



# FUNÄSFJÄLLENS FÖRVALTNINGSMODELL FÖR SPÅR OCH LEDER

Samordnad metodutredningen för hållbar led- och  
platsutveckling

## Sammanfattning

Funäsfjällens Ledbolag har genom projektet ” Samordnad metodutredning för hållbar led- och platsutveckling” utrett hur destinationer och naturområden aktivt kan minimera slitage på leder och naturområden samt förebygga/minska motsättningar mellan markintressenter trots ökad turism samt utveckla näringslivs- och servicestrukturer kopplade till spår och leder.

MED FINANSIERING FRÅN



## Innehåll

<b>Inledning och bakgrund</b> .....	<b>0</b>
Markanvändningen och turismen i Västra Härjedalen .....	0
En förvaltningsmodell för spår och leder växer fram .....	2
<b>Beskrivning av förvaltningsmodellen</b> .....	<b>4</b>
Lokala förutsättningar av betydelse .....	4
Förvaltningsmodellen bygger på affärsmässiga principer .....	5
Avtal och villkor reglerar ansvar och skyldigheter .....	5
Kommunikation, dialog och samverkan utgör bärande delar .....	6
<b>Sammanfattande slutsatser och rekommendationer</b> .....	<b>6</b>
Förvaltningsmodellen minskar konflikter och bidrar till bygdens utveckling .....	6
Förvaltningsmodellen hanterar den så kallade invasionsproblematiken .....	7
Förvaltning av spår och leder bör bygga på platsens lokala förutsättningar .....	8
Affärsmässiga principer som bas möjliggör långsiktig förvaltning.....	8
Omsorgsfull avtalshantering är resurskrävande men nödvändig.....	8
Spår- och ledsystemen behöver vara samordnade och dynamiska .....	9
Bred samverkan förutsätter dialog.....	9
<b>Avslutningsvis</b> .....	<b>9</b>

# FUNÄSFJÄLLENS FÖRVALTNINGSMODELL FÖR SPÅR OCH LEDER

## Inledning och bakgrund

Tre fjärdedelar av all ekonomisk aktivitet i Härjedalens kommun är direkt eller indirekt kopplad till besöksnäringen. Huvuddelen härrör från fjälldestinationerna. Funäsfjällen är ett fjällområde i västra Härjedalen omfattande byarna Funäsdalen, Tännaldalen, Fjällnäs, Bruksvallarna, Ljusnedal, Messlingen, Tännäs och Ramundberget. De senaste tio åren har gästnätterna i Funäsfjällen ökat med totalt cirka 40 procent och ingenting tyder på att trenden är i avtagande. Cirka 65 procent av gästernas reseanledningar utgörs av aktiviteter som utgår från Funäsfjällens spår- och ledssystem.

## Markanvändningen och turismen i Västra Härjedalen

I Västra Härjedalen ägs en stor andel av fjällen av enskilda privatpersoner - familjer med anknytning till bygden. Det har sin förklaring i fjälljordbrukets långa historia. På det som idag är de statligt ägda renbetesfjällen bedrivs renskötsel. Fjällområdet i Västra Härjedalen är ett kulturlandskap där människor har levt och verkat under mycket lång tid.

### *Att leva av vad jorden och skogen ger*

Marken har alltid varit viktig i Funäsfjällen. Att leva av vad jorden ger i ett område med så förhållandevis låg biologisk avkastning per ytenhet har krävt stora arealer och ett levnadssätt väl anpassat till de naturgivna förutsättningarna. Exempelvis nyttjade bönderna sina fjällområden för bete och slåtter i ett väl utvecklat system där varje gård hade tillgång till tre till fyra olika slags sätrar för olika årstider och för växelbruk. Sätermarken ägdes gemensamt av gårdarna, sätrarna låg oftast i grupper och systemet hölls samman av gemensamt överenskomna regler. Efter laga skifte i slutet av 1800-talet upphörde det gemensamma bruket av byns marker och varje gård fick sina fastighetsgränser. Varje gård fick sin beskärda del av odlings- och betesmark, skogsmark, fiskevatten, säterskifte och potatisåker utlagd och för framtiden bestämd. På den oskiftade marken fanns tidigare vägar, täkter av olika slag eller andra anläggningar för byns gemensamma behov. Dessa behölls som gemensamt ägda samfälligheter efter laga skifte.

Jord och skog var den dominerande näringen i området ända in på 1950-talet då 66 procent av befolkningen i gamla Tännäs kommun alltjämt levde av jorden och skogen. För Sverige som helhet kan detta jämföras med förhållandena under 1880-talet. I Västra Härjedalen var ett hundratal sätrar fortfarande i drift år 1965. Fortfarande består och utvecklas fjälljordbruket i nya former. Sedvanor och värderingar som upprätthåller ordning och reda och god sämja i markanvändningen lever kvar och är fortsatt viktiga för samexistensen i området.

### *Renskötsel på renbetesfjällen*

Renskötseln har en lång tradition i Västra Härjedalen. Nyttjandet av fjällandskapet har anpassats efter renens levnadscykel och årstidernas växlingar. Under vår, sommar och höst har renarna betat på renbetesfjällen. Under vintertid flyttades renarna ned i det angränsande skogslandet. Renskötselrätten är förbehållen det samiska folket och är genom samebyarna en viktig del av den samiska kulturen.

