



PLANERING OCH TILLGÄNGLIGHET FÖR RIDNING I DET SKÅNSKA LANDSKAPET

En dokumentation av fyra seminarier kring tillgänglighet för ridning 2011



Titel **Planering och tillgänglighet för ridning i det skånska landskapet**
En dokumentation av fyra seminarier kring tillgänglighet för ridning 2011

Utgiven av Hästen i Skåne

Författare Hanna Elgåker

Omslagsbild Hanna Elgåker

o figurer

Beställnings-
adress info@hasteniskane.se
www.hasteniskane.se

Förord

Hästens roll i samhället har förändrats under de senaste hundra åren från att huvudsakligen användas för transporter, i jordbruket och för militärt bruk till att idag vara en kompanjon för sport, fritid och tävling. Hästens återtåg i samhället har skett smygande och i skuggan av annan omvandling och rationalisering av jordbruket i stort.

Kunskapen kring hästens betydelse för ekonomi, hälsa och miljö är förhållandevis liten och hästsektorn själv är splittrad. Hästarna hålls på små enheter och oftast för hobby och fritidsändamål. Detta gör varje hästgård till en försumbar enhet i landskapet men sammantaget skapar denna näring ändå en stark och växande markanvändning framför allt på den tätortsnära landsbygden.

En av de frågor som blivit alltmer intressant och viktig för hästsektorn är att hantera tillgängligheten för och till ridning.

Den ideella föreningen Hästen i Skåne har arrangerat fyra seminarier under 2011 för att fånga upp problemområden vid utveckling av ridvägar och att bidra med kunskap om hur man rent praktiskt kan finna lösningar. Seminarierna är finansierade med Landsbygdsutvecklingsmedel genom Länsstyrelsen i Skåne och EU samt genom deltagaravgifter. Detta dokument är en sammanfattning av seminarierna och dess problemområden och lösningar. Dokumentationen av projektet är finansierad med medel ur Region Skånes Miljövårdsfond och genomförd av Hanna Elgåker som doktorerat vid SLU inom ämnet hästhållning och samhällsplanering.

Medverkande på seminarierna har framför allt varit representanter och eldsjälar från de ridstigs- och ridledsprojekt som pågår runt om i Skåne. Utöver detta har ett antal kommunala tjänstemän och planerare deltagit och olika föreläsare med kompetens kring frågor som rör bildandet och utvecklingen av ridmöjligheter i det skånska landskapet, till gagn för landsbygdsutvecklingen i stort.

Tack till er alla som bidragit med kunskap, lösningar, inspiration och pengar!

Malmö i december 2011

Hästen i Skåne genom Barbro Bent, projektledare

HÄSTEN I SKÅNE

HÄSTEN I SKÅNE ÄR EN IDEELL FÖRENING SOM VILL SAMORDNA HÄSTBRANSCHENS BEHOV MED DEN OFFENTLIGA SEKTORN. AVSIKTEN ÄR ATT SKAPA GYNNSAMMA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR EN UTVECKLING SOM GER TILLVÄXT OCH ÖKAD SYSSELSÄTTNING INOM BRANSCHEN. HÄSTEN I SKÅNE VILL VARA EN PÅDRIVARE FÖR HÄSTENS ROLL I SAMHÄLLSPLANERINGEN OCH FRAMFÖR ALLT BIDRA MED KUNSKAP FÖR UTVECKLING OCH STÖRRE TILLGÄNGLIGHET TILL SÄKRA RIDVÄGAR.

HÄSTEN I SKÅNE TAR ÄVEN INITIATIV TILL UTBILDNING, MARKNADSFÖRING OCH AFFÄRSUTVECKLING SOM GYNNAR VÅRA MEDLEMMAR, ENSKILDA RYTTARE OCH FÖRENINGAR.

HÄSTEN I SKÅNE HAR EN HEMSIDA MED AKTUELLT KALENDARIUM, ANNONSMÖJLIGHETER, FÖRETAGSPRESENTATIONER, FORUM FÖR DIALOG, AKTUELLA ARTIKLAR MM.

FÖRENINGEN HAR IDAG FÖLJANDE MEDLEMMAR; JÄGERSRO TRAV OCH GALOPP, FLYINGE AB, HUSHÅLLNINGSSÄLLSKAPET I MALMÖHUS, HUSHÅLLNINGSSÄLLSKAPET I KRISTIANSTAD, LRF SKÅNE OCH REGIONDJUR-SJUKHUSET I HELSINGBORG. STÖDJANDE MEDLEMMAR ÄR KOMMUNER OCH PRIVATA FÖRETAG.

INFO@HASTENISKANE.SE
WWW.HASTENISKANE.SE

Innehåll

Sammanfattning	2
Planering och tillgänglighet för ridvägar i det Skånska landskapet	3
Inledning	3
Syfte och målsättning	3
Hästsektorns utveckling i relation till det traditionella jordbruket- en översikt.....	3
Jordbrukets djurslag	4
Hästhållningen- dess markanvändning och ekonomi.....	5
Hästsektorn i Skåne	7
Betydelse av tillgänglighet för och till ridning	8
Allemansrätten och ridningen.....	8
Hästsektorn i Skåne tar initiativ utanför allemansrätten	9
Kommunens betydelse.....	10
Projektets upplägg	10
Pågående ridledsprojekt inom projektet.....	10
Fyra seminarier- innehåll och reflektioner.....	21
Seminarie 1 Hästhållningens omfattning och ekonomiska betydelse samt nulägesbeskrivning av ingående projekt.....	21
Seminarie 2 Fokus på utveckling av ridstigar i tätortsnära odlingslandskap samt drift och underhåll av slingor	22
Seminarie 3 Möte med kommunala planerare	23
Seminarie 4 Slutsummering och reflektioner från deltagarna	26
Exempel på andra projekt.....	28
Vellinge ridstigsförening - tre olika ingångar	28
Forskningsprojekt kring Regionala Landskapsstrategier	28
Kommunalt initiativ	29
Organiserad och drivande hästsektor	29
Summering och slutsatser från projektet	32
Praktiska lösningar	33
Ridväg kombinerad med gång- och cykelväg	34
Broar och passager över vatten	35
Referenser.....	38

Sammanfattning

Antalet hästar har ökat från cirka 70 000 i mitten av 1970-talet till mer än 350 000 år 2010. Dessa hästar hålls framför allt i tätortsnära miljöer, där konkurrensen kring mark är hög. Skåne är det län i Sverige med lägst tillgänglighet på allemansrättslig mark, beroende på hög andel förstklassig jordbruksmark och en hög exploateringsgrad. Samtidigt är Skåne ett av de hästtätaste länen, vilket skapar ett stort behov av att arbeta med lösningar för tillgänglighet för ridning, där hästsektorn arbetar med ett samlat grepp och en kunskapsuppbyggnad kring processen att arbeta fram ridvägar, leder och slingor¹.

Syftet med projektet är att bidra till samordning av hästsektorns behov och den kommunala planeringen för hästen i samhället och för hästsektorns utveckling. Projektets syfte är tvåfaldigt, dels att samla in erfarenheter från pågående projekt och att bidra med kunskap in i dessa.

Målet är att:

- Bidra till säkra och hållbara ridvägar för vardagsutnyttjande
- Bidra till utvecklandet av ett ridvägsnät där alla berörda parter är nöjda med upprättandet (markägare, ryttare, föreningar, ridskolor/klubbar, kommunen, andra rekreatörer)
- På sikt utveckla ett ridvägsnät där lokala slingor kopplas ihop till längre sammanhållna sträckor
- Bidra till utvecklandet av ett ridvägsnät som undviker konflikt med allemansrätten och som tydliggör var det är tillåtet att rida och under vilka förutsättningar
- Bidra till utvecklingen av ridvägar som kan användas för utveckling av hästturism

Materialet baseras på fyra seminarier riktade till framför allt de personer som driver ridleds- och ridstigsprojekt i Skåne. Seminarierna riktades även mot kommunala politiker, planerare och andra tjänstemän med intresse i frågor kring hur hästsektorn kan bidra till en positiv utveckling i respektive kommun och förutsättningarna för detta.

Rapporten innehåller en sammanfattning av de ingående projekten, deras förutsättningar och läge i processen, hur de finansieras och slingornas lokalisering, utformning och längd. Ridleds- och ridstigsprojekten sätts även in i ett perspektiv av en generell landsbygdsutveckling och teorier kring hästsektorns ekonomi och markutnyttjande, där statistik kring jordbruk, markanvändning och forskning utgör en kunskapsbas.

Rapportens sista del utgörs av praktiska tips och råd kring utformning av till exempel broar och väg-passager och hur ridning kan kombineras med cykelvägar och andra trafikantgrupper.

¹ I detta dokument används beteckningen ridled och ridstig synonymt. Generellt kan sägas att en ridled symboliserar en längre sträcka som sammanbinder punkter utan att nödvändigtvis återkomma i en slinga till utgångspunkten, medan en ridstig är av kortare och mer lokal karaktär och bildar slingor.

Planering och tillgänglighet för ridvägar i det Skånska landskapet

Inledning

Antalet hästar har mångdubblats i Sverige såväl som i övriga västvärlden under de senaste 40 åren och hästsektorn representerar idag en markanvändning som har en stor betydelse för landsbygdens utveckling och förändring. Hästsektorns bas är en användning av hästen för hobby och fritidsändamål. Detta har skapat en markanvändning som ger nya förutsättningar på landsbygden, både ekonomiskt, socialt och miljömässigt. Samtidigt skapas det även konflikter mellan traditionell markanvändning och den framväxande fritidsbaserade aktiviteten. Utmaningen ligger i att tillvarata den drivkraft som finns inom sektorn och att ge den möjlighet att utvecklas i samklang med annan markanvändning. En av de stora problemställningarna som sektorn ställs inför är tillgänglighetsfrågan för och till ridning och användning av annans mark för ridning (Elgåker, 2012). Det pågår ett flertal projekt på såväl nationell, regional som lokal nivå för att hitta modeller för att arbeta med tillgänglighetsfrågan på ett praktiskt tillämpbart sätt. På lokal nivå är ett flertal av de lokala initiativen kopplade till och finansierade via medel från LEADER².

Detta projekt är begränsat till Skåne län med de förutsättningar och projekt som pågår här.

Syfte och målsättning

Syftet med projektet är att bidra till samordning av hästsektorns behov och den kommunala planeringen för hästen i samhället och för hästsektorns utveckling. Projektets syfte är tvåfaldigt, dels att samla in erfarenheter från pågående projekt och att bidra med kunskap in i dessa.

Målet är att:

- Bidra till säkra och hållbara ridvägar för vardagsutnyttjande
- Bidra till utvecklandet av ett ridvägsnät där alla berörda parter är nöjda med upprättandet (markägare, ryttare, föreningar, ridskolor/klubbar, kommunen, andra rekreatörer)
- På sikt utveckla ett ridvägsnät där lokala slingor kopplas ihop till längre sammanhållna sträckor
- Bidra till utvecklandet av ett ridvägsnät som undviker konflikt med allemansrätten och som tydliggör var det är tillåtet att rida och under vilka förutsättningar
- Bidra till utvecklingen av ridvägar som kan användas för utveckling av hästturism

Hästsektorns utveckling i relation till det traditionella jordbruket- en översikt

Hästen har traditionellt används som ett redskap för transporter och inom jord- och skogsbruk. Antalet hästar minskade från ca 700 000 i början av 1900-talet till ca 70 000 på 1970-talet. Sedan dess har hästen fått en renässans i samhället och antalet hästar i Sverige uppgår till över 360 000 år 2010. Dessa hästar används inte för transporter och jordbruk utan för

² LEADER (efter franska: Liaison Entre Actions de Développement d'Économie Rurale) betyder på svenska ungefär samverkande åtgärder för att stärka landsbygdens ekonomi och är ett arbetssätt för utveckling av landsbygden. LEADERprojekt består av ett partnerskap mellan tre aktörer genom den offentliga sektorn, privata sektorn och den ideella sektorn, där de boende på landsbygden själva tar initiativ till projekt som kan bidra till en positiv utveckling på landsbygden, både ekonomiskt, socialt och miljömässigt.

hobby, fritid och sportändamål. Utvecklingen är likartad i hela västvärlden även om strukturen och formen den tar styrs av lokala, regionala och nationella förutsättningar för bland annat markanvändning genom regler, lagar och traditioner, ekonomisk utveckling, markpriser, jordbrukets struktur och arbetsmarknad (Elgåker, 2011). Hästsektorn är kvinnodominerad och i Sverige är ca 80 % av de aktiva utövarna kvinnor (Ridsportförbundet, 2009; Riksidrottsförbundet, 2008)

Jordbrukets djurslag

Antalet jordbruksföretag uppgick år 2010 till strax över 71 000, vilket motsvarar en minskning med 26 % under de senaste tjugo åren. Utvecklingen kan illustreras genom att antalet kor för mjölkproduktion har mellan 1995 och 2010 minskat med 28 % och antalet företag med mjölkproduktion har minskat med 68 % samtidigt som den genomsnittliga besättningsstorleken har ökat från 27 till 62 djur under samma tidsperiod.

Under de senaste 100 åren har en genomsnittlig besättningsstorlek gått från cirka 8 nötkreatur per företag jämfört år 1937 till ca 70 nötkreatur per företag idag. Jämfört med 1930-talet finns endast 6 procent av företagen kvar. I Skåne uppgick antalet kor för mjölkproduktion år 2004 till 44 800, år 2011 har antalet minskat till 39 100 stycken, vilket motsvarar en minskning med 13 % (Jordbruksverket, 2011; Jordbruksverket, 2005).

Mer än var fjärde jordbruksföretagare som driver enskild firma var 65 år eller äldre år 2010, vilket är en ökning jämfört med år 2007. Knappt var femte jordbruksföretagare är under 45 år gammal. Skillnaden i åldersfördelning mellan kvinnor och män var relativt liten. Bland kvinnorna var dock andelen yngre företagare något högre än bland männen.

Statistiken påvisar en pågående och snabb strukturförändring där de traditionella djurslagen minskar snabbt, där kvarvarande lantbrukare är äldre och där kvarvarande jordbruksenheter blir allt större och allt färre (se tabell 1).

Tabell 1. Sammanställning och summering av hur antalet djur, antal företag och besättningsstorlek förändrats mellan 1995 och 2010 för olika djurslag i Sverige.

Djurslag	Antal djur		Antal företag		Besättningsstorlek	
	År 1995	År 2010	År 1995	År 2010	År 1995	År 2010
Mjölkkor	482 100	348 100	17 700	5 600	27	62
Slaktsvin	1 299 800	936 900	8300	1400	157	664
Får	195 400	273 100	9400	7400	20	32
Höns	6 100 300	6 061 500	9500	3700	640	1 637
			Häst* på jordbruk			
Häst*	År 2004	År 2010	År 2004	År 2010	År 2004	År 2010
	283 100	362 700	95 660	117 000	5	5

*Eftersom häst inte ingår i samma statistik som de andra djurslagen blir jämförelsen annorlunda och hämtas från delvis andra källor. Statistiken över hästantalet och företaget kring häst har inte lika stor noggrannhet som övriga djurslag.

Hästhållningen - dess markanvändning och ekonomi

I motsats till det traditionella jordbrukets djurslag har antalet hästar ökat med 10-20 % mellan år 2004 och år 2010 (se tabell 1). Idag är antalet hästar lika stort som antalet mjölkkor i Sverige. Antalet platser³ med häst uppskattas år 2010 till 77 800, en ökning med 22 000 platser från år 2004 och varje plats hyser i snitt ca fem hästar (Jordbruksverket, 2010). Statistiken visar att $\frac{3}{4}$ av alla hästar och $\frac{2}{3}$ av alla platser med häst finns inom större tätorter eller i tätortsnära områden. Skåne är ett av de mest tätbefolkade länen i Sverige och även ett av de mest hästtäta per arealenhet (Elgåker m.fl., 2010).

Rapporten Hästnäringens samhällsekonomiska betydelse från 2004 anger att hästsektorn omsätter 20 miljarder per år i direkta ekonomiska effekter och ytterligare 10-26 miljarder i spridningseffekter (Johansson m.fl., 2004). Modellen som använts för beräkningen är en input-output analys och utgår från ett hästbestånd på ca 250 000 hästar. Sedan dess har antalet hästar ökat till över 360 000 så siffrorna torde vara underskattade i dagens situation.

De flesta hästar hålls inte med det primära syftet att generera en ekonomisk vinst för ägaren. Därför är hästsektorns utveckling är inte som de traditionella jordbruksnäringarna baserad på en produktion och försäljning av varor. Hästsektorns framväxt baseras på andra incitament än ekonomiska; människor håller häst för att kunna utöva en hobby och fritidssysselsättning. Traditionell markanvändning på landsbygden baseras på produktion, hästens markanvänd-

³ Eftersom undersökningen utfördes på sommaren, så förekommer det bland annat att hästar är på sommarbete. På grund av detta är definitionen på en plats enligt Jordbruksverket en bebyggd eller obebyggd fastighet. Exempel på plats är ridskolor, trav- och galoppstall, betesäng, stuterier, privatpersoner med stall, jordbruk etc. Även om flera personer hyr ett stall och sköter hästarna självständigt, betraktas stallet som en plats.

ning baseras på möjligheten att utöva ridning och körning med häst som en hobby. Detta gör att ekonomin kring hästsektorn ser annorlunda ut eftersom pengarna inte tjänas på djuret direkt utan på de tjänster och varor som krävs för att utöva hobbyn.

Hästsektorn bidrar till en ekonomisk diversifiering på landsbygden och nya affärsmöjligheter för lantbrukare eftersom hästägarna ofta köper in de tjänster och produkter som behövs till den egna hästgården (Elgåker m.fl., 2010). Jordbruksföretagen har fördelen av att oftast redan ha tillgång till den maskinpark, kunskap och lokalisering som behövs för att kunna införliva hästsektorn som en ekonomisk nisch i företaget eller helt gå över till denna bransch. Detta illustreras inte minst av att antalet jordbruksföretag med häst har ökat från 95 660 till 117 000 (tabell 1). Av dessa var 68 000 egna och 49 000 installerade, det vill säga ägaren betalade för att ha hästen hos någon annan (Jordbruksverket, 2010).

Hästsektorns ekonomi kan beskrivas genom kluster där olika typer av tjänster kräver olika stor täthet av hästar (Garkovich m.fl., 2009). Det första klustret närmast hästen består av de primära varor och tjänster som måste produceras för att hålla hästen, detta inbegriper foderproducenter, hovslagare, veterinärer mm. Nästa del består till exempel av försäljning av utrustning, hästtransporter, träning och annat kopplade direkt till användningen av hästen. Utanför detta tillkommer yrken som kräver en allt större mängd hästar för att ha en tillräckligt stor kundbas, till exempel hästkiropraktorer, hästrehabilitering, hästfotografer etc. (figur 1).

Hästarna är starkt kopplade till storstadsregionerna och till tätbefolkade områden. Genom att hästsektorns ekonomi baseras på att de flesta som håller hästarna har en inkomst från något annat arbete överförs pengar till landsbygden som annars kanske inte hade kommit landsbygden till del.

Tätortsnära områden har specifika kvalitéer med egenskaper som är specifikt urbana, specifikt rurala och unika för dessa gränslandsområden. I tätortsnära områden är det till exempel möjligt att förhållandevis enkelt pendla mellan en boendemiljö på landsbygden och arbetstillfällena i staden och på så sätt förs en urban ekonomi ut på landsbygden. Hur detta sker beror på till exempel livsstil, arbetstillfällena och pendlingsmöjligheter, infrastruktur, populationstäthet och jordbrukets struktur och förutsättningar. I dessa områden råder det även en stark konkurrens om mark och många olika intressen måste samsas kring markresursen (Marsden & Sonnino, 2008).

En studie från Tyskland visar att strukturen på hästsektorn där liksom i Sverige är heterogen och fyra olika kategorier av hästgårdstyper kan identifieras med olika förutsättningar för att bidra till en mångfunktionellt tätortsnära landsbygd med avseende på ekonomisk utveckling, miljö och naturskydd, kulturlandskap och till rekreation och friluftsliv (Zasada, m.fl., 2011);

- Diversifierad traditionell verksamhet
 - Hästverksamhet som ett komplement till gårdens övriga aktiviteter och som ytterligare inkomstgenerering
 - Tydlig inriktning på ekonomisk vinning genom närheten till befolkningscentra
 - Generellt lokaliserad i mer rurala miljöer, längre bort från tätort
 - Bidrar till naturvård genom att underhålla mindre produktiva marker och kulturlandskap
 - Använder mer bekämpningsmedel och gödningsmedel än genomsnittet

- Extensiv hästorienterad verksamhet
 - Tillhandahåller ofta ett brett spektrum av hästorienterad service och verksamhet, till exempel inackordering, uthyrning och/eller turistverksamhet
 - Företagen drivs som specialiserade och ekonomiskt orienterade företag
 - Mindre vanligt är utbildningsverksamhet som ridskola eller terapiverksamhet
- Hobbyverksamhet
 - Ren hobbyhästhållning utan krav på ekonomisk vinst
 - Har stor betydelse för miljö och kulturlandskap eftersom hästhållningen till stor del bedrivs extensivt och utan stor mängd gödnings- och bekämpningsmedel
- Intensiv verksamhet inriktad enbart på häst
 - Små enheter där hästhållningen bedrivs intensivt
 - Har stor ekonomisk betydelse eftersom dessa gårdar har anställda och en hög omsättning

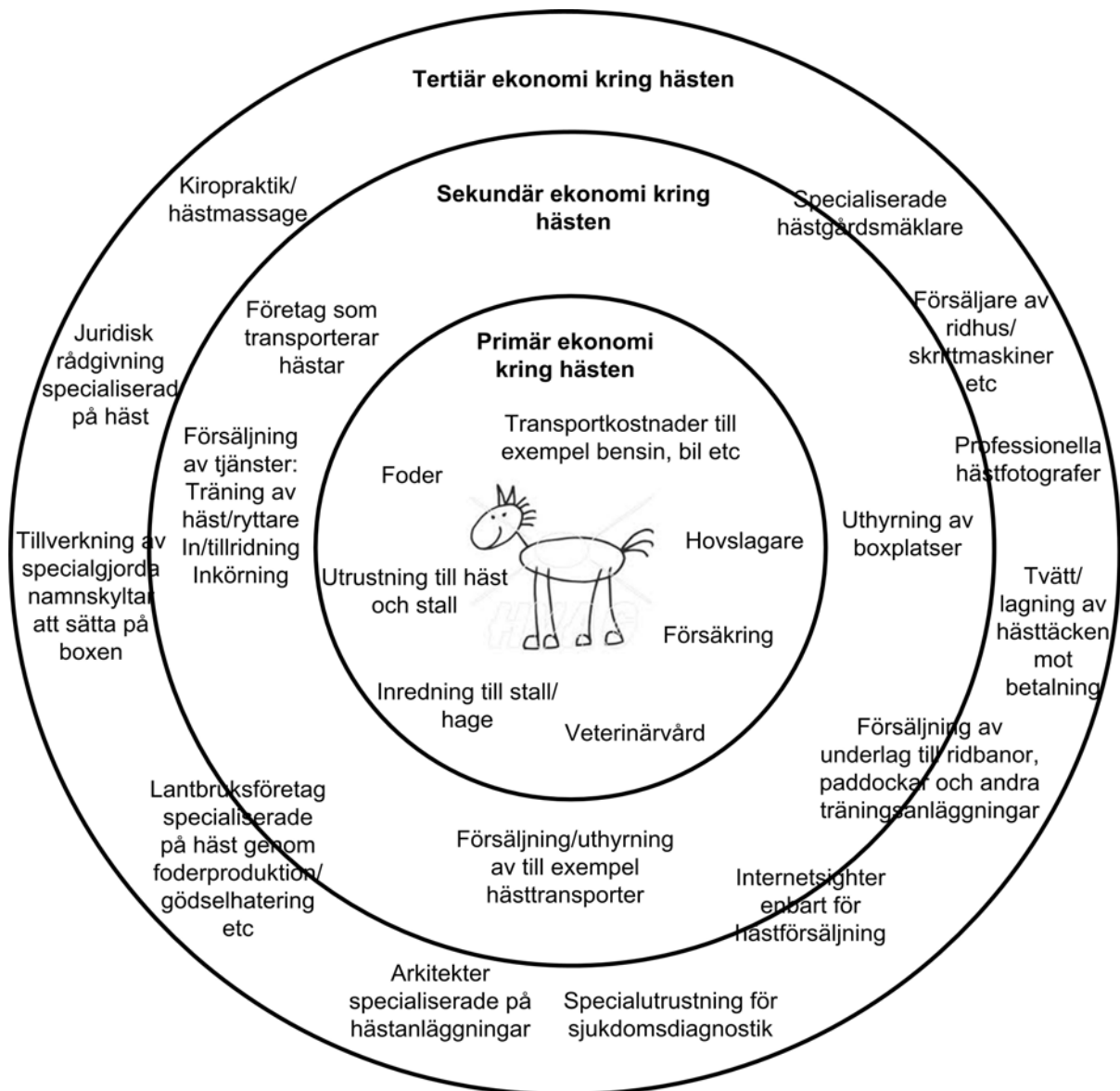
De kategorier av hästhållningstyper som beskrivs ovan av Zasada (2011) finns i Sverige också, men med en annan fördelning och struktur. I Sverige karakteriseras hästsektorn av en större andel ren privat hobbyverksamhet med endast ett fåtal hästar per anläggning än vad som är möjligt i Tyskland. Eftersom konkurrensen om marken och folkmängden är större i Tyskland så finns det mindre utrymme för att hålla en egen gård med ett fåtal hobbyhästar utan dessa inackorderas i större omfattning på en större anläggning istället, vilket gör den inriktningen vanligare än i Sverige. Detta är möjligen också förklaringen till att antalet hästar per anläggning ökar närmare större tätorter och städer, till exempel i Stockholmsområdet (Elgåker m.fl., 2012).

Hästsektorn i Skåne

Antalet hästar i Skåne år 2010 beräknat till 52 400 år 2004 var siffran beräknad till 35 800, vilket motsvarar en ökning med 31%. Ca 15 % av den totala hästpopulationen finns i Skåne. Antalet hästar på jordbruk har ökat från 13 067 år 2004 till 16 600 år 2010 (jordbruksverket, 2004, Jordbruksverket 2010).

Hästarna i Skåne använder ca 10 % av Skånes yta, baserat på uppskattningen att en häst i snitt använder 2 ha mark för sitt årliga uppehälle. Hur fördelningen ser ut på kommunal nivå varierar beroende på hästtäteten i respektive kommun och som ett exempel kan nämnas Lunds kommun där andelen mark som hästarna använder uppgår till mellan 15 och 20 % av kommunens totala yta, om hästarna inom kommunen enbart skulle konsumera foder producerat inom kommunens gräns (Elgåker m.fl., 2010).

En häst kostar i inköp i snitt mellan 35-70 000 sek och i snitt mellan 2 500 och 7000 kronor per månad att hålla (detta varierar stort beroende på typ av häst, användning och lokalisering av stallet). En estimering av kostnaden för att hålla häst, baserat på ovanstående siffror, ger att 10 hästar skapar ett heltidsarbetstillfälle i Sverige. För Skånes del skulle detta innebära att hästarna i regionen genererar cirka 5200 direkta heltidsarbeten. Som ett exempel kan nämnas att cirka 200 hästar försörjer en hovslagare. Detta innebär att bara i Skåne försörjer hästarna 260 hovslagare på heltid. Utöver detta tillkommer de indirekta effekter som skapas i ytterligare led (se figur 1).



Figur 1. Skiss av hästsektorns ekonomi beskriven genom kluster där den primära ekonomin kring hästen kräver färre hästar, ju fler hästar som finns, desto mer kan företagandet kring hästsektorn diversifieras och specialiseras. Modell inspirerad av rapporten Häst i Halland (Falkhaven, 2005)

Betydelse av tillgänglighet för och till ridning

Hästsektorns ekonomiska bas i Sverige utgörs av användningen av hästen för hobby och fritidsändamål. Detta har skapat en ny och annorlunda markanvändning som skapar nya förutsättningar på landsbygden, både ekonomiskt, socialt och miljömässigt. Utmaningen ligger i att tillvarata den drivkraft som finns inom sektorn och att ge den möjlighet att utvecklas i samklang med annan markanvändning. Samtidigt skapas det även konflikter mellan traditionell markanvändning och den framväxande fritidsbaserade aktiviteten. En av de stora problemställningarna som sektorn ställs inför är tillgänglighetsfrågan för och till ridning och användning av annans mark för ridning (Elgåker, 2011; Elgåker m.fl., 2012).

Allemansrätten och ridningen

Allemansrätten är inskriven i den Svenska grundlagen sedan 1994 (18 kap 2§). Allemansrätten har dock ingen egen lagstiftning utan begränsas av lagstiftning kring intrång, skadegörelse och egenmäktigt förfarande. Allemansrätten är det som återstår utanför dessa lagar och

kan sammanfattas som att det inte är tillåtet att störa och förstöra. Det är tillåtet att gå, cykla eller rida över privat eller statligt/kommunalt ägd mark vid enstaka tillfällen, det är tillåtet att plocka svamp och bär, samt att tälta i liten omfattning. Det är inte tillåtet att färdas på växande grödor och över tomtmark.

Allemansrätten ses internationellt som ett väl fungerande system för att lösa frågor kring tillgänglighet och modellen har testats i försök att utveckla tillgängligheten för allmänheten till exempel i Skottland (Marshall och Myrvang-Brown, 2009; Vergunst, 2009). Den ideologiska hållningen att naturen skall vara tillgänglig för alla kan förklaras av en socialdemokratisk tradition (Kaltenborn m.fl., 2001) och idén att privat ägande har en social dimension och ansvar kopplat till sig. En del av den sociala dimensionen av markägande innefattar att markägaren är ålagd att tillåta allmänheten tillträde enligt allemansrätten till gagn för allmänheten att i viss mån kunna utnyttja och få tillträde till naturen (Åslund, 2008).

Allemansrätten är i många fall välfungerande, framför allt i de delar av landet som har en låg populationstäthet, dvs gott om mark och få användare. Allemansrätten blir problematisk när det finns alltför många användare på en alltför liten yta; ingen individ är nödvändigtvis skyldig till skada men sammantaget riskerar det ändå att uppstå ett slitage som ligger utanför det som rimligen kan förväntas ingå i allemansrätten. Vidare är det i områden där det råder brist på allemansrättslig mark problematiskt ur två synvinklar; den mark som finns riskerar att bli överutnyttjad och de som är i behov av tillgänglig mark för rekreation står inför en reell brist. Westerlund (1994) påtalar en förändring av allemansrätten åtminstone i vissa regioner där många aktörer och intressenter skapar fler konfliktytor; privatpersonen som vill utöva friluftsliv genom att plocka svamp, rida eller tälta; kommunen som vill kanalisera allmänheten till vissa rekreationsområden eller badplatser; entreprenören som vill utnyttja ett markområde för ett friluftsliv- och turismföretag etcetera. Konflikten mellan markägaren och samhället är framför allt riktad mot problemställningar som berör markanvändning och miljö men även hur komponenterna som utgör allemansrätten bör utvecklas och förändras (Sandell & Svenning, 2011).

Hästsektorn i Skåne tar initiativ utanför allemansrätten

I Sverige minskar andelen allmänt tillgänglig mark med tätortens/stadens storlek och närheten till denna. Kring tätorter med 10-20 000 invånare var cirka 65 % av marken tillgänglig inom 5 km från tätortens gräns, medan endast 51 % var tillgänglig runt tätorter med över 100 000 invånare. Generellt gäller även att kommuner med stor andel jordbruksmark har en lägre andel tillgänglig mark. Bland de kommuner med tätorter som har fler än 10 000 invånare är Trelleborg, Staffanstorps och Lund de som har lägst andel tillgänglig mark i Sverige. Skåne ligger även lägst i Sverige beträffande allmänt tillgänglig mark per invånare per kilometerzon - lägre än Stockholm (SCB 2006).

Skåne är samtidigt ett av Sveriges hästtätaste län med strax under fem hästar per kvadratkilometer i snitt. Detta skiljer sig mellan kommuner och till exempel Lund och Vellinge har cirka 8 hästar per kvadratkilometer. Att jämföra antal hästar per 1000 invånare är det mått som generellt används på hästtäthet, vilket gör att till exempel Stockholms län hamnar långt ned på listan över hästtätaste län. Om måttet istället är antal hästar per kvadratkilometer blir bilden en annan. Ett stort antal hästar per kvadratkilometer parat med ett stort antal invånare per kvadratkilometer stämmer med SCBs (2010) beskrivning av att den största andelen hästar och anläggningar med häst befinner sig i tätortsnära områden, där även konkurrensen om marken är som störst.

Situationen med en dålig tillgänglighet, många användare (ryttare) och ett intensivt odlat landskap i Skåne har medfört att ett stort antal initiativ har tagits för att lösa tillgänglighetsfrågan utanför det som ingår i den traditionella allemansrätten. Dessa initiativ har olika form beroende på vilka resurser som finns, genom både tillgång på drivande personer, kommunens engagemang och finansieringsmöjligheter. Det som är grundläggande och genomgående för dessa initiativ är att de kännetecknas av ett starkt underifrån engagemang med en stark vilja till samordning.

Kommunens betydelse

Översiktlig planering i Sverige är traditionellt en kommunal, lokal och urban aktivitet utförd av arkitekter och ingenjörer med fokus på infrastruktur och bebyggelse och på senare tid även av ekologer och andra grupper med miljökompetens. Lagstiftningen har framför allt hanterat skydd av natur- och kulturlandskap från exploatering av naturresurser genom modernt jord- och skogsbruk, industri, och energiproduktion (Nilsson, 2001). Sverige har kommunalt planmonopol vilket innebär att kommunen är den minsta och enda administrativa enhet som utför planering för markanvändning, även om ramen för detta sätts av gällande lagstiftning genom till exempel plan- och bygglagen och miljöbalken. Det svenska planeringssystemet ger kommunen ett starkt eget bestämmande medan stat och region har betydligt mindre makt över markanvändningen. Kommunen spelar genom planmonopolet en viktig roll för hästsektorns möjlighet att utvecklas med avseende på tillgänglighetsfrågan (Elgåker 2011; Elgåker m.fl. 2012).

I ett flertal av de tillgänglighetsprojekt för ridning som genomförts har kommunens engagemang spelat en viktig roll baserat på tre faktorer för att understödja processen kring tillgänglighetsarbetet. Dessa faktorer är enligt Elgåker (2011) att kommunen agerat:

- Legitimerande
 - Kommunen legitimerar genom sin medverkan att det finns ett behov och att det finns en medvetenhet om behovet och problemställningen.
- Faciliterande
 - Kommunen fungerar som en neutral part och medverkar i framtagandet av ridslingor genom att tillhandahålla en mötesarena för de inblandade intressenterna.
- Koordinerande
 - Kommunen har ett ovanifrån perspektiv och kan binda samman olika projekt och identifiera fysiska problemområden där det kan behövas punktinsatser för att möjliggöra sammanlänkning av slingor.

Projektets upplägg

Hästen i Skånes projekt för utveckling av tillgänglighet har bestått av fyra seminarier som belyst hästens roll i samhället och praktiska metoder för att kunna tillgodose behovet av tillgängliga ridvägar. Seminarierna riktades framför allt till de aktörer som driver ridstigs- eller ridledsprojekt men även kommunala politiker och planerare bjöds in till träffarna. För att dra maximal nytta av seminarierna krävdes det medverkan vid alla fyra tillfällena men det var inte nödvändigt.

Pågående ridledsprojekt inom projektet

Nio olika ridledsinitiativ har medverkat i seminarieserien. Projekten har kommit olika långt i sin process, en del är i uppstartsläge, andra har kommit så långt att det finns färdiga slingor.

Nedan presenteras projekten kort utifrån förutsättningar, var de är lokaliserade i förhållande till tänkta användare, hur de finansieras/är tänkta att finansieras och hur långt de kommit i processen. Kartmaterial för respektive projekt presenteras inte i detta arbete eftersom det kan vara känsligt att gå ut med ett fysiskt kartmaterial under processen och många av lederna/slingorna har inte ännu fått sin slutgiltiga form. För en noggrannare presentation av detta rekommenderas kontakt med respektive projekt eller via Hästen i Skåne.

Staffanstorps ridsportförening

Förutsättningar och läge i processen

Staffanstorps ridsportförening, organiserad genom ridskolan, har önskemål om att eventuellt bilda en ridstigsförening. Intressenterna efterfrågar en kommunal samordning och samordning mellan olika intressentgrupper, till exempel markägare och ryttare. Vidare finns det önskemål om modeller för hur hästsektorn kan arbeta ihop med kommunen och hur ridvägar kan samordnas med cykelvägar. Som ett exempel nämns att kommunen planerar en cykelväg till ridhus och hur detta skulle kunna samordnas med ridande.

Lokalisering, utformning och längd

Slingorna är tänkta att i första hand tillgodose ridskolan och kringliggande privatryttares intresse av när-rekreation. Det finns redan anlagda beträdor⁴ i Djurslöv vilka bekostas av kommunen men kopplingen dit är bristfällig då de ridande tvingas ut på trafikerade vägar för att kunna nå beträdorna. Markägardialoger har påbörjats för att åstadkomma en koppling mellan ridskolan i Staffanstorp för att komma till de befintliga beträdorna. Ytterligare dialog med annan markägare har initierats för att åstadkomma kopplingar mot Tirup. Denna del handlar om en sträcka av cirka 500 meter för att åstadkomma en trafiksäker koppling där de ridande slipper att rida på starkt trafikerade vägar. Den slinga som kan nås genom denna koppling är cirka tre kilometer lång och är lagom för en ridskolektion, men är även användbar för ett antal privatryttare. Nästa steg i processen är att samla ekipagen kring Tirup- Gulåkra för att ta reda på var de rider för att hitta bra lokalisering och kontakter med markägare och ridande där för utveckling av gemensamma slingor.

Finansiering, drift och underhåll

Projektet har en eventuell koppling till LEADER Lundaland. Finansiering av drift och underhåll är primärt tänkt att bekostas av ridskolan samt från de privata ridande som finns runt omkring de tänkta anslutningarna. Utöver detta kan möjligheten för ett kommunalt bidrag införlivas i finansieringen. Underhållet som behövs är beroende på ridvägens karaktär men i detta fall är det främst tänkt att ridvägen ska utgöras av gräsremsor med samma modell som beträdorna redan har. Underhållet består i sådana fall av att laga slitna delar, klippning och dylikt.

Ridled Söderslätt

Förutsättningar och läge i processen

Projektet Ridled Söderslätt drivs av fyra ryttarföreningar; Sydslättens ryttarförening, Trelleborgs Ryttarförening, Kyrkoköpinge ridklubb och Rinnehills ryttarförening och finansieras via medel från LEADER. Försök har gjorts tidigare för att etablera ridslingor inom Trelleborgs kommun och det finns ett stort och ökande behov av detta. Målsättningen med projektet ridled Söderslätt är att skapa goda möjligheter för ridning i skog och mark på Söderslätt. Styrelsen består av representanter från de fyra ryttarföreningarna samt en person från kommunen.

⁴ Beträda är beteckningen på en lämnad kant runt ett fält, en trädesmark utsträckt som en remsa istället för som en sammanhållen yta. Substantivet beträda är en ordlek med begreppen träda, dvs mark som lämnas obrukad och verbet beträda, dvs träda in.

Ursprungligen fanns det en ytterligare resurs i projektet genom en person med erfarenhet av EU-projekt sedan tidigare samt med erfarenhet från samverkan med kommunen vilket gav en god förutsättning för att hantera den administrativa och ekonomiska delen av ett LEADER-projekt. Denna person är inte längre tillgänglig.

Lokalisering, utformning och längd

Projektet tar utgångspunkt i Trelleborgs kommun men målsättningen är att kunna knyta samman denna med andra ridleder i angränsande kommuner. Projektet definierar ridslinga som en mindre runda som börjar och slutar på samma ställe, medan en ridled löper över ett större område, även över kommungränsen. Detta är i förlängningen tänkt att projektet skall bidra till en grund för turismverksamhet. Tidshorizonten för projektet är fyra till fem år och arbetet indelas i etapper.

Den första etappen av ridleden som är drygt fem kilometer lång invigdes i juni 2010. Under 2011 har föreningen haft en ytterligare invigning; denna gång fem kilometer led i anslutning till Trelleborgs ryttarförenings område. Arbetet fortsätter med att utvidga till fler etapper. Just nu arbetar man med att få Anderslöv och Söderslätts ryttarförening att få en lämplig passage genom samhället till första etappen. Målsättningen är att utgå från ryttarföreningarnas (ridskolornas) placering så att man härifrån lätt kan ta sig ut på slingorna.

Finansiering, drift och underhåll

Målsättningen var från början att Trelleborgs kommun skulle vara projektägare men det blev den ideella föreningen Ridled Söderslätt som slutligen blev projektägare. Kommunen står för ett administrativt och ekonomiskt stöd till föreningen, bland annat garanterar de ett likviditetsstöd vid behov. Söderslätts ridledsförening har fått medel från Trelleborgs kommun. I år uppgår detta stöd till 100 000 kr för att kunna finansiera arrendena, som inte får bekostas av LEADER-medel. Kommunen ställer också upp med 5% tjänst av kommunekolog. I dagsläget är det oklart hur mycket LEADER-medel som kommer att utbetalas för 2011.

Tygelsjö (medlemmar i LRF lokalförening)

Förutsättningar och läge i processen

Ridstigsprojektet i Tygelsjö drivs genom att den lokala LRF-föreningen kan agera i en hästgårdsförening med tjugo gårdar. Projektet har fått tillgång till kartor från fastighetskontoret i Malmö. Malmö kommun är med i ett LEADER-samarbete där en eventuell startcheck är möjlig. Detta kan på sikt leda till att en ridstigsförening kan bildas, vilket är ett önskemål från de aktörer som arbetar med projektet i nuläget. De som driver ridstigsprojektet upplever att det finns en brist på kunskap och förståelse från kommunen om strukturen och behoven som hästsektorn har. Hästgårdsföreningen planerar att anordna en allemansrättskväll kring ridning på annans mark i samverkan med LRF där först och främst ridning enligt allemansrätten kommer att lyftas men även i förlängningen en eventuell diskussion kring behov av och möjligt genomförande av ridleder. I slutet av november 2011 anordnas även en träff med hästrådsstyrelsen och Malmös fastighetskontor kring en möjlig utveckling och vidare under hösten 2011-vinter 2012 initieras en dialog med både markägare och kommun.

En motion om grönstruktur är framlagd av Moderaterna i Malmö kring utveckling av grönstråk/grönstruktur och ridvägar. En ny ridbana anlades på Ribersborg 2011 och tanken är att den skall vara nåbar till häst och vara användbar till mer än bara det årliga fälttävlansarrangemanget på Ribersborg.

Lokalisering, utformning och längd

Lokaliseringen av de planerade slingorna är väster och öster om Malmö, mellan havet och Käglinge. Området är utsatt för ett starkt exploateringsstryck, vilket gör att tillgängligheten för ridning minskar snabbt. Slingorna är tänkta att försörja de lokala hästgårdarna i området med ridvägar. En del av ridlederna finns på privat mark framför allt de som ligger i den västra delen runt Tygelsjö, medan de som är tänkta i den östra delen i huvudsak finns på kommunal mark.

Finansiering, drift och underhåll

Det finns ett politiskt intresse för att ansvara för drift och underhåll av ridstigar/grönstråk på både privat och kommunalt ägd mark. Primärt tar kommunen ansvar för de stråk som ligger på den kommunalt ägda marken. Ridstigsföreningen ansvarar för det som går på privat mark, i huvudsak på befintliga stråk som ligger i träda, exakt utformning och drift är i nuläget ej klar.

Kullabygdens ridledsförening

Förutsättningar och läge i processen

Målet med Kullabygdens ridledsförening är att skapa ett trafiksäkert, konfliktfritt och attraktivt ridstigsystem för inhemska och gästande ryttare och hästar i kommunen. Projektet initierades hösten 2008 och föreningen bildades 2009. En LEADER-ansökan skickades in sommaren 2010 och denna beviljades i slutet av 2010. Vad som hittills är gjort inom förstudien är att en projektplan har upprättats och en styrgrupp har bildats med en kontinuerlig kontakt med kommun och politiker. Vidare har en arbetsgrupp med ryttare formerats och det har ritats in önskemål om sträckningar på en karta. Under hela tiden hålls en kontinuerlig kontakt med kommun och politiker i kommunen kring projektet. Arbetet fortlöper genom att kontakter knyts till liknande projekt och att vidareutveckla både kunskap och kontaktnät genom till exempel Hästen i Skånes seminarier. I nästa praktiska etapp av projektet planeras markägarkontakter samt lösningar av praktiska frågor kring markberedning, underlag och hur vattendrag korsas.

De positiva faktorer för den lokala landsbygden som motiverar projektet är att;

- Befintliga vägar, stigar och grönområden som används idag avlastas vilket leder till ett minskat slitage.
- Säkerheten ökar, både för ridande och andra trafikantgrupper.
- Det sker en potentiell förbättring av den biologiska mångfalden genom ett minskat markslitage.
- Det skapas en ökad tillgänglighet i landskapet genom att kantzoner utnyttjas.
- En ökad tillgänglighet för ridning gör området mer attraktivt för hästhållning vilket säkerställer och nyskapar efterfrågan av tjänster knutet till hästsektorn och affärsmöjligheter för lantbruket.
- Det skapar en ökad kunskap och förståelse för de ridande kring allemansrättslig användning av mark.

Lokalisering, utformning och längd

Den primära uppbyggnaden består av en led med en permanent beläggning. Uppbyggnaden av ridleden är helt baserat på ideellt arbete. Inom projektet finns förhoppningen att det skall

kopplas in frivilliga arbetsgrupper som kan bidra med framtagandet av lokala slingor som kan kopplas mot leden, utformningen av dessa är i dagsläget inte fastlagd.

Finansiering, drift och underhåll

Under 2011 görs en förstudie finansierad av medel från LEADER. Projektet är under 2011 en förstudie finansierat genom ett LEADER Skåne NV södra. Kommunen ställer upp med 21% medfinansiering och står som projektägare. Projektet har en stark kommunal förankring och stöd och kommunen kommer att finansiera arrende, drift och skötsel. Kommunen önskar lösa markfrågan genom att ta servitut på den mark som ridleden tar i anspråk och förstudietiden kommer det att ske förhandlingar med markägare vilket ridledsföreningen ansvarar för. Att kommunen är beredd att hantera frågan kring långsiktig drift genom att ta servitut på marken är i dagsläget en ovanlig lösning. Fördelen är att det skapas ett långsiktigt åtagande och ansvar från kommunen men risken kan vara att markägarna inte vågar ingå i en sådan uppgörelse. Utfallet av detta sätt att arbeta är intressant att fortsättningsvis följa och utvärdera.

Ystad-Österlenregionens ridledsförening

Förutsättningar och läge i processen

Ystad-Österlenregionens ridledsprojekt syftar till att anlägga och utveckla ridleder för att skapa goda möjligheter att rida i skog och mark. Ridledsföreningen drivs av medlemmar som representerar olika ridklubbar inom regionen. Projektledaren representerar Tomelilla-Simrishamn och övriga representanter kommer från andra delar av Ystad-Österlenregionen med Sjöbo, Simrishamn och Ystad. Ursprungligen var Bollerups rid- och körklubb projektägare men detta har nu övergått till ridledsföreningen. Projektet har hämtat inspiration från Vellinge ridstigsprojekt och följer till viss del det upplägget, bland annat har även detta projekt områdesansvariga.

Målsättningen är att i samarbete med kommun och markägare i Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad skapa ett väl utbyggt ridvägsystem (ridstigar, ridslingor, ridleder) för att bygga upp en sammanhängande ridled som sträcker sig över hela Ystad-Österlen-regionen med möjlig anknötning till en Skåneridled. Projektet har även marknadsfört konceptet med "Bed & Breakfast + Hö & Hage" (för ryttare respektive häst). En ytterligare målsättning med arbetet är att föra in behovet av tillgänglighet för ridning i de ingående kommunernas översiktsplaner för att det skall finnas en kunskap på kommunen om efterfrågan på ridvägar. Kommunerna representeras i en styrgrupp och samarbetet fungerar bra.

De positiva faktorer för den lokala landsbygden som projektet motiverats genom är att

- Projektet skapar en ökad säkerhet för de ridande.
- Projektet bidrar till en levande landsbygd genom fler sälj- och arbetstillfällen och en ökad åretrunt sysselsättning.
- Projektet bidrar till en ökad folkhälsa.

De viktigaste samverkansparterna är hästsektorn i stort, markägare och kommunen. Utöver dessa hålls dialog med bland annat och turistnäringen genom Tourism in Skåne, Lantmäteriet och Trafikverket.

De olika lederna/slingorna är alla i olika skeden och processen innehåller följande steg:

1. Kontakt med resursperson för sträckning
2. Kontaktarbete med lantmäteriväghållare/fastighetsägare

3. Kontakt med fastighetsägare för uppskyltning
4. Nyttjanderättsavtal med berörda markägare
5. Uppskyltning
6. Dokumentation av led och produktion av kartmaterial
7. Invigning.

Stor vikt läggs vid hur kontakten med berörda sakägare (fastighetsägare etc) hanteras. Den första kontakten tas genom att ett hövligt och välformulerat brev följs av en muntlig kontakt ett par veckor senare när den tillfrågade hunnit smälta och fundera kring förfrågningen. Det viktiga i processen är att det skapas en tillit till själva processen och kontakten, sakfrågan är underordnade en god kontakt.

Ett exempel på en potentiell markanvändningskonflikt är planerad bostadsbebyggelse som riskerar att skära av de befintliga ridmöjligheterna för Ystad ridcenter. En dialog har initierats för att arbeta med ytterligare ridleder i Sandskogen i anslutning till ridcentret. En annan viktig fråga för detta ridledsprojekt är kopplat till jakten, där ett antal markägare varit positiva till mer aktivitet i skogen för att på så sätt minska utrymmet för tjuvjakt. Av samma skäl har markägare varit tveksamma till att informera öppet om vilka datum de jagar eftersom detta ger information även till tjuvjägare om när det är tillgängligt.

Lokalisering, utformning och längd

Leden/slingorna är till största delen dragen på vägar med statligt stöd för skötsel. Projektet har en hemsida med information om tillgängliga slingor och kartmaterial. I dagsläget finns det en färdig och skyltad slinga (Gyllebo- Onslunda) som är både rid- och körbar med en sträckning inom Simrishamn och Tomelilla kommuner samt slingor i Ystad Sandskog. Utöver detta finns det cirka 7 slingor som ligger olika långt fram i processen (se tabell 2).

Utöver de i tabell 2 beskrivna projekten finns även ridslingor i Snogeholms strövområde som förvaltas genom Region Skåne, samt en ridstig från Gyllebosjöns nordöstra hörn till dess spets i sydväst (eller omvänt), som är planerad och genomförd i Länsstyrelsens regi. Dessa ingår inte i det pågående ridstigsprojektet men finns med på hemsidan.

Finansiering, drift och underhåll

Projektet finansieras via LEADER och sträcker sig till den 31/12 2012. Medlemsavgift skall finansiera lederna och medlemskap i ridledföreningen motiveras genom organiserade långritter och andra aktiviteter, till exempel har aktiviteter kring distansritt och dressyrridning med naturen som träningsarena anordnats. Publicitet kring dessa har genererat ett stort lokalt intresse för frågan och processen kring utvecklingen av leder och slingor är inne i en dynamisk period, samtidigt som projektet har kommit så långt att uppskyltning är igång på ett antal sträckor. I anslutning till leden skall kortare slingor utvecklas. Vid anläggandet av slingor tecknas avtal med berörda markägare och ett medlemskap krävs av dem som vill använda slingorna. För att visa att medlemskap är löst skall ett kort bäras väl synligt.

Tabell 2. Planerade sträckningar för de olika projekt som drivs av olika intressenter i Ystad-Österlenregionens ridledsförening. De olika projekten har kommit olika långt i processen med alla förväntas enligt tidsplanen bli färdigställda under 2012.

Var	Sträckning	Beskrivning och status i processen
Simrishamn-Tomelilla	Gyllebo – Onslunda 15,7 km Möjlig vidareutveckling genom koppling till Gya hästcentrum	Invigd 23/9 2011. Beskrivning och karta över leden finns på hemsida, leden är uppskyltad, det finns parkering, mat och övernattningsmöjligheter. Kopplingen till Gya Hästcentrum endast som förslag, processen ej påbörjad.
Simrishamn-Tomelilla	Maryd-Attusa-Kronovall-Mariavall	Kontaktarbete med resursperson för fastställande av möjlig sträckning klar. Kontakt med Lantmäteriet, väghållare och fastighetsägare väntar. Prioriteten av projektet beror på kommunens planer för cykelled som är under utredning. Projektet förväntas påbörjade sommaren 2012.
Simrishamn	Kronovall-Onslunda sten	Kontaktarbete med resursperson för fastställande av möjlig sträckning klar. Kontakt med Lantmäteriet, väghållare och fastighetsägare initierad och förväntas klar årsskiftet 2011-2012. Kontaktarbete med fastighetsägare för uppskyltning och dokumentation förväntas påbörjas under februari och mars 2012. Projektet förväntas färdigställt sommaren 2012.
Simrishamn	Vadställe över Verkeåns mynning. Möjliggör åretrunridning vid Haväng för ridande söderifrån.	Passagen beslutad av kommunfullmäktige, ändring av ordningsstadgar och Länsstyrelsens kungörelse har skett. Skötselplan i samarbete med kommunekolog färdig mars 2012.

Var	Sträckning	Beskrivning och status i processen
Simrishamn-Ystad	Borrby-Örum-Löderup Vidareutveckling Borrby-Sandbystrand- Hages-tads naturreservat- Ha- vet	Kontaktarbete med resursper- son för fastställande av möjlig sträckning klart, kontakt med Lantmäteriet, väghållare och fastighetsägare förväntas klart under januari-februari 2012. Processen med tecknande av nyttjanderättsavtal förväntas kunna starta under februari- mars 2012 och kontakter för uppskyltning förväntas kunna starta under våren. Projektet förväntas vara klart sommaren 2012
Ystad	Ystads Sandskog Vidareutveckling genom koppling till Ystad ridcen- ter/ridskola och Ystads Sandskog- Glemmingebro	Uppskyltning i samarbete med Ystad kommun. Vidare dialog med kommunen om iordnings- ställande av uppbindingmöjlig- heter av hästarna och rastplat- ser. Möjlig vidareutveckling i fasen kontaktarbete med resursperson för fastställande av möjlig sträckning samt Lantmäteriet, väghållare och fastighetsägare. Kopplingen Ystad ridcen- ter/ridskola och Sandskogen förväntas klar mars 2012
Tomelilla-Sjöbo	Skåne Tranås-Lövestad	Kontaktarbete med resursper- son för fastställande av möjlig sträckning klart, kontakt med Lantmäteriet, väghållare och fastighetsägare förväntas klart under januari-februari 2012. Processen med tecknande av nyttjanderättsavtal förväntas kunna starta under februari- mars 2012 och kontakter för uppskyltning förväntas kunna starta under våren. Projektet förväntas vara klart sommaren 2012.
Tomelilla	Kronoskogen Möjlig vidareutveckling Sälshög-Kronoskogen- Tomelilla runt Bollerup- Hannas	Kontaktarbete med resursper- son för fastställande av möjlig sträckning klart, kontakt med Lantmäteriet, väghållare och fastighetsägare förväntas klart under januari-februari 2012. Projektet förväntas vara klart sommaren 2012

Sjöbo hästråd

Förutsättningar och läge i processen

Sjöbo kommun var en av de första kommunerna i Sverige som intresserade sig för hästsektorn utifrån ett samhälls- och landsbygds utvecklingsperspektiv. Sjöbo kommun gjorde en relativt omfattande kartläggning och analys av hästverksamheten i Sjöbo i mitten av 2000-talet och genom denna framkom vikten av tillgänglighet för ridning som en av de viktigaste frågorna att arbeta vidare med. Arbetet initierades ursprungligen genom ett antal olika projekt som sedan ingick i ett LEADER-projekt som fortfarande pågår. Det ursprungliga projektet har fått två olika fortsättningar genom Ystad-Österlenregionens ridledsförening (beskrivet ovan), samt att arbetet med ridlingor har fortsatt inom kommunen. Sjöbo hästråd består av representanter från kommun och hästintressenter i Sjöbo som träffas cirka en gång per år

Lokalisering, utformning och längd

De i nuläget planerade slingorna är inte fastlagda, varken i sträckning, längd eller utformning men eventuellt finns det ett mer klart underlag under början av 2012.

Finansiering, drift och underhåll

De eventuella nya sträckningarna finansieras genom att kommunen bekostar markanläggning och underhåll. Kommunen bekostar driften av slingor och betalar 1 kr/ m² till markägarna, kommunen står även för underhållet direkt eller lägger ut det på markägaren och bekostar material och arbete. Anläggningen blir ett kommunalt motionsspår som kan användas av alla rekreativgrupper. Erfarenheter från tidigare projekt visar att det är viktigt att få en god relation med markägarna. Sjöbo kommun drev för några år sedan ett projekt med en lång slinga men detta stannade vid att två markägare inte tillät ridning på ca 500 meter som var helt nödvändigt för att färdigställa slingan.

Ängelholm Terrängryttarförening (ideell förening)

Förutsättningar och läge i processen

Ängelholms terrängryttarförening är en ideell förening med ett ursprung i ett sk Hästråd med olika intressenter. Ursprungligen var det 85 intressenter som var delaktiga – idag är hälften kvar. Rådet ritade in "spontana" ridvägar som man brukade använda och däremellan ritade man in önskade ridvägar för att möjliggöra sammanbindning till en större slinga. Utgångspunkten för projektet är i första steget för att tillgodose vardagsryttarens behov av bra och säkra ridmöjligheter med god tillgänglighet i samförstånd med berörda markägare. Projektet har fått en positiv respons även från andra rekreativgrupper och brukare av allemansrätten.

Lokalisering, utformning och längd

Idag finns det tre slingor; Tåstarp som är en slinga som löper mestadels i skogsmiljö, en intill Rönneå från ridhuset i Höja till Starby på slätten och Skälderviken i tätortens närområde. Slingorna omfattar totalt cirka 20 kilometer. För Tåstarpsslingan är de första fem kilometrarna av planerade 15 genomförd och invigdes i oktober 2011. Största delen går längs befintliga skogsvägar och stigar men på några ställen behövs röjning och markförstärkning. För närvarande är arbetet koncentrerat på Tåstarpsslingan och sträckningen intill Höje å. Skäldervikprojektet är för närvarande nedprioriterat då intresset hos berörda hästägare varit svagt.

Finansiering, drift och underhåll

Slingorna är utvecklade med hjälp av medel från det Svenska Landsbygdsprogrammet (LBU) med Ängelholms kommun och föreningens medlemmar som medfinansierare. I projektansö-

kan la man in en kostnad för arrende till markägaren som gäller i 15 år. Föreningen (genom LBU) har betalat 4:- per löpmeter till markägarna vilket motsvarar råmarkspriset för skogsmarksimpediment. Föreningen har satt upp stolpar med föreningens plakett för att markera sträckningen och anordnar aktivitetsdagar för att sköta och utveckla slingan. Underhållet sköts med hjälp av föreningens medlemmar och ett medlemskap år 2011 kostar 100 kr. Erfarenheten ifrån förhandling med markägarna har varit att det varit svårast att komma överens med ägarna till hästgårdar.

Ridled Flyingebygden

Förutsättningar och läge i processen

Förutsättningen för projektet är att det i nuläget drivs på uppdrag Flyingebygdens intresseförening och det har skrivits en ansökan om att få en förstudie finansierad genom LEADER Lundaland. Det har bildats en lokal referens grupp som består av lokala ryttare, hästföretagare, stallägare och Flyinges ryttarförening. Nästa steg är att initiera och vidareutveckla markägarkontakter, samt att verifiera tänkt sträckning genom referensgruppen. Vidare pågår ett arbete för att involvera både Lunds och Eslövs kommuner i utvecklingsarbetet.

Lokalisering, utformning och längd

Utformningen baseras på en större led som sammanbinder målområden i form av hästaneläggningar, ridbanor, stall och bra naturområden lämpliga för ridning med en totalsträckning på ca 25 kilometer. Den definitiva sträckningen är inte bestämd ännu och beror på hur markägarna ställer sig i frågan. Till huvudleden kan sedan lokala slingor kopplas på men utvecklandet av dessa slingor bygger på ett engagemang från lokala intressenter utifrån möjligheter och önskemål. Anläggningen av huvudleden kommer att ha olika grader av markberedning utifrån behov och det finns utrymme för att kombinera olika modeller. Frågor som är under behandling och av stor vikt för projektet är möjligheten att rida på befintlig cykelväg mellan Flyinge och Gårdstånga, samt tillstånd att rida över Flyinge ängar som är naturreservat.

Finansiering, drift och underhåll

Anläggandet av leden kan eventuellt finansieras genom EU-medel medan underhållet kanske kan finansieras genom kommunen. För detta projekt är en medlemsdriven finansiering svår eftersom det finns ett stort antal Hippologstudenter i Flyinge. Vid utformningen och förhandlingen av utformningen av leden diskuteras hur ett optionsavtal med markägarna skulle kunna fungera.

Hästalliansen Lunds Kommun

Förutsättningar och läge i processen

Svårigheter med att engagera de ingående ridföreningarna har gjort att processen med framtagande av ridstigar har tagit ett steg tillbaka. I nuläget görs försök att engagera fler lokalt anknutna personer genom till exempel bildandet av en facebook-grupp. Lunds Civila ryttarförening skall också flytta ut ifrån nuvarande lokalisering i Lund och den nya lokaliseringen av den anläggningen är viktig för hur arbetet med ridvägar fortlöper. Hela närområdet kring Lund där Hästalliansen verkar är utsatt för ett högt exploateringsstryck, både från utbyggnaden av bostadsområden till exempel i Stångby och för utbyggnad av ny infrastruktur i form av en ny ringled kring Lund. Detta gör det angeläget att vara med från början i processen för att ridningens intressen inte skall falla bort vid nyexploateringen. Lunds kommun har visat ett stort engagemang i frågan, men utan att hästsektorn finns med som drivkraft blir det inga konkreta projekt genomförda.

Lokalisering, utformning och längd
Finns inte för tillfället

Finansiering, drift och underhåll

Om och när tillräckligt många intressenter finns med från hästsektorn är det tänkt att det skall bli ett projekt inom LEADER, och där kommunen kan ta en aktiv roll både med finansiering och kring utformning. Detta bygger dock helt på hästsektorns egen förmåga till engagemang och formering.

Fyra seminarier- innehåll och reflektioner

Denna del presenterar sammanfattningar av de föreläsningar som hållits vid respektive tillfälle samt reflektioner kring de diskussioner som uppkommit under de fyra seminarierna. De två första seminarierna hölls under våren/försommaren 2011 och de två sista under hösten samma år. Seminarie ett gav en översiktlig bild av hästhållningens omfattning och ekonomiska betydelse samt nulägesbeskrivning av ingående projekt och seminarie två hade fokus på utveckling av ridstigar/slingor/leder i tätortsnära odlingslandskap samt drift och underhåll av slingor. Det tredje seminariet inbjöd till ett möte med kommunala planerare och det fjärde och sista seminariet var en slutsummering av projektet där reflektioner kring både de pågående ridledsprojekten och själva seminarieserien samlades in från deltagarna.

Seminarie 1 Hästhållningens omfattning och ekonomiska betydelse samt nulägesbeskrivning av ingående projekt

Det första seminariet lade en bas för de tre andra med en lägesbeskrivning av de ingående projekten och av problematiken. Presentation av hästsektorns status utifrån ett landsbygds-perspektiv där markanvändning kring häst kopplades till ekonomiska och sociala förutsättningar presenterades av Hanna Elgåker, Sveriges Lantbruksuniversitet. Länsstyrelsen i Skåne presenterades av Louise E Andersson som arbetar med landsbygdsfrågor och planering. Vidare presenterades information från ett ledsamordningsprojekt där förslag till kvalitetskriterier för utveckling av leder presenterades av Peter Ohlstenius från LEADER i Ystad-Österlenregionen.

Reflektioner

Projekten har kommit olika långt och har olika kapacitet både finansiellt och personellt. Gemensamt är att alla projekten drivs genom ett starkt engagemang underifrån och vilja att få gehör. Många av projekten brottas med finansieringsproblematik. De utmaningar som lyftes fram var hur ett huvudmannaskap för ridslingorna skall lösas. Detta kräver stabil förening och stabilt ledarskap över många år och bör inte i längden baseras enbart på individens vilja att upprätthålla det utvecklade systemet. Frågan kom även upp om mellankommunal planering för ridslingor och leder.

Det regionala perspektivet lyftes fram, och frågan om vem som kan ta ett övergripande ansvar för hästsektorns utveckling, inte bara utveckling av ridslingor, utan även att på regional nivå tillvarata den ekonomiska och miljömässiga kraften i att producera foder till och hålla 52 000 hästar diskuterades. En förfrågan som kom upp var om det finns möjlighet att koppla in projekten mot Region Skånes/kommunförbundets arbete med grön strukturplan och hur kommunerna kan motiveras att medverka i det långsiktiga arbetet med tillgängligheten för ridning.

Kring syftet med lederna lyftes frågan kring vem som är användaren och hur skall de användas. Det basala behovet hästsektorn har är tillgängliga vardagsringor för varjedagsrekreation. Satsningar på långa leder med övernattningsmöjligheter är möjligen inte det som gagnar hästsektorn i första hand, även om detta inryms i utvecklingen av ett bättre utformat ridvägsnät. Kopplingen mellan en stark "hobbyhästsektor" och företagande är stark eftersom en försvagad bas för företagande (dvs färre hobbyutövare) riskerar att slå mot det företagande som byggts upp och som nu är inne i en professionaliserings- och mognadsprocess.

Länsstyrelsen hänvisar till det kommunala planmonopolet och att det är kommunen som är den myndighetsinstans som har möjlighet att arbeta med markanvändningsfrågor kring häst-

hållning och användning av häst. Länsstyrelsen poängterar vikten av samverkan mellan hästsektor och kommun för att få både ett nerifrån- och ett uppifrån-perspektiv på markanvändnings- och planeringsfrågorna.

Seminarie 2 Fokus på utveckling av ridstigar i tätortsnära odlingslandskap samt drift och underhåll av slingor

Seminarie 2 fokuserade i hög grad på att ge konkreta exempel på anläggning av slingor (både genomförande och förvaltningsprocessen) i ideella initiativ och i rekreativsområden som förvaltas av Region Skåne genom Stiftelsen Skånska landskap.

Vellinge ridstigsprojekt presenterades av Pernilla Qvarford, en av de drivande bakom Vellinge ridstigsförening. I Vellinge finns det idag ett antal slingor anlagda som sköts av ridstigsföreningens medlemmar. Summeringen av hur detta projekt lyckats är att det kräver ett hårt arbete och stort engagemang samt tid och tålamod från alla inblandade parter. Vellinge ridstigsprojekt har en unik ingång då detta projekt haft tre olika och viktiga aktörer; ideella krafter som lyckats samla hästsektorn, ett engagemang från kommunen där tid avsatts till en kompetent person som hjälpt till vid markförhandlingar samt ett forskningsprojekt från SLU kopplat till beträdor som även har medverkat till initieringen av detta arbete (En detaljerad presentation av projektet finns under rubriken Vellinge ridstigsförening-tre olika ingångar sid 27).

Den andra presentationen under denna seminariedel gjordes av Eva Tronarp, strateg för rekreation och friluftsliv vid Stiftelsen Skånska landskap. Skånska landskap är en av fem stiftelser som understöds av Region Skåne (de fyra andra är Stiftelsen för fritidsområden i Skåne, OD Krooks donation i M-län, OD Krooks donation i L-län, Bondessons skogsvårdsfond samt Cavallis donationsfond). Tillsammans förvaltar dessa stiftelser ca 10 000 ha mark. Det utgår ett regionbidrag för nybyggnad och underhåll. Följande strövområden nämns som möjliga att rida i: Snogeholms strövområde i Sjöbo kommun med en ridled på cirka 8 km, Fulltofta strövområde i Hörby kommun där Stiftelsen även samverkar med ett turridningsföretag och i Järavallens strövområde i Barsebäck i Kävlinge kommun finns en 2,5 km lång ridstig. I Skrylle (Lund största natur- och fritidsområde) finns det ridmöjligheter men ridning tillåten endast på markerade leder.

Reflektioner

Detta tillfälle påvisade vikten av att kunna ta del av goda exempel och att överföra delar av koncept till egna lokala möjligheter och problemställningar. Vidare finns det i gruppen en stark frustration över att ridning och körning med häst är en åsidosatt rekreativform som inte upplevs som likställd med andra typer av friluftsliv och motion. Deltagarna efterlyste både bättre tillgänglighet och ett bättre säkerhetstänkande kring de befintliga slingor som finns anlagda.

Seminarie 3 Möte med kommunala planerare

Seminarie 3 inriktade sig mot att få med kommuner och ett bredare perspektiv på hästsektorn anlades. Representanter från idrottsrörelsen, hästsektorn och forskningen presenterade sina ingångar kring frågan kring hästsektorns utveckling och samhällsbetydelse genom Stefan Johansson, VD i Hästnäringens Nationella Stiftelse (HNS) och Mats Werne förbundschef för Skåneidrotten. Vidare presenterades det forskningsprojekt som gjorts av SLU kring utformning av beträdor som ett verktyg för strategisk landskapsplanering.

Hästnäringens Nationella Stiftelse

Stefan Johansson, VD för Hästnäringens Nationella Stiftelse (HNS) gav en inblick i vad HNS står för och arbetar med. HNS har som huvuduppgift att främja Svensk hästnäring genom att:

- Befrämja hästavel
- Befrämja utbildning inom hästområdet
- Driva hästnäringens riksanslagningar
- Hantera gemensamma hästpolitiska frågor
- Befrämja forskning och utveckling genom Stiftelsen Hästforskning

Vidare fungerar HNS som ett idé- och koordinationscenter med förankring i Hästnäringens Representationsråd (HRR) och kommittéarbete. Ett stort antal organisationer ingår i HRR, till exempel Aktiebolaget Trav & Galopp (ATG), Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), olika hästavelsförbund, rasföreningar, Islandshästförbundet, Svenska Ridsportförbundet (SvRF), Western Riders Association (WRAS), Brunte och Hästnäringens yrkesnämnd (HYN) med flera.

HNS har ett huvudansvar för de verksamheter som bedrivs vid riksanslagningarna Flyinge, Wången och Strömsholm. Förutom detta är agendan för HNS att tillvarata de tillväxtfaktorer som skapas genom hästsektorns framväxt, att få tillstånd en långsiktig forskningsfinansiering, att arbeta för en god hästvälfärd och ett gott djurskydd samt att arbeta med hästsektor ur ett hållbarhetsperspektiv till exempel att minska sektorns klimatpåverkan. Konkreta frågor som HNS arbetar med är den Svenska spelmodellen, företagsutveckling, skattefrågor, ridning på annans mark, ridning som friskvårdsförmån, ändamålsenliga anläggningar, konsumentköplagen och skattefrågor för hästuppfödare.

HNS arbetar med ett nationellt projekt kopplat till samverkans- och planfrågor i ökat samspel mellan hästsektor, kommun och andra myndigheter i Regionala Hästforum, där Hästen i Skåne ingår.

Skåneidrotten

Mats Werne, förbundschef för Skåneidrotten presenterade den del av ridsporten som är organiserad inom riksidsrottsförbundet och Skåneidrotten och som uppbär ett lokalt aktivitetsstöd. För att uppbära lokalt aktivitetsstöd måste föreningen vara ansluten till Skånes Ridsportförbund och därmed ingå i Riksidsrottsförbundet. Lokalt aktivitetsstöd utgår till en ideell förening som via medlemskap i ett specialidsrottsförbund är anslutet till Riksidsrottsförbundet. Stödet utgår för en ledarledd aktivitet som varar minst en timme och där deltagarna är minst 7 och max 20 år gamla. För ridsportens räkning är detta framför allt kopplat till ridskoleverksamhet.

Skåneidrottens uppgift är att företräda den organiserade idrottsrörelsen i Skåne och att samordna, stödja och skapa möjligheter för den Skånska idrottsrörelsens utveckling. Skåneidrottens uppdrag är även att vara den skånska idrottsrörelsens studie- och utbildningsorganisation. Antalet ridklubbar i Skåne har minskat med 29 stycken från strax över 140 stycken år 2002 till strax över 110 år 2010. Det totala antalet medlemmar uppgick år 2010 till 19 712. Samtidigt som det totala antalet invånare ökar i Skåne så har antalet invånare i åldern 7-20 år minskat med 1976 stycken mellan 2005-2010.

Ridsport är den sport som tillsammans med ishockey är de dyraste sporterna med en kostnad på cirka 10 000 kr/år och individ, medan gymnastik, golf och fotboll är de billigaste med en kostnad på cirka 3000 kr/år och individ.

Antalet deltagartillfällen, det vill säga den aktivitet som uppbär lokalt aktivitetsstöd har för ridsporten minskat med 219 000 deltagartillfällen mellan år 2002 och 2010. Minskningen kan inte bara förklaras av minskade ungdomskullar. Mellan 2005 och 2010 har de idrotter som placerat sig som 10 i topp, däribland ridning minskat. I Skåne är det två idrotter (handboll och innebandy) som ökar, resten minskar, samma mönster ses i övriga Sverige. Ridsporten är den sport som minskar mest med nära 30 % både i Skåne och i resten av landet. Fotboll är den sport som minskat mest i relativa tal. Det totala antalet deltagartillfällen har minskat med 8 % i Skåne och 10 % i övriga riket. Samtidigt ökar betydelsen av olika evenemang, till exempel Falsterbo Horse Show och Malmö City Horse Show, både ekonomiskt och som motor för ridningen totalt.

De trender som kan ses är att ungdomsidrotten är mer konkurrensutsatt än tidigare, både genom kommersialisering och genom andra tillgängliga fritidsaktiviteter utanför idrotten. Idrottens attraktionskraft har minskat både vad gäller "innehåll och paketering", det vill säga att idrotten generellt har allt svårare att konkurrera med andra aktiviteter, till exempel dataspelande. Ridsporten går mot en högre grad av individualisering och allt fler söker egna lösningar och ridsporten flyttar alltmer utanför ridhusets och ridskolans väggar, till exempel nya discipliner och tävlingsformer.

Slutsatserna som presenterades var att:

- Det behövs ett nytänkande både när det gäller produkten och hur denna marknadsförs.
- Tillgången på mark, luft och vatten måste säkerställas.
- Det behövs bättre förutsättningar för hästhållning och ridning i och omkring samhället.
- Mervärdet av att vara med i en förening behöver stärkas.

- Kostnaderna måste minska.
- Hitta vägar för nya tväridrottsliga lösningar.
- Utveckla hästturismen (eventen).
- Utveckla en kvalitetsutbildning genom att tillhandahålla bra hästar och en bra gemenskap.

Beträdor som ett verktyg för strategisk landskapsplanering

Det tvärvetenskapliga forskningsprojektet "Beträdor som ett verktyg för strategisk landskapsplanering" utfört vid Sveriges Lantbruksuniversitet på Alnarp presenterades av Mats Gyllin och Anna Peterson (beskrivet vidare under rubriken Vellinge ridstigsförening-tre olika ingångar, sid 27). Projektet tar avstamp i begreppet "Greenways" som är stråk i landskapaet som utformas och sköts för att kunna fylla och kombinera flera syften, till exempel ekologiska, rekreativa, kulturella och estetiska ändamål som är förenliga med begreppet hållbar markanvändning. De ursprungliga ambitionerna med projektet var att medverka till ett vardagslandskap som kan bidra till en ökad folkhälsa, färre konflikter mellan olika intressentgrupper, en ökad biologisk mångfald, en starkare kontakt med det lokala kulturarvet och ökad säkerhet.

Slutsatserna som drogs utifrån presentationen gällande utformningen av "beträdorna" var att det går att kombinera till exempel insädd av örtvegetation på ridstråken för att öka den biologiska mångfalden. Beträdorna kan fungera väl som insektshabitat, för ängsväxter och kan kombineras med träd och buskvegetation där det passar. Utformningen kan varieras beroende på hur hårt belastad den eventuella sträckningen är och det finns en stor potential i att utforma rundor av varierande längd. Det är viktigt att sammankoppla befintliga stråk och att hitta lokala lösningar i samverkan mellan lokala aktörer. En beträda kan där den är lämplig fungera som en kombinerad spridningskorridor, och som en producent av mjuka värden i landskapet. Problem som presenterades består i att det kan vara svårt att hitta en acceptans för till exempel insädd av örter hos markägare som känner oro för spridning av dessa in i grödor. Vidare är det en fråga om vem som betalar och hur olika besökare på samma ställe och med ibland motsatta agendor skall hanteras.

Exempel från två kommuner

Som avslutning presenterades några arbetssätt från två kommuner, dels en förstudie för Kullabygdens ridled, dels Ängelholms kommun och Ängelholms Terrängryttares arbete "från idé till verklighet".

Kullabygdens ridled är ett ridledsprojekt finansierat med medel från LEADER. Höganäs kommun inventerade hästgårdar 2008 och sammantaget i kommunen finns det cirka 150 gårdar. Om antalet hästar per plats stämmer överens med genomsnittet i landet motsvarar antalet gårdar i Höganäs cirka 750 hästar. Höganäs kommun har en areal av 144 km² vilket motsvarar cirka fem hästar per km² och hästarna finns jämnt spridda i hela kommunen. Kommunen är positiv till idén att utveckla en ridled men kräver då att leden blir en permanent anläggning som är tillgänglig för alla användare. En aspekt som varit svårhanterlig är frågan kring jakt och störning av pågående jakt och av viltet. Under seminariet framkom det att frågan kring jakt hanterades olika. Problem uppstår till exempel när värdefulla jaktmarker utarrenderas och ridningen kommer i konflikt med pågående jakt. Några projekt hade information

om var och när jakten skulle pågå medan andra redovisade att markägaren inte ville skylta med detta och därmed öppna för tjuvjakt. Jaktfrågan kommenterades som ett utbildnings- och konfliktproblem där ridningen inte är ett problem för viltet men för jakten. En god utformning av ridslingor, stigar och leder kan i slutändan potentiellt utgöra en positiv faktor för viltbeståndet om utformningen görs på ett medvetet sätt. Det kan till exempel bestå av partier med tätare buskage och skydd som följer längs leden.

Ängelholms kommun, representerad av en person som arbetar som utredare och en person med politiskt uppdrag beskrev den politiska förankringen och hur själva utredningsarbetet har gått till. Projektledaren för Ängelholms Terrängryttare, som formellt är den som driver projektet, redovisade hur projektet framskridit genom markägarkontakter, markarbeten, städning, skyltning, avgränsningar och invigning av en slinga. Utvecklingen började med en motion 2005 om att utveckla en hästpolicy. En utredning gjordes av kommunen som resulterade i en vidare kartläggning av hela hästsektorn i Ängelholm. Den visade att det fanns 1500 personer som hade någon typ av sysselsättning relaterad till hästnäring och fritid, 251 privata hästägare, 7 aktiva ridföreningar med 1100 medlemmar, 1600 hästar, stor efterfrågan på hästgårdar och kunskap om regler för ridning samt behov av ridleder. Kommunstyrelsen beslutade att bilda ett Forum och ta fram förslag till ridleder och att medverka till etablering av sådana. Idag finns en slinga invigd och klar.

Reflektioner

Någon reflektion som framfördes under kvällens föreläsningar var att det som syns i statistiken inte alltid är rättvisande över hästsektorns struktur, storlek och betydelse. Samtidigt så är det de här siffrorna som syns i den statistik som ger en bild av återväxten inom hästsporten. Hästsektorn står inför utmaningar kring möjligheten att attrahera en ny generation hästmänniskor som kan och vill fortsätta med ridsport för tävling men framför allt som en aktivitet både för hobby och fritid. Om sporten misslyckas med detta hämmas återväxten och hästsektorn riskerar att hamna i en nedåtgående trend som kan vara svår att bryta. Samtidigt är det viktigt att se var utvecklingsmöjligheterna finns och skapa en förståelse och kunskap för de förutsättningar som nästa generation kan och vill utöva ridsport under. Tillgänglighetsfrågan för och till ridning är idag en viktig aspekt och lösningar på denna kräver nya modeller och tankesätt. Beträddor kan vara en arbetsmodell för att tillgodose behoven av nya möjligheter och strukturer, andra sätt att angripa problematiken ges i exemplet från Kullabygden och Ängelholms kommun där båda kommunerna tar en aktiv del i utvecklingen. Exempelen visar att vitt skilda modeller kan bidra till både en biologisk mångfald och en ökad tillgänglighet för olika brukarkategorier, förutsatt att de utformas på ett genomtänkt sätt. Markberedning och behovet av permanenta lösningar varierar från projekt till projekt och inom projekten och tillsammans skapas ett spektrum av olika modeller som passar att arbeta utifrån beroende på hur stort användartrycket är, hur marken är beskaffad och hur stor del av året som marken behöver kunna användas utan att det uppstår ett alltför kraftigt slitage. Detta behov kan även komma att ändras med tiden beroende på hur hästsektorn utvecklas regionalt och lokalt.

Seminarie 4 Slutsummering och reflektioner från deltagarna

Seminarie 4 inleddes med en kort föreläsning av Hanna Elgåker. Vid denna föreläsning presenterades ett antal praktiska lösningar och modeller för hur olika situationer kan hanteras vid anläggande av ridslingor till exempel övergångsställen, järnvägs korsningar och i utformning av olika element som till exempel broar och passager över vatten. Sedan följde ett grupparbete där deltagarna fick svara på fyra frågor kring seminarierna i relation till deras eget arbete. Frågorna med deltagarnas reflektioner från respektive grupp presenteras nedan.

1. På vilket sätt har seminarierna varit till hjälp i ditt ridslingearbete? Skriv både det som varit positivt och negativt
2. Vilka utmaningar ser ni framför er i arbetet med att utveckla ridslingor/vägar
3. Hästen i Skåne kommer att dokumentera kort vilka olika lösningar som finns på driftsfrågan och vi vill gärna ha era erfarenheter hur ni löst det
4. Vi avser göra en enkel kartläggning av anlagda ridslingor/vägar i Skåne, villkor för ridning och startpunkter och ber dig fylla i hur det ser ut i din kommun/projekt

Sammanfattningsvis upplever sig deltagarna nöjda med innehållet i seminarieserien och att det har varit ett värdefullt forum för kunskapsutbyte och nätverksuppbyggnad. Projekten är i olika faser och har olika förutsättningar beroende på vilken del av länet de finns i, hur frågan angripits och vilka finansiella och personella resurser som är tillgängliga. De största utmaningarna för de projekt som kommit en bit i processen är markägarförhandlingar som tar mycket tid och är oerhört arbetskrävande. En god och tidig kommunkontakt var också en viktig faktor som poängterades.

En fråga som lyftes var om och hur skyddszoner kring vattendrag skulle kunna användas för ridning, samt ett behov av ytterligare information kring praktiska frågor, till exempel ren fakta kring "best practice" för projektering av stationära ridvägar, skyltning med mera. En kommentar var om och hur frågan kring tillgänglighet och det praktiska arbetet med detta skulle kunna lyftas in i Skånes grönstrukturplan. Dessa frågeställningar är intressanta och kan utgöra underlag för ytterligare informationsmaterial och projekt, men har inte kunnat inrymmas under detta arbete. Svar på fråga tre och fyra är inarbetat i rapporten under beskrivningen av de olika projekten, sid 13.

Exempel på andra projekt

Vellinge ridstigsförening - tre olika ingångar

Vellinge kommun ligger i sydvästra delen av Skåne, inom kommunen finns Sveriges bästa åkermark och ett högt exploateringsstryck från en pågående urbaniseringsprocess där det skapas bebyggelsestrukturer omgivna av ett otillgängligt åkerlandskap. Endast 2 % av marken är tillgänglig för allmänheten samtidigt som det finns cirka 1100 hästar i kommunen vilket motsvarar 8 hästar/km². Det stora antalet hästar, den stora bristen på tillgänglig mark för ridning tillsammans med ett intensivt jordbruk skapade starka konflikter mellan ryttare och markägare.

Detta projekt har formats och utvärderats genom tre olika och samverkande ingångar, ett forskningsprojekt kring Regionala landskapsstrategier, ett kommunalt initiativ samt en organiserad och drivande hästsektor.

Forskningsprojekt kring Regionala Landskapsstrategier

Under 2006 och 2007 initierades ett pilotprojekt kring Regionala Landskapsstrategier genom Sveriges Lantbruksuniversitet. Bakgrunden till detta arbete var att regeringen gav i uppdrag åt sju Länsstyrelser däribland Skåne att utveckla så kallade Regionala Landskapsstrategier (RLS) som metoder för att uppnå och implementera både nationella och internationella miljömål, inklusive den Europeiska Landskapskonventionen (Larsson m.fl, 2011). Målsättningen med RLS programmen var att utveckla metoder för processer och förättningar inom planering. På nationell nivå var Naturvårdsverket den myndighet som ansvarade för RLS medan Riksantikvarieämbetet fick ansvar för implementeringen av den Europeiska Landskapskonventionen, vilket sedan delegerades ned till de utvalda Länsstyrelserna. Länsstyrelsen i Skåne valde att arbeta med fyra kommuner, varav Vellinge blev ett fallstudieområde inom forskningsprojektet "Multifunctional Greenways as a tool for strategic landscape planning- proposals for design and implementation in peri-urban landscapes". Detta projekt studerar "Greenways", vilket på svenska i någon mån kan motsvaras av begreppet Beträdor, utifrån ett flertal perspektiv varav planering är ett. Hästsektorn var inte från början prioriterad i Vellingeprojektet men det var denna rekreationsgrupp som hade de starkaste konfliktytorna med övrig markanvändning.

Fallstudien i Vellinge genomfördes i en serie möten där markägare och hästägare medverkade. I det första mötet, där endast markägarna deltog, framkom det att markägarna kände en stark frustration över att de ridande visade lite eller ingen hänsyn till växande grödor och att de red på olämpliga ställen. Ansvarsfrågan var viktig, de exakta reglerna kring ridning på annans mark enligt allemansrätten samt frågan om ekonomisk ersättning. Det andra mötet som hölls var öppet för alla med intresse i frågan. Detta möte attraherade framför allt mark- och hästägare men även andra grupper av rekreatörer och medlemmar i en lokal kulturförening deltog.

De punkter som motiverade en lösning i dialog var att:

- Det finns genom en organisering av ridningen möjlighet att få betalt för marken som används.
- Genom kanalisering till vissa ställen finns det möjlighet att leda ridningen bort från olämpliga områden.
- Ingen hantering av tillgänglighetsfrågan, status quo, är inte en framkomlig väg.

Det tredje mötet som höll riktades endast till de ridande och här påtalades vikten av att de tog ett ansvar för processen i framtiden, organiserade sig samt fortsatte förhandlingarna med markägarna (Larsson m.fl, 2011). Efter projektets slut fortsatte arbetet men projektet slutade eftersom ansvaret för stigarna slutligen kom att vila på en enda person (Bylander, 2010). Arbetet återupptogs dock en tid senare i annan regi och Vellinge ridstigsförening formerades.

Kommunalt initiativ

Initieringen av forskningsprojektet i Vellinge sammanföll med att Miljö- och Byggnadsnämnden i kommunen 2006 antog en hästpolicy som underlag för hästrelaterade plan och byggfrågor (Vellinge kommun, 2010). I denna policy framgår det att behovet av rid- och körvägar är stort i Vellinge och byggnadsnämnden föreslår att en arbetsgrupp skall skapas med representanter från ridklubbar, LRF, markägare och kommunen. I maj 2008 framfördes behovet av ridvägar på nytt av en grupp ridande varför en arbetsgrupp bildades i linje med kommunens hästpolicy. Vellinge kommun har under processen bidragit med resurser i form av:

- Mentorskap för de ideella krafterna, projektledning.
- Kartmaterial.
- Avstämning av ridstigsförslagen mot översiktsplanen.
- Befästa den skapade ridstigen genom översiktsplan så att dess berättigande får skydd vid en eventuell exploatering och vägrätt.
- Bidra med finansiering av nyttjanderättsupplåtelseerna.
- Upprätthålla ett aktuellt kartmaterial över ridstigarna.

Organiserad och drivande hästsektor

Den stora bristen på tillgänglig mark gjorde att de ridande tvingades ut på starkt trafikerade vägar och det uppstod konflikter mellan markägare och ridande. Detta ledde till att Vellinge Ridstigsförening bildades. Syftet var att skapa ett attraktivt och trafiksäkert ridstigssystem, att skapa ett gott samarbete mellan hästägare och markägare, ge ryttare kunskap om ridning utanför anläggning, öka attraktionskraften hos lokala inackorderingsstall och på längre sikt även främja turismen.

Hästsektorns formering

Projektet startade genom att hästsektorn i området formerades genom ett möte riktat till ryttare och större hästanläggningar i området för att fånga upp drivande eldsjälar med en likartad vision och som besitter olika kompetenser inom projektet. En projektgrupp bildades för att undersöka finansieringsmöjligheter, vilka personella resurser som var tillgängliga samt en första markägarkontakt med en intresseförfrågan. För att möjliggöra stöd för projektet bildades Vellinge Ridsstigsförening. Projektgruppen gick sedan vidare i arbetet och kontaktade intresserade och lämpliga personer för styrelsen och som områdesansvariga. Den områdesansvariga har uppgiften i ett visst område att vara kontaktlänk mellan markägare och ridstigsföreningen och skriver nyttjanderättsavtalen. Dessa avtal är lösare än arrendeavtal och kan sägas upp relativt enkelt. Detta skapar en trygghet för de markägare som upplever det problematiskt att förbinda sig att släppa in en ridstig över sin mark. Det finns en enkel utväg och det skapar en möjlighet för markägaren att prova om det fungerar. Systemet med områdesansvariga är ett sätt att fördela arbetsbördan mellan personerna i projektet. Ytterligare medlemmar har värvats genom media och informationsblad, projektet har en hemsida och undervisningsmaterial har köpts in.

Markägarkontakter

När hästsektorn i kommunen hade en fungerande organisation för att driva frågan och var förankrad lokalt initierades en dialog med markägarna. Dialogen startade genom ett markägarmöte för att öppna för en dialog och skapa intresse för att delta i projektet och möjliggöra en tidig möjlighet att ta en aktiv del i planering och genomförande.

Markägarkontakten sköts av den områdesansvariga för det aktuella området. Markägarkontakter och avtalsskrivning är det som varit mest tidskrävande i processen. Markägarkontakterna har tagits genom ett stort antal hembesök (upprepade tillfällen till samma personer) för att tillsammans kunna hitta den bästa lösningen. När denna del är avklarad skrivs ett nyttjanderättsavtal på 10 000 kr/hektar, samt att det behövs ett godkännande från mark- och jaktarendator. Vidare följer en hel del administrativa moment, till exempel inmätning av marken som skall tas i anspråk etc.

Finansiering

Projektet finansieras delvis genom LEADER-medel, sedan uppbärs ett föreningsbidrag från kommunen och ett stort antal ideella arbetsinsatser. Utöver detta sponsras projektet av ett företag för faktureringsstjänst, samt en medlemsavgift som går till underhåll av lederna. Medlemsavgiften är 2011 300 kr/år och ryttare och 400 kr/häst för kommersiella företag.

Drift och underhåll

En viktig del i arbetet är att utbilda de som rider i vad som är tillåtet varför ett krav för medlemskap är en genomgången kurs i "Allemansrätt och ridning på annans mark", ett utbildningsmaterial framtaget av Hästen i Skåne. Skötsel av delsträckorna utförs av varje projektgrupp i samförstånd med markägaren.

Positiva effekter av projektet

Projektet har bidragit till en förbättrad kommunikation och förståelse mellan de olika användargrupperna vilket minskar konflikterna och ökar kontrollen. Projektet drivs av ett egenintresse, både från de användare som vill kunna komma ut i landskapet och av de markägare som får ridningen kanaliserad till specifika platser och en person att vända sig till om det blir fel. Projektet har bidragit till en ökad säkerhet och kunskap och till att göra området mer attraktivt.

Svårigheter i genomförandet av projektet

I vissa fall har projektet fått en negativ respons från berörda markägare. Detta kan leda till att slingor inte binds samman till ett sammanhängande nät. Större företag inom hästsektorn har visat ett mindre intresse, vilket kan vara negativt utifrån ett förhandlingsperspektiv. Ett projekt med denna karaktär är oerhört tidskrävande och ställer stora krav på de eldsjälarna som skall genomföra det, både när det gäller förhandlingar kring markfrågan och när det gäller att ansöka om pengar från LEADER. LEADER-ansökningar är en byråkratisk process och startsträckan, för den som aldrig gjort liknande ansökningar, kan vara lång.

En annan problematik som dykt upp är hur frågan kring andra grupper av människor som vill komma ut i landskapet skall hanteras. Det finns till exempel en problematik kring att hundägare gärna rastar hundarna på de anlagda slingorna som ridstigsföreningen betalar för. Om dessa betar sig på ett sätt som inte är förenligt med det avtal föreningen har med markägaren (till exempel släpper hunden lös på olämpliga ställen, eller på fel tider) uppstår en fråga kring vem som bär ansvaret för detta. I slutändan finns risken för att markägaren inte vill ha kvar avtalet med föreningen på grund av att andra rekreativgrupper inte betar sig enligt

avtal. Samtidigt är det svårt för föreningen att hantera dessa grupper eftersom de inte är organiserade på något sätt. Utöver detta ingår inte de anlagda slingorna i allemansrätten eftersom de är anlagda på åker och bekostas genom ett arrende, vilket gör dem till anläggningar. I Vellinge tillåts andra grupper använda slingorna men det är viktigt att detta fungerar eftersom de skapar ett mervärde för hela landskapet och för fler grupper än de direkt berörda. För att lösa detta gäller det att få en god dialog även mellan olika grupper av användare.

Beträdorna och gårdsstödet

Många lantbrukare uppbär gårdsstöd för sin mark. Detta gårdsstöd är kopplat till stödrätter för varje hektar och storleken på stödet är kopplat till värdet på stödrätterna som varierar beroende på om det är åkermark eller betesmark som legat till grund för tilldelningen av stödrätterna, vilken gårdsstödsregion som stödrätterna tilldelades i och om stödrätterna, förutom grundbelopp, även har ett tilläggsbelopp. De jordbrukare som har gårdsstöd, miljöersättning, handjursbidrag och några andra jordbruksstöd måste följa de till stödet kopplade tvärvillkoren för att inte riskera avdrag på alla stöd som uppbärs på gården. Betydelsen av detta när det kommer till arbetet med att anlägga till exempel beträdor är att om det uppstår slitage på mark som är avsatt med till exempel miljöstöd så riskerar lantbrukaren att få konsekvenser inte enbart för det slitage som uppstått utan för hela sitt gårdsstöd.

I Vellingeprojektet har lantbrukaren rekommenderats att undanta de bitar som används som beträdor från miljöstöd. För att vara på den säkra sidan om det uppstår slitage på marken anger lantbrukaren samma grödkod som för träda för de remsor som lagts ut. Denna kodning kräver inte att marken har en heltäckande växtlighet men ger samma gårdsstöd men ingen miljöersättning eller ersättning för ekologiska värden. Betalningen som markägarna får är baserat på skördebortfallet och det har en större betydelse vilka spannmålspriserna är. I Vellinge är ett enhetligt pris satt till 8000 sek/ha + moms, vilket beräknas motsvara normalintäkten på spannmål för ett normalår. Några markägare väljer att fortfarande ha kvar miljöersättningarna trots risken för slitage, men detta är upp till den enskilde brukaren att avgöra själv.

Summering och slutsatser från projektet

Ett 40-tal personer har deltagit i seminarierna. Följande föreningar har varit representerade vid en eller flera seminarier: Ystad Österlens ridledsförening, Söderslätt ridledsförening, Hästrådet Syd, Flyingebygden, Staffanstorps ridsportförening, Bjärred Ryttaförening, Hästalliansen i Lund, Dagtorpsortens Ryttaförening, Tågarpsortens Ryttaförening, Kullabygdens ridled, Ängelholms terrängryttare och Vellinge Ridstigsförening. Följande kommuner har deltagit med representanter: Malmö, Tomelilla, Helsingborg, Sjöbo, Staffanstorp, Helsingborg, Kävlinge och Landskrona. Ängelholm kommun har medverkat som föreläsare. Därutöver har enskilda företag deltagit.

De ridstigs/ridleds/ridvägsföreningar som kommit en bit i sitt arbete påtalar vikten av och svårigheten med markförhandlingar. Detta är angett som det mest tidskrävande för föreningen och svåraste momentet att genomföra och också det som potentiellt kan stjälpa ett helt projekt. Hur utfallet av förhandlingarna blir är inte heller givet innan projektet har startat varför det finns en stor osäkerhetsfaktor i alla ridledsprojekten.

För att sätta igång processen krävs det ett starkt engagemang underifrån, men kommunen spelar en viktig roll i ett flertal av projekten. Kommunens roll är att möta upp det starka engagemanget och den drivkraft som finns inom hästsektorn för att hantera tillgänglighetsfrågan. Om formeringen av hästsektorn som en drivande part, behovet av ett kommunalt långsiktigt åtagande och den långsiktiga finansieringsfrågan kan lösas så utgör hästsektorn en för kommunen mycket intressant samarbetspartner för att öka den allmänna tillgängligheten på den skånska landsbygden. En viktig aspekt på detta är att hantera frågan kring olika användarkategorier så att hästsektorn även i framtiden kan vara en stark drivkraft för ekonomi, natur och sociala värden i Skånes kommuner.

Praktiska lösningar

Denna del består av några olika praktiska förslag och koncept på utformningar kring ridvägar och ridning i trafik (Persson, 2003), samt ett resonemang kring markbeläggning och ridslingan/ledens bidrag till en ökad biologisk mångfald. Den största delen av materialet är hämtat från ett examensarbete av Hanna Elgåker (fd Persson) presenterat vid SLU, 2003.

Hästar är flyktdjur och de uppfattar saker annorlunda än vad människor gör. Hästen har till exempel ett annorlunda synfält, beroende på hur dess ögon är placerade vilket bland annat ger den ett mycket vidare synfält bakåt. Hästar är känsliga för variationer i underlaget och är uppmärksamma på när textur och färg ändras. Detta gör att en ovan häst kan reagera till exempel på vita streck målade på asfalt och inte vilja gå över dem.

Hästar kan även reagera på hastigt uppdykande föremål som till exempel snabba tysta cyklister eller när en lastbil som saktat ned vid ett möte börjar gasa och släpper hydrauliken med ett pysande ljud. Många hästar är inte rädda för bilar men situationen på en väg kan bli farlig ändå när det plötsligt flyger upp en fasan från diket eller en fladdrande plastpåse på ett fält får hästen att hoppa åt sidan ut på vägbanan. Denna typ av reaktioner är naturliga för hästen och hur stark reaktion hästen har beror på olika faktorer som till exempel ålder, lydnad, grundtemperament etcetera. Det finns exempel på lösningar som är förhållandevis enkla men som gör skillnad säkerhetsmässigt för att fler skall kunna rida på ett säkert sätt. Om ridvägar skall anläggas i miljöer där hästen blandas med biltrafik och andra grupper, till exempel cyklister och gående, så kan det också vara en poäng i att sätta standarden utifrån det scenario där det sitter en osäker, kanske yngre ryttare på en häst som inte är helt trafikvan.

Utformning av underlag är en annan fråga som är viktig. Hur underlaget skall utformas är beroende av ett stort antal olika parametrar, bland annat;

- Markens grundläggande beskaffenhet; sandig väl-dränerad mark håller generellt bättre än lerjord som blir vattenmättad.
- Hur ofta ridvägen används och vid vilken årstid
- Gångart; högre hastigheter ställer större krav på underlagets bärighet och skadar potentiellt marken mer.
- Andra användare; om en ridväg är tänkt för andra kategorier än bara ridande kan det behövas en bättre markberedning för att bibehålla och underhålla komforten för till exempel gående och cyklande.

Dessa olika parametrar varierar mellan platser och inom en och samma ridled/stig vilket gör att frågan får hanteras utifrån behov, ekonomi och i överenskommelse med markägare och väghållare.

Ridväg kombinerad med gång- och cykelväg

Ett sätt att öka tillgängligheten för ridning är att kombinera befintliga eller planerade gång- och cykelvägar med en enkel grusbelagd stig vid sidan om gång- och cykelvägen. Detta kan göras på olika sätt med det enklaste är att bara upplåta en stig vid sidan om gång- och cykelvägen (figur 2). En mer utarbetad lösning är att sänka ned ridstigen så att inte grus sparkas upp på cykelvägen (figur 3). En ytterligare fördel med detta är att det samtidigt skapas en tydlig riktning och plats för hästen vilket minskar risken att den hoppar ut på cykelvägen. Utrymmet mellan ridvägen och cykelvägen kan användas till plantering vilket kan ge ett bättre mikroklimat både för gående, ridande och cyklande samt bidra till den biologiska mångfalden och landskapsbilden. En ridstig kan kombineras med en cykelväg i en tunnelunderfart (figur 4). Detta minskar barriäreffekten av vägar för de ridande och bidrar i hög grad till säkerheten för de ridande.



Figur 2. Ridstig kombinerad med gång och cykelväg



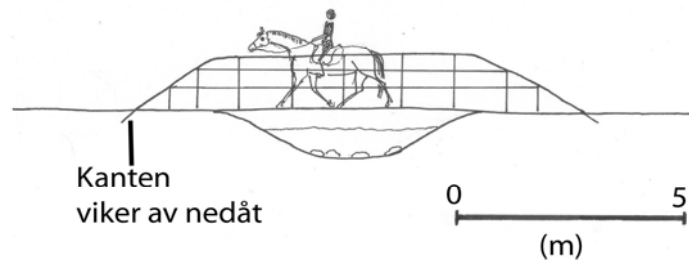
Figur 3. Ridväg bredvid gång och cykelväg



Figur 4. Ridstig kombinerad med cykelväg i tunnelunderfart

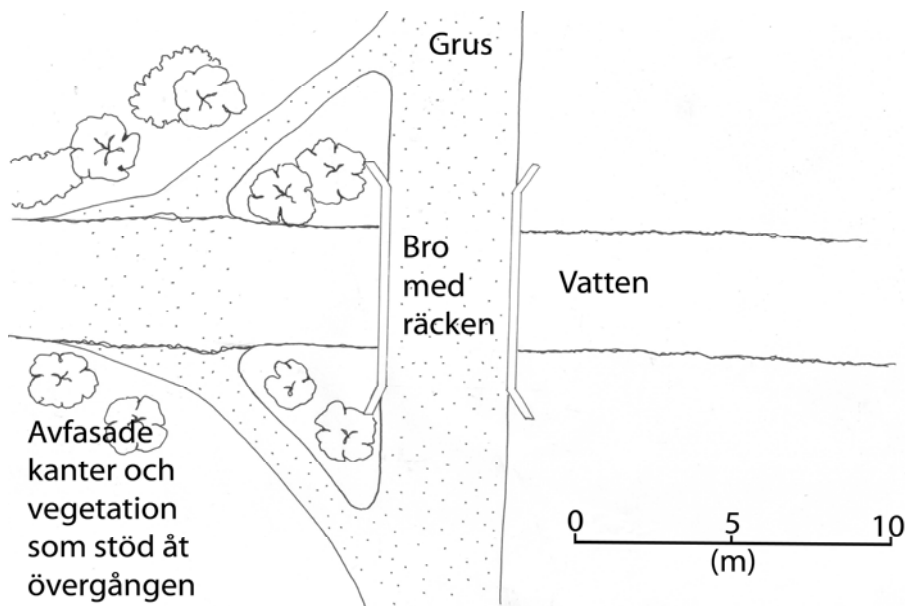
Broar och passager över vatten

Broar görs med fördel med så lågt spann som möjligt (figur 5). En enkel lösning för att komma över mindre diken är att lägga ett cementrör av större dimension och grusa över. För större broar som kräver räcken är det viktigt att tänka på att räcket inte får ha utstickande kanter som ryttaren eller hästen kan fastna i. En viktig aspekt är att använda ett underlag som inte blir halt. Om hästen är nervös när den skall passera bron finns annars risken att den halkar när den spänner sig.



Figur 5. Utformning av bro för ridning. Inga utstickande kanter på broräcket och en rak bro som underlättar övergången

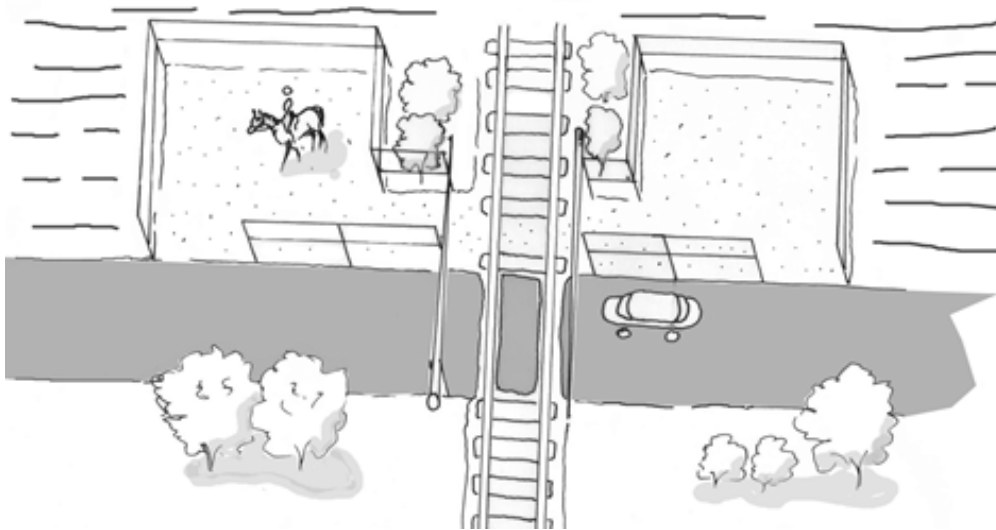
En passage genom vatten är rolig och nyttig träning för hästen och den som rider. Är det många som använder en sådan passage ställer det större krav på markberedningen på stället där passagen är placerad eftersom ovana hästar kommer att stå och trampa i nedfarten vilket gör att slänten ned till vattnet blir upptrampad. Även här kan det vara bra att tänka på att ge hästen en riktning som den kan följa ned i vattnet (figur 6).



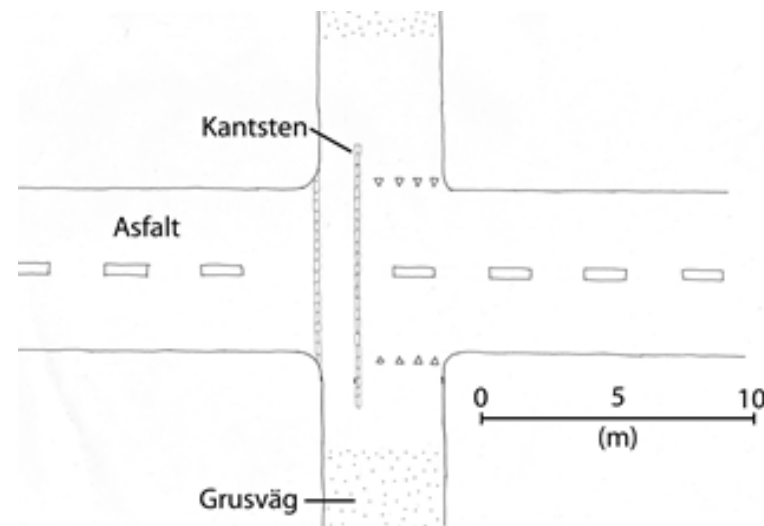
Figur 6. Övergång över vattendrag med bro och vadställe

Övergångar över vägar och järnvägar

Vid passage av en väg eller järnväg där hästen behöver stå och vänta länge kan en väntbox uppföras vid sidan om vägen eller järnvägen. Detta gör att ryttaren slipper stå och vänta bland bilar med en häst som kanske blir orolig eller skrämmd av ett snabbt uppdykande tåg (figur 7). När tåg närmar sig så väser det i rälsen och de kommer dessutom väldigt hastigt vilket kan skrämma en ovan häst. Det är då praktiskt att kunna ta undan hästen från övrig trafik och låta den stå på ett ställe där den kan få gå runt utan att riskera att hamna på en bil eller en väntande cyklist. Övergångar över vägar kan göras enklare om hästan får ett "övergångsställe" där det anges en tydlig riktning till exempel genom markbeläggning eller färg, eftersom hästar gärna följer stigar (figur 8).



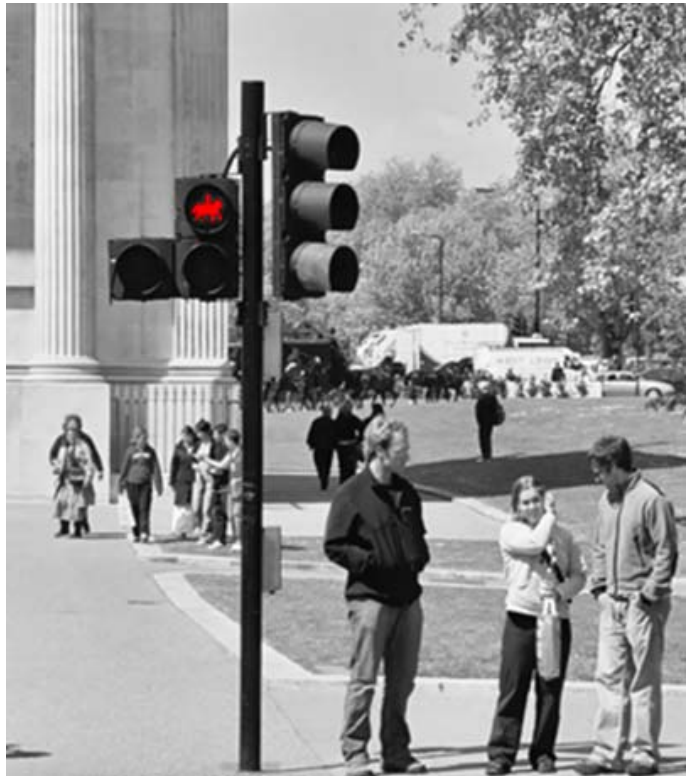
Figur 7. Väntbox vid järnvägsövergång där hästen kan stå åtskild från övrig trafik tills tåget passerat.



Figur 8. Schematisk idéskiss av ett "hästövergångsställe"

I London finns så kallade Pegasus crossings som är rödljus för hästar. Knappen sitter högre upp på stolpen för att vara lättare att nå från hästryggen (figur 9).

Exemplen ovan beskriver några relativt enkla lösningar som kan göra skillnad för säkerheten och tillgängligheten både för de som rider och för de trafikanter som möter hästekipage i trafiken. Det är inte alltid en stor investering av pengar som krävs, utan kunskap kring föreliggande behov utifrån både de som kommer till häst och från andra trafikantgrupper. Kunskap kring svårpasserade och problematiska platser där de ridande inte har goda alternativa vägar utan tvingas ut i olämpliga trafikmiljöer är därför viktig utifrån en planeringssynpunkt.



Figur 9. Pegasus crossing vid Hyde Park, London

Referenser

Bylander, A. (2010) Landsbygdsutveckling och hästnäringen- en fallstudie av Vellinge ridstigsprojekt, från teori till handling. Självständigt mastersarbete, SLU, Alnarp. Tillgänglig på http://vellinge-ridstig.se/application/views/static/uploaded/fallstudie_vellinge-ridstig.pdf.

Elgåker, H. (2010) The new equine sector and its influence on multifunctional land use in peri-urban areas. *Geo Journal*. DOI:10.1007/s10708-010-9398-y.

Elgåker, H., Lindholm, G., Pinzke, S. and Nilsson, C. (I tryck 2012) Challenges posed by horse riding to the Swedish Right of Public Access. *Land use policy*, vol 29;2 pp 274-293. doi:10.1016/j.landusepol.2011.06.005

Elgåker, H. (2011) Horse keeping in Peri-urban areas- Changing land use with possibilities and conflicts. Diss 2011:7 Swedish University of Agricultural Sciences.

Falkhaven, E. (2005) Häst i Halland- En studie kring hästens ekonomiska, samhälleliga och sociala betydelse i Hallands län. Hushållningssällskapet Halland

Garkovich, L., Brown, K. and Zimmerman, J. (2009) 'We're not horsing around' Conceptualizing the Kentucky horse industry as an economic cluster. *Journal of the Community Development Society* 39(3), 93-113.

Johansson, D. (2004) *Hästnäringens samhällsekonomiska betydelse i Sverige*. Department of Economics: Report 55. Swedish University of Agricultural Sciences (SLU), Uppsala. (In Swedish).

Kaltenborn, B., Haaland, H., Sandell, K. (2001) The public right of access- some challenges to sustainable tourism development in Scandinavia. *Journal of sustainable tourism* 9 (5), 417-433.

Larsson, A., Peterson, A., Bjärnberg, E., Haaland, C., Gyllin, M. (2011) Regional landscape strategies and public participation: Towards implementing the European Landscape Convention in Sweden. In: Jones, M and Stenseke, M. (eds). *The European Landscape Convention: Challenges of Participation*. 261-274. Dordrecht: Springer Verlag. (Landscape Series Volume 13).

Marshall, K. Myrvang-Brown, K. (2009) Back to the future? 'New local' governance and the implementation of outdoor access legislation in Scotland. Proceeding presented at the XXIII European Society for Rural Sociology congress Vaasa, Finland 17-21 August 2009.

Marsden, T. and Sonnino, R. (2008) Rural development and the regional state: Denying multifunctional agriculture in the UK. *Journal of Rural Studies* 24, 422-431.

Nilsson, K. (2001) *Dilemman för kommunala översiktsplanerare*. Planning for sustainable development, Department of Infrastructure and Community Planning, Research Report, Section for Regional Planning. (In Swedish).

Persson, H. (2003) Planering för tätortsnära ridning- mer än bara ridhus. Specialmeddelande 244. <http://194.47.52.48/publikationer/specialmeddelande/specmed-244.pdf>

Sandell, K., Svenning, M. (2011) Allemansrätten och dess framtid. Naturvårdsverket rapport 6470

Svenska ridsportförbundet. (2009) Regionala forum för hästsektorn-Hållbar samverkan med utvecklings kraft.

Svenska ridsportförbundet. (2008) Idrotten i siffror. Annual Report of the Swedish Sports Confederation.

Vergunst, J. (2009) Mobility, landscape and the politics of access in Scotland. Proceeding presented at the XXIII European Society for Rural Sociology congress Vaasa, Finland 17-21 August 2009.

Westerlund, S. (1995) Nutida allemansrättsliga frågor [Contemporary questions for the Right of Public Access]. Miljörettslig tidskrift, 1995:1 (74-130). (In Swedish)

Zasada, I., Berges, R., Hilgendorf, J., Piorr, A. (2011) Horsekeeping and the peri-urban development in the Berlin Metropolitan Region. Journal of land use science, 2011; 1-16.

Åslund, Å. (2008) *Allemansrätten och markutnyttjande- Studier av ett rättsinstitut*. Diss. Department of Economical and Industrial Development, Studies in Arts and Science. Philosophical faculty, Report No. 434.

Statistiskt material hämtat från:

Jordbruksverket, 2011. Husdjur i Juni 2011. JOSM 1102

Jordbruksverket, 2011 online tillgänglig 20111018 på <http://www.jordbruksverket.se/formedier/nyheter/nyheter2010/flestmjolkkorpa1930taletmedanantaletoxarvarstorstpa1880talet.5.32b12c7f12940112a7c80007313.html> SCB, 2006.

Jordbruksverket, 2010. Husdjur i juni 2010- slutlig statistik. JO 20 SM 1101

Jordbruksverket, 2010. Hästar och anläggningar med häst 2010. JO 24 SM 1101.

Jordbruksstatistisk årsbok, 2005.

Jordbruksverket 2004. Hästar och anläggningar med häst 2004. JO 24 SM 0501.

SCB, 2000. Markanvändning kring tätorter större än 10 000 invånare enligt Svenska Marktäckedata (SMD) 2000. MI 67 SM 0501

Svensk nationalatlas <http://www.sna.se/webbatlas/lan/skane.html>

Hemsidor för kontakt och information kring de specifika projekten:

www.hasteniskane.se

<http://www.kullabygdensridstigsforening.se/>

<http://www.ystadosterlensridled.se/>

<http://vellinge-ridstig.se/>

<http://www.engelholmsterrangryttare.se/>

<http://flyingeframtid.wordpress.com/projekt/ridled-flyingebygden/>

www.ridledsoderslatt.se

Om författaren till rapporten

Hanna Elgåker är landskapsarkitekt och disputerade 2011 vid Sveriges lantbruksuniversitet med avhandlingen *Horse Keeping in Peri-Urban Areas-Changing Land Use with Possibilities and Conflicts*, vilken behandlar hästens roll i samhället utifrån ett markanvändnings- och samhällsplaneringsperspektiv med fokus på hästens markanvändning och konflikter kopplat till denna, framför allt kring med avseende på skyddsavstånd mellan bostäder och hästhållning samt kring frågor om allemansrätt, tillgänglighet och användning av annans mark. Utöver detta har hon medverkat i ett flertal projekt och seminarier kopplat till hästens roll i samhället, både inom Sverige och internationellt och bland annat författat rapporten *Hästen i Lundalandskapet* på uppdrag av Lunds kommun.



Vi är medlemmar:

