

RIDNING SOM FRILUFTSAKTIVITET
Integrering av ridning som friluftaktivitet
i kommunal planlegging

Integration of horseriding as a recreational
activity in spatial planning

Sissel Vestervik

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING
MASTEROPPGAVE 30 STP. 2010



FORORD

Det er et stadig økende antall hester i Norge og ridning er en populær form for friluftaktivitet. Vi er heldige i vår tid og vårt samfunn som har muligheten til å holde hest for rekreasjonens skyld. Det er derimot en utfordring å få fanget opp endret bruk av hesten i planleggingen. Ridning er en stadig økende del av Norges befolkning sin form for rekreasjon og måte å komme seg ut i naturen på. Dermed er det et aktuelt tema å fokusere på i form av integrering i planlegging for friluftsliv. Dette er også bakgrunnen for valg av tema til min avsluttende masteroppgave som landskapsarkitektstudent ved UMB, 2010.

Det har vært givende å få arbeide med en oppgave med opphav i et personlig engasjement, der jeg har fått kombinere teori og praksis av ridning som friluftaktivitet. Som designrettet landskapsarkitekt, har

det også vært utfordrende, men spennende å arbeide med en mer skriftlig oppgave.

Oppgaven har vært et underprosjekt til GOVREC. Dette er et prosjekt hvor ILP, institutt for landskapsplanlegging, ved UMB og NIBR, Norsk institutt for by – og regionsplanlegging, studerer forvaltning av bynære friluftsområder. Samarbeidet har gitt utbytte i form av casekommuner og informanter.

Jeg vil særlig takke, veileder, Mari Sundli Tveit. Det rettes også en stor takk til Anna Peterson ved Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), for bidrag med aktuell litteratur og innføring i problemstillingen. Også takk til informanter, medstudenter, familie for gjennomlesning, og respondenter på spørreundersøkelsen som har bidratt til oppgaven.

Sissel Vestervik



SAMMENDRAG

Denne oppgaven har til hensikt å få økt fokus på integrering av ridning som friluftsliv i planlegging. På et overordnet nivå, med allemannsretten som en felles faktor for ferdsel i utmark, er det sammenlignet arbeid gjort i Norge og Sverige. På bakgrunn av at Sverige er, og har alltid vært, en større hestenasjon enn Norge, er det interessant å se hvordan de har håndtert ridning i planleggingssammenheng.

For å få svar på problemstillingen om hvordan ridning kan integreres i kommunal planlegging, er følgende metoder for datainnsamling tatt i bruk:

- Spørreundersøkelse, identifisere brukernes behov
- Casestudier i to kommuner, Kungsbacka i Sverige, og Moss i Norge, studere og vurdere situasjon og håndtering i kommunal planlegging
- Feltstudie i Sverige, se og evaluere konkrete eksempler til ulike løsninger på praktisk integrering

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at de fleste som driver med hest og ridning gjør det for rekreasjonens skyld. Turmuligheter er svært viktig eller avgjørende. Konflikter som avdekkes er opptråkkede stier, hestemøkk, og redsel for hester. Likevel er hovedvekten av respondentene fornøyd eller meget fornøyd med turmulighetene sine, ofte på tross av farlige delstrekninger og krysninger. Situasjonen er også ofte forskjellige sommer og vinter, på grunn av skiløpere i skogen og store mengder med snø.

STIKKORD:

Ridning
Rideveg
Friluftaktivitet
Integrering

Casekommunene, Kungsbacka og Moss, har en ulik tilnærming til ridning som friluftaktivitet, Kungsbacka har gått ut med en visjon om å se på muligheten for å anlegge rideveger hver gang det skal utbygges gang og sykkelveg, eller vann og avløp i aktuelle områder. På denne måten når de ut til brukerne der de er. Tiltaket har derimot vært vanskelig å gjennomføre på grunn av motstand blant grunneiere, og manglende lovverk om utforming og krav til rideveg i likhet med gang og sykkelveg.

Moss er en mindre kommune med færre hester. De har valgt å tildele Moss rideklubb leie av en kommunal tomt nær Mossemarka, i håp om å samle hestene og trekke mindre staller dit. Dette er et friluftsområde med sterke brukerinteresser, og konfliktene har ført til at rideklubben har valgt å ikke bruke marka, men har fått tillatelse av kommunen til å opparbeide rideveger på egen tomt.

Utfordringene er også ofte knyttet til lovverket. Vegtrafikkloven henstiller ridende til høyre vegskulder. Dette er en potensielt farlig plassering for alle trafikkanter, særlig med tilliggende gang og sykkelsti.

Ridning kan integreres som friluftaktivitet gjennom å tilrettelegge for sikre krysninger og adkomster til egnede turområder. Underlaget må være tilpasset bruk av hest og det må søkes kunnskap om hestens natur, og brukernes behov. Fokuset bør hovedsakelig være på de daglige turene, basere seg på runder og variasjon. Et annet viktig aspekt er opplysning og tydeliggjøring av lover og regler, ettersom det kan skapes trygghet hos brukerne når reglene er klare.

ABSTRACT

The aim with this thesis is to increase the focus on integration of horseriding as a recreational activity in spatial planning. The main part of the thesis compare work done in Norway with Sweden because of the similarity between the two countries and “the general right of way” (allemannsretten), who is special for these countries and secure people the right to walk and ride in the country side as long as it does not make any harm. Still there is a difference, the amount of horses in Sweden is, and has always been higher than in Norway. Therefor it's interesting to see how they have handled the needs of ridingpaths in Sweden.

To find out how to integrate horseriding in spatial planning the following methods has been used:

- Questionnaire, identifying the riders needs
- Case study in to municipalities, Kungsbacka in Sweden and Moss in Norway, assessing the situation and handling in planning
- Field study in Sweden, looking at and evaluating concrete examples and different solutions of practical integration

The results from the questionnaire show that the main part of the people who keep horses and rides, do it for the purpose of recreation. The opportunity of riding outside in the nature is very important and crucial. Conflicts that are revealed are damaged paths, horse manure and fear of horses. Still most of the riders are quite satisfied with their riding oppertunities, despite of dangerous intersections and parts of different roads. It's also often a difference in the summer- and winter situation because of conflicts with skiers and large amount of snow.

The case municipalities, Kungsbacka and Moss, has a different approach to riding as a recreational activity, Kungsbacka have a vision about looking into the possibility of establish riding paths each time it will be developed a walking- and cyclingpath, or water and sewage in the relevant areas. In this way they reach out to the users where they are. The measure, however, has been difficult to implement because of resistance among landowners, and lack of legal framework for the design and requirements for the riding path, like walking and cycle.

Moss is a smaller municipality with fewer horses. They have chosen to assign Moss riding club lease of a municipal land near Mossemarka, hoping to gather the horses and attract smaller stables to the new stable. Mossemarka is an outdoor area with a strong user interest, and conflicts have led to that the riding club has chosen not to use the forest. Instead the municipality has given permission to build riding paths on their property.

Based on the results from the different parts of the study the thesis assess how riding as a recreational activitiy can be integrated in planning including practical solutions such as secure intersections and access to suitable riding areas. The siface must be appropriate for horses and knowledge about the nature of horses and riders' needs must be established. The main focus should be on the daily trips and solutions should be based on circular routes and variation. An other important aspect is to state and clarify laws and regulations as confidence is created when the rules are clear.

KEYWORDS:

Riding
Riding path
Recreational activity
Integration

INNHOOLD

3	Forord
4	Sammendrag
5	Abstract

DEL 1 Innledning

11	Innledning
12	Utviklingen i hesteholdet
14	Folkesport og folkehelse
14	Potensielle arealkonflikter
16	Hovedaktører i hestesporten
18	Hesten i kommunalt perspektiv
19	Hestens atferd
21	Hensikt og mål
21	Problemstilling
22	Metode

DEL 2 Resultater

25	Brukernes behov, spørreundersøkelse
39	Casekommuner, - håndtering i plan
40	Moss
44	Kungsbacka
51	Feltstudie
52	Eks. 1 Ridning i vegetasjonsbelter
54	Eks. 2 Tilbakeført naturområde
56	Eks. 3 Tilbakeført naturområde
58	Eks. 4 Rekreasjonsområde
60	Eks. 5 Rekreasjonsområde
62	Eks. 6 Rideveg blant bebyggelse
62	Eks. 7 Undergang
64	Eks. 8 Bro

DEL 3 Diskusjon

68	Håndtering i planlegging
68	Sverige - casestudie Kungsbacka
70	Norge - casestudie Moss
72	Praktisk integrering
	- samordning og konflikthåndtering
72	Samordning av brukere
72	Allemannsretten
73	Ferdselsregler, merking og opplysning
74	Håndtering av hestemøkk
74	Tidsavgrensninger
75	Lovverk
75	Kjøreopplæring
76	Løsninger fra feltstudie
80	Praktisk integrering
	- forslag til løsninger
81	Utforming
82	Omgivelser
82	Kurver og topografi
82	Underlag
83	Naturlige hindre
83	Skjøtsel og vedlikehold
83	Brøyting
84	Langs veg
86	Bro
87	Udergang
88	Golfbaner
88	Skiløyper
88	Rideveg på egen tomt
89	Badeområder

DEL 4 Konklusjon

92	Konklusjon
94	Kilder
98	Vedlegg 1

© Dersom ikke annet er oppgitt, er bilder og illustrasjoner er tatt/ laget av undertegnede.



S.V.



DEL 1

Innledning

INNLEDNING

Nest etter Island er Norge Europas minst tettbefolkede land. I tettstedene er konsentrasjonen av befolkningen 100 ganger større enn landsgjennomsnittet, og 80 prosent av landets befolkning bor i tettbebygde strøk. Tettsteder og omkringliggende produktive jord- og skogområdene har derfor økt press på arealene. Arealbruken preger omgivelsene og endringer påvirker kulturlandskapet og nærmiljøet. Press på friluftsområdene i og nær tettstedene, er en av arealkonfliktene ved økt konsentrasjon av befolkningen. Dette virker igjen inn på menneskers helse og livskvalitet (Statistisk sentralbyrå 2007b).

På et overordnet nivå er oppgaven begrenset til å se på Norge og Sverige. De kan lett sammenlignes i klima, natur, befolkningssammensetning, velstand og ikke minst med allemannsretten. Sistnevnte er spesielt for både Norge og Sverige, mens for eksempel Danmark, som også er en stor hestenasjon, faller fra på dette kriteriet.

I Sverige genererer hestenæringen i dag, direkte og indirekte, en omsetning på rundt 45 milliarder kroner og gir ca 28 000 årsverk. Samtidig utgjør den i følge Håstnæringens Nationella Stiftelse (2008 s. 7) en viktig del i den svenske landsbygd- og jordbrukspolitikken, blant annet ved å bidra til at folk bosetter seg på landsbygda, dette bidrar igjen til å holde oppe servicefunksjoner og infrastruktur i bygdene. Riktignok befinner rundt 200 000, dvs. 2/3 av Sveriges hestebestand, seg ved tettbygde strøk. Dette kan gi rom for konflikter og trenger plass i samfunnsplanleggingen (Håstnæringens Nationella Stiftelse 2008 s. 8).

I følge Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning, NILF, utgjør den norske hestenæringen, rundt 4000 - 4500 årsverk (Stokstad & Vangsgraven 1999). Dette er på nivå med den samlede sysselsettingen i svine og fjørfeholdet og sier noe om viktigheten av hest som landbruksnæring. Erfaringer viser at hver tiende hest genererer et årsverk i næring (Iversen i Dahle 2009 s. 254).

Utviklingen i hesteholdet

Det er mange likhetstrekk mellom Norge og Sverige i utviklingen av hesteholdet og tendensene har vært og er de samme, selv om hesteantallet alltid har vært høyere i Sverige, se figur 1.

På begynnelsen av 1900 tallet var det flere ganger så mange hester både i Sverige og Norge enn det er i dag. Dette har sammenheng med endret bruksmønster av hesten. Figur 1 viser denne utviklingen gjennom 1900 – tallet, samt økningen i antall hester i både Norge og Sverige i den siste delen av perioden.

Første halvdel av 1900 tallet ble hestene brukt som fremkomstmiddel og tradisjonelt jord- og skogbruk. På denne tiden var hesten et vanlig syn på jordene, og langs ferdselsårene (Dahle 2009 s. 15 - 21). Det var, og er fortsatt, mange flere hester i Sverige enn Norge. Ved begynnelsen av århundret var det i underkant av 200 000 hester i Norge, og nå anslagsvis 50 000 (Historiske landbruksteljingar 1907 - 1999). Til sammenligning var det i Sverige rundt 500 000 hester ved begynnelsen av århundret og rundt 300 000 inn i neste århundre (Statistiska centralbyrån 1959). Arealene til fritid og rekreasjon med hest og ridning er derfor mer presset i Sverige. Dette er dermed bakgrunnen for å se til Sverige med håndtering av hest i plan og praksis.

Felles for begge land er at de hadde en kraftig nedgang i hestebestanden i etterkrigsårene. Da overtok traktoren i landsbruket og bilen tok for fullt over transportbehovet (Iversen i Dahle 2009 s. 250). Etter bunnpunktet på 1970-tallet, med 70 000 hester i Sverige og 20 000 i Norge, steg interessen for hest igjen. I dag er hesten først og fremst et sports- og rekreasjonsdyr. Å drive med hest er en sunn sport og hobby som stimulerer folk i alle aldre til å dra ut i landskapet, enten det er pensjonerte menn som trener travhest, eller det er ungjenter som rir på tur.

I dag er hesten i en mellomstilling mellom familiedyr og produksjonsdyr. På den ene siden bruksdyr med verdi som konkurranse eller fritidsdyr, på den andre siden stiller den likt som andre familiedyr hvor eieren blir følelsesmessig tilknyttet til hesten som individ (Landbruks - og matdepartementet 2003).

Det er nå ti år siden forrige stortingsmelding om landbruk og mat, og siden den gang har hesteantallet i Norge steget med ca 20 000, og regnes nå for å være på rundt 60 000 totalt. 8. mars 2010 var Landbruks- og matminister Lars Peder Brekk på Lillehammer for samråd med landbruksnæringa. Norsk Hestesenter la fram hestenæringa sin sak. Dette kan oppsummeres i følgende punkter:

- hesten er svært viktig i et nasjonalt fremtidsrettet landbruk
- for hver 10.hest skapes ett årsverk, - de fleste i distriktene
- hestenæringen styrker bosetting på bygda
- hesten er et bindeledd mellom landbruk og samfunnet for øvrig
- fyller tomme driftsbygninger
- pleier kulturlandskapet
- hesten trenger grovfor – norske produsenter
- hesten inn i landbruket via "grønn omsorg" og "Inn på tunet"
- turisme

Norsk Hestesenter (2010b), mener dog at den største utfordringen vil være å gi hestenæringa samme skattemessige forhold som andre næringer som det er naturlig å sammenligne med. Det er samtidig behov for å styrke hestekompetansen og her spiller NHS, Norsk Hestesenter en viktig rolle (Norsk hestesenter 2010b).

*Fig. 1
Hesten gjennom det 20. århundret,
en sammenligning av Norge og Sverige.
Tendensene har vært og er de
samme, samtidig som hesteantallet
alltid har vært høyere i Sverige.*

Antall hester

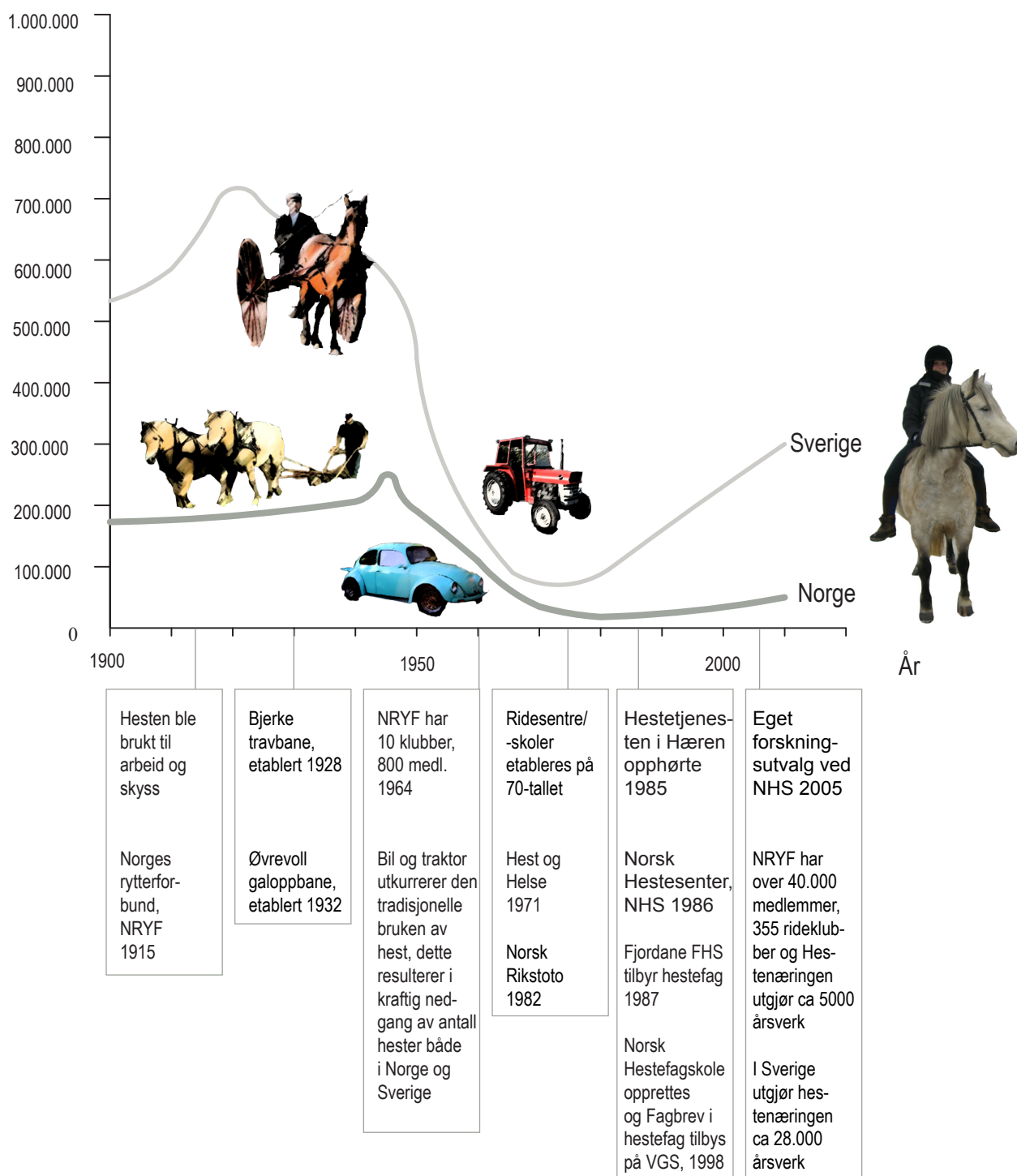


Fig. 1
 (Historiske landbruksteljingar 1907 - 1999), (Statistiska centranbyråen 1959), (Dahle 2009 s. 16, 17, 39, 41, 42), (Thune i Dahle 2009 s. 62, 64, 67, 70), (Knæverud i Dahle s. 136, 137), Iversen i Dahle 2009 s. 250, 269), Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008)

Folkesport og folkehelse

I 2007 hadde 24 prosent av alle barn i Norge mellom 6 og 15 år deltatt på ridning i løpet av det siste året. Til sammenligning hadde 71 prosent deltatt på fotball. Blant jentene hadde 36 prosent deltatt på ridning, og er på samme nivå som håndball. Kun 12 prosent av guttene hadde deltatt på ridning, men dette er likevel en økning 9 prosent fra 2004 (Statistisk Sentralbyrå 2009b). I følge Statistisk sentralbyrå sin levekårsundersøkelse fra 2007, drev rundt 5 % nordmenn over 16 år med ridning (Statistisk sentralbyrå 2007a). Norsk rytterforening har opplevd sterk vekst, og flere nye lag og foreninger har startet opp.

I Sverige har ridesporten gått fra å være en eksklusiv sport for et fåtall, til å bli en bred folkesport i løpet av de siste 40 årene. Ridesporten er også en av de få i Sverige som fortsatt øker med antall utøvere og er nest etter fotball den sporten som engasjerer flest barn og ungdom mellom 7 og 25 år. Hestens sosiale betydning i forhold til barn og unge som lærer seg ansvar, hensyn og planlegging gjennom stell og ridning, er en viktig faktor i samfunnet. Man regner med at ca en halv million mennesker rir fast i Sverige, flesteparten er unge jenter. For mange bidrar hest og ridning til bedre helse og meningsfull fritid (Attrell et al. 1994) og (Hästsportens Nationella Stiftelse 2008).

Potensielle arealkonflikter

Det er mange måter å utøve friluftaktiviteter på, inkludert hest og ridning. Ridning er en arealkrevende helårsaktivitet som ofte foregår i populære friluftsområder sammen med andre brukere av naturen til trening og rekreasjon. Til sammenligning er også golf og skigåing arealkrevende friluftaktiviteter. I motsetning til ridning er disse sesongavhengige, har egne områder og opparbeidede løyper. I mange tilfeller legges skiløyper på vegger og stier som ellers er allment tilgjengelig.

Flere rideskoler og staller ligger i tilknytning til tettbebygde strøk hvor kundene er, antallet har økt, og er et populært fritidstilbud. Av studiene i masteroppgaven om ridning i byer og tettbebygde strøk (Røst 2005 s. 57) ble det bekreftet at konfliktene øker mellom ryttere og andre friluftslivsutøvere desto tettere befolket et område er. Hester er store dyr med behov for bevegelse og utfoldelse, kan dette føre til

Friluftsløven:

§ 2. (Ferdsel i utmark.)

I utmark kan enhver ferdes til fots hele året, når det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet.

Det samme gjelder ferdsel med ride- eller kløvhest, kjelke, tråsykkel eller liknende på veg eller sti i utmark og over alt i utmark på fjellet, såfremt ikke kommunen med samtykke av eieren eller brukeren har forbudt slik ferdsel på nærmere angitte strekninger. Kommunens vedtak må stadfestes av fylkesmannen.

§ 11 *Enhver som ferdes eller oppholder seg på annen manns grunn eller på sjøen utenfor, skal opptre hensynsfullt og varsomt for ikke å volde skade eller ulempe for eier, bruker eller andre, eller påføre miljøet skade. Han plikter å se etter at han ikke etterlater seg stedet i en tilstand som kan virke skjæmmende eller føre til skade eller ulempe for noen.*

(Friluftsløven 1957)

Fig. 2

Trafikkreglene sier:

§ 2.2 Reglene om trafikk med kjøretøy gjelder så langt de passer også for rytter og for den som fører ride-, laste- eller trekkdyr eller fører eller driver husdyr.

§ 4.1 Kjørende skal bruke kjørebane. Det er forbudt å kjøre på fortau eller gangveg.

Andre kjørende enn syklende må ikke bruke sykkelveg eller sykkelfelt.

§ 5.1 Sykkel eller annet kjøretøy som ikke er motorvogn, kan kjøres på vegens høyre skulder.

(Samferdselsdepartementet 1986)

konflikter om bruksarealer og slitasje på tur og vegnett, samt håndtering av hestemøkk. Et annet aspekt er tilgjengelighet og sikkerhet. Her ligger det utfordringer i arealbruk, integrering av ulike aktiviteter, holdninger, samt utforming og tilpasninger.

Allemannsretten sikrer mulighetene for å kunne utøve ridning som friluftaktivitet, men den forplikter også, se figur 2. Etter friluftslovens ferdselsregler, § 11, skal man "opptre hensynsfullt og varsomt for ikke å volde skade eller ulempe for eier, bruker eller andre, eller påføre miljøet skade" (1957a). Dersom en veg eller sti stadig blir utsatt for ridning, kan dette volde skade i form av opptråkking og dermed føre til ulempe for eier, eller andre brukere. Underlaget kan dermed også bli påført skade i form av erosjon. På den andre siden skal kommunen, fylkeskommunen og fylkesmannen, etter § 22, arbeide for å fremme friluftsmål innen sitt område.

En annen lov ridende må forholde seg til er vegtrafikkloven; i følge trafikkreglene § 2.2, regnes ridende i dag som kjøretøy, se også figur 3. Videre gir § 5.1 sykkel og annet kjøretøy som ikke er motorvogn, rett til å "kjøres" på vegens høyre skulder (Vegtrafikkloven 1986).

I Sverige gjelder de samme trafikkreglene som i Norge. I tillegg har Sverige, blant annet, påbudskilt for ridning, det er imidlertid også tillatt for gående i områder merket med slike skilt (Transportstyrelsen 1998). Norge har kun varsel- og forbudskilt for ridende (Vegdirektoratet 2009), se figur 4.

