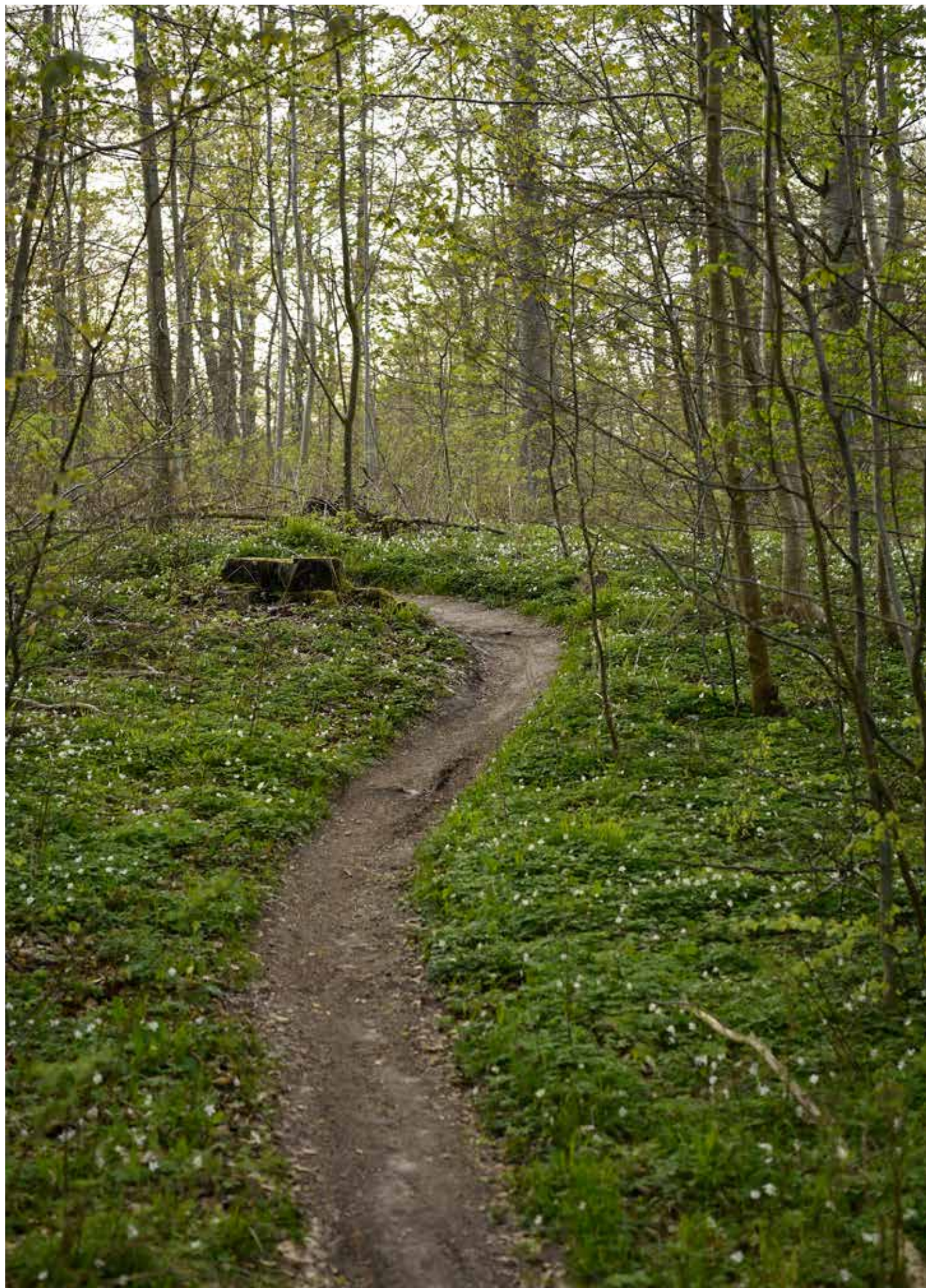


RAP

IDRÆTTENS ADGANG TIL NATUREN

- TIL LANDS
- TIL VANDS
- I LUFTEN



INDHOLDSFORTEGNELSE

Idrættens adgang til naturen.....	4
Idrætter til lands generelt	6
Idrætter til fods.....	9
Holdspil på stranden.....	12
Cykling	13
Motoriserede idrætter	18
Idrætter til vands generelt	19
Færdsel med umotoriserede småbåde.....	20
Surfing	23
Færdsel med motoriserede både.....	25
Åbent vand-svømning.....	27
Sportsdykning.....	28
Idrætter i luften generelt	29
Hanggliding- og paragliding	30
Faldskærmsudspring.....	33
Svæveflyvning.....	34
Afsluttende bemærkning	36
Referencer	37

Idrættens adgang til naturen

- til lands
- til vands
- i luften

Forfatter:

Dorthe O. Andersen

Tak for sparring til:

Lars Bendix Poulsen, Naturstyrelsen
Anker Madsen, Friluftsrådet
og kolleger i DIF:
Casper Lindemann
Silje Juel Rubæk
Mads Boesen

Billede assistance

Mathilde Dyreborg Skovgaard

1. årgang, 1. oplag 2020

IDRÆTTENS ADGANG TIL NATUREN

"Kængurustylter på cykelstierne

Færdselsstyrelsen ventes efter nytår at godkende brugen af kængurustylter på cykelstierne. "Vi er glade for, at det omsider ser ud til, at vi kan benytte vores transportmiddel på cykelstierne på lige fod med cyklister, sofacyklister, løbehjulsbrugere, segways, segboards og andre", siger formanden for Dansk Kængurustylte Forbund, Bruce Wallagong. "I Australien har kængurustylter været et udbredt transportmiddel i mange år. Men her i Danmark er der blevet set ned på os – og op og ned og op og ned. Det bliver der forhåbentlig lavet om på, for, som vi siger: Hvor der er vilje, er der hop."

Det juridiske kludetæppe

Ovenstående citat stammer fra den humoristiske bagsidespalte ATS i Politiken som en fiktiv kommentar til en debat i december 2018 om de nye el-løbehjuls berettigelse på cykelstierne. Om end vi er ovre i spas-afdelingen illustrerer citatet, at der hele tiden opstår nye måder at bevæge sig på, f.eks. med og uden motor. Man kan roligt sige, at love og regler for færdsel i naturen ikke udvikler sig med samme hast. De to mest afgørende love for idrættens adgang til naturen til lands er således mark- og vejfredsloven fra 1953 (oprindeligt fra 1872) og naturbeskyttelsesloven fra 2004 (oprindeligt naturfredningsloven fra 1917).

Som mange andre love er de oprindeligt fra en tid, hvor forholdene var helt anderledes, men derudover er de ikke revideret særligt ofte. Den sidste revision var nærmest også en helt anden tid, og dertil kommer, at der i akademiske kredse er en vis uenig-

hed om, hvilken af de to love, der er dansk rets hovedregel og dermed også om det indbyrdes forhold mellem dem og det, de regulerer. Dette har Lasse Baaner fra Københavns Universitet redegjort for udførligt i rapporten: "De danske adgangsregler" fra maj 2018. Det ligger uden for rammerne af denne rapport at foretage en diskussion om disse forhold, hvor DIF ikke i alle sammenhænge er enig med forfatterens analyse, jfr. desuden nedenfor. DIF kan dog tilslutte sig Baaners konklusion, hvad angår de samlede adgangsregler:

"Samlet er reglerne for færdsel og aktiviteter i naturen lidt af et kludetæppe – og måske endda et kludetæppe med mange huller. Kludetæppet består af love og bekendtgørelser, domme, nævnsafgørelser, forarbejder og litteratur, hvor nogle spørgsmål er ganske intensivt og detaljeret beskrevet, mens andre henstår helt ubelyste. En lang række fortolkningsspørgsmål er hverken belyst i forarbejder, praksis eller litteratur."



Veit Koester beskriver det også som et kludetæppe i kommentarerne (af 2009) til naturbeskyttelsesloven:

“... præget af forhandlinger mellem lodsejerorganisationer og repræsentanter for friluftslivet. Prisen for den opnåede enighed mellem parterne har været et regelsæt, som i sin detaljerighed er uoverskueligt, og som det kun er få beskårne at kapere.”

Det vil vi alligevel forsøge på idrættens vegne – for som vi siger: hvor der er vilje, er der håb.

Den lovgivningsmæssige ramme for adgangen

DIFs praksis

DIF vil i forlængelse af netop den forståelse, der er indbyrdes mellem organisationerne, (i ovenstående akademiske spørgsmål) indrette sig efter, at naturbeskyttelseslovens regler og de bekendtgørelser, der er udstedt i medfør heraf, er udgangspunktet for adgangsspørgsmål og kun suppleres af mark- og vejfredslovens regler i det omfang, det er nævnt eller forudsat i de enkelte af naturbeskyttelseslovens bestemmelser.

På land beskyttes den private ejendomsret, som fremgår af grundloven, af mark- og vejfredsloven. Det betyder, at det ikke er tilladt at færdes på anden mands jord med mindre, man har fået lov – enten direkte fra ejeren eller gennem lovgivningen. F.eks. pålægger naturbeskyttelsesloven, færdselsloven, vejloven m.v. ejeren at tåle den færdsel, som fremgår af lovene.

For vandidrætternes vedkommende er udgangspunktet for adgangsspørgsmål især vandløbsloven, naturbeskyttelsesloven, mark- og vejfredsloven, den kommende havplan og en række bekendtgørelser og regulativer om bestemte færdselstyper.

For luftidrætternes vedkommende drejer det sig ud over naturbeskyttelsesloven og mark- og vejfredsloven om miljøbeskyttelsesloven, luftfartsloven og forskrifter udstedt i medfør af loven, f.eks. “Bestemmelser om dragefly og glideskærme” (BL-9-5) og “Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark” (BL 7-15).

Dertil kommer for alle idrætter både til lands, til vands og i luften, at bestemmelser i medfør af Natura 2000-udpegninger (se flere detaljer under afsnittet “Umotoriseret sejlads på havet”) og i medfør af fredninger (se flere detaljer under kapitlet om idrætter i luften) kan begrænse adgangen.

Lovgivningen kan findes på retsinformation.dk, og derudover kan vejledninger til nogle af retskilderne findes på Miljøstyrelsens hjemmeside, mst.dk. I referencelisten er lovenes navne gengivet, og af hensyn til læsbarheden henvises der ikke i det følgende til de enkelte paragraffer og bestemmelser.

I denne rapport vil vi således uden at gøre brug af paragrafhenvisninger fokusere på, hvad der lovgivningsmæssigt og aftalemæssigt gør sig gældende for de enkelte typer af idræt, f.eks. til fods, på cykel, på hest, i kajak, i sejlbåd, på vandski, i hangglider osv. Vi vil – som i lovgivningen – skelne mellem træning på egen hånd (u- og selvorganiseret) og arrangementer for grupper (organiseret idræt) samt mellem offentlige og private arealer. Vi vil ligeledes behandle betalingsspørgsmål og regler for ophold og skiltning der, hvor det giver mening. Hovedopdelingen af idrætterne vil være til lands, til vands og i luften:

IDRÆTTER TIL LANDS

- Idrætter til fods, herunder gang, løb, orienteringsløb, rulleski, sneski, rulleskøjter, klatring, gang med udstyr (f.eks. en hangglider, kanovogn, sikringsreb til klatring)
- Holdspil på stranden, herunder beachvolley, strandfodbold, strandhåndbold, petanque
- Cykling, herunder alle former for cykling
- Ridning
- Motoriserede idrætter, herunder enduro, trial, rally, bilorientering

IDRÆTTER TIL VANDS

- Færdsel med umotoriserede småbåde, herunder kanoer, kajaker, robåde, joller, stand up-paddle
- Surfing, herunder vindsurfing og kitesurfing
- Færdsel med motoriserede både, herunder følgebåde, jetski, vandscootere og både til vandskibrug
- Åbent vand-svømning
- Sportsdykning

IDRÆTTER I LUFTEN

- Hanggliding- og paragliding
- Faldskærmsudspring
- Svæveflyvning

IDRÆTTER TIL LANDS GENERELT



Danmarks begrænsede areal stiller store krav til os alle om at finde den rette balance mellem erhverv, bosætning, natur og fritidsaktiviteter.

DIFs holdning

Selvom der kan være helt grundlæggende interesse modsætninger, er en god dialog mellem ejere og brugere af et givet areal langt at foretrække frem for at ty til opslidende og ressourcekrævende sager om adgangsreglernes fortolkning. Der er dog mange fordele ved, at alle parter har sat sig ind i reglerne og kender til de forskellige aftaler, der foreligger, så mindelige løsninger og god stemning i lokalområdet kan opnås.

Organiseret idræt til lands kræver arealejerens tilladelse

For alle idrætter til lands, gælder det, at det næsten alle steder kræver ejerens tilladelse at arrangere organiserede idrætsaktiviteter med 30 deltagere og derofter, og først, når tilladelsen er givet, må arrangementet annonceres offentligt. Kun på strande og klitfredede arealer fastslår lovgivningen ikke en udtrykkelig pligt til at indhente forudgående tilladelse. De generelle ordensregler jfr. nedenfor, gælder dog også for strandaktiviteterne, og DIF anbefaler generelt, at der i forbindelse med større, organiserede idrætsaktiviteter sker forudgående orientering af ejeren. Adgangsbekendtgørelsen, som er fastsat med hjemmel i Naturbeskyttelsesloven, definerer ikke, hvornår en aktivitet kan betegnes som organiseret. Begrebet er dog indført ud fra den enighed, der eksisterede mellem de forskellige organisationer under det lovforberedende arbejde om, at der skulle lægges vægt på, om antallet af deltagere var 30 eller derofter eller om arrangementet ville blive offentligt annonceret.

DIF foreslog selv, at deltagerantallet 30 kunne gælde for sport, mens deltagerantallet for spejdere, vandrere og lignende kunne sættes til 50. Nogle ejere har i visse sager hævdet, at bare det, at der er tale om sport, f.eks. tre løbere, vil indebære, at aktiviteten (her løbeturen) skal betragtes som en organiseret aktivitet efter bekendtgørelsen, og at forudgående tilladelse derfor kræves.

DIFs fortolkning

Det er imidlertid ikke rigtigt, idet det så ingen mening ville give at sondre mellem 30 og 50 i reglerne. Der skal være tale om et decideret sportsarrangement – dvs. hvis de tre løbere f.eks. selv havde annonceret aktiviteten. Dette blev slået fast af Naturklagenævnet i en afgørelse fra 1995.⁰¹

Ifølge bekendtgørelsen kan ejeren således give det, man omtaler som "videregående adgang" – dvs. "videre" end den adgang, man har som u- eller selvorganiseret eller på anden måde gennem lovgivningen.

DIFs praksis

Selvom man faktisk kan betvivle, at den ordinære adgang, der er efter selve loven (til fods eller på cykel), således begrænses i selve bekendtgørelsen med tilladelsesordningen (fordi der skal gives tilladelse til noget, der i princippet allerede er tilladt), indretter DIF sig også her efter den forståelse, der er opstået mellem ejere og brugere ved tilblivelsen af bekendtgørelsen, så længe det ikke kommer til juridiske tvister i konkrete sager.

⁰¹ Naturklagenævnets afgørelse af 19. september 1995, refereret i Kendelser om Fast Ejendom 1996.

Der er stor forskel på, om man søger om videregående adgang til et offentligt eller privat areal. Naturstyrelsens politik er, at der så vidt muligt skal gives videregående adgang og har således næsten allerede givet tilladelsen på forhånd i nogle tilfælde, jfr. senere under afsnittet om orienteringsløb i regi af Dansk Orienterings-Forbund, der blot skal meddeles i de fleste tilfælde.

