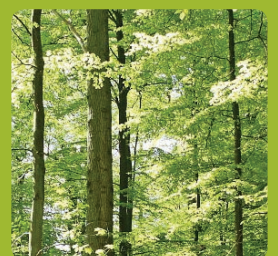




ETABLERING AF RIDESTIER I NATUREN - sådan!





INDHOLDSFORTEGNELSE

Titel:
Etablering af ridestier
i naturen – sådan!

Udgiver:
Naturturisme I/S
Kullinggade 31 E
5700 Svendborg
Tlf. 62233045
Mail: dso@svendborg.dk

URL: www.naturturisme.dk

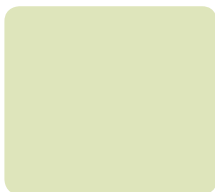
Udgivelsesår:
Februar 2009

Forsidefoto:
Flint foto

Naturturisme I/S er et tværkommunalt interessentskab, som skaber nye natur og kulturhistoriske oplevelser i de fire sydfynske kommuner. Vi skaber grundlaget for en erhvervsudvikling ved at øge områdets attraktivitet for turister og tilflyttere. En udvikling med afsæt i områdets naturlige styrker.

Projektet er etableret gennem et Lokalt Grønt Partnerskab med støtte fra Friluftsrådet og Skov- og Naturstyrelsen.

1. Indledning	3
2. Sammenfatning	4
3. Hvor må man ride?	6
3.1 Lovgivning	6
3.2 Offentlige veje	6
3.3 Private veje og arealer	6
3.4 Skove	6
3.5 Strande	7
3.6 God rideskik for ryttere	7
4. Hvad er en god ridesti?	8
4.1 Ridespor	8
4.2 Ridestier	10
4.3 Private fællesveje	12
4.4 Hvad koster ridestier og ridespor i anlæg og drift	12
4.5 Praktiske problemer med fugtige områder m.m.	14
4.6 Specielle ridespor	15
5. Kombinationen af ryttere og andre brugere	17
5.1 Stier for både ryttere og andre brugere	17
5.2 Konflikter mellem brugergrupper	18
6. Rideruternes forløb og faciliteter	20
6.1 Korte rideture	20
6.2 Lange rideture	20
6.3 Faciliteter	21
6.4 Parkeringspladser	21
6.5 Overnatningsmuligheder	22
7. Krydsning af vej	23
7.1 Transitridestier	23
7.2 At krydse en vej	24
7.3 Advarselsmarkering - bilister	24
7.4 Advarselsmarkering - ryttere	24
8. Links	25



(Foto: Flint foto)



(Foto: Flint foto)

1. INDLEDNING

Manualen "Etablering af ridestier i naturen – sådan!" er et resultat af Naturturisme I/S projekt "Ridestier på Sydfyn og Øerne" med det formål at skabe bedre ridemuligheder i de fire kommuner Langeland, Ærø, Svendborg og Faaborg-Midtfyn.

Manualen er blevet til i et Lokalt Grønt Partnerskab med støtte gennem tilskud fra tips- og lottomidlerne til friluftslivet fra Friluftsrådet og tilskud fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen. Partnerskabet omfatter Skeifa, en fynsk lokalklub under Dansk Islandshesteforening, Dansk Skovforening og Naturturisme I/S, herunder de fire sydfynske kommuner. Derudover har Skov- og Naturstyrelsen, Dansk Rideforbund, Hanneskov Hestelaug, Riderute Lolland m.fl. bidraget med erfaringer og inspiration.

I forbindelse med projektet er der oplevet en række generelle usikkerheder omkring ridning i naturen. Heraf kan de væsentligste samles i de fire spørgsmål:

- Hvor må man ride?
- Hvad kræves der for at lave en god ridesti?
- Hvad koster det at lave ridestier?
- Kan man kombinere ridning med andre brugere af naturen?

Det er hensigten, at manualen skal besvare de fire spørgsmål og fungere som et arbejdsredskab for offentlige myndigheder i både planlægnings- og etableringsfasen af ridestier. Manualen vil også indeholde konkrete cases som inspiration til arbejdet med at lave ridestier.





(Foto: Flint foto)



(Foto: Riderute Lolland)

2. SAMMENFATNING

Der er en voksende interesse for at ride i det åbne land i Danmark. Der er opstået nye ridestier, og der er konkrete planer om at etablere endnu flere. Strukturudviklingen i landbruget, som medfører flere og flere mindre "hesteejendomme", må kun forventes at styrke denne tendens.

Men hvordan etableres den gode ridesti? Hvilket underlag er bedst, hvordan krydses veje, og hvad koster det? Denne manual er tænkt som et redskab for alle, der planlægger at etablere særskilte ridestier eller som inspiration til at tænke ridning ind i andre stiforløb.

Der findes mange typer af ridestier og afhængigt af terræn, jordbund, den forventede ridebelastning mv. stiller de forskellige krav til anlæg, vedligeholdelse og hensyn til samfærdsel med andre trafikanter.

I manualen opereres generelt med to overordnede begreber i forbindelse med stier til ridning – ridestier og ridespor. Ridestier er anlagt med et underlagsmateriale, som specielt tilgodeser ridning, og de etableres generelt, hvor der rides intensivt. Ridespor derimod kræver ikke anlæg, men fremkommer ved ridning på det naturlige bundmateriale.

Gode stier til ridning forudsætter i langt de fleste tilfælde ikke et egentligt anlæg, men kun tilstedeværelsen af et disponibelt areal til ridespor. Dertil kommer, at vedligeholdelsen af ridespor er begrænset, og det er en billig måde at skabe flere ridemuligheder på. Det har vist sig svært at få entydige tal på anlægs- og vedligeholdelsesomkostningerne. Men på baggrund af oplysninger fra bl.a. Skov- og Naturstyrelsen vurderes det, at anlæg af længere ridespor kan budgetteres til et gennemsnit på 45.000 kr. pr. km inkl.





(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

lodsejererstatninger. De årlige driftsomkostninger kan i gennemsnit sættes til ca. 1.500 kr. pr. km., såfremt der kun er tale om et simpelt ridespor. Går sporet på skovveje, vil driftsomkostningen stige i takt hermed. Skov og Naturstyrelsen skønner ca. 7.000 kr. pr. km som følge af slidtage fra ridning. Dette afhænger igen af, hvor mange og hvor rytterne rider. Ridning udelukkende i side- og midterrabatten reducerer således driftsomkostningerne væsentligt.

