

# MASTERPLAN

## DEL 1: SYKKELUTVIKLING I INDRE STORFJORD

*SYKKYLVEN*

*STRANDA*

*NORDDAL*

*STORDAL*

Dato: 14.01.2020

Versjon: 1.2

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. INNLEDNING</b>	<b>5</b>	<b>5. HVORDAN SATSE PÅ SYKKELUTVIKLING I INDRE STORFJORD?</b>	<b>27</b>
1.1 BAKGRUNN	5	5.1 VURDERING AV DAGENS SITUASJON	27
1.2 MÅL	5	5.2 STRATEGI	29
1.3 INNDELING	5		
1.3 METODIKK	6	<b>6. KARTLEGGING OG ANALYSE</b>	<b>30</b>
	7	6.1 SYKKYLVEN	31
<b>2. HVA ER SYKLING?</b>	7	6.2 STRANDA	33
2.1 TERRENGSYKLING	7	6.3 NORDDAL OG STORDAL (FJORD)	35
2.2 LANDEVEISSYKLING	15		
2.3 TURSUKLING	16	<b>7. HVORDAN REALISERE TILTAK</b>	<b>37</b>
	17	7.1 PROSJEKTORGANISERING	37
<b>3. HVORFOR SATSE PÅ SYKLING?</b>	17	7.2 AVKLARING AV GRUNN	37
3.1 NÆRINGSLEV	17	7.3 REGULERING OG SØKNADSPLIKT	38
3.2 STEDSUTVIKLING	19	7.4 FINANSIERING	39
3.3 FOLKEHELSE	20	7.5 SIKRE KVALITET	41
	21	7.6 ANSVAR OG SIKKERHET	41
<b>4. HVA ER EN SYKKELDESTINASJON?</b>	22		
4.1 STIER, LØYPER OG VEIER	22		
4.2 SERVICETILBUD	23		
4.3 OVERNATTING	24		
4.4 BESPISNING	24		
4.5 TRANSPORT	25		
4.6 LOKALT SYKKELMILJØ	26		

Framsidedfoto: Bård Basberg

## 1. INNLEDNING

### 1.1 BAKGRUNN

*Av: Terese Jemtegård Moen, Prosjektleder Fjordhagen*

Hoppid.no-kontora i kommunene Norddal, Stordal, Sykkylven og Stranda arrangerte høsten 2015 ei gründersamling for å koble gode forretningsideer med gründere. Her ble det identifisert ønske fra bedriftene/gründere om å satse på sykkelturisme.

I februar 2016 ble det arrangert et seminar på Stranda der potensialet/mulighetene innenfor sykkelturisme ble belyst av blant andre STIN (Stiftelsen Sykkelturisme i Norge) og NCE Tourism. I 2016 ble det igangsatt et tverrkommunalt sykkelprosjekt "Sykkelturisme i Storfjordområdet". I løpet av høsten 2016 til januar 2018 ble det gjennomført studietur til Trysil og tre nettverkssamlinger hvor reiselivsaktører kom sammen for å kartlegge muligheter for utvikling av sykkel som reiselivstilbud.

Rekkje Stiutvikling ble koblet på dette arbeidet, og gjennomførte i 2017 et forprosjekt for å stake ut veien videre. Konklusjonen fra dette arbeidet var at man burde lage en masterplan for utvikling av sykkelturisme i området innenfor kategoriene tursykling, landeveissykling og terrengsykling. Finansiert av de fire kommunene har Fjordhagen AS bestilt en masterplan som gir et overordnet blikk på de fire kommunene.

### 1.2 MÅL

Målet med en masterplan er å gjøre en overordnet kartlegging og vurdering i forkant av en større satsing. Da vil man unngå en tilfeldig utvikling og satse på en utvikling hvor tilbudene henger sammen og tjener det felles formålet man har for satsingen i en region. At fire kommuner satser sammen gjør at det er kortere vei til å ha nok tilbud til at det samlet sett tilbyr dedikerte sykklister en grunn for å bli i området.

Målet med masterplanen er:

- Definere satsingsområder for hver kommune.
- En overordnet strategi for de fire kommunene i Storfjorden.

