



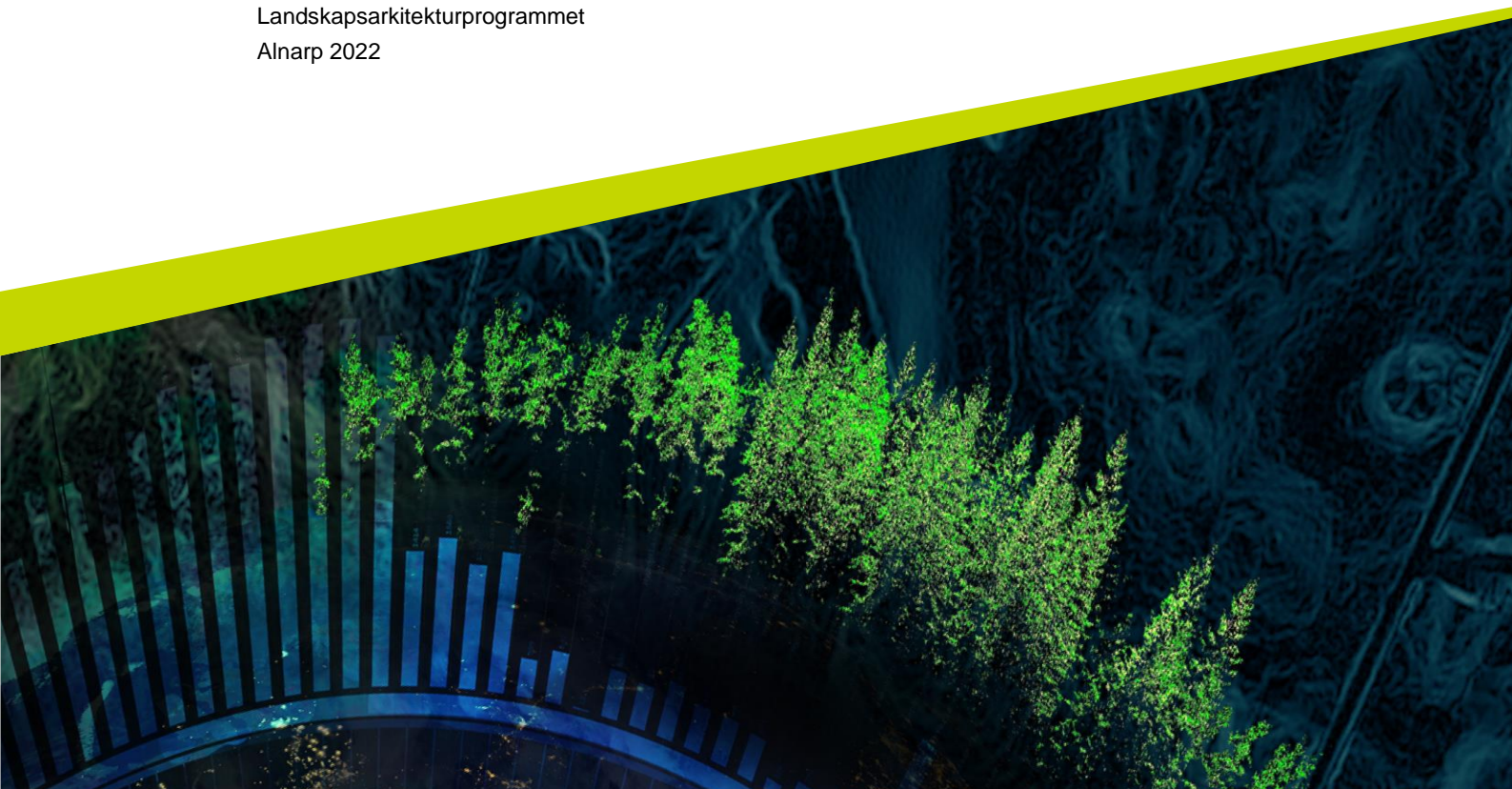
Planering för ridvägar

– En jämförelse av två Skånska kommuner

Planning for riding trails – A comparison of two Scanian municipalities

Yrsa Fossgreen

Examensarbete/Självständigt arbete • (15 hp)
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landskapsarkitekturprogrammet
Alnarp 2022



Planering för ridvägar – En jämförelse av två Skånska kommuner

Planning for riding trails – A comparison of two Scanian municipalities

Yrsa Fossgreen

Handledare: Linn Osvalder, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Kristin Wegren, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: (15 hp)

Nivå och fördjupning: (Grundnivå, G2E)

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0845

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2022

Nyckelord: Ridled, planering för ridleder, kommunal planering, friluftspanering.

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag ger härmed min tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammanfattning

I detta arbete behandlas planering för ridleder utifrån ett kommunalt perspektiv. Fokus ligger på att jämföra två olika kommuner i Skåne för att på så vis finna likheter och skillnader i planeringen. En teoretisk bakgrund ger inledningsvis möjlighet till en fördjupad förståelse för ämnet för att sedan kunna integreras med jämförelsen av kommunerna. De två kommunerna som har studerats är Hässleholm och Lund.

Syftet var att ta reda på vilka olika relevanta faktorer som finns vid planering av ridvägar i kommuner. Resultatet visar att detta beror på vilka förutsättningar som finns i kommunen och att deras tillvägagångssätt för att anlägga ridvägar påverkas av detta. Kortfattat indikerar resultatet att eftersom Lunds kommun har större befolkningstäthet men tillgången till allemansrättslig mark är mindre så ökar behovet av planering för ridvägar, medan situationen i Hässleholms kommun är den motsatta.

Ytterligare en faktor som påverkar möjligheterna för planering av ridvägar är tillgången till mark samt markägarförhållanden. Om kommunen själv äger marken underlättas planeringen. Men om annan mark behöver användas kräver detta dialoger och kompromisser vilket kan göra planeringen för ridvägar mer komplicerad.

Nyckelord: Ridvägar, planering för ridleder, kommunal planering, friluftspanering.

Abstract

This work deals with planning for riding trails from a municipal perspective with a focus on ascertaining information by comparing two different municipalities in Scania to see how they differ or if they have common approaches in their planning. A theoretical background initially provides an opportunity for an in-depth understanding of the subject in order to then be able to be integrated with the comparison of the municipalities. The two municipalities that have been studied are Hässleholm and Lund.

The purpose was to find out what different relevant factors exist when planning riding trails in municipalities. The results show that this depends on the conditions that exist in the municipality and that their approach to constructing riding trails is affected by this. In short, the result indicates that since Lund municipality has a higher population density but access to public land is less, the need for planning for riding trails increases, while the situation in Hässleholm municipality is the opposite.

Another factor that affects the possibilities for planning for riding trails is the availability of land and who owns the land. If the municipality owns the land itself, planning will be easier. But if other land needs to be used, this requires dialogues and compromises, which can make the planning for riding trails more complicated.

Keywords: Riding trails, planning for equestrian trails, municipal planning, outdoor planning.

Innehållsförteckning

Inledning	9
Syfte	10
Mål	10
Frågeställning	10
Material	11
Sökningar och sökord	11
Metod	11
Avgränsning	12
Teoretisk bakgrund	13
Begrepp	13
Jämställdhet och tillgänglighet	14
Planering för ridvägar	14
Beteenden hos hästar att beakta vid planering	15
Ridvägar i två skånska kommuner	17
Lunds kommun	17
Planeringsbehov	17
Sammanhang	18
Brukarperspektiv och behov	19
Integrering med övriga funktioner i landskapet	20
Markägarförhållanden	20
Upplägget för planering av ridvägar inom kommunen	21
Ridvägsplaneringsexempel från Lunds kommun	22
Hässleholms kommun	23
Planeringsbehov	23
Sammanhang	24
Brukarperspektiv och behov	25
Integrering med övriga funktioner i landskapet	25
Markägarförhållanden	26
Upplägget för planering av ridvägar inom kommunen	27
Ridvägsplaneringsexempel från Hässleholms kommun	27

Diskussion	28
Jämförelse av kommunerna	28
Planeringsbehov	28
Sammanhang	29
Brukarperspektiv och behov	29
Integrering med övriga funktioner i landskapet	29
Markägarförhållanden	30
Upplägget för planering av ridvägar inom kommunerna	30
Ridvägsplaneringsexempel från respektive kommun.....	31
Summering.....	31
Reflektion	32
Metodkritik.....	33
Framtida studier	34
Källor	35
Bilaga 1.....	37

Inledning

Ridsport är den andra största fritidsaktiviteten i Sverige efter fotboll, visar siffror från SISU:s medlemsförbundets verksamheter (SISU Idrottsutbildningar, 2018, sida 11).

Trots detta planeras det sällan för den friluftsinfrastruktur som hästnäringen behöver för att vara säker och ändamålsenlig i Sverige. Trots kommunernas planmonopol saknas det tyvärr ofta ett fokus på friluftsliv i den kommunernas översiktsplanering (Emmelin et al. 2010, sida 319). I en artikel i tidskriften Geografisk Tidsskrift - Danish Journal of Geography beskriver författarna att planerare upplever otydliga regler och dålig tillgång till planeringsverktyg för hästhållning i urbana områden (Elgåker, Pinzke, Lindholm & Nilsson, 2010, sida 95). Detta skulle kunna leda till att sådana anläggningar sällan byggs eller i sådana fall konstrueras på ett bristfälligt vis.

