

Svenska Skidförbundets guideline för rullskidstävlingar



Version 2017 november



Inledning

Svenska skidförbundets arbetsgrupp för rullskidor har, för att stimulera till att fler rullskidstävlingar genomförs, tagit fram denna gudieline.

Att arrangera tävlingar året om är ett bra sätt att stimulera till tävlande för de aktiva och för att göra reklam för längdskidsporten. Föreningar som arrangerar tävlingar på snö kan till stora delar "kopiera" sitt upplägg till sommararrangemang och för föreningar som inte har så stor vana att arrangera tävlingar är rullskidor ett bra sätt att komma igång. Det finns dock några skillnader mellan tävlingar på snö och tävlingar på asfalt och de vill vi ta upp och tydliggöra i denna guildeline.

Lycka till med ert evenemang!

Svenska Skidförbundets arbetsgrupp för rullskidor
Falun 2017-03-01

Grundläggande regelverk och förutsättningar för rullskidstävlingar

Regelverket för rullskidstävlingar är det samma som för längskidor och de specialfall som finns för rullskidor finns i sektion H – paragraf 396 i internationella och nationella regelboken.

I den utsträckning som är möjligt skall samma principer användas som för längdttävlingar, till exempel vad gäller användandet av IdrottOnline, tidtagning, administration, omklädning, priser mm.

En mycket viktig skillnad är dock att rullskidstävlingar körs på asfalterade och oftast trafikerade vägar. Riskerna är därför större och konsekvensen av ett fall eller en olycka är allvarigare. **Säkerheten för åkarna är därför extremt viktig** och det finns också en del krav från Transportstyrelsen som måste uppfyllas.

Tillstånd tävling på väg

För att anordna en tävling på väg för cykel, rullskidor, skidor, inlines mm krävs tillstånd från Länsstyrelsen i det eller de län tävlingen genomförs i.

Ansökan skall lämnas in till Länsstyrelsen senast cirka 4 månader innan tävlingen, dock varierar tidsgränsen mellan olika län så kontrollera alltid vilka tidsramar som gäller. Tillstånd till att genomföra ett evenemang ges normalt cirka två månader innan tävlingen.

Tänk på att det finns kostnader som måste erläggas när man söker tillstånd. Kostnaden för ansökan om tävlingen går genom flera län är 5 700 kr och för tävlingar som går genom ett och samma län 2 300 kr. Avgiften betalas in till respektive länsstyrelse.

Ansökan ska innehålla följande:

1. Kontaktuppgifter till ansvariga för tävlingen eller uppvisningen.
2. Uppgift om tävlingens eller uppvisningens art.
3. Tidpunkt för tävlingen eller uppvisningen.
4. Beräknat antal deltagande i tävlingen eller uppvisningen.
5. Uppgift om antal funktionärer i tävlingen eller uppvisningen.
6. Förväntat publikantal, behov av parkering för besökare och funktionärer och liknande uppgifter.
7. Uppgifter om avspärningar och liknande åtgärder.
8. Beskrivning av tävlings- eller uppvisningssträckan samt en karta över denna i lämplig skala.
9. Uppgift om säkerhetsorganisation samt sjuk- och olycksberedskap.
10. Övriga uppgifter som kan vara av betydelse för länsstyrelsens prövning av ansökan



Mallar för ansökan finns på de flesta länsstyrelser hemsidor.

Ett exempel på en ansökan finns här: [Tävling på väg i Västra Götaland](#)

Det är möjligt att komplettera ansökan med begäran om avstängning av vägar, lägre hastighet samt särskilda trafikregler. Ansökan ska då utöver punkterna ovan i tillämpliga fall innehålla följande:

1. Medgivande som avses i 5§, dvs tillstånd av berörd fastighetsägaren för tävling på enskild väg.
2. Uppgifter om fastighetsägare, boende eller nyttjanderättshavare som avses i 7 § (avstängning av allmän väg) och eventuella medgivanden från dessa.
3. Beskrivning av behov av särskilda trafikregler med anledning av tävlingen eller uppvisningen.
4. Beskrivning av behov av åtgärder med stöd av vägmärkesförordningen (2007:90).
5. Förslag på alternativa vägar för de som berörs av förbud mot trafik med fordon eller avstängningen av vägen.

