

## Nätverk för ridleder och körvägar i Sverige

### – Slutrapport december 2009



Foto: Peter Adolfsson

**Ett projekt genomfört av Hushållningssällskapet Väst  
Projektledare Anna Lundberg**

**Projektid mars – november 2009**

<b>1. Sammanfattning</b> .....	3
<b>2. Bakgrund</b> .....	3
<b>3. Projektets syfte och målgrupp</b> .....	4
<b>4. Projektets mål - hur har de uppfyllts</b> .....	4
<b>5. Genomförandeplan o tidsplan</b> .....	5
<b>6. Spridning av projektets resultat</b> .....	5
<b>Projektets delar</b> .....	6
<b>7.1 Enkät</b> .....	6
<b>Resultat</b> .....	6
<i>A) Tillgång och behov av vägar/stigar där man kan rida</i> .....	7
<i>B) Specifika frågor till ridledsföreningarna kring syfte, mål och organisation</i> .....	7
<i>C) Ridvägarnas betydelse för samarbetet mellan ryttare och markägare eller andra aktörer</i> .....	8
<i>D) Företagsetablering</i> .....	8
<i>E) Problem, svårigheter och konflikter</i> .....	8
<i>F) Fungerande samarbeten och positiva effekter</i> .....	9
<i>G) Förslag på hur miljön kan anpassas för häst och olika typer av hästverksamhet</i> ..	9
<i>H) Förslag på hur hästhållare ska göra för att ta större hänsyn till mark och natur</i> .	10
<i>I) Utbildningsbehov</i> .....	10
<i>J) Säkerhetsaspekter</i> .....	11
<i>K) Fördelar och intresse av att bilda eller vara med i ett nätverk för alla som arbetar med ridvägar, ridleder, ridstigar, ridslingor och/eller körvägar i Sverige</i> .....	12
<b>7.2 Nationellt möte kring rid- och körleder</b> .....	13
<i>a) Diskussion i helgrupp kring behov och intresse av ett nationellt Rid- och körledsnätverk, form, organisation och huvudmannaskap?</i> .....	13
<i>b) Tankeverkstad i smågrupper</i> .....	14
<i>c) Informationsspridning</i> .....	14
<i>d) Information om Landsbygdsnätverket</i> .....	14
<i>e) Erfarenheter från Halland</i> .....	15
<i>f) Erfarenheter från Göteborg</i> .....	15
<i>g) Säker Häst på Orust</i> .....	15
<i>h) Nästa möte</i> .....	15
<b>8. Slutsats och rekommendationer</b> .....	16
Sammanfattande diskussion utifrån enkäter samt rid- och körledsmötet.....	16
Idéer, önskemål och rekommendationer inför framtiden.....	18
<b>9. Kontaktpersoner</b> .....	19
<b>10. Referenser</b> .....	19
<b>11. Bilagor</b> .....	19
Bilaga 1 – Utskick till ridledsföreningar (projektbeskrivning samt enkät) .....	20
Bilaga 2 – Mötesanteckningar Nationellt ridledsmöte, Vänersborg 23/10-09 .....	23
.....	23

## 1. Sammanfattning

I Sverige finns idag ca 300 000 hästar. Antalet hästar ökar samtidigt som biltrafik och annan motordriven trafik också ökar. Då det på många ställen saknas ridleder och körvägar avsedda för just häst är risken för olyckor, skador samt olika typer av konflikter stor. Om inte åtgärder vidtas kommer problemen att öka. Problemen handlar dels om olyckor p g a. av att man inte separerat häst och motortrafik, ryttarna är hänvisade att rida längs bilvägarna. En annan konsekvens som bristen på lämpliga ridvägar har är att många ryttare ger sig ut i skogen för att undkomma motortrafiken eller för att få tillgång till naturupplevelser vilket i sin tur riskerar leda till konflikter mellan markägare och ryttare. Även med jägare och motionärer riskerar konflikterna bli fler. För att förebygga och komma tillrätta med problemet krävs att hästen och olika typer av hästrelaterad verksamhet ingår i samhällsplaneringen och att det sker en utbyggnation av ridleder.

Kunskapsnivån är i många fall otillräcklig och det finns ett stort behov av utbildning av alla inblandade, inklusive hästen, hästhållaren, ryttaren, bilföraren, markägaren, motionären m fl. De mest eftersatta områdena kunskapsmässigt utgörs av allemansrätten och vad den innebär, hästens naturliga beteende och behov, hästhållning, trafikregler och ansvar, säkerhet, inlärning och miljöträning av häst, utrusning, mm. Utöver motorfria rid- och körvägar och utbildning krävs en kontinuerlig kommunikation mellan de olika intressenterna för att förebygga och hantera olika typer av konflikter. En inventering kring behovet av ett nationellt rid- och körledsnätverk har genomförts. Resultatet pekar entydigt på att ett sådant nätverk vore önskvärt.

Hushållningssällskapet föreslås stå för huvudmannskapet och ett medlemskap i Landsbygdsnätverket ses som positivt.

Uppgiften för ett nationellt rid- och körledsnätverk föreslås vara en samordning av kompetens, utbildning, marknadsföring, säkerhetsarbete, utvecklandet av vägar och leder samt stärka samarbetet mellan olika aktörer som föreningar, företagare, hästägare, kommuner, privatpersoner och markägare.

## 2. Bakgrund

Intresset för hästar som sällskapsdjur och för ridning som nöje och rekreation är idag otroligt stort. Hästantalet i Sverige uppskattas till mellan 280 000-300 000 (SCB, 2005; HNS, 2007) och vi ser en ökning sedan 2000 då antalet uppskattades till 225 000 (SJV, 2001). Ridsport är den näst största ungdomsidrotten räknat på antalet sammankomster och tredje största idrotten bland tjejer räknat på antalet utövare (Svenska ridsportförbundet, 2009). Utöver ridning används hästen som dragdjur (körning), som betesdjur, sällskapsdjur, mm och antalet utövare och andra människor som på ett eller annat sätt kommer i kontakt med hästar regelbundet beräknas till mellan 1 och 3 miljoner (Svenska ridsportförbundet, 2009; SCB, Jordbruksverket, Naturvårdsverket och LRF, 2007). Även turism där hästar ingår på ett eller annat sätt, s.k. hästturism, är en starkt växande gren inom turistnäringen (HNS, 2007). Till hästturism hör aktiviteter som utflyktsridning, turridding, långfärdssridning, vildmarksridning, häst- och vagnuthyrning, sightseeing med häst och vagn/släde, uthyrning av bed, box & breakfast och häst liksom deltagande som tävlande eller publik i tävlingar (trav, galopp) och andra hästevenemang.

Gemensamt för alla ovan nämnda aktiviteter är att hästarna och utövarna behöver utrymme. Även om en hel del ridning och annan träning kan utövas i ridhus, paddock eller på bana finns det ett stort behov av att komma ut med hästen i naturen och för vissa aktiviteter, t ex för turridding, är detta en grundförutsättning. Hästen som biologisk varelse är anpassad att röra sig långa sträckor och för en god hälsa och kondition behöver den ordentlig och allsidig motion. För att denna träning ska kunna utövas under säkra förhållanden behövs det ridleder och körvägar så att varken häst, ryttare/kusk eller markägare missgynnas eller rent av far illa. För trots alla

positiva effekter som ett ökat hästantal innebär uppkommer det ibland konflikter och problem. Hästar är bytesdjur med flykt som främsta vapen. De är stora, starka djur och i trafiken kan det bli problem genom att de plötsligt kan ta ett skutt åt sidan, kanske rakt ut i vägen om de blir rädda för något vid sidan om, även om de är vana vid trafiken i sig. Ett ökat hästantal innebär ett ökande antal hästar och ryttare som ger sig ut på trafikerade vägar, något som innebär en ökad skaderisk för både ryttare, hästar och bilister.

Att allt fler ryttare ger sig ut i skog och mark kan ge upphov till ett ökat slitage och därmed en ökad risk för konflikter mellan ryttare och markägare. På senare tid har flera konflikter uppmärksammats i press och frågan har även hamnat hos Naturvårdsverket. Vissa går så långt att de yrkar på att hästen tas bort från allemansrätten. Konflikter skulle dock kunna förebyggas och reduceras. Genom att anlägga ridleder och körvägar i samförstånd med markägare kan hästarna styras till områden som klarar denna typ av slitage. Samtidigt separeras hästarna från trafiken vilket ökar säkerheten.

Goda möjligheter att rida på säkra leder och vägar ökar intresset att etablera hästrelaterat företagande och är många gånger en grundförutsättning för dessa företag. Potentialen för nyföretagande är stort inom hästbranschen men kan behöva stimuleras och uppmuntras. Det finns idag mer eller mindre utbyggda ridleder, ridslingor och körvägar i vissa delar av landet men inte så att behovet är tillgodosett. Mycket av det arbete som läggs ner på ridvägar är ideellt samtidigt som det är väldigt lokalt och helt beroende av lokala eldsjälar.

Hösten 2007 anordnade LRF ett ridledseminarium där ett 30-tal personer från hela Sverige deltog. Syftet med mötet var erfarenhetsutbyte och inspiration med tid för både gruppdiskussioner och föreläsare från Sverige, England och Finland. Det var ett mycket givande möte och ett förslag som kom fram var att bilda ett gemensamt nätverk för ridleder som skulle kunna driva gemensamma frågor i framtiden, hålla i utbildningar och verka sammankallande.