Därtill kommer att många hästverksamheter ligger i tätbefolkade områden som har en hög konkurrens om markanvändningen (Elgåker, 2011, sida 18). Detta ökar kraven på en genomtänkt och fungerande planering med väl underbyggda metoder för att tillgodose brukares behov (Pedersen, 2004, sida 15).

Ur ett internationellt perspektiv finns det litteratur som berör ämnet som antyder att detta förhåller sig annorlunda i England. Det påstås att häst och ryttarperspektivet på ett mycket bättre sätt inkorporeras i planeringen (Persson, 2003, sida 65).

I en rapport från SLU om hästen i samhället står det att: "För fritids- och idrottsområden gäller generellt att de skall vara tillgängliga och vara välplacerade i kommunen. Ridningen hamnar dock vanligtvis utanför i allt för många översiktsplaner." (Svala, 2006, sida 25). Detta pekar också på att brister inom planeringen förekommer. Detta visar även följande citat.

"När kommunerna tagit initiativ till att flytta ridklubbar har de i de flesta fall fått anläggningar som man rent funktionellt är mycket nöjd med. Dock saknas ofta kringplanering som hagar, beteshagar, ridvägar och vegetation mm. Landskapsarkitekter har tydligen inte engagerats!" (Svala, 2006, sida 25)

Det finns följaktligen belägg för att ridsporten förbises i planeringen trots sin position som den andra största fritidsidrotten i Sverige. Anledningen till detta kan vara mångfacetterad, men ett bristande kunskapsunderlag för hur denna mångsidiga planeringsutmaning ska hanteras i kommunerna kan vara en av anledningarna.

Syfte

Syftet med arbetet är att fördjupa förståelsen för planering för hästverksamhet och i synnerhet ridvägar, för och att ta reda på vad som är ändamålsenlig planering och hur denna sker.

Mål

Målet är att identifiera vad som krävs för att uppnå en välplanerad ridväg. Arbetet syftar även till att utpeka eventuella brister i planeringen som förekommer i Skåne i detta avseende. Skälet till detta är att ridning är en mycket stor fritidssport och friluftaktivitet i Sverige, men som det ändå inte alltid planeras för på ett ändamålsenligt sätt. Avsikten är att via en jämförelse mellan två olika kommuner försöka hitta och beskriva olika exempel på tillvägagångssätt.

Frågeställning

Den huvudsakliga frågan handlar om att identifiera vad som är relevanta faktorer vid planering av ridvägar i kommunal regi. För att göra detta har följande delfrågeställningar tagits fram:

- Vad är skillnaderna mellan de två utvalda skånska kommuner vid planeringen av ridvägar?
- Finns det positiva aspekter som kan lyftas som särskilt välfungerande exempel?
- På vilket sätt kan ridvägar planeras för att fungera väl i varierande kontext?
- När uppstår behovet av planering för ridvägar?

Material

Materialet utgörs av litteratur som relaterar till planeringen av ridvägar och även av ämnen som tangerar detta, i avsikt att fördjupa förståelsen av innehållet genom att presentera relevant bakgrundsinformation. Därtill har information inhämtats genom att intervjua kontaktpersoner på de kommuner som har studerats för att få ett nära perspektiv hur planeringsarbetet med ridvägar sker i dessa.

Sökningar och sökord

Ridled, ridväg, ridstig, ridslinga, ridspår, häst, planering, urban ridväg, hästens beteende, planering för friluftsliv.

Engelska sökord: bridle path, bridleway, equestrian trail, horse riding path, ride, bridle road, horse trail.

Metod

Metoden består av en litteraturstudie där valet och uppsökandet av material även var en del av arbetet. Källmaterialet som användes belyser vilka behov som måste tillgodoses för att en god fysisk miljö för häst och ryttare ska uppstå på ridvägar. Även källmaterial som behandlar planering för friluftsliv och underlag som behandlar planering för hästar har tagits i beaktande. Därtill har även planeringsdokument och studier av sådana från de utvalda kommunerna i Skåne bearbetats.

Utöver det har även semistrukturerade intervjuer med kontaktpersoner som arbetar med planering i de utvalda kommunerna genomförts. Intervjuerna har varit semistrukturerade och utgått från allmänna frågor om hur kommunerna hanterar planeringen för ridvägar (se bilaga 1 för intervjufrågorna).

Arbetet har bestått av en jämförelse mellan skånska kommuners planering för ridverksamhet och framför allt ridvägar i en bebyggd kontext, där då behovet för planering kan antas uppstå. För att hålla arbetet överskådligt har två kommuner valts ut och studerats närmare.

Avgränsning

För att göra arbetet hanterligt har avgränsningar gjorts på så vis att relevanta kommuner har valts ut som exempel att studera. De kommuner som bedömdes som intressanta att undersöka var Malmö, Lund, Kristianstad, Hässleholm och Helsingborg. Detta baserat på att dessa kommuner är tillräckligt stora för att ha en omfattande planeringsverksamhet samt även för att de har fler och större sammanhang där möten mellan olika kontext antas kunna uppstå. Vilket förmodas ge upphov till komplexa planeringsutmaningar, som därmed är mer intressanta att studera.

Valet landade till slut på Lund samt Hässleholms kommun, detta för att det var i dessa kommuner som kontaktpersoner som var möjliga att intervjua befann sig. Kommunerna bedömdes som intressanta i sammanhanget för att de båda är förhållandevis stora och då antas kunna ha en variation av olika sammanhang där planering för ridvägar förekommer. Förhoppningen var att se och jämföra planeringen av ridvägar i olika sammanhang för att kunna dra slutsatser ur de eventuella skillnaderna.

För att få en tydlig koppling till ämnet landskapsarkitektur har arbetet inriktats mot att undersöka anläggningen av ridvägar ur en planeringskontext, såväl urbant som ruralt. Och detta då främst från ett kommunalt perspektiv i syfte att begränsa arbetets omfattning.

Teoretisk bakgrund

För att ge en djupare förståelse för ämnet och tangerande fakta presenteras i detta kapitel den viktigaste teoretiska bakgrundsinformation. Även en del information om hästar och ridning presenteras för att kunna förklara hur detta påverkar planeringen.

Ridning kan förekomma i många olika sammanhang och syften, bland annat som hobby, sport och ungdomsaktivitet, men de flesta människor som rider vill kunna rida utomhus (Bonorden, 2008, sida 81).

Begrepp

Här presenteras en genomgång av de olika begreppen som används i uppsatsen och vad dessa betyder. Det finns många olika termer som används i samband med ridning och en grundläggande förståelse för deras betydelse är viktig för att kunna följa arbetets resonemang. Därför introduceras och förklaras dessa här.

En **ridväg** är en enskild stig eller väg som är avsedd för ridning. Handlar det om en påbjuden ridväg är gångtrafik tillåtet men ej cykling. Dessa vägar finns ofta i anslutning till ett stall med hästverksamhet (Vägmärken, 2021). Orden **ridstig** och **ridslinga** kan även förekomma med samma betydelse. Ridväg kan även syfta till specifika mönster som rids på en ridbana inom dressyrporten. Men i detta arbete kommer ordet ej användas med ovan beskrivna betydelse utan kommer att syfta på vägar i naturen som används till ridning.

I motsats till en ridväg är en **ridled** en längre sammanhängande sträcka av ridvägar som ger möjlighet till längre turer på heldagar eller flera dagar. Ridleder kan därmed jämföras med vandringsleder, och de uppfyller samma syfte för ryttare som vandringsleder gör för människor som vandrar (Bonorden, 2008, sida 45). Vid ridleder kan även designerade rastplatser och parkeringsplatser med möjlighet att lasta hästar av och på hästtransporter förekomma.

Ordet **ekipage** syftar på en häst med ryttare (SAOB, 1920). Begreppet förekommer ofta inom ridsportssammanhang men i detta arbete kommer det att användas generellt till att avse en person som rider en häst.

Jämställdhet och tillgänglighet

Ridsport är en av de få sporter där män och kvinnor tävlar på lika villkor. Ridning är även överväldigande dominerad av kvinnor som har detta som hobby och fritidssysselsättning. För att uppnå ett jämställt samhälle med god demokrati är det därför även viktigt att kvinnors fritidsintressen ges utrymme och möjlighet till utövning.

För personer med funktionsnedsättning är ridning även en unik möjlighet att motionera och att kunna komma ut i naturen (Emmelin, Fredman, Jensen & Sandell, 2010, sida 160).

Planering för ridvägar

Utvecklingen av landskapet sker som en följd av de olika villkor som aktörer får presenterade för sig som ett resultat av planering och förvaltning (Emmelin et al. 2010, sida 256). Vid planering av ridvägar i kommunala sammanhang finns det flera faktorer som behöver beaktas. Ridvägar är även en typ av friluftsinfrastruktur och det medför att planeringsöverväganden som gäller vid planering för friluftsliv också blir aktuella här (Vestervik, 2010, sida 14).