Allmänna råd till Länsstyrelsen för föreskrifter som länsstyrelsen enligt 3 kap.84 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276) utöver trafikreglerna kan behöva meddela är föreskrifter med krav på:

1. minsta antal funktionärer och hur dessa ska kunna urskiljas från deltagare eller publik,
2. att funktionär som uppehåller sig på eller vid vägen bär personlig skyddsutrustning, såsom reflexväst, overall, jacka, byxa eller regnställ med reflekterande och fluoricerande fält,
3. avspärrningar och andra åtgärder vid publikområden,
4. information till dem som, direkt eller indirekt, berörs av tävlingen eller uppvisningen,
5. kommunikationssystem på särskilt riskfyllda vägavsnitt,
6. säkerhetsorganisation och sjuk- och olycksberedskap, samt
7. underrättelse till polis, räddningstjänst och sjukvård om tävlingen eller uppvisningen.

Vid behov kan det alltså vara bra att redan i ansökan beskriva även dessa områden under rubriken övriga upplysningar.

Svenska Skidförbundets råd om bansträckning för rullskidstävlingar

Observera att länsstyrelsen och de myndigheter som får yttra sig om ansökan, oftast inte har möjlighet att kontrollera om den tilltänkta banan i praktiken är lämplig för rullskidstävlingar.

Det går ofta fort i en tävlingssituation och åkarna har mycket begränsad förmåga att bromsa. Rullskidåkare klarar dock av relativt höga farter i nedförsbackar på bra



raka vägar med god sikt och utan hinder. Däremot bör nedförsbackar inte innehålla partier med mycket dålig asfalt, tvära svängar, stopplikt, gropar, gupp mm eller någon form av hinder/regler som kan tvinga åkaren att stanna snabbt.

Det rekommenderas synnerligen starkt att flera tävlingsåkare i god tid innan tävlingen får testköra banan med den typ av hjul och teknik som skall användas. Teståkning bör helst genomföras även då vägbanan är blöt.

Välj i första hand lågt trafikerade vägar med bra asfalt och undvik i möjligaste mån vänstersvängar på all typer av banor. Om cykelbanor används kontrollera av- och påfart på dem samt asfaltens kondition.

Om vändpunkter används så bör det vara i uppförsbackar och/eller på större vändplaner. Varna genom skyltar på banan och i PM för ev. svårigheter/farliga partier på banan.

Undvik vändpunkter, tvära svängar, smala partier m.m. den sista kilometern på banan.

Upploppet bör rymma minst två helst fler åkare i bredd och gärna avslutas uppför. Tänk på att tävlingar i fri teknik kräver bredare både bana och upplopp. En åkare, även fast rullskidorna är kortare än på snö, tar cirka 2,5-3 m i banbredd per person när den åker fri teknik. Räkna med 1,5-2 m för en åkare som åker klassisk teknik.

Banans underlag

Om den tilltänkta banan innehåller kortare partier med gropar, tjälskador med kraftiga sprickor med mera rekommenderas att arrangören har en dialog med kommunen eller den som underhåller vägen att reparera dessa i god tid innan tävlingen.

Finns det ändå farliga partier kvar som går att passera vid sidan om, markera dessa med färg och varna för dem i PM. Kontrollera några dagar före tävlingen att inga nya skador uppkommit och borsta bort eventuellt grovt grus. Vid sena hösttävlingar som passerar lövskog är det viktigt att kontrollera även om det har samlats för mycket löv på banan och i så fall ta bort dessa.