Anlagte ridestier med underlag bør budgetteres til gennemsnitligt 150.000 kr./ pr. km i anlæg, og driftsomkostningerne ligger i gennemsnit omkring 9.000 kr. årligt pr km ridesti.

Etableres længere ridespor eller ridestier vil der mange steder indgå nedlagte jernbanestrækninger og småveje, herunder også private fællesveje i ridestisystemer. Private fællesveje kan optages som offentlig sti, dog indtræder kommunen som part i vejens vedligeholdelse.

Adgangen til det åbne land er også efterspurgt af andre brugere som vandrere, cyklister m.fl.. Muligheden for at kombinere ridning med andre brugergrupper bør således overvejes. Det er en kombination, som det igennem projektet er erfaret, at der er mange fordomme omkring.

Erfaringerne som danner baggrund for denne manual viser, at det kræver planlægning og omtanke at kombinere færdslen, og at det ikke kan ske overalt. Men med enkle forholdsregler kan det modsat også fungere til alles tilfredshed.

En samling af de forskellige brugergrupper har en række praktiske, økonomiske og oplevelsesmæssige fordele. At møde heste på en gåtur kan godt være en positiv oplevelse for begge parter. I praksis kan der derfor i højere grad tænkes fælles eller parallelle spor for ryttere og andre brugere, når der planlægges stisystemer.

3. HVOR MÅ MAN RIDE?

3.1 Lovgivning

Ridning er lovgivningsmæssigt reguleret af færdselsloven, mark- og vejfredsloven samt naturbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser.

3.2 Offentlige veje

Færdselsloven definerer en rytter som et køretøj med de deraf følgende rettigheder og pligter. Det er således tilladt at ride på alle offentlige veje i højre vejside, bortset fra motor- og motortrafikveje. Det er ikke tilladt at ride på fortove og cykelstier.

3.3 Private veje og arealer

Hovedreglerne om offentlighedens adgang til at færdes på veje og stier findes i mark og vejfredsloven. Offentligheden, herunder også ryttere, har lovlig adgang til at færdes på veje og stier. Dette gælder også private fællesveje.

Ejeren har ret til ved skiltning helt eller delvist at forbyde adgangen. Ifølge naturbeskyttelsesloven kan en kommunalbestyrelse dog i særlige tilfælde tilsidesætte et forbud mod ridning på private gennemgående fællesveje.

Det er ikke tilladt at ride på udyrkede arealer, brakmarker, stubmarker m.m. uden ejerens tilladelse.

3.4 Skove

Naturbeskyttelsesloven og den tilhørende bekendtgørelse om offentlighedens adgang til at færdes og opholde sig i naturen beskæftiger sig blandt andet med adgang til skove.

Ifølge lovgivningen må man i offentlige skove ride i skridt, trav og tølt på:

- asfalterede veje, stenlagte veje og på grusveje over 2,5 m.,
- andre veje og stier, hvor ejeren har tilkendegivet, at ridning er tilladt
- i skovbunden, dog ikke i indhegnede områder, rørbevoksninger samt i kulturer og unge bevoksninger, herunder selvforyngelser, og på gravhøje og andre fortidsminder.

Der er ikke almindelig adgang til ridning i private skove, heller ikke på skovvejene. Det er derimod tilladt at ride ad private fællesveje, der fører gennem skove, såfremt der ikke er skiltet med ridning forbudt efter mark- og vejfredsloven. En del private skovejere tillader ridning i hele eller dele af deres skov og har



(Foto: Flint foto)



(Foto: Flint foto)



(Foto: Skeifa)

indført rideordninger med nærmere bestemmelser om adgang og betaling. I såvel private som offentlige skove har skovejere mulighed for at lukke udvalgte skovområder og veje af for ridning, for eksempel ved jagt eller intensivt skovningsarbejde.

Erhvervsmæssig lystkørsel, arbejdskørsel med hestekøretøjer, kørsel med travheste mv. kræver ejerens tilladelse og kan skabe krav om betaling.

God rideskik

God rideskik er blandt andet at tage hensyn til:

- Naturen. Efterlad så få spor efter ridningen som muligt og udvis ekstra varsomhed i fuglenes yngletid fra april til juni.
- Skov- og grusveje. Ridning slider meget på vejene, og grusveje er sårbare, specielt efter regn og tøbrud. Efterlad så få spor som muligt ved kun at ride i midter- eller siderabatten.
- Andre trafikanter. Mange mennesker er bange for heste og føler sig ikke trygge ved at møde dem i naturen. Hold hesten an i god tid og passer i skridt eller stå stille og afvent andre trafikanter passage.

Konkurrenceridning samt ridning i grupper, der udgår fra ride-skoler, rideklubber, stutтерier o.l., kræver ligeledes skovejernes tilladelse.

3.5 Strande

Det er tilladt at ride på den ubevoksede strandbred i perioden 1. september til 31. maj, jf. naturbeskyttelsesloven. Det er også tilladt at ride direkte ned til strandbredden, hvis der er lovlig adgang til stranden. På nogle offentlige strande vil der være mulighed for ridning på udvalgte områder hele året. Dette fremgår af skiltningen de enkelte steder.

På klitfredede arealer er ridning kun tilladt på lovligt anlagte veje og den ubevoksede strandbred, og kun såfremt det ikke er forbudt ved skiltning.

3.6 God rideskik for ryttere

Bekendtgørelsen om offentlighedens adgang til at færdes og opholde sig i naturen beskæftiger sig også med regler for rytteres færdsel til hest. Ryttere skal således tage størst mulige hensyn ved mødet med andre trafikanter og i videst mulige omfang ride i rabatterne. Lovgivningen suppleres med råd om god rideskik fra de større rideorganisationer som eksempelvis Dansk Ride Forbund og Dansk Islandshesteforening.



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

4. HVAD ER EN GOD RIDEСТИ?

Der findes flere typer af ridestier, og de stiller forskellige krav til anlæg, vedligeholdelse og samfærdsel med andre trafikanter.