Fig. 3

Fig. 4 Oversikt over trafikkskilt som omhandler hest i Norge og Sverige.

Norge

Forbudsskilt



Fareskilt



(Vegdirektoratet 2009)

Sverige

Påbudskilt



Forbudsskilt



Fareskilt



(Transportstyrelsen 1998)



Hovedaktører i hestesporten

Norge og Sverige har en del sammenfallende aktører innen hestenæringen, men igjen har Sverige flest, se figur 5 og 6. Sverige har blant annet en egen yrkesnemnd innen hestesektoren og et forbund for rideleirer (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008). Norge har også aktører som er ulike fra Sverige, som Hest i turistnæring og Norsk hesteeierforbund (Norsk hestesenter 2007).

I den svenske hestesektoren er HNS, Hästnäringens Nationella Stiftelse et samvirkende organ. De har særlig fokus på avl og utdanning, men også felles hestepolitiske spørsmål og forskning (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2010).

Hästnäringens Nationella Stiftelse (2008), har gitt ut flere håndbøker rettet mot håndtering av hest i kommunen. Blant annet, "Hästen i kommunen – betyr mer enn du tror" og "Hästen i politiken - betyr mer än du tror". Sistnevnte peker på 12 av 48 politiske områder hvor hesten er bidrar og har utviklingspotensiale:

- Likestillingspolitikk
- Integrasjonpolitikk
- Ungdomspolitikk
- Handikappolitikk
- Folkehelsepolitikk
- Dyrepolitikk
- Miljøpolitikk
- Næringspolitikk
- Regional utviklings – og landsbygdspolitikk
- Forskningspolitikk
- Utdanningspolitikk

Norsk hestesenter er søsterorganisasjonen til Hästnäringens Nationella Stiftelse, og arbeider med kursvirksomhet, avlsadministrasjon og utredningsarbeid. Deres formål er "å fremme kvaliteten på hestehold og avl i Norge, og å være det øverste faglige senter for utdanning av hestepersonell og for avl av hest i Norge" (Norsk hestesenter 2009). De har ikke jobbet med integrering av ridning som friluftaktivitet, og vet heller ikke om det finnes noen gode retningslinjer for dette i Norge. Forøvrig mener de det er et meget interessant tema (Norsk hestesenter 2010a personlig meddelelse).

SVERIGE

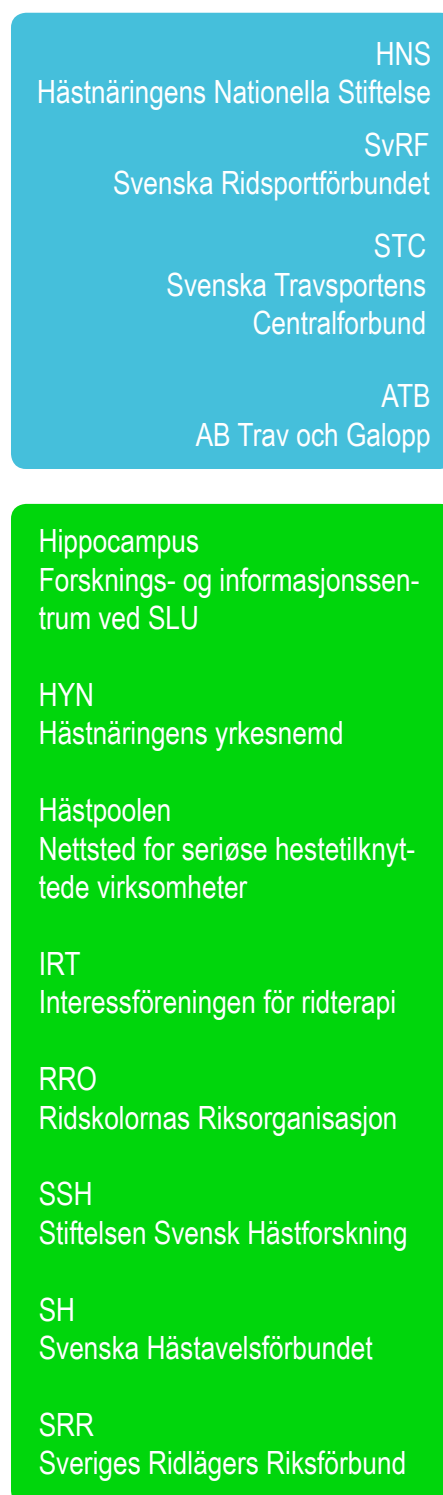


Fig. 5

NORGE

NHS
Norsk Hestesenter
NRYF
Norges Rytterforbund
DNT
Det Norske Travforbund

Norsk Rikstoto

HIT
Hest i Turistnæring

Hest og Helse

Foreningen for Hesteprsjøll
og Rideinstruktører

Norsk hesteeierforbund

Fig. 6

I de blå rammene ser man de sam-
mefallende organisasjonene og for-
bund i Sverige og Norge. De grønne
rammene gir en oversikt over hestera-
seuavhengige organisasjoner i begge
land.

Imidlertid jobber de med en gruppe som arbeider med å lage tydeligere kjøreregler i forholdet mellom grunneiere og hestefolk. I gruppen sitter representanter fra Norges Bondelag, Norges Rytterforbund, Skogeierforbundet, Det Norske Travelskap og NHS. Det er på gang et avtaleutkast som kan brukes mellom partene. De skal også lage en brosjyre som fremstiller hvilke regler i Frilufsloven som gjelder for bruk av hest i utmark og innmark (Norsk hestesenter 2010a).

Norges rytterforbund, NRYF har heller ikke jobbet aktivt med ridning som frilufsaktivitet, eller praktiske utforminger for integrering. Derimot synes det er et høyst aktuelt tema flere steder i landet. Siden rideløyper er tippemiddelberettiget mener NRYF de burde inngå som et naturlig element i alle nye anlegg, men har ikke satt noen spesielle krav til utformingen annet enn at hestevelferden skal ivaretas (Norges rytterforbund 2010. personlig meddelelse).

I følge Iversen (I Dahle 2009 s. 263) er det en tradisjonell argumentasjon at politikk er viktig for en næring. Iversen (I Dahle 2009 s. 263), snur dette om til at hesten og hestenæringen er viktig for politikken, viser til hvordan Sverige har gjort dette og mener at i Norge kan hestenæringen helt klart bidra i:

- Landbrukspolitikk
- Distriktpolitikk
- Utdanningspolitikk
- Ungdoms og idrettspolitikk
- Helse og sosialpolitikk
- Miljøpolitikk
- Likestillingspolitikk

Det finnes en rekke ulike heste- og rideklubber i både Norge og Sverige som mange ryttere er medlemmer i. Forskjellen fra andre idrettsklubber, som for eksempel fotball og håndball, er ofte at i mange tilfeller opererer klubbmedlemmene hver for seg spredt rundt i kommunene. Det er også stor spredning innen hestesporten av type hester og grener innen ridning, sammen med at ryttere i stor grad er individuelle utøvere, blir det ofte vanskeligere å stå sammen som en gruppe frilufsutøvere. Slik sett kan det være vanskeligere for kommunen å nå fram og forholde seg til ryttere.

Hesten i kommunalt perspektiv

Hovedtyngden av ride- og hestesentrene ligger i nærheten av de store befolkningsgruppene (Iversen i Dahle 2009 s. 252). Rideskoler og staller er i seg selv en ressurs og et fritidstilbud i alle kommuner hvor dette finnes. Både på rideskoler og private staller er det vanlig å ha hestepassere, eller fórryttere, dvs, at man har hesten en eller flere dager i uka. Dette gir muligheter for folk som ikke selv eier hest, til å drive med hest og ridning utenom undervisning.

Det er flere steder i Norge gjort arbeid og utredninger om hestenæringen, ofte som binæring, eller alternativ drift i landbruket. I Bergen er det for eksempel gjort et forprosjekt til "Hest i bynære strøk, muligheter og utfordringer". Formålet med prosjektet er å belyse de mulighetene økt hestehold gir for næringsutvikling, kulturlandskapspleie og vegbygging. Vegene er i utgangspunktet skogsbilveger, men intensjonen er flerbruksvegene og sees på som svært viktige for videre helhetlig satsing på hest som næring (Bergen Kommune & Fylkesmannens Landbruksavdeling Hordaland 2007).

I Rogaland har Fylkesmannen (2006) gjort et forprosjekt om næringsmessig satsing på hest i Rogaland, behovet for rideveger og grunneieravtaler blir blant annet poengtert som viktige. Materialet er blant annet basert på masteroppgaven, "Riding i byer og tettbygde strøk: utforming av ridestier med forslag til konfliktdempende tiltak" av Røst (2005) ved UMB. I Buskerud fylke er det gjort tilsvarende arbeid i rapporten fra forprosjektet, "Best på hest" (Landbrukskontorene i Drammen 2009).

Flere kommuner, særlig på bygdene, profilerer seg med å være "hestekommuner", eksempler er Tynset, Eid, Eidskog, Nesbyen og Vestnes.

I 2004 gjorde SCB, Statistiska Centralbyråan, en undersøkelse på oppdrag av Jordbruksverket, angående kommuner og lenstyrelser sine kjennskaper til hesteholdet i sine områder. 89 av Sveriges totale 202 kommuner oppgav at de hadde gjort fullstendige kartlegginger av hesteholdet de senere årene. De resterende 113 kommunene oppgav at de hadde gjort mindre omfattende eller ingen kartlegging.

Sammenfatningen av undersøkelsen viser at det varierer mye mellom kommunene i hvor stor grad de kjenner til hesteholdet i eget område, samt at mange først og fremst forholder seg til større hesteanlegg og hestehold i jordbruket sammen med annet dyrehold. Av undersøkelsen kom det også fram at små kommuner og storbykommuner har bedre oversikt over hesteholdet enn geografisk spredde bygdekommuner.

Selv om det først og fremst er miljø og fritid som forbindes med hest i kommunen, har hesten også her betydning for næringslivet, samfunnsplanleggingen, helse og omsorg, i skolen, for redningstjenesten og turismen (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008).

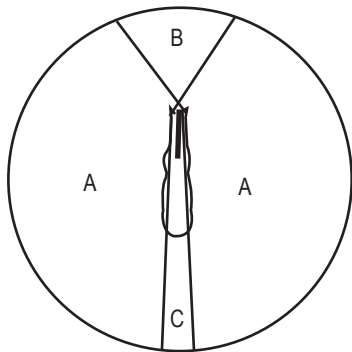


Fig. 7
 (A) Hestens 285 graders monokulære synsområde uten dybdesyn, (B) 65 graders binokulært synsområde med dybdesyn og mulighet til å fokusere, (C) 10 graders blindesone. (Roberts 2005)

Hester er egentlig bedagelige dyr, men med opprinnelse som byttedyr på steppene, er de alltid på vakt ved eventuelle farer.

Hestens adferd

For å få sikre og funksjonelle løsninger ved planlegging for integrering av hest og ridning, må man kjenne til og ta hensyn til hestens natur og reaksjonsmønstre.

Jamfør med Roberts (2005) er hesten et byttedyr, hvilket vil si at dens første forsvarsmekanisme er flukt. Siste utvei er å kjempe og gjøre motstand. Hester er også flokkdyr, og gjør at en reaksjon sprer seg raskt i flokken, som for eksempel å springe fra en fare. Føler derimot hesten at den er på trygg avstand fra en fare, vil den ta en ekstra kikk før eventuell flukt (Roberts 2005 s. 19).

I følge Roberts (2005 s. 21) benytter hesten synet før lukt. Med øynene plassert på siden av hodet gjør

det vide synsfeltet den i stand til å oppdage farer tidlig, både under gode og dårlige lysforhold. Det er kun i det binokulære området foran seg hvor hesten ser med begge øyne, den har dybdesyn. Til hver side, se figur 7, har hesten altså ikke dybdesyn (Attrell et al. 1994; Roberts 2005). I følge Roberts (2005 s. 19) er dette årsaken til at hesten kan reagere på skygger og for eksempel vanddammer, for hesten kan dette like gjerne være hull i bakken.

Nattsynet er bedre hos hesten enn hos mennesket, den store pupillen kan ta inn mye lys, og kan tilsvarende oss, bli blendet i mørket av biler og hodelykter (Attrell et al. 1994; Roberts 2005).



Hensikt og mål

Hensikten med å skrive oppgave om ridning som friluftaktivitet, er å få økt fokus på å integrere hest og ridning i planlegging på kommunalt nivå. Andre land har kommet lenger i prosessen med hensyn til hvordan man kan integrere hest og ridning i planleggingsfasen. Dette kan vi dra nytte av i Norge til å finne velfungerende løsninger for den stadig økende andelen av hest til sport og rekreasjon.

Det er mange konkurrerende ønsker for bruk av arealer til sport og fritid, og dette kan føre til konflikter. Målet er å komme med forslag til praktiske og estetiske løsninger med fokus på integrering av ridning som friluftaktivitet til bruk for kommuner, rideklubber, turforeninger og andre interesserte parter i aktuelle sammenhenger.

Problemstilling

HOVEDPROBLEMSTILLING

- Hvordan kan ridning som friluftaktivitet integreres i planlegging?

UNDERPROBLEMSTILLINGER

- Hva er brukernes behov?

- Hvordan håndtere arealkonflikter og ulike behov i planlegging i Norge og Sverige?

- Hva slags praktiske utforminger eksisterer for integrering av ridning som friluftaktivitet?

METODE

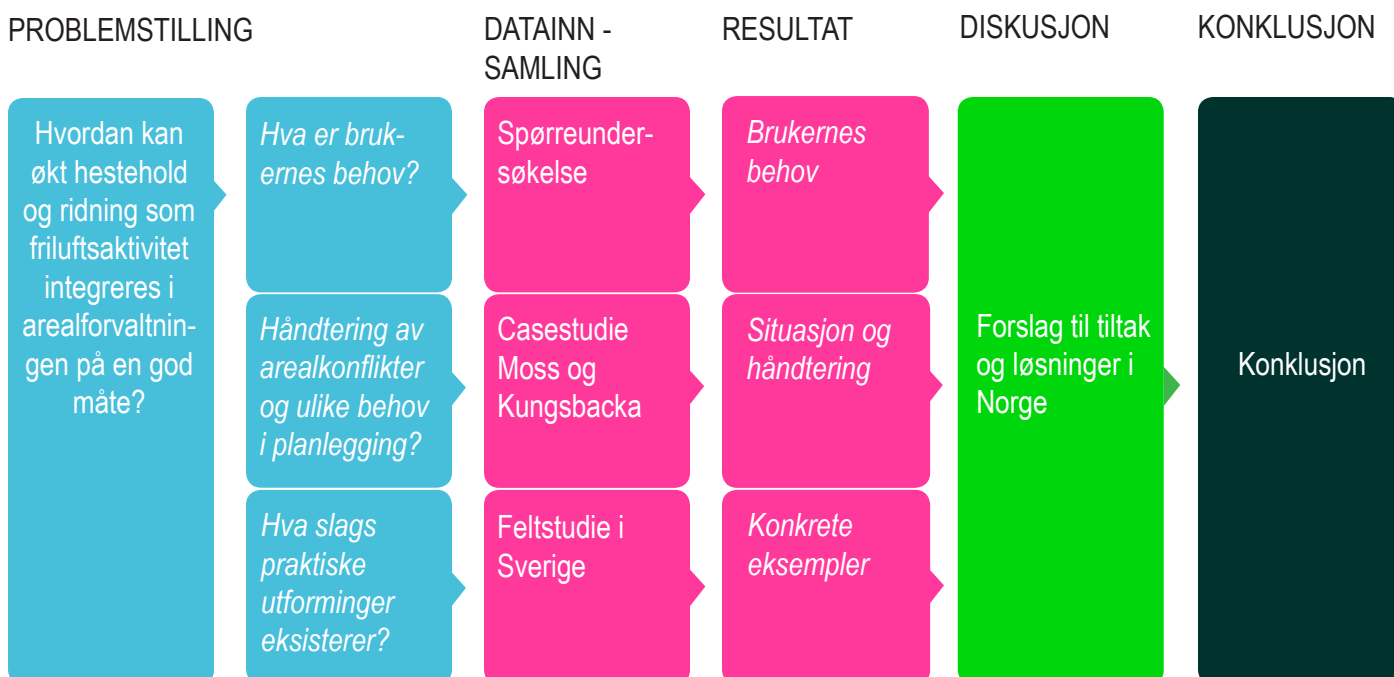
Spørreundersøkelse

Oppgaven er lagt opp med en hovedproblemstilling. Denne besvares gjennom datainnsamling, og en diskusjon basert på resultatene av datainnsamlingen. Diskusjonen leder, via forslag til tiltak og løsninger på problemstillingen, til en konklusjon. Figur 8, viser modell av denne metoden.

En av de tre datainnsamlingsmetodene er en spørreundersøkelse for å kartlegge brukernes atferd og behov. Det ble laget en nettbasert undersøkelse, som i første omgang ble sendt ut til Moss Rideklubb sine 350 medlemmer. På grunn av liten respons ble undersøkelsen formidlet via e-post, facebook, og nettportalen hest.no. Dette økte svarprosenten betraktelig og resulterte i svar og kommentarer fra hele Norge, til sammen 771 svar da undersøkelsen ble avsluttet 18.april 2010.

Undersøkelsen var anonym og inkluderte ikke personer under 15 år. Personvernombudet vurderte dermed undersøkelsen som ikke meldepliktig. Ettersom 24 prosent av alle barn, og 36 % av jentene, i Norge mellom 6 og 15 år i 2007 hadde deltatt på ridning i løpet av det siste året (Statistisk Sentralbyrå 2009b), faller en stor andel av befolkningen som driver med ridning bort i undersøkelsen. Likevel gir det høye antallet svar et godt grunnlag for å forstå brukernes behov.

Fig. 8
Metodemodell, struktur og oppbygning av oppgaven



Casestudier

Denne masteroppgaven er et delprosjekt til forskningsrådsprosjektet, GOVREC. Prosjektet tar for seg forvaltning av bynære friluftsområder og er et samarbeid mellom UMB og NIBR, Norsk institutt for by – og regionsplanlegging. De har gjort casestudier i Moss i Norge og Kungsbacka i Sverige. Ridning og friluftsliv var et aktuelt tema i begge kommuner, som derfor ble casekommuner for denne masteroppgaven også.

Av figur 9, ser vi at det er tre ganger flere hester per innbygger og seks ganger flere hester per areal i Sverige enn Norge. Dette er bakgrunnen for å se til Sverige med håndtering av hest i plan og praksis. I casekommunene Moss og Kungsbacka, ligger Moss under det norske nivået, mens Kungsbacka samsvarer med nasjonalt nivå i Sverige når det gjelder hestetetthet per innbygger.

I begge kommunene er det kontaktet og gjort åpne intervjuer med informanter fra kommunen og ride- / hesteorganisasjoner som rideklubb og ridevegeorganisasjon.

Feltstudie

August 2009, ble det gjort 10 dagers feltstudie i Sverige for å finne konkrete eksempler på utforming og integrering av hest og ridning i friluftsområder. Ved Sveriges lantbruksuniversitet, SLU i Alnarp ble det en innføring i problemstillinger og aktualiteter i Sverige av landskapsarkitekt Anna Peterson. I øvrige deler av studiet ble det kjørt rundt fra Malmö, til Stockholm. Valget av steder som ble besøkt underveis ble gjort på bakgrunn av søk på Internet etter aktuelle steder, samt andre tilfeller underveis.

Avgrensninger

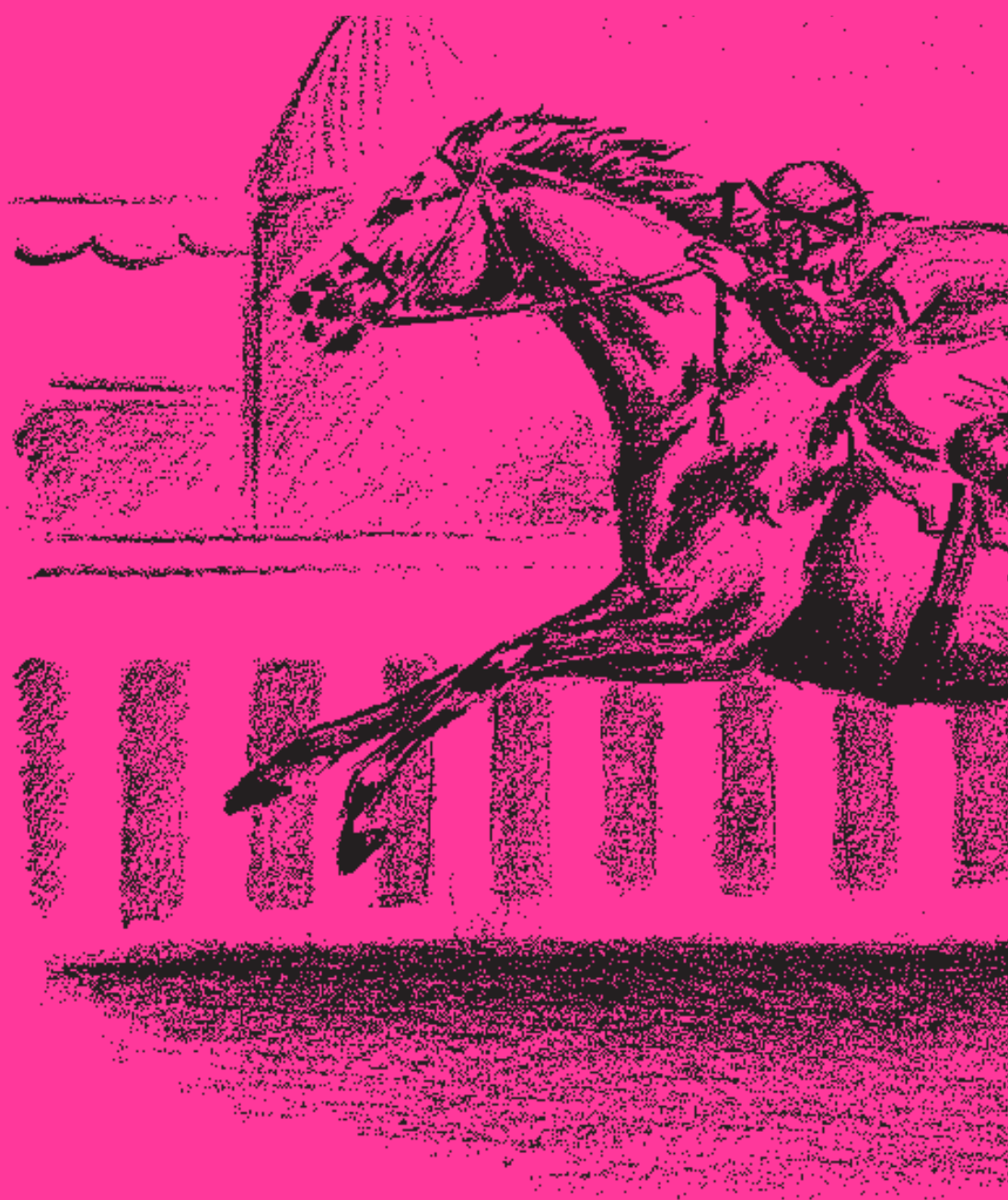
I Sverige er det mye fokus på spredning av allergener og sikkerhetsavstand i forbindelse med allergi fra hesteanlegg til boligområder og lignende. Dokumentet, Hästar och bebyggelse, underlag för den fysiske planeringen, utgitt av Länsstyrelsen i Skåne Län (Pedersen 2004), er et eksempel på dette.

I denne oppgaven velger jeg å ikke ta med allergiproblematikk inn i planperspektivet, men heller fokusere på fysisk utforming av rideveger.

Fig. 9

	Befolkning	Areal km ²	Antall hester	Hester pr km ²	Hester pr 1000 innbygger
Norge	4 842 700	305 470	50 000	0,16	10
Sverige	9 331 619	450 295	300 000	0,66	32
Moss	29 580	58	160	2,75	5
Kungsbacka	73 763	611	2500	4,10	33

(Dahle 2009; Falkhaven 2009; Statistisk sentralbyrå 2001; Statistisk sentralbyrå 2009a; Statistiska centralbyrå 2004; Statistiska centralbyrå 2009; Statistiska centralbyrå 1959)





DEL 2

RESULTAT

- Spørreundersøkelse - Brukernes behov
- Casestudier, Moss og Kungsbacka - Situasjon og håndtering
- Feltstudie i Sverige - Praktiske eksempler

BRUKERNES BEHOV

Brukernes behov er basert på spørreundersøkelsen laget i tilknytning til denne masteroppgaven. Spørsmålene som er lagt til grunn, kan leses i vedlegg 1. For ytterligere forståelse av brukernes behov, er det tatt med en del kommentarer fra svarene i undersøkelsen.