Funktionärer

Det bör placeras ut funktionärer på alla platser där det råder oklarhet om vilken väg åkaren skall välja, samt vid vändpunkter, farliga korsningar och överallt där fordonstrafiken behöver göras medveten om att åkarna passerar.

Den gyllene regeln är att det aldrig ska finnas någon tveksamhet för deltagarna om vilken väg de ska åka.

Olika hjultyper och regler för hjul

Hjultyper

- **Tävlingshjul:** Kallas även "fria hjul", dvs ingen begränsning av materialval eller rullmotstånd utan helt enligt tävlingsreglerna. Sedan några år tillbaka används i princip bara hjul tillverkade av PolyUretan (PU-hjul). Fram till ca 2010 innan PU-hjulen tog över tävlades det på mjuka svarta gummi-hjul som ibland kallas ettor eller gummi-ettor. Dessa är enbart marginellt långsammare än moderna PU-hjul på normal asfalt men de kan till och med vara snabbare på mycket dålig asfalt.

Fördelar:

Inga svåra regeltolkningar
Mycket svårt att fuska
Stabila i höga farter
Föredras av tävlingsåkare på rullskidor

Nackdelar:

Rullar väldigt lätt
Svåra att ploga med
Relativt få åkare äger skidor med tävlingshjul vilket gör att maxpotentialen för antal åkare är låg
Ibland dåligt grepp på ny och regnvåt asfalt

- **Träningshjul:** Kallas även "tvåor" eller "2:or". Dessa typer av hjul sitter vanligen som standard på de rullskidor som säljs i handeln idag. De är oftast tillverkade av gummi och har då en hårdare gummiblandning än "gummi-ettor", vilket gör att de rullar sämre. Rullmotståndet bestäms främst av hjulets återstuds (eng. rebound). Det vill säga ju högre ett hjul studsar från samma fallhöjd desto bättre rullar det. Erfarenhet från tester och resultat från lopp som körts med både PU-hjul och tvåor visar att "tvåor" går cirka 10 % långsammare än PU-hjul.

Det finns även ännu mer trögrollade och hårdare hjul ibland klassade som treor eller fyror. Några tillverkare stämplar in en liten siffra på sidan av hjulet som visar vilket rullmotstånd de anser hjulet har, t.ex. 1, 2, 3 eller 4. De flesta tillverkare har dock ingen märkning alls eller annan typ av märkning. Dessa hjul kan då rulla både långsammare och fortare än hjul som är märkta med en tvåa. Någon egentlig definition på rullmotståndet eller standard för märkningen på "träningshjul"/"tvåor" finns inte i nuläget.

Fördelar:

Lägre hastigheter än för PU
Går att ploga för att bromsa farten



Nästan alla åkare har "tvåor" vilket gör maxpotentialen för antalet deltagare högre

Nackdelar:

Inget fastställt regelverk

Lätt att fuska, svårt att kontrollera

Kan upplevas "svampigare" i svängar med hög fart

Regler för hjul och rekommendationer kring hjulbegränsningar

I FIS och SSF:s tävlingsregler (paragraf 396) är det definierat vilken typ av skidor och hjul som får användas. Ytterligare begränsningar till exempel avseende hjultyp och material bör helst undvikas i tävlingsklasserna. Dock kan det i motionsklasser och även ungdomsklasser vara en fördel att enbart tillåta "träningshjul" så kallade "tvåor" av gummi. Detta för att även de åkare som inte har tillgång till tävlingshjul skall kunna delta på ungefär likvärdiga villkor som de övriga i klassen och därigenom förhoppningsvis öka antalet anmälningar.

Eftersom "tvåor" bara rullar ca 10 % långsammare än tävlingshjul bör man dock inte använda mer riskabla bansträckningar och med det som argument enbart tillåta tvåor även tävlingsklasserna. I de fall begränsningar av hjultyp enbart finns för ungdoms- och motionsklasser räcker det med definitionen *"I klasserna X och Y är enbart träningshjul av gummi, så kallade klass 2 hjul eller trögare är tillåtna"*.