De private ejere tager individuelt stilling fra gang til gang, og de overvejer oftest, om der skal følge et krav om betaling med i forlængelse af tilladelsen.

DIFs anbefaling

DIF anbefaler kommuner med meget privat skov at "købe" adgangsrettighederne til borgerne således, at kommunens borgere ikke er ringere stillet end i kommuner med offentlig skov. Jfr. fordelingen af offentlig og privat skov ifølge DIF's rapport "Outdooridræt i Danmark" (marts 2019).

Tilladelsen kan betinges af betaling afhængigt af ejerforhold

Loven skelner nemlig mellem offentlige og private ejere. Som offentlige betragtes i betalingssammenhæng staten, kommunerne og folkekirken. Er ejeren privat, kan tilladelsen betinges af en aftale om betaling. Er ejeren offentlig, kan tilladelsen kun betinges af betaling, hvis arrangementet er erhvervsmæssigt eller medfører særlige omkostninger for ejeren (det kan f.eks. være, der skal lægges køreplader ud, opstilles toiletvogne eller lignende). Forudsætningen for, at tilladelsen gives gratis, er således, at arrangementet ikke har erhvervsmæssig karakter.

DIFs fortolkning

Der har været sager, hvor Naturstyrelsen har antaget, at et idrætsarrangement var erhvervsmæssigt, da der i disse tilfælde var sponsorer tilknyttet arrangementet. Men de almennyttige idrætsforeninger under idrætsorganisationerne må per definition ikke tage karakter af erhvervsmæssige virksomheder, og arrangementerne afholdes ikke med erhvervsmæssigt sigte, der genererer overskud til tredjemand. Et evt. overskud fra et sådant arrangement skal altid anvendes i foreningen på lige fod med f.eks. kontingentbetalinger. Alene for at udrydde den misforståelse blev ordet "kommercielle" netop ændret til ordet "erhvervsmæssige" ved den seneste lovændring i forlængelse af drøftelser i det såkaldte ministernesatte Adgangsudvalg, som DIF sad med i.

Selvom der næppe er juridisk forskel i betydningen af ordene "kommercielle" og "erhvervsmæssige", fandt udvalget, at betegnelsen erhvervsmæssige i praksis bedre ville dække, at der skal være tale om erhvervsbetingede eller erhvervsrelaterede aktiviteter. Da det var et enigt udvalg, der således anbefalede ændringen, blev den gennemført på trods af, at der var regeringsskifte mellem udgivelsen af rapporten og ændringen af loven. DIF har været i en konstruktiv dialog med Naturstyrelsen om dette, og der er fortsat enighed om at sikre borgernes frie adgang til naturen, herunder de almennyttige foreningers arrangementer på offentlige arealer.

Kun hvis der er tale om ridning, kan en offentlig ejer ifølge bekendtgørelsen gøre tilladelsen betinget af en særlig afgift. Der foreligger dog retningslinjer fra Naturstyrelsen til

enhederne om ikke at opkræve afgifter fra foreninger med almennyttige formål. Jfr. senere afsnittet: "Ridning".

Det kan altså i sig selv være en barriere for idrættens adgang til arealer til lands, at man kan få et nej fra ejeren, og at et ja kan betinges af betaling på primært private arealer. Reglerne blev til på et tidspunkt, hvor man regnede med, at det største antal deltagere altid ville være at finde inden for den organiserede, almennyttige idræt, men det er ikke nødvendigvis tilfældet længere. Antallet af u- og selvorganiserede har været støt stigende siden, og vores forbund og foreninger har nogle gange oplevet det paradoksalt at få nej til organiserede aktiviteter på steder, hvor de, der ikke skal søge tilladelse, er i overtal. Flere ejere har også givet udtryk for, at de ville ønske, flere var organiserede, da det i sagens natur er meget nemmere at få en god dialog, når der er en foreningsarrangør, man kan henvende sig til.

DIFs erfaring

Dertil kommer, at foreningerne generelt opfører sig ordentligt og rydder pænt op efter sig, da de naturligvis meget gerne vil have mulighed for fortsat at anvende området til træning og konkurrencer.

Generelle regler af særlig relevans for idrætter til lands (og øvrige idrætter, der i sagens natur færdes til lands før og efter, de går på vandet eller i luften)

Vækster

Man må selvfølgelig ikke beskadige eller ødelægge træer, buske eller anden vegetation. (I skove, der ejes af staten, kommuner, Folkekirken eller offentlige stiftelser, er det dog tilladt at skære eller klippe kviste af løvtræer, der er over 10 m høje). Det betyder bl.a., at man som sporbygger eller frivillig arrangør skal have en helt klar aftale med ejeren om, hvad man foretager sig for at opbygge eller vedligeholde spor og ruter.

Dyr og fugle

Det er selvfølgelig ikke tilladt at skræmme eller på anden måde forulempe dyrene eller beskadige huler og reder, yngel og æg. Som almindelig motionist er det heller ikke særligt sandsynligt, at man kommer til det, men det er en god idé at være opmærksom på det.

DIFs erfaring

Arbejder man som frivillig med f.eks. spor, ruter eller poster på arealerne, er det en fordel (og en fornøjelse) at kende noget til dyr og fugle og at samarbejde både med ejeren og de brugere af skoven, der interesserer sig særligt for naturforvaltning.

Er der tale om et skovareal, kan brugerrådet hjælpe, og der sidder repræsentanter for DIF i alle brugerråd. Brugerråd findes foreløbigt kun på Naturstyrelsens arealer.

Handel og telte

Det er vigtigt at være opmærksom på, at der ikke på nogen af arealerne må drives handel, opstilles telte og lignende. Som idrætsarrangør skal der altså også søges om tilladelse til dette hos ejeren og andre steder. At den arrangerende, almennyttige forening selv sælger saftvand eller kaffe ved et løb bliver

ikke betragtet som handel, men der skal udvises forsigtighed med, hvad der kan fortolkes som erhverv, jfr. ovenstående om gratis arrangementer for almennyttige foreninger på offentlige arealer.

DIFs holdning

Det kan være vigtigt for et arrangement med sponsorer for at få det hele til at løbe rundt, og det vil ikke give arrangementet erhvervsmæssig karakter, men det er ikke idrætsforeningers opgave at skaffe uvedkommende handlende adgang til et areal.

Med hensyn til opstilling af telte til brug for arrangementer plejer der at være åbenhed over for det i forbindelse med den tilladelse, der i øvrigt gives.

Lyd og lys

Naturen kan være følsom over for bestemte lyde og stærkt lys, så det er forbudt på alle arealerne decideret at støje, f.eks. bruge højttalere, som mange idrætsarrangementer i byer benytter sig af, lige som man heller ikke må bruge projektører eller andet

stærkt lys. Dansk Ornitologisk Forening har udtrykt en hel legitim bekymring for brug af stærke pandelamper i naturen. Den teknologiske udvikling har gjort det muligt for f.eks. løbere og cyklister at færdes med disse, og det har derfor været relevant at undersøge problemets omfang. Tællerne fra det mest trafikerede mtb-spor i Hareskovene og det mest trafikerede mtb-spor i Silkeborg Nordskov viser, at der er noget nær nul trafik på sporene efter kl.21 om aftenen til ved 6-7- tiden om morgenen. Det samme gør sig gældende på andre tællere andre steder i landet. Dette gælder både sommer og vinter. Dertil kommer, at lygtekørsel primært er et vinterfænomen, så i hele den periode, hvor mange dyr og fugle yngler eller har unger, er lygter ikke aktuelt. Det skal for god ordens skyld nævnes, at cyklens lygter skal følge cykeludstyrsbekendtgørelsen – altså, at der skal være lygter for og bag.

Klatring

Endelig hører det også under de generelle regler, at det er forbudt at klatre med brug af sikringsudstyr eller andre hjælpemidler. Jfr. senere afsnittet: "Særligt for klatring".



IDRÆTTER TIL FODS

herunder gang, løb, orienteringsløb, rulleski, sneski, rulleskøjter, klatring, gang med udstyr (f.eks. en hangglider, kanovogn, sikringsreb til klatring)

Når det gælder idrættens adgang til fods i naturen, er det først og fremmest ejendomsretten, som sætter rammerne og dermed ejerens venlighed over for brugerne.

DIFs fortolkning

Lidt humoristisk kan man sige, at det er på dette område, vi stadig ser og oplever feudalsamfundet.

Når det er sagt, er det som nævnt Naturbeskyttelsesloven med den tilhørende adgangs bekendtgørelse (og som tidligere nævnt Mark- og Vejfredsloven), der regulerer idrættens adgang. Lovgivningen opererer primært med fem naturtyper: strande, skove, udyrkede arealer, klitfædede arealer og veje og stier. Der er i udgangspunktet adgang til alle fem naturtyper, når man færdes på egen hånd (se ovenfor om organiserede aktiviteter), idet der dog er stor forskel på offentlige og private arealer. Dertil skal man være opmærksom på, at færdselsloven også gælder for almenhedens færdsel på veje i skove og det åbne land. Den skal sikre, at forskellige færdselstyper kan eksistere side om side (f.eks. gående til venstre og cyklende til højre i færdselsretningen).

SÆRLIGT FOR PRIVATE AREALER

På privatejede strandbredder og kyststrækninger samt klitfædede arealer skal der respekteres en opholdsafstand på mindst 50 m fra beboelsesbygninger, hvis bygningen og stranden er del af samme ejendom.

I privatejede skove og på privatejede udyrkede arealer er der kun adgang fra kl. 6 til solnedgang. Begge steder er den opholdsafstand, der skal respekteres 150 m fra beboelses- og driftsbygninger.

Med opholdsafstand menes, at man godt må passere, men ikke slå sig ned og f.eks. styrketræne, strække ud osv.

DIFs holdning

Man kan betragte det som almindelig god opførsel at respektere privatlivets fred.

I privatejede skove må færdsel til fods kun ske ad stier og veje, og man må således f.eks. ikke løbe ind i skoven, hvor indbydende det end kan synes at bruge væltede træstammer eller stubbe som ekstra udfordringer. Man siger, at såkaldt fladefærdsel er forbudt i private skove.

Der er umiddelbart adgang til at gå, løbe og rulle (på rulleski og rulleskøjter) på private veje og stier i det åbne land. Ejeren kan dog forbyde adgang, hvis færdslen er til gene for den erhvervsmæssige udnyttelse af ejendommen, hvis den i særlig grad generer privatlivets fred, eller hvis der er behov for beskyttelse af plante- og dyreliv. Med hensyn til gener for erhvervsmæssig udnyttelse viste en sag, der endte i Landsretten⁰², at kun objektivt konstaterbare, konkrete gener kan retfærdiggøre et forbud. Kommunen kan tilsidesætte en ellers lovlig skiltning, hvis det vurderes, at rekreative hensyn må veje tungere.

Også for den uorganiserede idræt er der altså stor forskel på adgangen afhængigt af ejerforholdene.

SÆRLIGT FOR ORIENTERINGSLØB

Da adgangs bekendtgørelsen blev til, var aktiviteten orienteringsløb dels kun defineret ved o-løb i en skov, dels altid opfattet som en organiseret aktivitet, fordi det dengang kun skete i regi af en klub eller lignende. Orienteringsløb har imidlertid udviklet sig til også at omfatte gang og cykling, til også at kunne foregå andre steder end i skov, til ikke at være organiseret i lovgivningens forstand, bl.a. fordi projektet "Find vej" har gjort det muligt at printe et kort ud fra nettet og løbe på egen hånd, altså som uorganiseret.

Jfr. ovenfor, skal der søges tilladelse hos den enkelte ejer til organiserede aktiviteter. Dansk Orienterings-Forbund har et løbende samarbejde med Dansk Skovforening om adgangen til private skove og med Naturstyrelsen om adgangen til styrelsens arealer. En løbstilladelse skal som minimum indeholde tid, sted og antal deltagere. Er der knyttet særlige vilkår om naturområder (f.eks. vildtlokker) eller betaling til aftalen, bør det fremgå af det skriftlige materiale.

DIFs anbefaling

DIF og DOF anbefaler andre offentlige myndigheder at benytte sig af modellen for samarbejdet med Naturstyrelsen.

Styrelsen har sat tilladelserne i system, så alle brugere selv kan anmelde løb og aktiviteter på skovenhedens hjemmeside. I langt de fleste tilfælde får man en bekræftelse retur. Men ellers gælder det, at tilladelsen er givet, medmindre man får et afslag inden for 14 dage.

⁰² Vestre Landsrets dom af 17. marts 1998 sag nr B-2754-96, gengivet i UFR 1998.968

For større orienteringsstævner skal der efter en særlig aftale mellem Dansk Orienterings-Forbund og Naturstyrelsen planlægges stævner flere år frem i tiden. Det sikrer, at begge parter får ro og overblik, så der kan tegnes nye kort og etableres en passende spredning af de store løb. Spredningen sker af hensyn til naturen og andre brugere. Endelig skal det nævnes, at mange bynære skove er i kommunalt eje. Her er der også gode muligheder for at få tilladelse til organiseret idræt. Orienteringsklubberne har stor erfaring med at planlægge stævner, og de ved i den lokale klub, hvor der skal spørges, og hvornår det er nødvendigt.

I forbindelse med store orienteringskonkurrencer, hvor der skal etableres mere omfattende stævnepladser, og hvor der forventes mere end 750 deltagere, bliver orienteringsklubberne mødt med krav om en lang række tilladelser fra forskellige myndigheder. Det drejer sig bl.a. om dispensation fra skovloven, dispensation fra strandbeskyttelseslinjen, byggetilladelse, polititilladelse og præhospitals risikovurdering.

DIF vil undersøge

DIF vil undersøge, om der er tale om overfortolkning af lovene fra f.eks. nogle kommuners side, da flere orienteringsklubber beskriver processen som et mareridt med kringledede formularer, der absolut ikke er designet med orienteringsløb i tankerne.

Herudover besværliggøres processen af at foregå på tværs af forvaltningerne, og klubberne savner generelt personale at tale med.

DIFs forslag

DIF har ved flere lejligheder foreslået en såkaldt kvikskranke hos kommunerne, så klubberne kun skal henvende sig ét sted, og så man samtidig sikrer koordinering mellem myndighederne.

Langt de fleste orienteringsløb i Danmark er dog mindre løb uden stævnepladser eller med små stævnepladser. Her oplever klubberne generelt et godt samarbejde med skovejerne, og den normale praksis er, at løbene gennemføres uden krav om byggetilladelser, landzonetilladelser, dispensation fra skovloven mv.

Træning

Meget ofte har den lokale orienteringsklub en aftale om træning i de bynære skove. Det gælder også i forbindelse med Find vej-poster, der kan benyttes af alle. Printet af et særligt Find vej-orienteringskort giver ikke i sig selv tilladelse til at arrangere orienteringsløb for over 30 deltagere i området, men kun til at løbe på egen hånd. Jfr. afsnittet ovenfor om organiseret idræt til lands.

SÆRLIGT FOR IDRÆT PÅ RULLESKI, SNESKI OG RULLESKØJTER

Ifølge færdselsloven anses færdsel på rulleski, sneski og rulleskøjter for at være færdsel til fods, hvilket også i idrætsmæssig forstand giver god mening. Rulleski kan fås både som skøjte-ski uden bagbremse og som ski med bagbremse til brug for klassisk langrend. Sidstnævnte kan også fås i en udgave, der egner sig til løb på grusstier. De mere hurtigtgående skøjte-ski og rulleskøjter egner sig kun til kørsel på asfalt. Nærværende rapport omhandler kun idrætten i naturen og skal derfor ikke bidrage til debatten om rullende udøvere på fortove eller cykel-



stier i byområder. Der er dog mange asfalterede veje uden for byområderne i det åbne land og til dels også i skove.