### 1.3 INNDELING

Arbeidet med masterplanen er et todelt prosjekt hvor denne leveransen er del 1. Prosjektet er delt opp slik:

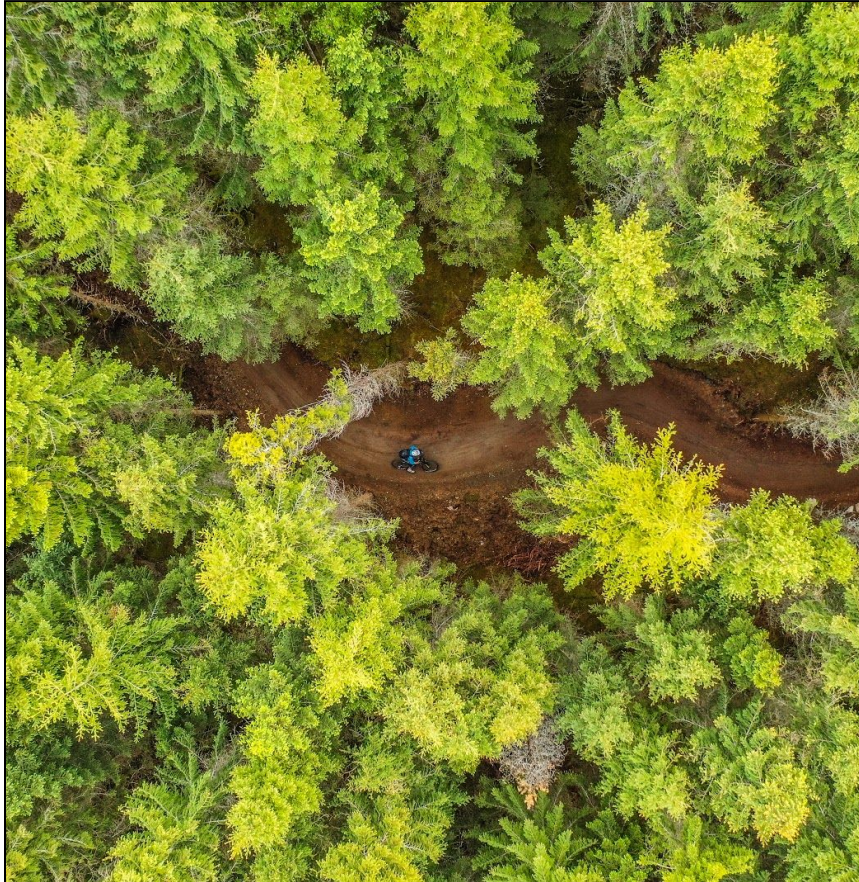
#### 1. Overordnet del

- Kartlegging og forslag, kommunevis inndeling (Vedlegg)
- Strategi for regionen
- Anbefalte satsingsområder for videre satsing for hver kommune

#### 2. Konsept- og detaljplanlegging

- Skreddersys fra resultatet fra del 1 og etter kommunenes ambisjonsnivå.

- b. Tiltaksplaner/detaljplanlegging med konsept for aktuelle områder.



## 1.3 METODIKK

Rekkje Stiutvikling gjort følgende i arbeidet med masterplanen:

### 1. Befaring og kartlegging i felt

Vi utførte befaring og kartlegging i felt uke 41, der vi gikk og syklet i de aktuelle områdene og samlet inn positive og negative kontrollpunkt til videre planlegging.

### 2. Møter med aktører

Samtidig som vi var på befaring møtte vi aktuelle aktører.

### 3. Analyse i GIS

Ved hjelp av relevante kartlag som er tilgjengelige, analyserte vi de ulike områdene. Dette innebærer å finne positive og negative kontrollpunkt som det er utfordrende å se i felt, samt se på terreng og annen kartinfo.

### 4. Inntegning av områdeavgrensning og konsept i GIS

Med utgangspunkt i kartleggingen i felt, møter med aktører og analyse i GIS tegnet vi inn forslag til områdeavgrensning med tilhørende konsept i GIS.

### 5. Plandokument

Dette plandokumentet har en teoridel, vurdering av eksisterende tilbud, retning og strategi, beskrivelse av områder og konsept, og hjelp til realisering av de ulike tiltakene.

## 2. HVA ER SYKLING?

Sykkelaktivitet kan være så mangt, men denne masterplanen fokuserer på tre kategorier; terrengsykling, landeveissykling og tursykling.

### 2.1 TERRENGSYKLING

Terrengsykling er en fellesnemning for en rekke ulike sykkelaktiviteter. Mange av grenene har sitt opphav i konkurranseformer, men det må poengteres at terrengsykling først og fremst ikke er en konkurranseidrett. Mange av grenene overlapper hverandre, og det er ikke nødvendig med spesialanlegg for alle kategoriene. Et stinettverk kan tjene flere av grenene. Det finnes ulike grener av terrengsykling, og noen av grenene er:

#### *Sykling på grusvei*

Sykling på grusvei handler ofte om å sykle lengre distanser og gjerne med gode naturopplevelser. Mange grussyklistere motiveres av de klassiske grusrittene som har eksistert i Norge de siste 20-30 årene, f.eks Birkebeinerrittet. De siste årene har deltakelse på slike ritt stagnert, og de ivrigste Birken-syklistene søker nå mer mot sti enn grusvei. Sykling på grusveier er nå mest populært for de over 40 år. Grussykling krever ikke gode sykkelferdigheter, men er ikke regnet som lavterskel sykling. For å få mestring, må man sykle langt, noe som er slitsomt, ensformig og lite motiverende for barn.