### *Turistverksamhet kompletterar det egna jordbruket*

Turismen i västra Härjedalen anses ha sin upprinnelse i och med etableringen av Fjällnäs Högfjällspensionat år 1882. Familjen Åslunds livsprojekt i den lilla fjällbyn Fjällnäs betraktas i den svenska turishistorien som varandes "fjällturismens vagg". När järnvägen drogs till Röros år 1877 öppnades möjligheten att erbjuda resenärer vistelse i den rena fjälluften. Målgruppen var kurortsgäster ur svensk

och internationell societet, så kallade luftgäster. Tyngdpunkten i verksamheten låg på sommaren. Det skulle ännu dröja åtskilliga år innan vinterturism slog igenom på allvar.

De första decennierna av turistverksamhet i västra Härjedalen bedrevs annars med den egna gården som bas. Verksamheten utgjorde ett komplement till jordbruket. Gäster hystes in i hemmet, och med tiden byggdes mindre pensionat ut på gården. Gästerna bestod ofta av återkommande stamgäster, och någon i familjen fungerade som färdledare på fjällturer. De besökande gästerna kunde också erbjudas jakt och fiske på gårdens marker. Turisterna var beroende av lokalbefolkningen för transporthjälp, inkvartering, förplägnad och som lokala vägvisare. Svenska Turistföreningens Årsskrift från år 1931 gav intresset för västra Härjedalen en skjuts. Under senare delen av 30-talet blev semesterresor, till följd av sociala reformer och ekonomisk tillväxt, successivt möjliga för allt fler samtidigt som kommunikationerna förbättrades. Mindre pensionat och turisthotell fortsatte att växa fram. Beredskapsåren under andra världskriget innebar dock en halvhalt för den gryende turistnäringen.

### *Turismen ändrar karaktär*

Efter kriget fortsatte turismens utveckling i allt snabbare takt. Med ökad ledighet för allt fler, den ökande bussturismen och senare bilturismens inträde, accelererade utvecklingen. Fler och större hotell tillkom, fortsatt var anläggningarna familjedrivna av familjer med anknytning till bygden. Hotellen och pensionaten räckte på sikt inte till och rumsuthyrning i privata hem och så småningom i stugbyar kom att komplettera som övernattningsalternativ. Gruppresor blev allt vanligare, liksom att gästerna inte stannade under lika lång tidsperiod som tidigare. Från att sommarsäsongen varit den dominerande besöksperioden övergår tyngdpunkten så småningom till att ligga på vintersäsongen.

Uppmärksamer leder för vandring på sommaren och skidåkning på vintern etableras tidigt, och blir allt vanligare från 1960-talet. Färdledare vägleder grupper längs leder och turer under såväl sommar- som vintersäsong. De markägare som tillfrågas om leder är positiva. Den lokala förankringen är god och turismen tillför något till bygden. Konfliktytorna är ännu obetydliga och kanalisering av turer och vandringar ger fortsatt god ordning och reda i området, samtidigt som risken för störningar minimeras.

I början av 1970-talet bildar lokala företag i besöksnäringen HärjedalsFjäll Turist AB, idag Destination Funäsfjällen AB. Tidigt insåg man fördelarna med att samarbeta och att samla resurserna för att effektivisera bokningar och marknadsföring av området, liksom att senare också driva gemensamma utvecklingsprojekt.

### *Fler gäster, byggrusch och nya fritidsaktiviteter*

Utförsåkningskomplexet kommer redan på 1950-talet då två familjer investerar i de första liftarna. Perioden 1960-1970 innebar kraftfulla investeringar i utförsåkningsanläggningar, och vinterturismen blev klart mycket starkare än sommarverksamheten. Under 1960-talet ökar också antalet fritidshus i hela landet. Dåvarande Tännäs kommun låg redan i täten, och under 1970-talet inleddes en byggrusch av fritidshus, andelshus och stugbyar. Fritidshuset som byggdes ägdes i regel av människor bosatta utanför länet. Härjedalens kommun är idag en av de kommuner i landet som har högst andel fritidshus i förhållande till fastboende.

Snöskotern introduceras i Sverige på 1960-talet. Från slutet av 1970-talet ökade användningen och under mitten av 1980-talet växte intresset för nöjesåkningskomplexet. På 1990-talet var skoteråkningskomplexet i Västra Härjedalen stadigt ökande. Konflikterna mellan skotertrafiken, skidturismen, markägare, renskötsel och naturvårdsintressen eskalerade. Situationen var ohållbar.

Längdskidåkaren har över tid varit en flitigt återkommande gäst i Funäsfjällen. Men även längdskidåkningskomplexet och gästerna har med tiden ändrat karaktär. På 1980-talet utvecklades särskilda anläggningar för längdskidåkning och ett omfattande längdspårssystem byggdes upp. "Nordic Ski Center" blev den gemensamma benämningen för hela spårsystemet. Härjedalens kommun tecknade nyttjanderättsavtal med markägare för tillgång till mark att anlägga och preparera längdspår på. Ersättning för upplåtelseerna finansierades med Bygdemedel. Kommunen tecknade driftsavtal med de

lokala spårgrupper som ansvarade för driften av längdssystemet - Tännalsgruppen AB (Tännaldalen och Fjällnäs samt administration av Nordic Ski), Bruksvallarna och Ramundberget Fjäll AB/BRa Fjäll AB (Bruksvallarna och Ramundberget), LRK Spårservice Ek. För. (Funäsdalen och Ljusnedal) och Tännäs Spårservice Ek. För. (Tännäs). Driften finansierades med bäddavgifter som var obligatoriska för bygdens kommersiella bädduthyrare och frivilliga för privata. Kopplingen mellan betalare och nyttjare var svag och finansieringsmodellen kom med tiden att ifrågasättas. Administrationen av avtalen var också något perifer i förhållande till den kommunala kärnverksamheten.