Kjønnsfordeling og alder

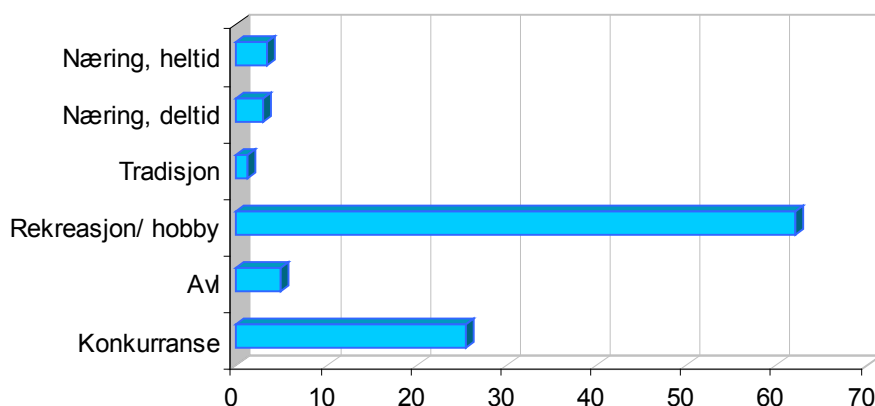
Det var et markant flertall av kvinner som svarte på undersøkelsen, henholdsvis 754 kvinner og 11 menn. Av kvinnene utgjør gruppen mellom 20 – 30 år den største andelen med 46,02 %, gruppen over, 31 – 50 og gruppen under, 15 – 19 utgjør om lag samme andel, fordelingen er 25,46 % og 26,66 %. Andelen kvinner over 50 år utgjør 1,86 %.

Blant menn var ikke gruppen mellom 20 – 30 år representert, den dominerende gruppen av menn er mellom 31 – 50 år, denne utgjør 54,55 %. Gruppen over 50 år, utgjør 36,36 % og den yngste gruppen, 15 – 19 år utgjør 9,09 %.

Hovedformål med hest

Rekreasjon og hobby skiller seg klart ut som hovedformålet til de som har svart på spørreundersøkelsen, se figur 10. Hele 62,05 % har hest til rekreasjon og hobby.

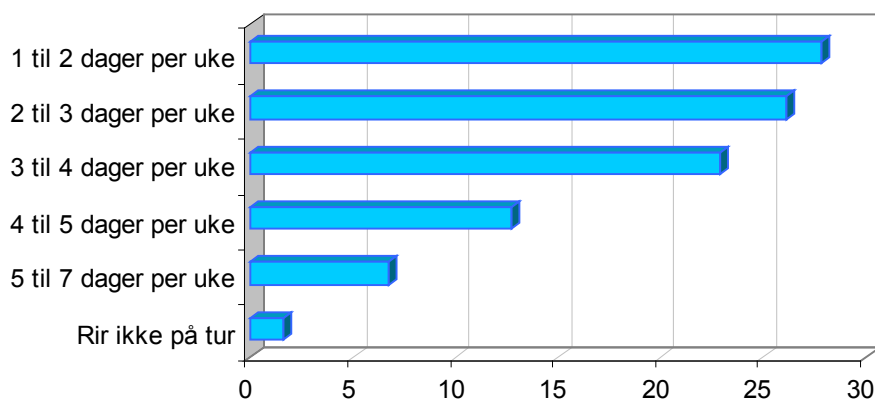
Fig. 10 Hovedformål med hest



Dager per uke med turridding

Det er kun 1,57 % som ikke rir på tur. Av kommentarer i svarene, skyldes dette som oftest trening av unghester. Figur 11, viser at det vanligste er å ri inntil 3 – 4 dager, hvor 1 – 2 dager har den høyeste frekvensen med 27,84 %.

Fig. 11 Dager per uke med turridding



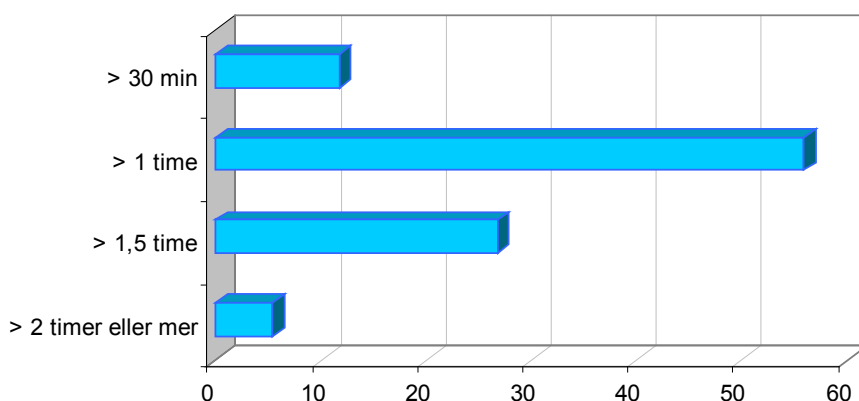
Lengde på tur

Turer på inntil en time skiller seg klart ut, over halvparten, 55,96 % rir i gjennomsnitt en time per tur, se figur 12. I følge Andersen (2009) tilbakelegger en hest med et normalt rask skritt seks til åtte kilometer i timen på grusveg, og to til fire kilometer i timen på sti. Fysisk aktivitet som kommer i tillegg til selve rideturen er børsting, opp- og nedsaling av hest, samt daglig stell og møkking. Til sammen utgjør dette ofte minst like lang tid som selve rideøkten.

Alene på tur, eller med flere?

Undersøkelsen viser at det er nesten like vanlig å ri på tur alene, som sammen med en til to andre ryttere. 43,71 % rir som regel alene på tur, og 49,64 % rir med en til to andre. Bare 2,76 % rir sammen fem eller flere på tur, og 3,89 % rir sammen med inntil fem andre.

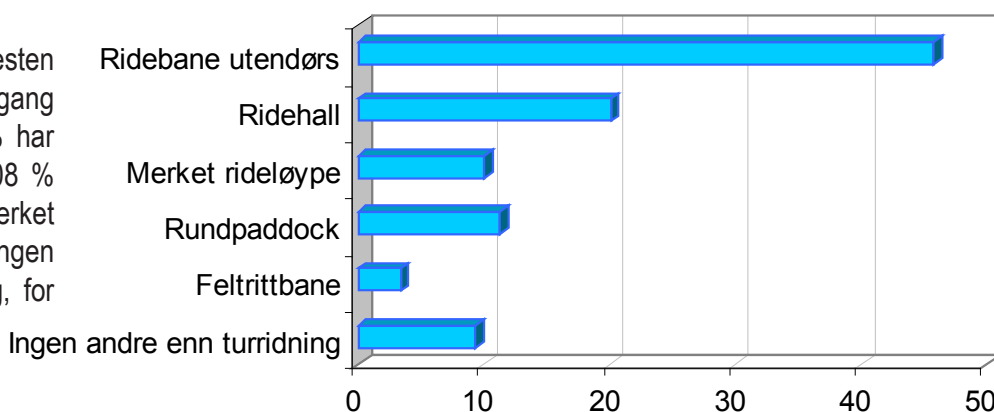
Fig. 12 Lengde på tur



Tilgang til fasiliteter

Undersøkelsen viser at nesten halvparten, 45,82 %, har tilgang på utendørs ridebane, 20,01 % har tilgang på ridehall, og kun 10,08 % har mulighet for å ri på en merket rideløype. Videre har 9,33 % ingen andre muligheter enn turridding, for øvrige fasiliteter, se figur 13.

Fig. 13 Tilgang til fasiliteter



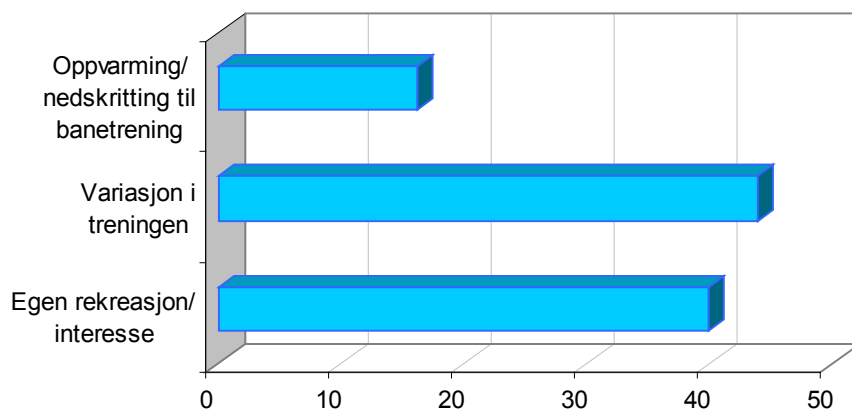
Hvorfor rir man på tur?

Figur 14, viser at tur sees oftest på som variasjon i treningen for hesten, 43,92 % opplyser at dette er grunnen til at de rir på tur. 39,92 % rir på tur av hensyn til egen rekreasjon og interesse. Tendensen er at de som ser på turridding som rekreasjon for seg selv, også ser på det som variasjon i treningen av hesten, mens de som ser i hovedsak ser på det som variasjon i treningen av hesten,

ikke fokuserer på det som rekreasjon for seg selv i like stor grad.

De gjentakende kommentarene til dette spørsmålet er at tur er den beste måten å trene kondisjon på hesten, samt at hest og rytter trenger variasjon fra bane og ridehall.

Fig. 14 Grunner til å ri på tur



"Jeg bruker å si at hest er min hobby, trening og terapi"

"I tillegg er det god trening for hest og rytter.."

"Det gir en helt unik mulighet til å møte naturen på en helt spesiell og annerledes måte enn du f.eks. gjør til fots eller med motoriserte kjøretøy. Du får muligheten til å komme nesten lydløst inn i naturen, og får et bredere syn oppå hesteryggen. Det gir en helt spesiell følelse."

"Både oppvarming/nedskritting, rekreasjon og kondisjonstrening."

Tidspunkt for ridning

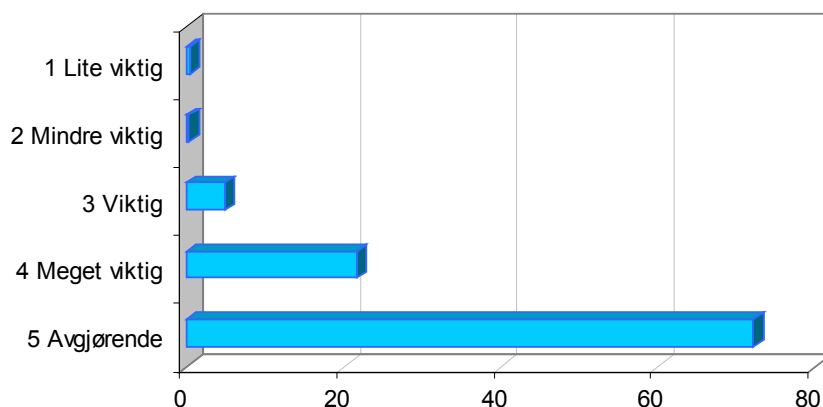
Hverdager etter kl 16.00, og helger før kl 16.00, skiller seg ut med 32,69 % og 37,21 %, som de vanligste tidspunktene for å dra i stallen og ut på ridetur. Kun 13,8 % drar i stallen etter kl 16.00 i helgene.

Viktigheten av turmuligheter

72,16 % av respondentene sier det er avgjørende, og 21,7 % svært viktig med turmuligheter med for seg selv og hesten, se figur 15.

Kommentarene til dette spørsmålet går i hovedsak ut på viktigheten av variasjon og styrke for hesten, samt motivasjon og trivsel for hest og rytter.

Fig. 15 Viktigheten av turmuligheter



“Gode varierte turmuligheter er viktig ellers blir det kjedelig og dersom alle rir samme vei blir det større skade på turveien”

“Det er kjempeviktig for variert trening av hesten, da den får brukt mye mer forskjellige muskler i terrenget, enn om man for eksempel rir på en flat bane hver dag. Det gjør også godt for det psykiske, både for hest og menneske!”

“Om jeg ikke kom ut på tur, kunne jeg ikke hatt hest.”

“Å kunne ri på andre steder enn på bane er supert! Ikke bare er det variasjon for hesten men det er bra for rytteren/kusken også!”

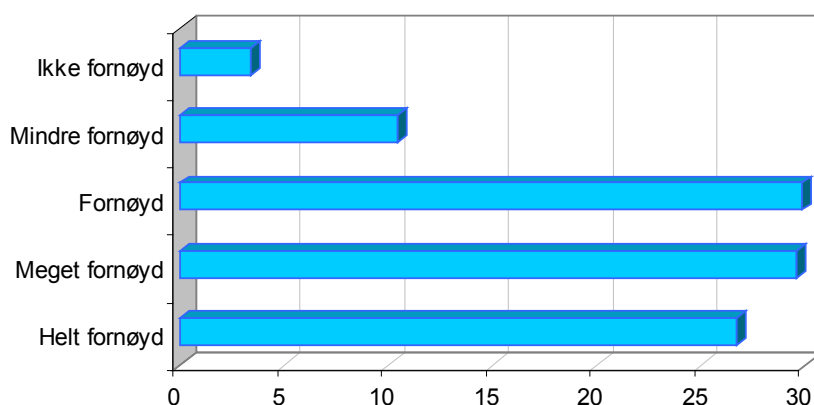
Grad av tilfredshet med turmulighetene

En tredjedel, 29,54 % av respondentene er fornøyd med turmulighetene sine og figur 16 viser at det er flere som er meget fornøyd og helt fornøyd, enn de som er mindre, og ikke fornøyd.

Kommentarene her varierer mellom de som er veldig fornøyd til de mindre fornøyd. stor forskjell på sommer

og vinter hvor den gjennomgående oppfatningen er at det er gode forhold om sommeren, men begrenses kraftig om vinteren på grunn av skiløyper. Gjentakende svar går også på gode turmuligheter, men med farlige delstrekninger og krysninger for å komme seg dit.

Fig. 16 Grad av tilfredshet med turmulighetene



“Svært fornøyd for langturer, ikke fornøyd over korteturer i nærområdet, begrenset av vei, gangvei, stier med ridning forbudt”

“Litt skumle asfaltstrekninger en del plasser. skulle fått noen varselstilt el”

“Om sommeren er forholdene meget gode. Vinterstid blir det vanskelig, da kommunen prioriterer skiløpere.”

“Sykkelsti med tillatelse for hest også hadde vært ønskelig.”

“Kunne vært bedre skilting og regler for å hindre konflikter med f.eks. syklistene og rulleskiløpere, samt sette av turstier til hest om vinteren ettersom så og si alt av turløyper blir satt av til skispor.”

“På en del av turene må man ut på veien for å komme seg dit man skal. Må derfor benytte “vegens høyre skulder” en del ganger.”

“Bor i ei bygd med masse gamle turstier som aldri blir brukt, så de vi møter på når vi er på tur er bare glade for at vi holder stiene oppe :)”

“Eneste minus er kryssing av trafikkert vei for å komme til de beste løypene.”

“Veldig, veldig fornøyd. Mange turmuligheter, med masse variert terreng.”

Landskapets og omgivelsenes betydning

Hele 47,45 % sier at det er meget viktig for valg av turveg, og 33,59 % sier at det er avgjørende for hvor de rir.

Det er gjennomgående i kommentarene at det ikke er utsiktspunkter og spesiell natur som er viktigst, men derimot underlag og topografi. Variasjon mellom kupert terreng og flatere strekk for hurtighet er særlig påpekt i kommentarene, samt skog fremfor bebyggelse og trafikkerte veger.

“Må være kupert terreng”

“Andre brukere kan lett foreslå at hestefolket for eksempel skal ri langs motorvei, mens de selv ikke ønsker en slik opplevelse.”

“For meg så er underlaget viktigere enn landskapet og omgivelsene, selv om sistnevnte også er av meget stor betydning. For meg så er turridding synonymt med skog og natur og ikke bebyggelse og asfalt.”

“Viktigst at det er godt underlag for bena og trygge omgivelser ut ifra hva slags hest man rir på.”

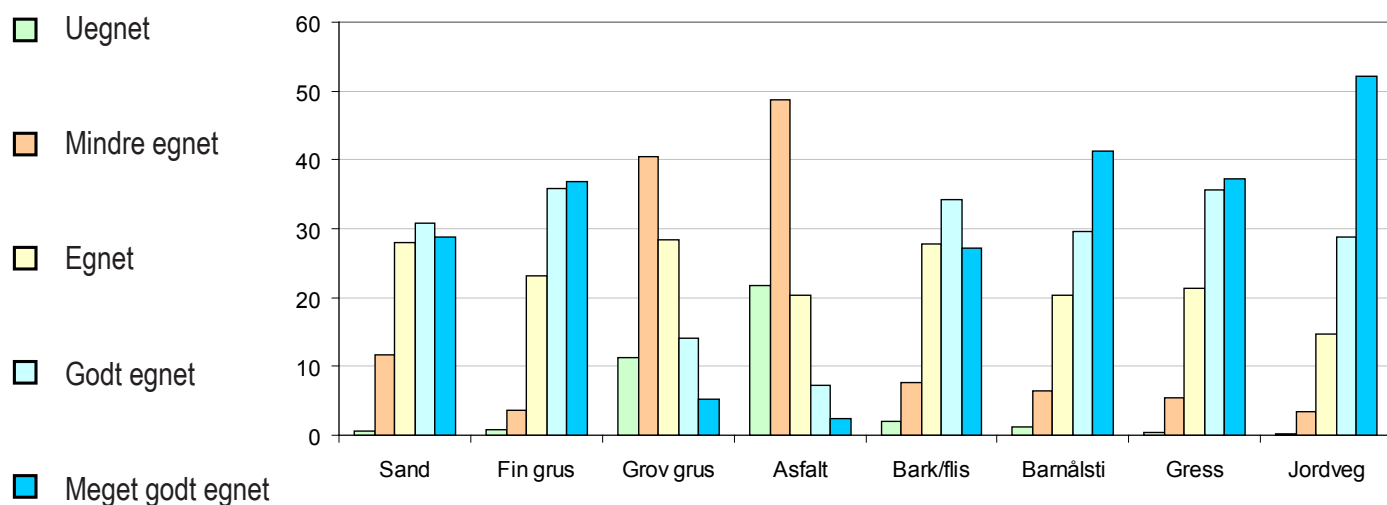
“Variasjon, pen natur, fint terreng, varierende underlag har alt noe og si for valg av rute. Spesielt det å ikke måtte ri samme sted hver dag har stor verdi.”

“Liker best å ri en runde hvor jeg ikke må snu og ri tilbake samme vei som jeg kom.”

Preferanser for ulike underlag

Av figur 17, ser vi at asfalt og grov grus kommer dårligst ut, henholdsvis 48,63 % og 40,52 % er mindre fornøyd med asfalt og grov grus som rideunderlag. Jordveg kommer best ut, 52,16 % mener dette er meget godt egnet som rideunderlag.

Fig. 17 Preferanser for ulike underlag



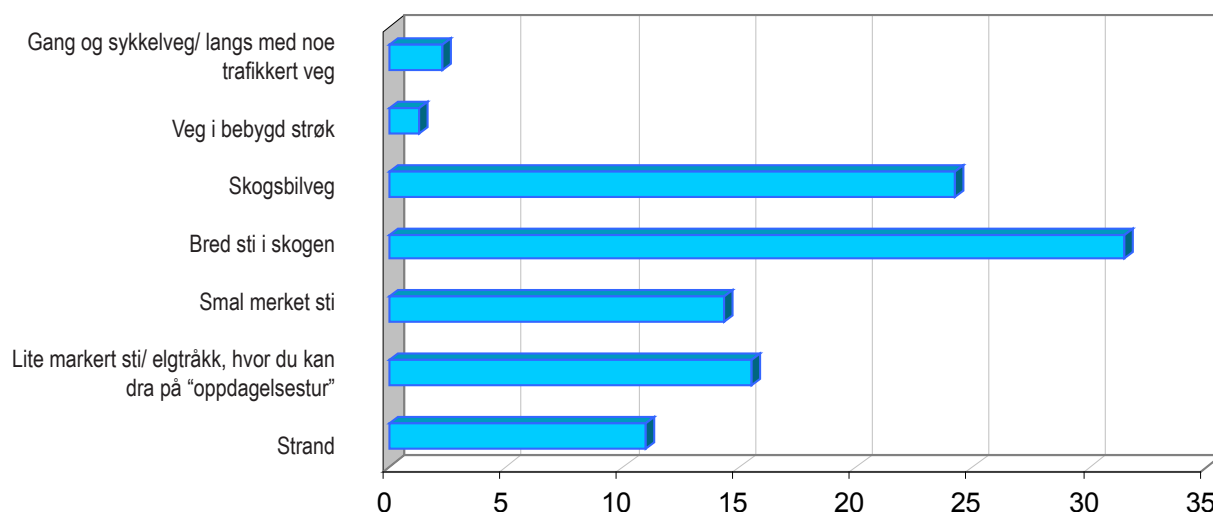
Popularitet av typer veger til turridding

Bred sti i skogen og skogsbilveg skiller seg ut som favoritter blant veger til ridning, se figur 18. I kommentarene gis det igjen uttrykk for at det viktigste er variasjon, her mellom type veg og sti, men likevel utenfor bebyggelse og trafikkerte veger.

Barfot eller skodd

Undersøkelsen viser at det fortsatt er mest vanlig å ha hesten skodd, 73,99 %, mens 26,01 % har hestene sine barfot.

Fig. 18 Preferanser for ulike typer veger til turridding



"Rir i variert terreng. Når det er kondisjonen som skal trenes og er det mer fart er en bred sti eller skogsbilvei å foretrekke. På klatretur foretrekker jeg smale stier eller mindre markerte stier med røtter og ujevnt underlag slik at hesten må løfte beina og konsentrere seg mer."

"Liker et godt underlag, med varierte treningsmuligheter"

"Bør være mulighet til å la hesten løpe innimellom."

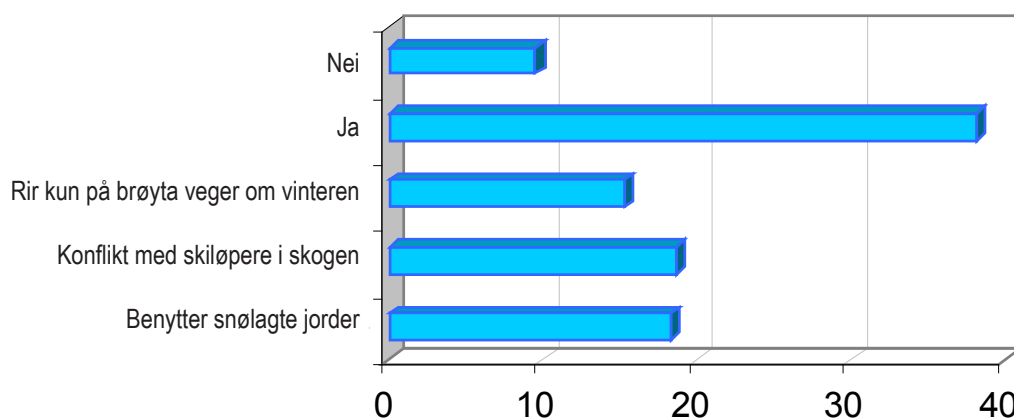
"varierer, liker veldig godt hindringer (tømmerstokker, bekker osv."

Endrede ridemønster om vinteren

Det er kun 9,57 % beholder det samme ridemønsteret om vinteren som om sommeren. Figur 19, viser at konflikt med skiløpere er den hyppigste årsaken til endrede ridemønstre om vinteren, 18,7 % oppgir dette som årsak. 18,26 % endrer ridemønsteret sitt ved å benytte snølagte jorder, mens 15,3 % kun rir på brøyta veier.

Dette spørsmålet engasjerte mange til å skrive kommentarer, og det varierer mellom innskrenkede ridemuligheter på grunn av skiløyper og for dyp og tung snø, kulde og mørke til utvidede ridemuligheter ved frossen mark og snødekte brøytede asfaltveier. Sistnevnte gir et godt og dempende underlag for ridning og egner seg også til andre gangarter enn skritt (gangart med lavest tempo).

Fig. 19 Endrede ridemønstre om vinteren



“Skritter kun på asfalt sommerstid, men asfaltveier er supre på snøføre.”

“Mer i skogen pga tele i normalt myr/våte stier”

“Rir mer i ridehallen pga kulde og tidlig mørke kvelder. Turene blir av samme grunn også kortere om vinteren i de kaldeste og mørkeste månedene.”

“Blir stort sett stengt inne fra våre turveier/tilgang til videre turvei av skiløyper.”