Allemansrätten som finns i Sverige är grundbulten som säkrar landskapets tillgänglighet för friluftsliv enligt Emmelin et al. (2010, sida 189). Allemansrätten har en mycket stark ställning hos befolkningen (Emmelin et al. 2010, sida 190) och är även relevant för ridning i naturen. Allemansrätten gäller endast om markutnyttjandet inte medför skada eller olägenhet (Bonorden, 2008, sida 79). Vid ridning innebär detta att det är tillåtet att rida på vägar (om det inte finns enskilda föreskrifter) men inte på åkrar, skogsplantering, tomtmark eller andra känsliga områden. Dock kan det vara så att platser som, om de används av enskilda ekipage inte skadas, ändå råkar ut för slitage om användningen sker frekvent och av många. Därtill är det heller inte tillåtet att rida i skidspår, på gång- eller cykelbanor, samt andra iordninggjorda anläggningar (Bonorden, 2008, sida 79).

Detta låter ana att de områden där ridning faktiskt är tillåtet i landskapet ibland kan vara relativt begränsade, och att även de platser som är tillåtna inte får användas alltför frekvent för att inte riskera slitage. Om då den allemansrättsliga marken är

begränsad i sin omfattning i ett område där även många andra friluftssintressen förekommer kan det skönjas en risk för konflikter. Detta bekräftas även av Elgåker, Pinzke, Nilsson och Lindholm (2012, sida 276), och de kom även fram till att ryttare och markägare har olika uppfattningar av hur allemansrätten bör tolkas (Elgåker et al. 2012, sida 285).

Beteenden hos hästar att beakta vid planering

För att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö för alla trafikanter är det avgörande att planeringen är omsorgsfull. Under denna rubrik förklaras några av de olika parametrarna som är värdefulla att känna till vid planering för ridning med avseende på hästens beteenden och instinkter. En genomgång av några av de viktigaste beteenden hos hästar som kan få konsekvenser för planeringen kommer att beskrivas.

Vanor leder till trygghet för hästar och det är viktigt för djuren att få upprepa samma beteendemönster varje gång på samma sätt som det gjorts tidigare. Eventuella förändringar i omgivningen upptäcks mycket snabbt och betraktas som en fara tills de visat sig vara harmlös upprepade gånger (Planck & Rundgren, 2005, sida 14). Såväl vilda som tama hästar följer bestämda stråk och stigar i naturen, liksom på betesmarker, och på dessa rör de sig i rad efter varandra. (Ståhlberg, 1997, sida 67). Därav kan en möjlig slutsats dras att det är värdefullt för säkerheten med anlagda ridvägar, eftersom det ger hästarna en kontinuerlig miljö som de kan vänja sig vid och därför känna sig trygga i. Hästars invanda beteende att följa stråk ger goda förutsättningar för och stor nytta av anlagda ridvägar, eftersom hästars naturliga instinkter påbjuder dem att följa stigar.

Hästar tenderar att ta till flykt i en situation där de känner sig hotade eller skrämda på grund av en naturlig status som bytesdjur (Planck & Rundgren, 2005, sida 14). Denna instinkt är inte rationell utan sker i samma stund som hästen tycker sig uppfatta en fara. Ofta handlar det om oväntade ljud eller rörelser i hästens omgivning som kan uppfattas som ett hotande rovdjur (Ståhlberg, 1997, sida 75). Vid flykt från en sådan fara skyggar hästen mycket hastigt undan från det uppfattade hotet utan hänsyn till övrig omgivning, bekräftar även Bayley och Maxwell (1997, sida 8). Oftast flyr den inte långt utan genomför i första hand en hastig förflyttning några steg bort. Detta är viktigt att känna till eftersom det lätt kan uppstå en risk för olyckor om hästen befinner sig i närheten av farlig terräng av olika slag såväl som gång- och cykelvägar, samt biltrafik eller järnväg.

Hästar är flockdjur och detta innebär att de i sin naturliga miljö lever i en sammanhållen gemenskap (Ståhlberg, 1997, sida 53). I hästflocken etableras en

rangordning som bildar en hierarki, vilket skapar en trygg sammanhållning (Forsström & Jättner, 2002, sida 11). Denna rangordning etableras genom hotbeteende som sedan också ageras på om en av parterna inte ger med sig. Detta beteende kan också uppstå när två hästar som inte känner varandra möts för första gången (Ståhlberg, 1997, sida 76). Detta är trygghetsmässigt inte önskvärt när hästen rids på en ridväg. Därav kan det vara mycket värdefullt att planera på ett sådant vis att möten mellan främmande hästar i största möjliga mån kan undvikas, eller att det finns plats att hålla avstånd vid ett eventuellt möte. För att möjliggöra detta anger exempelvis Bonorden (2008, sida 86) en bredd som bör vara 2,5 meter, men allra minns 2 meter.

Hästar är sammanfattningsvis flockdjur med starka instinkter såsom flykt vid uppfattad fara och även med en präglning att vanebundet följa etablerade stigar. Deras flockbeteende påbjuder dem även att avgöra en rangordning mellan varandra vilket kan leda till gnabb mellan för varandra främmande hästar. För planeringen av ridvägar är detta viktigt att ha i åtanke och exempelvis anlägga ridvägar i en lugn miljö där det finns begränsade möjligheter för en häst att försätta sig i en farlig situation om den skulle bli skrämmd. Det är också tryggt för hästar att ridas på en etablerad ridväg som för dem känns som en invand stig. Detta skapar en betryggande känsla för hästarna, vilket ytterligare minskar risken för att de ska blir skrämmda. Om planeringen för ridvägen sedan sker på ett sådant sätt att möten mellan främmande hästar i största möjliga mån kan undvikas höjs säkerheten ytterligare.

Ridvägar i två skånska kommuner

Nedan följer en genomgång av Lund respektive Hässleholms kommun som handlar om hur dessa kommuner planerar för ridvägar samt lite om hur bakgrunden till denna planering har sett ut. Detta resultat jämförs sedan även med den teoretiska bakgrunden ovan för att belysa de olika aspekterna av planeringen. Därefter jämförs slutligen de två kommunernas planering med varandra för att ge en detaljerad bild av olika skillnader och gemensamma nämnare eller utmaningar.

Utmaningarna som kan uppstå vid planering av ridvägar i olika miljöer kan i detta avsnitt även observeras och beskrivas utifrån hur verkligheten ser ut, samt jämföras med den teoretiska bakgrunden som lades fram i det föregående avsnittet av arbetet.

Lunds kommun

Lunds kommun framhäver i sin översiktsplanering vikten av att främja fysisk aktivitet samt betydelsen av god tillgång till de platser där man ägnar sig åt dessa aktiviteter. Det beskrivs också att ytorna för fritidsaktiviteter bör vara sammanlänkade och tillgängliga för så många som möjligt, samt fördelaktigt integrerade med den gröna infrastrukturen (Lunds kommun, 2018a, sida 53).

I översiktsplaneringen noteras även att hästintresset i kommunen är stort och att det finns ett brett utbud av hästverksamheter. Kultur- och fritidsnämnden pekas ut som ansvarig för samordning mellan kommunen och hästsporten och ett behov av att se över utvecklingen av ridvägsstråk påpekas (Lunds kommun, 2018b, sida 40).

Planeringsbehov

En äldre målsättning för ridvägar i Lunds kommun kommer från råd och riktlinjer för ridvägar som antogs i det äldre Grönstruktur- och naturvårdsprogrammet säger att: "Ridvägarna bör gå i tätortsranden med kontakt med landsbygdens mindre vägar." (Lunds kommun, 2006 se Lunds kommun, 2008, sida 58).

I en rapport om Lunds plan för hästsporten i kommunen beskrivs hur allemansrätten förhåller sig till ridningen. Det delges att det kan uppstå problem vid användningen av hästar i landskapet (Lunds kommun, 2008, sida 53). Problemet som beskrivs är

att det ofta förekommer ridning på ställen där det inte är lämpligt, men att detta ofta beror på att fungerande alternativ saknas. Vidare beskrivs att detta beror på att de som rider vill ha tillgång till slingor eller rundor som slutar vid stallet där man började rida från (Lunds kommun, 2008, sida 53).

Och här kan det då förmodas att när denna möjlighet inte finns så kan ryttare ibland leta sig till olämpliga vägar eller marker. I samband med detta kan det då som tidigare beskrivet i avsnittet om planering (i den teoretiska bakgrunden) uppstå slitage på känsliga marker, vilket då kanske leder till konflikter med markägare eller andra friluftsjaktörer.

