mot fordonstrafik ska yttrande inhämtas från polismyndigheten. Markägaren och berörd sameby ska ges tillfälle att yttra sig under beredningen av ärendet. I vissa fall ska även väghållningsmyndigheten ges tillfälle att yttra sig.

Det är också lämpligt att även i dessa ärenden gå igenom samrådslistan enligt ovan och anpassa samrådskretsen till det enskilda ärendet. Man kan även ställa ut förslaget så att allmänheten ges möjligheter att inkomma med synpunkter.

Om kommunen avser att förbjuda trafik inom ett område bör även behovet av eventuella leder i området undersökas. Kommunen handlägger då i ett och samma beslut:

- förbuds- och regleringsområdets omfattning samt vilka undantag som ska gälla för till exempel markägare, rennärning och yrkestrafik;
- längs vilka leder inom området som körning ska vara tillåten.

De enskilda lederna prövas utifrån planmässiga överväganden samt mot kommunens övergripande riktlinjer för snöskotertrafik.

Om kommunen redan infört områden med regleringar och avser besluta om nya leder inom sådant område, bör samma handläggningsrutiner tillämpas, men antalet samrådspartners kan begränsas till de som direkt berörs av den aktuella snöskoterleden. Vid snöskoterleder som föreslås bli placerade nära bostadsområden bör berörda fastighetsägare liksom övriga boende alltid ges möjlighet att yttra sig.

LTF ska tas in i liggare och kungöras i länets författningssamling samt införas i ortstidning. När föreskriften tagits in i liggaren ska kommunen skyndsamt sända utdrag ur liggaren till länsstyrelsen, polismyndigheten, väghållningsmyndigheten samt, om väghållningsmyndigheten är kommunal, Trafikverket. Även markägaren ska underrättas genom utdrag ur liggaren. Avser föreskriften förbud mot trafik med fordon ska markägaren delges föreskriften.

I vissa fall är det också lämpligt att utmärka trafikregler i terrängen. Det gäller framför allt reglerade områden i anslutning till platser som är livligt frekventerade av turister och där det annars kan vara svårt för en besökare att veta eller få reda på vad som gäller. På sådana

platser kan det också vara lämpligt att sätta upp kartor som visar områden med regleringar, leder och andra bestämmelser angivna.

En kommuns beslut om LTF kan överklagas till länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till Transportstyrelsen. Endast de statliga väghållningsmyndigheterna och polismyndigheterna har rätt att överklaga beslutet.

Till föreskrifterna ska bifogas karta som visar den geografiska avgränsningen av områden med regleringar. I den mån beslutet också omfattar snöskoterleder bör dessa vara utmärkta på kartan.

I bilaga 3 och 4 återfinns principexempel samt några kommunalt beslutade exempel på lokala trafikföreskrifter.

Förbud enligt 3 § terrängkörningslagen

I terrängkörningsförordningen 16 § framgår att kommunen ska samråda med länsstyrelsen innan beslut om förbud eller föreskrift meddelas. Av allmänna förvaltningsregler följer att även andra som berörs ska ges tillfälle att lämna synpunkter. Det torde främst gälla markägare som för övrigt också ska delges beslut om förbud eller föreskrift.

Vid införande av regleringsområde enligt TKL 3 § föreslås att samma rutiner tillämpas som när det gäller LTF. Med sådana rutiner tillgodoses de krav som förvaltningslagen och andra bestämmelser ställer.

Ovanstående gäller även då beslut om tillfälliga förbud ska fattas.

Även om det inte finns ett uttryckligt krav på att förbud eller föreskrifter enligt 3 § TKL som meddelas av kommun ska kungöras i författningssamling, kan kommunen överväga att ändå göra detta för att sprida information om gällande bestämmelser. Det finns inte heller något krav på utmärkning av sådana förbud eller föreskrifter, men möjligheten finns att använda vägmärken och denna möjlighet bör nyttjas där behov föreligger. Det kan också vara lämpligt att sätta upp informationstavlor på strategiskt viktiga platser.

Placering av leder, obligatoriskt samråd

Då nya leder planeras av kommun eller snöskoterklubb är det nödvändigt med tidiga samråd med berörda markägare och samebyar, samt Trafikverket om allmän väg eller järnväg skall korsas. Därutö-

ver anpassas samrådskretsen till det enskilda ärendets behov. Den obligatoriska anmälan till länsstyrelsen för samråd enligt miljöbalken bör också göras i ett tidigt skede. Detta kanaliseras lämpligen genom kommunen om det är en snöskoterklubb som planerar anläggande av led. Syftet med detta samråd är att garantera att allmänna intressen beaktas.

Inom planlagda områden behövs ingen anmälan om samråd.

Beslutande myndighet

Kommunen meddelar lokala trafikföreskrifter som gäller terräng samt meddelar förbud och föreskrifter enligt TKL 3 § inom kommunen. Vilket organ inom kommunen som ska vara beslutsmyndighet bestämmer kommunen själv. Det kan vara kommunstyrelse, trafiksäkerhetsnämnd, miljö- och byggnämnd, byggnadsnämnd, kommunaldelsnämnd etc, beroende på hur den enskilda kommunen fördelat myndighetsuppgifterna genom kommunfullmäktigebeslut och delegationsordning.

Oberoende av vem som fattar besluten är det angeläget med en bred beredning och handläggning samt att överväganden om förbudsområden och snöskoterleder sätts in i ett större planmässigt sammanhang enligt rekommendationerna i denna handbok.

Reglering i detaljplan

Att anlägga en snöskoterled fordrar inga tillstånd enligt plan- och bygglagen (PBL). Snöskoterleder inom tätorter berör som regel alltid detaljplanlagda områden, men har hittills sällan tagits med i detaljplaner annat än möjligen som en illustration. För att säkerställa rätten till snöskoterled samt informera berörda redan i planerings-skedet, är det lämpligt att också behandla snöskoterleder då program upprättas för detaljplan, vid översyn av detaljplaner samt vid upprättande av nya detaljplaner. Därigenom sker en planmässig prövning mot andra intressen, miljöaspekterna kan vägas in redan från början samtidigt som förfarandereglererna garanterar ett medborgarinflytande. Kraven på miljökonsekvensbeskrivningar i PBL medför också att en snöskoterleds miljöpåverkan ska redovisas om den medför betydande påverkan på miljön.

Snöskoterled kan redovisas inom detaljplan som allmän plats med särskild anvisning ”SNÖSKOTERLED” eller på tomtmark med särskild beteckning Z1, ”marken ska vara tillgänglig som allmän skoterled”. Den planmässiga redovisningen finns beskriven i Boverkets handbok om detaljplan och områdesbestämmelser.

Sammanfattning av ärendehandläggning

Ärendehandläggning		
Ärende	Beslutande myndighet	
	Berör en kommun	Berör flera kommuner
Lokal trafikföreskrift	Kommunen	-----
Förbud enligt 3 § terrängkörningslagen	Kommunen	Länsstyrelsen
Anmälan enligt Miljöbalken om anläggande av snöskoterled	Kommunen om tillsynen överlåtits	Länsstyrelsen om tillsynen ej överlåtits till kommunen
Översiktsplan, policybeslut	Kommunen	-----
Reglering i detaljplan	Kommunen	-----

Kapitel 5.