“Turmulighetene i skogen endres. Noe avgrenses pga snø, andre åpnes når kulda kommer og bakken fryser på.”

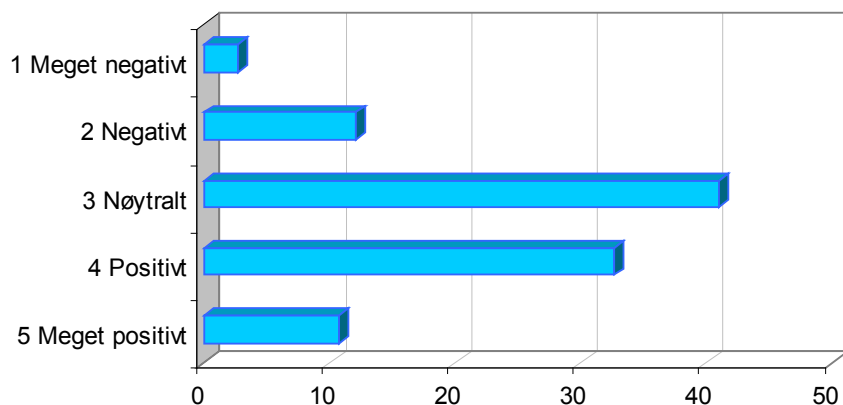
“Rir faktisk mer ute nå med så fantastisk snøvinter, enn vanlig om sommeren”

Inntrykk av andres syn på turridding

Figur 20, viser at rytteres inntrykk av hva andre brukere synes om hester og ryttere på tur er over middels bra, 41,05 % har svart at de er nøytrale i sin holdning, og 32,68 % hadde et positivt inntrykk. I kommentarene til dette spørsmålet gjentok det seg at der svaret er nøytralt, er det fordi oppfatningen er at folk enten er hyggelige

og positive, eller nedlatende og negative, men at man kommer langt med å være høflig, hilse og passere i lavt tempo. Det rytterne føler folk oftest reagerer på er opptråkkede stier og hestemøkk, samt at noen kan være redde.

Fig. 20 Inntrykk av andres syn på turridding



“De fleste er positive, men de som er negative er ofte veldig negative.”

“Noen synes hester er store og skumle...”

“Forholdet til andre brukere av utmark, grunneiere og folk for øvrig har blitt merkbart verre. Spesielt i typiske rekreasjonsområder nær byer.”

“Så lenge man viser respekt, smiler og gjør så godt man kan for å ta hensyn til alle er de fleste positive.”

“Det mangler også kunnskap om trafikkregler hos de ridende.”

“Samværet og ansvaret for dyr er viktig i alle faser av livet. For oss opp i årene skulle hest vært på blå resept!”

“Varierer etter årstiden.”

“Synes det er dumt at det er så mange som er negativt innstilt på turridding. Det er jo en sunn og aktiv hobby.”

“Ingen negative her stort sett, unntatt i jaktseasonen. men da jeg hadde hest i mer tettbebygd strøk følte vi oss i veien overall”

“Mange er irriterte pga at stier tråkkes opp og møkk blir liggende igjen.”

Trygghet på tur

En tredjedel, 31,63 % av respondentene svarer at de ikke føler seg trygge på tur i forhold til ulike situasjoner sammen med andre trafikanter og ved over-/underganger, for eksempel bruer, krysning av veg etc., på tross av at hesten er trafikksikker (begrepet trafikksikker brukes om hester som er vant til trafikk, se også kommentar i boble om trafikksikker vs. trafikkvant).

Dette spørsmålet engasjerte flest respondenter til å skrive kommentarer. I overkant av en tredjedel, dvs. nesten alle som ikke føler seg trygge på tur, ble engasjert til å kommentere dette spørsmålet. Det er først og fremst hensynsløse bilister, andre kjøretøy med høy fart, syklistene og lave rekkverk som skaper utryggheten.

“Bilister lærer for lite om hest i trafikken ved kjøreskolene. De vet ikke hvordan hester kan oppføre seg i trafikken og det skaper farlige situasjoner. Elever ved skole med hestelinjer ol burde også lære hvordan man tar hensyn til folk og biler på veiene vi alle bruker”

“Bilkjørere som ikke tar hensyn. Syklistene som kommer raskt i svinger. Barn på skateboard som ikke tar hensyn.”

“Folk med løse hunder uten kontroll. Skiløpere, fordi de er uhøflige.”

“Det finnes ikke trafikksikre barn, bikkjer, hester eller elger for den saks skyld, kun trafikkvante!”

“Jernbaneoverganger er ikke alltid behagelig å skulle krysse”

“Er 60 sone der jeg krysser vegen, og mange trailere og som tidligere nevnt, joggere og syklende. Må hele tiden ri med øyne i nakken...”

Umulig å komme i kontakt med dem også, for de har jo som regel musikk i øra.”

“Farlige kryssningspunkt og uoversiktlig bilveg med høy fartsgrense.”

“Trafikksikker hest men jeg stoler ikke på bilistene i 60+ soner. Velger sykkel og gangsti vel vitende at jeg blir ansvarlig uansett. Rydder alltid etter oss. Viser hensyn. Veiene er ofte “rammet inn” av autovern = ingen nødutgang for oss.”

“Jeg liker ikke broer fordi man vet aldri om hesten reagerer og jeg er redd for å bli kastet utfor broen hvis det skulle skje noe. Samme med underganger, redd for at hesten skal bli redd og steile slik at hodet mitt treffer taket.”

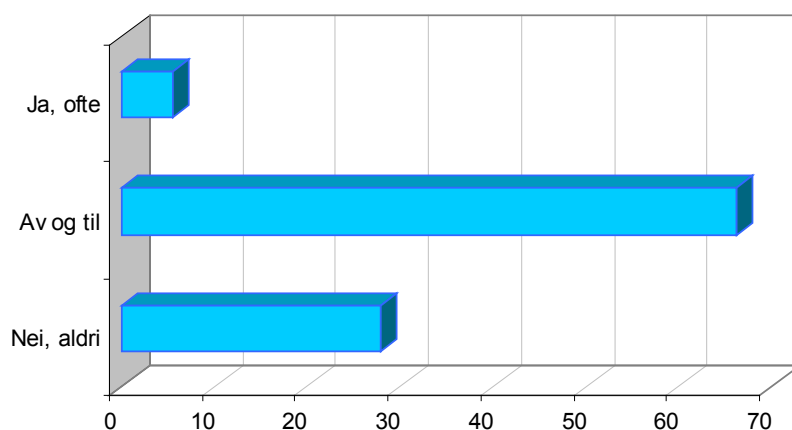
“Broer over E6 med lavt rekkverk, ellers andre overganger”

Konflikt og ubehag med andre brukere

66,27 % opplyser at de av og til opplever konflikt og ubehag med andre brukere på tur med hest. På den andre siden er det flere, 27,97 % som aldri har opplevd dette, mot 5,49 % som ofte opplever ubehag og konflikt med andre brukere på tur, se figur 21.

I kommentarene viser det seg at konflikt og ubehag ofte er knyttet til ukvemsord, bilister som viser "fingeren" og sure blikk fra andre brukere og igjen hensynsløshet fra andre trafikkanter.

Fig. 21 Hyppighet av konflikt med andre brukere

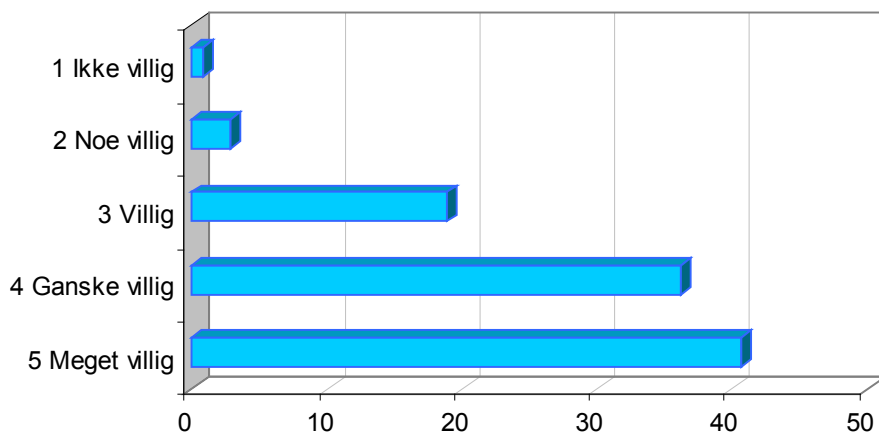


Villighet til å bidra for bedre turveger

Det er overvekt av respondenter som er villige til å bidra for bedre turveger, henholdsvis 40,65 % og 36,21 er meget villige og ganske villige til dette, se figur 22. Men

av kommentarene kommer det veldig an på hva slags bidrag, økonomisk eller dugnad. Noen er villige til å betale noe, mens andre mener det er dugnad som må til.

Fig. 22 Villighet til å bidra for bedre turveger



Oftere og lengre på tur ved bedre forhold?

Hele 73,07 % svarer at de ville ridd oftere og lengre dersom forholdene lå mer til rette for det. Av kommentarer til dette spørsmålet gjentar det seg at de som svarer nei på dette spørsmålet ikke har kapasitet til å ri mer på tur enn de allerede gjør, eller at de allerede er så godt fornøyde med turmulighetene at det ikke hadde utgjort noen forskjell.

“Definitivt.”

“Lengre og mer variert.”

“Det er vanskelig å holde motivasjonen oppe når det er så mange krefter som kjemper mot ridning i turområder. Tror kanskje det har med holdninger å gjøre”

“Jeg har lite å klage over, har fantastisk terreng og kommer så langt jeg vil. Trenger heller ikke bruke trafikkerte veier. Jeg ønsker meg kun at loven om allemannsrett ble noe man lærte litt om, ikke bare i rideskolene, men som samfunnsborger, bruker og grunneier. Den burde være mye klarere enn den er i dag og bedre tilgjengelig. Alt for mange tror og mener, men alt for få vet. Derav konfliktene!”

“nei, men ville hatt mye mer glede av turene!”



Casestudie

Moss og Kungsbacka
Situasjon og håndtering i kommunal planlegging



MOSS

Dagens situasjon

Moss rideklubb er en stor klubb med 350 medlemmer. De har siden desember 2006 vært på kommunens tomt på Norødegården sentralt i kommunen, øst for E6. Ridehall nummer to er på plass og rideveger er etablert.

Kommunen er positiv til hest i Moss, men ser på det som en utfordring i forhold til de ulike brukergruppene. Hester er store dyr, folk kan være redde, samt er det en utfordring at det blir liggende hestemøkk på vegene.

Søndre Jeløya er et landskapsvernområde hvor utgangspunktet var å sikre kommunen et bynært friluftsområde, i 1983 ble området formelt vernet med formål om å bevare det egenartede natur- og kulturlandskapet. Dermed er det ikke friluftslivet som er vernemålet (NIBR 2002 s. 5). Alby ponnistall ved Galleri F15 på Søndre Jeløya, har ponniridning på søndagene. Dette er et populært tilbud og kommunen ser på dette som et positivt tiltak. Her har landbruksforvaltningen gått inn og gitt en dispensasjon til en liten rideløype.

Bakgrunn

Hesteantallet i Moss kommune er anslagsvis 160. Hestene er i dag hovedsakelig fordelt på Jeløya og ved Mossemarka. Rundt 1998 ble det vedtatt i bystyret at den kommunalt eide Norødegården skulle tas i bruk, valget falt på rideklubben som trengte et sted å være. Norødegården ligger rett ved Mossemarka som er regulert til friluftsområde. Ideen med at rideklubben fikk disponere Norødegården, var å samle flere av de private aktørene og småstallene i kommunen. Det er enklere for kommunen å håndtere problemstillingen om blant annet rideveger mot en større organisasjon enn mange små aktører.

Mossemarka har flere grunneiere og står sterkt i folks bevissthet som friluftsområde. Særlig skiklubben og orienteringsklubben har sterke interesser i området. Kommunen har prøvd å gjøre forhandlinger mellom brukerne. Det var hovedsakelig landbruksmyndighetene som stod for møter og prøvde å få forståelse mellom ulike parter.

Rideklubben har respektert grunneierne i Mossemarka sine ønsker om at det ikke skal ris på veiene i marka, selv om

sommeren. Fram til 2009 da de nye ridevegene på tomta var på plass, red de kun på asfaltvegen fram og tilbake til Mosseporten kjøpesenter. Dette har blitt gjort for å hindre konflikt med andre brukere og grunneiere, til tross for at de med loven i hånd kunne ha ridd der. Dersom de hadde gjort det, ville kommunen gått inn med begrensninger. Det er ikke aktuelt med ridning i marka uten regler og bestemmelser.

Ferdselsreglement og avtale

Kommunen foreslo et ferdselsreglement og en avtale mellom grunneiere og ryttere i Mossemarka, dette ble sendt ut på høring til berørte parter som skiklubb, orienteringsklubb og grunneiere. Forslaget ble avvist i bystyret.

Det foreslåtte ferdselsreglementet i Mossemarka i 2006, fikk mange innspill fra berørte parter og ble derfor avvist. Rådmannen foreslo et vedtak som besto i å "gå videre med opprinnelig forslag om ridning på eksisterende vegsystem vest for de sentrale utferdsområdene i Mossemarka og vil anmode administrasjonen om å oppta forhandlinger med Mossemarka Grunneierlag og berørte grunneiere om å tillate ridning på driftsvegen langs E6, den gamle Vålervegen og langs Noretjern og turvegen mellom Nore og Solgård mv." Rideklubben ønsker derimot ikke ridning på driftsvegen langs E6 av sikkerhetsmessige årsaker på grunn av manglende viltgjerde. Det foreslåtte ferdselsreglementet gjaldt kun for ridende og ikke andre brukere da dette ikke ble sett på som nødvendig.

Den foreslåtte grunneieravtalen i Mossemarka var basert på en modell fra nabokommunen, Vestby. Denne omhandlet avtale om merking, opparbeiding og bruk av ridesti.

På Vestre Nes på Jeløya, er det utarbeidet ferdselsregler. Disse er fra 1970 – tallet og lyder at det ikke er lov å ri i friluftsområdet. Det er mange hester på Jeløya, og på tross av ferdselsreglene og at kommunen har sendt ut brev og snakket med stalleierne på Jeløya, ris det likevel.

På Jeløya er det også et problem med ridning på badestrender. Det er ikke akseptert å ha badende og hester sammen på stranda. Samtidig er det få klager utenfra.



På tross av rideforbudet på Vestre Nes på Jeløya, er det varslet om ridene over veien.



Det er tydelig skiltet om forbudet mot ridning.

Utforming

Traseene er tegnet ned på kart av arkitekt. Kommunen har ikke hatt andre krav eller retningslinjer til utforming enn at ridevegene skal være atskilt fra andre veger, samt ligge på tomten som rideklubben leier av kommunen. Moss rideklubb har selv fått bestemme utførelsen. Vegene er opparbeidet med et topplag av fin grus, samt flis. Denne regner man med å skifte ut/fylle på annen hvert år, samt blande inn noe sand. Ridevegen er ca to km lang og er lagt opp til at man kan kombinere ulike runder. Den inneholder også to broer og en passering ned i bekken med tanke på maratonkjøring og feltritt.

Finansiering

Ridevegene ved Norødegården er satt i stand ved hjelp av spillemidler og dugnad. Kommunen har ikke bistått økonomisk, men stilt med eiendom til hele anlegget samt ridevegene mot en gunstig årsleie.

Fylket

Fylket har hatt mulighet til å uttale seg i høringsrunder, kommunen mener fylket ser på dette som en lokal problemstilling og har derfor ikke kommet med innspill. Derimot mener de lokale landbruksmyndighetene og skogbrukssjefen mye.

Utvidelse

Det er planer om utvidelse av ridevegnettet på åsen rett vest for anlegget. Arkitekten så på muligheten for dette og tegnet det inn i reguleringsplanen for det området. Skogsjefen og landbrukskontoret sammen med rideklubben avgjorde hvor den utvidede traseen skal gå.

Kommunen ser på mulighetene for å lage en passasje på Vinterveien for ridende gjennom marka mot Vestby kommune. Slik kan rytterne benytte rideveger i Vestby til lengre turer. Det er også gjort tanker om muligheter for rideveg ved utvidelse av industriareal ved Vansjø.

Både kommunen og rideklubben mener det er en modningsprosess å få aksept for ridning i marka og omegn.



N.v.: Den opparbeidede ridevegen ligger godt forankret i randsonen av skogen.



N. h.: Ridevegene blir brøytet om vinteren, og topplaget er av bark.

Øverst: Rideklubben har skaffet egne broer for å krysse bekken.



KUNGSBACKA

Kungsbacka kommune ligger sør for Göteborg. I likhet med Moss, er det mange som ønsker å bo landlig utenfor storbyen og pendle til og fra jobb. Dette øker også muligheten for å bo nærmere stall og drive med hest i fritiden. Kungsbacka kommune er langt større enn Moss og har også flere hester og høyere hestetetthet per areal og befolkning, se figur 2. Det er 2500 hester i kommunen og 108 landbrukere som har hest som kompletterende driftsgren. Dette er en andel på 28,5 % og ligger over gjennomsnittet for både lenet og landet, som er på henholdsvis 16,3 % og 14,9 %. (Falkhaven 2009)

Ridled

Kungsbacka kommune har i samarbeid med øvrige kommuner i Halland len laget en sammenhengende rideveg fra nord til sør i kommunen, "Ridled gjennom Kungsbacka". Undersøkelser fra miljø og helsekontoret, samt undersøkelser om fritidsundersøkelsesvaner i kommunene i Halland len, viste at det var interesse og grunnlag for en sammenhengende led.

Alle grunneiere ble kontaktet og i de fleste tilfeller ble det gjort skriftlige avtaler med grunneiere. Der avtaler ikke eksisterer, gjelder allemannsretten.

Ved opprettelsen av leden ble det kontaktet "höbönder", hvor man kan overnatte med hest. Disse er avmerket på kart og henvist til i brosjyren som er laget i forbindelse med leden. I brosjyren er det også satt opp oversikt over veterinærer og hovslagere i området, samt planlegging av turen, vegtrafikkloven hvor hest regnes som kjøretøy, forpliktelser i forbindelse med allemannsretten, hensyn til andre friluftsutøvere, trafikkikkerhet, eget ansvar og vaksinasjonskrav ved overnatting.

Leden består av ni etapper som varierer i lengde på mellom 2,8 km og 19,9 km, til sammen 67 km. Alle er beskrevet i brosjyren og på kommunens hjemmeside. Etappene varierer mellom asfalt og grusveg, og deler av etappene går langs trafikkert veg.

Vedlikehold

Respektive kommuner tar seg av sin del av leden og står for vedlikehold og oppmerking. En gang i året møtes ansatte fra kommunene i Halland len og diskuterer status og eventuelle forbedringer, samt forandringer av leden.

GC – plan for Kungsbacka 2009 – 2012

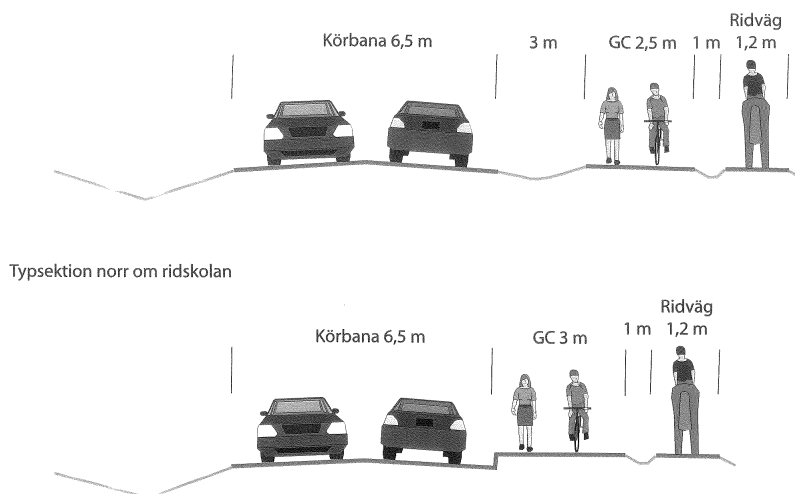


Fig. 23

Foreslått rideveg ved to steder i Kungsbacka, her med bredde på 1,2 meter. (Illustrasjon av Kungsbacka kommune)

Bakgrunn

Kungsbacka ønsker å skape gode forutsetninger for den stadig voksende hestevirksomheten i kommunen. Med dette er behovet for å ta seg fram på rideveger stadig økende. I 2004 la den kommunefullmektige fram et forslag om at hver gang det anlegges vann- og avløpsledninger og gang- og sykkelveger, bør mulighetene for å anlegge rideveg også undersøkes. Tanken er å øke gang og sykkelvegen med en 80 cm bred grusveg som skal utgjøre ridevegen, se figur 4 (Lundquist 2005).

På oppdrag av Kungsbacka kommune er det laget en egen utredningsrapport i 2005, "GC -/Ridvågars utforming og plassering" (Lundquist 2005). Målet med denne utredningen er å forutse mulige konflikter og belyse for- og bakdeler ved utbygging av rideveger.

Hensikt

Det merkes at det hovedsakelig er jenter som driver med hest og ridning på hobbyplan. Hensikten med å lage rideveg ved siden av gang og sykkelvegene er av sikkerhetsmessige grunner, samt et tiltak for jentene i kommunen. Guttene har flere aktivitetstilbud, så det er rimelig å gi sikre rideveger til jentene. I dag rir jenter ned i tiårsalder langs vegger med tillatt fartsgrense på 70 km/t. Dette kan skape mange farlige situasjoner.

Ridevegene langs vegene skal ikke være et galoppspor og hovedtreningsvegen for rytterne, men en trygg transportåre fra stallet og ut i marka.



Barn ned i tiårsalder rir i dag langs veger med fartsgrense på 70 km/t. Illustrasjonsfoto.

Motstand fra grunneiere og länstyrelsen

Grunneiere mener de mister for mye mark i forhold til kompensasjonen de får for å ha en rideveg i tillegg til gang og sykkelveg gjennom markene deres. De ser ingen egne fordeler ved å ha ridevegen gjennom deres mark. Tiltaket om rideveg ved gang og sykkelvegen er kommunalt og det er ikke lovfestet noe sted at det skal finnes en rideveg. Krav til veger og gang- og sykkelveger er av allmenn interesse og samt bredden på dem er juridisk bestemt. Det er derfor enklere å sette i gang arbeidet med gang- og sykkelvegen enn ridevegen.

Länstyrelsen mener 80 cm bredde er for smalt og ønsker dermed ikke å godta dette slik at det blir et "rådende pilotprosjekt" for andre kommuner. Ingen har utført lignende, kun en på frivillig basis i Skåne, men ikke med vedtak fra kommunen. Kommunen på sin side mener 80 cm er bedre enn ingen ting, og argumenterer med at det vil være billigere og enklere å få gjennomslag hos grunneiere med 80 cm, enn det dobbelte.

Andre problemer

I Sverige kan mopeder i klasse to, under 30 km/t, kjøre på gang og sykkelveg. Dersom man unnlater å bygge en rideveg kan dette gi opphav til enda en konflikt. Da vil de ridende komme til å bruke gang og sykkelvegen sammen med mopedene fremfor vegen. Det positive er at man får ryttere og mopeder bort fra kjørebanelen, men problemet er enda ikke helt løst.

Det er også en intern konflikt mellom rytterne. Det finnes mange typer hester, grener, mennesker og meninger innen hestesporten. Man skulle tro rytterne ble fornøyd dersom de bare fikk en atskilt rideveg, men her er det konflikt. Dersom vegen kun er 80 cm bred, blir det en diskusjon om det for eksempel er dressurhestene, eller ponniene som skal gå ut av vegen når man møtes. Enkelte mener det bør være egne regler og veger for rideskoleelever og private hesteeiere.

Onsala

På Onsala i Kungsbacka kommune er det dannet en ridvægseksjon, Västra Kungsbacka LRF:s Ridvægseksjon. Styret i LRF, Lantbrukarnas Riksförbund, Ridvegseksjon består av en gruppe på seks høytutdannede og ressurssterke personer, som representerer forskjellige grener og interesser innen hestenæringen og ridesporten. Dette er kvaliteter som styrker gruppa i deres handlinger.

Det er i disse dager en omstrukturering på gang i organisasjonen. Det inkluderer blant annet et navnebytte ettersom LRF ikke ønsker å håndtere pengene i prosjektene. Ridvægseksjonen vil være en ideell organisasjon som kun jobber for å bedre ridevegnettet i området.