Sammanhang

I Lund finns ett stort utnyttjande av mark i rekreativt syfte samtidigt som detta måste samsas med användningen av marken för rationellt och storskaligt jordbruk. Samtidigt minskar antalet mindre markvägar och då uppstår ett ökat slitage på de som finns kvar, kombinerat med en ökad konkurrens som kan skapa konflikter (Lunds kommun, 2008, sida 54). Den ökade konkurrensen beskrivs som en anledning till sämre trafiksäkerhet och att de konflikter som uppstår kan leda till att ridning förbjuds på vissa vägar. I rapporten om Lunds plan för hästsporten dras slutsatsen att ridförbudet inte löser det underliggande problemet utan endast flyttar det till en annan plats, samt att förbudet förvärrar trafiksäkerheten ytterligare om ekipagen tvingas ut i trafiken. Sist slutleds här att det som krävs för en långsiktig lösning är en planering för hästinfrastrukturen (Lunds kommun, 2008, sida 54).

Lunds kommun ligger i sydvästra Skåne och har ett invånarantal av 126 000 personer år 2020 med en stadig uppgång från ca 75 000 de senaste 50 åren (SCB, 2020). I kommunen bor 96 procent av befolkningen i tätorter. 11 procent av marken i kommunen är bebyggd, och av den resterande marken består 24 procent av skog och 55 procent av jordbruksmark (SCB, 2015). Det nationella genomsnittet för 2015 (SCB) var 3 procent bebyggelse, 69 procent skog och 8 procent jordbruksmark i Sverige. Lund har alltså förhållandevis låg andel skog men mycket hög andel jordbruksmark samt mark som är bebyggd. Lunds kommun har en total landareal av 427 kvadratkilometer (SCB, 2021).

Den höga andelen jordbruksmark gör att allemansrättsligt tillgänglig mark är förhållandevis liten i Lunds kommun då det inte är tillåtet att rida över åkrar. Detta skulle då kunna leda till att de få ställen som det är tillåtet att rida på används väldigt frekvent. Som tidigare beskrivits i den teoretiska bakgrunden innebär detta också en ökad risk för markskador. När andelen allemansrättslig mark som är tillgänglig för ryttare alltså är förhållandevis liten skulle det kunna vara så att behovet ökar för planering av ridvägar för att förebygga konflikter.

Brukarperspektiv och behov

I Lunds kommun kom en äldre målsättning för ridvägar från råd och riktlinjer för ridvägar som antogs i Grönstruktur- och naturvårdsprogrammet från 2006 som säger att: "Ridvägarna kring Lund bör utvecklas till ett sammanhängande system som möjliggör kortare ridturer." (Lunds kommun, 2006 se Lunds kommun, 2008, sida 58)

Fördelarna med att ha planerade ridvägar beskrivs i en rapport om Lunds kommuns plan för hästsporten och det menas att det är något som minskar problemet med att ridning sker på fel platser. Rapporten skildrar att vardagstillgänglighet är det viktigaste och att även om variation är värdefullt så täcker ändå en bra ridslinga med plats att både trava och galoppa det all dagliga behovet. Det framställs även att säkerheten ökar när det finns planerade ridvägar och att det annars är vägkorsningar, vägsträckor med mycket trafik och gator i bostadsområden som skapar problem (Lunds kommun, 2008, sida 54).

I rapporten följer ett avsnitt med exempel på synpunkter på ridvägar i det dåvarande läget. För att ta reda på dessa synpunkter genomfördes såväl enkätundersökningar som uppföljande intervjuer (Lunds kommun, 2008, sida 59). Det följer en genomgång av de olika ryttarsällskapen- och föreningarnas synpunkter på situationen i sitt närområde. Det som ofta lyftes är behovet av trafiksäkra passager samt av sammanhängande ridslingor, alltså av sammanlänkade ridvägar, och även vikten av lämpligt underlag att rida på framhävs (Lunds kommun, 2008, sida 59 – 61).

Just nu sker i Lund en nybyggnad av ridvägar med mål att skapa ett nätverk, beskriver enhetschefen för natur och friluftslivsavdelningen¹ i kommunen. Målet är att skapa slingor som tillgodoser det behov som ridskolor har av kortare turer under en ridlektion eller för uppvärmning av hästarna i närheten av ridhus. Och även längre turer för det behov som finns hos hobbyryttare som vill rida längre rundor i naturen. En annan målsättning är att planera för en placering av ridvägar bort från blandad bebyggelse. Detta då av säkerhetsskäl.

I den teoretiska bakgrunden om beteende hos hästar som bör beaktas vid planering slutleds det varför det är viktigt med anlagda ridvägar samt varför det kan vara värdefullt att hålla dem frånskilda från andra funktioner ur ett säkerhetsperspektiv. Målsättningarna i Lunds kommun är alltså helt i linje med de beteenden och instinkter som finns hos hästdjur och är anpassad för en ökad trygghet.

¹ Videomöte den 5 Maj 2021 med Magnus Eckeskog, enhetschef för avdelningen natur och friluftsliv vid park- och naturavdelningen (del av den tekniska förvaltningen) i Lunds kommun.

Integrering med övriga funktioner i landskapet

I Lunds kommun finns en äldre målsättning för upplägget av ridvägar i råd och riktlinjer för ridvägar som antogs i Grönstruktur- och naturvårdsprogrammet från 2006 som säger att: "Det är väsentligt att ridvägarna åtskiljs från övriga trafikslag, även gående och cyklister, för att undvika konflikter." (Lunds kommun, 2006; se Lunds kommun, 2008, sida 58)

I rapporten från 2008 om planen för hästsporten i Lunds kommun redogörs även för att en viktig aspekt vid planeringen av ridvägar är uppfattningen om tolkningsföreträde, och att det därför är viktigt att planera så att det blir tydligt att miljön är avsedd för hästar och inte några motordrivna fordon.

I Lund ansvarar kommunen både för att de befintliga ridvägarna förbättras och att det anläggs nya där det finns behov och möjlighet, berättar enhetschef för avdelningen natur och friluftsliv². Det återges även att det i Lund finns både separata ridvägar och sådana som är blandade med cykel och gång.

Den ursprungliga målsättningen om att ridvägar alltid ska åtskiljas från alla andra trafikslag efterföljs alltså endast delvis. Möjligtvis skulle detta kunna bero på att behovet av att skapa sammanhängande slingor bedömdes som tyngre än behovet av frångilda ridvägar. Eller också kan det härledas till markägarförhållanden som det inte alltid går att hitta lösningar för. Kanske även en kombination av dessa skulle kunna vara orsaken.

Markägarförhållanden

För hantering av markägarfrågor var ett äldre mål från råd och riktlinjer för ridvägar som antogs i Grönstruktur- och naturvårdsprogrammet: "Genomförandet måste ske i dialog med berörda markägare och jordbrukare. Avtal med markägare krävs för intrång och skötsel." (Lunds kommun, 2006 se Lunds kommun, 2008, sida 58).

I ett gammalt förslag för att anlägga ridvägar som togs fram var det den tekniska nämnden som var ansvarig för anläggandet av ridvägar på kommunal mark, och den dåvarande fritidsnämnden skulle ansvara för de ridvägar som behövde anläggas på privat mark. Men när kommunen 1996 gick in i en ny organisation föll kännedomen om detta uppdrag bort och därför fullgjorde kultur- och fritidsnämnden aldrig sin del av avtalet (Lunds kommun, 2008, sida 57). Och frågan om ridvägar saknade även prioritet. Kultur- och fritidsnämnden hade heller ingen kompetens för att förhandla samt sluta avtal med privata markägare och därtill saknades det även dialog med företrädare för hästägare.

² Videomöte den 5 Maj 2021 med Magnus Eckeskog, enhetschef för avdelningen natur och friluftsliv vid park- och naturavdelningen (del av den tekniska förvaltningen) i Lunds kommun.

Enhetschefen för natur och friluftslivs avdelningen förklarar³ att kommunikationen med markägare även nu är en återkommande utmaning som uppstår för kommunen att hantera. På den mark som kommunen själv äger har man fri möjlighet att planera, men för att skapa de sammanhängande ridslingorna som är kommunens mål krävs ofta en lösning som innefattar mark som inte ägs av kommunen själv. Han⁴ förklarar att detta är en återkommande punkt som kräver mycket konstruktiv dialog.

Här låter sig ana att en strukturellt uppbyggd och tydlig ansvarsfördelning är viktig för att kunna genomföra de tilltänkta planeringsmomenten, samt att när det gäller planering på mark som inte ägs av kommunen är det mycket viktigt med extra omsorg. I samma anda påpekar även Bonoden (2008, sida 85) att en lämplig åtgärd exempelvis skulle kunna vara att redan från början inleda kontakten med markägare via en person som har förtroende i bygden.

Upplägget för planering av ridvägar inom kommunen

I rapporten från 2008 om planen för hästsporten i Lund finns även ett kapitel som beskriver hur det går till från planeringen av ridvägar fram till anläggningen i kommunen. Det återges att planeringen av ridvägar huvudsakligen drivs av stadsbyggnadskontoret och att detta sker i samverkan med den tekniska förvaltningen, men att det finns ett glapp mellan planeringen och genomförandet som har lett till att det inte tillkommer så många nya ridvägar (Lunds kommun, 2008, sida 56). Och utöver en oklar rollfördelning mellan tekniska förvaltningen och kultur- och fritidsförvaltningen beskrivs det även bero på svårigheter med att lösa finansieringen.

Det berättas i rapporten att det under 2007 uppstod ett samarbete mellan kultur- och fritidsförvaltningen, tekniska förvaltningen och Friluftsförbundet för att förverkliga de planer för ridvägar som fanns i en fördjupad översiktsplanen av Skrylleområdet. Det återges att planen var att anlägga flera sträckor under 2008 och att målbilden var ett utbyggt nät av ridvägar (Lunds kommun, 2008, sida 57).

I dagsläget delger kommunen på sin hemsida att det i Skrylle naturreservat finns omkring två mil markerade ridvägar, och det uppmärksammas även på att allemansrätten inte gäller i naturreservatet och att ridning endast är tillåtet på de markerade stigarna (Lunds kommun, 2021).

³ Videomöte den 5 Maj 2021 med Magnus Eckeskog, enhetschef för avdelningen natur och friluftsliv vid park- och naturavdelningen (del av den tekniska förvaltningen) i Lunds kommun.

⁴ Ibid.

Enhetschefen för natur och friluftslivsavdelningen berättar⁵ att det inom Lunds kommuns organisation i dagsläget finns en ridvägsgrupp för tätortsnära ridvägar. Tekniska förvaltningen har mycket av ansvaret och Kultur och fritidsförvaltningen hjälper också till. Samarbete med stadsbyggnadskontoret sker där det behövs. Ridvägsgruppen ansvarar såväl för förbättring av befintliga vägar samt nyanläggning.

Detta belyser att det för planering av ridvägar kan vara viktigt med ett bredare samarbete mellan olika förvaltningar inom en kommun. I materialet ovan framgår att det tidigare fanns utmaningar med att anlägga ridvägar i kommunen som en följd av den oklara rollfördelningen, men att det i dagsläget i stället finns en dedikerad grupp för anläggning av ridvägar för att möta upp behovet.

Ridvägsplaneringsexempel från Lunds kommun

Två exempel på praktiska erfarenheter som gjorts i Lunds kommun vid planeringen av ridvägar redogör enhetschefen för natur och friluftslivsavdelningen för⁶. Vid en inventering av lämpliga sträckor för en ny ridväg hittades i början en vacker sträcka med fri utsikt upp på en slänt bredvid en banvall. Men vid närmare eftertanke insåg man att platsen skulle vara olämplig som ridväg, eftersom hästar skulle kunna skrämmas av tågen.

För den andra erfarenheten redovisar enhetschefen för natur och friluftslivsavdelningen för en omdragning av en ridväg från en gata i ett bostadsområde till kommunalt ägd mark bredvid bostadsområdet för att öka trafiksäkerheten⁷. Marken som ridvägen flyttades till var något högre belägen i relation till bostadsområdets tomter. Efter flytten uppmärksammades det att det uppstod vissa problem med insyn, eftersom en ryttare som sitter på en häst kommer högre upp från marken. Eftersom marken som ridvägen placerades på var något högre belägen förvärrades problemet.

Båda dessa exempel framhäver vikten av omsorgsfullhet vid placeringen av ridvägar och visar hur olika situationer kan leda till oväntade problem. Om det första exemplet med järnvägen skrivs det även (Bonorden, 2008, sida 82) i motsats till det man befarade i Lunds kommun, att en häst skulle kunna uppfatta järnvägen som en säkrare tillflykt om den blir skrämmd av något annat som den uppfattar som farligare. Detta visar att planering för hästar i vissa fall lätt kan bli komplicerat och att hänsyn till många parametrar möjligen måste göras.

⁵ Videomöte den 5 Maj 2021 med Magnus Eckeskog, enhetschef för avdelningen natur och friluftsliv vid park- och naturavdelningen (del av den tekniska förvaltningen) i Lunds kommun.

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

I enlighet med det som beskrevs tidigare i den teoretiska bakgrunden, i avsnittet om beteenden hos hästar att beaktas vid planeringen, att eftersom hästar är flyktdjur till sin natur är det alltid säkrare att hålla ridvägar frånskilda från farliga ställen såsom järnvägar. Detta är då något som man har tagit hänsyn till i Lunds kommun.

Hässleholms kommun

I sin nuvarande översiktsplan från 2007 nämner Hässleholms kommun i ett kapitel om strategier för turism att möjligheter för naturupplevelser ska finnas i olika former, och bland annat ridvägar nämns som exempel (Hässleholms kommun, 2007, sida 48). Hässleholms kommun håller i nuläge på att arbeta fram en ny översiktsplan som det ska beslutas om under 2022. I granskningsförslaget till denna nya översiktsplan finns ett avsnitt om natur och friluftsliv som har ett delavsnitt som berör ridleder. Det beskrivs att det finns två ridslingor på 12 respektive 8 kilometer i Hovdala naturområde med möjlighet till parkering vid entrén. En rid- och körled baserad på befintligt vägnät som är 28 mil lång beskrivs också (Hässleholms kommun, 2021, sida 201).

Om denna rid- och körled berättar den nuvarande kultur- och fritidsförvaltningen att det rörde sig om ett regionalt projekt som en förening för körvägar var delaktig i, men att det strandade när projektet var över. Vägarna från detta projekt finns kvar, men inte servicen. Kommunen kan inte driva företag eller föreningar och därför känner kommunen att de själva inte har någon möjlighet att ingripa för att upprätthålla det som togs fram i projektet⁸.

Men det nämns inga vidare förslag för nya utvecklingar eller förbättringar, varken i den nya översiktsplanen eller av kultur- och fritidsförvaltningen. Detta skulle kunna betyda att Hässleholm för närvarande är nöjda med sina befintliga ridvägar eller att det inte har framkommit några behov som belyser en anledning att anlägga fler ridvägar. Möjligen skulle det också kunna vara så att kommunen för närvarande har sitt fokus på att utveckla andra aspekter av friluftslivet.

Planeringsbehov

Kultur- och fritidsförvaltningen i Hässleholms kommun gav Skånes Ridsportförbund i uppdrag att genomföra en nuläges- och framtidsanalys av föreningarna med hästanknytning i kommunen (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 3). För att genomföra denna analys var tillvägagångssättet att Skånes Ridsportförbund träffade representanter för föreningarna i Hässleholms kommun

⁸ Videomöte den 7 Juni 2021 med Henrik Samevik, avdelningschef vid kultur- och fritidsförvaltningen och Carina Jönsson Lindholm, verksamhetsutvecklare vid kultur- och fritidsförvaltningen, Hässleholms kommun.

som bedriver hästverksamhet och genomförde intervjuer med dem, och det framkomna materialet sammanställdes sedan i en rapport.

Analysen beskriver var ridning sker och berättar att för motionsridning krävs det tillgång till ridleder i naturen. Men att även ridskolor samt ryttare som tränar och tävlar rider i naturen och har ett behov av närhet till säkra ridleder (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 7).

Ett potentiellt konfliktområde som noterats av kommunen är att om det ska badas med hästar får detta inte ske på kommunala badplatser. Dock finns det sådana badplatser som inte är kommunala där då badandet med häst är tillåtet. En eventuell konfliktpotential anses då vara kringgången⁹.

I kommunen finns alltså en medvetenhet om hästverksamheter som förekommer, och ett intresse av att tillhandaha relevant information. Det finns endast ett potentiellt konfliktområde som har identifierats i relation till ridning. Här känner kommunen att man har hittat en tillfredsställande lösning genom att hänvisa till badplatser som inte omfattas av hästförbudet. Bristen på andra konflikter skulle kunna vara den bakomliggande orsaken till att kommunen inte känner av fler planeringsbehov för ridning i nuläget.

Sammanhang

Kommunen arbetar för närvarande mycket med att planera för friluftsleder och har jobbat intensivt med vandring och börjar nu med cykelleder, men ridleder finns på önskelistan berättar kultur- och fritidsförvaltningen¹⁰.

Hässleholms kommun ligger centralt i norra Skåne och har ett invånarantal av 52 000 personer, detta antal har inte förändrats nämnvärt de senaste 50 åren (SCB, 2020). I kommunen bor 81 procent av befolkningen i tätort och 19 procent på landsbygden (SCB, 2020). Av marken är 7 procent bebyggd, 69 procent är skog och 19 är jordbruksmark (SCB, 2015). Det betyder att Hässleholms kommun har 4 procentenheter mer bebyggelse än genomsnittet i Sverige men att andelen skog ligger i linje med övriga landet, dock är andelen jordbruksmark något högre än genomsnittet. Hässleholms kommun har en landareal som består av totalt 1270 kvadratkilometer (SCB, 2021).

Att nästan 70 procent av kommunens landareal består av skog betyder att mängden allemansrättsligt tillgänglig mark kan förmodas vara relativt hög. Kombinerat med att Hässleholms kommun är en av de största i Skåne sett till ytan men ändå har en

⁹ Videomöte den 7 Juni 2021 med Henrik Samevik, avdelningschef vid kultur- och fritidsförvaltningen och Carina Jönsson Lindholm, verksamhetsutvecklare vid kultur- och fritidsförvaltningen, Hässleholms kommun.

¹⁰ Ibid.

mindre befolkning gör att befolkningstätheten är ganska låg. Detta skulle kunna betyda att konkurrensen om den allemansrättsliga marken som finns tillgänglig inte är särskilt hög och att det då finns plats för alla friluftssintressen.

Som tidigare beskrivet i ett avsnitt om planering för ridvägar i den teoretiska bakgrunden kan det vara så att det finns platser där det är fullt möjligt att rida som enskilt ekipage, och att det endast är vid frekvent användning av många ryttare som slitaget blir orimligt högt så att markskador uppstår. Därmed minskar eventuellt också planeringsbehovet då konflikter som i annat fall hade behövt förebyggas inte uppstår i detta sammanhang.

Brukarperspektiv och behov

I en nuläges- och framtidsanalys av föreningarna med hästanknytning i Hässleholms kommun läggs en allmän överblick över svensk ridsport fram (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 4) och det lyfts särskilt att ridsporten är en av de största sporterna för personer med funktionsnedsättning. I nästa kapitel beskriver analysen även att en ryttare kan ha många olika bakgrundsförutsättningar och att det finns många olika ambitionsnivåer för deras ridning, men att de som är mest aktiva är flickor och kvinnor (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 6).

När man undersökt om det finns behov av olika typer av ridvägar har man kommit fram till att ridföreningarna i Hässleholm ser behov av ridvägar, en liten körbana och en kort bana vid ridskolan menar kultur- och fritidsförvaltningen¹¹.

Vid kommunens ridvägar upplevs det vara relativt konfliktfritt när det gäller hur det går att samsas med andra trafikanter, då cyklister undviker hovslingan, berättar kultur- och fritidsförvaltningen¹². Det finns en verksamhet som organiserar turridning vid Hovdala och som då bland annat nyttjar ridslingorna som finns där. Här förebyggs konflikter genom att det finns ett avtal angående vem som gör vad¹³.

Integrering med övriga funktioner i landskapet

I själva orten Hässleholm finns det några ridvägar som är planerade för att fungera i en bebyggd miljö. Dessa är de ridvägar som tillhör den stora ridanläggningen i Hässleholm. De är anlagda på så vis att de inte konkurrerar med gång- och cykeltrafik och kommunen ska snart ta över fastighetsskötseln. Dessa ridvägar anlades av den lokala ridskolan (Röinge Ridklubb, sedermera Hässleholms

¹¹ Videomöte den 7 Juni 2021 med Henrik Samevik, avdelningschef vid kultur- och fritidsförvaltningen och Carina Jönsson Lindholm, verksamhetsutvecklare vid kultur- och fritidsförvaltningen, Hässleholms kommun.

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

Ridklubb) vid slutet av 80-talet. Om nya ridvägar behöver anläggas i närheten av bebyggd miljö så sker planering för detta i översiktsplaneringen¹⁴.

De ridvägar som finns i närheten av bebyggd miljö är alltså anlagda av ridklubben själv, förmodligen då ett behov hade uppstått. Och nu när kommunen snart tar över fastighetsskötseln kommer eventuella nya ridvägar att planeras via kommunen. Att dessa äldre ridvägar vid ridskolan är åtskilda från övriga trafikslag är även värt att notera.

Markägarförhållanden

Hästrelaterade föreningar i kommunen presenteras i nuläges- och framtidsanalysen av föreningarna med hästanknytning i Hässleholm med en genomgång av verksamheter, visioner och behov. Vid presentationen av föreningarna läggs stor vikt vid fysiska anläggningar såsom stall, ridhus och ridbanor. Men för en förening i Skyrup nämns att de har terränghinder samt möjlighet att träna klättring med häst (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 15). Och för en klubb i Fredskog nämns att deras anläggning är omgärdad av fina ridvägar (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 15).

Sammanlagt presenteras nio föreningar med hästverksamhet varav endast en lyfter det faktum att det finns ridvägar runt anläggningen. Analysen beskriver även att det finns företag med egna anläggningar i kommunen, och bland dessa nämns att Tullstorp Dressage Stable har sex km anlagda ridvägar (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 15).

Kultur- och fritidsförvaltningen berättar att Hässleholms kommun planerar för ridvägar i sin översiktsplan samt i den fördjupade översiktsplanen och det lyfts att grönstråk och friluftsliv är viktiga för kommunen. När Hovdala blev kommunalt anlade man där två ridslingor och dessa är de huvudsakliga som finns i kommunen. Ridslingorna vid Hovdala sköts av det kommunala bolaget Hibab som äger marken¹⁵.

Kultur- och fritidsförvaltningen menar att långa ridleder sköts av parterna själva som har intresse. Målbilden vid planeringen av ridvägar är att skapa områden där hästar är välkomna och vid planering i omkringliggande byar finns tanken hela tiden med¹⁶.

¹⁴ Videomöte den 7 Juni 2021 med Henrik Samevik, avdelningschef vid kultur- och fritidsförvaltningen och Carina Jönsson Lindholm, verksamhetsutvecklare vid kultur- och fritidsförvaltningen, Hässleholms kommun.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

Upplägget för planering av ridvägar inom kommunen

Ansvarar för att planera ridvägar och annan friluftsinfrastruktur tas upp i översiktsplanen och delegeras därifrån ut i de olika förvaltningarna. Ridvägar ingår i friluftstrategin, men det menades att mer styrintstrument hade varit bra. Det finns enskilda projekt med ridleder, som kommer och går lite¹⁷.

Nuläges- och framtidsanalysen av föreningarna med hästanknytning i Hässleholms kommun presenterar Hässleholms Ridklubb som bedriver ridskoleverksamhet och delger vilka visioner, målsättningar och behov som finns i denna förening. Det nämns även att det finns samverkanssvårigheter med Hässleholms Hästsportförening (som ridskolan delar anläggning med) av olika anledningar, samt gammal historik (Skånes Ridsportförbund, u. å., sida 9). Avslutningsvis berättas även att ridklubben bedömer att utan en satsning från kommunen kommer ridskolan att behöva läggas ner.

Ridskolan håller nu på att göras kommunal för att ge bättre förutsättningar. Sammanfattningsvis är kommunens bild att möjligheter för körning och ridning är bra i Hässleholm¹⁸.

Ridvägsplaneringsexempel från Hässleholms kommun

Där kommunen har haft möjlighet att anlägga ridvägar på egen mark har detta skett, alltså i Hovdala naturområde. Övriga ridvägar i kommunen verkar ha tillkommit genom lokala initiativ från ridklubbar eller föreningen samt även några som har anlagts av privata företag. Anläggningen av ridvägar i Hässleholms kommun är alltså till stor del sporadisk och baserad på enskilda initiativ eller tillfällen där ett behov har uppstått.

¹⁷ Videomöte den 7 Juni 2021 med Henrik Samevik, avdelningschef vid kultur- och fritidsförvaltningen och Carina Jönsson Lindholm, verksamhetsutvecklare vid kultur- och fritidsförvaltningen, Hässleholms kommun.

¹⁸ Ibid.

Diskussion

I detta avsnitt presenteras en jämförelse av de båda kommunerna för att kunna föra närmre reflektioner kring resultatet. Sedan följer en summering, samt metodkritik och även resonemang kring framtida möjligheter till ytterligare studier kring ämnet.

Jämförelse av kommunerna

I detta avsnitt analyseras skillnaderna och likheterna i upplägget av planeringen för ridvägar i de båda kommunerna. Jämförelsen kommer att ske i enlighet med uppdelningen av informationen i de lika rubriksättningarna som har använts i genomgången av materialet från de båda kommunerna. Jämförelsen syftar även till att besvara frågeställningen om vad som är skillnaden mellan de båda utvalda skånska kommunernas i deras planering för ridvägar.

Planeringsbehov

För planeringsbehovet i Lunds kommun fanns en äldre målsättning om att ridvägar bör ha kontakt med mindre vägar på landsbygden. Och det beskrevs även att det förekom problem med ridning på olämpliga ställen eftersom ryttare inte hade möjlighet eller tillgång att rida i rundor eller slingor. Denna brist på fungerande alternativ ledde då till att ryttare ibland letade sig till olämpliga marker. Härav kan förmodas att ett planeringsbehov uppstod för att kunna kanalisera ridandet till lämpliga vägar.

Gällande Hässleholms kommuns planeringsbehov för ridvägar är det inte särskilt stort. Den enda potentiella konfliktkällan som Hässleholms kommunen noterat är hanterad på ett adekvat vis ur kommunens synvinkel. Därav finns det inte något utförligare behov av planering.

Sammanhang

Lunds kommun befinner sig i ett sammanhang med mark som till över hälften består av jordbruksmark, vilket är långt över genomsnittet för Sverige. Samtidigt har kommunen en befolkningstäthet på ca 295 invånare per kvadratkilometer. Detta kan jämföras med Hässleholms kommun som har jordbruksmark på ungefär en femtedel av sin yta och samtidigt har en befolkningstäthet på ca 41 invånare per kvadratkilometer. Därtill har Lunds kommun endas skog på omkring en fjärdedel av sin yta, i kontrast med Hässleholms kommun som har skog på över två tredjedelar av sin yta.