Administrativa frågor

Huvudmannaskap för allmänna och enskilda leder

Snöskoterled med stat eller kommun som huvudman utgör allmän snöskoterled. Därutöver kan stat eller kommun besluta om en annan/enskild led ska bli allmän. Detta innebär också att staten/kommunen blir huvudman/ledhållare. Med huvudmannaskapet för allmänna snöskoterleder följer också ett ansvar för ledhållningen, det vill säga anläggning och drift av lederna. När leden går över enskild mark är huvudmannen den som tecknar nyttjanderättsavtalet.

För andra/enskilda snöskoterleder kan huvudmannaskapet variera. Det vanligaste hittills är att lokala snöskoterklubbar eller sammanlutningar av klubbar och andra lokala organisationer ansvarar för både anläggning, drift och underhåll av snöskoterleder. I det sistnämnda fallet bildas som regel en ny förening som samordnar och säkerställer snöskoterledssystemet inom hela eller delar av kommunen. Det är denna förening som då tecknar nyttjanderättsavtal med berörda markägare och som ansvarar för alla drift och underhåll (till exempel i Vilhelmina och Åre). Det förekommer också att kommunen står för huvudmannaskapet både för att anlägga, driva och underhålla lederna, men också att kommunen enbart står som formell huvudman och i övrigt avtalat bort drift och underhåll till förening eller fristående snöskoterledsbolag (till exempel i västra Härjedalen). I fjällen har stora regleringsområden införts samtidigt som vissa områden kompletterats med ett omfattande nät av leder med staten som huvudman.

Förslag till ledsträckningar initieras ofta av de olika snöskoterklubbarna, men det övergripande ansvaret för vägning mot andra intressen samt beslut om leders sträckningar med mera bör vara en kommunal angelägenhet samordnat med kommunens översiktliga planering oberoende om leden är allmän snöskoterled eller ej. Den formella bedömningen sker genom det obligatoriska kravet på samråd med länsstyrelsen enligt miljöbalken.

För att erhålla en väl fungerande snöskotertrafik inom och i anslutning till tätorterna behövs förutom lederna också terminaler med parkeringsplatser för bilar och släpvagnar. I de fall lämpliga terminaler inte kan samordnas med annan verksamhet vad avser anläggande, drift och underhåll kan kommunerna överväga att själva ansvara för

anläggandet och driften av sådana terminaler. Ett bra terminalsystem kan ge sådana positiva effekter i form av minskad olovlig körning inom och i anslutning till tätorten att det kan motivera allmänna insatser.

Ansvarsfrågor

Med huvudmannaskapet följer också ett ansvar för säkerheten på snöskoterleden. Huvudmannaskapet som ledhållare innebär att ansvaret för säkerheten på snöskoterlederna är icke-överlåtbart och därmed ett så kallat principalansvar. Det innebär att ledhållaren är ansvarig såväl för vållande av skador genom sin egen verksamhet, som för sådant som vållas av annan för vilken kommunen/staten svarar, till exempel en snöskoterklubb som sköter lederna enligt avtal. En parallell till detta är principalansvaret för sådan väghållning som kommunen är ålagd genom lag. Det bör noteras att markägaren har ansvarsbefrielse där nyttjanderättsavtal är tecknade enligt bilaga 5.

En förutsättning för skadeståndskyldighet enligt Skadeståndslagen (3 kap 2 §) är att skadan har samband med vållande, dvs oaktsamhet, ovarsamhet, vårdslöshet eller försummelse från ledhållaren eller någon denne svarar för. Sådan försumlighet kan vara att underlåta att med rimliga intervall kontrollera att ledmarkeringar och broar är i gott skick, dra en snöskoterled nära vanliga och erkänt farliga hängdrivor, eller att ha ett skötselavtal med alltför låg ambition. I övrigt utövas snöskoterkörning liksom andra fritidsverksamheter i naturen på egen risk. Säker snöskoterkörning, särskilt i fjällterräng, erfordrar kunskaper om lämplig säkerhetsutrustning, teoretisk och praktisk kunskap om hur man ska bete sig i kritiska situationer, samt ett gott omdöme och ett personligt ansvar för sin naturvistelse. Skadeståndsansvar längs led kan bara komma ifråga vid färd på den markerade och avgränsande leden. Skadeståndsansvar längs väg kan bara komma ifråga om, till exempel en oplogad skogsbilväg, utgör markerad snöskoterled vintertid.

Om en olycka skulle inträffa på grund av oaktsamhet/försummelse av den som planerat eller ska underhålla en led, kan den som drabbas välja att begära skadestånd från antingen den som enligt upphandling eller avtal ska utföra underhållet, såsom en snöskoterklubb, eller från ledhållaren, dvs kommunen/staten för allmänna leder. Ledhållaren kan i det senare fallet kräva tillbaka ersättning från snöskoter-

klubben, så kallad regress. Har denna inga tillgångar eller upphört att existera, får ledhållaren stå för kostnaden själv. Motsvarande skadestånd kan utkrävas om det visar sig finnas oaktsamhet vid själva lokaliseringen av leden. För andra snöskoterleder riktas skadeståndskravet alltid mot huvudmannen, vanligtvis den lokala snöskoterklubben.

För att undvika skadeståndsrättsligt ansvar vid eventuella uppkomna skador ankommer det på ledhållaren att underhålla lederna på lämpligt sätt. Upphandlas underhållsarbetet från någon extern part bör bland annat skötselns innehåll och intervall framgå av uppdragsavtalet. Ledhållaren bör också systematiskt följa upp att avtalet fullgörs och vidta lämpliga åtgärder om brister upptäcks. Skador kan naturligtvis uppkomma trots att regelbundet och ändamålsenligt ledunderhåll utförs, exempelvis genom brukares ovarsamma körning, men skadorna kan då inte härledas till ledhållarens ansvarsområde.

Ledhållaren bör också alltid teckna en ansvarsförsäkring, dvs. en försäkring som gäller för tillfällen då ledhållaren krävs på skadestånd för person- eller saksador. Ansvarsförsäkringar ersätter vanligen skadestånds-, utrednings-, förhandlings- och rättegångskostnader om den försäkrade blir skadeståndsskyldigt för person- eller sakskada enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer. I sammanhanget bör uppmärksammas att en ansvarsförsäkring inte sänker kravet på ändamålsenligt underhåll av leder m.m.

Rättsläget är något oklart om ansvaret vid en eventuell isoluckycka. Vid markerad led (ruskor eller stakkäppar) på is bör det rimligen åligga huvudmannen att fortlöpande kontrollera isens kvalitet och stänga leden om isen inte är bärkraftig. Försummelse av detta torde leda till skadeståndsansvar. För att slippa sådant ansvar ska skyltning ange att körningen sker på egen risk eller att leden inte får användas efter ett visst datum eller att leden upphör vid stranden. En parallell finns vid skyltning om att en kommunal gångväg inte sandas på vintern, för att kommunen ska befrias från ansvar vid en halkolycka. Sannolikt kan kommunen då med fog göra gällande att den vidtagit rimliga åtgärder för att avråda från att använda den osandade vägen.