### 3. Projektets syfte och målgrupp

Syftet med detta projekt var att undersöka intresset och behovet av ett nationellt rid- och körledsnätverk i Sverige med uppdraget att samordna kompetens, utbildning, marknadsföring, utvecklandet av vägar och leder samt stärka samarbetet mellan olika aktörer som föreningar, företagare, hästägare, kommuner, privatpersoner och markägare.

Målgruppen för projektet omfattar alla som har intresse, nytta av eller anknytning till hästar, natur och säkerhet. De stora grupperna utgörs av ryttare, kuskar, hästägare, företagare och andra verksamma inom hästsektorn, ridskolor och ridföreningar, kommuner, markägare, försäkringsbolag, lokalbefolkning och turister.

### 4. Projektets mål - hur har de uppfyllts

Detta projekt hade flera mål. För det första var målet att komma i kontakt med privatpersoner, föreningar, markägare, organisationer och företag som på ett eller annat sätt har anknytning till häst och rid- och körvägar i Sverige. Bland dessa skulle sedan en enkät skickas ut för att få en bild över behovet och intresset av att bilda ett nationellt rid- och körledsnätverk. Utöver detta var ett viktigt mål att ta reda på kompetensen bland de som är engagerade med ridleder och körvägar samt vilka problem som förekommer och hur dessa ska kunna förebyggas och minskas t ex genom utbildning och samarbete.

Slutligen var ett av målen att diskutera hur formerna för ett rid- och körledsnätverk skulle kunna se ut samt besluta om man ska gå vidare och bilda ett nationellt nätverk.

Samtliga mål har uppfyllts under projektets gång. Genom tidigare kontaktnät och personer som anmält sitt intresse för frågan samt med hjälp av sökningar på Internet har ett nytt kontaktnät skapats där ingående personer anmält sitt intresse för att få fortlöpande information samt kallelse till framtida möten. Genom att skicka ut en enkät erhöles information om behov och intresse av att bilda ett nationellt rid- och körledsnätverk. Enkäten gav även svar på vad man anser sig ha för kompetens idag och inom vilka områden det förelåg ett behov av information och kompetenshöjning. Genom att anordna ett möte, dit alla på kontaktlistan kallades, påbörjades diskussionen kring formerna på ett sådant nätverk, dess syfte samt huvudsakliga funktion. En övervägande andel av enkätrespondenterna (96 %) samt samtliga mötesdeltagare ställde sig positiva till ett nationellt rid- och körledsnätverk varvid planeringen av nästa nätverksmöte har påbörjats.

I ett långsiktigt perspektiv är målet att ett nationellt nätverk ska främja uppstart av nya ridledsföreningar och en utveckling av ridleder och körvägar vilka i sin tur utgör en viktig resurs för både hästföretagare, privatryttare och andra.

Ridleder främjar en god kontakt med markägare då man med ridleden styr ryttare och hästar till lämplig mark.

Med hjälp av samverkan kommer vi på en nationell nivå kunna samarbeta för frågor rörande en säkrare miljö för alla inblandade samt en levande landsbygd och en hållbar turism.

Ett annat resultat av projektet är förslaget om en hemsida - Ridleder och körvägar i Sverige – vilken kommer att fungera som en kontaktpunkt för samarbete och kunskapsutbyte inom nätverket samtidigt som det är marknadsföring utåt.

## 5. Genomförandeplan o tidsplan

Projekttiden mellan mars tom november 2009.

Enkätterna skickades ut under perioden juli-september 2009. Enkätsvaren sammanställdes under hösten 2009 vilka sedan låg till grund för programmet på det nationella rid- och körledsmötet som hölls i Vänersborg den 23:e oktober. Som ett resultat av enkätsvaren och ridledsmötet i Vänersborg kommer ett nationellt nätverk att bildas och planeringen av nästa nätverksmöte, som ska hållas i april 2010, påbörjades under november 2009.

## 6. Spridning av projektets resultat

Resultatspridningen sker dels via kontaktlistan som skapats genom projektet, dels via Hushållningssällskapets hemsida samt även genom ett flertal föreningar, olika centrum och hästkluster, via försäkringsbolag samt media, t ex har kontakt knutits med tidningen Ridsport, tidningen Häst och ryttare (Svenska Ridsportförbundets medlemstidning) samt TV 4 Skaraborg. I framtiden planeras även en projekthemsida med utrymme för denna typ av information.

Projektresultatet ligger som grund till det nationella nätverk som ska organiseras i förenings- eller projektform under våren 2010 för att därigenom kunna ansöka om medlemskap i Landsbygdsnätverket vilket är en bra kanal för kontakt och informationsspridning.

En annan tillämpning av projektet är att resultatet ligger till grund för formerna och innehållet på nästa möte.

## 7. Projektets arbetssätt

Projektet har genomförts i Hushållningssällskapet Västs regi. Ett samarbete kring planering och genomförande av nästa rid- och körledsmöte som ska hållas i april 2010 har inletts tillsammans med projektledare för projektet Vision Häst Värmdö.

### Projektets delar

För att uppfylla syftet med projektet skickades först en **enkät** ut och därefter bjöds intresserade in till ett **nationellt möte kring rid- och körleder** i form av en workshop med seminariepresentationer.

#### 7.1 Enkät

Huvudsyftet med enkäten var att;

- inventera erfarenheter och åsikter kring behovet av ridleder och körvägar,
- få information om befintlig kompetens och eventuellt behov av utbildning och stöd,
- ta del av goda och dåliga erfarenheter,
- få idéer hur man kan förbättra samarbetet mellan olika intressenter,
- få förslag på hur man kan höja säkerheten kring häst
- efterforska om det finns ett intresse för att bilda ett nätverk kring ridvägar och körleder eller om det finns några alternativa lösningar.

För att få kontakt med olika grupper som på ett eller annat sätt har intresse av ridleder gjordes sökningar efter olika ridledsföreningar och turridningsföretag på Internet. Utöver detta informerades det om projektet på Hushållningssällskapets hemsida plus att en upprepad kontakt togs med personer/föreningar som tidigare anmält sitt intresse för frågan. Under sommaren och hösten 2009 skickades 135 enkäter ut till representanter för de olika målgrupperna (ridledsföreningar, turridningsföretag, hästägare, myndigheter, skog- och markföreträdare, ridskolor, försäkringsbolag).

Enkäterna bestod av öppna frågor, dvs. det var inga kryssfrågor med färdiga svarsalternativ utan respondenten kunde svara fritt. Enkäterna hade samma grundupplägg men med ett par frågor anpassade efter respektive målgrupp, se bilaga 1.

#### Resultat

27 svar erhöles vilket innebär en svarsfrekvens på 20 % och nedan följer en sammanfattning av svaren som är sammanställda utifrån följande punkter;

- A) Tillgång och behov av vägar/stigar där man kan rida
- B) Specifika frågor till ridledsföreningarna kring syfte, mål och organisation
- C) Ridvägarnas betydelse för samarbetet mellan ryttare och markägare eller andra aktörer
- D) Företagsetablering
- E) Problem, svårigheter och konflikter
- F) Fungerande samarbeten och positiva effekter
- G) Förslag på hur miljön kan anpassas för häst och olika typer av hästverksamhet
- H) Förslag på hur hästhållare ska göra för att ta större hänsyn till mark och natur
- I) Utbildningsbehov
- J) Säkerhetsaspekter

K) Fördelar och intresse av att bilda eller vara med i ett nätverk för alla som arbetar med ridvägar, ridleder, ridstigar, ridslingor och/eller körvägar i Sverige

### **A) Tillgång och behov av vägar/stigar där man kan rida**

Till att börja med gjordes en inventering av behovet av ridleder och körvägar. På frågorna om det fanns vägar/stigar där man kan rida i närheten samt om det finns ett behov av ytterligare vägar/stigar uppgav alla utom en (denna var på gång att byta stall bl a p g a begränsade möjligheter till uteritt) att det fanns mer eller mindre lämpliga vägar/stigar för ridning. Dock var det en minoritet (4 %) som uppgav att de hade tillgång till helt motorfria leder direkt från stallet. Övriga var hänvisade till vägar som åtminstone delvis var trafikerade av bilar och andra motorfordon.

93 % uppgav att det förelåg ett behov av ytterligare ridvägar.



Foto: Anna Lundberg

### **B) Specifika frågor till ridledsföreningarna kring syfte, mål och organisation**

Av de tio ridledsföreningar som svarat på enkäten var det en förening som precis börjat planera att driva arbetet med ridvägarna som ett projekt för att så småningom kunna söka medel. Fyra var organiserade i form av ekonomiska föreningar, fyra som ideella föreningar och en drev ridleden i privat regi.

Antalet personer/representanter som var engagerade i frågan varierade mellan 2 och 15 stycken. Det var inte helt ovanligt att kommun, företagare (bönder, småföretagare), vägsamfälligheter och organisationer som LRF och Hushållningssällskapet, var involverade i projektet. De flesta ridledsföreningar som svarat på enkäten hade påbörjat arbetet ganska nyligen (meridianen för ”startår” låg på år 2004). Ledernas längd varierar mellan 8 km och 40 mil. Flera uppger dock att man fortfarande arbetar för att få till en förlängning av leden och bland enkätsvaren gick t ex att läsa; ”8 km idag, i framtiden oändlig!”.