Här skulle det kunna vara så att det i Lunds kommun alltså finns en större konkurrens om den relativt lilla andel mark som är tillgängligt via allemansrätten. Men att det i Hässleholms kommun i stället finns gott om tillgänglig mark, tillsammans med en lägre befolkningstäthet, som gör att utnyttjandet av allemansrätten på enskilda platser är mycket lägre än i Lunds kommun.

Brukarperspektiv och behov

I Lunds kommun ser man en fördel av att ha planerade ridvägar för att kanalisera ridning till rätt platser, samt för att tillgodose de behov som finns hos ryttare som vill ha tillgång till säkra ridvägar i form av slingor eller rundor.

För Hässleholms kommun finns en bakgrundsmedvetenhet om att ryttare kan ha olika förutsättningar och mål med sin ridning, och kommunen har undersökt vilka olika behov som finns hos ridföreningarna i Hässleholm. Gällande att samsas med övriga friluftssintressen så fungerar detta bra på de ridvägar som kommunen själv sköter i Hovdala naturområde. För att samsas med kommersiell verksamhet som använder ridvägarna där finns det ett avtal om vad de båda parterna ska sköta, och detta förebygger då potentiella meningsskiljaktigheter.

Integrering med övriga funktioner i landskapet

I Lunds kommun finns det en variation av ridvägar. Delvis finns det sådana som är åtskilda från övriga trafikslag, och dels finns det sådana som är blandade med cykel eller gångtrafik. Det går emot en ursprunglig målsättning som kommunen hade. Men det kan förmodas ha varit nödvändigt för att uppnå målsättningen om sammanhängande ridslingsor. Hässleholms kommun har få ridvägar i tätortsnära läge, men de som finns är åtskilda från övriga trafikslag.

Markägarförhållanden

Markägarförhållanden i relation till planering och anläggning av ridvägar har länge varit en komplex fråga i Lunds kommun. Det fanns en tidpunkt när ansvarsfördelningen gällande detta var fördelad på olika nämnder, men detta gav upphov till komplikationer. Det som gör planeringen mest komplicerad är när kommunen behöver anlägga på mark som de själva inte äger. Detta är ibland nödvändigt för att skapa ridvägar som är sammanhängande i slingor, vilket är kommunens målsättning. I dessa fall krävs det omfattande dialog med markägare.

I motsats till Lunds kommun så har Hässleholms kommun valt att endast anlägga ridvägar på mark som kommunen redan själv äger. Utöver detta planerar inte kommunen för några ridvägar utan låter föreningar eller företag som känner ett behov själva sköta anläggningen av det de har behov av. På så vis kringgår Hässleholms kommun utmaningen med att behöva kommunicera med markägare om anläggningen av ridvägar.

Upplägget för planering av ridvägar inom kommunerna

Lunds kommun hade ett tag en oklar rollfördelning mellan olika förvaltningar. Men när kommunen specifikt började se över att anlägga sina planerade ridvägar i Skrylleområdet kring 2007 uppstod ett samarbete mellan flera berörda förvaltningar. Och i dagsläget har kommunen en dedikerad grupp för ridvägsplanering som handhar såväl anläggningen av nya ridvägar samt förbättring av de befintliga.

I Hässleholms kommun är arbetet med planering av ridvägar däremot mer spontant och hänger samman med enskilda projekt. När dessa tar slut upphör även planeringsarbetet. Kultur- och fritidsförvaltningen i kommunen har här även uppgett att det hade varit värdefullt med mer styrinstrument för hur fördelningen av ansvaret kan se ut.

Ridvägsplaneringsexempel från respektive kommun

Lunds kommun jobbar för närvarande aktivt med att anlägga ridvägar och därav finns det flera praktiska exempel som har delgivits som är värda att dra lärdom av. Det som framför allt kunde observeras var att placeringen av ridvägar är mångsidig och att flera olika faktorer behöver beaktas och att oväntade problem lätt kan uppstå.

I Hässleholms kommun finns det inga praktiska exempel på samma vis eftersom kommunen för närvarande inte anlägger några nya ridvägar. Och de ridvägar som anläggs uppstår i stället på initiativ av lokala intressen. Det kan förmodas att så länge det inte finns några konkurrerande intressen finns det heller ingen anledning för kommunen att bidra med någon planering för att tillgodose de olika behoven. I stället är det så att de lokala aktörerna har en större förmåga att agera efter sina egna behov.

Summering

Sammantaget är de två studerade kommuner skilda i både sina förutsättningar och sitt tillvägagångssätt för planering av ridvägar. Lunds kommun har genom sin stora andel jordbruksmark och höga befolkningstäthet en betydande konkurrens om den mark som är tillgänglig via allemansrätten. Detta skapar ett större behov av planering för att skapa rättvisa förutsättningar för alla friluftintressen och minska konfliktpotentialen.

Hässleholm har å andra sidan lägre befolkningstäthet och mycket större andel skog. Detta innebär att det finns gott om utrymme för alla intressen utan att kommunen behöver tillhandahålla särskilt mycket planering. Därav skulle det kunna vara så att skillnaderna i kommunernas tillvägagångssätt till planering för ridvägar kan förklaras. Då Lunds kommun har ett större planeringsbehov finns här en dedikerad ridvägsgrupp, och arbetet med att anlägga nya samt förbättra befintliga ridvägar fortskrider ständigt. Hässleholms kommun däremot har inte lika stort behov av planering för ridvägar och därav är arbetet med dessa följaktligen också mer sporadiskt och sker i specifika projekt.

Finns det positiva aspekter som kan lyftas som särskilt välfungerande exempel?

Lunds kommun verkar uppleva positiva resultat av att ha implementerat sin ridvägsgrupp som möjliggör ett effektivt samarbete mellan olika förvaltningar. I Hässleholms kommun har man en situation där en ridväg som är anlagd på kommunal mark används i kommersiell verksamhet. För att genom en tydligare

ansvarsfördelning förebygga konflikter finns det ett avtal mellan kommunen och verksamheten för att reglera detta.

På vilket sätt kan ridvägar planeras för att fungera väl i varierande kontext?

Detta beror mycket på de lokala förutsättningarna. I jämförelsen av de två kommunerna som har studerats i detta arbete låter sig skönjas att om det finns gott om mark som är tillgänglig via allemansrätten så behövs ibland ingen vidare planering från kommunen. Utan de lokala aktörerna som har intresse har själva förmågan att utföra det som de har behov av.

Men om tillgången på mark inte är lika stor uppstår lätt komplexa situationer som kräver mer omsorgsfull planering, och extra noga behöver detta göras om ridvägar ska anläggas på mark som kommunen inte själv förfogar över, såsom kan observeras i Lunds kommun. I sådana fall behöver en dialog med berörda markägare inledas så tidigt som möjligt för att kunna upprätthålla god kommunikation genom hela projektet.

Något som alltid är viktigt vid planeringen av ridvägar är en utgångspunkt i brukares behov. Ofta verkar detta kunna innebära en utformning av ridvägar i rundor eller slingor som leder tillbaka till utgångspunkten för ritturen. I annat fall är det risk att ryttare väljer att rida på mark som inte alltid är lämplig för det, såsom beskrevs i Lunds kommun.

När uppstår behovet av planering för ridvägar?

Den sista frågeställningen är mycket komplex och kunde inte helt besvaras endast utifrån materialet som framkommit av en jämförelse mellan bara två kommuner. Men en ansats till ett svar skulle ändå kunna försöka skönjas genom att se att behovet av planering mellan dessa två observerade kommuner verkar vara större i den kommunen som har mindre mark tillgänglig via allemansrätten. Och att det då kan vara så att när konkurrensen om marken ökar och olika intressegrupper börjar hamna i konflikt med varandra börjar behovet av planering att inträda.

Reflektion

Resultatet visar att planering för ridvägar är kontextbundet och kan variera beroende på förutsättningar som finns inom en specifik kommun.

Resultatet som har arbetats fram är helt baserat på material från de berörda kommunerna eftersom det som har undersökts var kommunernas egen planering av ridvägar. Men detta kan naturligtvis ha resultat i en ensidig bild av situationen.

Andra berörda parter såsom privata markägare där ridvägar har eller ska anläggas, eller enskilda brukare såsom ryttare och intresseorganisationer, och ryttarföreningar eller ridskolor, har säkerligen också värdefulla synpunkter att bidra med i frågan om planeringen av ridvägar.

Det kan också reflekteras över att en del äldre material har använts i arbetet vilket kan ha påverkat hur resultatet ser ut. Men materialet bedömdes ändå som relevant, eftersom planering är en tidskrävande process som ofta sker över längre tidsperioder. För att kunna få en korrekt bild av varför läget i kommunerna ser ut som det gör i dagsläget kändes det viktigt att en tillbakablick presenterades över resonemangen och processerna som har lett fram till dagens situation.

