



4. AFD.
DANSK SUPER RALLY
2025
RALLY MIDTSJÆLLAND
DRC DEN 19.-20. SEPTEMBER ASKH

Evalueringsrapport





RM25 Evalueringsrapport

Evalueringsrapportens formål

Arrangørerne bag Rally Midtsjælland 2025 (RM25) besluttede tidligt i planlægningsprocessen, at efter RM25, skulle der gennemføres en grundig evaluering af alle forhold omkring RM25.

Formålet er at lære, forbedre og udvikle arrangørernes kapacitet som rallyarrangører. Evalueringen skal overordnet se på hvad der gik godt, men først og fremmest konkret på, hvor der er forbedringsbehov og hvor der skal ske markante ændringer, ved et evt. senere Rally Midtsjælland, eller andre rallyarrangementer som de to arrangørklubber evt. bliver involveret i.

Evalueringsrapporten skal danne grundlag for beslutning om Rally Midtsjællands fremtidig.

Som antydnet er dette som udgangspunkt en intern evalueringsrapport af RM25, idet det ikke forventes, at DASU, DSR-styregruppen og Rallyudvalget vil gøre brug af RM25's indhentede erfaringer, da bl.a. repræsentanter for DASU's bestyrelse gennem forløbet med RM25 har anlagt en kritisk tilgang til RM25 på sikkerhedsområdet.

Grundlag for evalueringen

Evalueringsrapporten tager udgangspunkt i følgende in put:

- A-ledelsens egne evalueringer via et systematisk evalueringsskema
- Evalueringsmøde den 30.09.2025 (A-ledelsen og områdechefer)
- Skriftlige kommentarer fra bl.a.:
 - Områdecheferne
 - Sikkerhedschefen
 - Afviklingschefens log
 - Viby Sj. City- og borgerforening og Viby Idrætsforening
 - Byrådsmedlemmer i Roskilde Kommune
- Jurymøde referater 1 og 2
- DASU dommerrapport
- DASU deltagerevaluering af RM25

Fakta vedr. Rally Midtsjælland 2025

Nedenstående skema viser udvalgte fakta om RM25.

Løbsnavn	Rally Midtsjælland 2025 (RM25)
Arrangør	<ul style="list-style-type: none">• Automobil Sports Klubben Hedeland (ASKH – 001)• Dansk Rally Club (DRC - 003)
Dato	Fredag den 19. og lørdag den 20. september 2025
Status	4. afdeling af Dansk Super Rally (<i>DIF-Danmarks mesterskab i rally 2025 og de 12 DASU-Danmarks mesterskab i rally 2025</i>)
Rallycentrum mv.	<ul style="list-style-type: none">• Rally HQ: Viby Sj. Hallen, Lindevej 32, 4130 Viby Sj.• Serviceplads: Viby Sj. Hallens P-plads, Lindevej 32, 4130 Viby Sj.• Teknisk kontrol: BYGMA Viby Sj., Grønningen 1, 4130 Viby Sj.• Start/mål: Kulturhuset Cosmos, Torvet, Søndergade 11, 4130 Viby Sj.
RM25's længde	RM25 omfattede 100,9 km hastighedsprøve, 132,1 km transport og dermed en total længde på 233,0 km.

Hastighedsprøver	<p>RM25 bestod af 5 forskellige hastighedsprøver, der hver blev kørt 2 gange. 100 % asfalt underlag. Prøverne var:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SS1/SS3 – BYGMA – Snoldelev Rundbane – 2½ omgang – i alt 16,7 km Hurtigste kørte tid: 07:25,3 • SS2/SS4 – Midland Oil Danmark – Brørdrup Rundbane – 2½ omgang – i alt 6,5 km Hurtigste kørte tid: 03:27,9 • SS5/SS8 – Shell Helix Racing Team – Skee Rundbane + lang udkørsel – 2½ omgang – 14,0 km Hurtigste kørte tid: 07:08,8 • SS6/SS9 – Lindskov Communication – Magleskoven Gennemgående på 5,0 km Hurtigste kørte tid: 02:16,7 • SS7 – Borup bilsyn – Klosterskoven 1 Gennemgående på 8,3 km AFLYST • SS10 – John Frederiksen International Transport – Klosterskoven 2 Gennemgående på 8,3 km Hurtigste kørte tid: 03:52,2 <p>RM25's generelvinder kørte prøverne i en samlet tid på 44:48,5.</p> <p>De oprindelige SS7/SS10 Klosterskoven blev den 11.09.2025 afkortet fra 12,1 km til 8,3 km pga. manglende prøveofficials. Afkortningen reducerede behovet for prøveofficials med ca. 30 personer.</p>
Arrangementsledelse	<ul style="list-style-type: none"> • Arrangementschef Jørgen Esbensen (DRC) • Eventchef Kenneth Saust (ASKH/DRC)
Løbsledelse mv.	<ul style="list-style-type: none"> • Løbsleder Finn Højlund (DRC) • Ass. løbsleder Bettina Poulsen (SAS) • Områdechef NORD Michael Christensen (ASKH) • Områdechef SYD Louise Arp (ASKH) • Afviklingschef John Larsen (NFMS) • Sikkerhedschef Kenneth Jørgensen (ASKH) • Teknisk kontrolchef Tom Larsen (DRC)
Økonomi	<ul style="list-style-type: none"> • ASKH's bestyrelse har stillet underskudgaranti til rådighed • ASKH og DRC har indskudt differentieret starttilskud (likviditet) • Ingen hovedsponsor, men mange lokale prøvesponsorer, bannersponsorer og annoncører, der har sikret det økonomiske fundament
Officials	<p>RM25's bemandingsplan viser et samlet antal officials på de 2 dage på 369, heraf 243 prøveofficials (prøvechefer, ass. prøvechefer, TC-mandskaber, kontrolposter, Røde Kors Samaritter, bjærgningsmandskab) fordelt således på de 5 hastighedsprøver:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SS1/SS3 Snoldelev – 46 officials • SS2/SS4 Brørdrup – 27 officials • SS5/SS8 Skee – 56 officials • SS6/SS9 Magleskoven – 37 officials • SS7/SS10 – Klosterskoven – 77 officials
Racekontrol & beregning mv.	<ul style="list-style-type: none"> • RallySafe: Per Mikkelsen + øvrige • RallyResult: Timmy Larsen + øvrige
DASU-dommere	<ul style="list-style-type: none"> • Juryformand: Carsten Pedersen • ASN-dommer: Bjarne Sørensen
TV	<ul style="list-style-type: none"> • RM25 havde købt den "store TV-pakke" hos RACETV.DK, incl. produktion af 2x20 minutters TV-udsendelser i TV2 NORD, TV2 KOSMOPLO og TV3
Deltagere	<ul style="list-style-type: none"> • Der var tilmeldt 57 rallyhold (54 danske, 2 tyske og 1 svensk) • 1 afbud - 41 hold gennemførte – 15 hold udgik

Uheld / ulykker	<ul style="list-style-type: none">• Ingen alvorlige uheld eller afkørsler, der krævede stop i afviklingen• Bjærgningsberedskabet havde kun en opgave. På SS1 hjalp de med fritrækning af teknisk defekt rallybil i pausen mellem de to gennemkørsler• Ingen personskader. Røde Kors samaritter tilså en enkel tilskuer på SS10, der var blevet dårlig
------------------------	---

Udgangspunktet for RM25

Arrangørerne bag RM25 vedtog fra starten, at arbejde for et rally på et højt kvalitetsniveau, såvel for deltagere, officials og publikum. Et rally hvor bl.a. følgende hovedpunkter var udgangspunkt for planlægning, prioritering, indsats og gennemførelse:

- Samarbejde mellem ASKH (001) og DRC (003) med brug af alle kompetencer og ressourcer
- En bred løbsorganisation med sektionsopdelte ansvars- og hovedopgaver
- Indeholdt i DSR-koncept 2025
- Løbsområde på Midtsjælland med Viby Sj. som rallycentrum
- De bedste hastighedsprøver, der kunne skaffes i området
- Højt sikkerhedsniveau for deltagere, officials og publikum
- Maksimal inddragelse af lokalområdet og skabelse af en rallyfest i Viby Sj.
- Optimale publikumsfaciliteter

Hvordan gik det så med RM25

Overordnet set mener arrangørerne, at RM25 kom i mål på et niveau, der næsten når de vedtagne intentioner. Et rally der var Dansk Super Rally (DSR) værdigt, og gav de krævede sportslige udfordringer i et rally tællende til et DIF-Danmarksmesterskab.

Den sportslige del af RM25 blev gennemført næsten efter planen, dog med nogle "skønhedsfejl", som selvfølgelig ikke skulle have været der, men til gengæld heller ikke "skønhedsfejl", der placerer RM25 som et dårligt eller middelmådigt DSR-løb.

Eventdelen af RM25 levede helt klart op til intentionerne, og endda mere til. Der var en meget flot opbakning fra Viby Sj., masser af publikummer ved teknisk kontrol, ved start/mål på Torvet, på servicepladsen/Rally HQ og ude på hastighedsprøverne.

RM25 præsenterede et flot deltagerfelt både mht. antal danske deltagere og med hele dansk rallysports aktuelle rallyelite. RM25 havde også den hidtil største deltagelse af historiske rallybiler i et DSR-løb.

RM25 blev afviklet uden registrerede sikkerhedsbrist, uden alvorlige uheld og uden personskade, hvilket har været topprioritet fra arrangørernes side.

RM25 - sportslig

Generelt blev der tilkendegivet tilfredshed med RM25 fra deltagerne og DASU's dommerne. Ingen væsentlig kritik af selve hastighedsprøverne, deres beskaffenhed og sværhedsgrad. I DASU's deltagerevaluering gav 26 % prøverne topkarakteren 5 og 54 % næsthøjeste karakter 4, det kan man godt tillade sig, at beskrive som ca. 80 % tilfredshed med hastighedsprøverne. En række deltager tilbagemeldinger til løbsarrangørerne har udtryk stor tilfredshed med RM25's sportslige niveau.

Men som nævnt overstående var der desværre nogle skønhedsfejl i det sportslige set up. Uddrag af de omtalte "skønhedsfejl" i uprioriterede rækkefølge er:

- Afkortning af SS7/SS10 Klosterskoven fra 12,1 km til 8,3 km pga. manglende prøveofficials
- Aflysning af SS7 pga. mangelfuld og for sent opsætning af prøven samt dårlig radiodækning
- Fejlbehæftet rutebog og for stramme køretider på visse transportetaper
- I et par tilfælde valg af prøvechefer med utilstrækkelige kompetencer
- Manglende uddannelse, information og instruktion af visse prøveofficials
- En for lille serviceplads, hvoraf en del areal havde grus underlag

RM25 - som rallyevent

Intentionen med at præsentere RM25 som en positiv oplevelse og et rallyshow for lokalområdet og de mange publikummer, såvel ved teknisk kontrol, start/mål, på servicepladsen og ude på hastighedsprøverne, må konkluderes helt og aldeles opfyldt.

Ca. 800 personer var mødt frem til eventen hos BYGMA fredag den 19.09.2025 mellem kl. 16:00 og 20:00 ifm. teknisk kontrol. Der var mange aktiviteter og en fantastisk stemning (der blev solgt ca. 500 Flæskestegs Burgere).

Starten på Torvet i Viby Sj., lørdag formiddag blev overværet af 300-400 publikummer med VIP-starter i form af kulturudvalgsformanden fra Roskilde Kommune og formanden for Viby Sj. City- og Borgerforening. Ved mål på Torvet sent lørdag eftermiddag var der ca. 250 publikummer, der hylkede vinderne og alle deltagerne på målrampen, akkompagneret med speakerens kompetente kommentarer. Stemningen på Torvet var rigtig god, salgsboderne meldte tilfredshed med salget, og kulturhuset Cosmos's tegnekonkurrence for børn "tegn en rallybil" blev en stor succes med mange deltagere og en stolt vinder hyldet på målrampen med overrækkelse af en flot præmie.

De udpegede publikumsspot på udvalgte prøver, samt prøvesponsorernes VIP-områder, var meget velbesøgt og havde et professionelt tilsnit med publikums parkering, publikumstribuner, speaker, kaffevogne samt af miljømæssige årsager mobile toiletvogne, der for øvrigt også var opstillet ved start på alle prøver.

Det professionelt udarbejdede 32 sideres løbsprogram var en overvældende succes, med et oplag på 1000 stk. 400 til gratis uddeling til deltagerne, sponsorer, annoncører og alle lodsejere på prøverne. Resten ca. 600 blev solgt og der måtte meldes udsolgt lørdag omkring kl. 15:00.

Rally HQ i Viby Sj. Hallens forskellige lokaler, fungerede optimalt og blev gennem specielt lørdagen besøgt af mange publikummer. Viby Sj. Hallens cafeteria fik udsolgt af mange varegrupper om lørdagen. Deres største omsætning i mange år.

Afslutningen af RM25 med rallymiddag og præmieoverrækkelse i Viby Sj. Hallen forløb særdeles godt, med præmieoverrækkelse på speciel opsat scene med lys og musik, professionel konferencier, samt de tre generelvidneres biler kørt ind i hallen.

Presse- og mediedækningen af RM25 før, under og efter arrangementet var absolut i topklasse og specielt de socialmedier (SoMe) i lokalområdet, havde meget fokus på RM25 og rallyfesten i Viby Sj.

Forbedringspunkter

I nedenstående oversigt er medtaget såvel små som større kritikpunkter af RM25, der er fremført af mere end en part, og som vurderes, at kræve en forbedringsindsats ved et evt. fremtidigt rally.

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
Lodsejere		
Beboer info	1) Flere lodsejere i nærheden af prøverne klagede over, de ikke kunne køre den sædvanlige vej til deres ejendom. 2) Information "vi kommer ikke" til lodsejere accepter, der alligevel ikke kom i brug, kom for sent ud.	<ul style="list-style-type: none">• Anvisningskilte på berørte veje, skal suppleres med skriftlige beboerinformationer til "berørte" lodsejere• Diverse typer beboerinformationer skal uddeles senest 2 uger før rallyet• Officielt løbsprogram kan evt. også uddeles til "berørte" lodsejere og ikke kun til lodsejerne på prøverne. Men det kræver den nødvendige økonomi.

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
Lodsejer accepter	1) Der var uklarhed om, hvor de ca. 264 originale lodsejer underskrifter (fysiske) var opbevaret/arkiveret.	<ul style="list-style-type: none"> • En simpel administrativ procedure, der skal fungere 100 % • Alle lodsejere accepter skal ligesom i RM25 scannes og placeres på Dropbox
Sikkerhed mv.		
Sikkerhedsniveau	<p>1) Sikkerhedsniveauet var højt mht. antallet af prøveofficials og dermed bemandede kontrolposter.</p> <p>2) Det anvendte sikkerhedsniveau krævede rigtig mange prøveofficials, og flere end det aktuelt var muligt at hverve, hvilket betød afkortning af SS7/SS10 med ca. 5 km.</p> <p>3) DASU's bestyrelse har haft meget fokus på sikkerheden i RM25, og på et niveau, som ikke er set overfor DSR-løb vest for Storebælt. DASU's bestyrelse har ved flere lejligheder "mistænkeliggjort" RM25 mht. bl.a. sikkerhed og afvikling, og drøftet RM25's sikkerhed ved "uofficielle" DASU-møder uden om RM25's løbsledelse både før og efter den 20.09.2025.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En ledelsesmæssig vurdering af et tilstrækkeligt og acceptabelt sikkerhedsniveau, på et lidt lavere niveau end ved RM25 • En specifik vurdering af antal radiokontrolposter ved nærliggende og sammenfaldende ikke kritiske afspærringer (lodsejere) • DASU bør i sine bestræbelser for at højne kvaliteten i DSR-arrangementer bl.a. udarbejde helt konkrete, klare og realistiske regler for sikkerhedsniveauet, så det bliver ens i alle DSR-løb i Danmark • Hvis DASU's bestyrelse vil overvåge/kontrollere DSR-løb i kvaliteten og sikkerhedens navn, så bør det ske ved alle afdelinger af DSR, også vest for Storebælt. Hvis det konkret var RM25, DASU's bestyrelse var bekymret for, så bør man melde det offentligt ud og i det mindste til løbsledelsen
Sikkerhedsplaner	<p>1) Manglende konstruktiv kommunikation og dialog mellem løbsledelsen og sikkerhedschefen.</p> <p>2) Alt foregik på sikkerhedschefens præmisser. Holdningen var "Alt eller intet" / kun "Nice to have" perspektivet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Behov for en mere konstruktiv holdning og mere samarbejdende indstilling fra alle involverede parter • I DASU og juridisk sammenhæng er det løbslederen, der har det endelige sikkerhedsansvar og dette skal respekteres
Ydre afspærringer	<p>1) Flere ydre afspærringer var ikke opsat, trods skilte og afspærringsmateriel var udlagt.</p> <p>2) Ydre afspærringer er kun angivet på oversigtskort.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 1-2 kørende hold med eneste opgave, at opsætte og kontrollere ydre afspærringer bør overvejes, så prøvechef/prøveofficials ikke skal håndtere dette • Ydre afspærringer bør i sikkerhedsplanen angives med konkrete adresser, ligesom for kontrolposter, hjertestarter, beredskab mv.
Presse og TV sikkerhedsadgang	<p>1) Væsentlig kritik fra TV-produktions-selskab mht. deres muligheder for at "stå de rigtige" steder på prøverne, bl.a. i sikkerhedszoner.</p> <p>2) Kritik af RM25, som det værste DSR løb i DK, mht. at lave TV-optagelser pga. sikkerhedsforhold/-regler og prøveofficials håndtering af disse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ved et evt. fremtidigt RM, må der på forhånd indgås klare og entydige aftaler om TV-produktionsselskabets arbejdsvilkår • Evt. indgået aftale skal formidles til de officials, der bemander TV-optagelsesområder • Hvis der ikke kan opnås enighed om sikre og brugbare optagelsesmuligheder/arbejdsbetingelser, må TV-optagelser fra pågældende selskab udelades
Safety Cars	<p>1) Safety Car 00 sinkede afviklingsplanen ved bl.a. ikke at følge tidsplanen, holde for længe ved prøverne og gennemkøre dem alt for langsomt selvom sikkerhedschefen (Safety Car 000) havde givet OK.</p> <p>2) Safety Car 00 startede i flere tilfælde ikke før Safety Car 0 holdte bagved, og dermed hindrede Safety Car 0 i f.eks. at køre alle omgange på rundbaner.</p> <p>3) Safety Car 00 overhørte anmodninger om at overholde tidsplanen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Personer til varetagelse af opgaven som Safety Car, skal nøje vurderes mht. faglighed, men også om de pågældende vil bidrage konstruktiv til arrangementets gennemførelse