DIFs holdning

Derfor er det værd at notere sig færdselslovens påbud om at gående skal holde sig i venstre side i færdselsretningen om end, man kommer noget hurtigere frem end ved almindelig gang og derfor må tage et behørigt hensyn til fodgængere og vandrere ved passage. Omvendt vil det være god stil af disse at tage hensyn til sneskiløbere de få gange om året, der falder sne i Danmark, ved at overlade de optrukne løjper til skiløberne.

Nogle steder har skiløberne fået lov af ejeren til at skilte med en venlig henstilling om at gå uden for sporet.

Sneskiløbere har som de eneste i denne kategori mulighed for den ovenfor omtalte fladefærdsel i offentlige skove. Som nævnt er det ikke tilladt i private skove, men det har mange gange blandt ejer- og brugerorganisationer været drøftet at give tilladelse til fladefærdsel på snedækkede marker – arealer, der ellers anses som dyrkede og derfor uden adgang. Landbruget vil naturligvis gerne sikre sig, at der ikke sker skade på eventuelle afgrøder nede under sneen, og det har derfor været drøftet, hvor højt sneen skal ligge, før skiløb kan tillades. Det har endnu ikke fundet vej ind i adgangs bekendtgørelsen, så det vil være nødvendigt at henvende sig til markejeren, hvis vejret indbyder til skiløb på marker.

Særligt for klatring

I 2005 blev der for første gang lovgivet om adgangen til klatring efter, at Højesteret i 2004 i en dom⁰³ afgjorde, at klatring falder ind under de regler, der gælder for færdsel til fods. Reglen siger, at det ikke er tilladt at klatre med brug af sikringsudstyr eller andre hjælpemidler på strandbredder, på andre kyststrækninger, på klitfredede arealer, i skove, på udyrkede arealer og på veje og stier.

Bestemmelsen forhindrer ikke, at arealejeren kan give tilladelse til klatring – naturligvis under forudsætning af, at der ikke er fastsat andre bestemmelser, der forhindrer klatring. (Dette er f.eks. tilfældet for Helligdomsklipperne på Bornholm).

Klippeklatring

I Danmark klippeklatres der kun på Bornholm, hvor Miljøministeriet ejer langt den overvejende del af arealerne. Her bliver klatring administreret efter følgende overordnede retningslinjer:

1. Klatring i grupper med over fem deltagere skal søge tilladelse. Styrelsen har udpeget arealer, hvor sådanne større, organiserede grupper har fortrinsret. Kort over arealerne kan ses på styrelsens hjemmeside.

2. Klatring i grupper under fem inklusiv instruktør kan som udgangspunkt finde sted uden tilladelse. Sikringerne skal fjernes umiddelbart efter klatringen, uanset om der rappelles eller

ej.⁰⁴ Sådanne små grupper kan også benytte de arealer, der anvises til "større grupper", men de små grupper har "vigepligt", hvis de klatrer på et tidspunkt, hvor grupper med tilladelse klatrer.

Behov for midlertidige begrænsninger i klatringen kan opstå pga. særlige naturhensyn (f.eks. observation af vandrefalkens etablering) og vil i så fald fremgå af hjemmesiden.

Træklatring

Med reglen om klatring blev det slået fast, at også træklatring med hjælpemidler kræver tilladelse fra ejeren. Ejeren kan give en generel tilladelse, der rækker ud over det enkelte arrangement. Naturstyrelsen er positivt indstillet på at give sådanne tilladelser på Miljøministeriets arealer, og det forventes ovenikøbet, at styrelsen i snarlig fremtid vil udstede retningslinjer, der giver umiddelbar mulighed for at træklatre uden at skulle have tilladelse.

Klinteklatring

Klatring på klinte, f.eks. Møns klint vil kunne give anledning til slid, skred og nedfald, der desuden vil kunne skade andre besøgende. Styrelsen vil derfor som udgangspunkt ikke give tilladelse til klatring sådanne steder. Derudover er det ofte forbudt i medfør af fredninger af områderne.

Klatring på fortidsminder, f.eks. ruiner er forbudt.

SÆRLIGT FOR GANG MED UDSTYR

Det betragtes som færdsel til fods, når man går med udstyr, f.eks. en hangglider, en kanovogn, en cykel, sikringsreb til klatring osv. Hvor det er tilladt at færdes til fods, er det altså også tilladt at færdes med den slags udstyr. I skove og på udyrkede arealer er det dog ikke tilladt at færdes med fangstklare fiskeredskaber. Ordet fangstklare blev tilføjet ved lovrevisionen i 2004 efter ønske fra kanosejlere, der gerne ville have en fiskestang med i båden, hvilket der altså blev åbnet for, når blot der ikke var tale om færdsel med kroge, der kunne tabes i naturen og udrette skade på dyr og mennesker.

⁰⁴ Dette gælder naturligvis ikke de faste sikringer (boltede ruter), som der f.eks. findes over 100 af i Moseløkken Granitbrud

HOLDSPIL PÅ STRANDEN

HERUNDER BEACHVOLLEY, STRANDFODBOLD,
STRANDHÅNDBOLD, PETANQUE



Som nævnt ovenfor under afsnittet om organiserede aktiviteter, fastslår Naturbeskyttelsesloven ikke en udtrykkelig pligt til at indhente forudgående tilladelse til organiserede aktiviteter på strande og klitfredede arealer. De generelle ordensregler, f.eks. om støjende adfærd jfr. ovenfor, gælder dog også for strandaktiviteterne.

DIFs anbefaling

DIF anbefaler generelt, at der i forbindelse med større, organiserede idrætsaktiviteter sker forudgående orientering af ejeren.

(Er arrangementet erhvervsmæssigt skal man selvsagt have ejerens tilladelse, da man ellers bruger ejendommen til egen vinding.)

I lighed med stævner i skoven, hvor man skal bruge en stævneplads, kan arrangørerne blive mødt med krav om en lang række tilladelser fra forskellige myndigheder. Det drejer sig bl.a. om

dispensation fra strandbeskyttelseslinjen, byggetilladelse, polititilladelse og præhospitals risikovurdering. Ønsker man at sætte en midlertidig bande op med reklamer, kræver det også dispensation fra naturbeskyttelseslovens forbud mod reklamer i naturen ligesom der gælder særlige regler for højden af vindafskærmninger og tribunereklamer.

DIFs anbefaling

DIF anbefaler, at man laver en organisationsplan og fører en tæt dialog med kommunen og ejeren (som også kan være kommunen).

Spontant opståede boldspilsaktiviteter og petanque, der ikke kræver nogen former for stævneplads eller andre indretninger, kræver som nævnt ingen tilladelser og hører under almindeligt ophold på stranden, hvilket er tilladt under forudsætning af, at det er kortvarigt. Med kortvarigt menes mindre end en dags (eller nats) varighed, og det skal for god ordens skyld nævnes, at teltning er forbudt ud over at indrette sig med et beskedent ly.

CYKLING

HERUNDER ALLE FORMER FOR CYKLING SAMT BRUG AF TREHJULEDE KNALLERTER FOR HANDICAPPEDE



Cykling i naturen reguleres ens, hvad enten der er tale om ét-hjulet, tohjulet eller trehjulet cykling, cykling med "konventionelle" cykler, mountainbikes eller cykler med elmotor⁰⁵ samt brug af trehjulede knallerter for handicappede⁰⁶. Det er først og fremmest mark- og vejfredsloven, naturbeskyttelsesloven og færdselsloven, der gælder for adgang til cykling i naturen og adfærd på cykel i naturen.

Der gælder forskellige regler for, hvor man må cykle afhængigt af arealtype og ejerforhold, jfr. desuden ovenfor om idrætter til lands generelt.

⁰⁵ Her tænkes dog kun på el-cykler, der kan køre op til 25 km i timen. For de helt nye speed pedelecs, der kan køre op til 45 km i timen findes en særlig bekendtgørelse om en forsøgsordning. Hvad det evt. kommer til at betyde for færdsel med disse i naturen er for tidligt at sige noget om.

⁰⁶ **DIFs fortolkning** Der eksisterer dog en vis selvmodsigelse i bekendtgørelsen, hvad angår adgang for trehjulede knallerter, for de har både adgang efter to paragraffer omhandlende adgang til fods (på strande og i skove generelt) og efter en anden paragraf omhandlende adgang på cykel (til offentlige skove).

Lovgivningen opererer primært med fem naturtyper: strande, skove, udyrkede arealer, klitfremmede arealer og veje og stier. Der er i udgangspunktet adgang til at cykle på veje og stier på alle naturtyper, når man færdes på egen hånd (se ovenfor om organiserede aktiviteter), idet det dog kun er tilladt at færdes i private skove fra kl. 6 til solnedgang. Dertil skal man være opmærksom på, at færdselsloven også gælder for almenhedens færdsel på veje i naturen. Den skal sikre, at forskellige færdselstyper kan eksistere side om side (f.eks. gående til venstre og cyklende til højre).

Det er vigtigt for idrætsudøvere at notere sig, at det kun er tilladt at cykle på veje og stier, som fremtræder som egnet til cykling med det, der i lovgivningen betegnes som almindelige cykler. Selvom en mtb efterhånden også er blevet almindelig, blev denne regel netop indført for at sikre, at der udelukkende cykles på veje og stier, hvor man kan cykle med en almindelig cykel.

Da naturbeskyttelsesloven blev revideret i 2004, var der fortsat meget debat om brugen af mountainbikes i naturen, og ejer- og brugerorganisationer blev enige om, at mountainbikes kunne tillades, hvis det ikke udvidede adgangen til at cykle uden for veje og stier. Samtidig enedes man om, at ejeren skal have mulighed for ved skiltning at fastsætte indskrænkninger i adgangen til cykling på stier, hvor cykling medfører særlige problemer. Eksemplet i debatten var oftest en smal sti, hvor gående og cyklende ikke kan passere hinanden. For at undgå unødige indskrænkninger gav man kommunalbestyrelsen (for statsejede arealer miljø- og fødevareministeren) mulighed for helt eller delvist at tilsidesætte et sådant forbud.

Natur- og Miljøklagenævnet behandlede i 2015 en sådan sag om indskrænkning i adgangen til at cykle på en smal sti.⁰⁷ Der var tale om en ubefæstet 30 cm smal sti, hvor ejeren havde opstillet hegn med en meget smal åbning, så man ikke kunne passere med cykel og i øvrigt heller ikke, hvis man var gående med rygsæk. Dette tillod kommunen i første omgang, men både Friluftsrådet og Danmarks Idrætsforbund påklagede afgørelsen til Natur- og Miljøklagenævnet på grund af stiens rekreative betydning, bl.a. som del af en rundtur. Kommunen medgav under sagsforløbet, at afspærringen ikke var lavet hensigtsmæssigt, og at stien ikke som påstået var opstået som følge af mountainbikekørsel, men var del af en sti, der eksisterede på kort allerede fra 1800-tallet. DIF foreslog i sin klage, at det kunne tillades ejeren ved skiltning at opfordre cyklister til at stå af og trække i mødet med modgående færdsel. Nævnets afgørelse stadfæstede kommunens afgørelse om hjemmel til at forbyde færdsel på cykel, og at der kan foretages en afspærring i hver ende af stien i form af et tværstillet hegn med en smal, skråtstillet låge, så gående har mulighed for at trække en cykel igennem, og som forsynes med et piktogram, der forbyder cykling på stien.

07 30 juni 2015, J.nr. NMK-512-00111

DIFs holdning

DIF finder, at denne afgørelse er helt i tråd med de drøftelser, der lå til grund for bestemmelsen om ejerens mulighed for at indskrænke adgangen til cykling på stier, idet der dels var tale om en meget smal sti, dels er taget hensyn til, at man skal kunne komme rundt medbringende sin cykel.

Bestemmelsen om ejerens mulighed for således at indskrænke adgangen i sådanne tilfælde var ny, men supplerer en generel mulighed i lovgivningen om at forbyde adgang, hvis "færdslen er til gene for den erhvervsmæssige udnyttelse af ejendommen, hvis den i særlig grad generer privatlivets fred, eller hvis der er behov for beskyttelse af plante- og dyreliv." Privatlivets fred er derudover beskyttet ved, at ophold på private arealer ikke må finde sted inden for 150 meter fra beboelses- og driftsbygninger. På privatejede strandbredder og kyststrækninger er det dog 50 meter, og på strande er det i øvrigt tilladt at trække cyklen.

Debatten om mountainbikes i naturen – særligt i skove – blomstrer ind i mellem op. Øvrige brugere af naturen (herunder også de, der ofte benævnes beskyttede) skal vænne sig til, at der er denne nye type af brugere.

DIFs holdning

Både gående og mountainbikerne selv har et stort ansvar i at overholde reglerne for færdsel i naturen – både de formelle, og de uformelle.

Selvom en enkelt eller en gruppe mtb'ere overholder alle de formelle regler med kun at køre på veje og stier og holder til højre, kan andre folk blive forskrækkede ved passage – selv, hvis ringeklokken bliver brugt. Friluftsrådet har dog konstateret i



en undersøgelse, at det er meget få mennesker, der ligefrem føler sig generet af mtb'erne. Naturstyrelsen har også den oplevelse, at antallet af klager over mtb'ere er faldende i takt med tilvænningen og oplysningen om hensigtsmæssig adfærd fra såvel gående som cyklende.

DIF, Friluftsrådet og Naturstyrelsen gennemførte i 2014 kampagnen "Flink af natur" og inviterede en række af Friluftsrådets og DIF's medlemmer til at deltage. Det var netop forud for den kampagne, at styregruppen initierede Friluftsrådets undersøgelse, der bl.a. viser, hvad folk føler sig generede af i naturen. Affald kom en på en markant førsteplads, hunde på en klar andenplads og resten var ikke mærkbart. Ikke desto mindre ønskede parterne også at bruge kampagnen til også at opfordre mtb'ere til at være flinke af natur. En gammel kampagne fra før årtusindskiftet "klap hesten" (henvendt til både heste- og cykelryttere) var efterhånden gået i glemmebogen, og antallet af motionister i naturen var støt stigende. Der var simpelthen brug for at minde alle i naturen om, at de i bund og grund er flinke og derfor tager hensyn til hinanden.

DIF's medlemsorganisation Danmarks Cykle Union og DGI udviklede sammen med Naturstyrelsen et kodeks, som stadig gælder:

Kør hvor du må

- I naturen må du kun cykle på veje og stier.
- Undgå at køre på afmærkede ridentier, vandruter og lignende uden for skovvejene.
- Kør ikke på fortidsminder, gravhøje, diger og trapper.
- Kør ikke i private skove fra solnedgang til klokken 6 næste morgen.

Kør ansvarligt

- Tilpas din fart, og hold afstand. Færdselsloven gælder også i naturen.
- Cykel sammen - og husk altid hjelm, telefon, 112-app og sygesikringskort.
- Skån sporet i de meget våde perioder, brug kun robuste spor og skovveje.

Vis hensyn

- Kør roligt, når du møder andre skovgæster. Brug klokken eller et verbalt "ding-ding" i god tid.
- Smid ikke affald i naturen.
- Undgå steder med mange skovgæster, og vær om dyr og planter.

Bemærk, at der både er tale om formelle og uformelle regler, netop for at gøre mødet mellem forskellige brugere så hyggeligt som muligt ud over at tage hensyn til natur og fortidsminder. Også Cyklistforbundet har udformet "De 10 bud", da det selvfølgelig er lige så vigtigt at følge de gode råd uanset, hvilken cykel man cykler på.