I de fall leden inte markeras över isen, sker körningen på förarens egen risk. Snöskoterföraren bör emellertid genom skyltning göras uppmärksam på att fortsatt färd innebär körning över is och att körningen sker på egen risk. Leden bör formellt sluta vid stranden, vilket skyltas.

Brandrisken och behovet av brandförsäkring av skog utmed snöskoterled är erfarenhetsmässigt mycket ringa eftersom verksamheten endast utövas vintertid.

En snöskoterled kan närmast beskrivas som en anläggning bestående av preparerad snö, ledmarkeringar, broar och skyltar m.m. Det ankommer på ledhållaren att ansvara för att leden dras genom lämplig terräng och att sörja för erforderlig skötsel av anläggningen. Till hållandet av led finns kopplat ett skadeståndsrättsligt ansvar i enlighet med bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207). För att skadeståndsskyldighet ska inträda krävs dock ett oaktsamt/vårdslöst handlande, alternativt underlåtenhet att handla, exempelvis genom att eftersätta skötsel och underhåll. Vidare krävs att det finns ett orsakssamband mellan handlingen/underlåtenheten att handla och den inträffade skadan. För att ersättning ska kunna erhållas för skada uppkommen vid nyttjande av snöskoterled torde alltså krävas att skötsel och underhåll är eftersatt i sådan grad att det ur ett skadeståndsrättsligt perspektiv kan bedömas vara oaktsamt/vårdslöst. Vidare krävs ett direkt samband mellan den eftersatta skötseln/underhållet och den faktiska skadan.

Dras leden på en direkt olämplig plats i terrängen, exempelvis alldeles nära ett stup, utan att detta tydligt markeras genom skyltning eller på annat sätt, torde ledhållaren också kunna hållas skadeståndsskyldig, dock krävs även här att kraven på oaktsamhet/vårdslöshet och orsakssamband är uppfyllda.

Kravbilden avseende skötsel och underhåll av till leden hörande (mer eller mindre) fasta konstruktioner, såsom ledmarkeringar och broar m.m., kan förmodligen ställas förhållandevis högt. När det gäller preparering och snökvalitet är det emellertid så att snöförhållanden snabbt kan förändras beroende på väder, vind och andra förekommande naturfenomen, såsom höga vattenflöden, vårsol, flatljus, dimma, temperaturväxlingar, kraftiga snöfall m.m., varför skaderisken snabbt kan variera i såväl tid som rum. Den som håller en led kan knappast hållas ansvarig för skador som uppkommer på grund av väderförändringars påverkan på ledens kvalitet/farbarhet. Motsvarande torde också gälla exempelvis om ledmarkeringar blåser omkull (och därmed utgör en skaderisk genom påkörning) under hårda vindförhållanden. Däremot bör ledhållaren kunna anses vara skyldig att besiktiga ledsystemet inom rimlig tid efter exempelvis en storm i syfte

att återställa skadade ledmarkeringar och skyltar m.m., dvs. till leden hörande fasta konstruktioner.

Dras en led med bredden 5 meter torde alltså ledhållarens ansvar enligt ovan främst omfatta fasta konstruktioners beskaffenhet inom det faktiska ledområdet. Inträffar skada utanför leden kan denne inte hållas ansvarig. När det exempelvis gäller enkelstakade leder inom regleringsområden är det inte ovanligt att man, beroende på snöförhållandena, måste söka lämplig farbar väg inom +/- 50 meter från stakningen räknat. Också i sådana fall torde ledhållarens ansvar vara begränsat till just själva ledmarkeringarna, skyltarna, broarna m.m. Dock kan ledhållaren knappast hållas ansvarig för variationer/risker i terrängen inom det 100 meter breda område som är tillåtet att köra inom (uppenbara risker, såsom stup m.m., oaktade).

Det ankommer på den som framför snöskoter att förvissa sig om att körningen inte åsamkar skada i terrängen. Det ankommer också på denne att framföra fordonet på ett sätt som minimerar risken för egen eller andras person- och sakskador. Snöskoterkörning sker alltså i stor utsträckning på egen risk under eget ansvar och förutsätter helt kort kunskap, omdöme och erfarenhet. En skadelidande som har framfört sin snöskoter oaktsamt eller vårdslöst kan i viss mån anses ha medverkat till skadan eller i vart fall ha ökat risken för densamma, varvid en eventuell skadeståndsansättning kan komma att falla bort helt eller delvis.

Sammanfattningsvis bör ledhållare bland annat beakta följande (listan är inte uttömmande):

- Dra leder i härför lämplig terräng. Skylta/spärra av för att varna för uppenbara faror, såsom stup m.m.
- Ta fram och implementera en plan för skötsel och underhåll. Protokollför skötsel-/underhållsåtgärder (utfört av vem/datum).
- Besiktiga regelbundet ledernas skick, främst med avseende på fasta konstruktioner. Protokollför besiktningsrundor (utfört av vem/datum/ledsträckning).
- Upplys gärna nyttjare av lederna, genom skyltning, på ledkort och kartor m.m., om att körning sker under eget ansvar på egen risk.
- Teckna om möjligt ansvarsförsäkring för ledverksamheten.

Finansiering av leders anläggande, drift & underhåll

Inom regleringsområden beslutade av regeringen ansvarar staten för ledernas kostnader. För allmänna snöskoterleder ansvarar huvudmannen, dvs staten eller kommunen för snöskoterledshållningen. Allmänna leder ska enligt TKF genom underhåll och övriga åtgärder hållas i ett säkert och tillfredställande skick med hänsyn till såväl omgivningen som dem som färdas på den. Inget hindrar dock att en kommun genom upphandling eller annat avtal uppdrar åt någon annan, till exempel en snöskoterklubb att anlägga och/eller sköta samt teckna nyttjanderättsavtal för allmänna skoterleder. Detta torde i många fall bli vanligt.

För övriga snöskoterleder anges i proposition 1995/96:226, "Hållbar utveckling i landets fjällområden" att det är viktigt att de som i första hand utnyttjar lednätet tar ett kostnadsansvar för såväl anläggande som drift och underhåll av leder. Snöskoterklubbarna utför därvidlag ett betydelsefullt frivilligt arbete. Arbetsmarknadspolitiska åtgärder används också vid anläggande av leder.

Vissa kommuner betraktar snöskoterleder som fritidsanläggning jämförbar med skidspår, idrottsplatser eller liknande avseende bidrag till anläggande samt drift och underhåll. Vägningar och prioriteringar görs inom ramen för befintliga resurser. Andra kommuner har hittills principiellt valt att inte engagera sig ekonomiskt i vare sig anläggande eller drift och underhåll av snöskoterleder. Det är lämpligt att kommunerna i sin översiktsplanering eller på annat sätt uttrycker sin åsikt om finansieringsprincipen för snöskoterlederna.

I områden med omfattande snöskotertrafik kan fristående bolag eller ekonomiska föreningar bildas som anlägger och driver snöskoterledssystemet på i huvudsak kommersiella grunder. Detta kan kombineras med olika typer av drifts-/skötselbidrag från kommun, egna insatser/ideellt arbete från medlemmarna etc. Det är dock endast i enstaka fall som verksamheten helt och hållet kan bedrivas på kommersiella grunder, i de flesta områdena brottas snöskoterklubbar och föreningar med ekonomin för drift och underhåll.