I vissa fall kan det dock finnas krav från utomstående intressenter t.ex sponsorer, myndigheter eller andra arrangörer att hastigheten skall begränsas genom att enbart tillåta "träningshjul" även i tävlingsklasserna. Detta kräver dock en del från arrangörens sida.

I inbjudan och PM måste det i dessa fall tydligt framgå vilken typ av hjul som är tillåtna. Definitionen ovan bör kompletteras med ytterligare specificering. Till exempel *"Enbart hjul av märke X, Y och Z med en instansad tydlig "tvåa" är tillåtna och även alla gummihjul från märke A, B och C"*. [Vilka hjul som har likvärdigt rullmotstånd är något av en dagsnotering. En aktuell lista på vilka fabrikat/märken som bör tillåtas kan därför fås från Svenska Skidförbundet]

Dock finns det inga märkningar alls på en del hjul och de går att byta mellan olika stommar, vilket gör kontrollen svår. Eftersom hjulen rullar bättre ju mjukare de är kan man också komplettera med att sätta en gräns för hjulens hårdhet. Till exempel *enbart hjul med högre ZZ-tal än YY är tillåtna*. Arrangören måste då givetvis kunna genomföra hårdhetsmätning med hjälp av speciell utrustning.

Det bör i dessa fall även framgå i Inbjudan/PM vad som gäller för de åkare som har med sig hjul som inte är tillåtna. Skall de få startförbud, få hyra/låna godkända hjul eller få delta utom tävlan.

Kontroll av alla hjul och godkännande märkning av skidan bör ske, helst så nära start som möjligt för att minimera risken för fusk genom byte av hjul efter kontrollen. Även efter målgång bör åtminstone stickprov göras.

Övriga råd

Tidtagning

Det går fort vid rullskidsåkning och vid masstarter kommer ofta stora klungor i mål samtidigt. Det rekommenderas därför starkt att elektronisk tidtagning används, helst med EMITag eller andra aktiva transponders.

Tänk på att rullskidstävlingar har precis samma krav vad gäller resultatrapportering som övriga tävlingar som sanktioneras av SSF. Se SSFs allmänna tävlingsregler för mer information.

Stavar

Risken att stavar och spetsar går sönder är större på rullskidstävlingar än på skidtävlingar, speciellt i starten. Det är därför bra om det finns möjlighet att erbjuda ersättningsstavar strax efter start och gärna också vid annan lämplig punkt på banan, till exempel vid varvning eller vätskekontroll.

Stavlängd

Sedan säsongen 2016/2017 har FIS begränsat stavlängden för längdskidstävlingar i klassisk teknik som är listade i den internationella tävlingskalendern. Denna regel gäller även för rullskidor, som inom FIS är en undergren till längdskidor, dock med ett tillägg.

SSF har i sin tur beslutat att regeln ska gälla för alla tävlingar som är sanktionerade av SSF.

För tävlingar på snö gäller att stavens längd maximalt får vara 83 % av åkarens kroppslängd när åkaren har skidskor påtagna.

För tävlingar på rullskidor gäller samma regel men med hänsyn till att åkaren inte ska behöva införskaffa särskilda stavar för rullskidsåkning så tillåts stavlängden att vara 83 % av åkarens längd med skidskor påtagna + 2 cm. Detta för att vissa rullskidstrugor "bygger på" staven med upp till 2 cm jämfört med trugorna som används vid tävlingar på snö (paragraf 396.10).

Se sektion H och bilaga 6 i SSF regelbok för längdskidstävlingar för mer information.



Användbara länkar:

[SSFs webbplats om rullskidor](#)

[FIS webbplats om rullskidor](#)

[Internationellt och nationellt regelverk för längd- och rullskidor](#)

[Gemensam sida för alla Sveriges länsstyrelser](#)