I år 2000 tog Naturstyrelsen initiativ til at udvikle det første mountainbikespor i Danmark og efter henvendelse til DIF, der via DCU fandt frem til lokale mtb'ere, blev sporet skabt i et samarbejde mellem brugere og skovarbejdere. Det var vigtigt, at det var lokale mtb'ere, der kunne pege på, hvad der skulle til for at få et udfordrende og spændende spor, der kunne være et godt alternativ til den sti, man gerne ville forbeholde gående

(uden at sætte forbudsskilte op). Det er siden blevet til langt over 500 km afmærkede mtb-spor på Naturstyrelsens arealer i et tæt samarbejde med en masse frivillige sporbyggere. Dertil kommer afmærkede spor i private og kommunale skove.

Dansk Skovforening er bekymret for, om de private skovejere vil anlægge mtb-spor, dels fordi de ikke juridisk kan friholde sporene fra anden færdsel, dels fordi der kan være tvivl om, hvorvidt et spor (som juridisk set betragtes som en sti) kan nedlægges af ejeren, når det først er etableret.

DIFs holdning

DIF's holdning er, at skovejeren kan etablere et anlæg og søge dispensation fra Skovloven til egentlige, byggede mtb-anlæg (f.eks. med startrammer), hvis man ønsker at udelukke anden færdsel fra sporene.

Med hensyn til bekymringen om nedlæggelse kan skovejeren henvise til den paragraf i naturbeskyttelsesloven, som tillader ejeren at nedlægge stien, hvis ejeren kan godtgøre, at vejen eller stien udelukkende er etableret som led i en aftale om fremme af offentlighedens adgangsmuligheder.

I offentlige skove må man som ovenfor nævnt færdes døgnet rundt, hvilket naturligvis kræver lys på cyklen, hvad det selvfølgelig også gør i private skove i lygteændingstiden. Dette har givet anledning til bekymring hos de organisationer, der har til formål at beskytte dyrelivet, som frygter, at lyset kan forstyrre de nat-aktive dyr.

Den teknologiske udvikling af LED-pærer og stærke batterier er gået frem de sidste mange år, og her er det vigtigt at gøre opmærksom på ordensreglerne i forlængelse af adgangs-bekendtgørelsen, hvorefter det ikke er tilladt at benytte projektorer eller andet stærkt lys. (En LED-lommelygte på fører eller cykel er ikke en projektor).

DIFs forslag

En nærmere definition kunne måske afhjælpe bekymringerne.

Med hensyn til pandelamper skal det nævnes, at lygtekørsel primært foregår på tidspunkter af året, hvor mange dyr ikke har unger.

DIFs holdning og forslag

DIF's holdning er, at idrætsudøvere selvfølgelig ikke må forstyrre naturen, så DIF vil altid læne sig op ad facts, når det skal afgøres, om dette er tilfældet. Det er derfor værd at undersøge problemets omfang.

Indtil videre har tællere fra det mest trafikerede spor i Hareskovene og det mest trafikerede spor i Silkeborg Nordskov vist, at der næsten ingen trafik er på sporene efter 21-22 om aftenen til ved 6-7-tiden om morgenen. Det samme gør sig gældende på andre tællere andre steder i landet. Dette gælder både sommer og vinter.

RIDNING

Reglerne for adgang til ridning i naturen afhænger af naturtype, ejerforhold og karakteren af et arrangement. Det kan derfor være ret kompliceret at finde ud af, hvad der er tilladt det enkelte sted, og om det koster noget, jfr. desuden ovenfor om idrætter til lands generelt.

Ridning på strande

Det er tilladt at ride på den ubevoksede strandbred uden for badesæsonen – dvs. fra d.1. september til d.31. maj. Det er også tilladt at ride over den bevoksede del, hvis man f.eks. rider direkte fra et område med lovlig adgang ned til den ubevoksede del.

I badesæsonen vil der på nogle offentlige strande være mulighed for ridning på udvalgte områder, hvilket vil fremgå af skiltning. Hestenes hove har godt af en tur i saltvand lige som både heste og ryttere nyder, når dette er tilladt. Der er gode erfaringer med at afsætte areal til en sådan relativ smal passage ned til vandet. Det er tilladt at ride i selve vandet på søterritoriet.

Ridning på veje og stier i det åbne land

Det er tilladt at ride på veje og stier i det åbne land, med mindre ejeren har forbudt det ved skiltning.

Ridning i private skove

I udgangspunktet er det ikke tilladt at ride i private skove. Det er dog tilladt at ride ad private fællesveje, der fører igennem skove.

Ejerne kan dog forbyde ridning ved skiltning; enten på dage, hvor der holdes jagt, eller hvor der foregår intensivt skovningsarbejde. Skiltet skal angive det tidsrum, hvor forbudet gælder, og skal fjernes ved periodens udløb. I lighed med, hvad der gælder på veje og stier i det åbne land, kan kommunen også i skove tilsidesætte et færdselsforbud på gennemgående, private fællesveje.

Der er en del private ejere, der tillader ridning, oftest på særligt skiltede stier. Mange af disse ejere har indført ridekortordning, som indeholder nærmere bestemmelser om adgangen og betalingen for den. Oplysninger om ordningerne fås direkte hos ejeren eller i den lokale rideklub.

Ridning i offentlige skove

Der er som regel rigtig gode muligheder for at ride i offentlige skove. Det er således tilladt at ride:

- På asfalterede veje og grusveje over 2,5 meter brede.
- På andre veje og stier, hvor der er skiltet særligt for ridning.
- I skovbunden med undtagelse af rørskov, nyplantninger (også selvsåede), på fortidsminder og gravhøje.

Ifølge loven kan alle ejere – og altså også offentlige – opkræve betaling for ridning. Som tidligere nævnt foreligger der dog retningslinjer fra Naturstyrelsen til enhederne om ikke at opkræve afgifter fra foreninger med almenyttige formål. Dette beror på en ministerbeslutning efter konstruktive drøftelser med Dansk Ride Forbund, Dansk Islandshesteforening, Danmarks Idrætsforbund og Friluftsrådet samt i forlængelse af kampagnen "Klap hesten" om bedre takt og tone i skoven. Der opkræves således ikke afgift for ridning, hvor det godtgøres, at ridning

gen især foretages af medlemmer af en lokal forening med almene formål (uanset om hestene er ejet af et rideetablissement, af en forening eller af foreningsmedlemmer), f.eks. foreninger, der er medlemmer af Dansk Ride Forbund eller Dansk Islandshesteforening, eller hvor ridningen foregår på heste i privat opstaldning.

Undtaget herfra er ridningen i Jægersborg Dyrehave, Jægersborg Hegn, Kongelunden og Vestamager, hvor særlige forhold gør sig gældende og ridekort er påkrævet.

Konkurrenceridning og ridning, der udgår fra rideskoler, rideklubber, stutierier og lignende kræver ejerens tilladelse, jfr. ovenfor om idrætter til lands generelt.

Ud over ovennævnte adgangsregler findes der også en række færdselsregler i offentlige skove, som omhandler de hensyn, rytterne skal tage.

Rytteren skal således vige til højre i mødet med anden færdsel og ved passage af boliger, veje og stier, skal det ske i skridt.

Ridning på asfalterede veje, stenlagte veje eller grusveje må ikke ske i galop, og der skal helst rides ude i rabatten af vejene.

Der må ikke springes over træstabler, tømmer og kævler, diger, grøfter, led og bomme (med mindre de indgår som forhindringer på en anlagt riderute, hvor de er udlagt til formålet).

Som for mountainbikes vedkommende er der også en række uformelle regler eller gode råd, som hesteryttere bør følge for at gøre mødet med andre så hyggeligt som muligt.

DIFs anbefaling

Det er f.eks. en god idé at være opmærksom på, at en del andre mennesker er bange for heste og ikke bryder sig om, at en hest nærmer sig i fuld fart. Det er god stil at gå ned i skridt, når andre skovgæster passerer og en hilsen virker også tillidsskabende. Nogle skovgæster vil synes, at det er hyggeligt at få lov at klappe hesten.

Desuden er det værd at være opmærksom på, at regn og tøvejr gør skovens veje og stier sårbare over for slid, så derfor bør det undgås at ride de samme steder igen og igen i de våde perioder af året. Det er god stil i samarbejdet med skovejeren.

Disse uformelle regler og gode råd er en integreret del af uddannelser under forbundene og kan med fordel kommunikeres endnu bedre ud til alle ryttere.

Der er med de aktuelle ønsker om mere urørt skov og naturligt drevet skov med (udsatte) græssende dyr i hegninger opstået endnu en grund til at have et godt samarbejde mellem ryttere og skovejere.

Hegning kan give problemer for hesteryttere, hvis man ikke er opmærksom på, at de også skal kunne færdes i områderne. Der har f.eks. været problemer med, at hestene ikke kunne passere færiste, lige som vildheste (der gerne vil parre sig) giver problemer i forhold til tamheste. En gruppe ryttere med til-

knytning til Nationalpark Mols Bjerge har udarbejdet et forslag, der bl.a. indebærer periodevis flytning af hegninger med dyr, uhegnede områder fri for græssende dyr, øget information til offentligheden om, hvor og hvornår indhegninger åbnes og er dyrefri, oplysninger om de pågældende dyr i indhegningerne, herunder en app med kort. Gruppen har udarbejdet forslaget, så det også tilgodeser andre grupper, der kan være sårbare over for græssende dyr, f.eks. børnehaver, skoler, ældre, handicappede og børnefamilier. Uanset om, der er en reel trussel fra de græssende dyr, rapporteres der om en frygt hos folk, der holder dem tilbage for at komme i områderne. Gruppen peger også på vigtigheden af et passende antal låger, og at disse kan åbnes fra cykel og hest. Et eksempel på dette findes i Nationalpark Kongernes Nordsjælland og i den private dyrehave Kleelund Plantage ved Vejle.

DIFs forslag

Det er stadig i sin begyndelse, at forskellige brugere skal indrette sig efter de nye tiltag med urørt skov og udsatte græssere i indhegninger, og det kræver nogle pilotprojekter, før det kan siges, hvad de optimale løsninger er. DIF har sammen med en række andre organisationer peget på vigtigheden af at undersøge effekten af de første tiltag, inden det udrulles over hele landet.

Det er således vigtigt, at der er en god dialog mellem de forskellige brugergrupper og skovejeren, hvad enten denne er offentlig eller privat, og at man kan indrette arealerne, så de er reelt tilgængelige.

DIF ser meget gerne, at disse temaer drøftes i Naturstyrelsens brugerråd og efterlyser en tilsvarende dialog vedrørende de private arealer, som udgør op mod tre fjerdedele af skovarealet i Danmark. Jfr. DIF's rapport "Outdooridræt i Danmark" (marts 2019).

Derudover er det også vigtigt med et sammenhængende stinet uden for indhegningerne.



MOTORISEREDE IDRÆTTER

HERUNDER MOTORISERET ENDURO, TRIAL, RALLY,
BILORIENTERING



De fleste motoriserede idrætter foregår på motorsportsbaner, som er reguleret efter miljøbeskyttelsesloven. I denne rapport omtales derfor kun de motoriserede idrætter, der foregår i naturen – dvs. på veje og stier i skove og det åbne land. For de tohjulede vedkommende drejer det sig om enduro og trial, og for de firehjulede vedkommende drejer det sig om rally og bilorientering.

Da det ikke er tilladt at køre med motoriseret køretøj i naturen, med mindre ejeren har givet lov, f.eks. ved, at det fremgår af skilte, skal der selvfølgelig altid ansøges om tilladelse, jfr. også det generelle afsnit om organiseret idræt til lands. Der skal oftest søges tilladelse hos både private og offentlige lodsejere, kommunen og politiet. Hver enkelte private lods-ejer skal give skriftlig tilladelse med angivelse af det berørte matrikelnummer.

For at få tilladelserne hos kommunen eller politiet skal en række krav være opfyldt afhængigt af de forpligtelser, der hviler på området. Det er som regel naturbeskyttelse, sikkerhed og nabohensyn. Naturstyrelsen giver kun sjældent tilladelse til motorkørsel i forbindelse med arrangementer.

De to motorsportsorganisationer Danmarks Motor Union, DMU (to hjul) og Dansk Automobil Sports Union, DASU (fire hjul) opererer med særlige vejledninger til ansøgning hos politi og kommune opbygget efter de relevante paragraffer i færdselsloven og tilhørende bekendtgørelse og cirkulærer.

Derudover eksisterer der en aftale mellem Naturstyrelsen og DASU fra 1981, der er sprogligt justeret i 2017. Ifølge aftalen gives der kun tilladelse til officielle mesterskabsløb (DM, SM eller JFM), og der gives maksimalt tilladelse til seks løb om

året. Naturstyrelsen kræver ikke afgift for tilladelsen, men den arrangerende klub er forpligtet til at udbedre de skader, der måtte opstå. Hvis skaderne udbedres af Naturstyrelsen, fremsendes regning herfor til den arrangerende klub. Almindeligt slid på vejen betragtes ikke som skade. Som nævnt gives der kun sjældent tilladelse, og det har tilsyneladende haft den effekt, at styrelsen kun har fået meget få ansøgninger i flere år.

I modsætning til idrætter ved muskelkraft har ansøgere af motorsportsløb lettere ved at få tilladelser hos private lods-ejere (nogle mod betaling), og der er heller ikke problemer med at opnå tilladelser hos kommuner og politi.

Rallyløb køres på afspærret, offentlig vej. Her giver politiet og kommunerne tilladelser, og der er som regel ikke problemer med at opnå dem.

Bilorientering køres på ikke-afspærret offentlig vej, i skove og plantager, herunder gårdspladser og lignende.

Trial er specielt i den forstand, at det er en ren balancesport, hvor én udøver kører ad gangen og bliver bedømt. Dvs. at der ikke køres om kap, og lydniveauet er derfor lavt. Tilsvarende er aftrykket i naturen yderst begrænset.

DIFs forslag

Faktisk kan man godt forestille sig, at både enduro og trial er gavnlige for naturen nogle steder, da sporene i skovbunden kan være med til at øge biodiversiteten svarende til det arbejde, vildsvine gjorde førhen.

Trial kræver i øvrigt ikke polititilladelse.

IDRÆTTER TIL VANDS GENERELT



Hidtil har Danmarks lange kystlinje gjort det nemt at få adgang til rekreativ færdsel til søs, mens reguleringen af den rekreative færdsel på sø og å lige som landaktiviteterne har været præget af landets begrænsede areal og dermed kravet til os alle om at finde den rette balance mellem erhverv, bosætning, natur og fritidsaktiviteter. Den globale udfordring med håndteringen af havet som livsvigtig ressource og ønsket om at afbøde klimaforandringernes konsekvenser, har imidlertid dels sat fokus på udnyttelse af havarealet, dels sat kysterne under pres.

Det betyder, at idrætter tilknyttet sø og å er underlagt ældre, velkendt lovgivning, primært grundlovens ejendomsret, vandløbsloven og naturbeskyttelsesloven, mens idrætter til havs nu venter spændt på at se fremtidens havplaner og deres plads i dem. Dertil kommer, at der hele tiden udvikles nye måder at færdes til havs på, som afføder en række regler om bestemte færdselstyper.

Se i øvrigt også afsnittet "Generelle regler af særlig relevans for idrætter til lands (og øvrige idrætter, der i sagens natur færdes til lands før og efter, de går på vandet eller i luften)".

Derudover gælder det for idrætter til vands på åer og søer, at færdslen ikke må være til skade for vandløbets bund, sider eller brinker. Som på land skal vegetation og dyreliv respekteres, og det er vigtigt at undlade at sejle i rørskoven. Det er ikke tilladt at kaste affald i eller ved vandløbene, og mange klubber nøjes ikke kun med at respektere dette – de samler faktisk affald ind ved bestemte events.

Desuden skal man selvfølgelig også tage hensyn til andres jagt og fiskeri, ligesom vandsporterne forventer en rummelighed fra jægere og sportsfiskere.