## En förvaltningsmodell för spår och leder växer fram

Under 1990-talet växte motsättningarna mellan olika nyttjare av fjällerna. Den långsiktiga hållbarheten i nyttjandet ifrågasattes och det var tydligt att ett mer samlat och lokalt förankrat arbetssätt var nödvändigt för ett mer hållbart nyttjande av fjällerna. Ur detta formades forsknings- och utvecklingsprojektet FjällAgendan. Syftet var att åstadkomma dialog och ökad förståelse mellan olika verksamheter och intressen, en bättre samordning mellan olika markanvändare samt föreslå konkreta åtgärder. Målet var en mer hållbar utveckling i fjällerna ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Tydliga behov som tidigt stod klart var en bättre kanalisering av turism och friluftsliv samt att komma bort från "fjärrstyrningen" av fjällförvaltningen till att istället ge ansvaret och rådigheten till de människor som bor och verkar i området över hur olika verksamheter och aktiviteter bör bedrivas.

Utmaningarna för en hållbar utveckling i Funäsfjällerna låg främst i de sociala och ekonomiska dimensionerna. Alla ville ha ordning och reda. Alla ville ha fortsatta affärsmöjligheter och utveckling av bygden. Alla ville värna naturmiljön och upplevelsen av en storslagen fjällmiljö. Men konfliktnivån riskerade att fortsatt eskalera och en negativ utveckling av skidgäster var att förvänta. Mot den bakgrunden startades fördjupningsprojektet Hållbar snöskotertrafik i Västra Härjedalen. Snöskoterprojektet skulle genom samverkan och dialog mellan olika intressen skapa ett fungerande skoterledsnät och bilda ett driftbolag som ansvarade för lederna. Den lokala ekonomin skulle stärkas och kvaliteten på de olika turistprodukterna i området säkerställas. Hänsyn skulle tas till markägarnas, rennäringens och naturvårdens intressen.

Utgångsläget var att konflikterna mellan skotertrafiken, skidturismen, markägare, rennäring och naturvårdsintressen eskalerade och hämmade utvecklingen i bygden. Situationen var inte hållbar. Vinterturismen i området innebar då ungefär 650 000 gästnätter, 320 000 tur- och längdskidåkare och 10 000 skoteråkare. De senare ökade starkt i antal samtidigt som skoteråkningen var i princip oordnad. Befintliga leder var avtalslösa och inte samordnade med andra intressen, en alltför stor andel av skoteråkarna accepterade inte att hålla sig på de leder som fanns, och underhållet av skoterlederna var till följd av den ökande trafiken undermålig vilket i sin tur medförde att fler skoteråkare lämnade leden. Klagomålen ökade från bland annat skidåkare, markägare och rennäringen.

### *Skoteråkningen organiseras*

Ur samverkan, dialog och affärsmässiga principer utvecklades en förvaltningsmodell för skoteråkningen som hade sin grund i behovet av ordning och reda i markanvändningen. Modellen byggde på att erbjuda högkvalitativa avgiftsbelagda leder i kombination med ett kommunalt regleringsområde som underlättade sanktionering av överträdelser och förtydligade att snöskoteråkning utanför lederna inte är tillåten. Lederna samordnades med andra intressen och marken uppläts genom nyttjanderättsavtal. Vissa anpassningar av villkoren gjordes för fastboende för att upprätthålla en fungerande vardag.

Funäsdalen Skoterled AB (Skoterbolaget) bildades år 2000. Ägare till bolaget var lokala markägare och lokala företag i besöksnäringen. Skoterbolaget tog hand om drift och underhåll av lederna som separerades från områden med andra aktiviteter. Härjedalens kommun gick (på motsvarande sätt som för längdspåren) in som avtalspart i nyttjanderättsavtalen och tecknade driftavtal med Skoterbolaget. När avtalslösningar och en professionell drift etablerats, skoterlederna separerats från längdspår, och

skoterfria kärnområden för skidåkning och andra intressen inrättats, avtog konflikterna och motsättningarna.

### *Nordic Ski ansluter till en marknadsbaserad förvaltningsmodell*

Under varumärket Nordic Ski hade ett sammanhängande preparerat längdspårssystem i världsklass utvecklats. Den långsiktiga finansieringen av spårsystemet ifrågasattes emellertid, främst mot bakgrund av den allt mer oklara kopplingen mellan bäddavgifterna och nyttjandet av spåren. Detta tillsammans med de goda erfarenheterna från förvaltningen av skoterlederna ledde till att Nordic Ski bytte finansieringsmodell och år 2010 blev bland de första i Sverige att ta ut avgifter för nyttjande av längdspår direkt från nyttjarna. Satsningen föll väl ut.

### *Nya förhållanden utmanar ordningen*

Som ett led i att fokusera på den kommunala kärnverksamheten beslöt Härjedalens kommun under år 2019 att utgå som huvudman och avtalspart för skoterleder och skidspår. Det medförde att Skoterbolaget och spårgrupperna behövde finna en ny huvudman för spår- och ledsystemen. Parallellt initierades projektet Affärsdrivande Multiarena. Projektet syftade till att anlägga och renovera cykelleder och skyltsystem, utveckla digitaliserade informations- och betallösningar, och att undersöka möjligheterna till en samlad förvaltning av de olika spår- och ledsystemen.