Mjølkevegen. Foto: Scanout/Yngve Ask

#### *Cross country/XC/ Rundbane*

Cross Country, kalt XC, er en fellesnemning for terrengsykling hvor man beveger seg på tvers av landskapet, opp og ned. XC er ofte en konkurranseform og da snakker man henholdsvis om rundbane og maraton. Rundbane er en konkurranseform der man sykler mange runder i en løype på 4-6 km, mens maraton er sykling over lengre distanser, gjerne rundt 80 km. Her er det mye fokus på trening, lengre distanser og mestring på sti.



Foto: Offroad Valdres



### *Enduro*

Enduro er et konkurranseformat der man har fartsetapper, som fortrinnsvis går nedover. I likhet med bilrally er det den samlede tidsbruken på fartsetappene som gir resultatet. Selv om Enduro er et konkurranseformat er det mange som vil kalle seg for Endurosyklist, selv om de ikke konkurrerer. Om det sykles mot klokken eller ikke, er det sykling nedover på sti som er fokus, gjerne med sammenhengende mye adrenalin. Miljøet har vokst mye i Norge de siste 5 årene og er etter hvert blitt en kjøpesterk kundegruppe.



### *Stisykling*

På mange måter ligner stisykling både på XC og Enduro, men det er ikke en konkurranseform. Syklingen går som regel for seg i småkupert terreng på naturlige stier. De siste årene har det vokst frem en rekke dedikerte stisykkelanlegg med oppbygde stier, som er tilpasset ulike vanskelighetsgrad. Fokuset her ligger på mestring, naturopplevelse og adrenalin. Det er dette vi ser på som det største vekstsegmentet innenfor terrengsykling.

(CC BY 2.0) Foto: Hans Martin Nysæter / Trysil



### ***El-terrengsykkel (Ikke egen gren)***

Elsykler tar over stadig større markedsandel, også innen terrengsykling. Terrengsykler i alle kategorier er nå mulig å få med motor. Dette er ikke en egen kategori, men inntoget av elsykler vil gi noen endringer i bruksmønstre. Den største endringen dette vil føre til over tid er at syklistene dekker større områder per dag med sykkelaktivitet. Man er derfor avhengig av å ha nok stier. I tillegg tror vi det vil kunne føre til både bruker- og grunneierkonflikter.

### ***Utfor (Downhill)***

Utfor er sykling med utelukkende fokus på nedoversykling, som også finnes i konkurranseform. Man bruker gjerne heis eller bil som transport til toppen. Løypene finnes i ulike varianter og vanskelighetsgrad, men man kan grovt sett dele inn i tekniske stier, og maskinbygget parkløyper med hopp og element.





Skjermveien sykkelanlegg. Foto: Rekkje

### Hvem appellerer terrengsykling til?

Terrengsykling i Norge har frem til de siste par årene vært en nisje. Nå er det i ferd med å bli en sport for alle. Tidligere syklet man på tradisjonelle stier, men de siste årene har det kommet flere og flere tilbud med opparbeidede terrengsykkeltilbud som ikke krever spesialisert utstyr. Terrengsykkel passer da for alle som liker å sykle:

Uerfarne syklistere	Erfarne syklistere
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Barn og ungdom</li> <li>● Familier</li> <li>● Unge voksne/studenter</li> <li>● Turister med "adventure" fokus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Adrenalinsøkende</li> <li>● Konkurransesyklistere</li> <li>● Voksne med treningsfokus</li> <li>● Unge voksne/studenter</li> <li>● Turister som er terrengsyklistere</li> </ul>

### Hva er viktig innenfor terrengsykling?

I Canada har man hatt en flåsete, men likevel treffende slagord når det kommer til utvikling av terrengsykling; *"build it, and they will come"*. Bygg det, og de vil komme. Terrengsykling handler altså om å bygge stier tilpasset formålet, og tilpasset de man ønsker å få besøk av. I reiselivssammenheng ønsker man å tilby aktiviteten for store kundegrupper, og man må derfor bygge stier og løyper som appellerer til et bredt spekter av brukere. Stien er altså råvaren og produktet som er avgjørende for satsingen. Stiene og løypene må ha høy kvalitet både i form av opplevelser og slitestyrke. Bygging av sykkel-spesifikk anlegg er et eget håndverk, og for å sikre at målene til satsingen blir nådd må man benytte seg av fagfolk.