Kontakt med kommunen

Et av styremedlemmene i Ridvægseksjonen er journalist. Dette har vært en styrke og har bidratt til utstrakt bruk av media til å skape blest om behovet for rideveger. På Kungsbacka kommuneside på nett, mobiliserte de over 20 personer til å skrive hvert sitt innlegg om viktigheten av rideveger. Det har også blitt skrevet flere avisartikler om temaet, samt innslag på radio.

Ved mye fokus på behovet for rideveger i media ble politikerne interessert og man fikk i gang prosessen om anlegging av rideveg på Onsala. Kommunen er positiv til ridning som friluftaktivitet og, anlegging av rideveg. De ønsker ikke å ha ansvar i forbindelse med vegen, men bidrar med økonomisk støtte. Det er Ridvægseksjonen som står som prosjekteiere.

Finansiering

Ved anlegging av ridevegen bidro kommunen med 500 000 kroner, og gir en årlig støtte på 10 000 kroner til vedlikehold av underlag og lignende. Ved siden av kommunens støtte er det 70 medlemmer av ridevegen som betaler 200,- pr år.



Krav fra kommunen

Kommunen krever at Ridvægseksjonen har skriftlig kontrakt med grunneiere. Denne inneholder blant annet opplysninger om oppsigelse, rett til bruk av veg til eget bruk og leie som er på 1 kr per løpemeter veg som går gjennom deres tomt. Kommunen krever også at vegen skal være to meter bred.

Utforming og bruk

Ridevegen er lagt i sporene av en gammel kjerreveg gjennom skogen og over åsen. Den er to meter bred, går gjennom variert terreng langs steingjerder og er stedvis veldig bratt.

Ved anlegging ble det sterkt argumentert for at vegen skulle fundamenteres skikkelig. Det er derfor drenert, lagt markduk, bærelag og slitelag. Opparbeidelsen ble gjort skånsomt med små traktorer som kjørte inn annenhver gang med pukk og grus i skuffa. Slik unngikk man sår i landskapet og beholdt alt sideterreng.

Ved åpning av ridevegen kom det 200 personer og 50 ryttere utenfra for å delta. Det var også her journalister til stede, sammen skapte dette mye positiv tilbakemelding og omdømme for kommunen.

Det er mange som benytter ridevegen, blant annet ca 70 medlemmer av Ridvegseksjonen, men flere rir der uten å betale, dette er vanskelig å kontrollere. Men det er ikke bare ryttere som bruker vegen, minst like mange bruker den til tur med og uten hund, samt jogging. Alle er positive ettersom de er mentalt innstilt på at det er en veg anlagt av midler til rideveg.

Markeierne er også positive, og flere ønsker å ha rideveg gjennom deres mark. De ser hvor bra resultatet har blitt med den anlagte ridevegen. Dette ønsker de å være en del av, samt at de da vet hvor de ridende befinner seg.

Utvidelse

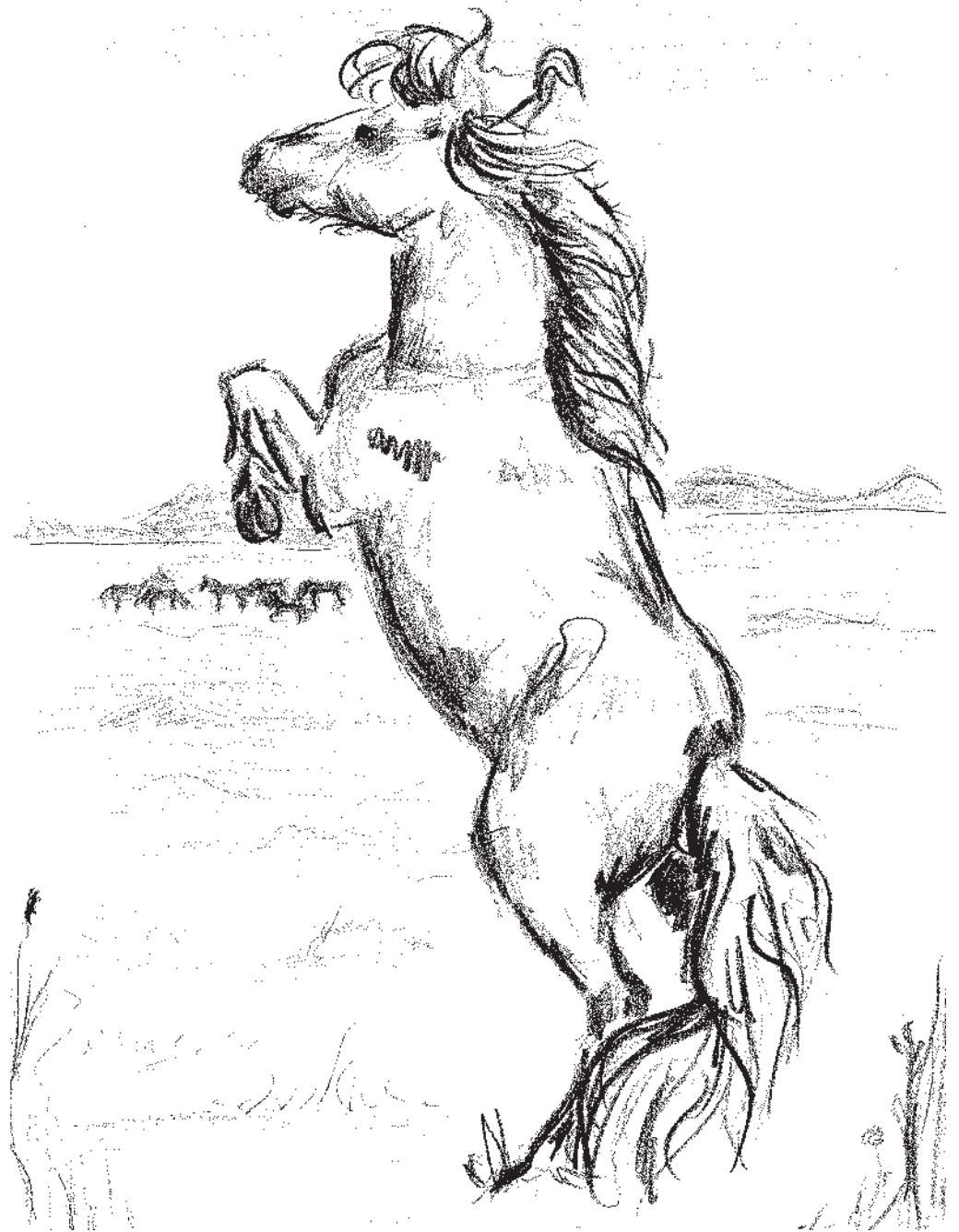
Det jobbes med en utvidelse av ridevegen, fordi den per i dag ikke utgjør noen sløyfe. Man må derfor ri tilbake samme veg, eller ri langs asfaltvegen tilbake. Asfaltvegen er smal, uoversiktlig og ved lange strekk av vegkanten er det enten fjellvegg eller strømgjerde for beitedyr. Dette gjør det vanskelig å komme seg unna dersom noe skjer og kan skape farlige situasjoner for alle trafikkanten.

Den opparbeidede ridevegen er en opprinnelig kjerreveg. Derfor har den en naturlig forankring i steingjerdene som skiller jordteigene.



Ridevegen er to meter bred og er opparbeidet på en skånsom måte med små maskiner. Slik er sideterrenget godt ivaretatt, til tross for det er ett tonn masse per løpemeter.





Feltstudie

Sverige
Praktiske eksempler



INDUSTRIOMRÅDE

Eksempel nr 1

Midt i et industriområde innenfor ringveg tre i Malmö, ligger Örestad Ridskola. På gården ligger det gravhauger, området er dermed vernet og har fått stå igjen mellom industribyggene. På stallen er det ca 45 hester, stedet har to ridebaner ute og to ridehaller.

Fotgjenger - og rideovergang

Ved Örestad ridskola er fotgjengerovergangen kombinert med rideovergang, se bilde. Feltet til høyre for fotgjengerovergangen er standard i Sverige for syklistene.

Det er også et påbudskilt for ridende ved overgangen. Dette skiltet finnes ikke i Norge.

Sti ved gang - og sykkelveg

Ved gang- og sykkelvegen er det en enkel sti som benyttes av de ridende. Denne stien er lite areal- og skjøtselskrevende, samt at det er en god visuell avgrensning mellom underlagene. Det finnes også en undergang under E6 hvor man kan komme seg til området utenfor for lengre turer.

Vegetasjonsbelter

Mellom industribyggene er det vegetasjonsbelter, og i et av dem er det ridestier. Vegetasjonsmangfoldet her er stort og det er vanskelig å oppfatte industrilandskapet rundt seg når man går på stien. Tidligere var det også feltrittbane i en bredere del av vegetasjonsbeltet.

I vegetasjonsbeltet ligger to stier parallelt, men med en høydeforskjell på ca to meter. Det er heller ikke nødvendig å ri samme veg tilbake og mellom stiene er det tverrforbindelser.



N.v.: *Ridestien i kanten av gang og sykkelvegen ser ikke ut til å være særlig areal og vedlikeholdskrevende*



N.m.: *Her merker man lite til industriområdet rundt.*
 Øverst: *Gangfelt med areal for ridende, legg merke til påbudskiltet for ridende, dette finnes ikke i Norge.*



N.h.: *Vegetasjonsbeltet mellom bedriftene hvor ridestien ligger.*



TILBAKEFØRT NATUROMRÅDE

Eksempel nr 2

Käglinge naturområde ligger i tilknytning til et boligområde utenfor Malmö. Området er et tidligere grustak som har blitt tilbakeført til et rekreasjonsområde basert på naturlike prinsipper (Malmö Stad). Det er lagt opp til et variert landskapsbilde og naturopplevelser. Området inneholder ulike stier og løyper kalt opp etter opplevelsesverdier; "småkrypstigen, vatten-, äng-, skog-, grusvægslingen" og øvrige stier.

Utforming

Ridestiene i området inngår i det øvrige stinettet, men ridning er ikke tillatt over alt. Det er likevel lagt opp til stor variasjon av sti- og vegvalg, se kart til venstre. Stiene er merket på kart flere steder i området, samt med skilt på stubber i knehøyde. Disse kan være noe vanskelige å se og er utsatt for overgroing av høyt gras. Underlaget på ridestiene er gress og jord.

Langs randsoner og beiter

De fleste stiene er lagt langs randsoner i utkanten av området og langs med gjerdene av beiten. Dette gjør at de ligger variert i topografien, både på høyder med utsikt og i- og langs med skogen. Noen av stiene er noe trange langs med gjerdene, samt lave geiner og vegetasjon tett på stien.

Porter og beiter

Det er tillatt å ri på de inngjerdene områdene når det ikke er dyr på beite. Beiten i området har porter som kan manøvreres fra hesteryggen og portene er avmerket på kartene over området. Vinkelen på porten gjør at den blir forblir lukket uten videre låsemekanisme når den stenges. Slik forhindrer man at porter blir stående åpne og beitedyr kommer på avveie. Det kan være til stor ergrelse og belastning for bønder dersom folk ikke lukker porter etter seg.



Ø. v.: Her er det tillatt å ri på jordene når dyra ikke er på beite. Porten er lett å lukke.

Ø.m: Merking av ridevegene

Ø. h.: Flere av ridestiene går langs med gjerdet til beitenene.

Nederst: De merkede stiene varierer i terrenget og det er mulig å variere rundene med ulike kombinasjoner av trasevalg.



TILBAKEFØRT NATUROMRÅDE

Eksempel nr 3

Hovdala hovslinga ligger ved Hovdala slott i Hassleholm. Etter at kommunen overtok det 2000 hektar store området etter forsvaret i 2001, er det nå et stort friluftsområde. Det er tilrettelagt for kulturvandring, hundestier, turløyper og rideveger (Hässlehoms kommun 2001).

Utforming

Hovslingan består av to runder, en på 8 km og en på 12 km (Hässlehoms kommun 2001). Vegene er brede traktorveger og egner seg godt til både kjøring med hest og ridning. Underlaget er godt drenerte og sandholdige jordveger med gress i midten. Bredden gjør dem også lette å vedlikeholde med for eksempel standardutstyr til traktor. Ved overganger til andre veger, er det skiltet både for bilister, men også for rytterne om at det kommer en kryssende bilveg.

Landskapet er variert, mesteparten av ridevegene ligger høyt i terrenget og varierer mellom skog, litt mer åpent landskap og mulighet for å ri ned til en innsjø.

Egen parkering

Det er lagt opp til at man kjører til stedet, her er det eget område for å sele og sale på hesten under tak og stor plass til hestehengere og biler. Plassen er belyst, har søppeldunker, benker, grill og luftegårder til å slippe hestene i. Det er godt lagt til rette for at man kan ta seg en rast før eller etter tur.



- Ridesti 12 km
- Ridesti 8 km



Øverst: Ankomst til parkeringsareal

N. v.: Plass til på- og avseling av hestene under tak.



N. m.: Benker, grill og belyste luftegårder gir område flere tilbud. Det er også god plass til parkering av bil og henger.



N.h.: Informative treskilt er gjennomgående for hele området.



REKREASJONSOMRÅDE

Eksempel nr 4

Rekreasjonsområde

Snogeholmsområdet sør i Skåne er på drøyt 1100 hektar og oppsøkes årlig av ca 150 000 personer. Området eies av O.D. Krooks donation og forvaltes av Region Skåne gjennom Miljö- och naturvårdsnämnden (Region Skåne 2006 s. 5).

Parkering for hestetransport

Området har egen parkering for hestetransport, her planlegges det å sette opp et toalett, rampe for påstigning av hest, samt utvidelse av parkeringsplassen (Region Skåne 2006 s. 38).

Utforming og bruk

I følge Region Skåne (2006 s. 26) bruker flere ryttere i nærheten den 8 km lange ridevegen daglig, andre transporterer hesten hit og rir tur. En rytterklubb benytter området til et årlig langdistanseritt (konkurranse). Det er også interesse for å kjøre med hest og vogn på ridevegen.

Ridevegen ligger i den vestre delen av området. Utviklingsprogrammet for Snogeholm foreslår at eventuelle traser til terrengsykling bør legges til den østre delen av området for å unngå konflikter (Region Skåne 2006 s. 29). Deler av ridevegen er lagt på sandholdig mark, andre deler på leirholdig mark. For å sikre standarden er det foreslått å legge om ridevegene utelukkende til sandholdig mark (Region Skåne 2006 s. 38).

Ridevegen er merket med små skilt på gjerdestolper. Det er også skiltet på grusvegene om kryssende rideveger. Standarden og underlaget på ridevegen varierer mellom traktorveg, sti i skogen og bred jordekant med gressunderlag.



Øverst: Her er ridevegen bred og går på gressunderlag mellom et beite og en grusveg. Vegen er jevnlig skiltet på gjerdestolpene.

Midten: Parkeringen for hestetransport er foreslått utvidet, det er også planer om påstigningsrampe og toalett.

Nederst: Parkeringsplassen er godt skiltet mellom alle furutrærne.



REKREASJONSOMRÅDE

Eksempel nr 5

Djurgården ligger øst for Stockholm og er i følge Djurgårdens interessenter (2009) blant hovedstadens og Sveriges mest populære rekreasjonsområder. Området kan sammenlignes med Jeløya og Bygdøy i Norge.

”Ryttarna är en del av Djurgården”

Dette er overskriften i en brosjyre utgitt av Kungl. Djurgårdens forvaltning og Stockholm Stad. På både nordre og søndre del av Djurgården kan man ri på de allmenne vegene, merkede rideveger og andre større merkede arealer, men det oppfordres til å ikke ri når marken er fuktig og kan ta skade. Ved tele i bakken er det tillatt å ri friere i terrenget, men ikke i tilknytning til skibakker og preparerte skispor. Det bes om å vise sunn fornuft for å gjøre turen hyggelig for alle parter. Det er den ridende som skal vike for gående ved for eksempel kryssende stier (Kungl. Djurgårdens forvaltning og Stockholms Stad 2009).

På kartet ser man tydelig hvordan ridevegene er lagt opp, muligheter for mange små runder som kan kombineres til lengre runder. Dette gir et mangfold av ulike kombinasjoner for hvor man kan ri. Kartet har merket større staller, ”hundästgårder”, hvor man kan sette igjen hunden og viser også områder hvor man kan slippe hunden løs.

Utforming

Ridevegene varierer i bredden fra sti til brede veger, se bilder. Noen steder er ridevegene slått sammen med gangvegene, som for eksempel ved promenaden langs kanalen som bildet på motstående side viser. Underlaget består av jord og drenerende masser som sand og grus.

Annen kultur

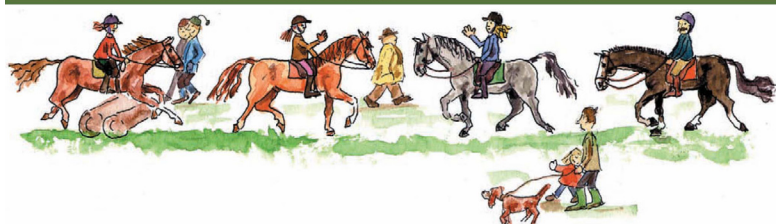
Hestene virket til å være en godt integrert og akseptert aktivitet på Djurgården. Ved den ene store stallen på øya, fikk jeg opplyst av resepsjonisten at det ikke var noen betydelige konflikter forårsaket av ridning. *”Hestene hadde alltid vært der, så det var folk vant til.”*



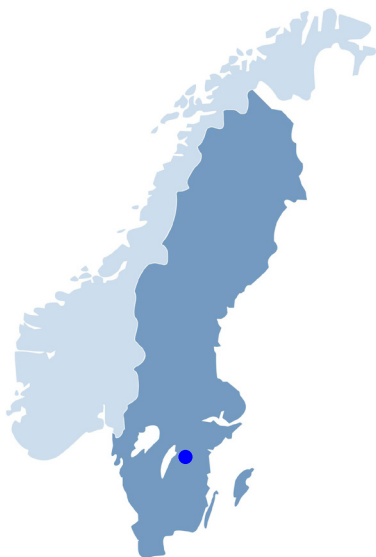
Øverst: Veger er atskilt til hvert sitt bruk. Så ut til å fungere bra på Djurgården, men krever areal

N. v: På en annen del av øya var gående og ridende henvist med påbudskilt til samme veg.

N. h: Kart over søndre del av Djurgården viser tydelig ridevegene med blått.



Kart og illustrasjon: Kungl. Djurgårdens forvaltning og Stockholms Stad 2009



RIDEVEG BLANT BEBYGGELSE

Eksempel nr 6

Linköping Ridskola ligger midt i et boligområde. Herfra er det rideveg langs med bebyggelse, videre mellom gang og sykkelveg og bilveg før man kommer ut i skogen. Her har man tatt i bruk plenareal mellom gang og sykkelveg og bilveg til rideveg. Det er god plass til å snu, passere, samt hoppe til siden om hesten blir skremt uten å komme i konflikt med andre brukere. Langs bilvegen utgjør trekker og vegetasjon en visuell og fysisk buffer mot bilvegen.

Krysning av veg er gjort på samme måte som ved Örestad Ridskola i Malmö. Underlaget var nyharvet når bildene ble tatt, og virket til å være under opparbeidelse.

UNDERGANG

Eksempel nr 7

For å passere en trafikkert bilveg er det laget en undergang hvor det er tilrettelagt for ridende. Det er satt opp påbudskilt for ridende, samt skilt av mellom ridende og gående med et gjerde. Underlaget er gruset langs hele traseen for de ridende. Undergangen er dog for trang til å kjøre med hest.



Øverst: Trerekken utgjør både en visuell og delvis fysisk buffer mot bilvegen.

N. h. Ridevegen går ut fra en rideskole som ligger midt i et boligfelt. Vegen fører ut til et skogområde.

N. v. Undergang hvor ridende har fått egen trase med tilpasset underlag.



BRO OVER JERNBANE

Eksempel nr 8

Broen, på motstående side, binder turmulighetene på nordre Djurgården sammen med anlegget til Stockholm feltrittklubb. Anlegget ligger rett nord for Stockholm stadion. Herfra er det tilgang på sammenhengende rideveger både på nordre og søndre Djurgården. Ridevegene er utformet slik at det kan rides runder av ulik lengde, og det er lagt opp til mange kombinasjonsmuligheter.

Utforming

Broen er tilpasset skalaen på landskapet, samtidig som den har en praktisk størrelse for brukerne. Rekkverket er høyest på midten, ca to meter, og starter lavere. Dette gir et inntrykk av at broen er mer buet enn den egentlig er. Det gjør også at rekkverket ikke virker voldsomt når man passerer. Det er lagt vekt på estetikk i både i skala, utforming og materialbruken av tre og flettverksnetting. Utformingen samsvarer med uttrykket til jernbanen. Underlaget er grus på betong.



Øverst: Bro tilpasset ridende med høyt rekkverk og gruset underlag, legg merke til påbudskiltet om ridning i bakgrunnen.

N. v: Broen som går over jernbanen har en god estetisk utforming tilpasset området og som jernbaneovergang.

Kart: Kungl. Djurgårdens forvaltning og Stockholms Stad 2009

N. h: Merkede rideveger på nordre Djurgården hvor det er mange kombinasjonsmuligheter.





DEL 3

DISKUSJON

Sammenligning Sverige - Norge

- håndtering i planlegging
- praktisk integrering, samordning og konflikthåndtering
- praktisk integrering, forslag til løsninger

HÅNDBTERING I PLANLEGGING

Sverige – casestudie Kungsbacka

Kungsbacka kommune har en stor visjon om å skape gode forutsetninger for hestevirksomheten i kommunen. For eksempel ønsker de å se på muligheten for å anlegge rideveg hver gang det anlegges gang og sykkelsti, samt vann og avløp. Anleggelse av rideveger sees blant annet på som tiltak for jentene i kommunen. Sammen virker dette å være et viktig steg i riktig retning for integrering av ridning som friluftaktivitet. Det er også et viktig aspekt i forhold til sikkerhet.

Det er gjort et grundig arbeid med å få laget en egen utredningsrapport om fordeler og ulemper, samt forutse mulige konflikter ved utbygging av rideveger. Det vil trolig være et viktig og håndfast grunnlag i planleggingen. Det er imidlertid vanskelig å nå gjennom hos grunneierne angående areal kontra kompensasjon med kun et kommunalt vedtak om rideveg. Dermed har de ingen vellykkede prosjekter å vise til så langt.

Hadde utredningsrapporten vært utvidet til å ta for seg kontakt med grunneiere i tillegg, eller forutsett dette som en mulig konflikt, kunne man muligens gått frem på en måte som hadde gitt bedre gjennomslag hos grunneiere. Hästnäringens nationella Stiftelse tar i utgivelsen, Hästen i kommunen (2008), for seg et forslag til håndtering av kontakt med grunneiere. Her foreslås det at grunneierne burde kontaktes via noen de allerede har tillit til, gjerne innom landbruket, hjembygdsforeningen, eller lignende.

Kungsbacka har fått innspill til rideveg langs med gang og sykkelveg fra Länsstyrelsen. Imidlertid er de ikke enige om utformingen, da Länsstyrelsen mener bredden på den foreslåtte ridevegen er smal. Derfor ønsker de ikke å støtte tiltaket, da det ikke er gjennomført lignende på kommunalt initiativ, og ikke vil at dette skal skape presedens. På den andre siden er det positivt at Länsstyrelsen engasjerer seg og er konsekvente på sin holdning om at 80 cm er for smalt. Hadde de likevel godtatt det som et prøveprosjekt, og profilert det som en start på å få i gang rideveger langs

gang og sykkelstier der det er aktuelt, hadde det muligens vært lettere for kommunen å nå gjennom hos grunneierne. Og ved aksept hos grunneierne kunne bredden etter hvert diskuteres videre.

Vedtast det å bygge gang og sykkelveg uten tilhørende rideveg, vil rytterne mest sannsynlig ri ulovlig der i stedet for høyre vegskulder, noe kommunen klar over. I tillegg til ulovlig ridning, vil det sannsynligvis bli konflikt mellom brukerne på gang og sykkelvegen i forhold til hestemøkk, redsel og skremte hester. Tvinges rytterne derimot til å ri på vegskulderen, er det mer trolig at rytterne instinktivt vil styre hesten mot gang og sykkelvegen, enn ut i vegbanen om den blir skremt. Slik er det ikke bare stor risiko for dem selv å ri på vegskulderen, men også en fare for de myke trafikantene på gang og sykkelvegen.

På Onsala har kommunen støttet ridvægseksjonen økonomisk med opparbeidelse av en rideveg i skogen, i tillegg gir de årlig støtte til vedlikehold. Dette viser at kommunen tar ridning på alvor og støtter tiltak som rideveger og vedlikehold, på linje med andre friluftaktiviteter. Kommunen fikk også mye positiv omtale etter åpning av ridevegen, samt at denne vegen er åpen for alle myke trafikkanter og disse bruker den i nesten like stor grad som rytterne selv. Slik er denne ridevegen et eksempel på god integrering av ridning som friluftaktivitet hvor initiativet som kom fra brukerne ble hørt og imøtekommet av kommunen.