Under 2010-talet hade ett ledsystem för cykling etablerats i ett projekt ägt av Härjedalens kommun. Ledsystemet saknade dock förvaltning och organisation för drift och underhåll. Lederna gick företrädesvis efter mindre grusvägar och många cyklister lämnade lederna och sökte sig till stigar och vandringsleder, också på kalfjället. De följande 10 åren ökade antalet cyklister i Funäsfjällen flera gånger om. I samma takt ökade skador, slitage, störningar och andra olägenheter. Markägare, markägarorganisationer, renskötseln, näringsidkare, och lokalbefolkning har i takt med ökad förekomst av terrängcykling reagerat med protester och invändningar. Pandemin med Covid-19 och de restriktioner som följde bidrog till att antalet besökande cyklister ökade till ohållbara nivåer då en organiserad förvaltning av ledsystemet fortfarande saknades. Terrängcyklingen var på god väg mot den ohållbara situation och konfliktnivå som den oordnade skoteråkningen förorsakade på 1990-talet.

### *En samlad förvaltning av spår- och ledsystemen*

Med ökat intresse för friluftsliv i olika former ökar också möjligheterna att utveckla besöksnäringen. Samtidigt medför detta ökad risk för skador, slitage och störningar vilket i sin tur ställer högre krav på samordning, effektivisering och kommunikation när det gäller förvaltningen av de olika spår- och ledsystemen. En sammanläggning av all administration, drift och underhåll i ett gemensamt driftsbolag identifierades som ett avgörande steg för en mer ändamålsenlig och effektiv förvaltning. I detta syfte ombildades Funäsdalen Skoterled AB år 2021 till Funäsfjällens Spår och Leder AB (Funäsfjällens Ledbolag). Ledbolaget har gått in som avtalspart i alla markupplåtelseavtal för spår och leder och ersatt Härjedalens kommun som huvudman. Uppslutningen från markägare har varit god - i storleksordningen 1 000 stycken avtal om nyttjanderätt till mark för anläggning, drift och underhåll av spår och leder har tecknats. Nya avtal för befintliga längdspår och skoterleder kvalitetssäkrades vid byte av huvudman och nya avtal tecknades för främst cykelleder och viss annan infrastruktur såsom raststugor, broar, terminaler, etcetera.

Ledbolaget har i projektet "Samordnad metodutredning för hållbar led- och platsutveckling" undersökt hur juridiska argument och preventiva informationsinsatser kan ge uttryck för lokala policys för att kanalisera användare till hållbara leder och naturområden, och samtidigt skapa förståelse hos användare och lokala markintressenter för hur man nyttjar naturen utan att bidra till konflikter. Projektets syfte var att i områden med växande besöksnäring finna metoder för att aktivt minimera slitage på leder och naturområden, förebygga och minska motsättningar mellan markintressenter, samt utveckla näringslivs- och servicestrukturer kopplade till spår och leder. Som en del i projektet undersöktes allemansrättens generella innehåll och gränser relaterat högt besöksstryck, liksom grundläggande förutsättningar för avtalskonstruktioner och avgiftsbeläggande. Därefter har

nyttjanderättsavtalen mellan Ledbolaget och markägare och de allmänna villkoren mellan Ledbolaget och gäst vidareutvecklats i dialog och samverkan. Preventiva informationsinsatser med utgångspunkt i bygdens seder och bruk riktade till gäster, företag, arrangörer, andra markintressenter och bybor har initierats.

## Beskrivning av förvaltningsmodellen

I naturområden med hög besöksfrekvens kan skador, slitage och störningar uppstå. Problematiken har under de senaste åren accentuerats med de restriktioner som införts till följd av Covid-19-pandemin, men är inte ny. I och med de socialpolitiska reformer som följde i industrialiseringens spår uppstod från senare delen av 1930-talet och framåt en mer strukturerad "fri tid". Mer fritid för fler människor, företrädesvis i större städer och tätorter, innebar att rekreativ vistelse i naturen på platser där man inte tidigare hade någon anknytning till marken blev ett sätt att tillbringa fritiden på. Problematiken med många människor på en begränsad yta har kommit att beskrivas i termer av invasionsproblematik, överturism, högt besöksstryck, massutnyttjande eller överutnyttjande. Ur det allmännas perspektiv har lösningen främst legat i upplysnings- och informationsverksamhet, i vissa fall avtalslösningar med markägare och i enstaka fall tillträdesförbud i naturreservat. Funäsfjällens förvaltningsmodell för spår och leder erbjuder en dynamisk lokalt förvaltningsmodell som bygger på dialog, samverkan, kommunikation och avtals- och marknadslösningar.

De mest centrala aktörerna i förvaltningsmodellen är:

**Ledbolaget** som bygger, underhåller och driftar spår- och ledsystemen samt tillhandahåller information om spår- och ledsystemen. Ledbolaget anlitar entreprenörer för ledpreparering. Försäljning av spår- och ledpass sker i partnerskap med Destinationsbolaget.

**Destinationsbolaget** som marknadsför produkten och platsen samt säljer spår- och ledpass i partnerskap med Ledbolaget. Tillhandahåller marknadsförings- och informationskanaler.

**Privata markägare** som upplåter mark för spår och leder. En ideell markägarförening är majoritetsägare i Ledbolaget och kanaliserar önskemål och synpunkter mellan markägare som upplåter mark till spår och leder, och Ledbolaget.

**Företag i besöksnäringen** som tillhandahåller boende, mat, utrustning, guidning etcetera förmedlar information och i viss mån spår- och ledpass.