De flesta uppgav flera syften med att skapa en rid- och körväg. För att ”gynna turismen” uppgavs av 90 % och ”för markägarnas skull” uppgavs av 80 % av de svarande.

Andra motiv var;

- att få till säkra förhållanden för hästar och ryttare,
- att leden skapats för att skydda markerna,
- för att öka kunskap om bygden samt skapa förutsättningar för hästföretagare att utveckla sina produkter,
- för att minimera konflikter mellan hästägare, markägare och det rörliga friluftslivet
- för att få in hästen som en naturlig del i samhället.

### ***C) Ridvägarnas betydelse för samarbetet mellan ryttare och markägare eller andra aktörer***

Ridvägar lyfts fram som betydelsefull faktor just när det handlar om samarbetet mellan markägare och ryttare – ”Ridslingor/ridvägar gör att de flesta ryttare rider på de anvisade vägarna vilket gör att ryttarna kanaliseras och slitaget på andra marker minskar.”

### ***D) Företagsetablering***

Fyra av de tio tillfrågade ridledsföreningarna uppger att leden bidragit till att nya företag startat eller är på gång att starta. En respondent uppger att en värdfamilj har startat med hästuthyrning tack vare leden plus att det finns utrymme för ytterligare en hästuthyrare. Fyra svarar att leden ännu inte bidragit till företagsetablering och två vet inte vad leden gett för effekter.

### ***E) Problem, svårigheter och konflikter***

#### ***Konflikter mellan hästbållare och andra intressenter i området***

Tio av de som svarat på enkäten (motsvarande 37 %) uppger att det förekommer en konflikt just nu eller att de tidigare varit i en konflikt p g a. häst och ridning. Här handlar det främst om konflikter med markägare som inte tillåter ridning på vägar och stigar samt bilister som inte tar hänsyn.

Orsaker till att markägare förbjuder ridning är dels att markerna blir söndertrampade, träck på vägbanan men även saker som kanske ursprungligen inte har med hästar att göra (t ex osämja i slakten).

Bland bilister är problemet att de passerar ryttare i för hög hastighet och för nära, att de tutar, mm. I samband med jakt förekommer det i vissa fall konflikter men man uppger att man har löst detta genom att inte rida i området under jaktperioden. Motionärer är en annan grupp som nämns i detta sammanhang. Konflikterna här handlar om att joggare, cyklister och skidåkare blir irriterade på hästspår och hästträck. I vissa fall förekommer det konkurrens om de bra befintliga stigarna/lederna, ex att man vill göra cykelväg eller vandringsled och på denna förbjuda ridning. Ett par svarar att de inte vet vad konflikten handlar om men att ”man känner sig alltid som att man stör när man är ute och rider” och att vissa personer uppträder hotfullt när de rider förbi.

#### ***Svårigheter och problem i samband med arbetet med ridleden/ridvägen***

Alla utom en av respondenterna har upplevt problem eller svårigheter i arbetet med ridleden. Problemen handlar om att det är svårt att hitta finansiering, att det är tidskrävande och svårt att få med alla inblandade och alla olika intressen. Några upplever att markägarna är negativa och inte förstår fördelarna med att skapa ridleder. Vissa markägare sätter upp hinder, staket, bommar, rishögar mm för att förhindra ridning. Flera nämner att vissa ryttare och hästföretagare är



motsträviga till att ta tag i frågan och skapa leder. Påståenden som att ”det fungerar idag”, ”det har alltid fungerat så varför ska vi göra något” och ”vi har allemansrätten på vår sida” används som motargument och man ser ingen nytta i att arbeta förebyggande.

Att få med kommunen, både för samarbete och som medfinansier, har för flera varit svårt eller omöjligt. I något fall har projektledningen inte fungerat på grund av personliga själ och konflikter med markägare.

Skogsavverkning och skogsmaskiner nämns som ett problem av två av de som svarat.

En annan utmaning är att ordna vatten till rastplatser. På vissa sträckningar har man problem med att ordna övernattningar vilket gör att det blir väl långa etapper.

För leder där ryttarna ska betala för att nyttja leden är det en utmaning att få alla betala samt hur detta praktiskt ska fungera. Ren sabotering, som till exempel förstörelse av skyltning i samhällen och nedskräpning förekommer också. Motordrivna fordon innebär både en risk för skador på själva leden samtidigt som det kan skada förtroendet bland markägarna.

## ***F) Fungerande samarbeten och positiva effekter***

### ***Fungerande samarbeten mellan hästhållare och andra intressenter***

Här kommer det fram flera goda exempel. Det är markägare som efter diskussion upplåter en remsa av vändtegen för ridning, företrädare för olika organisationer (LRF) som tagit initiativ till möten där man diskuterat vilka vägar ryttarna kan använda och gemensamma utbildningstillfällen i allemansrätt. Flera visar på samarbeten mellan kommun och ridklubbar som resulterat i ridvägar. Vissa stallägare (inackorderingsstall) har regelbundna möten med markägare och vägföreningar där överenskommelsen är att vägen får nyttjas om ryttarna sparkar undan ev. gödsel. Vissa hästägare ordnar avtal med markägare och jägare vilket även lett till regelbundna träffar. I ett par fall har detta lett vidare till att man börjat planera ett nytt projekt kring att bygga nya ridvägar i området.

### ***Väl fungerande moment under planering, iordningställande och/eller skötsel av leden samt positiva effekter***

På frågan om vad som fungerat bra i samband med arbetet med lederna var det flera som uppgav samarbetet med kommun, markägare och grannar. Även arbetet i föreningen lyfts fram som positivt och en positiv konsekvens som nämns är att samarbetet resulterat i att man lärt känna nya människor med samma intresse. Ridleden anses av flera ha lett till en ökad kontakt mellan olika grupper (hästfolk, markägare, kommun, entreprenörer). Flera visar på exempel där bidragsgivare och lokala företagare varit mycket positiva vilket stimulerat hela processen. Stor uppslutning i form av ideellt arbete har bidragit till att röjning och märkning, och fortlöpande skötsel fungerar gott. En annan positiv konsekvens av att arbetet drivits som ett gemensamt projekt är att kommunens ”intresse” för hästnäringen har ökat och att de kommunala tjänstemännens kompetens på området har förbättrats avsevärt.

Information och skyltning av leden som anger att den är till för både ryttare och fotgängare har resulterat i att man, åtminstone på vissa ställen, fått en bättre kontakt sinsemellan och att stämning bland lokalbefolkningen förbättrats. Att fotgängare och ryttare separeras på vissa sträckningar verkar vara uppskattat av både ryttare och fotgängare.

## ***G) Förslag på hur miljön kan anpassas för häst och olika typer av hästverksamhet***

Mer än hälften av de tillfrågade (56 %) hade flera olika konkreta förslag på hur miljön skulle kunna ändras för att anpassas bättre till ridning och andra hästverksamheter. De flesta förslagen handlar om att få in hästen och ryttarna som en naturlig del i samhället. I samband med att man

iordningsställer andra leder och vägar såsom cykelvägar, vandringsleder, motionsslingor och skoterleder ska det även byggas ridvägar så att även denna grupp separeras från motorfordon. Flera önskade en sammankoppling av befintliga stigar för att man på så sätt ska kunna rida variera sina turer både vad gäller sträckning och längd. Att stoppljus/övergångsställen ska kompletteras med knappar för ridande var ett förslag. Ett annat önskemål var att det ska finnas utrymme utanför stolparna till vägbommar så att man kan passera med häst. Andra förslag med anknytning till hinder som är utsatta i terrängen för att stoppa motortrafik på stigar, cykelbanor och skogsvägar (vägbommar, stenar, betongblock), var att dessa placeras ut så att man fortfarande kan passeras med häst. Vad gäller befintliga vägar och ridleder fanns det förslag på att underlaget ska anpassas bättre till just häst (underlagets hårdhet, att sprängsten täcks av andra grusfraktioner, att inte hela grusvägen/skogsvägen asfalteras utan att en bit lämnas där man kan rida, tåligare underlag som inte trampas sönder, flis som underlagsmaterial, mm) och att man planerar in ett framtida underhåll i samband med iordningsställandet (underlag, röjning av sly, osv). Önskemål fanns även om snöröjning vintertid samt att broar förstärks och anpassas så att de går att passera över med hästar. Ett annat förslag är att få till överenskommelser med markägare så att man kan rida i åkerkanten vilket många gånger underlättar möjligheten att ta sig fram och koppla ihop stigar/vägar utan att behöva rida på trafikerad väg. Att ridvägarna ska bli belysta på samma sätt som motionsspår var ett annat förslag. Ett annat önskemål som anknyter till miljön är att det skulle vara lättare att få reda på vem som är markägare då det härigenom skulle vara lättare att be om lov att få rida.

### ***H) Förslag på hur hästhållare ska göra för att ta större hänsyn till mark och natur***

En hel del förslag kom in kring vad hästhållarna kan göra för att minimera skador i naturen. Många av förslagen handlar om att hästhållare och de som har inackorderingsstall kommunicerar med markägarna, vägföreningar och andra och får till en dialog. Härigenom kan ridning och annan hästverksamhet styras till stigar, vägar och marker som klarar denna typ av slitage och även anpassas efter andra i naturen förekommande aktiviteter såsom jakt, skogsavverkning, etc. Att gå med i vägföreningar är ett sätt att förbättra samarbete och kommunikation som av egen erfarenhet rekommenderas.

Att genom utbildning och information öka kunskapen om allemansrätten och vad det innebär anses också vara av stor vikt bland flera respondenter.

### ***I) Utbildningsbehov***

Utbildningsbehovet verkar vara stort - samtliga respondenter efterfrågar en kompetenshöjning inom ett eller flera områden! Det är många olika utbildningar som efterfrågas. Det handlar både om utbildning för egen del som ryttare eller företagare men även om utbildningar för att kunskapen om hästar ska höjas hos andra grupper, t ex bilister, kommunanställda, politiker, markägare m fl.

För ryttare/hästhållare efterfrågas utbildning kring allemansrätt, trafikregler, säkerhet, utrustning och hästhantering. Flera påpekar även att kunskapen om just hästens beteende och behov samt hur man miljötränar hästar, saknas. Med ökade kunskaper om dessa områden skulle man kunna förebygga många av de problem som kan uppkomma. Även allmän kompetenshöjning om de lagar som rör hästhållning är andra förslag (djurskyddslag, föreskrifter, etc) som i förlängningen bidrar till en höjd säkerhet. Utbildningar av själva hästarna efterfrågas också, t ex miljöträning och grundlydnad.

Några av hästföretagarna efterfrågar utbildningar kring marknadsföring, ekonomi och företagsamhet. Även stöd och råd för satsningar utomlands efterfrågas.

Bland de som svarat som har anknytning till ridledsföreningar är det ett par som önskar ökade kunskaper om hur man anlägger en ridväg, vad som krävs av underlaget, hur man beräknar kostnader samt information kring själva arbetsmetoden vad gäller arbetsgången och kontakt med markägare, eventuella avtal, upphandling med entreprenör, ansökningar om projektstöd, sponsring, mm. Ökad information och kunskap kring projektledning samt ansökningsförfaranden, t ex i landsbygdsprogrammet, efterfrågas också av föreningarna.

Flera av de tillfrågade önskar att bilisterna informeras om de regler som gäller när man möter hästar på vägen, ansvarsfördelning samt information kring hästens beteende och hur man som bilförare ska agera när man möter eller passerar hästar och ryttare. Förslaget är att detta ska ingå i körkortsutbildningen men att man även tar till åtgärder för att informera de som redan har körkort då många har dåliga erfarenheter av hänsynslösa och okunniga bilister.

Andra som behöver information om hästens beteende och hur de kan reagera i olika situationer, t ex om de blir skrämde, anses vara motionärer, cyklister, markägare, boende i närområdet och andra människor som på ett eller annat sätt kommer i kontakt med hästar.

Ett förslag är att politiker, planerare och beslutsfattare får en ökad förståelse och kompetens kring hästens betydelse i samhället, hur man skapar en infrastruktur som omfattar hästar och ridleder/ridvägar, jämställdhet, friskvård, ökad säkerhet och andra faktorer som erhålls genom en satsning på hästsport och ridleder, mm.

Flera påpekar att det behövs utbildning bland alla grupper och inom alla ämnesområden. En svårighet är hur man ska nå ut med information. Ridskolorna skulle kunna vara ett bra forum för informationsspridning. Ofta är dock de som behöver information inte intresserade och därmed inte mottagliga för ny kunskap. Att sprida information via informationsblad och föreläsningar är andra förslag.

## ***J) Säkerhetsaspekter***

Samtliga svarande var engagerade kring säkerhetsfrågan och en bredd av olika åtgärder som vidtagits eller tas i beaktande lyftes fram.

### ***Hästen***

Flera påpekar vikten av att utbilda och miljöträna hästen innan man ger sig ut i trafiken. Som exempel på detta beskriver en hästhållare att hästarna ofta får gå i hagar nära hårt trafikerade vägar för att de ska vänja sig vid trafiken.

Ej så erfarna hästar rids ut tillsammans med erfarna hästar.

Turridningsföretag uppger att man är noga med att uthyrningshästarna är friska, trygga, säkra och att de fungerar väl i gruppen. De maximera deltagarantalet (6 ryttare) samt placerar hästarna i en bestämd ordning i ledet är en andra saker som ökar säkerheten.

### ***Ryttaren***

Två turridningsföretag uppger att de enbart tar emot erfarna ryttare på sina uteritter.

En privatryttare lyfter fram vikten av teoretisk utbildning (hon hade själv läst kurs om hästens beteende på universitet). Andra som svarat ordnar utbildningar där hästhantering och ”Säker till häst” ingår. Ett annat exempel på utbildningar är att man ordnar regelbundna träffar och seminarium i olika nätverk och forum, t ex på styrelsemöten, i stallet, mm där man diskuterar säkerhet.

Flera respondenter uppger att man anpassar val av ridtur efter trafiksituationen och att man undviker ridning vissa tider och vissa sträckningar när det är mycket trafik.

Som ryttare är man allmänt uppmärksam på bilar och annat, försöker att ta ögonkontakt med bilförare, markera med handen om andra trafikanter kör för fort, tacka alla som saktar ned och folk som vill stanna och klappa hästen får göra det. Försöker se snäll ut.

Vad gäller utrustningen uppges att man använder hjälm, säkerhetsstigbyglar och säkerhetsväst och flertalet bär reflexer och/eller lampor. Att bära färgglada kläder är ett annat exempel på säkerhetstänk. Vissa turriddningsföretag kontrollerar så att ryttarnas kläder inte har huvor, snören eller annat som kan fastna i träd och grenar

### **Leden**

En säkerhetsaspekt vad gäller leden är att man sett till att den är lätt att följa med tydliga markeringar så att man inte rider fel och hamnar i trafik eller på känslig mark. Bra kartor och en bra introduktion till leden inklusive information om allemansrätten poängteras av vissa. Hos andra ingår säkerhet för ryttare och djur som en del av färdguiden. Andra har dokument med enhetliga regler för ridning. Genom att ordna rutiner för inrapportering av skador etc på leden förebyggs skador.



Foto: Anna Lundberg

### **K) Fördelar och intresse av att bilda eller vara med i ett nätverk för alla som arbetar med ridvägar, ridleder, ridstigar, ridslingor och/eller körvägar i Sverige**

Av de 27 som svarat på enkäten var alla utom en positiva till idén om att skapa ett nätverk för de som är intresserade av ridleder och körvägar (96 %).

De fördelar man ser med ett nätverk är bl. a att kunna driva frågan med att få in hästen i samhällsplaneringen, att väcka intresset för häst och ridleder hos kommunerna, att samarbeta kring ansökningar och finansiering, ev. ett gemensamt ledmarkeringssystem, fortbildningsfrågor och utbildningsmaterial (ex kring allemansrätt och säkerhet vid uteritt) och gemensam marknadsföring. Erfarenhetsutbyte, inspiration, samarbete är andra effekter som kan underlättas genom ett nätverk.

Med hjälp av ett nätverk kan man även i den virtuella miljön skapa ett riksomfattande ”ridledsnätverk” med leder från norr till syd och öst till väst med en gemensam karta och en gemensam hemsida. Detta skulle kunna bidra till en ökad marknadsföring vilket i sin tur kan gynna turismen och turismföretagen. Bland kommentarerna kan man läsa *”Vore coolt att kunna rida genom hela Sverige”* och *”Vilken känsla att kunna rida genom hela Sverige! Sen behöver man ju inte göra det, bara tanken ger njutning”*.

Förutom kartor kan hemsidan även tillhandahålla information som olika policy- och utbildningsdokument, avtal, ansökningar, mötesanteckningar, forskningsnyheter, kalender för

olika aktiviteter, kontaktuppgifter och länkar till olika ridledsföreningar och turridningsföretag, osv som kan vara av intresse för de som arbetar med ridleder eller körvägar på ett eller annat sätt. Vad gäller själva lederna i den fysiska miljön är det flera som poängterar att det finns olika behov av ridleder och ”ridledsnätverk”. För privatryttaren handlar behovet om att kunna välja olika typer och längder av ridvägar där man utgår från stallet och kommer hem till stallet igen. Turisten och turridningsföretagen behöver ofta längre ridleder och turisten kanske till och med har önskemål att avsluta ridturen så långt bort som möjligt från startpunkten. Ansvaret för lederna föreslås ligga på olika instanser, ex kanske kommunen ska ansvara för de lokala ridslingorna medan turistföretagen har ansvar över sina egna leder.

Hur ett rid- och körledsnätverk ska organiseras och skötas är en fråga som lyfts upp och ett förslag är att det i nätverkets styrelse/drivande organ ska ingå företrädare för alla hästorganisationer.

## 7.2 Nationellt möte kring rid- och körleder

Den 23 oktober i Vänersborg anordnades en ”Inspirationsdag kring ridleder och körvägar i Sverige med möjlighet att påverka och utbyta erfarenheter”. Kallelsen skickades personligen till 221 personer och femton personer av dessa deltog på mötet. Av dessa företrädde 3 personer Hushållningssällskapet Väst, 3 personer olika kommuner och 3 personer olika ridledsföreningar. Övriga deltagare företrädde LRF/Nordsvenska Hästen, Hushållningssällskapet Halland/HästHalland, Askesby Sörgård, Jordbruksverket, Hästkompetenscentrum Dingle samt studerande på Hästentreprenörutbildningen i Vaggeryd. För närvarolista och mötesanteckningar, se bilaga 2.

Syftet med denna dag var fortbildning och inspiration, erfarenhetsutbyte, att diskutera intresse och behov av att bilda ett nationellt nätverk kring ridleder och körvägar samt syfte, organisationsform, uppdrag samt huvudmannaskap för ett sådant nätverk. Programmet för dagen byggde på enkätrespondenternas önskemål om fortbildning och information och huvudprogrampunkterna utgjordes av;

- a) Diskussion i helgrupp
- b) Tankeverkstad i smågrupper
- c) Informationsspridning
- d) Information om Landsbygdsnätverket
- e) Erfarenheter från Halland
- f) Erfarenheter från Göteborg
- g) Säker Häst på Orust
- h) Nästa möte

### ***a) Diskussion i helgrupp kring behov och intresse av ett nationellt Rid- och körledsnätverk, form, organisation och huvudmannaskap?***

Projektledaren Anna Lundberg, Hushållningssällskapet Väst, beskrev bakgrunden till det aktuella projektet och inspirationsdagen. Idén bygger på erfarenheter från ett lokalt projekt som handlar om att skapa rid- och körvägar på Orust. Projektgruppen, i form av en ideell förening, har vid upprepade tillfällen ställts inför problem, svåra beslut osv, där det vore önskvärt att få rådfråga någon med större erfarenhet. Samarbetsidéer, utbyte och studiebesök är andra områden där ett nätverk skulle kunna vara behjälpligt. Ett nätverk bygger dock på att det finns flera intresserade varför detta projekt drogs igång.

Frågan kring huvudmannaskap lyftes upp och olika exempel på aktörer nämndes, t ex LRF, Svenska Ridsportförbundet, Nationella stiftelsen, Jordbruksverket, Naturvårdsverket eller kanske rentav ett helt nytt verk – ”Ledverket”? Eller skulle Hushållningssällskapet vara intresserad av denna fråga?

Christina Milén Jacobsson, Hushållningssällskapet Väst, fortsatte diskussionen och meddelade att Hushållningssällskapet är positiva till ett huvudmannaskap ifall finansieringen är klar.

Ämnesområdet (häst, ridled, landsbygdsutveckling) överensstämmer med Hushållningssällskapets intresseområde. Vad gäller finansiering finns det olika lösningar som t ex EU-stöd men på sikt vore det önskvärt om nätverket är självfinansierat.

Frågan diskuterades i storgrupp och förslaget sågs som positivt. Dels har Hushållningssällskapet rätt kompetens för att söka och driva projekt. Organisationen är väl etablerad och neutral i sakfrågan kring hästar och ridleder. Hushållningssällskapet övergripande syfte är att gynna landsbygdsutveckling samt kontakten mellan stad och landsbygd. För dessa syften är ”hästen” perfekt som projekt. Detta gäller oavsett hästras eller användningsområde varför Hushållningssällskapet borde kunna ses som neutral i hästsammanhang och därmed kunna locka samtliga hästorganisationer, klubbar, föreningar, etc oavsett vad det är för inriktning på hästverksamheten, vilket är mycket önskvärt.

Diskussionsfrågan för dagen löd därmed; Skall Hushållningssällskapet arbeta vidare med att hitta formerna för ett arbetssätt kring ridleder och körvägar, hitta finansiering samt hålla i ett kontaktnät? Bland de röster som hördes var samtliga positiva till förslaget och att detta var ett perfekt ämne för fortsatt diskussion på det planerade ridledsmötet i april 2010.

### ***b) Tankeverkstad i smågrupper***

Frågorna runt behov och intresse av ett nationellt rid- och körledsnätverk, hur detta skulle organiseras och frågor kring syfte och uppdrag diskuterades även i smågrupper med hjälp av ”Operamodellen á la Sara och Christina”. Denna metod bygger på idéskapande genom fria associationer samt att man fångar allas idéer. Metoden garanterar att alla kommer till tals. Efter arbetet i smågrupper återsamlades alla och diskussionen avslutades i helgrupp. Metoden bygger på ytterligare sällning och prioritering av idéer, ett arbete som kommer att fortgå genom diskussion via e-post fram till nästa ridledsmöte i april 2010.

### ***c) Informationsspridning***

Ett av de områden där en ökad kompetens efterfrågas är informationsspridning. Hur når man ut med information till de som behöver den, även till de som inte vill ha information? Helena Granath, informatör vid Hushållningssällskapet Väst, visade på olika metoder och strategier för informationsspridning och marknadsföring. Många av de konflikter och svårigheter som uppkommer i arbetet med ridleder eller i vardagen har sin grund i bristande kommunikation. Här handlar det om allt från diskussionen med markägare till den viktiga ögonkontakten med bilister när man möts i trafiken.

### ***d) Information om Landsbygdsnätverket***

Ett av syftena med att bilda ett nätverk för de som är engagerade och intresserade av frågan kring ridleder och körvägar är att få till ett ökat samarbete och utbyte. Nils Lagerroth från Jordbruksverket informerade om Landsbygdsnätverkets uppbyggnad, uppdrag och hur deras medlemmar arbetar med just dessa frågor. Utöver en struktur som gynnar just kontaktskapande och utbyte erbjuder Landsbygdsnätverket visst ekonomiskt stöd för olika aktiviteter genom konferenscheckar. En diskussion hölls om själva nätverket och vad som krävs för ett medlemskap. För att ingå i Landsbygdsnätverket krävs en förening eller ett projekt med ett huvudmannaskap. Avslutningsvis diskuterades om det fanns ett intresse av ett medlemskap i Landsbygdsnätverket. Bland de närvarande fanns ett stort intresse av detta och frågan ska tas upp till fortsatt diskussion på ridledsmötet i april 2010. Innan dess ska Naturvårdsverket kontaktas

---

”Nätverk för ridleder och körvägar i Sverige”

– ett projekt finansierat med medel från Jordbruksverkets satsning på Livskraftigt hästföretagande

liksom landsbygdsnätverken inom EU för att ta del av erfarenheter inom den övergripande frågan kring leder samt eventuell befintlig organisation kring ridleder utomlands.

#### *e) Erfarenheter från Halland*

Ridleder och andra frågor kring häst och samhällsplanering är ingenting nytt utan det finns en hel del arbete och även forskning kring detta. Elisabeth Falkhaven från Hushållningssällskapet Halland/HästHalland delgav gruppen sin kunskap och sina erfarenheter. Utmaningarna när det kommer till just ridleder är ofta bristen på en långsiktig bärighet. Vad gäller hästfrågor och samhällsplanering i stort saknar hästfrågorna en påtryckningsorganisation motsvarande hundsidans Kennelklubb och det vore önskvärt med ett nationellt paraplyorgan.’

Även under denna programpunkt diskuterades ridlederna i förhållande till den övergripande infrastrukturen av leder. Eventuella fördelar av att arbeta med frågan på ett högre plan genom engagemang kring GCR-vägar och Multifuntionella rekreationstråk, diskuterades.

#### *f) Erfarenheter från Göteborg*

Göteborgs kommun (Göteborg Stad) har under senare år satsat på ridvägar som ett led i deras satsning på ridsport i stort. Flera års utredningar, planering och samarbete mellan olika aktörer har resulterat i en investering i olika hästanläggningar där ridlederna ses som en naturlig del. Rune Karlsson (Idrott & föreningsförvaltningen) samt Lauri Perälä (Park- och naturförvaltningen) redogjorde för den långa vägen från beslut om en ”Utvecklingsplan för Ridsporten i Göteborg” år 2004 till det läge man har idag med befintliga ridvägar.

#### *g) Säker Häst på Orust*

Anna Lundberg, Hushållningssällskapet Väst, och Ingvor Ohlsson, föreningen Häst på Orust, redogjorde för hur projektet Säker Häst på Orust fått pengar och vad det hittills har genererat i form av en ridslinga i Svanesund och olika utbildningsaktiviteter. En diskussion fördes kring problematiken av långsiktig planering och finansiering.

#### *h) Nästa möte*

Intresset var stort för ett uppföljningsmöte. Även intresserade som inte kunde delta på detta möte har meddelat att de vill ha mötesanteckningar samt kallelse till framtida möten. Förslaget är att nästa möte hålls på Värmdö och anordnas tillsammans med Vision Häst Värmdö i april 2010.



Foto: Anna Lundberg

## 8. Slutsats och rekommendationer

Projektet har under arbetets gång fått ett väldigt positivt bemötande och behovet och nyttan av ett nationellt ridled och körvägsnätverk måste anses vara stort.

Nedan följer en sammanfattning av erhållna erfarenheter samt en rekommendation inför framtiden.

### Sammanfattande diskussion utifrån enkäter samt rid- och körledsmötet

Enkätsvaren och diskussionen på ridledsmötet visar på att en övervägande majoritet ställer sig positiva till idén om att bilda ett nationellt nätverk för ridleder och körvägar (96 % respektive 100 %).

I diskussionen om syftet med ett ridled och körvägsnätverk samt hur ett sådant nätverk ska verka finns många olika åsikter och idéer vilket speglar den bredd och omfattning som just hästar och ridvägar och körleder har. Orsaken att man engageras sig i frågan varierar stort. Kopplingarna mellan häst, hästhållning, hästhållare, hästverksamhet och samhället i stort, är många. Vissa ser nätverket som ett möjligt redskap för att skapa en infrastruktur i samhället som omfattar även hästen och därtill hörande verksamheter. Nätverket skulle även kunna vara ett forum för diskussion kring rid- och körledernas betydelse för en levande landsbygd, sysselsättning och miljö samt där frågor kring allemansrätt, samarbete och avtal, jämställdhet, integrering, friskvård, ungdomssatsningar, förebyggande säkerhetsarbete, osv diskuteras. Andra ser nätverket som en väg till ytterligare marknadsföringsmöjlighet och samarbete för företagare med anknytning till häst, exempelvis genom gemensamma kartor och länkade internethemsidor. Nätverket skulle även kunna bidra till ett gemensamt grepp vad gäller marknadsföring av Sverige som turistland i allmänhet och hästrelaterad turism i synnerhet. För en tredje grupp anses nätverket kunna fungera som ett forum för att öka kommunikation och samarbetet mellan olika intressenter som ex ryttare och markägare så att man härigenom skulle förebygga konflikter. Ett annat användningsområde för ett nätverk är att det skulle kunna fungera som en kunskapsbank med information och möjlighet till kontakt och erfarenhetsutbyte vilket skulle stimulera både nationellt och lokalt arbete med att anlägga ridleder och körvägar. Ett gemensamt ledmarkeringssystem och en gemensam kvalitets- och säkerhetspolicy är andra önskemål. Även ett internationellt perspektiv finns där ett svenskt nätverk skulle kunna verka för att frågan kring häst och hästrelaterade verksamheter stimuleras.

Ridleder och körvägar har betydelse för många aktörer och verksamheter och de anknyter till flera olika områden vilket är positivt eftersom det engagerar många olika människor som kan bidra med olika kompetenser och erfarenheter - det finns en naturlig bredd inom gruppen. Denna bredd bör tas till vara genom att bilda ett nätverk där alla olika aktörer välkomnas. På så sätt skapas en mötesplats där olika aspekter kan införlivas och diskuteras och man slipper välja om nätverket exempelvis ska verka för säkerhet *eller* turism. Med ett väl strukturerat nätverk med tydlig organisation kan flera olika frågor innefattas så att nätverket kan arbeta för *både* säkerhet *och* turism. Fördelarna med detta är många. Dels anknyter de olika ämnena till varandra vilket ger synergieffekter, ex skulle man kunna använda sig av säkerhet i sin marknadsföring för att locka turister. Dels så finns det fördelar med ett nätverk som omfattar ett brett ämnesområde då detta medför att många olika näringar, verksamheter och människor får kontakt och möts. Något som i sin tur kan leda till bättre och/eller nya typer av verksamheter.



Vad gäller organisationen av ett rid- och körledsnätverk har olika möjligheter diskuterats. Dels handlar det om själva strukturen på nätverket men även om var detta nätverk ska sorteras. T ex ligger frågan om vandringsleder under Naturvårdsverket medan häst, hästhållning osv ligger under Jordbruksverket. Även här är det viktigt att poängtera fördelarna med att häst, ridleder och körvägar har många beröringspunkter. Det visar på att det är en aktuell fråga som har betydelse inom flera olika områden. Parallellt vad gäller diskussioner, frågeställningar och utmaningar går att dra till andra organ som arbetar med motorfria leder, ex vandringsleder, cykelleder, kulturleder, tillgänglighetsstråk, mm. Frågan är om nätverket för rid- och körleder ska drivas som ett projekt, sorteras in under befintlig struktur eller om det ska genomföras större förändringar och att man t ex inför ett nytt verk med ansvar för alla motorfria leder, ett s k Ledverk motsvarande Vägverket. Under projektets tid har diskussionen påbörjats och frågan kommer att diskuteras under våren. Ett förslag är dock att det bildas en nationell förening och att det skapas ett nationellt projekt kring frågan. Härigenom skulle man kunna söka om medlemskap i Landsbygdsnätverket samt få möjlighet att söka olika stöd, ex landsbygdsstöd.

Det långsiktiga målet är givetvis att skapa en organisation som klarar sin verksamhet utan olika stöd. Men under en uppstartsperiod skulle stöd och bidrag i olika former kunna förbättra förutsättningarna till att sprida information om nätverket för att kunna samla intresserade till diskussion. Av erfarenhet från detta projekt vet vi att det tar tid att hitta intresserade och att samla dessa, inte minst p g a att det är ett projekt som omfattar många målgrupper som finns spridda över hela landet. Svarefrekvensen på enkäten som skickades ut inom projektet låg på 20 % vilket är lågt. Orsakerna till detta kan vara flera. Att enkäten skickades ut sommartid kan vara ett skäl. För turridningsföretag och markägare (bönder) innebär sommaren högsäsong arbetsmässigt medan det för kommuner och ridskolor innebär semestertider. Att personen som fick enkäten inte var vidtalad innan utskick liksom att det inte skickades ut några påminnelser kan också påverka. Den låga svarefrekvensen gör att resultatet är svårt att generalisera och viss försiktighet ska tas vad gäller den kvantitativa delen av enkäten, t ex åsiktsfördelningen i olika frågor. Samtidigt var syftet med enkäten att samla in erfarenheter, kompetens och eventuella kompetensbehov samt inventera ifall det förelåg ett intresse att bilda ett nätverk. Detta syfte uppfylldes genom enkäten även om svarefrekvensen var låg, ur ett kvalitativt perspektiv är allas röst är lika värdefull.

Ridledsmötet var väldigt lyckat ut flera perspektiv. Blandningen av seminarium och diskussion bidrog till en ömsesidig kompetenshöjning. Workshopen har initierat en diskussion som kommer fortgå även efter avslutat projekt.

Utöver att det föreligger ett intresse för att bilda ett nätverk visar både enkäten och ridledsmötet att det finns ett stort behov av fler och längre ridvägar. Av de som svarat på enkäten uppger 93 % att det föreligger ett behov av fler ridvägar. Detta behov finns även bland turridningsföretag som redan idag bedriver en verksamhet. Dels handlar det om att öka säkerheten i verksamheten men även för att kunna möta kundens behov och för att kunna anpassa utbudet efter kundens önskemål behövs det fler leder.

För privatryttarna handlar det om att kunna utöva ett intresse under säkra förhållanden som dessutom erbjuder variation och flexibilitet. Trafiksäkerhet är en basal fråga men för att skapa förutsättningar för en långsiktighet krävs att kontakt med markägare, grannar, motionärer etc fungerar tillfredställande. Många ryttare och hästägare idag uppger att de känner sig hotade och ovälkomna, helt i onödan eftersom det i de flesta fall finns utrymme för alla. De olika intressenterna skulle istället kunna gynna varandra. Ex bidrar de betande hästarna till ett öppet landskap, ridningen motverkar att gamla vägar och stigar växer igen, hästarna bidrar till sysselsättning och utflyttning på landsbygden.

För att uppfylla den ökade efterfrågan på ridvägar behövs en planering så att man i samband med iordningsställandet av andra leder och vägar, såsom cykelvägar och motionslingor, även bygger ridvägar. Trafiksituationen är en annan idag och hästantalet har ökat vilket innebär en annan säkerhetsrisk och ett annat tryck på marker. I vissa områden föreligger sådana problem att en diskussion kring att undanta hästen ut allemansrätten har väckts. Här måste vi arbeta förebyggande så att inte hästen och hästverksamheten utesluts ur samhällsplanering och allemansrätten. Genom ett rid- och körledsnätverk kan frågan lyftas och intensifieras, inte minst hästägarna måste få förståelse för att samhället förändrats. Politiker och tjänstemän behöver få en ökad förståelse för hästen i samhället, vad som krävs för att olika verksamheter ska fungera och djurskydds krav ska uppfyllas, osv. Entreprenörer och samhällsplanerare behöver ha ökade kunskaper om hästens beteende och behov så att miljön, ex broar, avspärrningar, trafikövergångar, underlag, mm kan anpassas utifrån hästen istället för tvärt om.

Genom att arbeta tillsammans med markägarna skulle ett ridledsnätverk kunna komma med önskemål och kunna ställa krav på att ett ersättningssystem som omfattar även ridleder och körvägar skapa. På samma sätt som lantbrukare och bönder kan få ersättning för naturbetesmarker och kulturminnen skulle ridvägar och körleder kunna vara bidragsgrundande. Härigenom skulle hästar och ryttare ses som en resurs istället för ett problem eller en kostnad och det skulle skapas ett större intresse hos markägaren att underhålla leder och vägar.

### **Idéer, önskemål och rekommendationer inför framtiden**

Utifrån erfarenheterna från detta projekt är vi övertygade om att det finns ett stort behov av ett nationellt rid- och körledsnätverk. Detta nätverk kommer att fylla flera olika funktioner såsom;

- Inspirera fler grupper och föreningar att initiera en utbyggnation av leder
- Skapa en plattform för kontakt, samarbete och diskussion mellan olika aktörer såsom ridledsföreningar, kommuner, markägare, ryttare, företag, m fl
- Skapa en kunskapsbank vilken underlättar arbetet för olika aktörer. Arbetsmetoder, avtal och ansökningar är några exempel på moment som kan generaliseras och användas av flera grupper
- Få till ett samarbete så att angränsande leder kan sammanbyggas till längre och mer förgrenade leder
- Skapa kartor som visar leder från söder till norr respektive öster till väster vilket ökar värdet på ridlederna då valfrihet och valmöjlighet lockar både till inflyttning och till turism
- Skapa samverkansmöjligheter för gemensam marknadsföring av leder och vägar
- Ordna gemensamma aktiviteter och utbildningar.
- Lyfta frågor rörande häst och säkerhet i samband med ridning och körning i naturen.
- Fungera som en aktör i ett internationellt samarbete.

Hushållningssällskapet föreslås stå för huvudmannaskapet för nätverket, åtminstone inledningsvis.

**Hästar och ridsport har kommit för att stanna!  
- Med hjälp av ett rid- och körledsnätverk skulle hästen  
kunna bli en tillgång i samhället istället för en orsak till konflikt!**

## 9. Kontaktpersoner

Anna Lundberg  
Hushållningssällskapet Väst  
Box 17  
462 21 Vänersborg  
070-6362163, 070-7928595  
anna.lundberg@hush.se

Christina Milén Jacobsson  
Hushållningssällskapet Väst  
Tel & mobil 0521-72 55 15  
cmj@hush.se

## 10. Referenser

HNS, 2007. Hästen i kommunen - betyder mer än du tror. En praktisk guide för kommunens medarbetare.

SCB, 2005. Pressmeddelande från SCB och Jordbruksverket, 2004-12-08, Nr 2004:321

SCB, Jordbruksverket, Naturvårdsverket och LRF, 2007. *Hållbarhet i svenskt jordbruk 2007*

SJV, 2001. Möjligheterna att uppskatta hästuppopulationens storlek och struktur.

Svenska Ridsportförbundet, <http://www2.ridsport.se/t2.aspx?p=92985>, använd 2009-12-22

## 11. Bilagor

Bilaga 1 – Utskick till ridledsföreningar (projektbeskrivning samt enkät)

Bilaga 2 – Mötesanteckningar Nationellt ridledsmöte, Vänersborg 23/10-09

## Bilaga 1 – Utskick till ridledsföreningar (projektbeskrivning samt enkät)

### Vill Du vara med och påverka framtidens rid- och körleder?

För att få bakgrundsinformation om det finns ett behov och ett intresse att bilda ett nätverk för alla som är engagerade kring ridleder och körvägar i Sverige hoppas jag att Du vill bidra med Dina synpunkter!

Genom medel från Jordbruksverkets satsning på Livskraftigt hästföretagande driver Hushållningssällskapet Väst ett projekt kring möjligheten att bilda ett nationellt rid- och körledsnätverk i Sverige. Syftet är att man inom detta nätverk kring ridleder och körvägar i Sverige ska kunna ha möjlighet att samordna kompetens, utbildning, marknadsföring, utvecklandet av ridvägar och leder samt stärka samarbetet mellan olika aktörer som föreningar, företagare, hästägare, kommuner, privatpersoner och markägare.

Dina åsikter är värdefulla så jag hoppas att Du har möjlighet att besvara några frågor, se enkäten nedan.

### Bakgrund

Även om en hel del ridning och annan träning kan utövas i ridhus eller paddock finns det ett stort behov av att komma ut med hästen i naturen. För att det ska kunna genomföras utan varken häst, ryttare/kusk eller markägare missgynnas eller rent av far illa krävs att vissa förutsättningar uppfylls. För trots alla positiva effekter som ett ökat hästantal innebär uppkommer det ibland konflikter och problem. Hästar är bytesdjur med flykt som främsta vapen. De är stora, starka djur och i trafiken kan det bli problem genom att de plötsligt kan ta ett skutt åt sidan, kanske rakt ut i vägen om de blir rädda för något vid sidan om, även om de är vana vid trafiken i sig. Att allt fler ryttare ger sig ut i skog och mark kan ge upphov till ett ökat slitage och därmed en ökad risk för konflikter mellan ryttare och markägare. Ett sätt att hantera och förebygga ev konflikter är att man ordnar ridleder och körvägar i samförstånd med markägare och på så sätt styr hästarna till områden som klarar denna typ av slitage. Samtidigt separeras hästarna från trafiken vilket ökar säkerheten.

Ridvägar är dock bara en del av lösningen. Det är i stort sett omöjligt att helt separera hästar och trafik i alla lägen och utbildning av ryttare, hästar och bilister är exempel på andra delar som behövs. Vad mer kan man göra? Finns det andra sätt att få till en säker ridning? Hur gör man på andra ställen? I andra länder?

Till en början är syftet med detta projekt att lyfta frågan och få till en diskussion så att goda exempel kommer fram och vi kan ta vara på varandras erfarenheter. Med detta som bakgrund är vi övertygade om att det finns ett stort behov av ett nationellt nätverk för ridleder och körvägar och att ett nätverk fyller flera funktioner!

### Planerade aktiviteter

1. Till en början handlar det om att få kontakt med så många intresserade som möjligt, därav detta utskick.
2. För att få en bild över befintlig kompetens och önskemål om utbildning, stöd osv genomförs en enkätundersökning, se enkäten nedan.
3. I augusti 2009 kommer en kallelse skickas ut till intresserade för ett upptaktsmöte.
4. Upptaktsmötet planeras hållas i september och här är det tänkt att ramarna för nätverket diskuteras.
5. I oktober planeras ett seminarium med workshop för alla intresserade. I samband med detta möte ges efterfrågad utbildning samtidigt som kalendarium för år 2010 planeras.

## Information

Fortlöpande information om planerade aktiviteter skickas ut via e-post till intresserade. Samma information kommer även att finnas tillgänglig via Hushållningssällskapets hemsida:

<http://hs-vast.hush.se/?p=14537&t=4681>

På denna hemsida finns även projektbeskrivningen i sin helhet.  
Om du har frågor eller funderingar är du välkommen att höra av dig! Likaså om du vet någon person, förening eller annan organisation som skulle kunna vara intresserad av detta projekt.

För frågor eller ytterligare information kontakta:

Anna Lundberg, 070-7928595, 070-6362163, [anna.lundberg@hush.se](mailto:anna.lundberg@hush.se)

## Enkät

Tacksam om Du kan besvara frågorna nedan senast den 1:a augusti. Detta gör Du lättast genom att trycka på "Svara" i ditt e-postprogram, fylla i svaren direkt under varje fråga och sedan "Skicka" ditt svar.

1. I vilken form drivs ridleden/ridvägen - vem är ansvarig?  
Privat, ideellt, föreningsform, kommunen, annat?
2. Hur många aktiva är ni som är engagerade kring leden? Privatpersoner? Företag? Kommun? Andra?
3. När påbörjades arbetet med leden/ridvägarna i området?
4. Hur lång är leden idag? Hur lång planeras leden bli?
5. Vad är huvudsyftet med leden?  
Turism, för lokalbefolkningen, för markägarnas skull, annat?
6. Är säkerhet för ryttare och hästar något som diskuteras? I så fall hur och vilka aspekter?
7. Vad anser Du fungerat bra under planering, iordningställande och/eller skötsel av leden?
8. Har ridvägen/ridleden gynnat företagsetablering? I så fall hur? Ge gärna exempel?
9. Har Du sett några andra effekter på ridvägen/ridleden? Positiva? Negativa?
10. Har Du stött på svårigheter, problem i samband med arbetet med ridleden/ridvägen? Är det något som fungerat mindre bra? I så fall vad?

11. Har Du några önskemål om fortbildning, information e t c för att arbetet med ridvägen/ridleden ska fungera bättre? Är det något kompetensområde Du/Ni saknar? I så fall vad?

12. Ser Du några fördelar med att bilda eller vara med i ett nätverk för alla som arbetar med ridvägar, ridleder, ridstigar, ridslingor och/eller körvägar i Sverige? Eller har Du alternativa lösningar?

13. Har Du några andra funderingar eller förslag kring detta med ridvägar och ridleder? I så fall vad?

Ja, jag önskar fortlöpande information om detta projekt, skicka denna till:

E-post:

Adress:

Stort tack för din medverkan!

## Bilaga 2 – Mötesanteckningar Nationellt ridledsmöte, Vänersborg 23/10-09

### Minnesanteckningar från ett Inspirationsmöte i Hushållningssällskapets regi.

**Ämne:** Inspirationsdag kring ridleder och körvägar i Sverige med möjlighet att påverka och utbyta erfarenheter.

**Plats:** Hushållningssällskapets(HS) lokaler i Vänersborg.

**Tid:** Kl 09.00 den 23 oktober 2009.

Anna Lundberg och Christina Milén Jacobsson från Hushållningssällskapet hade inbjudit till denna Inspirationsdag. Kallelse hade utgått personligen via e-post till 221 st personer som skulle kunna ha intresse av att inspirera, låta sig inspireras samt ev bygga upp ett nationellt nätverk kring rid- och körleder. Kallelsen låg även utlagd på HS Västs hemsida plus att de som fått kallelsen via e-post uppmanades att sprida informationen vidare.

Det var 35 st personer som anmälde sitt intresse och 15 av dessa kom på mötet för att antingen bara lyssna eller informera och inspirera oss andra.

#### \* Introduktion av HS och Projektet

Anna Lundberg hälsade alla välkomna och höll en kort presentation om bakgrunden till dagens möte.

Av erfarenheter från ett lokalt projekt med att skapa rid- och körvägar på Orust fanns ett behov av att ta del av andras erfarenheter varför HS sökte projekt pengar hos Jordbruksverket till en förstudie gällande intresset av ett "Nationellt Rid- och Körledsnätverk". Pengar beviljades för hösten 2009 och huvudsyftet med projektet var att inventera om det fanns ett intresse av att bilda ett nationellt nätverk. Ett led för att diskutera detta var att anordna ett möte för erfarenhetsutbyte, utbildning och f a diskussion kring ev intresse, syfte, upplägg, organisation, ansvarsområde, mm. Frågan kring huvudmannaskap lyftes upp och olika exempel på aktörer som LRF, Svenska Ridsportförbundet, Nationella stiftelsen, Jordbruksverket, Naturvårdsverket eller kanske rentav ett helt nytt verk – "Ledverket"? Eller skulle Hushållningssällskapet vara intresserad av denna fråga?

Dagens möte skulle alltså besvara frågorna:

Nationellt Rid- och körledsnätverk, Ja eller Nej?

Om Ja, hur skulle detta se ut, hur skulle det organiseras och vem skulle ha huvudmannaskapet?

Christina Milén Jacobsson höll en kort information om HS:s organisation och deras sätt att arbeta. Hon visade på hur "Häst" som är ett eget arbetsområde, skulle kunna införlivas som en del i alla de övriga arbetsområden som HS har.

Christina sa att HS var intresserade av att vara huvudman för ett Nationellt Rid- och Körledsnätverk ett sk "Ledverk".

Ett EU-stöd skulle ev kunna finansiera HS:s huvudmannaskap i "Ledverket".

Dagens fråga alltså: Skall HS jobba vidare med ett "Ledverk"?

#### \* Deltagarpresentation

Efter denna introduktion gjorde deltagarna en kort presentation av sig själva.

#### \* Tankeverkstad – "Operamodellen á la Sara och Christina".

Inför diskussionen i smågrupper presenterade Christina, i turbofart, en modell för hur man kan jobba med idéer så att alla kommer till tals och får sina idéer framförda.

Deltagarna delades upp i grupper och fick av Anna i uppgift att diskutera följande gällande "Ledverket": Hur, Egna erfarenheter – kompetens och behov samt Hur ser vår "framtdröm" ut? För denna övning avsattes 7 minuter. Idéerna samlades in och kommer att sammanställas av Anna och skickas ut för röstning via e-mail.

\* **Informationsspridning.**

Helena Granath från HS gick igenom vad som är viktigt när man skall föra ut sitt budskap/sprida information.

Syftet, Målgruppen, Budskapet och Argumenten/"Tekniken". Det är viktigt att tänka strategiskt och att ha ett bra nätverk.

Hur väcker man intresset hos ointresserade? Det gäller att hitta "Intresseväckare". I vissa fall kan det vara bättre att dela upp informationen. T ex genom "Foot-in-the door"-tekniken där man börjar med en insats som upplevs mindre, man "smyger in" insatsen. Eller genom sk "Door in-the-face"-teknik där man framställer ett höginvolverande beslut som låginvolverande genom att man t ex börjar med att begära mycket för att sen kunna minska sina krav men ändå få det man önskar.

Uppföljning och utvärdering är viktigt.

\* **Information om Landsbygdsnätverket**

Nils Lagerroth representerar Landsbygdsnätverket och arbetar med frågan både i Sverige och på EU-nivå.

Idéen bakom Landsbygdsnätverket är att "Dela lärdomar med andra och hitta andra att samverka med" dvs "Vara med och bidra till målen om en hållbar landsbygds-utveckling!".

För närvarande finns det 35 miljarder kronor i Landsbygdsprogrammet (Leaderpengar).

Jordbruksverket och Länsstyrelsen är de som beslutar om pengarna.

Från politikerhåll är sysselsättning ett av huvudsyftena och jordbruksministern har på frågan "vilka tre saker dessa pengar ska generera" svarat "jobb, jobb, jobb".

Nils redogjorde för hur nätverket var uppbyggt och vilka som var medlemmar. Nils redogjorde också för de olika verktygen i "Verktygslådan" som möjliggjorde att man kunde utbyta erfarenheter, information, kunskaper om metoder och delta i en dialoger om villkor för landsbygdsutveckling. De sk verktygen bestod av: Träffar, Inspiratörer (33 st), Analys och omvärldsbevakning, Kontaktpunkt Leader, Information, Forskarsamverkan, Internationellt utbyte samt Kansli som samordnar.

Landsbygdsnätverket ger pengar i form av sk nätverkscheckar man kan söka. Checkarna är på max 100 000 kr och kan sökas genom en förening eller motsvarande, såsom exempelvis HS. Kraven och anvisningar om hur man söker dessa checkar finns på hemsidan [www.landsbygdsnätverket.se](http://www.landsbygdsnätverket.se)

Nils erbjöd sig att kontakta representanter i Norge, Danmark, Nederländerna och Storbritannien för att höra om de har erfarenheter av nationella nätverk kring ridleder, körvägar e t c.

Nils föreslog att vi borde kontakta Naturvårdsverket då vi i diskussionen berört vandringsleder, t ex i form av gemensamma rid- och vandringsleder, eftersom vandringslederna sorterar under Naturvårdsverket.

\* **Erfarenheter från Halland**

Elisabeth Falkhaven talade om att det fanns en del forskning inom området såsom:

- Hästen i samhällsplaneringen av Catharina Svala, SLU



- Landskapsarkitektur av Anna Peterson, SLU
- Arbetsvetenskap, Ekonomi och Miljöpsykologi av Mats Gyllin, SLU
- Säkerhet till häst, konflikter och lösningar av Hanna Älgåker, SLU
- Sara Hillbom, Planering för naturvård och friluftsliv. En telefonundersökning om friluftslivet i Marks kommun, Gbg:s Universitet
- Upplevelser till häst på ridleder genom Halland av Agneta Åkerberg, HS Halland
  - Häst i Halland av Elisabeth Falkhaven, HS Halland

En del av ovanstående studier finns att ladda ner, i pdf-format, från hemsidan [www.hasthalland.se](http://www.hasthalland.se).

Därefter redogjorde Elisabeth om sina erfarenheter och resultatet från det som en gång entusiastiskt marknadsfördes som Ridled Halland, där endast skyltar återstår idag, till det man nu arbetar med i form av att bygga Kluster runt en redan befintlig hästverksamhet.

Svårigheten enligt Elisabeth är att finna en långsiktig bärighet i ridledsprojekten. Ett sätt att finna långsiktig bärighet i ridledsprojekt kan vara att få med kommunen i projektet. En kommun som tagit initiativ till att iordningställa ridvägar för fritidsridning är Lerums kommun för vars projekt Elisabeth gav en kort information.

Enligt Elisabeth saknar hästar en påtryckningsorganisation liknande Kennelklubben dvs ett nationellt paraplyorgan.

Elisabeth nämnde att man kan bredda fokus vad gäller leder till att inte bara gälla hästar, sk GCR-vägar och Multifunctionella rekreativstråk.

Elisabeths mission är ”In med hästen i samhällsplaneringen!!!”

#### \* Erfarenheter och idéer från Göteborgs satsning på ridsport

Göteborg är också en kommun som nyligen satsat på ridvägar.

Rune Karlsson redogjorde för den långa vägen från beslut om en ”Utvecklingsplan för Ridsporten i Göteborg” år 2004 tills man år 2007 fick beviljat 20 miljoner kronor till upprustning av 10 st utvalda ridanläggningar och 20 miljoner kronor till ridvägar.

Lauri Perälä redogjorde för själva genomföringsfasen med de praktiska problem som då dök upp och hur man på bästa sätt försökte lösa dessa.

Utvecklingsplanen mm kan hittas på nätet under [www.ioff.goteborg.se](http://www.ioff.goteborg.se).

#### \* Säker Häst på Orust

Anna Lundberg och Ingvor Ohlsson redogjorde för hur projektet Säker Häst på Orust fått pengar och vad det hittills har genererat i form av en ridslinga i Svanesund och olika utbildningsaktiviteter.

Långsiktig finansiering och pengar för underhåll är den stora frågan även för projektet ”Säker häst på Orust”. Pelle Tjärnbro tipsade om att man kunde få, t o m välja ut, lämplig långtidssjukskriven person som Arbetsförmedlingen betalade för att man sysselsatte. Kravet är dock att det finns en utsedd Arbetsledare. Pelle hade löst underhållsfrågan på detta sätt med sig själv som arbetsledare.

#### \* Nästa möte

Intresse finns för ett uppföljningsmöte. Ett förslag är att detta möte läggs på Värmdö och anordnas tillsammans med Vision Häst Värmdö i april 2010.

Vid protokoll  
Ingvor Ohlsson