Enligt rapporten "Finansiering av skoterleder - Kartläggning av befintliga finansieringssystem i Sverige" av Anna Grundén, Turismforskningsinstitutet ETOUR 2010 så finns det i dagsläget flera olika typer av finansieringslösningar i Sverige där pris, kvalitet och användare skiljer sig åt. I Sverige finns fyra olika typer av ledfinansieringssystem;

- 1) snöskoterleder finansierade via frivilligt medlemskap och ledbidrag i snöskoterförening
- 2) snöskoterleder finansierade via kommunalt bidrag och snöskoterförening
- 3) snöskoterleder finansierade via avgiftsbelagda leder
- 4) snöskoterleder finansierade via statligt medel

Den vanligaste formen av finansiering i dagsläget är den som sker genom lokala snöskoterklubbar och som till stor del bygger på ideell arbetskraft. I nordligaste Sverige, Norrbotten och Västerbotten skjuter även kommunerna till resurser för underhåll och drift av snöskoterleder (Eklund, 2009). I turismtåta destinationer i Jämtland, Härjedalen och Dalarna finns även flera snöskoterleder som är avgiftsbelagda. Enligt rapporten kommer sannolikt de kommunala bidragen att minska eller upphöra vilket kan leda till att det blir svårare att upprätthålla en god kvalitet på snöskoterlederna. En avgiftsbelagd snöskoterled kan därmed ses som en lösning för att behålla och förbättra ledkvalitet. Detta kan även ses som en lösning för snöskoterklubbar som har dålig ekonomi (Isaksson, 2009).

I rapporten framgår vidare att det i många glesbygdsområden inte finns samma besöksstryck eller betalningsvilja som i turismtåta fjällområden som redan har en uppbyggd turistisk infrastruktur. För ett flertal områden som infört avgiftsbelagda leder kvarstår ofta samma problematik som innan dvs. att ledintäkterna inte täcker kostnaderna för preparering och underhåll. Ett litet besöksantal och få betalande åkare leder till att flertalet avgiftsbelagda ledområden fortfarande är beroende av ideella insatser från lokala snöskoterklubbar för att få verksamheten att gå runt. Utanför regleringsområden kan det dessutom vara svårt att motivera åkare att betala ledavgifter, särskilt i glesbygden.

I många kommuner finns det förhoppningar att attraktiva och välpreparerade leder skall öka besökarantalet och bidra till sysselsättning och lokal ekonomisk omsättning. För att utveckla en hållbar snöskoterturism krävs det emellertid mer än enbart attraktiva leder. Som tidigare forskning visat så efterfrågar dagens fjällbesökare varierande aktiviteter och en väl utbyggd infrastruktur. Den största ökningen av snöskoteråkningen kommer troligtvis att ske i turismtåta fjällområden som redan är hårt exponerade.

Ovanstående pekar på behovet av en övergripande nationell lösning för att vi i framtiden ska ha välfungerande snöskoterleder, framförallt utanför de mest turistintensiva vinterdestinationerna i landet.

Det avgiftsbelagda snöskoterledssystemen i Funäsdalsfjällen (www.funasfjallen.se/skoter) och Årefjällen (www.vasek.se) är exempel på typ 3. I dessa områden är snöskotertrafiken helt eller delvis styrd till lederna genom kommunalt beslutade regleringsområden. Drift och underhåll finansieras huvudsakligen genom obligatoriska ledavgifter.

Snöskoterledssystemet i Vilhelminaområdet (www.vbs.vilhelmina.com) är exempel på en kombination av typ 2 och 3. Här finns inga kommunala regleringsområden men däremot omfattande statliga regleringsområden med vissa allmänna leder. Drift och underhåll av ledsystemet utanför de statliga regleringsområdena finansieras genom ledavgift och ideellt arbete. För VBS:s huvudleder och påfartsleder betalar kommunen ett skötselbidrag enligt särskild norm.

På respektive hemsida återfinns närmare information om hur ledsystemen är uppbyggda och finansierade.

Idag kostar märkning och skyltning av snöskoterled 16 000 - 20 000 kr per mil. Därtill kommer kostnader för eventuella broar samt röjning- och markarbeten

En medelstor terminal med plats för 20–30 fordon med släp beräknas kosta cirka 10 000 kr per plats. Inhägnad kostar därutöver 400–600 kr per plats.

I turisttäta områden kostar ledunderhållet mellan 45 000 - 50 000 per mil då ledunderhållet utförs med anställd personal.

Skötsel av en snöskoterled innebär ett ansvar för säkerhet och miljö.

Till uppgifterna kan höra:

- reparations- och förbättringsarbeten sommartid, till exempel viss röjning, bronderhåll
- fortlöpande kontroll och ev komplettering av skyltar, särskilt varningsmärken samt ledmarkeringar
- renhållning utefter leden och vid uppställningsplatser
- snöröjning vid uppställningsplatser och vägkorsningar
- uppkörning och sladdning (förbättring) av sönderkört spår

- årlig kontroll av nyttjanderättsavtal

Avtal mellan ledhållare och underhållsansvarig

I de fall det är annan än ledhållaren som svarar för underhållet av skoterlederna, bör avtal tecknas med denne. I avtalet bör åtminstone följande specificeras:

- lämpliga intervall på tillsyn
- erforderliga underhållsåtgärder
- erforderliga åtgärder i samband med att en led inte längre blir sammanhängande på grund av att markägare säger upp avtalet eller säljer sin mark till någon som inte vill teckna avtal, samt då hela leden ska läggas ned. Det gäller rutiner för information till ledhållare och allmänhet om sådana förändringar, ändring av kartor med mera
- befogenhet och rutiner för att teckna nyttjanderättsavtal med markägare

Ledhållaren bör dessutom kräva att den som svarar för underhållet tecknar ansvarsförsäkring, se nedan.

Ansvarsförsäkring

En ansvarsförsäkring bör tecknas av den underhållsansvarige, då denne är annan än ledhållaren (kommunerna bör förvissa sig om att deras ansvarsförsäkring omfattar skoterlederna). Fördelarna är flera om en olycka inträffar på grund av försumlighet:

- den underhållsansvarige slipper betala skadestånd under vissa förutsättningar.
- den skadelidande får ersättning för berättigade skador.
- ledhållaren slipper betala i händelse att den underhållsansvarige inte kan, eller slipper besvär att genom så kallad regress kräva in pengarna av denne.

Markupplåtelse

Anläggande av snöskoterleder fordrar alltid markägarens tillstånd.

Att anlägga en snöskoterled innebär investeringar i form av skyltning, röjning och smärre markarbeten, varför huvudmannen för leden redan i ett tidigt stadium bör förvissa sig om nyttjanderätten och säkerställa den i ett skriftligt avtal. Exempel på förslag till nyttjanderättsavtal upprättat av Nationella Snöskoterrådet bifogas i bilaga 5.

Inom tätorter och främst inom detaljplanelagda områden äger kommunen ofta huvuddelen av den mark som kan komma ifråga för snöskoterleder. Ute på landsbygden och i glesare bebyggda orter ägs marken som regel av enskilda eller skogsbolag.

Nyttjanderättsavtal utan överlåtelseförbindelse kan innebära att markupplåtelsen förfaller vid ny ägare till berörd fastighet. Detta kräver att nytt avtal upprättas med nye ägaren av fastigheten. Vill man säkerställa snöskoterleden oberoende av ägare till fastigheten bör detta lösas genom servitut inskrivet i fastighetsboken. Notera dock att avtalsservitut kan upphöra i vissa fall och under vissa omständigheter. Rätten till snöskoterled blir då bestående, men å andra sidan låses den fast till en bestämd plats. Begränsade servitut kan vara befogat då stora investeringar ska göras för till exempel plan-skild korsning eller bro.

Vid kontakter med enskilda markägare är det viktigt att upplysa om att markupplåtelse för en led, innebär kanalisering och minskad oreglerad snöskotertrafik i övrigt som sammantaget kan minska påverkan på fastigheten.

Kapitel 6.

Lagstiftningen

I följande författningar återfinns de huvudsakliga bestämmelserna som rör snöskotertrafik:

- Terrängkörningslagen (1975:1313) TKL
- Terrängkörningsförordningen (1978:594) TKF
- Trafikförordningen (1998:1276) TrF
- Vägmärkesförordningen (2007:90) VMF
- Förordning om anmälan om samråd (1998:904)
- Miljöbalken (1998:808)

Dessutom finns bestämmelser som berör snöskotertrafiken i bl a följande författningar.

- Körkortsförordningen (1998:980) KKF
- Körkortslagen (1998:488) KKL
- Förordning om vägtrafikregister (2001:650)
- Jaktlagen (1987:259) JL
- Jaktförordningen (1987:905) JF
- Trafikskadelagen (1975:1410) TSL
- Lag om straff för vissa trafikbrott (1951:649) TBL
- Lag om biluthyrning (1998:492) BUL
- Biluthyrningsförordningen (1988:1505) BUF
- Brottsbalken

Finns det lokala trafikföreskrifter i kommunen kungörs dessa av länsstyrelsen. Lokala trafikföreskrifter finns tillgängliga i liggare som förs av kommunen.

Förteckning och sökvägar till de viktigaste författningarna återfinns i bilaga 1.

Lagar och förordningar

Observera att lagstiftningen numera definitionsmässigt skiljer på

allmän snöskoterled och andra enskilda snöskoterleder. Allmänna snöskoterleder måste ha länsstyrelse eller kommun som huvudman. Leder med skoterklubb eller liknande som huvudman definieras som enskild snöskoterled. Se vidare nedan.

Allemansrätten

Snöskoterkörning och annan motoriserad färd i naturen anses inte ingå i allemansrätten, varför någon självskriven rätt att köra snöskoter på annans mark utan lov inte föreligger. Bestämmelserna i terrängkörningslagen medger förvisso möjlighet att köra med motordrivna fordon på snötäckt mark under förutsättning att skada inte uppkommer, men den reglerar inte förhållandet mellan enskilda, dvs. huruvida man har rätt att köra på annans mark utan att först ha fått tillstånd av markägaren till detta. Frågan regleras inte inom ramen för gällande lagstiftning och den har inte prövats i domstol, varför rättsläget får sägas vara oklart. För såväl snöskoterkörning som nyttjande av allemansrätten definieras annars gränserna för vad som är tillåtet bland annat av bestämmelserna i brottsbalken.

Brottsbalken

Enskilda intressen skyddas mot skador som orsakas vid terrängkörning bl a genom bestämmelserna i 12 kap. brottsbalken. De första tre paragraferna innehåller straffbestämmelser om förstörelse eller skadegörelse av annans egendom. Med egendom avses såväl fast som lös egendom. Dessutom finns en särskild ansvarsbestämmelse för tagande av olovlig väg över tomt, plantering eller annan äga (4 §). Denna bestämmelse är av särskilt intresse i detta sammanhang. Andra bestämmelser i brottsbalken som kan bli aktuella vid framförande av fordon i terräng är 4 kap. 6 § om hemfridsbrott och olaga intrång och 4 kap. 7 § om ofredande.

Ansvar för skadegörelse förutsätter, liksom för övriga brott, att handlingen sker olovligt. Om markägaren samtycker till färd med motordrivna fordon över hans ägor torde detta således normalt medföra att ansvar enligt de nu nämnda bestämmelserna inte kommer i fråga. Däremot kan inte markägarens samtycke utsläcka förbud eller föreskrifter enligt terrängkörningslagen eller terrängkörningsförordningen.

Terrängkörningslagen 1975:1313 (TKL)

Enligt 1 § TKL är körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk förbjudet i hela landet på barmark, på snötäckt mark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen samt på snötäckt jordbruksmark om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med motordrivet fordon förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

Kan i annat fall än som avses ovan körning i terräng med motordrivet fordon inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förbjuda körningen eller meddela föreskrifter för den enligt 3 § TKL.

Terrängkörningsföordningen 1978:594 (TKF)

TKF ger undantag i vissa fall från terrängkörningslagens förbud mot körning i terräng. Det gäller till exempel statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende, läkare eller liknande i yrkesutövning samt brandkår och räddningstjänst. Färd i samband med projektering, byggande, installation eller underhåll av kraftledning, gasledning, vatten- eller avloppsledning samt radio- och teleanläggning, park- eller anläggningsarbeten undantas också liksom körning i samband med renskötsel. Körningen är dock tillåten endast om den inte kan utföras på annat sätt.

Av TKF framgår närmare vad som avses med förbudet att köra på skogsmark med plant eller ungskog i TKL. Förbudet gäller inte om skogen inom området har en medelhöjd över snötäcket som är två meter eller mera.

I TKF anges vilka regler som gäller för körning i vissa fjällområden, så kallade regleringsområden som regeringen bestämt. De är klassificerade A–C med olika begränsningar för körning med snöskoter.

I TKF anges vad som är allmän snöskoterled och vilka krav som gäller för sådan led. Allmänna leder måste ha länsstyrelse eller kommun som huvudman och ska vara utförda så att körning kan ske på ett säkert sätt.

Förutom i regleringsområdena i fjällen är det länsstyrelsen eller kommunen som beslutar såväl om leden ska vara allmän som om en sådan ska dras in. För att inrätta allmän led krävs alltid markägarens medgivande.

I TKF finns också i 15 § bestämmelser om vem som kan besluta om förbud, regleringar och föreskrifter enligt 3 § TKL. Förutom länsstyrelserna får numera även kommunerna besluta om sådant, men bara inom den egna kommungränsen.

I dessa beslut ska iakttas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål ej onödigtvis förhindras. Här stadgas också om att beslutet ska delges markägaren samt om en ömsesidig samrådspplikt mellan länsstyrelse och kommun.

Naturvårdsverket har numera rätt att överklaga beslut om snöskoterled till regeringen.

Trafikförordningen 1998:1256 (TrF)

I TrF finns trafikreglerna för körning på väg och i terräng. Den allmänna grundregeln anger bl a att man som trafikant ska:

- för att undvika trafikolyckor iakttä den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna
- visa särskild hänsyn mot barn, äldre och den som har ett funktionshinder eller sjukdom
- uppträda så att man inte i onödan hindrar eller stör annan trafik
- i terrängen anpassa färdväg, hastighet och färd sätt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skada på annans mark eller växtlighet undviks

I TrF finns vidare bestämmelser som innebär att den som för fordon i terrängen har väjningsplikt mot gående (skidåkare anses som gående) och mot fordon som kommer från höger. Vid möte ska fordon hållas till höger och omkörning ska ske till vänster.

Högsta tillåtna hastighet i terräng är 50 km/tim inom tätbebyggt område och 70 km/tim utom sådant område om inte annat föreskrivits genom lokala trafikföreskrifter. På väg är högsta tillåtna hastighet med snöskoter 20 km/tim.

Snöskoter får föras på enskild väg om inte ägaren till vägen förbjudit det.

I TrF finns också bestämmelser om lokala trafikföreskrifter, LTF.

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

Om snöskotertrafik behöver regleras från ordnings- eller säkerhetssynpunkt sker detta genom lokala trafikföreskrifter. Sådana föreskrifter kan gälla för ett område (vanligtvis områden med detaljplan såsom tätorter, större fritidshusområden, tätortsnära rekreationsområden m fl) eller en viss färdled i terräng. Kommunen kan meddela lokala trafikföreskrifter för både vägar inom tätbebyggt område och i terräng inom eller utom tätbebyggt område. Länsstyrelsen kan besluta om lokala trafikföreskrifter på vägar utom tätbebyggt område. Genom lokala trafikföreskrifter kan bland annat meddelas trafikregler som gäller:

- förbud mot trafik med fordon
- väjningsplikt eller stopplikt
- hastighet
- stannande och parkering

Innan kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter ska de ge polismyndigheten möjlighet att yttra sig. Vidare ska ägare till mark som berörs ges tillfälle att yttra sig under beredningen av ärendet. I vissa fall ska också väghållningsmyndigheten ges tillfälle att yttra sig.

Lokala trafikföreskrifter för terräng ska kungöras på en särskild webbplats, Svensk trafikföreskriftssamling, STFS. Om föreskrifterna inte ska eller behöver märkas ut i terrängen, så ska de annonseras i ortstidning. Markägare som särskilt berörs ska underrättas. Om föreskriften avser förbud mot trafik med fordon ska markägaren alltid delges beslutet.

Från lokala trafikföreskrifter finns vissa generella undantag. Så får exempelvis förbudsområden trafikeras i yrkesutövning av polis- eller tullpersonal, personal vid kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär; för transport av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt, vid räddningstjänst eller i andra jämförbara fall. Vanligen anges också i en lokal trafikföreskrift om förbud

mot fordonstrafik att förbudet inte gäller körning i samband med anläggnings-, underhålls-, renhållnings- eller skötselarbeten eller annan yrkesutövning eller markägaren i samband med körning i jord- eller skogsbruk.

En reglering av fordonstrafiken i terräng kan anges gälla enbart snöskoter eller terrängmotorfordon och terrängsläp. Det kan dock ofta vara lämpligare att förbjuda trafik med motordrivna fordon för att förhindra körning med andra fordonsslag. I en föreskrift om förbud mot viss trafik kan det också vara lämpligt att undanta körning på egen tomt och motsvarande.

I ett område med förbud mot trafik med fordon kan det finnas behov av vissa leder. Lämpligen anges dessa i samband med att förbudet inom området beslutas. Vanligen är det enklast att ange såväl området som eventuella leder på en karta som fogas till föreskriften. Nya leder eller ändringar av leder inom områden med reglerad trafik kan införas som tillägg eller ändringar av redan fattade beslut.

Den som meddelar lokala trafikföreskrifter kan också medge undantag (dispens). Sådana undantag riktar sig till viss person och ska i de flesta fall avse visst ändamål. Undantag får medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten eller någon annan avsevärd olägenhet. Undantag kan också förenas med villkor.

Föreskrift om led eller beslut om undantag kan tidsbegränsas om osäkerheter föreligger, till exempel beträffande miljö- och bullerpåverkan och man vill ha en utvärdering innan nytt beslut fattas. Ett beslut kan dock alltid omprövas om det behövs utan att man angivit någon tidsgräns.

Förbud mot snöskotertrafik kan inte meddelas i lokal ordningsstadga.

Exempel på lokala trafikföreskrifter redovisas i bilaga 3 och 4.

Vägmärkesförordningen 2007:90 (VMF)

Om det finns skäl att märka ut ett förbud eller någon annan föreskrift eller att varna för eller upplysa om något förhållande som rör den som färdas i terräng, sker detta genom ett vägmärke. I terrängkörningsförordningen (1978:594) finns bestämmelser om att Natur-

vårdsverket i vissa fall får meddela föreskrifter om utmärkning i terräng.

Den som anges nedan ansvarar för att anordningar och tecken för anvisning för trafiken som avses i VMF sätts upp, tas bort, underhålls, och utförs i den omfattning som anges för respektive plats.

Aktuella regler för snöskoter och terrängkörningstrafik:

Regler för snöskoter och terrängkörningstrafik		
<i>Ansvareg</i>	<i>Plats</i>	<i>Ansvaret gäller</i>
Kommunen	I terräng	Förbud, påbud eller andra anvisningar för att reglera trafiken och tillgodose trafiksäkerheten.
Den statliga väghållningsmyndigheten	På allmän väg där staten är väghållare	Märkning enligt vägmärkesförfordningen (till exempel varningsmärken för terrängfordonstrafik).
Den som svarar för snöskoterledhållningen på allmän snöskoterled	På allmän snöskoterled	Markerings- och varningsmärken som anges i 9 § terrängkörningsförfordningen (1978:594).
Ägare till enskild väg	På enskild väg	Sådant som inte skall märkas ut av någon annan.
Markägare	I terräng	Sådant som inte skall märkas ut av någon annan.
Innehavare av järnväg eller spårväg	Vid plankorsning	Märke A39, kryssmärke, och säkerhetsanordningar vid plankorsning.

Områdesvis reglering av snöskotertrafik

Snöskoterkörning är enligt TKL i princip tillåten på snötäckt mark utom i följande fall:

- på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen
- på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken
- i nationalparker och de flesta naturreservat
- särskilda av regeringen bestämda områden i fjällen

Från dessa förbud finns vissa generella undantag för körning av vissa yrkesgrupper för särskilda ändamål samt på vissa leder.

Utöver de generella förbuden finns möjlighet för kommunen eller länsstyrelsen att föreskriva om ytterligare förbud eller föreskrifter om det behövs från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt.

Det finns dessutom möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter besluta om särskilda trafikregler som bl a kan innebära förbud mot viss trafik.

Reglering av snöskotertrafik med stöd av Miljöbalken kan göras i nationalparker av Naturvårdsverket samt i naturreservat av länsstyrelse eller kommun – beroende på vem som inrättat reservatet.

Förbud från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt (3 § TKL, 15 § TKF)

Om körning med terrängfordon medför olägenhet ur naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt får kommunen med stöd av 15 § terrängkörningsförordningen förbjuda körningen enligt TKL 3 § eller ge föreskrifter för den om förbudet eller föreskriften gäller inom en kommun. Sådana förbud eller föreskrifter kan bli aktuella om man till exempel vill skydda ett område med känsligt djurliv eller växtlighet eller om ett område är viktigt från rekreationssynpunkt och därför bör vara fritt från störningar från trafik med motordrivna fordon. Störningar i boendemiljöer kan också motivera en reglering. Tillfälliga förbud till skydd för rennäringen kan också utfärdas.

Motsvarande reglering kan också göras genom att inrätta ett kommunalt naturreservat.

Meddelas ett beslut om förbud inom ett visst område kan det vara lämpligt att samtidigt överväga behovet av leder inom området och ta upp dessa i beslutet.

Om det inte behövs ett totalförbud inom ett område kan man föreskriva om inskränkningar i trafiken. Det kan till exempel avse att körning inom området endast får ske vissa tider, för viss verksamhet, eller särskilda regler för ortsbor och yrkestrafik. Föreskrifterna kan också innehålla anvisningar om färd sätt inom visst område, till exempel att man endast får köra från bostad till närmaste snöskoterled. Ytterligare föreskrifter för verkställighet av TKL meddelas av Naturvårdsverket.

Vid meddelande av förbud ska hänsyn tas till ortsbefolkningens och yrkestrafikens behov.

Under handläggningen av ett ärende som gäller förbud eller föreskrift ska markägare som berörs ges tillfälle att yttra sig. Det kan också vara lämpligt att intresseorganisationer, företag och andra som kan ha intresse i frågan ges möjlighet att yttra sig. Samråd ska ske med länsstyrelsen.

Om det behövs särskilda trafikregler för den tillåtna trafiken inom ett 3 § TKL-område, till exempel hastighetsbegränsning på led, meddelas dessa genom LTF.

Ett enkelt principexempel på område med reglerad snöskotertrafik enl TKL återfinns i bilaga 2.

Obligatorisk anmälan och samråd vid anläggande av snöskoterled

Enligt förordningen om anmälan för samråd (1998:904) ska anläggande av snöskoterled föregås av anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken (MB) om leden eller anläggningen ligger utanför ett område som omfattas av detaljplan enligt plan- och bygglagen (PBL). Samrådet ska ske med länsstyrelsen eller med kommunen om tillsynen har överlåtits.

Samrådsskyldigheten gäller både allmän snöskoterled och övriga leder eller annan anläggning för snöskotertrafik.

Bilagor

- Bilaga 1. Förteckning över de lagtexter som på olika sätt berör handläggningen av snöskotertrafiken.
- Bilaga 2. Exempel på översiktsplanering, reglering, ledssystem, avtal mm
- Bilaga 3. Principexempel på kommunalt regleringsområde och lokal trafikföreskrift i samma område samt exempel på beslutat kommunalt regleringsområde
- Bilaga 4. Principexempel på lokal trafikföreskrift med vanligt förekommande reglering i tätbebyggelse samt exempel på kommunalt beslutad lokal trafikföreskrift
- Bilaga 5. Exempel på nyttjanderättsavtal upprättat av Nationella Snöskoterrådet.
- Bilaga 6. PM upprättat 20 maj 1997 av Per Wallsten, Naturvårdsverket efter samtal med Bill Dufva, professor i försäkringsrätt, juridiska institutionen vid Stockholms universitet: Vilket skadeståndsansvar för olyckor har kommunen eller annan huvudman.
- Bilaga 7. Exempel på lokal trafikföreskrift om körning på gator och vägar Bilaga 1

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.

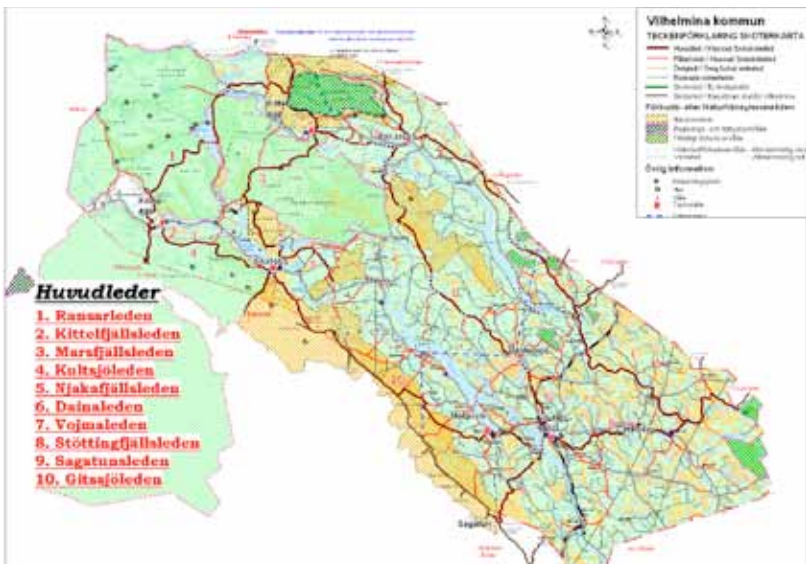
Då det är flera klubbar och föreningar som sköter sina resp delar av ledsystemet har också en skötsel- och underhållsanvisning utarbetats för att underlätta skötseln av snöskoterlederna och säkerställa en likartad kvalitet och säkerhet. Drift- och underhåll av snöskoterlederna indelas i två delar; underhåll 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

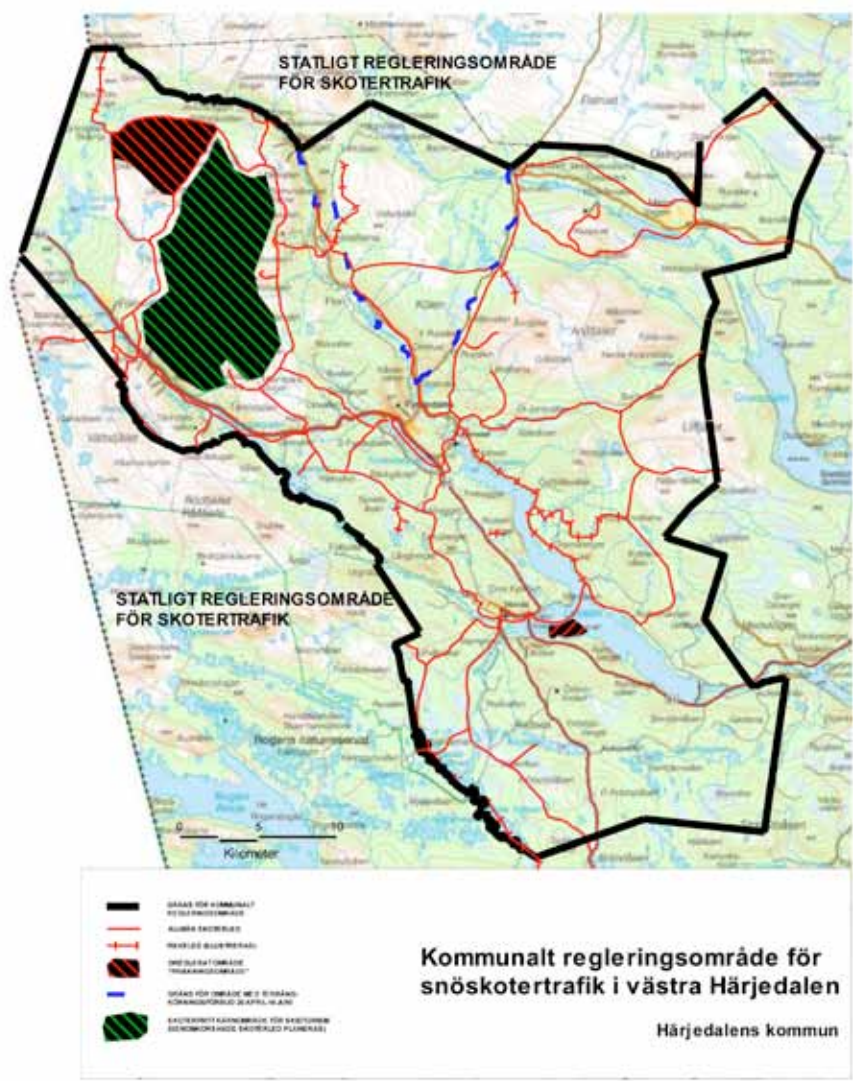
Inom ramen för ett övergripande Fjällagendaprojekt, som behandlade markanvändningen i fjällen på ett långsiktigt hållbart sätt, har genom ett särskilt delprojekt, en reglering av snöskotertrafiken införts i västra Härjedalen år 2000. Snöskoterprojektet syftade till:

- 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 zonering där både tysta områden och friåkningsområden pekades ut och ett genomarbetat ledsystem 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.

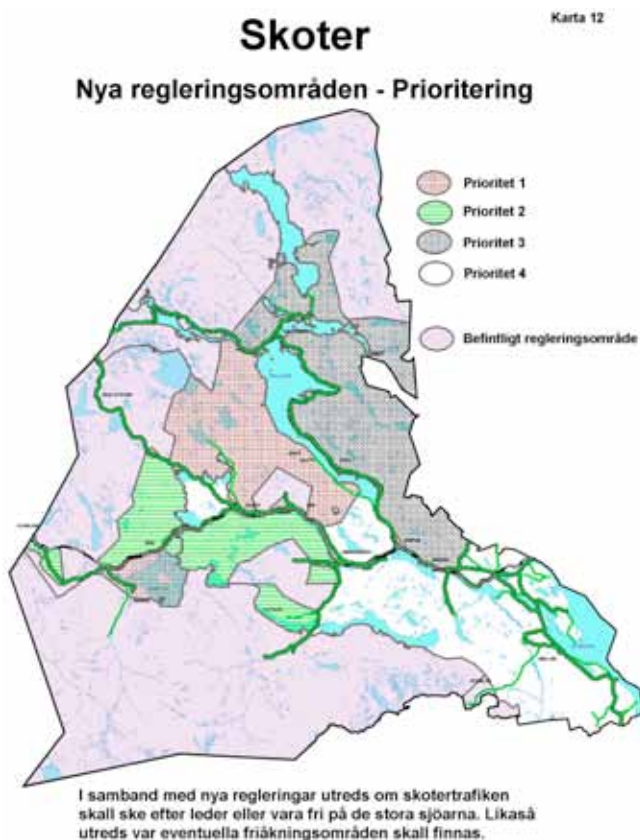
I planarbetet konstaterades att de flesta snöskoteråkare följde de leder som finns men en allt större andel valde att köra fritt i terrängen. I takt med detta ökade klagomålen från markägare och ortsbor. Andra intressen som rennäringsen stördes också i större utsträckning än tidigare. Den ökande trafiken 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:

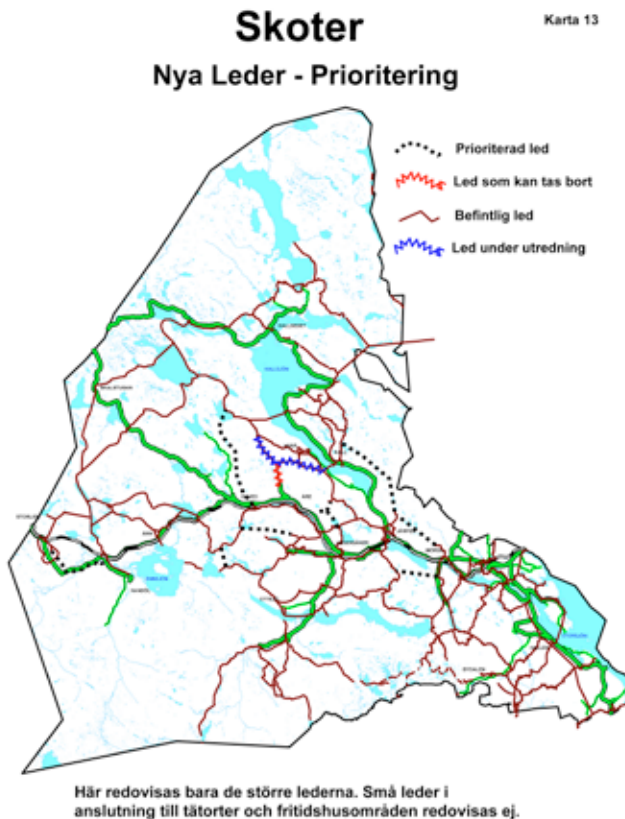


- Intrångsersättning för markägaren
- Pistning med pistmaskin
- Skyltar, broar, stolpar, informationstavlor, m.m.
- Anställd personal för drift, skötsel och tillsyn

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:

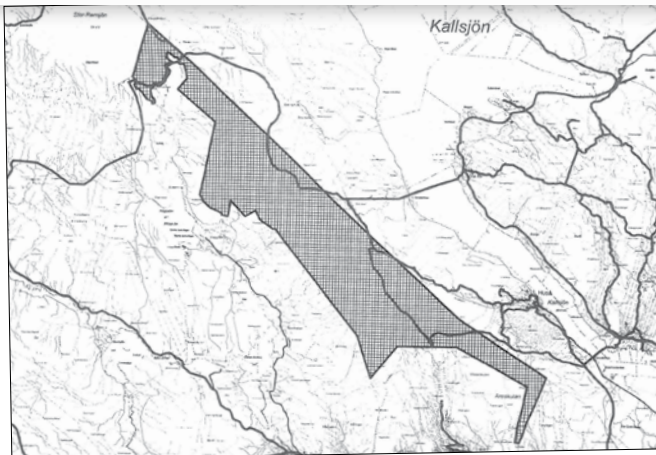
1. statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende
2. läkare, distriktsläkarska, barnmorska eller veterinär i yrkesutövning
3. transport av sjuk person till läkare eller sjukvårdsanstalt eller i annat jämförligt trängande fall
4. statlig eller kommunal räddningstjänst
5. renskötsel
6. jord- eller skogsbruk
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 detaljplanlagda 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 terrängkömlagslagen 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 arrendavgiften 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