**Samebyarna** som utifrån renskötselns perspektiv lämnar synpunkter på lämpliga sträckningar för spår och leder på renbetesfjällen. Staten som markägare får upplåta nyttjanderätt på renbetesfjällen endast om upplåtelsen kan ske utan avsevärd olägenhet för renskötseln.

**Länsstyrelsen** som i egenskap av staten som markägare upplåter mark för spår och leder.

**Kommunen** som inrättar regleringsområde för skoter i dialog med markägare, samebyar, fastboende, och andra intressenter. Kommunen behöver också beakta ledsystemens dynamiska karaktär vid prövning av ärenden och planprocesser.

## Lokala förutsättningar av betydelse

Funäsfjällen är ett område historiskt präglad av intensivt och arealkrävande marknyttjande där ordning och reda mellan byinvånare, mellan byar, och mellan andra intressenter alltid varit avgörande för ett fungerande samhälle. Det är viktigt att hålla reda på vad var och en äger eller på annat sätt förfogar över. Vem som äger vad och vad man gör och inte på andras mark. Ännu idag lever sedvänjor och värderingar kvar som upprätthåller sådan ordning och reda och god sämja i markanvändningen.

Besöksnäringen har en lång tradition i området och är av stor betydelse för bygdens försörjning och positiva utveckling. Spår och leder har kommit att bli en väsentlig del av Funäsfjällens attraktionskraft

som destination. När mängden besökare och nya aktiviteter har förändrats över tid har också tidvis störningar och spänningar i markanvändningen uppstått innan balansen och ordningen har återställts.

## Förvaltningsmodellen bygger på affärsmässiga principer

Förvaltningsmodellen bygger på affärsmässiga principer. Ledbolaget säljer efterfrågade produkter som genererar inkomster till Ledbolaget. Produkterna består av väl utvecklade ledssystem av hög kvalitet i en attraktiv miljö för (idag) aktiviteterna längdskidåkning, skoteråkning och cykling. Lederna och spåren är separerade från varandra och till produkterna finns en infrastruktur för information, vägledning, parkering, försäljning av ledpass, etcetera. Anläggningarna fordrar stora arealer och betydande investeringar. Ledbolaget äger ingen egen mark, utan verksamheten baseras på markupplåtelser som ger Ledbolaget nyttjanderätt till mark. Ledbolaget är ett gemensamt bolag ägt av lokala markägare som upplåter leder (genom en Markägareförening) och lokala företag verksamma i besöksnäringen. Marknadsföring sker primärt via Destinationsbolaget (Destination Funäsfjällen AB). Destinationsbolaget ägs av lokalt baserade företag i besöksnäringen.

Tillträde till lämplig mark för anläggande av spår och leder utgör en kritisk faktor för att kunna tillhandahålla produkterna och därmed för Ledbolagets verksamhet. Tillgången till lämplig mark är beroende av goda incitament för upplåtelser. Nyckelfaktorer som identifierats är samordning, ordning och reda och ekonomisk ersättning. Med samordning avses samordning mellan olika intressen, olika typer av leder, markägarens egen verksamhet på fastigheten, och andra förekommande verksamheter. Med ordning och reda avses att avtalsförhållandena ska vara klarlagda, att gästernas nyttjande sker på lederna så att störningar, slitage och skador inte uppstår på omgivande mark, att eventuella skador och störningar åtgärdas på ett okomplicerat sätt, och att ledernas aktuella sträckning i tid och rum inte inverkar menligt den pågående eller framtida markanvändningen vid sidan av lederna. Med ekonomisk ersättning avses att Ledbolaget betalar ersättning till markupplåtaren för nyttjanderätten.

## Avtal och villkor reglerar ansvar och skyldigheter

Förvaltningsmodellen är avtals- och marknadsbaserad. Grundprincipen är att gäster kanaliseras till anlagda spår och leder och betalar en avgift för sitt nyttjande. Lederna bygger på markupplåtelser genom nyttjanderättsavtal mellan Ledbolaget och markägaren. Nyttjanderättsavtalen reglerar ansvar och skyldigheter mellan markägaren och Ledbolaget. Väsentliga delar att reglera i avtalet är exempelvis vilket markområde som upplåts, ersättningen för upplåtelsen, att Ledbolaget ges rätt att låta gäster nyttja området och ta ut avgift för nyttjandet, att Ledbolaget i möjligaste mån ska stävja otillåtet nyttjande utanför lederna och att upplåtelsen inte ska försvåra eller hindra markägarens egen markanvändning utanför det upplåtna området.

Allmänna villkor för nyttjande av lederna reglerar ansvar och skyldigheter mellan gästen och Ledbolaget. Väsentliga delar att reglera i de allmänna villkoren är exempelvis att erlagd avgift medger rätt för gästen att färdas på leden, att Ledbolaget tillhandahåller ledssystem, underhåll och preparering samt information om ledernas status, att gästen åtar sig att inte köra skoter eller cykla på stängda leder eller vid sidan av lederna och att nyttjandet av lederna sker på gästens egen risk.

Lederna är separerade från varandra och samordnade med annan markanvändning. För att få vardagen att fungera och av hänsyn till lokala sedvänjor gäller särskilda villkor för markägare och fast boende i bygden. Ledsystemen är dynamiska vilket betyder att ledernas sträckning inte är statiska och för en gång given i tid och rum, det vill säga ledsystemens sträckning ska inte ligga till hinder för bygdens utveckling eller markägarens egen markanvändning. Ledsystemen kan via informationskanaler stängas och öppnas med hänsyn till exempelvis väderleks- eller säkerhetsaspekter eller andra särskilda förhållanden.



