

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2025-1132098
27-05-2025

Høringsnotat

Bekendtgørelse om vinddrevne køretøjer

Færdselsstyrelsen har den 4. april 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om vinddrevne i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. maj 2025.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: TUR, Forsikring og Pension.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Blåvand Fuglestation, Fanø Kommune, DOF-Nordjylland, Danmarks Naturfredningsforening, DOF BirdLife, DI Turisme, Kultur & Oplevelser, Jammerbugt Kommune, Dansk Erhverv, DOF Furesø, Friluftsrådet, Hjørring Kommune, Varde Kommune, Dansk Camping Union, DOF Sydvestjylland, Værløse Naturgruppe, Dansk Førstehjælpsråd, Danmarks Naturfredningsforening Furesø, Kurt Nielsen, Dansk Parakart Klub, Blåvand-Ho Borgerforening, Chris Gade.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Fanø Kommune bemærker, at kommunens Erhvervs-, natur- og teknikudvalg finder det positivt at der med bekendtgørelsesudkastet er taget initiativ til at finde en permanent løsning på de udfordringer, der har været rejst i forhold til lovligheden af kørsel med strandsejlere og andre vinddrevne køretøjer, og at der således tages skridt i retning af at sikre mulighed for fortsat at kunne køre med disse.

Muligheden for fortsat at kunne køre med vinddrevne køretøjer på strandene i rekreativt og sportsligt øjemed har stor betydning for erhverv og turisme på Fanø og andre steder.

Udvalget finder det vigtigt, at regulering med henblik på lovgivning sker på en måde, som ikke medfører væsentlig administrativ eller praktisk belastning af hverken aktører eller myndigheder.

Ligeledes finder udvalget det vigtigt, at reguleringen ikke medfører væsentlige økonomiske konsekvenser for erhverv og enkeltudøvere. I modsat fald kan det have indvirkning på aktørernes muligheder for at gennemføre aktiviteter og dermed for erhverv og turisme.

Kommentar:

Det kan oplyses, at hensigten med bekendtgørelsen er at sikre muligheden for, at der stadig kan køres med vinddrevne køretøjer.

DOF-Nordjylland bemærker at det er deres opfattelse, at tilladelse til kørsel med vinddrevne køretøjer på ingen måde bør udstrækkes til strækninger, hvor der ikke allerede i dag er tilladt at køre med bil. Begrundelsen er, at DOF-Nordjylland er meget bekymrede og uforstående over for, at man overvejer at tillade strandsurfing på offentlige strande, hvor strandsurfing ikke hidtil har været praktiseret. Det er både bekymrende for andre besøgende og for ynglende fugle på stranden.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at brug af strande til vinddrevne køretøjer kræver vedligeholdelse af strandene f.eks. som fjernelse af opskyl og fjernelse af opvækst af planter. Den bedste strand at køre med vinddrevne køretøjer er en ren og plan strand. Med Fanø som eksempel, sker det ofte ved at kommunen, som også kan være strandejer, foretager dette. Det betyder at store maskiner som landbrugsharver og affaldsopsamlingsmaskiner kommer til at køre igennem strandene. Sådanne maskiner har stor indflydelse på en strand – f.eks. Fanøs, som har en strand, hvor store sedimentaflejring forekommer – hvordan den naturlige strandudvikling foregår. Planter og småklitter fjernes samtidig med, at det giver stor forstyrrelse for yngle- og rastende fugle.

DOF BirdLife bemærker, at de finder den manglende høring af DOF BirdLife beklagelig. DOF BirdLife bemærker videre, at tilladelser til strandsurfing efter DOF BirdLifes opfattelse bør bero på konkrete konsekvensvurderinger, hvor der meddeles tilladelse i fx 5 år ad gangen og med mulighed for inddragelse af tilladelsen. Det vil medvirke til, at der ikke opbygges betydelige erhvervsmæssige interesser, hvor firmaer får hævd på strandsurfing på offentlige strande.

Bekendtgørelsen indeholder heller ikke noget krav om fremtidig konkret konsekvensvurdering, hvilket også er et krav i Natura 2000-lovgivningen. Hovedparten af de foreslåede områder ligger i Natura 2000-områder, hvor der er skærpet lovgivning i forhold til naturbeskyttelse. På opfordring har vi fået at vide i Færdselsstyrelsen, at der ikke har været indhentet rådgivning fra hverken Miljøministeriet eller Ministeriet for Grøn Trepert, der er ansvarlig for Natura 2000-beskyttelsen og lovgivningen. Det virker meget uhensigtsmæssigt.

Kommentar:

Det kan oplyses, at der efter bekendtgørelsen stilles krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept. Det er herudover en betingelse, at området skal fremgå af bilag 1 til bekendtgørelsen.

DI Turisme Kultur & Oplevelser bemærker, de ser positivt på bekendtgørelsen, som i højere grad end det hidtidige forbud mod køretøjerne understøtter turisternes fortsatte mulighed for at opleve

den danske kyst og naturens kræfter på en unik og uforglemmelig måde. Danmark har over 8.500 km kystlinje, som rummer et enormt potentiale for investeringer i både de lokale og turisternes efterspørgsel på bæredygtige og innovative attraktioner, der integrerer det naturskønne landskab.

Det hidtidige forbud af strandsurfing siden marts 2025 har i DITKO's optik været et uproportionalt indgreb i en aktivitet, og dermed også et rejsemotiv, som bidrager til den outdoorturisme, som betegnes som et vigtigt potentialeområde i den nationale turismestrategi. Ifølge Vejdirektoratet er der i perioden 2014 til 2023 ikke registreret nogen ulykker med strandsurfere i politiets ulykkesstatistik.¹ Det hidtidige forbud kan samtidig risikere at danne præcedens for andre typer af aktiviteter af bagatellignende karakter, som foretages på strande, der hvor færdselsloven gælder.

DITKO er enig i, at den nye bekendtgørelse skal bringe de vinddrevne køretøjer i overensstemmelse med færdselslovens tilladelser på strandene, men lægger samtidig vægt på, at dette skal ske uden unødigt bureaukrati og regulering, som ikke står mål med risikoen for ulykker ved strandsurfing, jf. ovenstående statistik.

Dansk Erhverv bemærker, at vinddrevne køretøjer er populære, særligt ved Vestkysten. Mange turister camperer og booker feriehuse ved Vestkysten på grund af muligheden for strandsurfing. Turismen skaber arbejdspladser i landdistrikterne og bidrager massivt til den lokale økonomi. Alene i Tønder Kommune skaber turismen et forbrug på 2,66 mia. kr. (2023) og bidrager til de offentlige finanser med 998 mio. kr. skatter og afgifter afledt af turismen (2022). Det var derfor et stort problem, da Syd- og Sønderjyllands Politi den 28. februar 2025 kundgjorde et forbud mod den populære kørsel med vinddrevne køretøjer inden for anviste områder på Rønmø's brede strand. Forbuddet førte til aflysninger af bookede feriehuse og til en generel usikkerhed om fremtiden for den populære turistaktivitet. Dansk Erhverv vil gerne takke transportminister Thomas Danielsen (V) for hurtigt at have handlet på sagen og lavet en bekendtgørelse, der har til formål at lovliggøre vinddrevne køretøjer med virkning allerede fra den 15. maj 2025. Dermed ser det ud til, at den vigtige højsæson bliver reddet.

Både turister, firmagrupper og private udøver aktiviteten i stor stil. Der er også klubber og foreninger, der har arrangeret regattaer og mesterskaber inden for sporten for flere større hold. Aktiviteterne vurderes at bringe 10.000 gæster årligt til de to vadehavsøer, Rønmø og Fanø. Rønmø har en af de bedste og bredeste strande på verdensplan til aktiviteterne, og dette unikke oplevelsestilbud er en vigtig del af øens outdoor-profil. Der er flere kommercielle strandsurferskoler og -udlejere på Rønmø, som sammenlagt har investeret i omkring 80 vinddrevne køretøjer af forskellig art. Disse outdoor-aktivitetsudbydere så deres erhvervsmuligheder udraderet og deres investeringer i udlejnings- og skolegrej tabt som følge af forbuddet.

Politiet har sammen med Naturstyrelsen op til sæsonen 2024 eftersat forholdene for den kommercielle kørsel med strandsejlere på Sønderstrand på Rønmø og godkendt disse som forsvarlige og sikre. Politiet har også undersøgt registrerede færdselsuheld i en femårig periode fra 1. november 2018 til 31. oktober 2023, og der er kun registreret to færdselsuheld på Fanø Strand. Begge færdselsuheld er uden personskade.

Dansk Erhverv bakker op om udkastet til bekendtgørelse om anvendelse af vinddrevne køretøjer. Det er rimeligt, at der stilles visse krav til køretøjerne og kørsel med dem, nu hvor de bliver omfattet af Færdselsloven. Det er imidlertid vigtigt at huske, at det er begrænset, hvad der har

været af ulykker hidtil, og at vinddrevne køretøjer er blevet brugt i årtier, uden det har skabt væsentlige problemer. Dansk Erhverv vil appellere til, at man med bekendtgørelsen ikke pålægger udlejere mv. krav, som ikke har været praksis hidtil, og som derfor besværliggør deres forretningsdrift unødvendigt.

Kommentar:

Der kvitteres for de indsendte høringssvar og den positive tilbagemelding. Det er hensigten med bekendtgørelsen at sikre muligheden for, at der stadig kan køres med vinddrevne køretøjer.

Friluftsrådet bemærker, at de først og fremmest bakker op om, at der bliver skabt ordentlige forhold for disse aktiviteter, der hidtil har foregået uden et retsligt grundlag. Friluftsrådet er overordnet optaget af, at færdslen skal ske under stor hensyntagen til øvrige naturgæster – færdselsarter. Det er vigtigt at der bliver vist stor hensyn fx til ridende hvor hestene kan blive skræmt af disse køretøjer. Ligeledes vil andre, der færdes i de konkrete områder kunne føle sig indskrænket af og/eller usikre på grund af disse - for mange ukendte - køretøjer og den måde og de hastigheder de bevæger sig på og med.

Friluftsrådet er opmærksom på at denne form for køretøjer ikke er helt uproblematisk i forhold til naturhensyn. Friluftsrådet forventer at der efter en lokalvurdering vil blive truffet forholdsregler der gør at færdsel med vinddrevne køretøjer ikke påvirker naturhensyn urimeligt.

Kommentar:

Det kan oplyses, at der efter bekendtgørelsen stilles krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept. Fastsættelse af de nærmere betingelser for kørsel med vinddrevne køretøjer påhviler den enkelte lodsejer. Det er herudover en betingelse, at området skal fremgå af bilag 1 til bekendtgørelsen.

Dansk Camping Union bemærker, at de finder det positivt, at der stilles klare krav til sikkerhedsudstyr, bremsesystemer og brug under sikre vejrforhold. Dansk Camping Union støtter særligt, at der ikke må køres i lygtetændingstiden og ved høje middelvindshastigheder, samt at der sikres let og sikker styring af køretøjerne.

Kommentar:

Der kvitteres for det indsendte høringssvar. Det kan oplyses, at der efter høringsperiodens afslutning er foretaget visse ændringer af bekendtgørelsen, herunder til krav om hjelm. Der henvises til nedenstående afsnit 16 om bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet.

Dansk Parakart Klub bemærker, at de ser meget positivt på udkastet til bekendtgørelse omkring anvendelse af vinddrevne køretøjer. Især da der er ganske få anledninger til misforståelser.

Kommentar:

Der kvitteres for det indsendte høringssvar og den positive tilbagemelding.

Chris Gade bemærker, at der bør stilles krav om, at førere af vinddrevne køretøjer skal være fyldt 15 år, dog minimum 18 år, hvis køretøjet er indrettet til flere personer. Han bemærker endvidere at der bør laves regler om krav og forsikring i stil med motoriserede løbehjul.

Kommentar:

Spørgsmålet om alderskrav og krav om forsikring vil kræve en ændring af færdselsloven, da det er vurderingen, at der ikke er bemyndigelse til at fastsætte regler herom på bekendtgørelsesniveau i medfør af færdselslovens § 68. Der henvises til afsnit 16 om bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet.

2. Bemærkninger om markering af og skiltning i områder hvor færdsel med vinddrevne køretøjer er tilladt

DOF-Nordjylland bemærker, at det bør markeres tydeligt, f.eks. med pæle, hvor det er lovligt at køre med vinddrevne køretøjer. Ved en tydelig mærkning vil det være muligt for sportsudøverne at respektere afgrænsningen. Det vil fremme overholdelsen, idet de kørende vil ønske sig respekteret af andre strandgæster ved at disse kan se, reglerne/afgrænsningen bliver overholdt. Ingen af sportsudøverne vil ønske sig anmeldt. Yderligere bør der opstilles tydelig skiltning med reglerne for afgrænsning – stedligt og tidsmæssigt. Det bør fremgå tydeligt, hvem der er tilsynsmyndighed og kontaktoplysninger dertil. DOF-Nordjylland foreslår, at der udvikles et eller to piktogrammer, dels om kørsel med vinddrevne køretøjer med oplysning om perioden, hvor det er tilladt, dels om at kørslen er forbudt. DOF-Nordjylland bemærker videre, at der bør være skilte med oplysning om tilsynsmyndighed og kontaktoplysninger dertil, hvis der alligevel skulle blive kørt uden for det afmærkede område.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at udkastet til bekendtgørelsen tager sit udgangspunkt i færdselsloven § 68, hvor der skrives om sikkerhed og gives mulighed for at indskrænke et område, hvorpå et køretøj må benyttes. Disse indskrækningsmuligheder bør anvendes bedre for at sikre at kørslen kun tillades på de mest hensigtsmæssige arealer ift. strandenes øvrige brugere.

DOF BirdLife bemærker, at de to steder på hhv. Rømø og Fanø, hvor der hidtil har været hyppig brug af strandsurfere (ved udlejning) er der sket afmærkning af en 'bane', hvor andre brugere i vidt omfang har valgt at gå udenom, fordi det er utrygt at gå gennem banen. Denne form for eksklusiv brug af strandene bør begrænses mest muligt, og DOF BirdLife ser p.t. ikke behov for udvidelse af de to områder.

DOF-Sydvestjylland bemærker, at der ved Ved Rindby Strand på Fanø bør udpeges et præcist areal med tydelig fysisk afmærkning med pælerækker af områderne, hvor kørsel er tilladt med vinddrevne køretøjer, således at der ikke kan være tvivl om afgrænsningen.

Kommentar:

Efter bekendtgørelsen stilles der krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept og på de områder, som fremgår af bilag 1. Det er op til lodsejer/vejejer selv

at afgøre, hvordan man konkret ønsker at markere områder, hvor det er tilladt at køre med vinddrevne køretøjer.

3. Bemærkninger om maksimal hastighed for vinddrevne køretøjer.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at der bør angives et maksimum for vinddrevne køretøjers hastighed på strande. De meget høje hastigheder, der kan opnås, umuliggør overholdelsen af bekendtgørelsen vigepligt for køretøjerne.

DOF Birdlife bemærker, at det er utrygt for andre brugere, at der ikke fastsættes nogen form for hastighedsbegrænsning.

DOF-Sydvestjylland bemærker, at færdselslovens regler om hastighedsbegrænsning (30 km på stranden) bør håndhæves og der bør opsættes skilte med information om konsekvens/bødesats, dersom færdselsloven ikke overholdes.

Kommentar:

Det bemærkes, at et vinddrevet køretøj anses for at være omfattet af definitionen af et køretøj i færdselslovens § 2, nr. 10. Efter færdselslovens § 42, stk. 1, må køretøjers hastighed ikke overstige de generelle hastigheder, der er fastsat inden for henholdsvis tættere bebygget område (50 km i timen) og uden for tættere bebygget område (80 km i timen). Derudover kan der lokalt fastsættes hastighedsgrænser, jf. færdselslovens § 42, stk. 4 og 5. Et vinddrevet køretøj skal derfor overholde de til enhver tid fastsatte hastighedsgrænser for køretøjer.

Det følger endvidere af færdselslovens § 41, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Dette gælder således også for et vinddrevet køretøj, som kører på færdselslovens anvendelsesområde.

4. Bemærkninger om kørsel med vinddrevne køretøjer i fuglenes yngletid.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at man af hensyn til anden lovgivning som gælder for strandområder bør overveje om kørsel med vinddrevne køretøjer på strande ikke må ske i fuglenes yngletid.

DOF Birdlife bemærker, at der er ingen retningslinjer for strandsurfing i forhold til årstiden (fx yngletiden eller perioder, hvor der er mange rastende fugle på strandene).

Kommentar:

Det kan oplyses, at der efter bekendtgørelsen stilles krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept. Fastsættelse af de nærmere betingelser for kørsel med vinddrevne køretøjer påhviler den enkelte lodsejer. Det er herudover en betingelse, at det udpegede områder findes på bilag 1 til bekendtgørelsen. Derudover fremgår det af bekendtgørelsens § 4, at kørsel med vinddrevne køretøjer kan begrænses af anden lovgivning.

5. Bemærkninger om promillegrænse og indtagelse af euforiserende stoffer i forbindelse med færdsel i vinddrevne køretøjer

Dansk Camping Union bemærker, at de vil anbefale, at der indføres en promillegrænse på 0,5 for førere af vinddrevne køretøjer, hvis den ikke allerede findes, i lighed med - hvad der gælder for andre færdselsrelaterede køretøjer.

Chris Gade bemærker, at Færdselslovens § 53 og 54, stk. 1 og 2, bør finde anvendelse for føreren af et vinddrevet køretøj.

Kommentar:

Spørgsmål om promillegrænser vil kræve en ændring af færdselsloven, da det er vurderingen, at der ikke er bemyndigelse i den gældende færdselslov til at fastsætte regler herom på bekendtgørelsesniveau.

Færdselslovens regler for køretøjer finder anvendelse for vinddrevne køretøjer, da de er omfattet af definitionen af et køretøj i færdselslovens § 2, nr. 10. Det vil sige, at denne trafikantgruppe blandt andet er omfattet af færdselslovens § 3, stk. 1, hvorefter trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. En overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, vil kunne straffes med bøde, jf. lovens § 118, stk. 1, nr. 1.

Det bemærkes, at der ikke er registreret ulykker med vinddrevne køretøjer i den officielle ulykkestistik, som baserer sig på politiregistrerede ulykker, i perioden 2014-2023. Hvis de fremtidige ulykkestal skulle vise et behov for at indføre særlige krav til førerevnen for personer, som kører på vinddrevne køretøjer, vil en model for dette blive overvejet i samarbejde med Transportministeriet.

6. Bemærkninger om brug af hjelm ved færdsel i vinddrevet køretøj

Dansk Førstehjælpsråd bemærker, at de tilslutter sig udkastet til bekendtgørelse om anvendelse af vinddrevne køretøjer. Vi billiger krav om anvendelse af styrthjelm og foreslår, at der i bekendtgørelsen eksplicit henvises til BEK nr. 1190 af 20/11/2024 for at tydeliggøre dette krav. Vi foreslår endvidere en angivelse af, at styrthjelmene skal være CE-mærket og leve op til kravene i standarden EN 1078 i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/425 af 9. marts 2016 om personlige værnemidler og om ophævelse af Rådets direktiv 89/686/EØF.

Kommentar:

Det kan oplyses, at der efter høringsperiodens afslutning er foretaget visse ændringer til bekendtgørelsen, herunder til krav om hjelm. Spørgsmål om hjelm krav vil kræve en lovændring af færdselsloven, da det er vurderingen, at der ikke er bemyndigelse til at fastsætte regler herom på bekendtgørelsesniveau. Der henvises til afsnit 16 om bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet.

7. Udpegning af Blåvands Huk som område for færdsel med vinddrevne køretøjer

Blåvand Fuglestation bemærker, at de finder det meget bekymrende at Blåvands huk er udlagt som aktivitetsområde for vinddrevne køretøjer som strandsejlere og kitebuggier. Her har ikke tidligere været sådanne aktiviteter ligesom kørsel på stranden er forbudt.

Området Blåvands huk og op til Vejers er Natura2000, Fuglebeskyttelsesområde og habitatområde. På stranden ved Blåvands huk er der en koloni af den i Danmark fåtallige Dværgterne, som der bliver værnet meget om. På stranden ved Blåvands huk og til Vejers yngler præstekraver. Begge arter lægger deres æg i små fordybninger i sandet.

Blåvands huk og stranden til Vejers er desuden hele året en meget vigtig rasteplass for 1000vis af fugle, hvorfor kørsel med vinddrevne køretøjer vil være en kraftig forstyrrelse. Da stranden ikke er særlig bred.

Blåvands huk er Danmarks vestligste punkt og bliver ligesom Grenen ved Skagen besøgt af mere end 1 million mennesker om året, hvorfor det ikke vil være hensigtsmæssigt med vinddrevne køretøjer, og kørsel i biler er da heller ikke tilladt. I sommerperioden er her badegæster og stranden benyttes til at solbade. At tillade aktiviteter med vinddrevne køretøjer ved Blåvands huk og stranden op til Vejers kan få store konsekvenser for fuglelivet og de mange besøgende på Danmarks vestligste punkt.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at stranden ved Blåvandshuk som noget nyt er udlagt som aktivitetsområde for vinddrevne køretøjer. Her har ikke tidligere været sådanne aktiviteter ligesom kørsel på stranden i dag er forbudt, hvorfor tilladelsen kan få store konsekvenser for de mange besøgende ved stranden. Stranden ved Blåvandshuk er Danmarks vestligste punkt og bliver ligesom Grenen ved Skagen besøgt af mere end 1 million mennesker om året, hvorfor det ikke vil være hensigtsmæssigt med vinddrevne køretøjer. I sommerperioden er her badegæster og stranden benyttes til at solbade.

Varde Kommune bemærker, at stranden omkring Blåvandshuk er for størstedelen privatejet mens Varde Kommune ejer dele af stranden. Stranden er ikke en kørestrand, men derimod en noget smallere strand med høfder og begrænset fast underlag. Blåvand er kommunens mest besøgte kystby med stor sommerhuskapacitet og områdets største campingplads. Derfor ses en langt mere intensiv brug af stranden her end på de øvrige strande i kommunen. I sommersæsonen er der rigtig mange badegæster, mens stranden resten af året bruges til gåture og besøgende, der nyder den stille rekreative oplevelse. Stranden rummer desuden en bestand af strandrugende fugle. Varde Kommune mener ikke, at strandsejlads er hensigtsmæssig på stranden ved Blåvandshuk grundet strandens beskaffenhed og den omfattende rekreative brug.

DOF-Sydvestjylland bemærker, at det vil være yderst uforeneligt med fuglelivet i området, hvor der er ynglende Dværgterne og Stor Præstekrave og desuden tusinder af rastende fugle på stranden at åbne op for strandsurfing ved stranden ved Blåvandshuk. Stranden fra Blåvandshuk til Vejers er Natura 2000 N84, Habitatområde H73 og Fuglebeskyttelsesområde F50. Danmark er ifølge habitatdirektivet forpligtet til at iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for de naturtyper og arter, som direktivet omfatter. Samtidig er Danmark forpligtet til, via gennemførelsen af fuglebeskyttelsesdirektivet, at træffe egnede foranstaltninger med henblik på at bidrage til at sikre den nationale bestand af fugle omfattet af direktivet. Endvidere er stranden mellem Vejers og Blåvandshuk smal og der er i forvejen stor menneskelig aktivitet, derfor antager jeg, at der ikke kun vil udgøre forstyrrelse af fuglene, men også vil være til fare og gene for gående på stranden.

Kurt Nielsen bemærker, at der ikke er plads til vinddrevne køretøjer på stranden. Mange strandgæster på stranden. Varme sommerdage er stranden næsten overfyldt. Ved højvande ved vestenvind kan stranden være ret smal. Høfterne på tværs af stranden. På halvøen Skallingen afspærres områder om sommeren for at give rugende fugle ro. Derfor bør regeringen trække forslaget om anvendelse af vinddrevne køretøjer på Blåvand strand.

Blåvand-Ho Borgerforening bemærker på vegne af Blåvandshuk Fuglestation, Blåvand Grundejerforening og Blåvand-Ho Borgerforening, at de gerne vil udtrykke deres klare modstand mod forslaget om at tillade strandsurfing ved Blåvandshuk. Området omkring Blåvandshuk er en helt særlig naturperle med stor rekreativ, biologisk og landskabelig værdi. Det har hidtil ikke været tilladt at strandsurfe her – og det bør det heller ikke blive fremover. Et af de helt store problemer ved forslaget er den nødvendige transport af udstyr. Da det IKKE er tilladt at køre med motorkøretøjer på stranden ved Blåvandshuk, vil det betyde, at strandsurfernes trehjulede køretøjer og udstyr skal trækkes over klitterne. Dette vil være særdeles ødelæggende for klitlandskabet, som er sårbart og allerede under pres. Derudover strider det imod intentionerne om at beskytte klitternes naturlige udvikling. Blåvandshuk tiltrækker årligt mere end 1 million turister. I sommerhalvåret er stranden fyldt med badegæster, hvilket gør stranden uegnet og decideret farlig som område til strandsurfing. Stranden her er også væsentligt smallere end for eksempel strandene på Fanø og Rømø, som i forvejen benyttes til denne type aktivitet – og som i øvrigt har bilkørsel tilladt. Ydermere er Blåvandshuk en meget vigtig rasteplass for trækkende fugle. Her raster tusindvis af fugle hvert år, og enhver forstyrrelse i deres fødesøgning og hvileperioder kan få alvorlige konsekvenser. En aktivitet som strandsurfing vil uden tvivl skabe massiv forstyrrelse og presse fuglelivet yderligere. Af hensyn til både natur, dyreliv, og de mange besøgende, der nyder stranden på dens nuværende fredelige præmisser, bør Blåvandshuk fortsat friholdes for strandsurfing.

Kommentar:

Det kan oplyses, at de pågældende områder i bekendtgørelsens bilag 1 er indført på baggrund af dialog med myndigheder og dele af branchen.

Der er i forlængelse af høringen foretaget justeringer til bilaget for at sikre, at relevante områder er angivet på kortet. Blåvandshuk er på baggrund af høringssvarene fjernet fra bilaget. Der henvises til afsnit 16 om bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet.

8. Udpegning af Blokhush som område for færdsel med vinddrevne køretøjer.

Jammerbugt Kommune bemærker, at kørsel med vinddrevne køretøjer har fundet sted i flere årtier på strandstrækningen ved Vesterhavet i Jammerbugt Kommune. På baggrund af observationer og henvendelser fra turister, der kører med vinddrevne køretøjer, er det Jammerbugt Kommunes erfaring, at det primært er på strandstrækningerne ved hhv. Saltum og Grønhøj, at kørsel med vinddrevne køretøjer finder sted. At køre med vinddrevne køretøjer vælger Saltum og Grønhøj i stedet for andre strande skyldes hovedsagelig at forholdene på disse strande er bedre egnet end på de øvrige strandstrækninger i kommunen. Eksempelvis er strandbredden ved Blokhush omkring 70m bred, hvor den ved Saltum og Grønhøj er 150 – 250m

bred, hvilket giver mere plads til manøvrering af de vinddrevne køretøjer. Der foregår også langt færre aktiviteter ved Saltum og Grønhøj ift. Blokhus. Stranden ved Blokhus bruges både som Nordjyllands primære badedestination og på solskinsdage i sommermånederne er stranden ofte tæt belagt af biler og badegæster i områderne både nord og syd for nedkørslen til Blokhus Strand. Desuden foregår der flere større events på Blokhus Strand i løbet af sommersæsonen. På baggrund af ovennævnte betragtninger og argumentation anbefaler Jammerbugt Kommune, at Færdselsstyrelsen genovervejer udpegningen af Blokhus som område, hvor der kan køres med vinddrevne køretøjer og i stedet udpeger strandstrækningerne ved Saltum og Grønhøj til strækninger, hvor kørsel med vinddrevne køretøjer må finde sted.

Kommentar:

Det kan oplyses, at de pågældende områder i bekendtgørelsens bilag 1 er indført på baggrund af dialog med relevante myndigheder og den branche, som i mange år har udlejet vinddrevne køretøjer ved Vestkysten. Her er der taget udgangspunkt i, at det også fremadrettet skal kunne være muligt at anvende vindtrukne køretøjer på de strande og områder, hvor aktiviteten allerede finder sted i dag. Blokhus strand defineres som strækningen fra Rødhus Strand i syd til Saltum i nord. For at sikre, at de relevante strækninger er omfattet er Saltum Strand og Grønhøj Strand medtaget i bilag 1. Det er herefter den enkelte lodsejer, som må tage stilling til, om aktiviteten skal finde sted på deres del af det udpegede område.

9. Udpegnings af Rindby Strand som område for færdsel med vinddrevne køretøjer.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at det for nuværende ikke muligt at køre med vinddrevne køretøjer på Rindby strand, Fanø. Man må kun køre på en del af Rindby strand på skønsmæssig ¼ af stranden.

Kommentar:

Det kan oplyses, at de pågældende områder i bekendtgørelsens bilag 1 er indført på baggrund af dialog med myndigheder og dele af branchen. Her er der taget udgangspunkt i, at det også fremadrettet skal kunne være muligt at anvende vindtrukne køretøjer på de strande og områder, hvor aktiviteten allerede finder sted i dag. På baggrund af høringssvaret fra Danmarks Naturfredningsforening er det vurderet, at det er mest korrekt, at området i bilag 1 ændres fra Ringsby Strand til Fanø Strand for at kunne dække hele kysten på øen. Det er herefter den enkelte lodsejer, som må tage stilling til, om aktiviteten skal finde sted på deres del af det udpegede område.

Der er derfor foretaget justeringer til bilaget. Der henvises til afsnit 16 om bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet.

10. Udpegnings af Flyvestation Værløse som område for færdsel med vinddrevne køretøjer.

DOF Furesø formoder, at Flyvestation Værløse er nævnt i bekendtgørelsesudkastet på grund af institutionen Jonstrupvang for borgere med cerebral parese (i daglig tale spastikere). Institutionen har en specialbygget blokart som anvendes af en beboer med støtte af personale i begrænset omfang. Dette projekt mener vi kan forsætte på dispensation. DOF Furesø mener at det kun er

køretøjer som er tilladt på cykelstier der skal være tilladt på Flyvestation Værløse. Specieltforelløbehjul gælder en hastighedsgrænse på 20 km/time. DOF Furesø mener at sådan bør det forsat være. Der er mange forskellige der benytter asfalten på Flyvestation Værløse: Cyklister, rulleski, løbere, gående, hundeluftere, mv. Ved at tillade vinddrevne køretøjer bliver løbere, gående mv presset ud på græsarealerne. DOF Furesø bekymrer sig i denne sammenhæng for dyrelivet derude. Hvis andre brugere fordrives fra asfaltområderne, vil der blive øget færdsel på græsområderne. Det vil gå ud over sanglærke, rådyr, ræv, grævling og rovfuglene, som lever af mus i græsområderne. DOF Furesø mener af ovennævnte grunde, at Flyvestation Værløse ikke skal medtages på listen over tilladte områder for generel tilladelse til vinddrevne køretøjer.

Værløse Naturgruppe bemærker, at de formoder, at vores område er bragt i spil, fordi der er en institution i Jonstrup, Jonstrupvang, for borgere med cerebral parese (tidl. benævnt spastikere), der har en specialbygget blokart, som holder til i en hangar i området og som benyttes af en beboer med en personaleperson i begrænset omfang. Det er et fint projekt, som Værløse Naturgruppe mener kan lovliggøres med en konkret dispensation. F.eks. maksimal hastighed og bremselængde som cyklisterne har i området. Elløbehjul er f.eks. kun tilladt med max 20 km/timen. Pt. er kun køretøjer, som er tilladt på cykelstier tilladt i området. Sådan bør det generelt forsat være. Strandsurfere's køreretning kan ikke aflæses af andre i modsætning til en racercykel, der kører lige ud. Men dette projekt for handikappede i Jonstrup bør ikke bruges som løftestang for en almindelig tilladelse til vinddrevne køretøjer i det rekreative område, Tidl. Fl. Værløse. Tidl. Flyvestation Værløse er ikke en bred strandbred. Der kan ikke spærres af, da området altid er tilgængeligt for alle overalt. Der er mange folk derude på friluftaktivitet: Gående, børn, hundeluftere, voksne, cyklende, løbere mv. At der ifølge Trafikministeriet ikke opleves ulykker på strandene i Vestjylland kan dels skyldes de meget større områder der og dels, at andre folk derfor kan søge andre steder på stranden. Sådan forholder det sig på ikke pladsmæssigt meget mindre Tidl. Fl. Værløse. Der kan ikke spærres af. Folk bruger hele området. Især asfalten. Værløse Naturgruppe undrer sig så også i den sammenhæng over, at folk i surferne lovpligtigt skal have styrthjælp på. Hvad med alle os andre?? Ifølge Landsplandirektivet er Tidl. Fl. Værløse et natur- og fritidsområde der skal være "tilgængelig for offentligheden med et minimum af hegning". Startbanen og de tilstødende asfaltområder bruges meget af fodgængere og cyklister, børn såvel som voksne, der nyder området og dets natur uden at blive terroriseret af hurtigere trafikanter. En blokart vil opnå en høj hastighed, hvilket vil skabe farlige situationer og unødige konflikter. En afspærring vil ikke være i tråd med Landsplandirektivet og vil lægge hindringer i vejen for det generelle friluftsliv, gående, cyklister m.fl. Værløse Naturgruppe bekymrer sig også i denne sammenhæng for dyrelivet derude. Hvis andre pga. utryghed fordrives fra asfaltområderne, vil det øge færdslen på græsområderne. Det vil gå ud over især sanglærke, men også rådyr, ræv og grævling. Dertil rovfuglene, som lever af mus i græsområderne. Værløse Naturgruppe er også bekymret for hvad en evt. tilladelse kan medføre: En iværksætter med tilknytning til et af hangarerne i Sydlejren eller til lokaler i Filmbyen udlejer Stand surfere i større antal, så disse kan husere tidl. Fl. Værløse området året rundt. Værløse Naturgruppe går ud fra, at der på Tidl. Fl. Værløse kun er tale om et handicap-projekt. Og at deres vogne bærer handikapskilt. Og at de kan få en konkret dispensation til de få kørsler, de har om året. Værløse Naturgruppe mener af ovennævnte grunde, at Tidl. Flyvestation Værløse ikke skal medtages på listen over tilladte områder for generel tilladelse til vinddrevne køretøjer.

Danmarks Naturfredningsforening, Furesø bemærker, at en nærliggende institution har i begrænset omfang brugt en specialbygget blocart til unge med cerebral parese. Det er et fint projekt, som kan lovliggøres med en dispensation. Men dette projekt bør ikke bruges som løftestang for en almindelig tilladelse til strandsurfing. Flyvestation er ikke en bred strandbred. Ifølge landsplandirektivet er det et natur- og fritidsområde, der skal være "tilgængelig for offentligheden med et minimum af hegning". Startbanen og de tilstødende veje bruges meget af fodgængere og cyklister, børn såvel som voksne, der nyder området uden at blive terroriseret af hurtigere trafikanter. Elløbehjul er tilladt med max 20 km/timen. En blocart vil opnå en høj hastighed, hvilket vil skabe farlige situationer og unødige konflikter. En afspærring vil ikke være i tråd med landsplandirektivet og vil lægge hindringer i vejen for cyklister m.fl. Danmarks Naturfredningsforening, Furesø går ud fra at udlejning, der er privat erhverv, ikke vil blive tilladt. Danmarks Naturfredningsforening, Furesø mener derfor at Flyvestation Værløse ikke skal medtages på listen over tilladte områder for vinddrevne køretøjer.

Kommentar:

Det kan oplyses, at de pågældende områder i bekendtgørelsens bilag 1 er indført på baggrund af dialog med myndigheder og dele af branchen. Her er der taget udgangspunkt i, at det også fremadrettet skal kunne være muligt at anvende vindtrukne køretøjer på de strande og områder, hvor aktiviteten allerede finder sted i dag.

Der vil efter bekendtgørelsen blive stillet krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept. Fastsættelse af de nærmere betingelser for kørsel med vinddrevne køretøjer påhviler den enkelte lodsejer.

Det er således op til Naturstyrelsen, som lodsejer af Flyvestation Værløse at tage stilling til, om man også fremadrettet vil acceptere aktiviteten på området.

11. Udpegning af Løkken Strand som område for færdsel med vinddrevne køretøjer

Hjørring Kommune bemærker, at kommunens forvaltning ikke har konstateret kørsel med denne type køretøjer i området. Oplysningen om, at der i forvejen køres i området, er ikke korrekt. Stranden er relativ smal og især i sommerhalvåret, hvor står der i 485 badehuse i området over en strækning på 2,5 km. Kommunens Teknik og Miljøudvalg har vedtaget at den kommunalt ejede del af stranden skal være bilfri, for et strandmiljø, der tilgodeser færdsel til fods og giver et trygt miljø for børn på stranden. Stranden er blandt Hjørring Kommunes mest benyttede og med høj rekreativ værdi. De rekreative værdier er desuden netop blevet opgraderet med opførelsen af de Maritime Huse, som er placeret centralt ved adgangen til stranden, og som favner de aktiviteter, der er planlagt for strandområdet i Løkken. Den foreslåede adgang til kørsel med vinddrevne køretøjer vil derfor være helt uegnet i Løkken og i uoverensstemmelse med den nuværende planlægning for anvendelse af stranden. Teknik- og Miljø-udvalget i Hjørring Kommune har taget stilling til den foreslåede bekendtgørelse og finder det uforståeligt, hvorfor stranden i Løkken er foreslået udpeget, og anmoder om udpegningen af Løkken taget ud af bekendtgørelsen.

Kommentar:

Da stranden alene er ejet af Hjørring Kommune, og der derfor ikke er udsigt til lodsejers accept af færdsel med vinddrevne køretøjer på Løkken Strand, er Løkken Strand fjernet fra bilag 1.

12. Bemærkninger til bekendtgørelsens § 2

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at der i udkastet til bekendtgørelsen gives mulighed for at bruge endnu flere strandområder til kørsel med vinddrevne køretøjer end hidtidigt anvendt. Det kan komme i konflikt med anden lovgivning om naturbeskyttelse og benyttelse af strande, jf. kommentar til § 4 i dette forslag til bekendtgørelse. Dertil vil tilladelserne til kørsel med vinddrevne køretøjer have negative konsekvenser for øvrig rekreativ anvendelse af strandene.

Det er vigtigt, at bekendtgørelsen giver en mere præcis angivelse af de steder, hvor der kan køres med vinddrevne køretøjer. Blot en angivelse af et strandnavn åbner op for kørsel på meget store strandområder. Det gøres samtidig vanskeligt at håndhæve bekendtgørelsen da det er for upræcist hvor tilladelserne finder anvendelse.

Kommentar:

Efter bekendtgørelsen stilles der krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept. Det er herudover en betingelse, at det udpegede områder findes på bilag 1 til bekendtgørelsen. Bekendtgørelsen åbner altså ikke op for, at der kan køres med vinddrevne køretøjer i et område, alene fordi det er angivet i bekendtgørelsens bilag 1.

Hvis en lodsejer giver sin accept til at aktiviteten kan finde sted, påhviler det alene lodsejer/vejejer at afgøre, hvordan de ønsker at markere områder, hvor det er tilladt at køre med vinddrevne køretøjer.

DOF BirdLife bemærker, at de er stærkt forundrede over, at bekendtgørelsen åbner mulighed for, at lodsejere (uden inddragelse af andre, fx organisationer, myndigheder eller naboer) kan tillade strandsurfing (blokarts) på strandarealer, hvor strandsurfing slet ikke eller kun undtagelsesvis har været praktiseret tidligere. Det gælder bl.a. strandene ved Blåvandshuk, Blokhus, og ved Lakolk. Dette kan ske uden nærmere miljø-/konsekvensvurdering og uden klageret for DOF BirdLife eller andre normalt klageberettigede organisationer, jf. naturlovgivningen. Det finder DOF BirdLife stærkt kritisabelt.

Kommentar:

Det bemærkes, at de adresserede hensyn skal varetages af lodsejer/vejejer.

Dansk Parakart Klub bemærker, at de værdsætter de angivne områder, men da de som udøvere ønsker at være til mindst mulig gene for øvrige strandgæster, bliver de derfor i tvivl om hvordan "fastsatte områder" bliver defineret. Tidligere praksis har været følgende med tilladelse fra lodsejer:

- 1) Stranden mellem Løkken og Blokhus og ikke i umiddelbart nærhed af de to byer
- 2) Stranden mellem Blåvand og Vejers
- 3) Stranden mellem Vejers Strand og Børsmose Strand til det forurenede område syd for Henne Mølle Å.

Dansk Parakart Klub bemærker videre, at den fastsatte maksimale middelvindshastighed kan være en udfordrende da klitudformning på kortere afstande skabe forskelle i middelvindshastigheden. Dette kan medføre en gråzone, hvor vi som udøvere har startet ud fra en vindmåling der ikke er gældende 100 meter nede af stranden. På de angivne strande i bilag 1, vil der ved 8-11 m/s vind opstå sandfygning, der mindsker antallet af andre strandgæster drastisk. Der er for andre vinddrevne fartøjer heller ikke fastsat en øvre grænse for vindhastighed. Jvf. §7 har føreren gjort sig bekendt med brugen af køretøjet, og dermed også med kørsel under forskellige vindforhold. Fra udøverside er der en erfaring om at de fleste har pakket deres grej sammen, og det kun er de meget erfarne der fortsætter. Ligesom det ses på vandet.

Kommentar

Færdselsstyrelsen bemærker, at den fastsatte middelvindshastighed er fastsat ud fra dialog med dele af branchen.

Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at den fastsatte middelvindshastighed gælder for alle vinddrevne køretøjer, der er omfattet af bekendtgørelsen.

13. Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastets § 3

Danmarks Naturfredningsforening bemærker med baggrund i foreningens mange års erfaringer ift. færdsel på strande med mange vinddrevne køretøjer, at det er meget svært at tilslutte sig en vigepligtsbestemmelse som beskrevet i denne paragraf. De vinddrevne køretøjer køres af folk, med meget forskellig erfaring i deres brug. De køres med høje hastigheder, så man som bilist og især som gående kan blive meget overrasket i et sådant møde. På basis af deltagelsen i Syd- og Sønderjyske politis møde den 28. februar 2025 menes det også, at politiet igennem kontakt med strandpublikum har samme opfattelse som beskrevet her.

Forslaget til denne paragraf tager så vidt vi kan forstå ikke hensyn til gående og ryttere. Det skal den gøre, for trods muligheden for at bruge andre køretøjer, så er det mest folk til fods, man ser på strandene.

Kommentar:

Det kan oplyses, at der efter høringsperiodens afslutning er foretaget visse ændringer til bekendtgørelsen, herunder til krav om vigepligt. Der henvises til afsnit 16 om bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet.

Særlige krav til vigepligt vil kræve en ændring af færdselsloven, da det er vurderingen, at der ikke er bemyndigelse i den gældende færdselslov til at fastsætte regler herom på bekendtgørelsesniveau.

Færdselslovens almindelige regler vil generelt finde anvendelse, herunder grundreglen i § 3, stk. 1, om, at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare. En overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, vil kunne straffes med bøde, jf. lovens § 118, stk. 1, nr. 1.

14. Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastets § 4

DOF-Nordjylland bemærker at der måske kunne tilføjes et 'herunder' med nævnelse af den vigtigste anden lovgivning, naturbeskyttelsesloven, som udlejere af/førere af vinddrevne køretøjer bør være opmærksomme på.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at det er udmærket, at man med dette forslag til bekendtgørelse forsøger at løse nogle af problemerne med brug af vinddrevne køretøjer på strande, men det er nødvendigt at samtænke færdselslovens hensyn med især de hensyn fra Naturbeskyttelsesloven med beskrivelsen af strandbeskyttelse og klitfredning områder, som er gældende for alle de lokaliteter, der er angivet i bilag 1 undtagen flyvestation Værløse.

En del af de i bilag 1 fastsatte lokaliteter er udpegede som Natura 2000-områder hvortil der ikke må gives tilladelse til aktiviteter, der kan skade de arter og naturtyper som et Natura 2000-område er udpeget for at bevare. Et eksempel herpå er strandene ved Fanø, der er levested for fuglen hvidbrystet præstekrave, som er på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag. Et andet eksempel er Blåvandshuk og op til Vejers der ligeledes er Natura 2000-område. Dette område er en meget vigtig rasteplass for 1000-vis af fugle, der kan forventes at blive kraftigt forstyrret af kørslen, da stranden ikke er særlig bred.

Før der kan gives tilladelse til kørselsaktiviteterne i og i nærheden af Natura 2000-områderne skal der derfor gennemføres habitatkonsekvensvurderinger da det ikke kan udelukkes at aktiviteterne f.eks. vil medføre forstyrrelse af fugle på udpegningsgrundlaget. DN vurderer, at ansvaret for disse habitatkonsekvensvurderinger tilfalder Færdselsstyrelsen da der ikke nødvendigvis skal gives tilladelse fra andre myndigheder til kørsel, men kun en accept fra lodsejers side. Hvis en anden myndighed inden endelig tilladelse skal gennemføre habitatkonsekvensvurderingerne, må dette fremgå af bekendtgørelsen. På samme vis skal der til en tilladelse foreligge en vurdering af hvorvidt aktiviteterne vil forstyrre de EU-beskyttede bilag IV-arter eller skade deres yngle- eller rastekområder.

En præcis afgrænsning af hvor kørsel med vinddrevne køretøjer er tilladt på de angivne steder, vil være afgørende for, at der i tilladelserne kan tages de nødvendige hensyn til fugle og bilag IV-arter og gennemføres de nødvendige bilag IV- og habitatkonsekvensvurderinger.

For lokalitetsforslagene i Vadehavets vedkomne er lokaliteterne en del af Nationalpark Vadehavet og omfattet af UNESCO's udnævnelse af verdensarvsområde. DN foreslår at ikraftsættelsen af denne bekendtgørelse udsættes til disse overvejelser er foretaget.

Kommentar:

Det bemærkes, at de adresserede hensyn skal varetages af lodsejer/vejejer. Derudover fremgår det af bekendtgørelsens § 4, at kørsel med vinddrevne køretøjer kan begrænses af anden lovgivning.

15. Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastets bilag 1

DOF-Nordjylland bemærker, at det på kortet bør fremgå indenfor hvilket område, kørslen er lovlig, så strækningen fremgår tydeligt.

DOF BirdLife bemærker, at der kun på Rømø Sønderstrand og et sted på Fanø har der, så vidt vi er bekendt, været regelmæssig tilbagevendende aktivitet med strandsurfing (blokarts) - herunder udlejning. På Børsmose Strand og Vejers Strand er der i de senere år sket henvisning af strandsurfere, men det er DOF BirdLifes klare indtryk, at det kun er udnyttet i meget begrænset omfang. Det samme er tilfældet på Flyvestation Værløse, hvor kun to privatpersoner fra tid til anden har strandsurfet på startbanen. I disse situationer har andre brugere fortrukket fra området (banen).

DOF BirdLife finder, at udvælgelsen af områderne er sket meget forhastet, på et meget ufuldstændigt og uoplyst grundlag og desværre uden inddragelse af lodsejere, naboer, kommuner, Naturstyrelsen, Nationalpark Vadehavet og øvrige brugere (fx DOF BirdLife). Desuden er områderne 'udpeget' uden at der er foretaget nogen form for miljøkonsekvensvurdering, hvilket er et klart krav i lovgivningen, når det sker i Natura 2000-områder, jf. lovgivningen om internationale naturbeskyttelsesområder.

På strandene generelt og i ganske særlig grad i Vadehavsområdet fra Vejers Strand og sydpå yngler mange fugle på strandene, fx vadefugle og terner. Flere af disse er rødlistede som truede og desuden på udpegningsgrundlaget for fugle- og habitatområderne i Vadehavet. På Rømø og Fanø yngler sjældne og meget sjældne arter som Dværgterne og Hvidbrystet Præstekrave.

Friluftsrådet bemærker, at Bilag 1 der viser de områder hvor denne form for færdsel bliver tilladt ikke er specielt konkret. Friluftsrådet forventer at man tydeligere vil definere hvilke konkrete områder hvor dette er tilladt. I den sammenhæng forventer Friluftsrådet at man nøje vil vise hensyn til de to ovenstående bekymringer for hvordan denne form for færdsel kan have negative konsekvenser for øvrige naturgæster og naturen.

Kommentar:

Det er ikke hensigten med bekendtgørelsen, at der skal stilles nye krav til anvendelse af vinddrevne køretøjer, men blot at lovliggøre den gældende aktivitet.

De pågældende områder i bekendtgørelsens bilag 1 er indført på baggrund af dialog med relevante myndigheder og den branche, som i mange år har udlejet vinddrevne køretøjer ved Vestkysten. Her er der taget udgangspunkt i, at det også fremadrettet skal kunne være muligt at anvende vinddrevne køretøjer på de strande og områder, hvor aktiviteten allerede finder sted i dag.

Efter bekendtgørelsen stilles der krav om, at kørsel med vinddrevne køretøjer kun kan anvendes med lodsejers accept. Det påhviler således lodsejer/vejejer at afgøre, hvordan de ønsker at markere områder, hvor det er tilladt at køre med vinddrevne køretøjer.

Derudover fremgår det af bekendtgørelsens § 4, at kørsel med vinddrevne køretøjer kan begrænses af anden lovgivning.

16. Bekendtgørelsen i forhold til bekendtgørelsesudkastet

De indkomne høringssvar har medført visse indholdsmæssige ændringer til bilag 1. Ændringerne er sket for at imødekomme de kommuner, som vurderer, at visse områder på oversigten ikke bør udpeges eller skulle udpeges anderledes. Det betyder, at der foretages følgende ændringer i bekendtgørelsens bilag 1:

- Løkken Strand og Blåvandshuk fjernes.*
- Saltum Strand og Grønhøj Strand tilføjes, så det sikres, at kørsel med vinddrevne køretøjer kan foregå, hvor det tidligere har foregået.*
- Rindby Strand ændres til Fanø Strand.*

Herudover er der på egen foranledning foretaget visse indholdsmæssige justeringer. Den oprindelige foreslåede § 3 om ubetinget vigepligt og § 7, stk. 2, om hjelmkrav er således taget ud af bekendtgørelsen,

Baggrunden herfor er, at det efter færdselslovens § 68, stk. 1, alene er muligt at fastsætte regler om de tekniske krav til vinddrevne køretøjer for herved at sikre, at anvendelsen med disse er lovlig. Spørgsmål om særlige krav til vigepligt og hjelmkrav vil imidlertid kræve en ændring af færdselsloven, da det er vurderingen, at der ikke er bemyndigelse til at fastsætte regler herom på efter § 68, stk. 1. Færdselslovens almindelige regler vil derimod generelt finde anvendelse. Det samme gælder for øvrige regler, som stiller krav til adfærd i offentligheden.

Det er efter høringsperiodens udløb desuden indsat en bestemmelse om dimensioner for at sikre muligheden for anvendelse af de såkaldte strandsurfere med en højde op til 6,10 meter.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
BUILD - Institut for Byggeri, By og Miljø
Danmarks Frie AutoCampere
Dansk Camping Union (DCU)
Dansk Erhverv
Dansk Fodgænger Forbund
Dansk Førstehjælpsråd
Dansk Handicap Forbund
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Beredskaber
Danske Regioner
Danske Seniorer
Danske Speditører
DH - Danske Handicaporganisationer
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
F&P
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Landdistrikternes Fællesråd
Rådet for Sikker Trafik
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
UlykkesPatientForeningen
Ældre Sagen
Friluftsrådet
Botanisk forening
Danmarks naturfredningsforening
Dansk blokart forening
Trygfonden
Visit Denmark