På Onsala har det også vært en helt annen oppfatning hos grunneierne angående mark til rideveg. Her har de utelukkende positive tilbakemeldinger, og til og med grunneiere som på eget initiativ ønsker å ha rideveg på deres mark. Årsaken til denne positiviteten til å stille med mark på Onsala kunne med fordel vært nærmere studert av kommunen, og brukt i forhandlinger med grunneiere langs planlagte gang og sykkelstier, samt rideveger andre steder i kommunen.

Ridleden som går fra nord til sør i Kungsbacka og er et samarbeid med andre kommuner i Halland len, er også et eksempel på at kommunen tar ridning på alvor. Dette er derimot på et annet nivå enn tilrettelegging for friluftsliv i det daglige. Ridleden har lange etapper og er mest brukt til lengre turer med overnatting. Kommunen kan profilere seg med å være tilrettelagt for rideferier hvor folk med hest selv kan lage et eget opplegg.

Alt i alt virker det som Kungsbacka tar ridning som friluftaktivitet på alvor, har gjort grundige utredninger og når ut til brukerne der de er med en visjon om å tilrettelegge for sikker integrering av ridning, og dermed hovedsakelig mange jenters form for friluftsliv.

Norge – casestudie Moss

Selv om Moss kommune uttrykker at de er positive til hest i kommunen velger de likevel å gå en annen veg i planleggingen enn Kungsbacka. Ved å tildele Norødegården til Moss rideklubb, ønsket kommunen blant annet å samle de mindre aktørene og småstallene. Dette er motsatt strategi av Kungsbacka som går ut og kartlegger behovet der det trengs. Det skal legges til at Moss er en mye mindre kommune i areal, samt hestetetthet, så det kan virke enklere å føre en slik strategi i her, kontra i en mer arealrik kommune.

Det er kjent at friluftinteressene, særlig skigåing og orientering, står sterkt i Mossemarka, og derfor kunne det vært nyttig for kommunen å ha laget en konsekvensutredning i forbindelse med friluftinteresser i Mossemarka. Der kunne de sett på hvordan nærmere 60 hester ville ha påvirket området i forkant av å tilby Norødegården til rideklubben.

Kommunen har imidlertid prøvd å gjøre forhandlinger mellom de ulike brukergruppene, hovedsakelig via landbruksmyndighetene, men uten å komme til enighet. Det ble også foreslått et ferdselsreglement og en avtale mellom grunneiere, sistnevnte var basert på en modell fra nabokommunen, Vestby. Ferdselsreglementet tok utgangspunkt i friluftslovens § 15, Regulering av ferdsel på visse friluftsområder og § 16, Sperring av særlig utsatt område.

Det foreslåtte ferdselsreglementet var kun rettet mot ryttere og omfattet påbud og forbud i form av hvor man kunne ri og ikke, samt adferd som hvordan man skulle ri i gruppe og passere andre brukere. I og med at det ikke finnes ferdselsreglement for andre brukere i Mossemarka, kan det diskuteres om kommunen på denne måten yter en rettferdig behandling av ryttere som friluftsutøvere. Hadde også vært et gjensidig ferdselsreglement for andre brukere, kunne det lettere forsvares. Eksempler kunne vært hvordan man best passerer hester til sykkel, bil, ski og til fots. Et ferdselsreglement eller opplysningskilt om hvordan man best kan ta hensyn til hverandre vil trolig gagne alle brukere. Slik kan for eksempel forståelse for hestens reaksjonsmønster økes og eventuell redsel fra andre brukere minskes.

Ferdselsreglementet måtte, i følge de aktuelle paragrafene i friluftsloven, uansett ha blitt godkjent av fylkesmannen. Teknisk etat ønsket dog ikke å fremme forslaget om ferdselsreglement etter mange innspill. Ferdselsreglementet ble ikke vedtatt, og i stedet tillates rideklubben å opparbeide egne rideveger på den kommunale tomta Norødegården.

Fylket har derimot ikke kommet med noen uttalelse i denne saken, og dermed har kommunen, i likhet med Kungsbacka, stått uten fylkets støtte i ryggen til å gjennomføre tiltak. Dersom fylket for eksempel hadde nektet kommunen regulering av ferdsel i forhold til friluftsloven, er det tenkelig at kommunen hadde jobbet videre med integrering av ridning i Mossemarka, sammen med andre brukere. Utslaget kunne kanskje blitt positivt gjennom aktiv holdningskampanje hos de ulike brukerinteressene. En annen mulighet er at det kunne slått dårlig ut i form av økt konflikt mellom brukerne hvor de hadde følt seg påtvunget et kompromiss, på tross av at det egentlig bare hadde vært allemannsretten i praksis.

I følge Hästnäringens Nationella Stiftelse (2008 s. 81, 117), bidrar ridning og aktivitet med hest til bedre helse og meningsfull fritid for mange, og mener kommunen burde se på ryttere i samme perspektiv som andre mosjonister. Til tross for at Moss kommune er positive til hest og ridning, samt fokuserer på å skille brukerne for å hindre konflikter, har derimot ikke kommunen gitt økonomisk støtte ved anlegging av ridevegene på Norødegården. Dette kan oppfattes som at de ikke ser på ridning på lik linje med andre friluftaktiviteter.

Derimot er tankene om rideveger ved utvidelse av industriområdet ved Vansjø interessante og viser at kommunen likevel ser behovet for rideveger. Her kan ridevegene komme med i planprosessen og dermed bli en integrert del av området. Eksempel 1 fra feltstudiet i del to, ridning i vegetasjonsbelter i industriarealer, kan være et aktuelt eksempel for kommunen i forbindelse med denne planleggingen. Det aktuelle området ligger på andre siden av riksveg 120. Det vil dermed trolig være en del utfordringer med å gjøre tilgjengeligheten til dette området sikker og gjennomført på en god måte.

Det er også gjort tanker om ridevegsforbindelse til Vestby, via Vintervegen gjennom Mossemarka. Slik tenker kommunen seg at rytterne kan benytte seg av ridevegene i nabokommunen Vestby til lengre turer. Tankene om et kommunesamarbeid kan være positivt og gagne ryttere både i Moss og Vestby. Slik kan ryttere i Moss få utvidet turmulighetene, og ryttere i Vestby får økt tilgjengelighet til fasilitetene på Norødegården. Det kan derimot tenkes at det er behov for en avtale mellom kommunene angående vedlikehold og eventuelt brøyting av ridevegene.

Dispensasjonen på Søndre Jeløya, til en rideløype ved Alby ponnistall, er med på å ivareta kommunens opprinnelige formål med verneområdet, nemlig friluftslivet. Hadde det ikke blitt gitt dispensasjon, hadde den foreldredrevde stallen hatt mindre forutsetninger for å drive. En eventuell nedleggelse av stallen ville ført til at det populære tiltaket med ponniridning på søndagene hadde gått tapt. Likeledes kunne motivasjonen for mange barn til å bli med til landskapsvernområdet på Jeløya falt bort.

Ferdselsreglene for vestre Nes på Jeløya er gamle og tillater ikke ridning. Her har ikke kommunen kommet med noe alternativ for rideveger, annet enn at ridning må foregå på egen tomt. Vestre Nes som område kan sammenlignes noe med situasjonen på Onsala i Kungsbacka. Forskjellen er at på Onsala har det vært en kraftig mobilisering fra hestefolkene og rytterne selv, som har presset på kommunen via offentlige medier for å få gjennomslag for rideveger. På Vestre Nes har ikke mobiliseringen fra rytterne selv vært den samme, det har blitt ridd i området på tross av ferdselsregler og brev fra kommunen. Dersom rytterne på Vestre Nes hadde organisert og mobilisert seg på samme måte som ridvægseksjonen på Onsala, hadde det sannsynligvis vært større mulighet for at kommunen hadde sett nærmere på saken og gått inn med en dispensasjonsordning i likhet med den på Søndre Jeløya.

Behovet for rideveger er sannsynligvis enda større her, enn på Alby, da det befinner seg to større staller på området. En dispensasjonsordning kunne kanskje fått i gang en positiv dialog mellom partene og det kan tenkes at muligheten er større for at stallene og rytterne hadde vært mer "lovlydige" og imøtekommende for kommunens forslag.

I en helhetsvurdering av Moss kommunes håndtering av økt hestehold og behovet for rideveger i kommunen kan det virke som om Moss ikke har hatt noen klar, felles strategi for integrering av ridning som friluftaktivitet. Fokuset på å skille brukerne og "skåne" andre brukere fra ridning virker å ha vært et større motiv enn å faktisk tørre å satse på integrering og tilrettelegging for ridning i hele kommunen. Dog er situasjonen på Jeløya noe spesiell med gamle ferdselsregler og landskapsvernområde. På den andre siden ble ferdselsreglene for Vestre Nes satt på 1970 – tallet da hestetallet i Norge fortsatt var synkende, mens interessen for ridning så vidt hadde startet. Med tanke på dette er disse ferdselsreglene muligens modne for endring i takt med endret bruksmønster av naturen, herunder den økende interessen for ridning.

PRAKTISK INTEGRERING – samordning og konflikthåndtering

Samordning av brukere

I mange tilfeller kan det tenkes at brukere kan bruke samme veg eller sti med den forutsetning at underlaget er tilpasset brukergruppene, belastning og intensitet. Med forbehold om at bruken skjer i lavt tempo og lav frekvens av ulike brukere. Ellers er det mulig at det kan bli konfliktfylt dersom noen av brukergruppene dominerer, eller ønsker å ha et høyt tempo.

VANSKELIG Å DELE VEG MED:

- Rulleskigåere
- Skiløpere
- Syklister, særlig i treningsærend og terrengsyklister
- Brukere med løse hunder
- Barnevogner
- Biler og andre motoriserte kjøretøy

Andre rekreasjonsområder som lett kan bli konfliktfylte, eller ekskluderende, er badeplasser og golfbaner.

OK Å DELE VEG MED:

- Gående
- Joggende
- Brukere med hunder i bånd

Ved Nordic Association of Agricultural Scientists (NJF) sitt møte i Alnarp i 2004, ble det pekt på at ved høy brukerfrekvens bør ulike aktiviteter skilles, ved lavere intensitet kan det være samordning. I universitetet i Firenze i Italia, legges det vekt på samordning, selv for terrengsykling og ridning (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008 s. 46).

Allemannsretten

Allemannsretten sikrer, som nevnt i innledningen, muligheten til å ri i utmark såfremt det skjer hensynsfullt og ikke volder skade, eller er til ulempe for eier, bruker eller andre (Frilufsloven 1957a). I mange områder kan dette være et problem, marka tåler ikke bruken og intensiteten den blir utsatt for.

I et av ekseplene fra feltstudiet i Sverige, uttrykker Region Skåne (2006) i Utveklingsprogrammet for Snogeholmsområdet, at mange ønsker å benytte seg av skog og mark til fritid og rekreasjon, og at i et tett befolket område som Skåne strekker ikke alltid allemannsretten til. I følge Region Skåne (2006) kan man ikke forlange at grunneier skal sette opp informasjonstavler, tilrettelegge og vedlikeholde veger, stier og parkeringsplasser for ulike brukergrupper og interesser. Derfor trengs det natur og skogsområder der virksomheter som for eksempel skogdrift er underordnet menneskenes behov for rekreasjon og naturopplevelser (Region Skåne 2006 s. 5).

I følge frilufslovens kapittel om friluftslivsforvaltningen (1957b), består frilufsorganene av departementet, direktoratet, fylkesmannen, fylkeskommunen og kommunen. Disse organene skal *"utføre de oppgaver som direkte er tillagt dem etter loven, og har ellers et generelt ansvar for å fremme almenhetens frilufsinteress er"*(Frilufsloven 1957b).

I by og tettbebygde strøk hvor det er tydelig press på arealer og brukergruppene er mange i tilgjengelige frilufsområder, kan det tenkes at egne rideveger er løsningen, jamfør med konklusjonen til Røst (2005 s. 57) hvor flere respondenter mener at separate rideveger er den beste løsningen. På den andre siden kommer det frem av studiet til Røst (2005 s. 57) at fremmedgjøring av hester kan bidra til større konflikter, og at det dermed likevel ikke alltid er den beste løsningen å separere ridning

fra andre aktiviteter. Og dersom en følge av opparbeidede rideveger er forbud mot å ri på andre veger, selv om det ikke volder skade, eller er til ulempe, kan det virke som om allemannsretten i praksis faller bort. Kommentarer i spørreundersøkelsen uttrykket bekymring for nettopp dette. Trolig i likhet med andre brukere av naturen, ønsker ryttere å variere turene og utforske nye steder. Derimot kan det tenkes at ved egne rideveger, vil intensiteten på øvrige turveger reduseres slik at det uansett ikke vil være i konflikt med allemannsrettens krav til hensynsfull ferdsel.

Ferdelsesregler, merking og opplysning

Ved NJF sitt møte i Alnarp, kom det også fram at det viktigste for å motvirke konflikter mellom brukere var informasjon og skilting. Det skapes trygghet hos brukerne når reglene er klare (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008 s. 46).

Dersom det er aktuelt med ferdselsregler, kan man tenke seg at disse bør gjelde for alle brukergrupper, ikke kun legge begrensinger på for eksempel ridende. Ferdelsesregler, kan eksempelvis baseres på normal høflighet fra alle parter, samt at alle parter går ned i laveste tempo ved passering, hilser, og gir plass til hverandre. Opplyses det om hestens atferd og hvordan man best passerer en ekvipasje i aktuelle friluftsområder, kan det føre til trygghet blant brukerne. Både for de som i utgangspunktet er redde for hester, eller ikke vet hvordan de best bør passere, og for ryttere som sammen med hestene kan forvente en viss atferd fra andre brukere og motsatt. Syklistere kan for eksempel gi et ring, eller si "sykkel", i rimelig avstand, ikke rett bak hesten, og passere i et lavt tempo og i høvelig avstand, om ikke rytteren gir tegn til annet. Dette kan medvirke til å senke andelen av ryttere som føler seg utrygge på tur som følge av passeringer av andre brukere.

Dersom det også fokuseres på å få brukergruppene til å se nytten av hverandre, for å utbedre og holde stinett åpne, kan det muligens skapes en mer positiv holdning til hverandre. For eksempel kan stier som blir lite brukt eller lett gror igjen holdes i hevd og åpne ved ridning.

Som nevnt finnes det ikke påbudskilt for ridning i Norge, kun varsel- og forbudskilt. Ved å innføre påbudskilt og opplysningsskilt for ridning kan reglene tydeliggjøres. Dersom man, på lik linje med skilt om elgfare, setter opp flere fareskilt om ridende ved aktuelle krysninger av veger, kan man forberede kjørende på krysning med hest.

Settes det opp skilt ved egne strekk og veger spesielt til ridning og kjøring med hest i høyere tempo, kan andre brukere opplyses og forberedes på dette. Med en nasjonal standard på skilt som dette, kan de også enklere å gjenkjenne.

På staller kan det med fordel settes økt fokus på rytternes holdning til passering og høflighet ovenfor andre brukere. Selv om man kan si at enhver rytter selv burde kjenne til loven om friluftslivet og ferdsel, er det sannsynlig at informasjon og fokus på allemannsretten sine plikter, så vel som rettigheter, fra stalleier kan bidra til økt forståelse og gode holdninger blant rytterne.

Håndtering av hestemøkk

Av naturlige årsaker er det vanskelig for ridende å fjerne møkk i form av å ta den med seg. Sparke den ut av vegen er et alternativ, men ofte blir den bare dratt ut over hele vegen.

Det er imidlertid viktig at møkka jevnlig blir fjerna fra underlaget. Ellers vil den etter hvert omdannes til jord og kan bidra til gjørmete veger og økt behov for vedlikehold og etterfylling av toppdekke. Et alternativ kan være at staller og rideklubber ukentlig bytter på å kjøre rundt med hest og møkk- kjerre, eventuelt ATV, eller lignende og fjerner møkk. Det kan også jobbes aktivt med holdninger i hestemiljøet som går ut på at der det enkelt lar seg gjøre, sparker man selv møkka ut av vegen.

Kommunen kan kartlegge aktuelle strekninger, og i form av en regulering gjøre et vedtak om skjøtsel, i form av dugnad mellom stallene, på dette området.

Tidsavgrensninger

Undersøkelsen viser at det er mest vanlig å ri på hverdager etter 16.00 og i helger før 16.00. Dersom det for eksempel fattes et vedtak om at det ikke er lov å ri før kl. 16.00 i helgene, må eventuelt denne gruppen legge om hverdagen for å kunne utøve sin form for friluftsliv. Tidsavgrensning på bruken av naturen for en gruppe friluftsutøvere kan dermed være uheldig og diskriminere. Det kan også føre til mindre anledning til interaksjon mellom brukergruppene, og dermed mindre forståelse og aksept for hverandre.



Lovverk

Vegtrafikkloven (1986) beskriver ridendes plassering i trafikkbildet til vegens høyre skulder. Da denne forskriften trådte i kraft, 1986, var hesteantallet i Norge på sitt laveste, kun 16 000 individer (Historiske landbruksteljingar 1907 - 1999), og interessen for hest og ridning som fritidsaktivitet var fortsatt i en startfase.

I en tid hvor barn og unge utgjør en stor del av rytterne, kan det være aktuelt å ta opp diskusjonen om endring av lovverket på dette punktet. Det kan diskuteres hvor vidt det riktig at unge jenter på hest skal ri på vegens høyre skulder, med biler på den ene siden og gang og sykkelsti på den andre. Når man vet at hester fra naturens side er byttedyr, med flukt som første forsvarsmekanisme dersom den blir skremt, kan det virke ulogisk og henvise ryttere til plassen midt mellom alle andre trafikanter.

Hadde man innført påbudskilt for ridende kunne man for eksempel kombinert gang og sykkelveg med ridning i spredtbebygde strøk. I mer tettbebygde strøk hvor det er mer trafikk på gang og sykkelveger kan det være behov for atskilte rideveger. Utfordringen her kan ligge i å få mer allmenn interesse og forståelse for behovet for rideveger. Positive effekter for allmennheten er blant annet:

- bedre sikkerhet
- det unngås hestemøkk på vegen
- interaksjon mellom brukere kan skje på en positiv måte

Se også avsnittet "Langs veg" under forslag til utforming på side 84 og 85.

Etter loven skal man ri langs vegens høyre skulder, gang og sykkelstien er kun for gående og syklende, men hva er tryggest?

Kjøreopplæring

Gjentatte kommentarer i spørreundersøkelsen angående trygghet på tur og konflikt med andre brukere, går i rytternes øyne ut på hensynsløshet fra bilister. Ettersom dette er tilfelle, kan det undres over om dette er et resultat av mangelfull kjøreopplæring og kjennskap til lovverket, eller manglende respekt og dårlig holdning til hest og rytter som trafikant.

Norges rytterforbund har gitt ut en hefte, Hest i trafikken (2002). Det omhandler blant annet hvordan man skal oppføre seg med hest i trafikken og gi tegn til bilførere. Heftet ligger ute på rytterforeningens nettsider. Det inngår også i kurset "grønt kort" som alle må ta for å kunne innløse rytterlisens for å starte konkurranser (Norges rytterforbund 2002). Informasjonen i rytterforeningens hefte har kanskje nådd ut til rytterne, men ikke i like stor grad til kjøreskolene.

Selv om ryttere selv burde gjøre sitt for å kjenne til lovverket og ha oversikt over trafikkbildet til enhver tid, kan for eksempel ryttere under 18 år, uten førerkort, grønt kort, eller som ikke tilhører en større stall hvor informasjon lettere kan utveksles, være et problem. De har kanskje ikke kjennskap til bremselengde på biler på ulikt underlag, bakkestart på vanskelig føre og lignende. Det kan være til irritasjon for bilførere og skape farlige situasjoner.

Situasjonen blir dermed ikke bedre av at bilførere som faktisk har en påkrevd opplæring og et sertifikat ikke tar hensyn. På den andre siden er det sannsynlig at de fleste kjører hensynsfullt, men at enkelte har erfaringer med hensynsløse ryttere i trafikken, og dermed ikke viser hensyn tilbake. Det kan også være at de, som nevnt innledningsvis, ikke vet bedre. Derfor er det trolig at arbeid med holdninger og opplysninger, her også, kan skape ytterligere trygghet blant begge parter.

Løsninger fra feltstudie

Eksempel 1

I Sverige ligner sykkeloverganger gangfelt, men er uten hvite striper i midten. Dette kan også egne seg for ridende. Man kan dermed unngå at hestene vegrer på grunn av vekslende kontrast i underlaget, noe som kan skape farlige situasjoner. Påbudsskiltet om ridning langs gang og sykkelstien sikrer rytterne en trygg plassering i forhold til veg og andre trafikanter.

Ridestiene i vegetasjonsbeltene ser ut til å dekke behovet for de daglige turene, oppvarming og nedskritting etter bane, selv om det kan virke noe kort. Den planskilte krysningen under E6 er et sikkerhetsmessig godt alternativ, og sikrer samtidig tilgang til lengre turer. Ved at to stier ligger parallelt og med en høydeforskjell, i vegetasjonsbeltene, se figur 24, blir det lille arealet godt utnyttet. Det gir også en variert landskapsopplevelse. Ved at det i tillegg er tverrforbindelser mellom stiene, gir dette ytterligere rom for variasjon i stivalget.

Siden det er industri rundt området som igjen er omkranset av ytre ringveg, E6, er det naturlig at det ikke er mange andre brukere i området enn rytterne. På denne måten begrenses trolig konflikter angående opptråkkede stier og hestemøkk til internt mellom rytterne.

Det virker som om brukernes behov er godt ivaretatt med tanke på utnyttelse og utforming. Overganger er planskilt eller varslet, underlaget er jord, - det mest populære underlaget fra spørreundersøkelsen og det er lagt opp til runder og variasjon, samt mulighet for lengre turer. På denne måten kan man si at mulighetene for ridning som friluftaktivitet er godt tilrettelagt og integrert i området.



Fig. 24

Trange arealer kan utnyttes til å gi varierte landskapsopplevelser

Eksempel 2

I Käglinge naturområde er ridevegene separert fra de andre stiene og vegene. Hesteeiere i nærheten mente det hadde vært bedre å tillate ridning på alle stiene. Slik kunne belastningen blitt fordelt på alle stiene, fremfor at noen ble opptråkket. På den andre siden er trolig "vattenslingan" og "småkrypslingan" mer sårbare for slitasje enn de merkede ridestiene i utgangspunktet. Derfor kan det hende det er en riktig avgjørelse å avgrense disse typene av stier fra ridning. Det kan tenkes at slike typer "temastier" ville miste noe av sin opplevelsesverdi ved opparbeidelse for å tåle ridning. Derimot kan det tenkes at flere av de andre stiene er egnede for ridning.

Det er positivt at portene i området har tilgjengelighet for ryttere og ikke bare gående slik mange passeringpunkter ved gjerder har. Det er også en stor fordel at de forblir lukket ved å dytte dem igjen. Muligheten for å ri på jordene når det ikke er dyr på beite, gir rom for ytterligere variasjon og kombinasjon av turvalg og opplevelsesverdi for hest og rytter. Samtidig kan det avlaste øvrige stier og veger.

Utformingen av ridestiene varierer mellom smal og bred sti i skogen, variert topografi, hovedsakelig jord og gress som underlag. Det er også mange muligheter for variasjon av rundesammensetning. Noen av stiene er noe trange og med mye vegetasjon. Det gir en kvalitet i form av karakter og spenning, men egner seg ikke for de største hestene. På tross av dette er det tatt høyde for mange av brukernes behov, og ridning ser ut til å ha vært med i planleggingen og virker til å være godt integrert og tatt hånd om som friluftaktivitet.

Eksempel 3

I Hovdala naturområde er de ulike vegene atskilt til hvert sitt bruk. Dette er arealkrevende og samtidig mister de ulike brukergruppene helt kontakt. Mesteparten av Hovslingan ligger for seg selv i skogen. Dette kan fungere godt om man for eksempel skal trene travhest, hvor det gjerne holdes et godt tempo over lengre distanser. Da er det en fordel med en atskilt veg uten for mange forstyrrelser.

Området egner seg også godt til turer i helgene når man har god tid til å transportere i tillegg til å ri. Det krever igjen at man har bil og henger, det fører til økt bilbruk og forurensning. Til de hverdagslige turene blir dette lite bærekraftig. Skal man derimot på helgetur et sted man uansett må kjøre bil, er det lagt godt til rette for å ta med hesten som turfølge.