DIFs holdning

Det er helt legitimt at have et behov for fred og ro i naturen i forbindelse med f.eks. jagt og fiskeri (og i det hele taget), og det er derfor nødvendigt med en god dialog mellem de forskellige brugere af vandløb og hav, jfr. også nedenfor om brugerråd.

Denne rapport behandler ikke de internationale søvejsregler, selvom disse selvfølgelig også altid skal følges.

FÆRDSEL MED UMOTORISEREDE SMÅBÅDE

HERUNDER KANOER, KAJAKKER, ROBÅDE, JOLLER,
STAND UP-PADDLE



Umotoriseret sejlads på vandløb

Sejlads med småbåde på sø og å (tilsammen kaldet vandløb) er dels reguleret gennem naturbeskyttelseslovens regler, f.eks. bekendtgørelser for de store åer, Gudenåen, Karup Å og Susåen og Tystrup-Bavelse Søerne samt de store søer (Arresø, Bølling Sø, Esrum Sø, Farum Sø, Furesøen og Hald Sø), dels via vandløbslovens regler, f.eks. regulativer udstedt af de enkelte kommuner for de andre vandløb. Derudover har grundejerne i visse situationer ret til at regulere færdsel på vandløb.

DIFs forslag

Vandsportsforbundene og DIF har i mange år ønsket, at reguleringen kun skulle ske via bekendtgørelserne efter naturbeskyttelsesloven, fordi kommunalbestyrelserne dermed kan nedsætte et brugerråd med repræsentanter fra bl.a. bredejere, kanoudlejere, myndigheder og berørte interesseorganisationer til at rådgive i spørgsmål om kommunalbestyrelsernes administration af bekendtgørelsen. Ønsket om brugerråd bunder dels i, at man derved kan aktivere lokalt kendskab, dels i, at brugerrådet giver en god mulighed for, at de forskellige parter kan møde hinanden og drøfte udfordringerne sammen og således forebygge og håndtere evt. konflikter i mindelighed.

DIFs anbefaling

DIF opfordrer til, at der nedsættes brugerråd for alle sejlbare vandløb.

Derudover er det vigtigt at huske på, at vandløbslovens udgangspunkt er, at vandløb med flere bredejere er åbne for almenhedens sejlads. Så de regulativer, kommunerne udsteder, sker i forlængelse af en paragraf, som giver kommunen som vandløbsmyndighed ret til at fastsætte begrænsninger i sejladsretten. Det benyttede kommunerne sig af i stor stil i 1990'erne, og det er indbygget i regulativerne, at de skal revideres inden en nærmere bestemt årrække, f.eks. 10 år. Der kan ske rigtig meget i naturen på 10 år, og åer, der før var uegnede til sejlads, er måske blevet egnede til det i mellemtiden eller omvendt. Der er imidlertid en vis usikkerhed om, hvorvidt kommunerne ser på sejladsen i forbindelse med disse revisioner, da kommunernes fokus har været meget på landbrugets behov og EU's direktiver med krav om god økologisk tilstand.

DIF vil undersøge

Derfor vil DIF tage initiativ til en dialog, der forhåbentlig kan resultere i, at kommunerne igen tager aktivt stilling til sejladsen på de pågældende vandløb.

Ved nogle af de store vandløb kan det for visse bådtyper være nødvendigt at søge om tilladelse til sejlads, fordi man kun kan sejle lovligt med mærker – en slags nummerplader. Dette kan der opkræves administrationsgebyr for.

Gæster kan få/leje gæstenummerplader. I regulativer og bekendtgørelser skelnes der oftest mellem hjemmehørende både og gæster, mellem småbåde og tømmerflådelignende fartøjer, mellem motordrevne og ikke-motordrevne og endelig mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig sejlads. Dvs. at der oftest gælder forskellige regler afhængigt af, hvilken slags båd man skal ud med, og om man er hjemmehørende.

Der forekommer også restriktioner i form af begrænset adgang på forskellige tidspunkter på året for at give ynglende fugle den nødvendige ro til at få succes med ynglen.

DIFs erfaring

Dette skal selvfølgelig respekteres af alle, men det er vigtigt at understrege, at dokumentationen for begrænsningerne skal være tilstede. Det er DIF's erfaring, at fastsættelsen af disse tidspunkter kan variere selv for den samme fugl, og det har f.eks. været en vittighed blandt roerne på Bagsværd sø og Lyngby sø i mange år, at svanerne skulle huske at se efter på hvilken side af den adskilende Nybrovej, de befandt sig.

Det skal for god ordens skyld nævnes, at det ikke er tilladt at færdes med fartøjer af enhver art på offentlige skoves vandløb, med mindre andet er bestemt ifølge vandløbsloven.

Man kan altid henvende sig til kommunen, der måske kan fortælle, hvad der gælder det pågældende sted. Derudover har Dansk Kano og Kajakforbund lagt ca. 98 ruter på hjemmesiden "Ud i naturen" og i den forbindelse beskrevet restriktioner, sikkerhed og turistoplevelser. Der findes også andre guider af mere lokal karakter, og man må således forsøge sig frem. Det kan således være indviklet at finde ud af, hvor man kan og må ro og sejle, og der er enighed om blandt friluftsudøvere, at der er brug for en fælles platform.

Friluftsrådet udgav i maj måned 2019 rapporten "Fremtidens stier og ruter", der bygger på en række undersøgelser samt på både danske og internationale erfaringer med stier og ruter som udgangspunkt for friluftsliv og naturturisme. Fællesnævneren for rapportens i alt 10 anbefalinger er, at en national koordinering og organisering af stier og ruter – herunder blå ruter - vil gøre det markant lettere for befolkningen at bevæge sig ud. National formidling og standarder, der fortæller noget om sikkerhed, distance og sværhedsgrad (samt underlag for land-idrætter), er vigtige både for turister og for idrætsudøvere, så man ved, hvad man begiver sig ud på.

Landgang fra vandløb og overnatning ved vandløbet

Ved langt de fleste vandløb er der anlagt ophalingspladser, og dem skal man selvfølgelig så vidt muligt bruge og i øvrigt kun gå i land på offentligt ejede arealer, eller hvor bredejerer indikerer, at det er i orden. Ved mange af disse er det også tilladt at overnatte. Det er ikke tilladt at gå i land på privatejede arealer uden ejerens tilladelse. Det er dog tilladt at gå i land på bræmmer, der er udyrkede, hvis de samtidig grænser op til arealer,

der er åbne for offentlighedens adgang. Dette kræver ofte et godt forhåndskendskab til området.

Umotoriseret sejlads på havet

Hvad angår sejlads på havet, er der ved denne rapport tilblivelse rørt vand. Det har nemlig hidtil været sådan, at der var nogenlunde fri adgang til at færdes med småbåde på havet – dog med respekt for evt. restriktioner i medfør af EU-fuglebeskyttelsesområder og EU-habitatområder tilsammen de såkaldte Natura 2000-områder (for hvert Natura 2000-område er der udarbejdet et udpegningsgrundlag og takket være en række store organisationers grundige screening af samtlige områders udpegningsgrundlag og opfølgende høringssvar, er det kun få af dem, der indeholder aktiviteter som en del af trusselsbilledet for den/det pågældende art/habitat, jfr. dog afsnittet om surfing). Nu er der imidlertid udsigt til indførelse af den første planlov på havet, en havplan. Loven bliver en implementering af et EU-direktiv med det formål at indføre havplanlægning for bestemte sektorer og interesser. Havplanlægningen skal bidrage til en bæredygtig udvikling af energisektoren til søs, af søtransporten, af fiskeri, akvakultur og indvinding af råstoffer samt bidrage til bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøet.

Samtidig er der politisk uenighed om, hvor vidt der er miljømæssigt råderum til flere havbrug. Ved rapportens tilblivelse har den siddende miljøminister sat en stopper for dem.

DIFs forslag

Både Friluftsrådet, DIF og vandsportsforbundene har dels i høringssvar, dels i workshops afholdt af Søfartsstyrelsen, gjort opmærksom på vigtigheden af at få rekreative aktiviteter med som fast del af planlægningen under havplanen.

På (folke-) Naturmødet i maj 2019 var der bred politisk debat om havets fremtid og herunder havplanen. Samtlige partier var inviteret sammen med Friluftsrådets formand, der italesatte dette ønske. På et spørgsmål fra DIF tilkendegav folketingspolitikkerne, at der var enighed om, der også skal planlægges for det rekreative liv i havplanen.

Foreløbigt har de forskellige ministerier, som planen vedrører, indsamlet oplysninger om de interesser, der er nævnt som "skal"-områder i loven og deres fremtidige ønsker til vækst. Dvs. 1) energisektoren til søs, 2) søtransport, 3) transportinfrastruktur, 4) fiskeri og akvakultur, 5) indvinding af råstoffer på havet og 6) bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøet.

Havplanen laves som en digital plan, hvor de forskellige planlægningsinteresser kan "klikkes" til og fra, så man kan se hver enkelt interesse i forhold til den endelige samlede plan. Søfartsstyrelsen har nævnt, at rekreative aktiviteter evt. kan inddrages som et analytisk lag, som kan gøre kommunalpolitikkerne opmærksomme på evt. konflikter mellem havplan og rekreative interesser i det pågældende område, de hver især planlægger for. Det kræver dog, at Københavns Universitet leverer opdaterede data, og at de er tilstrækkeligt valide. Der har allerede fundet et stort kortlægningssamarbejde sted mellem universitetet (ved Berit Kaae) og en lang række vandsportsklubber. Det er således muligt at få de rekreative aktiviteter

med som et servicelag. Ministeriet har dog opmærksomhed på, hvorvidt inkluderingen af rekreative aktiviteter i et servicelag vil medføre forpligtelse fremadrettet til at vedligeholde data.

Der arbejdes med en særlig planlægningszone tæt på kysten – men der er pt divergerende meldinger fra ministerierne om, hvorvidt der kommer til at være sådan en zone i den endelige plan.

DIFs anbefaling

Friluftsrådet og DIF anbefaler at få etableret denne kystnære zone, og at multifunktionalitet prioriteres f.eks. inden for 1 sømil.

Det forventes i hvert fald fra styrelsens side, at energi, olie og gas planlægges længere ude på havet.

Det er endnu ikke klart, hvad det retsligt og reelt kommer til at betyde i forhold til fremtidig planlægning, at der bliver planlagt for en interesse i havplanen.

Der er planlagt en høringsfase på seks måneder, og det er intentionen, at der rent faktisk kan ændres noget efter høringsen.

DIFs anbefaling

Uanset hvad resultatet bliver, anbefaler Friluftsrådet og DIF, at der kommer en statslig udmelding til kommunerne om også at planlægge for rekreative interesser. Kommunerne er i forvejen vant til at arbejde med en sådan statslig udmelding i arbejdet med planloven.

Landgang fra havet og overnatning ved kysten

Hvis man ankommer med en af ovennævnte småbåde fra havet og har brug for at overnatte ved kysten, er det ikke tilladt at opstille telte eller lignende. Men ved lovrevisionsarbejdet i 2004 blev der opnået enighed blandt alle organisationer og myndigheder om, at vejledningen til naturbeskyttelsesloven skulle nævne, at det ikke forhindrer, at man lovligt kan indrette et beskedent ly, hvilket kom til at fremgå af vejledningen fra 2009. Det kan f.eks. være et sejl eller noget presenning-lignende, man trækker hen over sig i kombination med ly fra båden. Der blev dengang spøgt med, at så længe "bivuakken" var uden lynlås, så var man på den lovlige side. På privatejede strandbredder og kyststrækninger skal man dog af hensyn til privatlivets fred holde sig mindst 50 meter fra beboelsesbygninger, og det skal præciseres, at der stadig gælder en regel om, at man skal vige pladsen, hvis ejeren beder om det. Ellers er det tilladt at have båden liggende kortvarigt, og med det menes en dags tid – uanset tidspunktet, altså også ved nattetide.

Overnatning på havet

Førere af småbåde har generelt ikke ønske om at overnatte på havet af sikkerhedsmæssige grunde, så det er kun aktuelt for større sejlbåde og motorsejlere. Dansk Sejlunions klubber har udlagt ca. 150 ankerbøjer på naturskønne og gode ankerpladser. Ankerbøjerne er gule og mærket med DS-standeren.

Sammenlagt er der ca. 300 turbøjer til rådighed for danske sejlere. Danske Tursejlere og Dansk Sejlunion samarbejder om turbøjerne. Danske Tursejleres bøjer er mærket "DT". Følgende overordnede regler gælder for brug af bøjerne:

Bøjer mærket "DS" er forbeholdt medlemmer af klubber i Dansk Sejlunion eller medlemmer af Danske Tursejlere. Det betyder, at man skal føre hækflag og DS- eller DT-stander på båden. Bøjer mærket "DT" - kan benyttes af alle fartøjer.

Derudover gælder for brugen af begge slags bøjer, at man har bøjen i max. 24 timer, og at den maksimale belastning er på 15 tons. Flere fartøjer må gerne benytte én bøj, hvis maxbelastningen ikke overskrides. Et fartøjs belastning beregnes som fartøjets vægt. De mere detaljerede regler for brug af bøjerne kan findes på Dansk Sejlunions hjemmeside.



SURFING

HERUNDER VINDSURFING OG KITESURFING



Surfing på vandløb

Vind- og kitesurfing på sø og å (tilsammen kaldet vandløb) er som for småbåde dels reguleret i naturbeskyttelseslovens regler, f.eks. er der bekendtgørelser for Gudenåen, Karup Å og Susåen og Tystrup-Bavelse Søerne samt de store søer (Arresø, Bølling Sø, Esrum Sø, Farum Sø, Furesøen og Hald Sø), dels via vandløbsloven via kommunernes vandløbsregulativer. Dertil kommer reservatbekendtgørelser (se ovenfor om fuglebeskyttelsesområder). Ofte vil der være enkelte paragraffer i disse, der udelukkende er rettet mod surfing, da der har været stor opmærksomhed på, om vind- og kitesurfing påvirker fuglenes ynglemuligheder. Dette gælder både vandløb - oftest i form af søer - og kystområder ved havet, jfr. også næste afsnit om surfing på havet.

Som beskrevet under afsnittet om idrætter til vands generelt har reguleringen af den rekreative færdsel på sø og å lige som landaktiviteterne været præget af landets begrænsede areal og dermed kravet til os alle om at finde den rette balance mellem erhverv, bosætning, natur og fritidsaktiviteter.

DIFs anbefaling

DIF's ønske om brugerråd for vandaktiviteter i lighed med de brugerråd, vi kender på Naturstyrelsens landarealer, bunder som nævnt dels i, at man derved kan aktivere lokalt kendskab, dels i, at brugerrådet giver en god mulighed for, at de forskellige parter kan møde hinanden og drøfte udfordringerne sammen og således forebygge og håndtere evt. konflikter i mindelighed.

Lige netop med usikkerheden om vind- og kitesurfs påvirkning af fuglenes ynglemuligheder og dermed fraværet af brugbare facts er der rum for forskellige ildsjæles passionerede debat og evt. krav om at begrænse eller endda helt forbyde både vind- og kitesurfing.

DIFs holdning

Det er DIF's holdning, at der i videst muligt omfang skal fremskaffes facts, hvis der er uenighed mellem forskellige parter om deres brug af et givent område. Det er helt legitimt, hvis man ønsker fred og ro et sted og drøfter med andre, hvordan dette ville kunne lade sig gøre til alle parter tilfredshed. Men det er ikke fair at opfinde pseudovidenskabelige argumenter for at begrænse andres adgang.

Dette var således tilfældet i 2010 i forbindelse med optakten til en supplerende fredning af Vandet sø, idet vicepræsidenten i Danmarks Naturfredningsforening i Thisted Dagblad anførte, at "windsurfing vil på dette sted være en stærkt forstyrrende og ødelæggende aktivitet, der vil forringe de store biologiske værdier, der ikke mindst for fuglelivets vedkommende yderligere kan udvikle sig i denne spændende, østlige ende af Vandet sø". Dertil påstod han, at windsurfere har vanskeligt ved at indordne sig under regler og forbud.

Vandet sø ligger i Nationalpark Thy, og nationalparkbestyrelsen herfor bestilte en rapport om Friluftslivets påvirkning af Vandet sø. Dette er helt i tråd med, hvad DIF som ovenfor

nævnt altid anbefaler, nemlig at fremskaffe facts i tilfælde af uenighed om brugen af et område. COWI, som udarbejdede rapporten, fandt ikke en direkte sammenhæng mellem windsurfing på Vandet Sø og forekomsten af fugle på søen over tid. Der blev påvist en direkte og spontan effekt af tilstedeværelsen af windsurfere, idet vandfuglene fortrak til rolige dele af søen, når der surfedes, men fuglelivet i Vandet Sø syntes ikke at have været markant anderledes eller rigere før windsurfing blev udbredt i søen.

Det fremgik i øvrigt af fredningsmaterialet, at Vandet Sø ikke rummer vandfugle i internationalt betydende forekomster og ikke er udpeget som fuglebeskyttelsesområde.

Det vil blive for omfangsrigt at gennemgå hele fredningssagen i nærværende rapport. Her skal blot nævnes, at kommunen foreslog en delvis udnyttelse af søen til windsurfing, og at Surfklubben Nasa, Dansk Sejlunion og Danmarks Idrætsforbund stillede sig imødekommende over for et forbud mod kitesurfing på hele søen, men fandt, at windsurfing burde kunne tillades på en begrænset del af søen – i det sydøstlige hjørne. Dette støttede Friluftsrådet.

Afgørelsen fra fredningsnævnet var, at der efter en samlet afvejning af de forskellige hensyn, skulle gennemføres en supplerende fredning med den modifikation, at surfing, men ikke kitesurfing, skal være tilladt i søens østlige tredjedel. Dette blev efterfølgende stadfæstet af Natur- og Miljøklagenævnet.

Surfing på havet

Også hvad angår surfing på havet, er der bestemmelser visse steder, der forbyder eller indskrænker surfing af hensyn til fugle- og dyreliv. Feks. er brætsejls forbudt fra 1. november til 31. marts ifølge "Bekendtgørelse om Amager vildtreservat samt fredning af dele af søterritoriet", dog ikke på bestemte

områder øst og syd for Hvidovre Havn samt vest for Sydvestpynten. Derudover er brætsejls også forbudt fra 1. april til 15. juli inden for en afstand af 200 meter fra Aflandshage og Kofoeds Enge. Disse regler skal man selvfølgelig kende som brætsejler, og Dansk Sejlunion og klubberne har et godt samarbejde med Naturstyrelsen (som forvalter vildtreservaterne) om at holde selvjustits på områderne.

Debatten om surfing og beskyttelse af fugle blusser fra tid til anden op på forskellige lokaliteter, men der er ikke tilstrækkelig viden om området. Det nærmeste, vi kommer dette komplekse område, er en teknisk rapport fra DCE- Nationalt Center for Miljø og Energi. Rapporten er blevet til i et samarbejde mellem Aarhus og Københavns universiteter og kortlægger vandorienterede friluftss aktiviteter og vandfugle gennem hele året (jfr. ovenfor om sejlads på havet). Forskellige organisationer som feks. vandsportsforbundene, Friluftsrådet og Dansk Ornitologisk Forening har bidraget med repræsentanter til en følgegruppe.

Rapporten konkluderer, at den tilgængelige viden om fritidsaktiviteter og deres forstyrrende effekt på vandfugle er begrænset. De undersøgelser, som er lavet, viser generelt, at de fleste typer af fartøjer får fuglene til at svømme væk og flyve op samt, at fartøjer med stor fart forstyrrer mere end langsomme fartøjer. Desuden viser flere undersøgelser, at de fartøjer, der hyppigt skifter kurs, forstyrrer mere end dem, der sejler med en stabil kurs, og som holder sig til bestemte sejlruiter- og render. Men spørgsmålet er, hvordan man skal definere en forstyrrelse, og hvornår den kan tænkes at have afgørende effekt på yngle-successen. Rapporten fastslår således, at det er vanskeligt at demonstrere en kausal sammenhæng mellem forstyrrelsen og en påvirkning af en bestand af fugle. De fleste undersøgelser behandler fuglenes umiddelbare reaktion, men når det kommer til undersøgelser af påvirkninger af hele bestande, er der faktisk ikke nogle undersøgelser.



FÆRDSEL MED MOTORISEREDE BÅDE

HERUNDER FØLGEBÅDE, JETSKI, VANDSCOOTERE OG BÅDE TIL VANDSKIBRUG



Motoriseret sejlads på vandløb

Motoriseret sejlads på sø og å (tilsammen kaldet vandløb) er som for de umotoriserede småbåde dels reguleret gennem naturbeskyttelseslovens regler for de store åer, Gudenåen, Karup Å og Susåen og Tystrup-Bavelse Søerne samt de store søer (Arresø, Bølling Sø, Esrum Sø, Farum Sø, Furesøen og Hald Sø) dels via vandløbslovens kommunale vandløbsregulativer samt reservatbekendtgørelser. Oftest vil der være enkelte paragraffer i disse, der udelukkende er rettet mod motoriseret sejlads, enten i form af deciderede forbud på hele eller dele af vandløbet eller hastighedsbegrænsninger, typisk på 5 knob. Standardundtagelser fra forbuddene er sejlads med videnskabelige formål, myndighedens egen sejlads i forbindelse med varetagelsen af opgaver eller sejlads i redningsøjemed i forbindelse med alvorlig person- eller tingsskade eller til afværgelse af nærliggende fare herfor.

Som beskrevet under afsnittet om idrætter til vands generelt har reguleringen af den rekreative færdsel på sø og å lige som landaktiviteterne været præget af landets begrænsede areal og dermed kravet til os alle om at finde den rette balance mellem erhverv, bosætning, natur og fritidsaktiviteter. Ved de fleste store vandløb har de lokale klubber derfor kunnet aftale

sig frem til regler for brug af (motoriserede) følgebåde i forbindelse med varetagelsen af sikkerheden for børn og unge på vandet ligesom helt specielle og detaljerede regler for følgebåde til brug for elitetræning og konkurrencer. Det samme gælder i mere begrænset omfang brug af speedbåde til vandskibbrug. På det nationale rostadion Bagsværd sø gælder f.eks., at ingen motorbåde må færdes på søen uden, at de træner et rohold. Tilsvarende skal motorbådsførere have modtaget undervisning og taget duelighedsbevis ligesom de skal være opmærksomme på bov- og hækbølger. De organiserede vandsporter er i det hele taget meget optagede af sikkerhed og dermed af at vise hensyn.

For den almindelige bruger kan det altså være virkelig besværligt at læse sig frem til, hvad der er tilladt. Oftest vil det være nemmest at spørge kommunen eller de lokale klubber, som har helt styr på, hvad der er tilladt i deres eget område.

Motoriseret sejlads på havet

For motoriseret sejlads på havet gælder alt ovenstående som beskrevet for den umotoriserede sejlads, men derudover er der reguleret særskilt for vandscootere og visse speedbåde. Baggrunden er en tragisk dødsulykke i Københavns havn i 2017

som resultat af uorganiseret færdsel på jetski. Ulykken skete efter, at der i flere år havde været problemer med hensynsløs færdsel på jetski og vandscootere. En politisk reaktion førte til, at der nu kræves førerbevis (og dermed kursus) og forsikring for at føre vandscooter. DIF og vandsportsforbundene var tilfredse med indførelsen af det nye krav om førerbevis.

Den såkaldte vandscooterbekendtgørelse (i medfør af naturbeskyttelsesloven) fastlægger, at vandscootersejlads er forbudt inden for 300 meter fra kystlinjen således, at der alene må foretages direkte gennemsejling af 300 meter zonen vinkelret på kystlinjen og med en maksimal hastighed på 5 knob. Bekendtgørelsen er ved rapportens tilblivelse netop blevet ændret på to punkter. Den ene ændring giver kommunalbestyrelsen adgang til at dispensere fra forbud mod vandscootersejlads i 300 meter-zonen ved kysterne, så der kan anlægges og bruges trænings- og prøvebaner på søterritoriet med henblik på erhvervelse af vandscooterførerbevis.

Den anden ændring fastsætter de nærmere regler for kommunalbestyrelsens adgang til at vedtage lokale forskrifter om forbud mod ikke-erhvervsmæssig sejlads med visse hurtigt-sejlende fartøjer (f.eks. vandscootere og visse speedbåde) ved udlagte badeområder i badesæsonen.

Kort sagt har man vedtaget regler, der skal øge sikkerheden for alle på og i vandet samtidig med, at man giver mulighed for, at førerne af vandscootere kan opnå de nødvendige kompetencer (og i øvrigt påtage sig det fornødne ansvar, men det falder uden for denne rapport.) Problematikken har drejet sig om uorganiseret vandscootersejlads, men der er faktisk klubber, der uddanner, træner og konkurrerer på jetski og vandscootere (tilsammen kaldet aquabike). Der sejles i forskellige klasser afhængigt af køernes alder, erfaring, dygtighed og motor- og maskinstørrelse. Der sejles i både saltvand og ferskvand på faste og midlertidige baner samt på både store og små bølger. Kort sagt - aquabike er motocross på vand. Det er da også Danmarks Motor Union, der organiserer klubberne. Unionen har været meget opmærksom på, at klubbernes aktiviteter ikke skulle rammes utilsigtet i den ellers helt nødvendige lovgivning på området. Noget tyder dog på, at det kan være nødvendigt med en ændring i reglerne, så selve idrætten også får mulighed for at benytte trænings- og konkurrencebaner.

DIFs holdning

DIF finder, at det vil være i samfundets interesse, at så mange som muligt kommer ind i organiserede rammer i håbet om, at nogle af "bøllerne" kan disciplineres eller sagt på en lidt humoristisk måde: det er ikke kun gadehjørnerne, idrætten skal redde de unge fra.

Speedbåde til vandskibrug falder ikke ind under vandscooterbekendtgørelsen, men ind under speedbådsbekendtgørelsen (hvorfor det er blevet førere af disse både pålagt at tegne en objektiv ansvarsforsikring, men det falder uden for denne rapport at beskrive nærmere). Fartøjets længde og udformning samt motorens kraft bestemmer, om det er nødvendigt at have et speedbåds kørekort. Hvis man har bevis for duelighedsprøven i sejlads for fritidssejlere, dækker dette kravene til speedbåds kørekort. Ellers skal man have speedbåds kørekort, hvis båden er mellem 4 og 15 meter eller hvis en båd på under 4 meter har en motor med over 25 hk, er planende og fremdrivningseffekten i kW som minimum er lig med eller større end kvadratet på skroglængden plus 3. Heldigvis kan man finde en tabel på Søfartsstyrelsens hjemmeside:

www.sofartsstyrelsen.dk

der skaber et godt overblik over disse lidt indviklede udregningsregler.

Kommunalbestyrelsen har mulighed for at forbyde sejlads i badezoner, og Dansk Vandski & Wakeboard Forbund har i nogle tilfælde været bekymrede for, at det ville ske i klubber, hvor badende er tæt på vandskiklubben, f.eks. i Taarbæk.

DIFs holdning

Her anbefaler DIF igen, at der nedsættes lokale brugerråd, som kan drøfte sig frem til, hvordan alle fritidsaktiviteter kan passes ind uden at genere hinanden.

Kommunalbestyrelsen kan nemlig også undtage visse former for sejlads fra forbuddet således, at f.eks. sejlkлубber, roklubber, kajakkлубber, svømmeklubber og andre vandsportsforeninger har mulighed for at anvende følgebåde og redningsbåde ved undervisning, træning og stævner.

DIFs fortolkning

DIF finder, at vandskiklubber falder ind under "andre vandsportsforeninger" og således har mulighed for at anvende både til vandskibrug i medfør af disse lokale forskrifter.

ÅBENT VAND-SVØMNING



Lige som mange andre idrætter oplever svømmesporten også en tilstrømning til udendørs aktiviteter. Inden for ganske få år er såkaldt åbent vand-svømning blevet populær, og den gode nyhed er, at Dansk Svømmeunion hidtil ikke er stødt ind i nogle konkrete problemer i forhold til adgang til åbent vand. Der gælder dog det samme for havsvømning som for alle andre havidrætter, at der er en vis usikkerhed med hensyn til de kommende havplaner (jfr. beskrivelsen af havplaner i afsnittet "Umotoriseret sejlads på havet").

I forbindelse med arrangementer skal der for visse områder (som er enkeltmandsejede) søges tilladelse enten hos Naturstyrelsen, f.eks. ved Esrum sø eller hos kommunerne og "By og Havn". Der er som regel ikke problemer med at få tilladelserne, og svømmeunionen modtager f.eks. afspærring af ruten med

udlægning af bøjer og flydespærring samt flydepontoner til start- og målområde i Københavns havn som et led i samarbejdsaftalen med "By og Havn."

I forbindelse med arrangementet "Christiansborg Rundt" har der dog været en økonomisk udfordring i at få adgang til kanalerne. De kommercielle aktører, f.eks. kanalrundfarterne har i en årrække nemlig krævet kompensation for tabte indtægter.

Svømmeunionen formidler, at man ikke skal svømme i sejlrender, ved havneudmundinger og hvor der ellers er meget trafik i vandet. Tilsvarende oplever unionen meget få sammenstød mellem andre vandsportsaktiviteter og svømmere, og i disse tilfælde gør unionen meget ud af at kommunikere sikker åbent vand-svømning.

SPORTSDYKNING



Sportsdykkerne er lige som svømmerne havets "bløde" trafikanter og er tilsvarende heller ikke hidtil stødt ind i nogle konkrete problemer i forhold til adgang til åbent vand. Dykkerne har dog oplevet mindre tilgængelighed nogle steder i form af hegn og låger, dels i forbindelse med kystsikring, dels i forbindelse med terrørsikring.

Sportsdykning foregår primært på havet (enten direkte fra kysten eller fra båd), men også i enkelte store søer, f.eks. Furesøen, hvor Naturstyrelsen er myndighed. Dansk Sportsdykker Forbund har f.eks. en samarbejdsaftale med Naturstyrelsen, der p.t. indbefatter detaljerede regler for brug af båd i Furesøen, generelle regler for fridykning i søen, fridykning under is i søen samt fridykning i nærheden af de iltningsbøjer, Furesø Kommune har liggende i forbindelse med drift af et iltningsanlæg. Det handler f.eks. om, hvorfra man må søsætte båden, hvor der må sejles og ikke mindst, at båden og dykkerstedet skal bære flag med teksten "Fridykning" og et normalt A-flag.

Hvor svømmerne som regel kan ses i overfladen fra småbåde (og ikke har problemer med sammenstød med andre brugere) er dykkerne mere "usynlige" og har derfor endnu mere brug for markering med bøjer og flag som signal til, at de er der. Søfarende lærer at tage bestik af disse signaler gennem de almindelige søfartsregler, som alle søfarende er forpligtede til at kende, men ikke alle førere af småbåde har tjek på søfartsreglerne og da slet ikke fiskere, som fisker fra land. Sportsdykkerne

oplever derfor indimellem, at ukendskab til søfartsreglerne (og dermed ukendskab til anvendelsen af dykkerbøjer) skaber unødvendige sammenstød med andre brugere.

DIFs forslag

Der er derfor rum for, at alle førere af småbåde – også og måske især de, der lejer eller låner både – får repeteret søfartsreglerne. Tilsvarende kunne man overveje at indføre oplysning om hensyntagen til dykkere i forbindelse med erhvervelse af fisketegn.

De organiserede dykkere lærer, hvor de ikke skal dykke – f.eks. i sejlrender, ved havneudløb osv. og lærer desuden, at et opdateret søkort er det vigtigste redskab til viden om særlige situationer. Det kan være vrage, der ikke må dykkes i af forskellige grunde, f.eks. hvis minørkorpset har konstateret fare for sprængstof eller udslip af gifte.

Søfartsstyrelsen udsender jævnligt meddelelser om opankringsforbud pga. forskellige arbejder på havet, og de organiserede dykkere gør meget ud af at følge med i disse meddelelser. Det siger sig selv, at også dykkerne er spændte på, hvad de kommende havplaner kommer til at betyde for deres færdsel (jfr. beskrivelsen af havplaner i afsnittet "Umotoriseret sejlads på havet").

IDRÆTTER I LUFTEN GENERELT



Idrætter i luften – hanggliding og paragliding, faldskærmsudspring og svæveflyvning – er på den ene side reguleret stramt, hvad angår adgangen til startarealer, tilladelser til flyvninger, krav om certifikater osv., og på den anden side er der ret frit, når man først er kommet op i luften. Der er ingen forbudte områder i Danmark, men der er områder, hvor luftfart kun er tilladt med visse indskrænkninger og på vilkår, som er fastsat for hvert enkelt område. Af hensyn til læsbarheden angives et eksempel herpå i nærværende fodnote⁰⁸

Det betyder, at udøverne både skal kende forudsætningerne for overhovedet at komme afsted og for adgangsreglerne til lands samt ikke mindst luftfartslovgivningen. Der skelnes mellem, når fly og pilot/springer befinder sig på jorden samt transporterer udstyr på jorden og når fly, udstyr, pilot/springer er i luften. Kun i luften gælder luftfartslovgivningen.

Fundamentet for den danske luftfartslovgivning er lov om luftfart (luftfartsloven), som danner rammerne for reguleringen af civil luftfart i Danmark.

Luftfartsloven er en rammeforskrift, som fastsætter de grundlæggende bestemmelser for den civile luftfart. Loven indeholder desuden en lang række bemyndigelsesbestemmelser, som bemyndiger Transport-, Bygnings- og Boligministeren til at fastsætte de mere detaljerede bestemmelser for den civile luftfart, og denne bemyndigelse er videregivet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Denne styrelse udsteder både Bestemmelser for civil Luftfart – de såkaldte BL'er – og bekendtgørelser i medfør af luftfartsloven.

Hvad angår adgangen til lands generelt henvises til afsnittet "Idrætter til fods, herunder gang, løb, orienteringsløb, rulleski, sneski, rulleskøjter, klatring, gang med udstyr (f.eks. en hangglider, kanovogn, sikringsreb til klatring)" og underafsnittet "Særligt for gang med udstyr".

Hvad angår forudsætningerne for overhovedet at komme afsted, er det fælles for alle tre luftidrætter, at udøverne skal gennem en uddannelse, der giver dem certifikat. Det er Statens Luftfartsvæsen, der godkender, hvem der må uddanne piloter og springere, og det er DIF's tre specialforbund: Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Dansk Faldskærms Union og Dansk Svæveflyver Union, der er godkendt hertil.

Alle tre luftsportsforbund har oplevet udfordringer i form af placering af f.eks. vindmøller og nye elmast, som kan have stor betydning for flyvesikkerheden og dermed for klubbernes mulighed for at udøve aktiviteterne. Dertil kommer udfordringer med droner, der også er reguleret for, og der er ved rapportens tilblivelse en ny lovregulering af disse på vej. Det ligger uden for denne rapportens formål at beskrive denne, da det ikke betragtes som idræt.

08 BL 7-20 Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart inden for visse områder Udgave 5,9, december 2015 I medfør af § 3, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 152, stk. 1: 1. Generelt Inden for de områder, der er angivet i afsnit 2, er luftfart kun tilladt med de indskrænkninger og på de vilkår, som er fastsat for hvert enkelt område. 2. Berørte områder 2.1 Forbudte områder Anm.: Der er ingen forbudte områder i Danmark. 2.2 Restriktionsområder 2.2.1 (EK R11) Sjællands Odde Vest. Overflyvning af det militære øvelsesterræn ved Sjællands Odde Vest i en højde mindre end 2000 m (6.500 ft) over havets overflade og inden for et område begrænset af rette linjer, som forbinder punkterne a. 56 00 28N 011 16 56E b. 55 54 13N 011 13 56E c. 55 55 08N 011 07 41E d. 56 01 18N 011 04 36E e. 56 06 43N 011 10 26E og herfra til punkt a, må kun finde sted efter forud indhentet tilladelse fra den eller de lufttrafikjenestesteder, der i AIP DENMARK er angivet for området EK R11.

HANGGLIDING- OG PARAGLIDING



Dansk Hanggliding og Paragliding Union er paraplyorganisation for alle danske hang- og paragliderklubber. Alle, som flyver hangglider eller paraglider (med bopæl i Danmark), er medlem af DHPU, idet organisationen - som den eneste i landet - er bemyndiget (af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) til at udstede flyvebeviser til den enkelte pilot i overensstemmelse med dennes flyveuddannelse. Uden gyldigt flyvebevis, som skal fornyes hvert år, må man ikke lade sig hænges eller paraglide i Danmark.

Hvis man ikke selv er hang- eller paraglider, kan det være lidt svært at finde ud af, hvad der er hvad, og hvornår de er motoriserede, så undtagelsesvis gengives definitionerne på disse nedenfor:

Hangglider: Et bemannet luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning alene bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på faste bæreflader.

Paraglider: Et bemannet luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning alene bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på bæreflade uden fast grundstruktur.

Motoriseret hangglider/paraglider: hangglider eller paraglider med fremdriftsmiddel, i daglig tale kaldet Powered Hangglider (PHG) eller Powered Paraglider (PPG).

Dertil kommer den særlige udgave af en paraglider, som benyttes understel og hjul for at starte og lande, en såkaldt paratrike, som er underlagt en forsøgsordning for ultralette flyvemaskiner.

Som ovenfor nævnt i afsnittet "Idrætter i luften generelt" er DHPU's samarbejdspartner på det statslige og retslige plan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Den såkaldte BL'er for hanggliding og paragliding hedder "Bestemmelser om dragefly og glideskærme", i daglig tale benævnt BL 9-5, og regulerer flyvningen på området.

Uddannelsen af piloter og udstedelsen af flyvebeviser er beskrevet i en driftshåndbog, som er godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. DHPU's driftshåndbogs bestemmelser og regler gælder for alle, som flyver eller organiserer hanggliding og paragliding. Al flyvning i DHPU-regi skal foregå med henvisning til BL 9-5; er der tale om opvisningsflyvning, skal de også overholde BL 5-3. Opstår der nød- eller faresituationer, skal BL'en selvfølgelig ikke følges.

Udover BL 9-5 og BL 5-3 er der en række andre BL'er, bestemmelser og dispensationer, som påvirker hanggliding og paragliding, især: BL 7-15 Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark, PART-SERA (Standardised European Rules of the Air), BL 7-100 bestemmelser, som supplerer PART-SERA, og AIC B 37/12 (Generel dispensation fra forbud mod overflyvning af tæt bebyggede områder med visse luftfartøjer).

Reglerne er forskellige alt afhængigt af typen af flyvning, skrænt-, optræks- eller motorflyvning:

Flyvning på skrænt

Flyvning, hvor piloten udnytter en luftmasse, som presses op ad et skrånende terræn, til at holde højde eller til at stige, betegnes som skræntflyvning. Der er forskellige niveauer og regler for, hvem der må flyve (reguleret gennem omtalte driftshåndbog). Flyvestederne er opdelt i begynderflyvesteder, mellemstadieflyvesteder og avancerede flyvesteder. I Danmark findes der skrænter på alle niveauer. Som en del af uddannelsen skal alle piloter i Danmark kvalificere sig særligt til at kunne flyve skræntflyvning.

Adgangsreglerne i naturbeskyttelsesloven gælder for start- og landingssteder (i luften er det som nævnt BL 9-5, som gælder). Da luftrummet over en ejendom tilhører staten, kan en privat lodsejer altså ikke hindre overflyvninger over sin ejendom, men kan godt hindre, at et luftfartøj starter fra ejendommen (med mindre det udelukkende er fra en sti eller vej).

Ifølge BL 9-5 er det dog ikke tilladt at flyve over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft. Dette gælder også under start og landing. Det er vigtigt her at slå fast, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er af den opfattelse, at dette ikke gør sig gældende over en skrænt, selvom det hører til en privat ejendom i et sommerhusområde. Det er fordi, de vurderer, at der ikke er nævneværdig risiko for at ramme personer, bebyggelser eller genstande på skrænten i modsætning til den plane flade af grunden.

DIFs holdning

Det er vigtigt at kommunikere denne fortolkning til lodsejere med skrænter og til politiet, som behandler henvendelser fra lodsejere, der ikke bryder sig om overflyvning.

Feks. har lodsejere ved skrænterne på nordkysten af Sjælland (hvor der er særligt gode opdriftsforhold) henvendt sig til Nordsjællands politi i den tro, at overflyvning var forbudt. Dette har ført til en dialog mellem DHPU, politiet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som ved rapportens tilblivelse netop har

indgået aftale om, at Nordsjællands politi sætter et borgermøde i stand, og at DHPU udarbejder en visuel vejledning til unionens og styrelsens hjemmesider samt en brochure inkl. en kort tekst om godt airmanship, som omdeles til medlemmerne. Godt airmanship er et generelt anerkendt princip inden for luftfart, hvorefter flyvning bør ske med så ringe ulempe for omgivelserne som muligt.

DHPU og unionens klubber har aftaler med både private og offentlige grundejere rundt omkring i landet. Som for en række af DIF's andre specialforbund, der er afhængige af aftaler med lodsejere, er DHPU også udfordret visse steder. Nogle gange drejer det sig om opholdsforbud og andre gange om brugerbetaling. DIF skal her minde om, at hvis ejeren er offentlig, kan tilladelsen kun betinges af betaling, hvis arrangementet er erhvervsmæssigt eller medfører særlige omkostninger for ejeren (se underafsnittet "Tilladelsen kan betinges af betaling afhængigt af ejerforhold" i afsnittet "Idrætter til lands generelt"). Forudsætningen for, at tilladelsen gives gratis, er således, at arrangementet ikke har erhvervsmæssig karakter.

Dette fremgår f.eks. også som et af vilkårene i et notat fra Naturstyrelsen omhandlende "Vilkår for paragliding på Herstedhøje i Vestskoven": "Det forudsættes, at der udføres træning som klubaktivitet og ikke kommercielle kurser."

DIFs holdning

Den forståelse for det almennyttige idrætsliv forventer DIF at finde hos alle offentlige ejere.

DIFs anbefaling

Derudover er skræntflyvningen også udfordret af fredninger, og som altid anbefaler DIF at tage udgangspunkt i facts om det, fredningen har til formål at beskytte og at indrette sig, så beskyttelsen varetages, når aktiviteterne planlægges.

Dette har DHPU f.eks. gjort i unionens dispensationsansøgning til en kommende fredning af Stevns Klint. Unionen har budt fredningen velkommen, men i stedet for at udpege to statiske steder, hvorfra flyvningen kan foregå, foreslår unionen en dynamisk model, hvor unionen i samarbejde med kommunen (som er plejemyndighed) at flytte flyvestederne løbende i takt med, hvor de beskyttede arter befinder sig, og hvor den fremherskende vind befinder sig – dette sidste af hensyn til udøvernes sikkerhed. Unionen ønsker således en dispensation, hvor det slås fast, at strækningerne fastlægges ud fra plejemyndighedens viden og ud fra en flyvemæssig risikovurdering. Samtidig er unionen åben over for, at der dermed kan blive flyveforbudsstrækninger og at kommunikere disse til sine medlemmer lige som, man vil kunne medvirke ved opsætning af for eksempel QR-koder ved flyvesteder, som linker til relevant og aktuel flyveinformation på DHPU's hjemmeside. Ved rapportens tilblivelse venter unionen spændt på Miljø- og fødevarerklagenævnets afgørelse, som forventes i 2020.

Skræntflyvning er meget unikt i Danmark, og gæstepiloter rejser til Danmark (især til Vestjylland) fra Alperne for at opleve de danske forhold. Som udenlandsk pilot må man flyve i Danmark i op til 30 dage med sit udenlandske flyvebevis.

De fleste gæstepiloter rejser til Danmark i grupper på 40-50 personer. Derfor er det så vigtigt at kommunikere reglerne for flyvning i Danmark, dels på de pågældende steder, dels via direkte henvendelse til søsterorganisationerne i andre lande med opfordring til at tage kontakt til den lokale klub for at få vejledning. Unionen arbejder for indførelse af et krav om registrering af gæstepiloter i Danmark i BL 9-5 og er i dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen herom.

Optræksflyvning

Flyvning, hvor piloten opnår højde ved hjælp af et optræksystem, betegnes som optræksflyvning. Optræksflyvning er reguleret af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som godkender de optrækspladser, DHPU benytter. Optrækspladserne er markeret på såkaldte ICAO kort, som er pilotens "lufttrums kort". Almindelig lufttrafik skal holde 1 NM (cirka to kilometers) afstand fra optrækspladser. ICAO-kort indeholder også information om fuglemigration og støjfølsomme naturområder, som medfører restriktioner for flyvning. Optræksflyvning over 150 meter sker efter de internationale VFR-regler (visual flight rules).

Optrækssystemer i Danmark skal godkendes af DHPU jfr. ovenfor omtalte driftshåndbog. I dag har DHPU tre former for optrækssystemer: bil, båd og spil. Dermed findes der optræksaktiviteter både på landjorden og på vandet. Ved rapportens tilblivelse er der to el-spil i Danmark, og i fremtiden vil DHPU gerne udskifte alle benzindrevne spil med el-spil. Se også sidst i afsnittet om faldskærmsspring.

Lige som ved skræntflyvning er unionen også udfordret af, at optræksflyvning påklages i forbindelse med fredninger. I en klagesag om Furesø Kommunes landzonetilladelse til para- og hanggliding-aktiviteter på Flyvestation Værløse, var det en tidligere fredning, som blev afløst af et landsplandirektiv for flyvestationen, der gav anledning til klage over en lang række forhold fra Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomite. Der blev klaget over, at flyvningen ville være til gene for både natur, dyreliv og andre brugere af området. Naturstyrelsen, der ejer arealet, har tidligere godkendt aktiviteterne, og kommunens tilladelse er således i tråd hermed. Der er forventeligt stillet en række vilkår for Naturstyrelsens godkendelse, som f.eks. at foreningen kun har tilladelse til at færdes med én bil udelukkende til transport af grej, at der kun må benyttes eldrevne spil til optræk, at der ikke må flyves med motor, og at der skal tages hensyn til øvrige besøgende og aktiviteter samt en henstilling om, at flyvning i lav højde foregår inden for et givet areal af hensyn til fuglelivet. Kommunen stillede tilsvarende vilkår og lagde i sin tilladelse vægt på, at aktiviteterne ikke stiller krav til ændringer i det fysiske miljø, og at den umotoriserede flyvning ikke vil medføre støjgener. Klageren anførte, at kommunen ikke har vurderet, om nedfald af linen efter optrækning vil medføre støj, hvortil foreningen oplyste, at der benyttes en kunststofline af 2 mm tykkelse, og at en line vejer ca. tre gram pr. meter – dette for at klargøre, at der ikke er tale om en flere hundrede kilo tung stålwire, der falder gennem luften.