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
Lukkevogn	1) Lukkevognen blev sendt/kørte ind på to prøver før sidste deltager var fremme ved prøvestart pga. fejlkørsler, teknisk defekt. Respittid var ikke overskredet,	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre instruktion af lukkevognsmandskab • Tæt samarbejde mellem RallySafe, afviklingschef, prøvechef og lukkevognsmandskabet, så der er styr på deltagerne
Prøvechefer, prøvechefassistenter & prøveofficials		
Prøvechefer / prøveassistenter	<p>1) Enkelte prøvechefer og prøvechefassistenter levede ikke op eller delvist ikke op til forventningerne omkring overblik, kommunikation, ansvar, punktlighed og ledelse.</p> <p>2) En enkelt prøvechef "mistede helt grebet om opgaven" ifm. klargøring og opstart af prøven, og blev i situationen "afsat" af områdechefen og sikkerhedschefen, der på stedet indsatte ny prøvechef.</p> <p>3) Prøvecheferne var ikke tilstrækkeligt bekendtgjort med løbsledelsens ambitioner mht. kvalitet, effektivitet og sikkerhed.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ved udpegning af prøvechefer skal der være større fokus på og vurdering af prøvechefers viden, kompetencer, praktiske færdigheder og erfaring • Frem for at lade prøvechefen vælge sin assistent, bør løbsledelsen udvælge og forsøge at sammensætte et prøvechef team, der kan supplere hinanden, og dermed sikre de nødvendige ledelseskompetencer på prøven • Bedre information til prøvechefer mht. forventninger, kvalitetsniveau og ambitioner • Væsentlig mere fokus på uddannelse af og erfaring hos prøvechefer/prøvechefassistenter. Grundige forberedende møder, samt tæt opfølgning fra løbsledelsen før og under prøveafviklingen
Prøveofficials	<p>1) Det var uklart i løbsorganisationen hvem der havde ansvaret for hvervning af prøveofficials, 1) løbsledelsen, 2) områdecheferne og 3) prøvecheferne.</p> <p>2) Hvervningen af prøveofficials kom måske for sent i gang, og gik på et tidspunkt "ind i et dødvande" bl.a. pga. uklar om ansvar- og opgavefordeling.</p> <p>3) Information til prøveofficials, såvel skriftlig som mundtlig var ikke tilfredsstillende. En prøvechef lavede sit eget materiale fordi RM25's "ikke var godt nok".</p> <p>4) En del prøveofficials var uklare på deres funktion og specifikke opgaver på deres kontrolpost. Måtte instrueres af områdecheferne og Safety Car 000 ved gennemkørsel før start.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Områdecheferne bør evt. suppleres eller erstattes af en officials ansvarlig, hvis hovedopgaver bl.a. skal være: sikre hvervning af det nødvendige antal prøveofficials, fordeling på de respektive prøver, skriftlige instruktioner og informationer mv. • Det aftalte niveau og kvalitet af kommunikation, information og instruktioner til prøveofficials skulle være fastholdt • Udsendelse af informationsmateriale bør ske centralt og ikke overlades til prøvecheferne, men det vil kræve mailadresser på samtlige prøveofficials • Større fokus fra prøvecheferne på instruktion, opgavebeskrivelse og konkrete instruktioner ift. specifik kontrolpost
Uddannelse	<p>1) RM25 gennemførte to OF-358 kurser med samlet 65 deltagere. Eksisterende DASU kursusbeskrivelse OF-358 er utilstrækkelig og uaktuelt, ligesom kursusmateriale bør opdateres.</p> <p>2) Der er tydeligt behov for professionel DASU-uddannelse af prøvechefer og prøvechefassistenter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • DASU bør udarbejde nutidige og undervisningsmæssige professionelle kursusbeskrivelser og centralt udviklet kursusmateriale (skriftligt og Power Point) • DASU bør snarest udvikle seriøs uddannelse/kurser incl. opfølgning for prøvechefer/prøvechefassistenter med et indhold der udover det rallyfaglige og sikkerhedsmæssige omfatter f.eks. ledelse, kommunikation, planlægning, kvalitetssikring, mandsskabsbehandling, krisehåndtering o. lign.
Hastighedsprøver – specifikke forhold vedr. de enkelte SS'er		
SS1/SS3	<p>1) SS1 - TC ikke klar ved SC 000 ankomst.</p> <p>2) RM25's TV-skiltehold vakte opsigt med deres adfærd og forcering af alle afspærringer, samt uhensigtsmæssig parkering på redningsvej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
SS2/SS4	1) SS2 - TC ikke klar ved SC 000 ankomst. 2) SS2 ikke klar ved SC 000 ankomst, chikane mangler, minebånd ved mål og afløb mangler, ildslukker ved mål mangler. 3) SS4 minebånd ved afløb mangler fortsat. 4) "Nedtagning" af prøven påbegyndt inden de to sidste hold er startet. 5) Prøvemandskabet har ikke nedtaget og opryddet prøven inden de forlod stedet.	<ul style="list-style-type: none"> •
SS5/SS8	1) SS5 ikke klar ved SC 000 ankomst. 2) Prøvechef mangler 3 prøveofficials, og har ikke meddelt det til områdechefen. 3) 3 kontrolposter ikke bemanded (ubeboede huse). 4) Unødvendig faglig diskussion mellem prøvechef og sikkerhedschef (SC 000) ved start vedr. bemanning af chikaner. 5) Svenske officials har ikke forstået instruktioner og reager ikke på radiokontrol. 6) Enkelte steder manglende minebånd iht. sikkerhedsplanen. 7) Prøveofficials påbegyndte nedtagning af minebånd, mens de sidste hold kørte på prøven.	<ul style="list-style-type: none"> •
SS6/SS9	1) Officialinstruktion blev gennemført kl. 11:20 ca. 10 minutter før udmeldt mødetid. Senere ankomne end kl. 11:20 fik ingen instruktion. Områdechefen måtte instruere en del prøveofficials ifm. gennemkørsel inden start. 2) TC før start blev ikke instrueret af prøvechefen. 3) Prøvechefen havde ikke check på om alle kontrolposter var bemanded. Post 19 var ikke bemanded ved områdechefens gennemkørsel. 4) 2 uerfarne prøveofficials placeret på "kritisk" indfaldsvej (mange tilskuere).	<ul style="list-style-type: none"> •
SS7/SS10	SS7: 1) SS7 er slet ikke klar ved områdechefs ankomst kl. knap 13:00 og SC 000 ankomst kl. 13:39 2) Alt virker kaotisk, prøvechefen har ikke styr på situationen, og reelt ingen kontakt til sine prøveofficials. 3) Prøven skal lukkes kl. 13:09 med ingen ydre afspærringer opsat, sideveje ikke lukket, udkørsel fra mål ikke afspærret. Startområde ikke etableret. Kl. 13:30 mødes fortsat civiltrafik (cykler, motorcykler, biler) på SS7.	<ul style="list-style-type: none"> •

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
	<p>4) Ved områdechefens gennemkørsel af prøve konstateres særdeles mangelfuld klargøring, flere steder ingen eller forkert skiltning, afspærring mv.</p> <p>5) Mange prøveofficials ved ikke hvad de skal lave, har ikke fået instruktion, og mangler materiel.</p> <p>4) Fra post 24 til post 35 er der ingen radiokontakt, prøveofficials har ikke hørt noget som helst.</p> <p>5) Begge chikaner opsat forkert, prøveofficials ved ikke hvordan det skal gøres</p> <p>6) Beredskab (Røde Kors og bjærgning) fik ikke udleveret radioer.</p> <p>7) Sikkerhedschefen aflyser SS7 i samarbejde med afviklingschefen.</p> <p>8) Prøvechefen får ikke meddelt prøveofficials, at prøven er aflyst.</p> <p>SS10:</p> <p>1) Områdechefen og sikkerhedschefen "afsætter" prøvechefen for SS7/SS10 og indsætter en "vikar". Der var åbenbart ingen prøvechefassistent til stede.</p> <p>2) Områdechefen og sikkerhedschefen (SC 000) forbliver på SS7 og hjælper til med at få alt klaret så SS10 kan køres.</p> <p>3) Supplerende radiomateriel (netværksradioer med SIM kort) hentes i Roskilde, og radiokæder etableres.</p> <p>4) SS10 starter lidt forsinket ift. den allerede forsinkede tidsplan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •
Materiel		
Prøvemateriel	<p>1) Flere prøvechefer klagede over de ikke havde fået tilstrækkeligt og korrekt skilte- og afspærringsmateriel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Klar information til prøvecheferne om hvad deres "materialetrailer" indeholder, og hvordan det er pakket/emballeret. • Evt. en materialeoversigt pr. hastighedsprøve til respektive prøvechef
Kantafmærkninger	<p>1) Ingen overordnet skitse med placering af kantafmærkninger, kun en person har afgjort placering og afsat mærke på asfalt, og dermed ingen skriftlig dokumentation.</p> <p>2) Flere kantafmærkninger ikke opsat ved Safety Car 000's gennemkørsel.</p> <p>3) Flere kantafmærkninger opsat forkert ift. "fodens" placering (langs – tværs).</p> <p>4) Manglende instruktion af officials vedr. opsætning af kantafmærkninger.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Udarbejdelse af prøveskitser med kantafmærkninger indtegnet. Ikke nødvendigvis en del af sikkerhedsplan • Prøveskitse med kantafmærkninger udleveres til prøvechefen • Tydelig instruktion af prøveofficials, så kantafmærkninger opsættes på rette sted, til rette tid og på korrekt måde
Radioer	<p>1) Systemradioer fra Roy blev ved flere kontrolposter udleveret med forkert kanalindstilling.</p> <p>2) På SS7 var der ikke signal dækning til 6 radioer på hinanden efterfølgende kontrolposter. Måske manglende opsætning af forstærker i området.</p> <p>3) Roy's radiomateriel virkede ustabil og forældet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Det bør overvejes, at overgå til nyere og mere moderne radiomateriel, f.eks. netbaserede radioer med SIM-kort

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
Køretider, TC'er, tidtagning, beregning mv.		
Køretider	1) For stramme køretider mellem prøverne, især på NORD-etapen, der afstedkom "ræs" på flere transportetaper.	<ul style="list-style-type: none"> Længere køretid mellem TC'er, hvis det kan indpasses i tidsplanen Nødvendigt hensyn til passager af byer, jernbaneoverskæringer o. lign.
Servicetid	1) For korte servicepauser, og dermed fornøden tid til service. Min. 20 minutters reel servicetid ønskes.	<ul style="list-style-type: none"> Mere tid til servicepauser, hvis det kan indpasses i tidsplanen, og fortsat overholde DASU's krav til samlet afviklingstid Servicetidspausen skal være et fornuftigt kompromis ift. regruppering, restarttid mv.
Tidskontroller	1) RallyResult leverede ikke alle TC'er som lovet af DSR-styregruppen ved sæsonens start 2) Flere RM25 TC-kontroller vidste ikke hvad deres opgave gik ud på, og var for uerfarne. 3) Kunne ikke betjene det udleverede TC-udstyr. 4) Skrev forkert i kontrolkortene pga. manglende kendskab/instruktion. 5) TC'er (TC, start, mål, stop) ikke på plads ved Safety Cars 000 ankomst. 6) TC ved parc ferme var ikke bemandet.	<ul style="list-style-type: none"> RallyResult leverer de fornødne kompetente og erfarne folk til TC-opgaverne Hverve TC-mandskaber i god tid Grundig instruktion i såvel opgaven incl. kontrolkort og udstyr Sikre at TC-mandskab er på plads på de respektive lokationer i god tid Sikre at TC-skiltning er opsat korrekt og til tiden Evt. se på fremtidig løsning af TC ved at anvende ubemandede TC'er, hvor deltagerne scanner en QR-kode (Den svenske model)
GPS-punkter	1) Enkelte GPS-punkter måtte justeres i løbet af fredag den 19.09.2025. 2) Op til 3 forskellige personer involveret i afmærkning og registrering af GPS-punkter.	<ul style="list-style-type: none"> Som udmeldt af DSR-styregruppen ved sæsonens start, kun en kompetent person (RallySafe) udfører opmærkning og registrering af GPS-punkter
Løbsdokumenter mv.		
Tillægsregler	1) Afsnittet omhandlende tilkøb af ekstra stor serviceplads, blev misforstået af mange både mht. procedure for tilkøb, størrelse og placering	<ul style="list-style-type: none"> Dette skal beskrives mere tydeligt og klart, specielt mht. procedure. Evt. konkretiseret i Sportity meddelelse
Rutebog	1) En del deltagerklager over diverse fejl og unøjagtigheder i rutebog. 2) Køretid mellem TC2 og TC2A slettet pga. fejl i rutebogen og afledte fejlkørsler med for sen ankomst til TC2A.	<ul style="list-style-type: none"> Mere omhu og nøjagtighed ved udarbejdelse af rutebog Kontrolkørsel skal udføres af "eksterne" erfarne personer
Bulletiner & Sportity	1) Deltager utilfredshed med for mange bulletiner/meddelelser via Sportity med diverse rettelser under selve rallyet. 2) Utilfredshed med at straffe først blev udmeldt til slut efter rallyet.	<ul style="list-style-type: none"> Balancegang mellem hvad der skal udmeldes aht. rallyets korrekte gennemførelse, og hvad co-driverne mener de skal have tilsendt af officielle informationer Antal upload på Sportity under selve rallyet skal holdes på et absolut minimum
Serviceplads		
Serviceplads	1) En del klager over for lidt plads i serviceområdet, f.eks. at standardpladser ikke var på 48 m ² (6x8 meter). 2) Klager over en del af servicepladserne havde grus underlag (stabilgrus). 3) Utilfredshed med færdselsmulighederne i serviceområdet.	<ul style="list-style-type: none"> Hvis P-pladsen ved Viby Hallen skal anvendes som serviceområde, kan der kun være plads til ca. 38 deltagere, uden anvendelse af gruspladsen De snævre færdselsmuligheder kan ikke forbedres pga. de faktuelle vej forhold

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
Rallycentrum		
Ind-/tilkørsel	1) Tilkørsel til Rally HQ (Viby Hallen) var uhensigtsmæssig pga. TC'er og servicepladser placeret på Lindevej. 2) Indkørselskontrol på Lindevej manglede det meste af fredagen og mødte for sent frem lørdag morgen (kl. 08.00). 3) Flere uden indkørselstilladelse fik lov til at køre ind, og skabte dermed "P-kaos" i serviceområdet og i området ved indgangen til Rally HQ (Viby Hallen).	<ul style="list-style-type: none"> Ingen TC'er og servicepladser på Lindevej Udvidet bemanning af indkørselskontrol på Lindevej bl.a. fra tidlig lørdag morgen f.eks. kl. 06:00 Bedre fokusering på indkørselskontrol og bemanning af personer med nødvendig autoritet
Parkering	1) P-forhold ved Rally HQ var begrænsede og besværlige for bl.a. løbsledelse, jury, VIP, presse, DASU m.fl. 2) Trailer parkering var fredag kaotisk pga. en række medarbejderbiler, og dermed knebet med plads til alle trailerne.	<ul style="list-style-type: none"> Forholdene ved Viby Hallen giver ikke mulighed for nødvendig parkeringskapacitet, når hele P-arealet anvendes til servicepladser. Derfor spørgsmålstejn ved om Viby Hallen fremover kan anvendes som Rally HQ Trailer parkering på et område, der ikke anvendes af andre de pågældende dage
Officialforplejning		
Frokostposer	1) Forplejningsgruppen manglede en navneliste for uddeling af frokostposer i Rally HQ. 2) Klager over at frokostposer kom for sent ud til bl.a. SS6/SS9 og SS7/SS10.	<ul style="list-style-type: none"> Forplejningslisten skal indeholde en navneliste for uddeling/afhentning af frokostposer i Rally HQ Behov for mere end en forplejningsbil ved udkørsel til prøvemandskaberne
Rallymiddag og præmieoverrækkelse		
Spisebilletter	1) Ingen kontrol med hvem der spiste og hvem der havde spisebilletter.	<ul style="list-style-type: none"> En form for fysisk kontrolordning Evt. et armbånd i stedet for spisebillet
Rallymiddag	1) 74 solgte spisebilletter til 228 potentielle deltagere (2 kørere + 2 servicefolk pr. hold). 2) En del officials deltog ikke i rallymiddagen, selvom der var bestilt mad til dem, hvilket betød "spild" af flere spisebilletter og dermed unødvendig omkostning.	<ul style="list-style-type: none"> Det bør overvejes om tilbud af rallymiddag til deltagerne er "besværet" værd pga. den lille tilslutning Der bør indføres en tilmelding til rallymiddag, for de officials der tilbydes rallymiddag
Økonomi		
Budget & regnskab	1) Budget/regnskab for et DSR-løb balancer på en "knivsæg", og kan ikke gennemføres udelukkende for den økonomi deltagerne bibringer. 2) En sammenhængende økonomi i DSR kræver en stor risikovillighed fra den/de arrangerende klubber, samt et eksternt økonomitilskud (sponsorer, program salg, fondstilskud o. lign.) på min. 45 % af det samlede løbsbudget.	<ul style="list-style-type: none"> Hvis DSR økonomisk skal have en fremtid i DK, skal deltagerbetalingen øges markant, enten via startgebyret og/eller deltagerantal Omkostningsstrukturen skal også have fokus, specielt set i relation til DASU's udmeldinger for 2026 og fremover, hvor rallysporten ikke skal forvente "tilskud" fra unionen, og hvor DASU vil kræve yderligere betaling for centrale ydelser (RallySafe, RallyResult, "pålagte" DASU personer o. lign.)
Mobilepay	1) Løbssekretariatet anvendte ikke RM25's MobilePay konto, men ASKH's, ved bl.a. salg af programmer, ekstra serviceplads og spisebilletter.	<ul style="list-style-type: none"> Bedre information/instruktion til løbssekretær angående f.eks. RM25 bankkonto og MobilePay
QR-kode	1) Flere telefontyper kunne ikke anvende QR-koden ved køb af program	<ul style="list-style-type: none"> QR-koden på programmer skal måske være større, og dermed mere tydelig QP-koden bør suppleres med et MobilePay nummer

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
Fakturering	1) En del faktura er tilgået ASKH's sekretariat og ikke RM25's økonomifunktion.	<ul style="list-style-type: none"> • Klare procedurer for økonomiske procedurer, tydelig information herom, og overholdes af disse
Transportgodtgørelse	1) Procedure for transportgodtgørelse ikke tydelige nok, og ikke videreformidlet tilstrækkeligt til løbsorganisationen.	<ul style="list-style-type: none"> • Simple og klare procedurer/retningslinjer • Bedre information og mere ansvar ifm. ud-melding til løbsorganisationen
DASU & DSR-styregruppen		
DASU sekretariat	1) Løbstilladelse eller besked om løbstilladelse udsendes ikke til løbsansøger, men skal selvhenes på Podie.	<ul style="list-style-type: none"> • Minimumsservice fra DASU's sekretariat vil være, at give besked om, at løbstilladelsen er givet og kan hentes på Podie
DSR-styregruppe	1) Reelt ingen support under planlægningen fra DSR-styregruppen. 2) Reprimande fra DSR-projektleder for manglende data afleveringer til tiden. Data var indsendt inden deadline, men "lå glemt" hos DASU's sekretariat. 3) RM25 havde af flere gange frabedt sig en bestemt person som DASU sikkerhedsdelegeret, men alligevel sendte DASU den pågældende person.	<ul style="list-style-type: none"> • Hvis DASU's bestyrelse ønsker/kræver højere kvalitet i DSR og specielt af arrangørerne, så må det være en selvfølge at DASU/DSR-styregruppen også selv øger deres egen kvalitetsniveau • DASU's bestyrelse fremfører tit, at DASU er klubberne og DASU er til for klubberne. DSR-styregruppen bør derfor være mere lydhør overfor klubbernes/arrangørernes ønsker f.eks. specifikke ønsker
DASU støjkontrol	1) DASU's beslutning om støjkontrol blev "uofficiel" meddelt telefonisk fra flere DASU-personer til flere personer i RM25's ledelse, uafhængigt af hinanden. 2) En officiel meddelelse blev først modtaget efter RM25 henvendelse til DASU's sekretariat.	<ul style="list-style-type: none"> • Hvis DASU's bestyrelse ønsker/kræver højere kvalitet i DSR og specielt af arrangørerne, så må det være en selvfølge, at DASU selv øger deres egen kvalitetsniveau i deres procedurer og handlinger
Bestyrelsesbesøg	1) Et DASU-bestyrelsesmedlem klagede "i offentligt rum" over manglende service fra løbsledelsen, uden at klagen blev konkretiseret. 2) DASU's bestyrelse har ingen tilbagemelding givet til RM25 på "kontrolbesøg".	<ul style="list-style-type: none"> • Når DASU's bestyrelse vil besøge/kontrolere et arrangement, må det på forhånd aftales hvilken "service" DASU's bestyrelse forventer/kræver på løbsdagen af klubben/løbsarrangørerne • Når der gennemføres et DASU-kontrolbesøg, er det vel rimeligt med en eller anden form for tilbagemelding til arrangørerne
Organisation		
Organisationsstruktur	1) Overordnet fungerede den brede organisationsmodel, men i dagligdagen smuldrede organisationsstrukturen, og i de sidste par måneder gik det over i "ASKH-struktur", hvor kommunikation og aftaler tit skete internt i ASKH.	<ul style="list-style-type: none"> • Hvis den brede organisationsstruktur skal anvendes, vil det kræve accept i hele den frivillige løbsorganisation incl. accept af en overordnet arrangementsledelse, der har de afgørende beslutninger
Ansvar- & opgavefordeling	1) Udkast til overordnet ansvars- og opgavebeskrivelse blev kasseret tidligt i planlægningsfasen pga. manglende opbakning. Derfor blev detaljeret oversigt/matrix ikke udarbejdet. Det betød at flere opgaver endte "mellem to stole" og ikke blev udført. Andre opgaver forsøgte flere ildsjæle, at løse samtidig på vidt forskellig måde og uden koordination. 2) Udkast til konkrete ansvars- og opgavebeskrivelser for bl.a. områdechefer, prøvechefer, publikumsansvarlig, blev kasseret med begrundelsen, at de	<ul style="list-style-type: none"> • Forløbet viste tydeligt, at det var en fejl ikke at bruge ressourcer på, at udarbejde en detaljeret og tydelig ansvars- og opgavefordeling mellem de ledende officials. Hvis en bred organisation skal anvendes og være effektiv, skal ansvar og opgavefordeling beskrives detaljeret og efterfølgende implementeres og følges konsekvent • Arrangementsledelsen/løbsledelsen skal være væsentlig mere opmærksom på opgaveløsningen, såvel tidsmæssigt og kvalitetsmæssigt i hele løbsorganisationen • Arrangementsledelsen/løbsledelsen skal gribe ind hvis opgaver ikke løses, og gøre

Område	Kritikpunkt	Forslag til forbedringsmuligheder
	<p>var for teoretiske og omfattende, så de ikke ville blive læst. Blev erstattet af tidligere anvendte og mindre omfattende beskrivelser.</p> <p>3) Områdecheferne "blev overladt til sig selv", og havde ingen kontaktperson i en periode, efter den første ass. løbsleder trak sig fra funktionen i juni.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • det på en balanceret ledelsesmæssig måde ift. til frivillige i en frivillig organisation
RM25 møder	<p>1) Fravalg af mødereferater og i stedet anvendelse af statusnotater, virkede ikke. Statusnotater blev for umfangsrige og blev dermed ikke læst.</p> <p>2) Mødereferater fra de sidste halve års møder (A-møder, LØ-møder) fungerede bedre end statusnotater, men skulle være udsendt til en større kreds i løbsorganisationen, da beslutninger/aftaler ikke blev videreformidlet godt nok til løbsorganisationen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal skrives og anvendes tydelige beslutningsreferater fra alle møder i løbsorganisationen • Beslutningsmødereferater fra diverse mødet i løbsorganisationen skal udsendes til alle ledende officials, samt placeres i Dropbox
Dropbox	<p>1) Der var ikke klarhed over hvem i løbsorganisationen, der havde adgang til hvilke menupunkter i Dropbox.</p> <p>2) Det var ikke aftalt, hvem der kunne uploade dokumenter i Dropbox, og hvad der skulle placeres i Dropbox.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal udpeges en "Dropbox ansvarlig/sekretær", der udarbejder struktur, tildeler adgange, uploader og sletter dokumenter
Klubsamarbejde	<p>1) Forskellen mellem ASKH og DRC viste sig at være lidt for stor ift. "muskler" (mandskab, materiel). Samarbejdet blev personbåret og ikke klubbåret.</p> <p>2) Man fik tit stukket i næsen "sådan plejer vi at gøre i ASKH" eller "sådan gør vi ikke i ASKH"</p> <p>2) Mere enkeltpersoners indsats end klubindsats og klubsamarbejde.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hvis ASKH og DRC skal deltage i fremtidige rallyarrangørsamarbejder, bør det nok være mellem mere ligeværdige klubber mht. mandskab, materiel, økonomi o. lign. • En erfaren og fasttømret "ASKH-struktur" bør være mere opmærksom og lydhør overfor andre og evt. nye ideer, synspunkter og løsningsmodeller
Fremtidigt RM	<p>1) Roskilde området incl. Midtsjælland er meget tæt befolket, og giver begrænsede muligheder for gode og krævende hastighedsprøver ift. lodsejer accepter, rimeligt antal kontrolposter mv.</p> <p>2) ASKH har i juni 2025 klart udmeldt, at klubben ikke er arrangør/medarrangør af et DSR-løb i 2026.</p> <p>3) Flere nøglepersoner i RM25's løbsorganisation har udmeldt behov for en pause og nogle har meddelt deres afgang fra dansk rallysport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der er reelt basis for et DSR-løb på Sjælland, men nok længere væk fra hovedstaden end Roskilde/Midtsjælland • Der bliver intet Rally Midtsjælland 2026, og det er d.d. tvivlsomt om der kommer et fremtidigt Rally Midtsjælland efter 2026

Bilag

Der er følgende bilag til RM25's evalueringsrapport:

- Bilag 1 - RM25 evalueringsskema/evalueringsramme (spørgeramme)
- Bilag 2 - Referat af jurymøde 1
- Bilag 3 - Referat af afsluttende jurymøde
- Bilag 4 - Afviklingslog
- Bilag 5 - DASU dommerrapport
- Bilag 6 - DASU deltagerevaluering