Metodkritik

Gällande metoden har valet av källor naturligtvis haft en inverkan på resultatet, och att använda opublicerat internt material från kommunerna har gjort arbetet något mindre transparent eftersom det inte blir helt enkelt för en läsare att få tillgång till källorna som har använts. Samtidigt finns alltid möjlighet att kontakta kommunerna och efterfråga dokumenten. Därav gjordes bedömningen att det var rimligt att använda dessa dokument som källor, då de var essentiella för arbetet och för att kunna få en insyn i de mer detaljerade planeringsstrategierna.

Litteraturen som har använts är till viss del skriven av författare som är entusiastiskt inställda till ridning och friluftsliv, vilket naturligtvis är anledningen till att de är motiverade och intresserade av att skriva om ämnet. Men detta skulle kunna innebära att perspektiven som lyfts är något ensidiga, eftersom de synpunkter som individer som har andra inställningar till ridning eller ridvägar inte framkommer i lika stor utsträckning. Genom att bibehålla en medvetenhet kring detta när dessa källor används kan de ändå bidra med värdefull information.

Att välja kommuner baserat på vilka som har kontaktpersoner som är intresserade av att bli intervjuade riskerar att resultatet av arbetet inte kan belysa ett helhetsperspektiv. Detta då det kanske leder till att endast kommuner där det redan finns ett större intresse av att planera för ridvägar kommer med i jämförelsen.

Upplägget med intervjuerna hade kunnat vara bättre. Fler perspektiv än det kommunala hade kunnat lyftas för att få en mer nyanserad bild. Såsom exempelvis brukare i form av enskilda ryttare, företrädare för ryttarföreningar eller markägare. Men tyvärr tillät arbetets upplägg inte detta då uppsatsens omfång måste hållas begränsad.

För att kunna få en mer grundläggande insyn i planeringsarbetet hade det varit intressant att läsa respektive rapport och analys från de båda kommunerna innan intervjuerna, för att på så vis kunna ställa mer specifika frågor om kommunernas arbete med planeringen av ridvägar. Som det var nu läste jag dem efteråt, eftersom jag fick tillgång till materialet i samband med intervjuerna, vilket naturligtvis också var väldigt värdefullt och något som jag annars inte hade fått. Men resultatet kan ha påverkats på så vis att frågorna som kunde ställas till kontaktpersonerna i kommunerna inte alltid var specifikt ställda med insyn i respektive kommuns mer exakta förutsättningar.

Frågeställningen om när behovet för planering av ridvägar uppstår är väldigt bred och kanske omöjlig att besvara inom ramarna för ett kandidatarbete. Men samtidigt är det en väldigt intressant fråga som är värd att undersöka och belysa närmare. Och det kändes värdefullt att göra en ansats till det i en delfrågeställning även om ett tillfredsställande svar inte kan uppnås helt.

Framtida studier

För framtida arbeten inom ämnet hade det kunnat vara värdefullt att undersöka fler kommuner, för att se om samma resultat kan uppnås eller om andra mönster framträder till hur och varför kommuner arbetar med planeringen av ridvägar. I samband med detta hade det även varit möjligt med en fördjupning i frågan om när behovet för planering av ridvägar uppstår, kanske också för att kunna se i vilka sammanhang detta sker.

Ett annat värdefullt ämne att undersöka närmre hade varit hur dialog med markägare kan läggas upp på ett konstruktivt sätt, samt om det kan vara så att olika typer av markägare föredrar olika typer av kommunikation.

Det hade även varit spännande att försöka upprätta konstruktiv brukardialog som fungerar i samband med planering av ridvägar. Och att då även ta hänsyn till de olika brukare som kan ha intresse i frågan, såsom enskilda hobbyhästägare, ryttarföreningar, ridskolor, hästsportverksamhet, kommersiell turridning och andra. Samt därtill även övriga brukare av områden som är aktuella för anläggning av ridväg, såsom friluftorganisationer och liknande.

Källor

- Bayley, L. & Maxwell, R (1997). *Förstå hästen: hur man kommer till rätta med vanliga beteendeproblem*. Stockholm: B. Wahlström.
- Bonorden, B. (2008). *Hästen i kommunen - betyder mer än du tror: en praktisk guide för kommunens medarbetare*. Stockholm: Nationella stiftelsen för hästhållningens främjande.
- Elgåker, H., Pinzke, S., Lindholm, G. & Nilsson, C. (2010). Horse keeping in urban and peri-urban areas: New conditions for physical planning in Sweden. *Geografisk Tidsskrift*, vol. 110 (1), pp. 81–98.
- Elgåker, H. (2011). *Horse keeping in peri-urban areas: Changing land Use with possibilities and conflicts*. Alnarp: Department of Rural Building and Animal Husbandry, Swedish University of Agricultural Sciences.
- Elgåker, H., Pinzke, S., Nilsson, C. & Lindholm, G. (2012). Horse riding posing challenges to the Swedish Right of Public Access. *Land use policy*, vol 29 (2), pp. 274–293.
- Emmelin, L., Fredman, P., Jensen, E. L., Sandell, K. (2010). *Planera för friluftsliv: natur, samhälle, upplevelser*. Stockholm: Carlsson.
- Forsström, S. & Jättner, S. (2002). *Att förstå hästar*. 2. uppl. Södertälje: S. Forsström.
- Hässleholms kommun. (2007). *Att leva, uppleva, arbeta och lära i Hässleholms kommun: Utvecklingsstrategier för mark- och vattenanvändningen*. Hässleholm: Hässleholms kommun.
<https://www.hassleholm.se/download/18.1b15c51c14a4c971bbe3542/1427100882742/%C3%96versiktsplan2007.pdf>
- Hässleholms kommun. (2021). *Översiktsplan för Hässleholms kommun 2022-2040*. Granskningshandling. Hässleholm: Hässleholms kommun.
https://www.hassleholm.se/download/18.163d09f17c0749178e3967b/1632725289817/%C3%96versiktsplan_Granskningshandling_20210927%20komprimerad.pdf
- Lunds kommun. (2008). *Plan för hästsporten*. Nulägesbeskrivning. Lund: Kultur - och fritidsförvaltningen.

- Lunds kommun. (2018a). *Lunds kommuns översiktsplan: Del 1 Planstrategi*. Lund: Lunds kommun.
<https://lund.se/download/18.44e3ea617a0905381360a26/1631609081227/Lunds%20kommuns%20%C3%B6versiktsplan%20%E2%80%93%20Del%20A1%20Planstrategi.pdf>
- Lunds kommun. (2018b). *Lunds kommuns översiktsplan: Del 2 Markanvändning Och Hänsyn*. Lund: Lunds kommun.
<https://lund.se/download/18.44e3ea617a0905381360a27/1631609081562/Lunds%20kommuns%20%C3%B6versiktsplan%20%E2%80%93%20Del%20A2%20Markanv%C3%A4ndning%20och%20h%C3%A4nsyn.pdf>
- Lunds kommun. (2021). *Ridvägar*. <https://lund.se/uppleva-och-gora/idrott-motion-aktiviteter/ridvagar> [2022-02-11]
- Pedersen, C. (2004). *Hästar och bebyggelse: Underlag för den fysiska planeringen*. Länsstyrelsen i Skåne län.
- Persson, H. (2003). *Planering för tätortsnära ridning: mer än bara ridhus*. Alnarp.
- Planck, C. & Rundgren, M (2005). *Hästens näringsbehov och utfodring*. Grøvik: Natur och Kultur/Fakta etc.
- Påbjuden ridväg. *Vägmärken*. <https://vägmärken.se/pabjuden-ridvag/> [2021-04-20]
- SAOB. *ekipage*. https://www.saob.se/artikel/?unik=E_0221-0327.7t13 [2021-04-20]
- SCB. *Kommuner i siffror*. <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1281&id2=1293> [2021-12-27]
- SISU Idrottsutbildningar (2018). *Idrottsrörelsen i siffror*.
- Skånes Ridsportförbund. (u. å.). *Ridsport i Hässleholms kommun: Nuläges- och behovsanalys*. Flyinge.
- Ståhlberg, U. (1997). *Hästens beteende*. 5. uppl. Köping: Natur och kultur i samarbete med Svenska ridsportförbundet.
- Svala, C. (2006). *Hästen i samhället*. Alnarp.
- Svala, C. (2002). *Hästen i landskapet*. Specialrapport. Alnarp.
- Vestervik, S. (2010). *Ridning som friluftaktivitet: integrering av ridning som friluftaktivitet i kommunal planläggning*. Universitetet for miljø- og biovitenskap, Institutt for Landskapsplanlegging.

Bilaga 1

Intervjufrågor:

På vilket sätt planeras ridvägar för att fungera i en bebyggd miljö?

Finns det sådana ridvägar?

När och av vem anlades de?

Om de inte finns, har man planer på att anlägga sådana?

Om ridvägar finns, har det uppstått några konflikter?

Vilka konflikter? Och hur har de kunnat lösas?

Vem sköter ridvägarna?

Vem ansvarar för att planera ridvägar (eller annan friluftsinfrastruktur)?

Undersökning av olika brukares syn av hästar i den mer bebyggda miljön?

Har man undersökt om det finns behov av olika typer av ridvägar?

Vad är målbilden vid planeringen av ridvägar?