Klageren var som nævnt også bekymret for fugle- og dyreliv, og Planklagenævnet har derfor foretaget en vurdering af, om para- og hangglidingen kunne antages at forringe levestederne for fuglene på området. Det vil komme for vidt at nævne samtlige arter og vurderingen af dem i denne rapport. Her skal

blot nævnes, at Planklagenævnet fandt to fuglearter, som kunne tænkes at blive påvirket, hvorfor nævnet i sin afgørelse stillede vilkår om, at flyvningen skal foregå i en afstand af 150 meter fra en nærliggende mose og sø, hvor disse arter yngler. Foreningen havde allerede på forhånd oplyst, at man let ville kunne leve med et sådant forbud, da flyverne ingen interesse har i at overflyve våde og fugtige områder.

Planklagenævnet stadfæstede kommunens afgørelse, og ud over førnævnte vilkår stillede også vilkår om, at der kun må køres med bil én gang dagligt ind og ud af området, og at bilen skal holde stille, når aktiviteterne er i gang.

Igen et eksempel på, at der er blevet taget udgangspunkt i facts om det, det er formålet at beskytte og at indrette aktiviteterne, så beskyttelsen kan varetages - i stedet for at forbyde aktiviteterne.

Motorflyvning

PPG er den hurtigst voksende disciplin i DHPU. I dag skal man først være færdiguddannet hang- eller paraglider-pilot for at må tage en tillægsuddannelse til motorflyvning. På grund af den store efterspørgsel er DHPU ved at udarbejde en motoruddannelse, som vil gøre det muligt for nye medlemmer at starte direkte til motorflyvning.

Motorflyvning er reguleret af BL 9-5, AIC B 37/12, BL 9-6 og BL 7-15 (for flyvning over 150 meter også PART-SERA og BL 7-100). Ved motorflyvning kræves der en særlig sikkerhedsafstand på 25 meter til bygninger, tamdyr, køretøjer, mennesker og offentlige veje. I forbindelse med start og landing skal der være en lodret afstand på minimum 150 meter til tætbebyggede områder. Motorstørrelsen er begrænset til 25 hk, og støjniveauet må ikke overstige den grænse, der er fastsat for ultralette flyve-maskiner i BL 9-6.

Derudover er der en restriktion på 300 meters minimumshøjde for flyvning med motor over støjfølsomme naturområder. Disse p.t. 66 områder er listet som et bilag i BL 7-15 ("Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark", som er en implementering af et EU-direktiv), og som nævnt ovenfor er de markeret på pilotens ICAO kort. Selve BL'en indeholder også et kort over områderne, som er tilholdssteder for fugle og pattedyr i Danmark, hvor det er vurderet, at overflyvning i lav højde vil kunne medføre betydelige forstyrrelser på grund af støj.

DHPU oplever et voksende antal klager over støj forbundet med motorflyvning og forventer, at problemet vil vokse sammen med det stigende antal motorpiloter.

FALDSKÆRMSUDSPRING



Dansk Faldskærms Union er bemyndiget (af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) til at udstede flyvebeviser til den enkelte pilot i overensstemmelse med dennes flyveuddannelse. Det er "BL 9-1, udgave 10 [19. januar 2006]. Bestemmelse om faldskærmsudspring", der indeholder de detaljerede bestemmelser og definitioner relateret til faldskærmsudspring. Indtil videre foregår faldskærmsudspring fra fly, som selvfølgelig afgår fra en flyveplads med miljøgodkendelse. Denne rapport beskæftiger sig "kun" med adgangen til naturen og dermed ikke med adgangen til flyvepladser, hverken de asfalterede baner eller græsbanerne. Miljøgodkendelserne tildeler operationer, som er defineret som start og landing med fly.

Faldskærmspringerne skal imidlertid også have et sted at lande, og disse steder er benævnt "springpladser". Unionens klubber har en god dialog med de enkelte kommuner om, hvor de må lande, og er i besiddelse af et kort over springpladserne

i kommunen. Pladserne kan have forskellig størrelse alt afhængigt af geografiske muligheder og springernes behov. Det hænder selvfølgelig, at en springer er nødt til at lande uden for springpladsen (f.eks. på grund af pludseligt opståede vindforhold), og her er det en del af springernes uddannelse, at man i disse tilfælde tager kontakt til lodsejeren og fortæller, hvor man er landet og evt. yder kompensation for tabte værdier. Feks. opdrages springerne til at gå i plovfuren på en kornmark, hvis man har landet her, men at godtgøre evt. skader på kornet, der måtte være opstået i forbindelse med landingen.

Som noget nyt er faldskærmsudspring fra optræk – og altså ikke fra fly – på vej. Unionen har et samarbejde med Dansk Hanggliding og Paragliding Union om at udvikle optræk ved hjælp af et elektrisk spil. Man vil altså i fremtiden kunne se frem til en mindre miljøbelastende måde at få springerne i luften på – noget der vil kunne give mange flere spring.

SVÆVEFLYVNING



For svæveflyvning er det først og fremmest "BL 9-9 udgave 2 (28. august 2002) Bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig svæveflyvning", der indeholder de detaljerede bestemmelser og definitioner relateret til svæveflyvning, og den suppleres af en lang række andre BL'er, som af hensyn til læsbarheden fremgår af nærværende fodnote.⁰⁹ Man skelner mellem to slags svævefly: 1. Motorsvævefly (defineret som "svævefly med motor") og 2. Svævefly: (defineret som "et ikke-kraftdrevet luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på flader, der forbliver faste, så længe flyvebetingelserne ikke ændres").

Dansk Svæveflyver Union er godkendt som luftfartsvirksomhed

⁰⁹ 1. Referencedokumenter 1.1 BL 1-1, Bestemmelser om vedligeholdelse og ændring af luftfartøjer, seneste udgave. 1.2 BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdygtighedskrav, generelt, seneste udgave. 1.3 BL 3-7, Anmeldelse og registrering af private flyvepladser, seneste udgave. 1.4 BL 6-100, Bestemmelser om begrænset eneflyvning, svævefly, seneste udgave. 1.5 BL 6-101, Bestemmelser om lokalflyvningstilladelse, svævefly, seneste udgave. 1.6 BL 6-102, Bestemmelser om svæveflyvercertifikat, S-certifikat, seneste udgave. 1.7 BL 6-104, Bestemmelser om motorsvævefly, seneste udgave. 1.8 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, seneste udgave.

af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og har værkstedsgodkendelser i henhold til bestemmelser fra de europæiske myndigheder. (Den Europæiske Unions luftfartssikkerhedsagentur / EASA). Gennem de forskellige regelsæt har Dansk Svæveflyver Union godkendelse til både at operere svævefly i Danmark, at uddanne nye svæveflyvepiloter og svæveflyveinstruktører samt at opretholde værksteder. Disse værksteder lever op til den høje standard, som myndighederne sætter til vedligeholdelse af fly, og det arbejde, der udføres, er højt specialiseret arbejde udført af uddannede frivillige.

Dansk Svæveflyver Union samarbejder med myndighederne omkring brugen af luftrummet, herunder omkring åbning af særlige svæveflyveområder i de kontrollerede lufthavnes terminalområder. Samarbejdet er godt, men unionen er meget opmærksom på, at man også fremover sikrer, at der fortsat er plads til fritidsflyvningen i Danmark, herunder svæveflyvningen.

Svæveflyveklubberne i Danmark opererer fra pladser fordelt over hele landet, og enkelte steder opererer flere klubber fra samme plads. Som for mange andre idrætter samarbejdes der med både offentlige og private lodsejere. De kommunale



pladser benyttes typisk af flere forskellige luftsportsgrene i fællesskab. Og netop svæveflyvepladserne er det område, hvor unionen ser de største udfordringer i det daglige arbejde - både i samarbejdet med myndighederne i hverdagen og i forhold til naboer og andre interessenter.

Hvis en svæveflyveplads f.eks. nedlægges i forbindelse med opsætning af vindmøller, er det meget vanskeligt at finde en ny placering til flyvepladsen. Et andet eksempel på udfordring er fortolkningen af et svævefly med en lille hjælpemotor, som kun tages i brug i nødstilfælde. Bare det, at motoren sidder der, gør, at flyvningen bliver opfattet som motorflyvning og derfor falder ind under bestemmelserne om ovenfor nævnte BL 7-15 ("Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark"), hvilket i de pågældende områder vil forhindre svæveflyvning og nedlæggelse af pladsen - altså også selvom motoren slet ikke tages i brug.

[Det kan muligvis sammenlignes med sejlenes mulighed for nødhavn.]

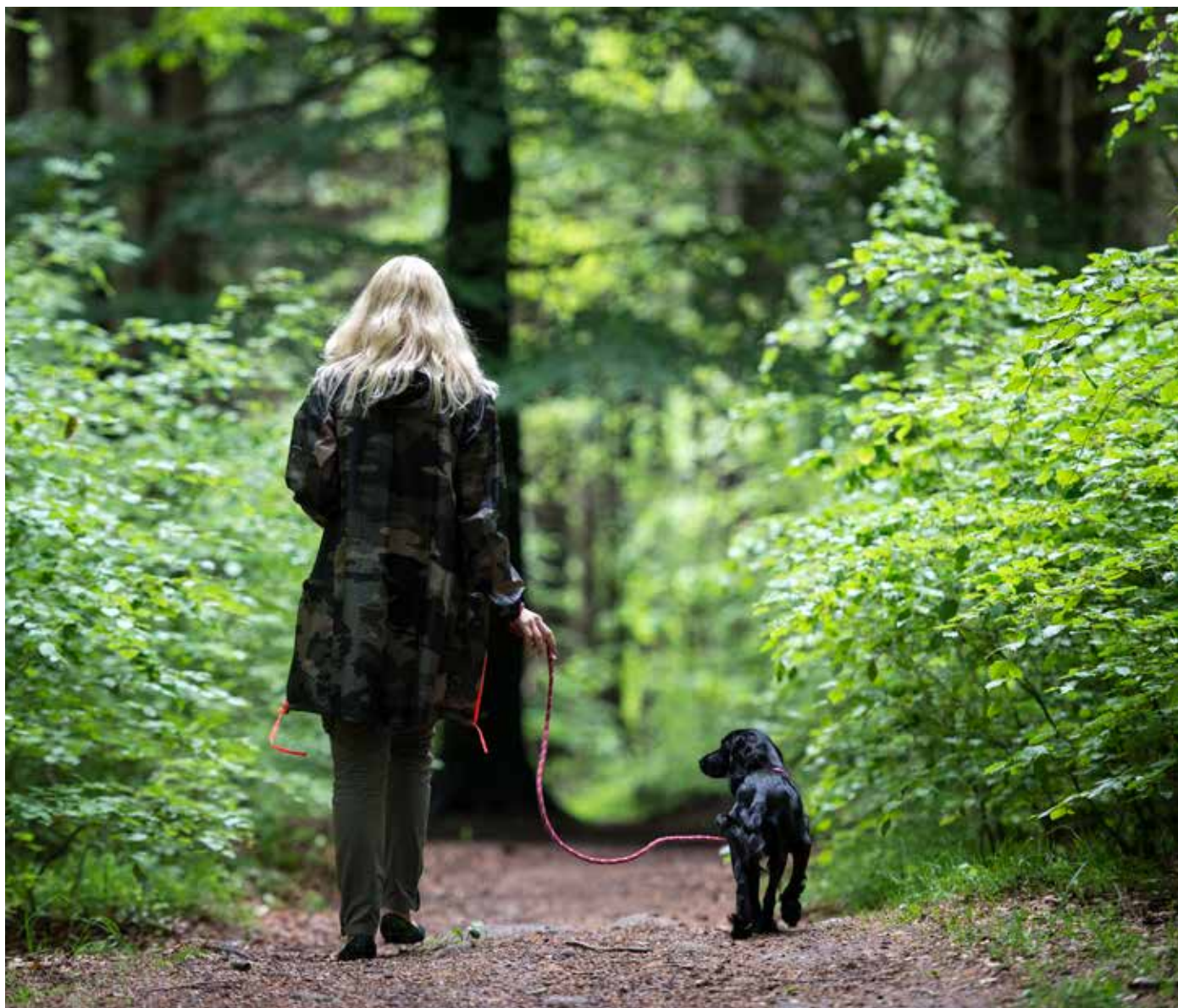
Alle pladser i Danmark har naturligvis en miljøgodkendelse (efter miljøbeskyttelsesloven), som regulerer støj fra flyveaktiviteterne, operationer fra pladserne og andre miljømæssige aspekter. Herudover har lokalplansforhold en stor betydning for pladsernes indretning og for brugen af pladserne i hverdagen.

Grundstenen i svæveflyvesporten er distance- og hastighedsflyvninger, og hvert år gennemfører svæveflyverne distanceflyvninger i Danmark på helt op til 800 km. For at komme i luften til sådanne flyvninger har startspillet brugt ca. 1 liter diesel eller slæbeflyet ca. 3 liter benzin. Det er en meget beskedent brændstoføkonomi, og Dansk Svæveflyver Union støtter udviklingen i miljørigtige løsninger frem mod eldrevne slæbefly og el-spil.

DIFs holdning

DIF finder, at der må kunne findes en løsning, hvor en sådan fortolkning ikke kommer til at stå i vejen for hovedaktiviteten.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNING



Det er 20 år siden, at miljø- og energiminister Svend Auken inviterede til en konference under overskriften "Er lovgivningen om offentlighedens adgang til naturen i pagt med tiden?" I forlængelse af konferencen foreslog ministeren, at der blev nedsat et udvalg, der skulle undersøge offentlighedens adgang til naturen. Adgangsudvalget kom med en betænkning, som kun delvis blev fulgt op af den efterfølgende minister, men betænkningen har dannet grundlag for mange fortolkninger og gode drøftelser mellem organisationerne i årene derefter.

Der er sket meget i naturen og med friluftslivet siden, og vi står foran en natur- og biodiversitetspakke, som kommer til at ændre på begge dele – mere urørt skov, flere væltede træer, større vådområder og samtidig en stigning i befolkningens motivation for at komme ud at røre sig i naturen, heldigvis!

DIFs holdning

DIF finder, at der er behov for, at alle parter får drøftet de nye vilkår godt og grundigt igennem, så alle kan indrette sig efter både natur- og sundhedshensyn.

DIFs forslag

DIF foreslår et ministernedsat dialogforum om adgang og natur, hvor en række rekreative organisationer arbejder faktabaseret sammen med lodsejere og naturorganisationer.

REFERENCER

LOVREGISTER:

Adgangsbekendtgørelsen
Færdselsloven
Hundeloven
Klitfredningsbekendtgørelsen
Lov om offentlige veje
Luftfartsloven
Mark- og vejfredsloven
Miljøbeskyttelsesloven
Natura 2000 udpegninger
Naturbeskyttelsesloven
Ordensbekendtgørelsen
Vandløbsloven

LITTERATUR:

Adgangsudvalget, Betænkning fra Adgangsudvalget, 12/10-2001.

Baaner, Lasse (2018): De danske adgangsregler: Reglerne for almenhedens færdsel i og brug af den danske natur. Frederiksberg: Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet. IFRO Rapport, Nr.272"

Miljøstyrelsen, Vejledning om adgangsreglerne, <http://mst.dk/friluftsliv/hvad-maa-jeg-i-naturen/hvor-maa-jeg-faerdes/vejledning>.

Miljøstyrelsen, Fakta om Natura 2000-områderne, <https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraaderne>.

Love og bekendtgørelser kan findes på www.retsinformation.dk

*Referencer til enkeltsager fremgår af fodnoter i rapporten.

NOTER

[illegible]

NOTER

[illegible]