Der opereres generelt med to overordnede begreber i forbindelse med stier til ridning – ridestier og ridespor. Ridestier er anlagt med et underlagsmateriale, som specielt tilgodeser ridning, og de anlægges generelt, hvor der rides intensivt. Ridespor derimod kræver ikke anlæg, men fremkommer ved ridning på det naturlige bundmateriale.

4.1 Ridespor

Gode stier til ridning forudsætter i langt de fleste tilfælde ikke et egentligt anlæg, men kun tilstedeværelsen af et disponibelt areal til ridespor. Vedligeholdelsen af ridespor er begrænset, og det er en billig måde at skabe flere ridemuligheder på.

Etablering og anlæg

Etablering af ridespor består i at fjerne eksisterende vegetation og afmærke ruten. Yderligere anlægsarbejde er ikke nødvendigt. Ridespor etableres på det naturlige bundmateriale, og der foretages således ikke en egentlig behandling af jordbunden inden ridning.

Stibredde og fritrumsprofil

I sin mest simple form er en god sti til ridning blot et ridespor i form af et trampet jordspor på ca. 50 cm's bredde. Fritrumsprofilen bør være mindst 1,5 m i bredden og 3 m i højden.

Der er også mulighed for at lave bredere ridespor, hvor flere ryttere kan ride ved siden af hinanden.

Vedligeholdelse

Den væsentligste vedligeholdelse af ridespor består i at fjerne grene op til 3 m højde, vedligeholde afmærkningen af ruten samt slå græsset og eventuel anden vegetation et par gange årligt.

Hestenes ridt generes ikke af højt græs, men tilgroning med brombær o.l. kan blive et problem, hvor den normale ridning ikke er tilstrækkeligt til at holde det naturligt nede, og kan i sådanne tilfælde kræve slåning et par gange om året.



(Foto: Riderute Lolland)

Omgivelserne

Ridespor, der egentligt blot er et trampespor, kan anlægges mange steder, eksempelvis langs markskel, skovbryn, vandløb o.l. Andre muligheder er mellem eksisterende cykelstier og markerne, mellem offentlig vej og markerne, i skove langs offentlige veje bag for eksempel den første række træer m.m.

Ridespor i skove

I skove er anlægsbehovet ved ridespor også meget begrænset. Nye ridespor i skovbunden kan i den mest simple form opstå som naturlige trampespor, der skabes og vedligeholdes ved hestens færdsel.

Som ved ridespor i det åbne land begrænser anlæg og vedligeholdelse af ridespor i skove sig til at opsætte og vedligeholde afmærkning af rideruten samt fjerne nedhængende grene, væltede træer o.l. som er til gene eller fare for færdslen.

Ridespor langs vandløb

Der er mulighed for at etablere ridespor langs vandløb. Men det er ikke tilladt at ride på 2 m bræmmen langs vandløb uden ejerens tilladelse.

Indenfor 2 m bræmmen er det ikke tilladt at foretage ændringer i terrænet, hvorfor ridespor langs vandløb skal udformes som trampetier uden befæstelse o.l.

For at forebygge eventuel slitage og skader på vandløbet i forbindelse med ridning, bør ridesporet anlægges mindst 1 m fra kronekant ved åbne vandløb.



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

4.2 Ridestier

Intensivt benyttede ridestier er udsat for et højt belastningstryk, og bør derfor anlægges i omgivelser og et materiale, som specielt tilgodeser ridning. Ridespor kan ofte ikke holde til daglige, store belastninger, idet underlaget rides op, hvorfor der i sådanne områder bør etableres egentlige ridestier. Ridestier anlægges således ofte i tilknytning eller nærhed til ridecentre o.l. samt rekreative områder med megen ridning.

Underlag

På tørvejorde eller andre meget bløde og fugtige underlag af andet end fast mineraljord, kan der anvendes lette stimaterialer såsom bark, tørvesmuld eller flis som underlag for ridning. Bark og flis skal have et så højt garvesyreindhold som muligt, da syren reducerer nedbrydningstiden af de organiske materialer.

På lerede jorde kan ridestiens underlag bestå af grove sten- eller grusmaterialer med faldende kornstørrelse op mod overfladen. Lerjorde kan efter behov stabiliseres ved opblanding med hydratkalk.

Overfladelag

Overfladematerialet bør være vandgennemtrængeligt og uden sten eller andre partikler, der kan sætte sig fast i hestens hove og forårsage hovbylder. Normalt vil kornstørrelser på op til 0,12 cm være acceptabelt. Stenmel anbefales ikke som ridestismateriale, da det ikke udjævnes efter regn.

Bruges der stimaterialer i overfladelaget med en vægtfylde, der er større end underlagets, vil de påførte tungere materialer arbejde sig ned igennem det bløde underlag. Dette kan delvis forhindres med en fiberdug, men der er så risiko for, at hele stiområdet sætter sig.

Overfladelaget, hvori der rides, skal være så tykt, at det kan bearbejdes, uden at eventuelt underliggende stenmaterialer opblandes. Et lag på 12,5 – 25 cm er normen. Lagets tykkelse afhænger blandt andet af underlagets sammensætning, jo grovere underlag, jo tykkere overfladelag.

På figuren nedenfor ses et eksempel på en anlagt ridesti i tværprofil.





(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

Afvanding

Ridestien bør af hensyn til afvanding af stien være højest på midten i tværprofil. Dette gælder specielt underlaget.

Ved anlæg bør ridestiens overflade således ligge minimum 10 cm højere end det omgivende terræn. Kan dette ikke lade sig gøre, bør der etableres lave rabatter eller grøfter af mindst 60 cm bredde. Sammenpløjning er den billigste måde at hæve underlaget på.

Kuperet terræn

I kuperet terræn er det en stor fordel at etablere brede rabatter i dalene, der muliggør opsamling og tilbagekørsel af eventuelt nedskyllede materialer.

Stibredde og fritrumsprofil

Frihøjden langs ridestier skal være minimum 3 m, og ved broer eller andre faste anlæg gerne 3,3 m. Som ved ridespor bør fritrumsprofilen være mindst 1,5 m i bredden.

Ved valg af bredde af stien, er det naturligvis afgørende, om der skal kunne ride to heste ved siden af hinanden, eller hestene rider i gåsegang. En enkelt hest bør have en stibredde på 0,75 -1 m.

Af hensyn til vedligeholdelsen af ridestien bør der – hvor det er muligt - vælges en stibredde på 2,5 – 2,7 m, da denne bredde muliggør vedligeholdelse med landbrugstraktorer og standard rendegravere.

Vedligeholdelse

Vedligeholdelsen af denne type stier består i løbende at udbedre skader, som opstår på grund af slitage og vejrliget, for eksempel ved harvning, genopfyldning med topbelægning m.m.



Øhavsstien

Øhavsstien, som er en 220 km vandresti langs det Sydfynske Øhav, havde ved etableringen i 2005-2007 udgifter på ca. 39.000 kr./km vandresti. Herunder var udgifter til kompensation til lodsejere ca. 15.000 kr./km og anlægsudgifterne til jordbehandling, broer mv. ca. 10.000 kr./km. Dertil kom udgifter til lodsejerforhandlinger, informationstavler og afmærkning af Øhavsstien.

4.3 Private fællesveje

Mange steder kan der vise sig et potentiale i at lade småveje, herunder også private fællesveje indgå i ridestisystemer eller fungere som transitstier under de lovgivningsmæssige forudsætninger, som er nævnt i kapitel 3. Andre regler om private fællesveje findes hovedsageligt i privatvejsloven.

Vejloven giver dertil kommunerne hjemmel til at optage en privat fællesvej som offentlig vej/sti eller bestemme, at den skal have status som en offentlig vej/sti, men i øvrigt betragtes som en privat fællesvej. I begge tilfælde vil kommunen skulle bidrage til vejens vedligeholdelse.

Anlæg

Umiddelbart er mange private fællesveje velegnede til ridning uden behov for forudgående anlæg. Anlægsomkostningerne kan således ofte begrænses til afmærkning og eventuel formidling.

Vedligeholdelse

Ved officielle ridestier på private fællesveje indtræder kommunen som bruger af vejen og såfremt brugen i særlig grad medfører slid på vejen, vil kommunen derfor skulle bidrage til vedligeholdelsen.

Den udgift, kommunen i så tilfælde skal betale, er den merudgift, der må antages at følge af det særlige slid i forhold til vedligeholdelse af vejen uden ridestien.

Til eksempel kan nævnes, at Skov- og Naturstyrelsen Hovedstaden vurderer, at den ekstra årlige udgift til vedligeholdelse på grund af slid fra ridning på en skovvej vil beløbe sig til omkring 7.000 kr. pr. km skovvej. Til sammenligning vurderes udgiften til vedligeholdelse af samme skovvej som følge af anden brug (primært fra skovejeren selv) til at være ca. 10.000 kr. pr. km skovvej.

4.4 Hvad koster ridestier og ridespor i anlæg og drift?

Økonomien i de forskellige typer af stier til ridning spænder fra anlægsomkostninger på 10.000 kr. pr. km trampet ridespor til 200.000 kr. pr. km anlagt ridesti. Vedligeholdelsesomkostningerne varierer tilsvarende fra 0 kr./km pr. år til 12.000 kr./km pr. år. Beregningerne er baseret på tal fra Skov- og Naturstyrelsen og afhænger naturligvis af forholdene de enkelte steder, hvor stierne skal etableres.

Det er svært at give et konsekvent bud på etableringsomkostninger i forbindelse med ridespor og -stier. Alt efter forløbet over private eller offentlige jorde kan der være varierende udgifter til tinglyste aftaler eller overtagelse af jorden. Udgifterne i den



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

forbindelse følger normal praksis fra vejloven og påvirkes af jordprisen det pågældende sted. På Sydfyn var prisen i 2006-2007 generelt 6 kr./m² udyrket areal og 12 kr./m² dyrket areal. Anlægsudgifterne er også meget varierende alt efter jordbunden, terræn, den forventede ridebelastning mv. Dertil kommer udgifter til markering, formidling m.m.

I tabellen gives et bud på de aktiviteter og udgifter, der er i forbindelse med anlæg og vedligeholdelse af henholdsvis ridespor og ridestier. Tallene er blandt andet baseret på oplysninger fra Skov- og Naturstyrelsen, Hovedstaden, og der er tale om gennemsnitsbetragtninger, som kan variere en del alt efter de gældende forhold.

Ud fra nedenstående samt tal og erfaringer fra større stietableringer på Sydfyn, bør der budgetteres med omkring 45.000 kr. pr kilometer ridespor til etablering og lodsejererstatninger ved anlæg af længere rideruter. Hertil kommer udgifter til administration, lodsejerforhandlinger, afmærkning mv.

	Aktiviteter ved anlæg	Udgifter til anlæg	Aktiviteter ved vedligeholdelse	Årlige udgifter til vedligeholdelse
Ridespor	Fjerne vegetation	10.000 – 50.000 kr. pr. km	Beskære i frihøjden	0 – 3.000 kr. pr. km*
	Udjævne underlag		Slå græs	
	Så græs		Vedligeholde afmærkning	
	Afmærke ruten			
Ridestier	Fjerne vegetation	100.000 – 200.000 kr. pr. km	Beskære i frihøjden	6.000 – 12.000 kr. pr km
	Jordbehandling		Harvning o.l.	
	Etablering af underlag		Slå græs/rabatten	
	Etablering af overfladelag		Udbedring af slid/skader på overfladelag	
	Afmærke ruten		Vedligeholde afmærkning	

* Bemærk at vedligeholdelsesomkostningerne kan være op til 7.000 kr./km, såfremt ridesporene følger skovveje pga. slidtage fra ridningen.



(Foto: Skov- og Naturstyrelsen)

4.5 Praktiske problemer med fugtige områder m.m.

Der er en række praktiske problemstillinger, som bør tages i overvejelse, inden placering og etablering af en ridedsti eller et ridespor.

Fugtige områder

Hestene kan ride underlaget op i fugtige områder og vådt føre. Ved anlagte ridedstier bør stiens overflade mindst være 10 cm over det omgivende terræn. Er dette ikke muligt, kan der etableres lave grøfter. Generelt bør ridedstier og ridespor undgå at blive ført gennem områder, hvor vand samler sig i lavninger og fugtige områder. Kan det ikke undgås, kan problemerne imødekommes ved at udlægge sand, grus, knuste murbrokker, flis e.l. til befæstelse af de fugtige områder.

Opmærksomheden bør dog i den forbindelse henledes på eventuelle naturhensyn, herunder hvorvidt området er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 og lovens beskyttelse imod tilstandsændringer.

Der kan også opstå problemer med optrådte stier, hvor mange ryttere bruger den samme indgang til et rideområde. Der bør i sådanne tilfælde være mulighed for at lede hestene ad et parallelt eller alternativt spor frem til det nærmeste punkt, hvorfra ridningen kan sprede sig videre ud. Ridning ad alternative ruter kan også generelt bruges ved kendte problemområder i de perioder på året, hvor problemerne er størst.

Ved tøbrud kan der være kortere perioder og områder, hvor ridning helt bør undgås. Generelt viser erfaringer fra Skov- og Naturstyrelsen dog, at selv hvor mange ryttere benytter for eksempel en skov, så efterlader det ikke nogen varige spor, da jorden jævner sig selv efter regnvejr.



(Foto: Naturturisme I/S)



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

Samarbejde med ryttere

I områder med specielle ridespor kan der eventuelt etableres et samarbejde med lokale ryttere, som kan bidrage til anlæg og vedligeholdelse af sporene.

Dette er for eksempel tilfældet i Hannenovskovens-Oustrup skovene på Falster, hvor Hannenovskovens-Hestelaug i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen Storstrøm har etableret et sammenhængende ridenet med springspor, travspor, turspor m.m. Hestelaugene varetager den ugentlige vedligeholdelse af travsporene, opsætter og reparerer spring på springsporene mv. og sikrer derved, at skovvejerens omkostninger ved de specielle ridespor er minimal.

Kuperede områder

Der kan opstå problemer, hvis en ridesti eller et ridespor anlægges i områder med stejle stigninger, hvor hestens slid kan bidrage til erosion af stien. En linieføring gennem stejle områder bør derfor så vidt muligt undgås.

Grundlæggende bør man være meget bevidst om at regulere færdslen og slitagen fra ridning ved at lægge ridestierne og -sporene i afgrænsede områder, som kan holde til den forventede ridning. Det vil også begrænse de uønskede alternative ridespor, som kan opstå, hvor ryttere på egen hånd prøver at undgå for eksempel fugtige og optrådte områder.

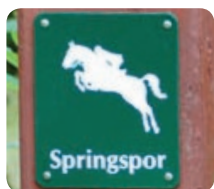
Områderne med potentielle problemer bør tilses oftere. Der kan eventuelt etableres et samarbejde med ryttere fra lokalområdet, som i forbindelse med deres rideture kan gøre opmærksom, når problemerne opstår.

4.6 Specielle ridespor

Udover de allerede nævnte ridestier er der mulighed for at kombinere ridespor eller ridestier med stier for andre brugergrupper af naturen. Dette uddybes i kapitel 5.

Generelt bør ridning kun kombineres med andre brugere, hvor anvendelsen af stisystemerne ikke er meget intensiv, og hvor ridning kun foregår i et lavt tempo. Til aktiviteter som eksempelvis galop eller spring kan der anlægges spor, som kun benyttes af ryttere, og hvor der er fri hastighed. Disse kan for eksempel anlægges som sløjfer på en kombineret sti til både ryttere og andre brugere.

De specielle ridespor forbeholdt ryttere er ikke en nødvendighed for, at ryttere får gode rideoplevelser, men de vil være en bonus, hvor det er muligt at etablere dem.



(Fotos: Hannenovskovens Hestelaug)

Ridespor kun for ryttere er mest attraktive i områder med mange lokale eller endagsryttere, da flerdagsryttere prioriterer den lange ridedistance over muligheden for specielle rideaktiviteter som spring mv.

Springspor

Ridespor med spring kan med fordel anlægges som trampespor i forløb mellem træerne eller træærækkerne i kulturskove. Der er på sådanne springspor ikke behov for anlæg og vedligeholdelse af underlag, kun vedligeholdelse af springene.

Selve springene kan laves i mange materialer. Rafter er en mulighed, men også mere naturlige elementer som eksempelvis en væltet træstamme kan udgøre et spring.

Springene bør placeres i overskuelige serier med 10-15 m afstand og i varierende sværhedsgrader med spring på 60-90 cm i højden. Der skal være mulighed for at ride udenom springene, hvis de er for vanskelige for rytter og hest.

Der kan også etableres springstier for mere uøvede ryttere, hvor springene for eksempel udgøres af mindre træstammer, der er lagt direkte på jordbunden.



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)



(Foto: Skov- og Naturstyrelsen)

Naturstien Horsens - Silkeborg

Den nedlagte jernbane mellem Horsens og Silkeborg er i dag en kombineret cykel-, vandre- og ridesti. Stien er anlagt med asfalt til cyklister mv. i den ene side og en grusbelægning/græsabat i den anden side, hvor der er mulighed for at ride.

Der er primitive overnatningspladser med shelters, vand og nogle steder overnatningsfolde til heste for hver 10-15 km. Derudover er der også etableret en række rasteplasser med borde og bænke.

Stien blev anlagt i 2000, og der har ikke været en eneste klage over ryttere og ridning på Naturstien Horsens-Silkeborg i de år, den kombinerede sti har eksisteret.

5. KOMBINATIONEN AF RYTTERE OG ANDRE BRUGERE



(Foto: Ridespor Himmerland)

Der er mange brugere af den danske natur. Udover ryttere, er der også cyklister, gående, hundeluftere, jægere, joggere mv. som alle efterspørger at færdes i naturen. At møde heste på en gåtur kan være en positiv oplevelse for begge parter, og der kan i højere grad tænkes fælles eller parallelle spor, når der planlægges stisystemer. Det vil også have praktiske og økonomiske fordele, da ridespor eller ridestier som supplement til for eksempel en cykelsti ikke kræver væsentlige ekstra anlæg eller vedligeholdelse.

5.1 Stier for både ryttere og andre brugere

I bynære stiforløb eller andre stisystemer med meget trafik, kan det være en fordel at adskille rytterne fra andre brugere ved at lave separate ridestier eller ridespor helt adskilt fra den øvrige sti.



(Foto:Skeifa)

Alternativt kan der etableres selvstændige ridestier eller -spor parallelt med stien til andre brugere. Den del af stien, der er forbeholdt ryttere kan eventuelt anlægges med et særligt velegnet rideunderlag enten en græsabat til ridespor eller en anlagt ridesti, som det kan ses på billedet fra Naturstien Horsens-Silkeborg, hvor der er asfalteret cykelsti i den ene halvdel og en grusbelagt ridesti i den anden.



(Foto: Naturturisme I/S)

Riderute Lolland

For at opnå erfaringer og udvikle et koncept omkring en riderute "Rideruten Lolland" i området ved Naturpark Maribo er der i et offentligt-privat samarbejde etableret et forprojekt, som afsluttes i starten af 2009. Forprojektet omfatter en testrute på 40-50 km ad offentlige småveje, private jord- og skovveje samt dele af stien på den nedlagte jernbane mellem Maribo og Rødby.

Jernbanestien er anlagt som en grussti ovenpå jernbanens oprindelige grusdæklag, hvor cyklister m.fl. benytter midterdelen, og der er 1 m græsabat i hver side, hvor ryttere kan ride. De hidtidige resultater af forprojektet viser ingen særlig slitage af stien som følge af ridning, og der har heller ikke været klager over kombinationen af ridesti og sti til andre brugere.

Passage af heste

En af de almindelige årsager til at heste reagerer pludseligt på en måde, der kan forskrække andre trafikanter, er at hesten ikke opdager den anden trafikant, før denne er meget tæt på. Dette gælder særligt cyklister på asfalt, som er næsten lydløse. På informationstavler og foldere kan cyklister o.l. opfordres til at vise deres komme ved i god tid at lave støj, for eksempel bruge ringeklokken.

Endelig kan ridning også foregå på deciderede fællestier med andre brugere. Hvor der er tale om fællestier med en ens belægning, kan stiens dele eventuelt adskilles med en smal græsbevoksning, malet midterstribe e.l.

Ofte vil det dog være således, at der anlægges en asfalt-, grus- eller stenmelssti til cyklister og andre brugere og ved siden af etableres eller blot udlægges en grus-, jord-, sand- eller græsabat, som kan anvendes til ridespor.

En sti af denne type kan, alt efter forholdene, bestå af en mindst 1,5 m bred sti for cyklister og andre brugere, og mindst 1 m græsabat, som kan anvendes til ridespor. Heste har ikke brug for en meget bred ridesti, men ved passage af andre trafikanter bør der være tilstrækkelig med plads.

5.2 Konflikter mellem brugergrupper

Der har gennem tiden været en række konflikter mellem de forskellige brugere af naturen, herunder også mellem ryttere og andre brugere. De mest almindelige beskyldninger er, at heste virker skræmmende og ødelægger vejbelægningen.

Som beskrevet tidligere kan der tages en række forholdsregler for at imødekomme eventuelle problemer med vejbelægningen.

Med hensyn til hestens skræmmende virkning har rideorganisationerne en væsentlig opgave i at kommunikere ud, at ryttere skal vise hensyn ved færdsel i naturen overfor blandt andet andre trafikanter. Dette gælder også den anden vej.

Jagt og ridning

Der nævnes ofte en særlig konflikt mellem jægere og ryttere. Hestene skulle efter sigende skæmme vildtet. Kristian Raunkjær, tidligere formand for Danmarks Jægerforbund har imidlertid udtalt, at heste virker tillidsskabende for andre individer i naturen og derfor i mange lande bruges som et væsentligt led i transporten til, fra og under jagt.

Der er mulighed for at lukke udvalgte områder af for eksempel skove i perioder med jagt. Dette kan være tilrådeligt af sikkerhedsmæssige hensyn. Traditionelt kommunikerer lukningen ud ved skiltning ved indgangene til skovområdet. I Hannenovskovens Hestelaug har de haft succes ved at kommunikere oplysninger af denne type ud via en sms-tjeneste til hestelaugets medlemmer, som også kan modtage aktuelle oplysninger om oversvømmede stier o.l. ad den vej.

Der er eksempler på, at lokale rideklubber har taget initiativ til at afholde arrangementer, hvor ikke-ryttere tilbydes en ridetur og en snak om heste, hvorved de opnår en større fortrolighed med dyrene, når de møder dem i naturen.

Som en af flere organisationer er også Friluftsrådet opmærksom på problemstillingerne og har blandt andet ført en kampagne "Klap hesten" med henblik på at skabe større forståelse de forskellige brugere af naturen imellem.

Cyklister, vandrere og rytteres behov for stianlæg er vidt forskellige, som det kan ses i Skov- og Naturstyrelsens tabel nedenfor. Nogle af de potentielle konflikter mellem de tre brugergrupper kan forebygges ved god planlægning. I den forbindelse er det vigtigt at gøre sig klart, hvor forskellige behov de tre grupper har.

Som udgangspunkt bør stier etableres under hensyntagen til de forskellige brugeres krav. I praksis kan der dog være både økonomiske, praktiske og oplevelsesmæssige fordele ved på delstrækninger at lave parallelle eller fælles stier, så ruterne og brugerne følges ad.

Det er fortsat relativt få steder, hvor der er lavet fælles stisystemer for ryttere og andre brugere. De steder hvor det er forsøgt, er erfaringerne imidlertid meget positive som eksemplerne fra Riderute Lolland og Naturstien Horsens-Silkeborg viste. Det kan således godt lade sig gøre at lave kombinerede stisystemer, men det kræver grundig planlægning fra de offentlige myndigheder og hensynsfuld adfærd fra de forskellige brugergrupper.

	Rejsehastighed	Dagsmarch	Bedste belægning	Min.bredde	Frirumshøjde
Cyklister	15 – 30 km/t	50 km	Asfalt	1,5 m	2,2 m
Vandrere	3 – 5 km/t	20 km	Grus	0,5 m	2,0 m
Ridende	7 – 10 km/t	30 km	Sand/grus/græs	0,5 m	3,0 m



(Foto: Flint foto)

6. RIDERUTERNES FORLØB OG FACILITETER?

Ryttere, som bor i lokalområdet, har andre ønsker og behov til ridestier og ridespor i forhold til ryttere, som kommer tilrejsende for at ride i et område, eventuelt over flere dage. På rideture over en hel eller flere dage er det formidling om ridemulighederne og overnatnings- og rastefaciliteter, som har høj prioritet, mens kortere rideture gerne må indeholde muligheder for at ride ad varierede ruter, spring m.m.

6.1 Korte rideture

Hvor ofte og hvor langt ryttere rider i deres lokalområde er meget individuelt. Nogle ryttere rider dagligt, mens andre rider en gang i måneden eller sjældnere. Rideturenes længde varierer også mellem få kilometer og helt op til 20 kms længde.

Baseret på erfaringer fra blandt andet islandshesteforeningen Skeifa fremhæves det, at lokale ryttere på korte rideture først og fremmest prioriterer:

- Ridemuligheder i forbindelse med etablerede stier for andre brugere, dvs. retten til at færdes på eksisterende veje og stier
- Gerne suppleret med specielle ridespor kun for ryttere
- Trafiksikre transitstier mellem attraktive sti- og rideområder
- Flest mulige kilometer ridesti eller ridespor
- Mange muligheder for at komme på ridestierne.

6.2 Lange rideture

Rideture af en eller flere dages varighed har ofte dagsstræk på mellem 20 og 40 km. Med behov for flere pauser og overnatning stilles der større krav til rekreative støttepunkter og faciliteter langs rideruten, eksempelvis i form af overnatningstilbud.



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)



(Foto: Hannenovskovens Hestelaug)

På rideture af længere forløb, kan det derfor være hensigtsmæssigt at indtænke, at de så vidt muligt anlægges, så de indeholder:

- Store naturoplevelser
- Mulighed for rundture både til en halv dag (10-20 km), en hel dag (20-40 km) og flere dage
- Mulighed for at undgå ridning på trafikerede veje.

6.3 Faciliteter

Rytterne kan på rideture selv medbringe vand, sammenklappelige hegnsplæle m.m. Hvor der er mulighed for det, kunne det imidlertid være oplagt at etablere en eller flere af følgende faciliteter langs ruten, hvoraf de fleste også vil være til gavn for andre brugere:

- Parkeringspladser med plads til biler og hestetrailere
- Formidling om området, foldere, kort, lokale kontaktoplysninger mv.
- Rastepladser med bord og bænke samt bindebom til hestene ved hver 10 – 15 km
- Overnatningspladser med shelters ved hver 20 – 40 km
- Overnatningsfolde, enten mindre permanente folde på eksempelvis 4 x 4 m til 2-3 heste eller et areal, hvor ryttere, der selv har medbragt hegnsplæle, kan sætte en fold op
- Adgang til vand.

6.4 Parkeringspladser

For at undgå at rytterne skal ride af den samme rute frem og tilbage, kan det være en fordel at lave muligheder for rundture, så blandt andet tilreisende ryttere kan komme tilbage til den parkerede bil og hestetrailer. Parkeringspladser bør derfor indtænkes i planlægningen af rideruter. Der kan også være mulighed for at bruge nogle af de eksisterende p-pladser til formålet.

Størrelsen af parkeringspladsen afhænger naturligvis af antallet af hestetrailere, men som udgangspunkt optager en parkeringsplads til bil og hestetrailer 20 – 25 m². Den ideelle plads kan rumme 10-15 biler og hestetrailere med plads til at vende rundt, dvs. en parkeringsplads på ca. 500 m².

Anlægges der en længere riderute, kan der etableres en større parkeringsplads, som kan danne udgangspunkt ved større arrangementer, og flere mindre med plads til 2 – 3 biler og hestetrailere.

Hestene kan bindes til trailerne, men hvor det er muligt, vil det være et gode, hvis der er en bindebom e.l. ved parkeringspladsen.



Hestecamping

En rundspørge til ca. 120 campingpladser med Campingrådets hesteikon i december 2008 viste, at mange ser et potentiale i at etablere overnatningsmuligheder og faciliteter for heste og ryttere. Ud af de 46 besvarelser kunne mere end 75 pct. se et forretningspotentiale i at kombinere heste og camping.

Campingpladserne efterspørger generelt bedre muligheder for at ride ud fra campingpladserne – ridestier, ridespor, transitstier m.m. – og udviser stor interesse for at deltage i samarbejder om hestecamping langs rideruter. I Himmerland har tre campingpladser således indgået samarbejde med et lokalt ridecenter, der arrangerer rideture, -ferier m.m.

Flere campingpladser har allerede succes med hestecamping. På CampWest i Vestjylland er der folde og stalde til heste, 40 km ridesti, ridehal, mulighed for at overnatte nær foldene m.m. Camping Møns Klint tilbyder udover overnatningsfaciliteter også guidede ture og hesteudlejning og arbejder på at udvikle tilbuddene til ryttere med blandt andet ridestier, flere faciliteter mv.

6.5 Overnatningsmuligheder

Der er allerede mulighed for overnatning med heste ved en lang række primitive overnatningspladser. I bogen "Overnatning i det fri" er det næsten halvdelen af pladserne, som ryttere kan benytte, og der er potentiale for endnu flere, da minimumskravet blot er, at der er plads til at sætte medbragte hegnspæle op til en overnatningsfold.

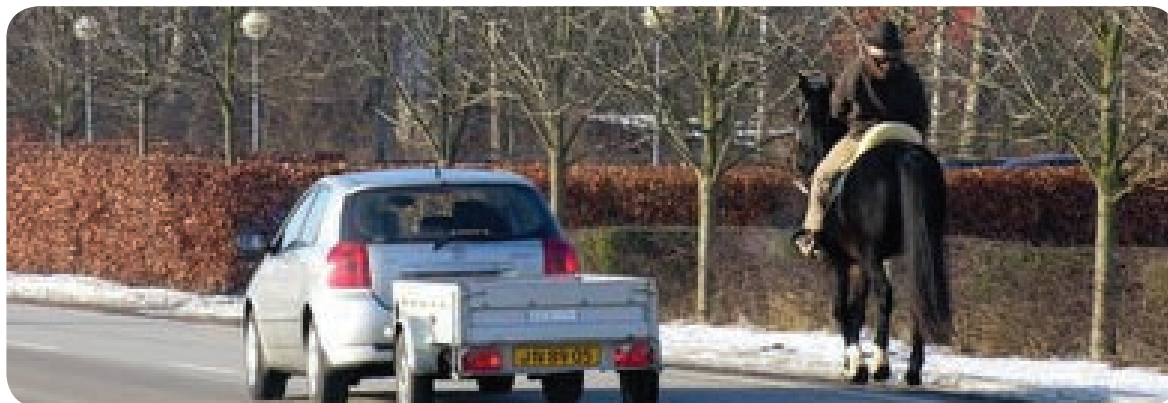
Med hensyn til overnatningsfolde anbefales det enten at lave et større område, hvor rytterne selv kan opsætte medbragte, sammenklappelige hegnspæle eller etablere stationære mindre folde. Heste, der ikke kender hinanden, slås og bør derfor ikke placeres i en fælles fold.

Ved placeringen af overnatningsfolden bør den så vidt muligt hegnes med lægter eller strømførende hegn, da hestene ellers kan bryde ud. Strømmen kan eventuelt slås fra i vinterperioden, hvor overnatningsstedet typisk ikke benyttes.



(Foto: Highfields Ranch)

Andre overnatningsformer er også relevante, for så vidt der kan skaffes de nødvendige faciliteter til hestene. Dette kunne måske være muligt på nogle bondegårdsferiesteder. Flere steder i landet findes egentlige hestehoteller, også kaldet høhoteller, ligesom flere campingpladser er begyndt at etablere overnatningsfaciliteter med henblik på heste. I Campingrådets fortegnelse over godkendte campingpladser i Danmark i 2008 har 133 ud af 994 campingpladser således tilkendegivet, at der er mulighed for ridning max 1 km fra campingpladsen, og i mange tilfælde direkte på pladsen.



(Foto: Riderute Lolland)

7. KRYDSNING AF VEJ

Det er ofte nødvendigt for ryttere at ride langs trafikerede veje. Hesten er af natur et flugtdyr, og kan derfor udgøre en fare i trafikken, hvis den bliver skræmt af pludselige lyde eller uvante synsindtryk, og den kan reagere ved at sparke, springe til siden eller sætte i løb.

Det er imidlertid muligt at imødegå nogle af de potentielt farlige situationer, der kan opstå ved ridning langs veje. Det kan blandt andet ske ved at etablere vigepladser, opsætte advarsler til såvel ryttere som andre trafikanter samt ved at skabe bedre muligheder for at ride enten langs landevejene på særlige ridespor eller -stier eller via alternative ruter gennem skove, ad småveje mv.



(Foto: Skeifa)

7.1 Transitridestier

Transitridestier har til formål at skabe sikre rideforhold, hvor der rides på offentlig vej mellem to attraktive rideområder eller fra et udgangspunkt for en ridetur som en stald, rideklub e.l. til det egentlige rideområde.

Transitridestier kan bestå af et trampespor i vejrabatten eller en anlagt ridesti som en del af vejanlægget i stil med en cykelsti. En anden mulighed er at lade transitsstien være en del af en fællessti.



(Foto: Hestebasen.com)



(Foto: Naturturisme I/S)



(Foto: Riderute Lolland)



(Foto: Naturturisme I/S)

7.2 At krydse en vej

Ved krydsning af veje til hest, kan der etableres forskellige advarselssignaler eller sikkerhedsanlæg. Det anbefales ikke at lave krydsninger af veje med et hastighedsniveau på 80 km/t og derover.

Hesten er et flokdyr, og der bør være mulighed for, at alle heste i en ridegruppe kan passere en vej uden at bryde gruppen op, da en ventende hest i værste fald kan løbe efter de heste, der allerede er kommet over vejen. En vigeplads for heste kan derfor være en god ide. Pladsen bør have en dybde på mindst 3 m og en bredde afhængigt af det forventede antal heste i de grupper, der krydser vejen. Nær rideklubber o.l. bør de således kunne rumme mindst 20 heste. Vigepladserne skal anlægges på en vejstrækning, hvor der er fuld oversigt og ikke for eksempel lige før et sving.

7.3 Advarselssmarkering - bilister

På mindre veje kan bilisterne gøres opmærksomme på en krydsende ridesti ved skiltning om krydsende ryttere forude, eller hvis dette ikke er tilstrækkeligt, ved anlæg af hastighedsdæmpende foranstaltninger som helleanlæg,

7.4 Advarselssmarkering - ryttere

Rytterne bør også advares om, at der forude er en trafikeret vej, som skal passeres. Ved stisystemer hvor en del af stien er asfalteret, kan rumlestribes tiltænkt cyklister 10 – 15 m før vejen, også fungere som et advarselssignal til rytteren.

På ridestier uden mulighed for rumlestribes kan en krydsende vej forude markeres ved pæle, eller hesten kan tvinges ned i fart ved at lade den passere stibomme. Der bør være mindst 1,5 m mellem bommene. Nogle heste kan værge sig ved at gå gennem en bom. Der bør derfor være mulighed for at stige af hesten og åbne, så hesten kan passere uhindret.

Der kan eventuelt opsættes en enkelt bom ved mindre vejryds. Helt små overgange kan sikres med pæle, som samtidig forhindrer indkørsel af andre køretøjer.



8. LINKS

Naturturisme I/S

Webside www.naturturisme.dk

Skeifa, Fyns Islandshesteklub

Webside www.skeifa.dk

Dansk Skovforening

Webside www.skovforeningen.dk

Skov- og Naturstyrelsen

Webside www.sns.dk

Dansk Ride Forbund

Webside www.rideforbund.dk

Dansk Islandshesteforening

Webside www.islandshest.dk

Hannenovskovens Hestelaug

Webside www.hestelav.dk

Naturstien Horsens-Silkeborg

Webside [www.skovognatur/
Udgivelser/Vandretursfoldere/
atilaa/Hors_Silke.htm](http://www.skovognatur/Udgivelser/Vandretursfoldere/atilaa/Hors_Silke.htm)

Riderute Lolland

Webside www.riderutelolland.dk



(Foto: Flint foto)