Det er altså tilrettelagt for ridning i området med to runder, slik sett kan det på en måte sies at ridning er integrert i planleggingen av området. Derimot er ridning *ekskludert* fra alle andre veger dersom det *kun* er tillatt å ri på de merkede ridevegene. Dermed kan det i dette tilfellet sees på som at allemannsretten for ridende faller bort.

Eksempel 4

I likhet med Hovdala naturområde i eksempel 3, har Snogeholm lagt opp til separate veger for ridning. Forskjellen derimot, er at ridning kan sees på som mer integrert, ved at deler av ridevegen er lagt i tilknytning til andre veger og stier. Dette stimulerer til interaksjon mellom brukerne, og konflikt forbundet med opptråkking, hestemøkk og redsel elimineres.

Også her virker brukernes behov å være godt tilrettelagt med variasjon i type veg, underlag og runder. Forslaget til Utviklingsprogrammet for Snogeholmsområdet, om å legge om løypene til mer sandholding grunn sikrer som nevnt standarden, men vil trolig også ha en effekt på vedlikeholdet. Slik kan en omlegging også være kostnadsbesparende på lengre sikt.

Den største utfordringen ved tilrettelagte friluftsområder kan dog være å øke tilgjengeligheten for å komme seg til området uten bil og henger. I slike områder kan kartlegging av hesteholdet aktivt brukes i planleggingsfasen for å anlegge eller tilpasses med tilstøtende veger fra områdene rundt. Slik kan områder få en større verdi i form av å tjene som det daglige rekreasjonstilbudet på en miljøvennlig og sikker måte. Region Skåne (2006) opplyser at flere ryttere i nærområdet bruker vegene daglig, og det kan dermed virke som om det er oppnådd både tilgjengelighet og integrering.

Eksempel 5

Rytterne på Djurgården har som nevnt et stort og variert løypenett. Sammenmeddeulikekombinasjonsmulighetene får man spredt hestene over nesten hele øya. Slik blir det sannsynligvis mindre konsentrasjon av hester på hver veg, og trolig mindre grunnlag for konflikt. God informasjon i form av tydelige kart og merkede veger gir tydelige kjøregler og virker til å bidra til et godt rekreasjonsmiljø.

Uttalelsen til resepsjonisten i den ene stallen på Djurgården, er interessant med tanke på holdninger. *"Hestene hadde alltid vært der, så det var folk vant til"*. Det er mulig dette gjenspeiler seg i planleggingen også, at det her har vært naturlig å integrere ridning som friluftsaktivitet på lik linje med andre aktiviteter.

Eksempel 6

I dette tilfellet i Linköping, ser det ut til å fungere med ridevegen mellom bilveg og gang og sykkelveg, på grunn av god bredde, samt trekke mot bilveg. Ellers foretrekkes det å ha ridevegen ytterst, slik at hest og rytter ikke er innesperret mellom andre funksjoner og kan utgjøre en sikkerhetsrisiko.

Vegen fører ut fra en rideskole, gjennom bebyggelse, og ut til et skogsområde. På denne måten er det lagt opp til en trygg forbindelse hvor rytternes behov er i varetatt. Dersom det er kommunen som har opparbeidet vegen, har det trolig ikke vært problemer med grunneiere siden vegen mest sannsynlig er lagt på kommunal mark. Har rideskolen selv stått for opparbeidelsen, og kun har måttet forholde seg til kommunen som grunneier, kan det tenkes at det har vært en fordel, fremfor om det hadde vært flere ulike eiere.

Eksempel 7

Undergangen i dette eksempelet fra Linköping, har et gjennomgående underlag av grus. Dette kan dempe akustikken i undergangen. Slik kan undergangen virke mindre skremmende for hesten, enn ved for eksempel skifte av underlag til betong eller asfalt.

Bredden på ridevegen er noe smal og sammen med gjerdet som skiller ridende fra gående og syklende kan dette utgjøre fare dersom hesten blir skremt og kaster seg rundt. Hadde gjerdet vært lavere, under stigbøylehøyde, hadde trolig bredden ikke vært noe problem. Slik kunne man også unngå at sko og utstyr hefter seg fast i gjerdet. Formålet med gjerdet kunne da fungert bedre som et skille som hindrer syklister å komme over i feil felt, samt at grus ikke blir sparket over på gangstien.

Eksempel 8

Broen ved Nordre Djurgården i Stockholm er et eksempel på integrering av en sikker overgang over jernbanen. Dette er med på å sikre tilgjengeligheten og broen fremstår som godt gjennomtenkt og gjennomført, både funksjonelt og estetisk.

Den transparente og luftige nettingen i rekkverket kan bidra til at hestene ikke føler seg innesperret og får panikk. Høyden på rundt to meter, bidrar også til å sikre hest og rytter. Videre er broen bred nok til å passere både andre hester og andre brukere. Den er også bred nok til at man kan vende hesten, eller at den kan kaste seg rundt dersom den blir skremt. Underlaget av grus demper lyden av hovtramp og gjør at akustikkforskjellen mellom underlagene reduseres. Underlaget gjør også at den integreres godt med det øvrige turvegnettet.

PRAKTISK INTEGRERING - forslag til løsninger

Ved planlegging av rideveg er det først og fremst viktig å definere behovet. For å lette det videre arbeidet med planlegging og anlegging av rideveger må man finne ut for hvem og hvorfor det er aktuelt med rideveg. Er det for rytterne, grunneiere, kommunen eller andre innbyggere, og er det et langsiktig behov, eller skal det løse et akutt problem? (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008 s. 82).

Fra rytternes side kommer det fram av spørreundersøkelsen at det generelle behovet for å ri på tur er veldig viktig og i de fleste tilfellene avgjørende. De fleste hesteeiere har hest som rekreasjon og hobby. Det er også en sosial form for rekreasjon, om lag halvparten av respondentene rir sammen med en eller to andre på tur og det er vanlig å ri tur to til tre ganger per uke. De aller fleste er også fornøyd eller bedre fornøyd med turmulighetene sine, ofte på tross av noen hindringer og delstrekninger, samt ofte stor forskjell på vinter og sommer.

Det er hovedsakelig resultatene fra spørreundersøkelsen sammen med evalueringer av de svenske eksemplene fra feltstudiet som legges til grunn i forslagene til løsninger på praktisk integrering.

Utforming

Dersom det er snakk om en atskilt rideveg, eller en veg for alle brukere, men med fokus på integrering av rytternes behov, bør den, i samsvar med kommentarene fra undersøkelsen, være lagt opp til å kunne ri ulike runder som varierer i sammensetning og lengde, både av hensyn til hest og rytter. Det er demotiverende å snu og gå samme vegen tilbake, samtidig kan noen hester bli overivrige idet de snur og vet at de skal hjem. Skal det derimot legges opp til et intervallstrekke for hest kan det fungere med en strekning frem og tilbake.

I arealknappe områder kan i vegen godt utformes etter prinsippene i eksempel 1 i del 2, se også figur nr 24.

I kommunene kan det med fordel kartlegges hvor stallene er og anpasse det slik at vegene går innom stallene og på denne måten fanger opp rytterne. Slik kan man unngå at man må ri langs andre farlige veger for å komme til den aktuelle ridevegen, eventuelt at det legges opp til unødvendig bruk av bil og henger.

En veg bør være så bred at to hester kan passere, men på en enkelt sti trenger den ikke være bredere enn hesten selv der det muligheter for å passere på siden av stien. Den høyeste andelen, 31,55 % av respondentene foretrekker bred sti i skogen, fulgt av skogsbilveg og dernest elgtråkk for "oppdagelsesferder". Hästnäringens nationella Stiftelse mener ridevegen bør være 2,5 m bred og minimum 2 m for å sikre sikt og trygge passeringer (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008).

Ellers er det viktig å tenke på bredden i forhold til vedlikehold. Er det kun et smalt tråkk blir det fort vanskelig å komme til med traktor og annen redskap til vedlikehold. Dette kan man igjen kombinere med underlaget; ha et underlag som krever mindre skjøtsel på de smale stiene, eller tillate en annen standard der, og heller ha høyere standard og økt vedlikehold på andre, bredere strekninger.

På grusveg tilbakelegger en hest med et normalt rask skritt, seks til åtte kilometer i timen, og på sti, to til fire kilometer i timen (Andersen 2009). Undersøkelsen viser at en gjennomsnitts ridetur varer i inntil 1 time. Ettersom km per time er basert på tempo i skritt, bør en tilrettelagt veg ideelt sett være mellom fire og 10 km alt etter terrenget og ved noe innslag av raskere gangarter.



Fig. 25

Bredden på en rideveg bør være så bred at to hester kan passere, Hästnäringens Nationella stiftelse anbefaler 2,5 meter.

Omgivelser

Hele 47,45 % av respondentene sier at landskapet og omgivelsene er meget viktig for valg av veg, og 33,29 % sier det er avgjørende for hvor de rir. "Bred sti i skogen" er en tydelig favoritt blant type veg å ri på hos brukerne. Skogen generelt er et populært sted å dra på tur med hesten, men variasjon vektlegges også i stor grad.

På bakgrunn av dette bør det være fokus på landskap og omgivelser ved planlegging av rideveger, samt variasjon. Av kommentarene i undersøkelsen kommer det dog fram at, utsiktspunkter og lignende, ikke er spesielt viktig, men karakteriseres som en bonus. I tråd med annen vegplanlegging bør vegen/stien der den ikke går i skogen, legges i randsonen av områder, f.eks. i overgang mellom skog, slette/jorde slik at den er godt forankret i landskapet. Dette gir også varierte impulser og ledelinjer for hest og rytter, i mange tilfeller også skjerm for vær og vind.

Kurver og topografi

Flere av kommentarene i spørreundersøkelsen går på at det er populært med kupert terreng. Dermed er det en fordel at for eksempel deler av vegen, eller en runde er en "klatreløype" hvor både hest og rytter blir fysisk og psykisk mer utfordret. Ved varierende grad av utfordring, øker spenning, motivasjon, balanse og styrke for både hest og rytter. Kommentarene uttrykker at dette er bra for hestene, i likhet med oss mennesker får de et økt treningsutbytte av å gå i variert terreng. I åpent landskap bør derimot vegen legges i jevne kurver, følge topografien, unngå skjæringer og fyllinger, samt bevare landskapsbildet i størst mulig grad.

Underlag

I undersøkelsen kom det frem av kommentarene på spørsmålet om landskapets og omgivelsenes betydning, at underlaget er vel så viktig. Grunnen til at viktigheten av landskapet og omgivelsene likevel fikk høy uttelling for valg av veg, kan ha sammenheng med at forskjellige landskapstyper har ulike grunnforhold som gjør det naturlige underlaget mer gunstig i noen typer landskap.

En rideveg og -sti kan med fordel ha variert underlag. Ulike underlag egner seg forskjellig til ulik bruk, tempo og hestetyper. Det blir også stadig mer vanlig å ha barfothester, kontra hester med sko, over en fjerdedel, 26,39 % av respondentene i spørreundersøkelsen hadde hestene sine barfot, dette virker også inn på preferansene ovenfor valg av underlag.

Godt drenert jordveg, barnålsti, fin grus, gress, bark/flis og sand, fremstod som egnede underlag av undersøkelsen. Dog er det mest populære alternativet, jordveg, sammen med gress, veldig avhengige av vær, årstid og bruksintensitet for å fungere optimalt. Siden det ikke var et spesielt underlag som skilte seg ut av de som ble regnet for egnede, kan vegen/stien deles opp i ulike etapper med forskjellig dekke for å tilfredsstille brukerne. Dette vil, som nevnt, også ha betydning for vedlikeholdet av vegen siden ulike underlag krever forskjellig skjøtsel og skjøtelsintensitet.

Det er viktig at det ikke er for grove fragmenter i underlaget, ved topplag av grus bør det være fine fraksjoner, 0 – 2 mm er godt egnet. Fragmentene bør ikke overstige 5 mm. Da kan steinene fort sette seg fast i hovene og skape haltheter. Det er også viktig med riktig og god oppbygning av vegen slik at ikke større steiner fra bærelaget kommer opp i topplaget. Det gir et skjemmende uttrykk av, begrenser tempovalg og kan føre til knusninger i hoven og overtråkk. Det er også viktig at vegen er godt drenert, ellers blir det fort opptråkket og gjør turen lite hyggelig for alle brukere.

Naturlige hinder

Falne trær og lignende er populært blant mange ryttere og gir en liten ekstra spenning til hest og rytter, dog begrenser dette ofte andres muligheter til å ferdes der, for eksempel syklistene, men også kjørende med hest. Det kompliserer også vedlikeholdet betydelig. Andre lave greiner og lignende som hindrer fri høyde til en ekkvipasje, bør av sikkerhetsmessige årsaker fjernes. Fri høyde bør være 2,75 m (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008).

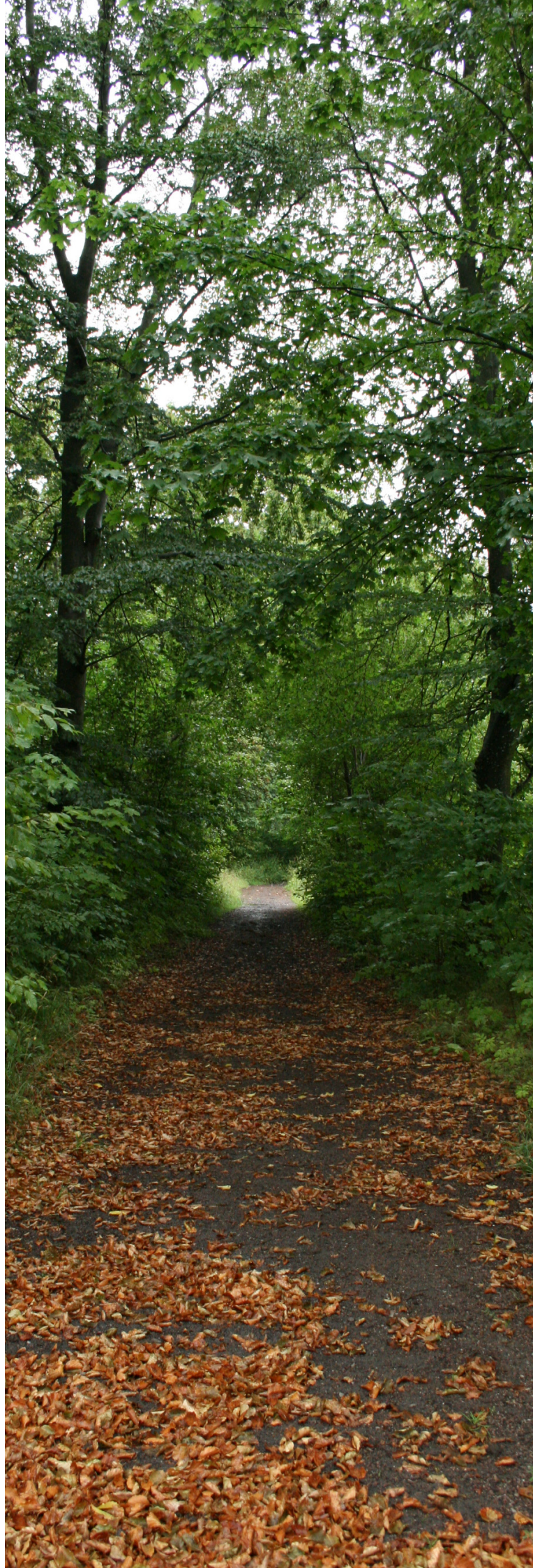
Skjøtsel og vedlikehold

Vedlikeholdet må sees i sammenheng med bruksintensiteten, det må påregnes å etterfylle toppsjiktet av vegen for at det ikke slites ned på bærelaget. De fleste større staller har maskiner som traktor og utstyr til vedlikehold av underlag, på ridebanen, så vel som til veger som trenger å sloddes. Det kan med fordel også være enkle slodder tilgjengelig ved vegen som hester med vogn kan hekte bak vognen for å holde underlaget mykt og jevnt.

Brøyting

Kommentarer i undersøkelsen viste at store snømengder kunne begrense ridemulighetene. Er det kun merket rideveg som er tilgjengelig for ridende i et område burde dermed større deler av den brøytes. Slik kan den gjøres tilgjengelig for kjøring med hest, og ved større snømengder og skare når det kan være vanskelig for hestene å ta seg fram. Andre deler kan dog bare være opptråkket av hestene selv. Løs snø lar seg lett trække opp, noe mange, både ryttere og hester gleder seg over, samt at det er god trening og variasjon for begge parter.

Bred sti i skogen er favorittvalget til respondentene i spørreundersøkelsen. Bildet er fra ridevegene rundt Flyinge, Sveriges Nasjonale stutteri.



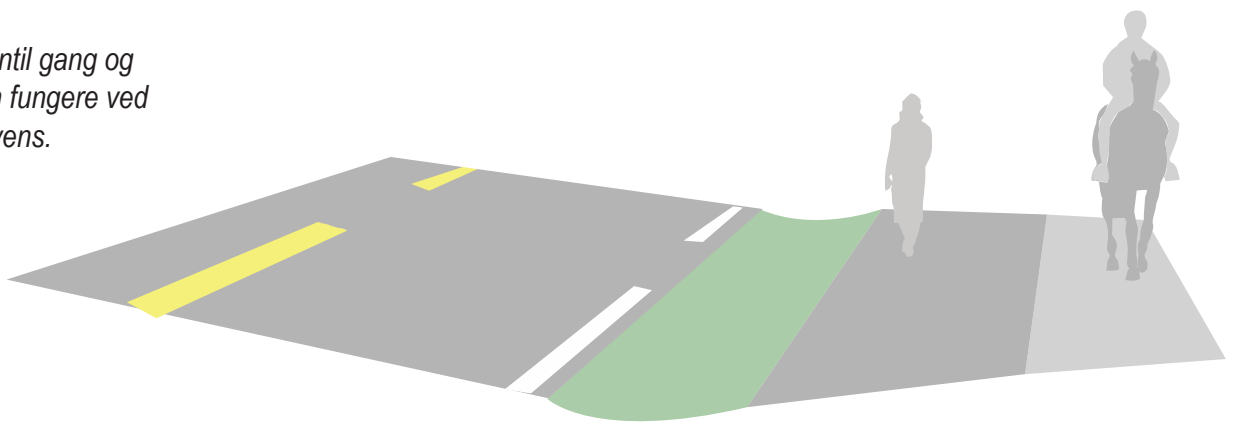
Langs veg

Dersom ridning langs trafikkert veg er nødvendig for å komme til egnede rideområder, bør ridende plasseres ytterst av trafikkantene. Dette er av sikkerhetsmessige årsaker, blir hesten skremt, kan det utgjøre fare for alle parter dersom hesten er plassert mellom gang- sykkelveg og bilveg.

Anlegges ridevegen i samme plan som gang og sykkelvegen og ikke har noe fysisk skille annet enn ulikt underlag, trenger ikke stien være mer enn en hestebredde, dvs. inntil en meter bred.

Fig. 26

Rideveg tett inntil gang og sykkelveg, kan fungere ved lav brukerfrekvens.



POSITIVT

- + arealeffektivt
- + benytte gang og sykkelveg ved møtende ryttere og vending
- + hestemøkk hindrer ikke andre trafikanter
- + krever mindre opparbeidelse enn separate rideveger
- + kan fungere godt ved lav til middels brukerfrekvens
- + interaksjon mellom brukergrupper

NEGATIVT

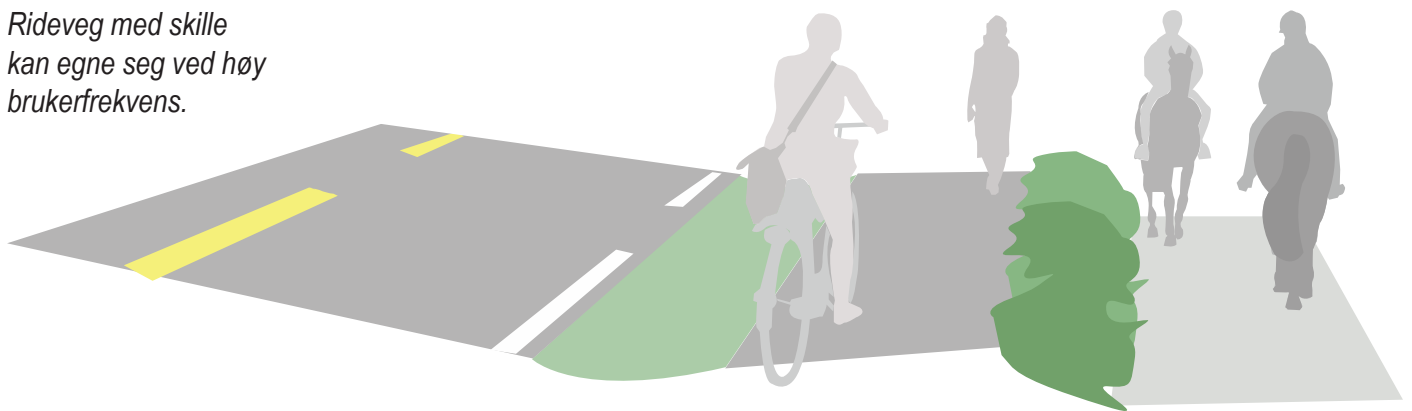
- lavere sikkerhet enn ved separate veger
- grus kan bli sparket over til gang og sykkelvegen, til ulempe for eksempel rulleskigåere
- gående og syklende er fortsatt veldig nærme og kan føle ubehag i form av redsel og utrygghet
- det er lett for hesten å hoppe over til gang og sykkelvegen dersom den blir skremt

Et alternativ er å senke ridevegen noe i forhold til gang og sykkelvegen, samt skille fysisk med for eksempel busker eller trær: Vegetasjon er å foretrekke, både estetisk og sikkerhetsmessig, fremfor gjerder. Dette for å unngå

at man kan sette seg fast med utstyr, eller klinge bort i for eksempel autovern med stiggøylen som kan skape skremmende klang og lyder for hesten. Vegetasjon danner også gode ledelinjer for alle trafikanter.

Fig. 27

Rideveg med skille kan egne seg ved høy brukerfrekvens.



POSITIVT

- + hestemøkk hindrer ikke andre trafikanter
- + større sikkerhet for alle brukere
- + større trygghet hos gående og syklende
- + ledelinjer for alle brukere
- + hindrer at grus sparkes over på gang og sykkelvegen
- + det er en større barriere for hesten og hoppe over mot gang og sykkelvegen
- + godt alternativ ved hyppig frekvens av brukere

NEGATIVT

- mindre arealeffektivt
- krever mer opparbeiding
- mulig større konflikt med grunneiere på grunn av at mer areal må anvendes
- vegen må være bredere for å kunne møte andre ryttere, samt vende

Bro

Utforming av broer vil avhenge av hvilket formål broen er der for, en fellesutforming er likevel at underlaget er solid og tett, har høy friksjon og at bredden er så stor at hesten kan vendes uten problemer.

Lav gangbro over bekk, liten elv

Slike broer som går over korte strekk, en til fem meter, og har lav høyde over vannet, samt lav vannstand, kan med fordel ha lave, solide rekkverk, det vil si, under stighøyde. Slik minsker man risken for å sette seg fast med utstyr, samtidig fungerer rekkverket som ledelinjer selv om de er lite dominerende. De vil også hindre hjul på vogner å skli utenfor kanten.

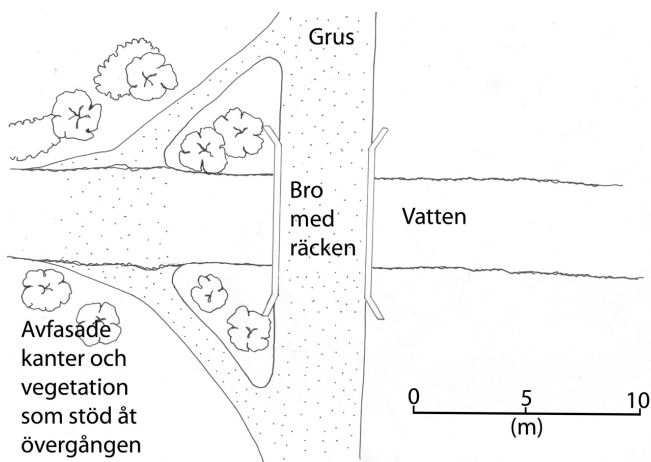


Fig. 28
Bro over liten bekk/ elv og passasje ned i vannet.
Illustrasjon av Hanna Persson (2003 s. 60)

Materialet bør være sklisikkert og helst ha samme underlag som stien ellers. Slik glir broen bedre inn i landskapet og øker sikkerheten ved passering med hest.

Jamfør med Persson (2003 s. 60) i Planering för tatortsnära ridning, kan det også legges til rette for passering ned i bekken. Da bør helningen ned mot vannet planeres noe, samt forsterke underlaget slik at det ikke blir gjørmete og bidrar til erosjon. Den bør også legges noe bort fra broen, slik at ikke hestene bykser rett opp på vegen fra vannet (Hanna Persson 2003 s. 60).

Høy gangbro over veg, jernbane, elv

Her må gjerdet være høyt, det vil si, to meter, spesielt på midtre del av broen, det kan med fordel starte lavere og noe i forkant av broen for å fungere som ledelinje, se eksempel 8 fra feltstudiet. Her kan med fordel også underlaget være gruset, eller annet egnet underlag, og likt som vegen ellers. Ved høyt rekkverk og gjerde, er det viktig at det er utformet slik at det minsker risikoen for å sette seg fast med utstyr og kroppsdeler til både hest og rytter. Bredden bør være slik at man kan vende hesten rundt, samt passere andre ryttere og brukere.

Høy bro over veg, jernbane, elv

Samme prinsipper som for høy gangveg, men bredere og tilsvarende underlag som resten av vegen. Er broen høyt trafikkert, bør det etterstrebtes undergang til ridende fremfor bro dersom det gjelder krysning av veg eller jernbane.

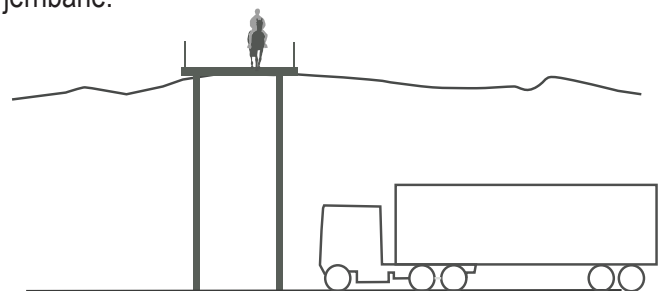


Fig. 29
Høy bro over trafikkert veg med lave gjerder. I kommentarene fra spørreundersøkelsen ble dette karakterisert som utrygg overgang.

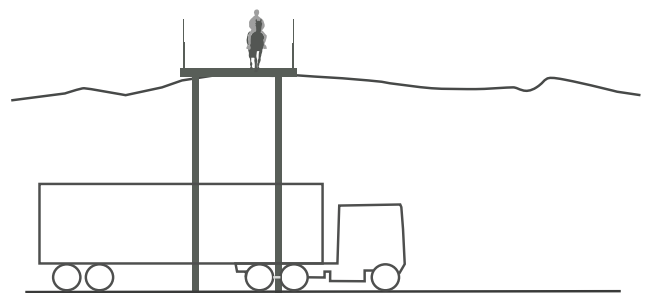


Fig. 30
Samme bro som over, men med tilstrekkelig høyt nok rekkverk.

Undergang

Plasstøpte kulverter til gang og sykkelveg skal etter Vegvesenets håndbok 100, ha en høyde på 3 m og bredde på 4,5 m, men kan utføres lavere og smalere dersom det prosjekteres etter denne håndboka (Statens vegvesen 1996). En hest på 1,60 m utgjør med rytter, ca 2,5 m, se figur 29. Underganger for ridende bør dermed minst ha en høyde på 2,75 m (Hästnäringens Nationella Stiftelse 2008 s. 86).

Er undergangen tilpasset hest, bør underlaget, i likhet med broer, være gjennomgående det samme som ridevegen på hver side. Det kan minske akustikk og hestens skepsis til å gå gjennom undergangen. Finnes det skille mellom vegbanen for hest og gående/ syklende, bør gjerdet være lavt, under stighbøylehøyde for å unngå fare for å hekte fast føtter og utstyr. Gjerdet eller skillet kan med fordel starte litt i forkant av undergangen for å fungere som ledelinje i tillegg til å hindre brukere å komme over i feil bane, spesielt syklistene som kan komme i høy fart. Et lavt tett skille vil også hindre hestene i å sparke grus over i gangbanen. Et alternativ er å senke ridevegen noe i forhold til gangvegen i likehet med prinsippet langs veg.

Ellers vil en mer åpen struktur på undergangen foretrekkes, der vil det naturlig bli bedre lysforhold og ikke føles innestengt for hesten (Hanna Persson 2003 s. 61). Det blir også større sikkerhetsmargin til andre brukere.

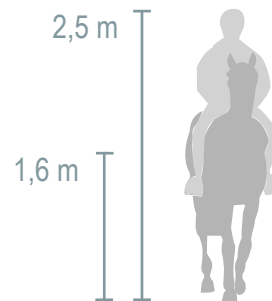


Fig. 31
En ekvipasje med hest og rytter utgjør rundt 2,5 meter på en gjennomsnittlig ridehest på 1,6 meter i mankehøyde.



Fig. 32
Ridevegen kan senkes noe, dette danner et visuelt og fysisk skille, samtidig som det ikke er et rekkverk som utgjør noen fare for å sette seg fast dersom hesten blir skremt.



Fig. 33
Under en viadukt blir det en lysere og mer åpen struktur.

Golfbaner

Golf er i likhet med ridning en arealkrevende aktivitet og mange av banene ligger i bynære områder, slik mange hestesentre også gjør.

I 2002 var det 118 golfbaner i Norge, hver utgjør de mellom 60 – 1000 daa, til sammen ca 35 000 daa. Det ble satset på å etablere 150 nye baner. Ideelt sett bør baner anlegges på sandholdig grunn og *"bør etableres i et attraktivt natur- eller kulturlandskap med utsyn over vakker natur der brukerne også kan få dekket behov knyttet til natur og kultur."* (Golfforbundet 2002)

Det er opplagt at ridning og golf samtidig kan innebære høy risiko og konflikt dersom en hest skulle bli skremt og i flukt løpe ut på banen slik at den blir tråkket opp, eller at en golfball treffer en hest eller en rytter, noe som potensielt kan forårsake svært alvorlig skade. Forskjellen på golf og ridning er derimot at golf er sesongbetont, mens ridning er en helårs aktivitet. For å integrere og utnytte arealene kunne man tilpasset driftsvegene og gangstiene på golfbanene til å være rideveger utenom golfsesongen.

En av visjonene til Norges golfforbund er blant annet at banene skal drives med god ressursutnyttelse (Golfforbundet 2010). Derfor burde de optimale omgivelsene rundt golfbaner med vakker natur og kultur, som beskrevet over, absolutt tilrettelegges for flerbruk. Særlig gjelder dette om vinteren når golfsesongen er over. Et eksempel er skiløyper på golfbanen, dette er praktisk da man ikke trenger så mye snø for å dekke det korte graset på banen. Hadde man i tillegg tilrettelagt for ridning på driftsvegene hadde man oppnådd enda høyere utnyttelse. Etersom 47,45 % av respondentene svarer at landskapet og omgivelsene er meget viktig for hvor de rir, er det godt tenkelig at golflandskap med integrerte og tilrettelagte rideveger ville vært attraktive å ri i.

Skiløyper

Veger som er opparbeidet med det formål å være skiløyper om vinteren, kan være ideelle å ri på utenom skisesongen ved gunstig underlag. Ved å benytte veger på golfbaner om vinteren og veger til skiløyper om sommeren oppnår man både integrering og arealbesparing.

Rideveg på egen tomt

Dersom det hadde vært krav til egne rideveger, for eksempel rundt innhegninger og beiter, ved større hestegårder, kunne dette vært en mulighet for å redusere de korteste turene, samt oppvarming og nedskritting (avspenning) etter ridebane fra vegene i tettbebygde strøk.

Badeområder

Ved badestrender og vann hvor mennesker bader er det lite hygienisk å ha dyr i samme vann, særlig med tanke på avføring, pels og svette. Det er også et sikkerhetsaspekt ved å ri på en badestrand hvor mennesker ligger og soler seg.

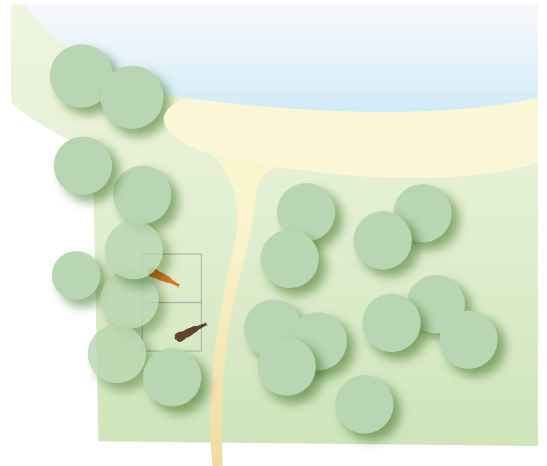
Et tiltak til integrering vil være å sette opp små innhegninger eller legge til rette for et egnet sted å binde hester ved aktuelle badeplasser. Disse bør plasseres slik at det er tilgang på skygge. Ved en slik integrering kan man ri til stranden, sette fra seg hesten og selv ta en dukkert sammen med alle andre på stranden. Muligheten for positiv interaksjon mellom brukere med å ha hest ved stranden på en ryddig og ordentlig måte, er sannsynligvis større enn om det lages rideforbud.

Ved å sette opp forbudtskilt mot ridning og bading med hest på plassen legger man opp til konflikt ved at en brukergruppe blir stengt ute.

Total utestengelse av ryttere fra badeplassen som den lokale 4H klubben har fått midler til å opparbeide. Hele tre skilt hvor det blir opplyst om allemannsretten, samt et hjemmelaget skilt med ridning forbudt er satt opp med en total avstand på 20 meter.

Fig. 34

Som et alternativ til forbudskilt mot ridning på stranden, kan man sette opp et par små innhegninger til hestene. De bør være synlig fra stranden, og ha mulighet for skygge fra for eksempel trær.





8/25/05

DEL 4

Konklusjon

KONKLUSJON

Ridning kan integreres som friluftaktivitet ved å tilrettelegge for sikre kryssninger og adkomster til egnede turområder. Fokuset bør være på de daglige turene og underlaget må være tilpasset bruk av hest. Det må også søkes kunnskap om hestens natur, og brukernes behov. Et annet viktig aspekt er opplysning og tydeliggjøring av lover og regler, ettersom det kan skape trygghet hos brukerne når reglene er klare.

Det bør også fokuseres på holdninger om å ta hensyn til hverandre blant alle brukere, også hos ryttere. Nytte av hverandre som brukere, bør vektlegges, se også figur 35.

Det bør ikke legges opp til et "femfelts - system" overalt, de fleste stier og veger med tilstrekkelig opparbeidelse bør kunne benyttes av flere brukergrupper i rolige tempoer. Eksempler på hvor det kan planlegges for flerbruk og samkjøring, er golfbaner og driftsveger. Planlegges driftsveger for flerbruk, for eksempel i form av ridning, kan de utnyttes hele året. I områder med høy brukerfrekvens, burde det derimot være egne strekk og runder til høyere tempo til blant annet ridning hvor brukere blir informert om dette.

Det er en utfordring å få mer allmenn interesse og forståelse angående behovet for rideveger. Det kan i mange tilfeller som i Kungsbacka, gjøre det lettere for kommunen å gjennomføre rideveger i praksis.

Dersom utøvere av hestesporten i større grad ser på seg selv og all aktivitet utenfor stall og ridebane som rekreasjon og friluft, ikke bare for hesten, men også for dem selv, og fokuserer på å stå sammen som en gruppe utøvere, kan ridesporten få større gjennomslag i kommunal planlegging. Ridning av konkurransehester på tur har også den positive bivirkningen at det er rekreasjon og frisk luft for rytteren, - *en stadig økende andel brukere av friluftsområder i Norge.*

*Fig. 35
En oppsummerende figur over
ideer til tiltak og løsninger på
integrasjon av ridning som
friluftaktivitet.*

Tilrettelegge og planlegge driftsveger for flerbruk å ha en funksjon i etterkant slik at de kan utnyttes hele året.

Innføre påbudskilt om ridning, jamfør med Sverige.

Få mer allmenn interesse og forståelse angående behovet for rideveger.

Bruke driftsvegene på for eksempel golfbaner til ridning og kjøring med hest om vinteren, mens gressarealene brukes til blant annet skigåing.

Idéer til tiltak og løsninger

Opparbeide og oppgradere stier i aktuelle friluftsområder til å tåle belastning av flere brukergrupper, samt ha atskilte veger for høyere tempo til blant annet hest.

Tilrettelegge for trygge og estetiske overganger i forbindelse med større veger, jernbaner, bekker, elver, myrområder og lignende

Skilte og opplyse brukere om å ta hensyn til hverandre.

Få brukergruppene til å se nytten av hverandre for å utbedre og holde stinett åpne

KILDER

- Andersen, T. S. (2009). *På tur med hest*. 1. opplag utg. Oslo: Tun forlag. 151 s.
- Attrell, B., Björnhag, G., Dalin, G., Furugren, B., Philipsson, J. & Rundgren, M. (1994). *Allt om hästen -biologi, utfodring, avel*. Stockholm: LT's forlag. 270 s.
- Bergen Kommune & Fylkesmannens Landbruksavdeling Hordaland. (2007). Hest i bynære strøk, muligheter og utfordringer. Bergen: Bergen Kommune og Fylkesmannens Landbruksavdeling Hordaland.
- Dahle, H. K. (2009). *Hesten i vår tid*. Oslo: Tun forlag. 286 s. s.
- Djurgårdens interessenter, K. (2009). *Djurgården, an oasis in the middle of Stockholm*. Tilgjengelig fra: <http://www.djurgarden.net/eng/index.html>.
- Falkhaven, E. (2009). *Næringslivsutveckling häst*. Halland: Hushållningssällskapet Halland, HästHalland. 26 s.
- Friluftsløven. (1957a). Lov om friluftslivet (Lovdata.no). Tilgjengelig fra: <http://lovdata.no/all/tl-19570628-016-001.html#1>.
- Friluftsløven. (1957b). Lov om friluftslivsforvaltningen, forholdet til forvaltningsloven (lovdata.no). Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/tl-19570628-016-003.html#22>.
- Fylkesmannen i Rogaland. (2006). Forprosjektet om næringsmessig satsing på hest i Rogaland. Stavanger: Landbruksavdelingen.
- Golfforbundet. (2002). *Golf, arealbruk og -forbruk* Norges Golfforbund. Tilgjengelig fra: <http://www.golfforbundet.no/wip/files/pdf///1044370822.19731.166.doc> (lest 05.04.10).
- Golfforbundet. (2010). Virksomhetsplan 2010 - 2013: Norges golfforbund. 8 s.
- Hanna Persson. (2003). *Planering för tätortsnära ridning - mer än bara ridhus*. Examensarbeite. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för jordbrukets biosystem och teknologi (JBT). 144 s.
- Historiske landbruksteljingar. (1907 - 1999). Husdyr 1835 - 1999 (Statistisk Sentralbyrå). Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/histstat/aarbok/ht-100410-398.html>.
- Hässlehoms kommun. (2001). *Hovdala Hovslinga*. 2010. Hässleholm: Hässlehoms kommun.
- Hästnäringens Nationella Stiftelse. (2008). *Hästen i kommunen -betyder mer än du tror*. Stockholm: Hästnäringens Nationella Stiftelse. 145 s.
- Hästnäringens Nationella Stiftelse. (2010). *Om HNS, svensk hästnäring, vår arena*: Hästnäringens Nationella Stiftelse. Tilgjengelig fra: <http://www.nshorse.se/cm/omhns>.
- Kungl. Djurgårdens forvaltning og Stockholms Stad. (2009). *Ryttarna är en del av Djurgården*. Tilgjengelig fra: <http://www.kungahuset.se/download/18.124d504108b48b219780003079/KDF+Karta+ridv%C3%A4garna+1%2C8Mb.pdf>.

Landbruks - og matdepartementet. (2003). Statsmelding nr 12 (2002 - 2003) Om dyrehold og dyrevelferd: Landbruks - og matdepartementet.

Landbrukskontorene i Drammen, L., Røyken og Hurum. (2009). Rapport fra forprosjektet Best på Hest. Drammen, Lier, Røyken og Hurum: Landbrukskontoret.

Lundquist, C. (2005). GC - /Ridvägars utforming och placering.

Malmö Stad. *Käglinge naturområde*. Malmö: Malmö Stad,. Tilgjengelig fra: <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Stadsdelar/Oxie/Kultur--fritid/Kaglinge-naturomrade.html> (lest 30.04.10).

NIBR. (2002). Forvaltning av bruks og verneinteresser på Søndre Jeløy. I: Falleth, E. I. (red.). *Offentlig planlegging, bærekraftig forvaltning og naturbasert næringsutnyttelse*, 2009:119. Oslo: Institutt for by - og regionsplanlegging. 60 s.

Norges rytterforbund. (2002). Grønt kort. Oslo.

Norges rytterforbund. (2010). Personlig kommunikasjon, Ruud, R.

Norsk hestesenter. (2007). *Strategiplan 2007 - 2011* [Brosjyre]. Starum: Norsk Hestesenter. 25 s.

Norsk hestesenter. (2009). *Om NHS: Norsk hestesenter*. Tilgjengelig fra: <http://www.nhest.no/Om-NHS/>.

Norsk hestesenter. (2010a). Personlig kommunikasjon, Hustad, K.

Norsk hestesenter. (2010b). *Landbruksministeren på samråd: NHS presenterte hestenæringa: Norsk Hestesenter*. Tilgjengelig fra: <http://www.nhest.no/Nyheter/2010/Mars/Landbruksministeren-pa-samrad-NHS-presehterte-hestenaringa/> (lest 10.03.10).

Pedersen, C. (2004). *Hästar och bebyggelse, underlag för den fysiske planeringen*. Holmbergs: Länstyrelsen i Skåne Län. 32 s.

Region Skåne. (2006). Utvecklingsprogram för Snogeholm. Helsingborg. 46 s.

Roberts, M. (2005). *Fra mine hender til dine*. 1.utgave utg. From my Hands to Yours - Lessons from a Lifetime of Training Championship Horses: Landbruksforlaget, Tun Forlag AS. 226 s.

Røst, I. K. W. (2005). *Riding i byer og tettbygde strøk: utforming av ridestier med forslag til konfliktdempende tiltak*. Ås: [I.K.W. Røst]. 86 s. s.

Statens vegvesen. (1996). Konstruksjoner i fylling, plasstøpte kulverter. Oslo: Statens vegvesen.

Statistisk sentralbyrå. (2001). Store strukturendringer i jordbruket (Statistisk sentralbyrå SSB). Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/jt1999/> (lest 19.02.2010).

Statistisk sentralbyrå. (2007a). Levekårsundersøkelsen 2007 - Idrett og friluftsliv. I: *Statistisk sentralbyrå* (Statistisk sentralbyrå). Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/emner/07/02/50/fritid/>.

Statistisk sentralbyrå. (2007b). *Naturressurser og miljø 2007. I: Olsen, Ø. (red.). Oslo/Kongsvinger.*

Statistisk sentralbyrå. (2009a). *Areal (Statistisk sentralbyrå SSB)*. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/emner/01/01/areal/main.shtml>.

Statistisk Sentralbyrå. (2009b). *Mosjon, friluftsliv og kulturaktiviteter, Resultater fra Levekårsundersøkelsene fra 1997 til 2007, 2009/15: Statistisk Sentralbyrå.*

Statistiska centralbyrån. (2004). *Bättre statistik om Sveriges markyta med satellitinformation (Statistiska Centralbyrån SCB)*. Tilgjengelig fra: http://www.scb.se/Pages/PressRelease___106451.aspx.

Statistiska centralbyrån. (2009). *Kommunfolkmängd efter kön 1 november 2009 (Statistiska Centralbyrån SBC)*. Tilgjengelig fra: http://www.scb.se/Pages/TableAndChart___284084.aspx.

Statistiska centralbyrån. (1959). *Historisk Statistik för Sverige II (Statistiska Centralbyrån SCB)*. Tilgjengelig fra: http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Historisk_statistik/_Dokument/Vaderlek,%20lantmateri,%20jordbruk,%20skogsbruk,%20fiske%20t%20o%20m%201955%20Historisk%20statistik%201700-talet%201800-talet%201900-talet.pdf.

Stokstad & Vangsgården. (1999). *Hesten - omfang, sysselsetting og næringsvirksomhet. 1999:6*. Oslo: Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning, NILF.

Transportstyrelsen. (1998). *Vägmärken*. Tilgjengelig fra: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trafikregler-vagmarken/Vagmarken/Pabudsmarken/>.

Vegdirektoratet. (2009). *Trafikkskilt, håndbok 050: Vegdirektoratet, trafikksikkerhetsseksjonen.*

Vegtrafikkloven. (1986). *Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*. I: *lovdata.no* (lovdata.no). Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/td-19860321-0747-0.html#2> (lest 31.03.10).

VEDLEGG 1

Spørreskjema

1 Kjønn

- Mann
 Kvinne

2 Alder

- 15 – 19
 20 – 30
 31 – 50
 over 50

3 Hva er hovedformålet ditt med hest?

- Næring, Heltid Deltid
 Tradisjon
 Rekreasjon/ hobby
 Konkurransetype:
 Avl
 Annet:

4 Type hest/ rase

5 Hvor ofte rir du på tur? Dager per uke

- 1 – 2
 2 – 3
 3 – 4
 4 – 5
 5 – 7
 Rir ikke på tur

6 Hvor lang tur rir du, i gjennomsnitt per tur?

- > 30 min
 > 1 time
 > 1,5 time
 > 2 timer eller mer

7 Har du faste turdager? Er det en eller flere dager du rir på tur oftere enn andre?

- Ja
 Nei

- Mandag
 Tirsdag
 Onsdag
 Torsdag
 Fredag
 Lørdag
 Søndag

8 Er det en dag i uka som utpeker seg som felles turdag, hvor flere rir på tur sammen?

- Ja, evt. hvilken og hvor mange rir sammen da?
 Nei

9 Rir du alene, eller med flere?

- Alene
 Med en til to andre
 > 5
 < 5

10 Hvorfor rir du på tur?

- Oppvarming/ nedskritting til banetrening
 Variasjon i treningen
 Egen rekreasjon/ interesse
 Annet:

11 Har du tilgang på alternativer til turridding?

- Ridebane utendørs
 Ridehall
 Merket rideløype
 Rundpaddock
 Feltrittbane
 Ingen andre enn tur
 Annet:

12 Når er du i stallen/ drar på tur?

- Hverdager: Dag, før 16.00
 Kveld, etter 16.00
Helg: Dag, før 16.00
 Kveld, etter 16.00

13 Hvor viktig er det for deg og hesten(e) din(e) å ha turmuligheter? Skala 1 – 5

Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Meget viktig	Avgjørende
1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Kommentar:

14 Hvor fornøyd er du med turmulighetene dine? Skala 1 – 5

Ikke fornøyd	Mindre fornøyd	Fornøyd	Meget fornøyd	Helt fornøyd
1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Kommentar:

15 Hva betyr landskapet og omgivelsene for deg på tur med hesten?

Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Meget viktig	Avgjørende
1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Kommentar:

16 Hva slags type veg/ landskap liker du best å ri i?

- Gang og sykkelveg/langs med noe trafikkert veg
- Veg i bebygd strøk
- Skogsbilveg
- Bred sti i skogen
- Smal merket sti
- Lite markert sti/elgråkk hvor du kan dra på "opdagelsestur"
- Strand
- Annet

17 Er hesten din barfot eller skodd?

- Barfot
- Skodd

18 Hvordan liker du å ri på tur på disse underlagene?

	Ikke fornøyd	Mindre fornøyd	Fornøyd	Meget fornøyd	Helt fornøyd
Sand	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Fin grus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Grov grus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Asfalt	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Bark/flis	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Barnalsti	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Gress	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Jord	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Annet:

19 Endrer ridevanene dine seg om vinteren? Hvis ja, hvorfor?

- Nei
- Ja,
 - Rir kun på brøyta veger om vinteren
 - Konflikt med skiløpere i skogen
 - Benytter snølagte jorder
 - Annet:

20 Hva er ditt generelle inntrykk av folk sitt syn på turridding? Skala 1 – 5

Meget negativt	Litt negativt	Nøytralt	Positivt	Meget positivt
1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Kommentar:

21 Føler du deg trygg på tur sammen med andre trafikanter? (sett at hesten er trafiksikker)

- Ja
- Nei, spesifiser eventuelle vegstrekker eller overganger:

22 Har du opplevd konflikt/ubehag med andre brukere på tur med hest?

- Ja, ofte
- Av og til
- Nei, aldri

Kommentar:

23 Hvor villig er du til å bidra for bedre turveger? Skala 1 – 5

Ikke villig	Noe villig	Villig	Ganske villig	Meget villig
1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

24 Ville du ridd oftere/ lengre på tur dersom forholdene lå mer til rette for det?

- Ja
- Nei

Kommentar: