

Planera för SNÖSKOTER

Kapitel 4

Handläggning av riktlinjer och ärenden

Kapitel 5

Administrativa frågor



NATIONELLA
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.snöskoterrådet.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, rennäringen	31
Samordning och konflikter med andra behov	32
Säkerhet	34
Ledernas geometri	34
Vatten och avloppsledning	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 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 ortsborgar 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 tvärsektorielt 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

Fjällsäkerhetskommitteér/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, rennäring 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 detaljplanelagda 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 förfarandereglerna 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

<i>Ärende</i>	<i>Ärendehandläggning</i>	
	<i>Beslutande myndighet</i>	
	<i>Berör en kommun</i>	<i>Berör flera kommuner</i>
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 sammanslutningar 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 huvudmannskapet följer också ett ansvar för säkerheten på snöskoterleden. Huvudmannskapet 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 tillfällena 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 isolycka. 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.

Kravbildan 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., oaktrade).

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 besiktningrundor (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 turismtäta 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 turismtäta 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 snöskoteråkning kommer troligtvis att ske i turismtäta 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, brönderhåll
- 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.

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.”



NATIONELLA
SNÖSKOTERRÅDET

Kontaktperson för Nationella Snöskoterrådet:

Jan Lindgren, Trafikverket, Tel 0611-443 38

www.snoskoterradet.se