## Kommunikation, dialog och samverkan utgör bärande delar

De yttre ramarna sätts i löpande dialog och samverkan mellan markägarnas legitima intresse av att inte drabbas av skador och störningar, och besöksnäringens affärsmässiga önskemål. I löpande dialog och samverkan framkommer även de hänsyn som behöver tas till andra intressen. På motsvarande sätt behöver en kontinuerlig dialog föras med kommunen och med berörda statliga myndigheter för förståelse av förvaltningsmodellen så att offentlig planering och andra initiativ inte av obetänksamhet försvårar eller undergräver modellen.

För förståelse och acceptans för förvaltningen behövs också kommunikation riktad till gäster och till företag och arrangörer i besöksnäringen utan tidigare lokal förankring. Båda dessa grupper behöver förstå platsen, dess seder och bruk, och hur förvaltningsmodellen håller ihop en fungerande helhet i området. Kommunikation riktad till bybor behöver tydliggöra att förvaltningsmodellen genom särskilda villkor för markägare och bybor medger det utrymme för hänsyn till lokala sedvänjor som behövs för att få vardagen att fungera.

Förvaltningsmodellen har successivt vuxit fram över tid. Vid olika tidpunkter har dialogen och kommunikationen med nödvändighet haft olika fokus och syfte. Exempelvis har det ibland varit nödvändigt att inom vissa grupperingar åstadkomma attitydförändringar gällande nyttjandet av annans mark och avgiftsbeläggande av anläggningar i naturen.

## Sammanfattande slutsatser och rekommendationer

### Förvaltningsmodellen minskar konflikter och bidrar till bygdens utveckling

Förvaltningsmodellen skapar affärsmöjligheter och adresserar samtidigt de problem- och konfliktområden som uppstår i områden med hög besöksfrekvens där gästerna kommer för aktiva naturupplevelser. Det vill säga slitage på leder, natur och egendom samt störningar och olägenheter för markägare, renskötseln, andra näringar, lokalbefolkning, och olika gäster och olika slags aktiviteter som exempelvis skoteråkning och längdskidåkning. Vilka i sin tur leder till motsättningar, ifrågasättanden av besöksnäringen, en sämre produkt och upplevelse för gäst, och i förlängningen en negativ utveckling i bygden.

De lokala lösningar som successivt har utvecklats har resulterat i en förvaltningsmodell som utgår från behovet av ordning och reda i markanvändningen, dialog, samverkan, kommunikation, avtals- och marknadslösningar samt samordning och kanalisering av leder och olika intressen. För att lyckas behövs en attraktiv produkt, markägarnas och besöksnäringens delaktighet, samebyars medverkan och att modellen förankras i bygden. Hänsyn behöver tas till bygdens olika intressen och näringar, och villkor för nyttjandet behöver anpassas så att den praktiska vardagen för markägare, andra näringar och boende fortsatt fungerar. Genomgående för avtalen om markupplåtelse är att dessa syftar till att skapa ordning och reda både på lederna och mark vid sidan om, samt att upplåtelsen inte får hindra markägarens egen markanvändning.

Förvaltningsmodellen tillvaratar därmed både markägarnas legitima intresse av att inte drabbas av skador och störningar på sin mark eller i sin markanvändning, och besöksnäringens affärsmässiga önskemål om tillgång till områden och leder på mark som man själv inte äger. Samtidigt som också renskötseln och andra intressen beaktas. För att åstadkomma detta behöver förvaltningen vara lokalt baserad och beslut om förvaltning, samverkan och markanvändning ske lokalt. Det innebär också att det offentliga i sin planering i sin tur behöver förstå och respektera dynamiken i systemet och det man lokalt har kommit fram till. Sammantaget skapar detta goda förutsättningar för bygdens utveckling.

De spår- och ledssystem som de senaste decennierna anlagts i Funäsfjällen kräver betydande investeringar i nyttjanderätter, anläggande, drift, underhåll och utveckling av spår- och ledssystemen och

tillhörande, samt organisation och infrastruktur för avtalshantering, information och försäljning. Etablerandet av spår- och ledsystemen har lett till positiva ekonomiska effekter för lokalsamhället i stort. Nya företag, och många företag som ökat sin verksamhet och omfattning, liksom positiva effekter i handeln, byggsektorn, antal arbetstillfällen, skatteintäkter för kommunen samt möjligheten att upprätthålla höga servicenivåer för gäster och lokalbefolkning är andra effekter. Vid sidan av minskade motsättningar, minskat slitage och skador på naturmiljön och bättre upplevelser för bygdens besökande gäster.

## Förvaltningsmodellen hanterar den så kallade invasionsproblematiken

I områden med hög besöksfrekvens där gästerna kommer för aktiva naturupplevelser uppstår i regel slitage, skador, störningar och olägenheter. Det är negativt både för besökarnas upplevelser och för dem som äger marken och andra som bor och verkar i området. Samtidigt medför en växande besöksnäring affärs- och utvecklingsmöjligheter för bygden.

I allemansrättsliga sammanhang brukar problematiken med högt besöksstryck benämnas massutnyttjande, invasionsproblematik, överturism eller överutnyttjande. Ett stort antal besökande gäster som nyttjar vissa geografiska områden kan alltså sammantaget medföra att gränsen för vad markägaren, eller innehavare av särskild rätt, rimligen är skyldig att tåla med hänsyn till allemansrätten överskrids, även om varje enskild besökare agerar inom ramen för sedvanerätten. Var gränsen går för ett tillåtet eller otillåtet beteende enligt allemansrätten, när en skada eller olägenhet anses nämnvärd, eller när ett massutnyttjande av ett område överstiger vad markägaren kan anses behöva tåla är inte klarlagd. Det saknas effektiva lösningar som kan hantera invasionsproblematiken ur naturmiljösynpunkt, markägarperspektiv och upplevelseperspektiv. Över tid har stor tilltro satts till informations- och upplysningsinsatser. I enstaka fall har tillfälliga tillträdesförbud införts i naturreservat med högt besöksstryck. Vissa kommuner har träffat särskilda avtal med markägare, andra har anlagt friluftsområden på egen mark. Ingen av dessa verktyg tillvaratar affärsmöjligheter eller hanterar den samlade behovsbilden.

### *Allemansrättens innehåll och gränser*

Allemansrättens ursprung är omtvistad. Allemansrätten anses ha sin grund i äldre tiders, eller till och med uråldrig, sedvanerätt. En färdselrätt som innebär en presumtion om att var och en, utan att först behöva inhämta ägarens lov, får färdas till fots över annans mark förutsatt att färdseln inte riskerar att förorsaka någon nämnvärd störning eller skada. Tillika att under kortare tid uppehålla sig på marken för att rasta samt att där tillgodogöra sig vissa naturalster av begränsat ekonomiskt värde. Någon egentlig rättshistorisk kartläggning har aldrig genomförts. Allemansrätten som benämning, liksom dess moderna innehåll, synes ha vuxit fram i offentliga utredningar inom det friluftslivs- och naturvårdspolitiska området och inom den juridiska litteraturen, så kallad doktrin. Grundlag, lag och praxis har därefter bekräftat att allemansrätten finns, men inte definierat dess innehåll.

Att allemansrätten anses vila på sedvanerätt medför dels att ett beteende måste kunna härledas till sedvanerätt för att omfattas av allemansrätten, och dels att sedvanerätten kan variera i olika delar av landet. Det medför också att sedvanerättens innebörd i viss mån kan förändras med samhällsutvecklingen, men också den begränsningen att den inte får förorsaka mer skada eller olägenhet än som förutsattes när sedvanerätten en gång upparbetades.

Allemansrätten avgränsas alltså av sådana beteenden som inte innefattas av sedvanerätten, och sådana beteende som minst medför nämnvärd skada eller olägenhet för markägaren eller innehavare av särskild rätt. Vissa beteenden är utöver att vara civilrättsligt otillåtna också straffrättsligt sanktionerade. Till exempel så är det straffbelagt att färdas över tomt och plantering, men även över all annan mark om den riskerar att skadas av det. För ett civilrättsligt eller straffrättsligt ansvarsutkrävande förutsätts att den som orsakat skadan är känd och kan bindas till skadan. De faktiska förutsättningarna för ansvarsutkrävande är mer gynnsamma i det fall det finns en arrangör som anvisar eller kanaliserar

besökare till ett markområde som kan ta skada, och som borde ha insett risken för skadliga följder för markägaren eller innehavare av särskild rätt.

#### *Förvaltningsmodellen tar hand om osäkerheter och konfliktytor där andra lösningar saknas*

När många människor, aktiviteter och verksamheter ska rymmas inom ett förhållandevis litet område behövs samordning och lösningar som gör att både naturupplevelser, verksamheter och vardagslivet fungerar för alla. Det är inte heller lätt för var och en att veta hur och var skador, slitage och störningar riskerar att uppstå när många tar samma väg och rör sig över samma yta. Förvaltningsmodellen beaktar invasionsproblematiken genom att kanalisera besökare till anlagda spår och leder där markägarna valt att upplåta mark för leder, och där det också finns en stabil part som ansvarar för drift och underhåll av lederna. En part som genom sina villkor med gäst kan förebygga skador och störningar utanför lederna, men också omhänderta eventuella problem som kan uppstå. Ur gästernas perspektiv innebär förvaltningen dels en trygghet i att nyttjandet inte riskerar att orsaka skador och störningar på natur, djur, människor, egendom eller verksamheter, och dels en bättre gästupplevelse genom att olika slags aktiviteter är samordnade och separerade från varandra.

#### *Förvaltningsmodellen tar sin utgångspunkt i områdets lokala seder och bruk*

Allmänt anses allemansrättens sedvanerättsliga kärna idag medföra en möjlighet att utan att först behöva inhämta lov fots över annans mark (och vatten) som inte nämnvärt kan skadas därav samt att där tillfälligt rasta och tillgodogöra sig naturalster (och vatten) med begränsat ekonomiskt värde. Att allemansrätten grundas på sedvanerätt innebär därutöver att den kan variera över landet och att den har sitt eget uttryck i alla bygder. Marken har alltid varit viktig i Funäsfjällen. Den centrala delen är privatägd, även fjällen, och konkurrensen om marken har alltid varit påtaglig. Äldre tiders sätt att leva av jord och skog har levt kvar längre i Funäsfjällen än på många andra håll i Sverige. Turismen har funnits med länge i området, men har dramatiskt ändrat karaktär och omfattning över tid. Från enstaka långvariga gäster inhysta på den egna gården som komplement till det egna jord- och skogsbruket, till dagens omfattande besöksnäring. I Funäsfjällen finns också en lång tradition av att anlägga leder för gäster som besöker området. Samverkan och ordning och reda i markanvändningen har varit och är viktig. Både för att klara vardagen och som ett medel för att lösa konflikter som uppstår över tid och rum. Oordning och ett mer än blygsamt nyttjande av annans mark har aldrig tolererats. Exempelvis har sentida sätt att nyttja äldre tiders färdselrätt inte tolererats utan att mötas av protester, hitintills skoteråkning och terrängcykling.

### Förvaltning av spår och leder bör bygga på platsens lokala förutsättningar

Varje plats har sina förutsättningar. En förvaltningsmodell som saknar praktiska förutsättningar att genomföras eller helt saknar utsikter att nå acceptans och bred förankring hos markägare, lokalbefolkning och lokala företag kommer inte att vara genomförbar.

### Affärsmässiga principer som bas möjliggör långsiktig förvaltning

Att bygga driften och förvaltningen på affärsmässiga principer innebär att det finns en långsiktigt säkerställd förvaltning oberoende av tillfälliga projektmedel eller överväganden i kommunala budgetprocesser. Spår- och ledprodukten är en efterfrågad produkt som genererar inkomster till Ledbolaget. Ledbolagets verksamhet skapar också affärsmöjligheter för andra lokala företag i besöksnäringen liksom positiva ekonomiska effekter i lokalsamhället i stort.

### Omsorgsfull avtalshantering är resurskrävande men nödvändig

Förvaltningsmodellen är beroende av markupplåtelser för spår och leder. Förankring och administration av nyttjanderättsavtal är mycket resurskrävande. Idag omfattar spår- och ledsystemen i Funäsfjällen totalt drygt 1 000 nyttjanderättsavtal. Avtalskonstruktionen och villkoren i nyttjanderättsavtalen mellan

Ledbolaget och markägare, respektive avtal och villkor mellan Ledbolaget och nyttjande gäst, utgör sammantaget en viktig grundkonstruktion för modellen. Att innehåll och formalia i avtal och villkor upprätthålls både administrativt och i praktiken är avgörande för modellens långsiktiga acceptans och trovärdighet. Ordning och reda i markanvändningen är den drivkraft som varit avgörande för markägarnas medverkan.

## Spår- och ledsystemen behöver vara samordnade och dynamiska

Samordning och separering av spår och leder så att olika gäst kategorier inte stör varandra är avgörande kvalitetsaspekter för gästupplevelsen. Samtidigt är samordningen och hänsynen till annan markanvändning viktig för acceptansen av spår- och ledsystemen och besöksnäringen. Spår- och ledsystemen behöver också vara dynamiska i tid och rum genom möjligheten att tillfälligt stänga och öppna leder till exempel beroende på väderleksförhållanden, pågående jakt, skogsavverkning eller renskötselns kalvmärkning. Spår- och ledsystemen ska inte heller vara styrande över pågående eller ändrad markanvändning eller annan samhällsutveckling, utan den geografiska sträckningen kan ändras över tid.

## Bred samverkan förutsätter dialog

Funäsfjällens förvaltningsmodell för spår och leder har vuxit fram genom dialog och samverkan. Samverkansprocesser som bygger på dialog och syftar till att hitta samverkanslösningar som tillvaratar möjligheter, löser problem och beaktar många olika intressen är tidskrävande. Över tid kan det också vara nödvändigt att åstadkomma attitydförändringar hos olika grupper. På 1990-talet fanns i Funäsfjällen exempelvis en utbredd uppfattning hos allmänheten och företag i besöksnäringen om att skoteråkning på annans mark är fri och obegränsad. Idag finns motsvarande uppfattning om att allemansrätten innebär att det under alla omständigheter alltid är tillåtet att cykla i naturen. Och från bland annat markägare, samebyar och andra företagare utanför besöksnäringen har en växande besöksnäring över tid delvis uppfattats som negativ då risken för skador och störningar ökat. Utmaningarna ligger i att gemensamt hitta sätt att arbeta tillsammans för en hållbar platsutveckling. Avgörande för framgång är att de samverkande parterna har en förståelse av den helhet de är en del av, ett känsligt ekosystem, som behöver fungera i alla led. Där den mest fördelaktiga utgången för en enskild part ibland kan äventyra helheten. En bred förankring och samverkan är alltså central för genomförandet av modellen. Samtidigt kan det också förväntas att det i varje bygd kommer att finnas enskilda eller mindre grupperingar som inte ser något positivt med en organiserad förvaltning av spår och leder, eller som övervägande ser egen vinning i att den rådande ordningen består. Att söka och invänta precis allas delaktighet innan förvaltningsmodellen etableras innebär att den situation som ger upphov till slitage, skador, störningar och motsättningar kommer att vidmakthållas. Det senare skapar inte goda förutsättningar för en hållbar platsutveckling.

## Avslutningsvis

En plats är mer än vackra vyer och högkvalitativt serviceutbud. Varje plats är också sin historia och sin nutid. En plats är framförallt människorna som bor och lever där. I mer än hundra år har människor gästade Funäsfjällen. För den klara fjälluften och landskapets skönhet. Men också för vänligheten och gästfriheten som mött dem. En kär och långlivad tradition i Funäsfjällen är att gäster återvänder. År efter år. Eller för alltid. Du börjar med att komma på besök. Du kommer tillbaka igen. Du förälskar dig i fjällandskapet, människorna och sättet att leva. Du blir en återkommande gäst. Snart nog börjar du fundera på att helt eller delvis bo och leva här. Bli en del av bygden. På allvar. Funäsfjällen - som livet borde vara. Välkommen!