### Hvilke anlegg finnes?

Det finnes ulike typer terrengsykkelanlegg, og vi skiller mellom:

Anlegg	Beskrivelse
<i>Pumptrack</i>	En lukket bane med kuler, doseringer og hopp, hvor man pumper sykkelen opp og ned for å få fart. En pumptrack lages med toppdekke i asfalt.
<i>Hopplinje / dirtlinje</i>	Flere hopp etter hverandre i linje. På hver kul er det ofte to alternativ, et stort og et lite. Selve hoppene kan bygges i jord eller ramper (betong, tre, stål).
<i>Ferdighetsløyper</i>	Et eller flere ulike element som utfordrer og bedrer sykkelferdigheter.
<i>Sykkelpark</i>	Et område som består av flere typer anlegg. Det kan være alle mulige kombinasjoner av pumptrack, hopplinje, ferdighetsløyper, stier og løyper. Ofte med fasiliteter som sitteplasser, toalett med mer.
<i>Stisenter</i>	Et nettverk av kompakte opparbeidede stier og løyper. Bør ha egne klatrestier for behagelig oppoversykling og egne nedoverstier for å gi opplevelse av flyt og mestring.
<i>Stinettverk</i>	Et nettverk av mer spredte stier og løyper, knyttet sammen i et nettverk. Man kan sykle runder og variere valg av stier som tilfredsstillende ulike behov.
<i>Tradisjonelle stier</i>	Sykling på eksisterende stier.



**Eksempel på Pumptrack. Myrkdalen Hotel, Voss.**

En bra pumptrack er gøy og utfordrende i mange år. Et toppdekke i asfalt gjør det mulig for alle mulige rullende aktiviteter.

**Eksempel på hopplinje**



Å kjenne luft under hjulet er noe alle som har prøvd det synes er veldig gøy. En hopplinje gir utfordringer og glede år etter år.  
Gorge Road, New Zealand. Foto: *Sterling Lorence*

**Eksempel på Ferdighetsløype.**

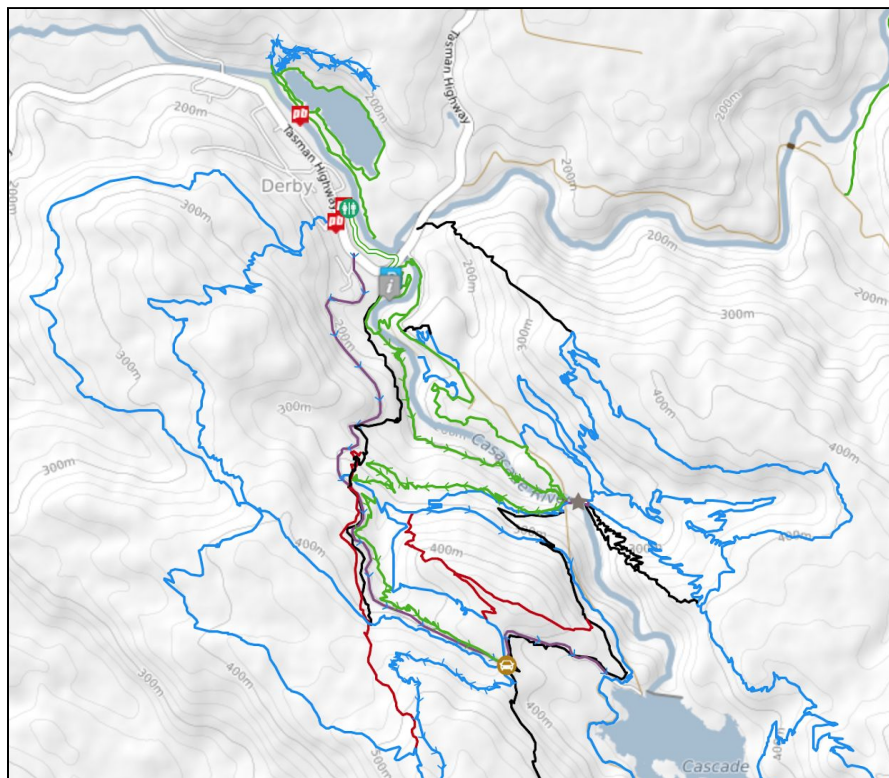


En ferdighetsløype kan være så mangt, og det er bare fantasien som setter grenser. Målet med ferdighetsløyper er å gi varierte utfordringer som hjelper sykklisten til å få bedre balanse og ferdigheter på sykkelen.

**Eksempel på klatresti i Stisenter. Nordfjord Stisenter, Sandane.**

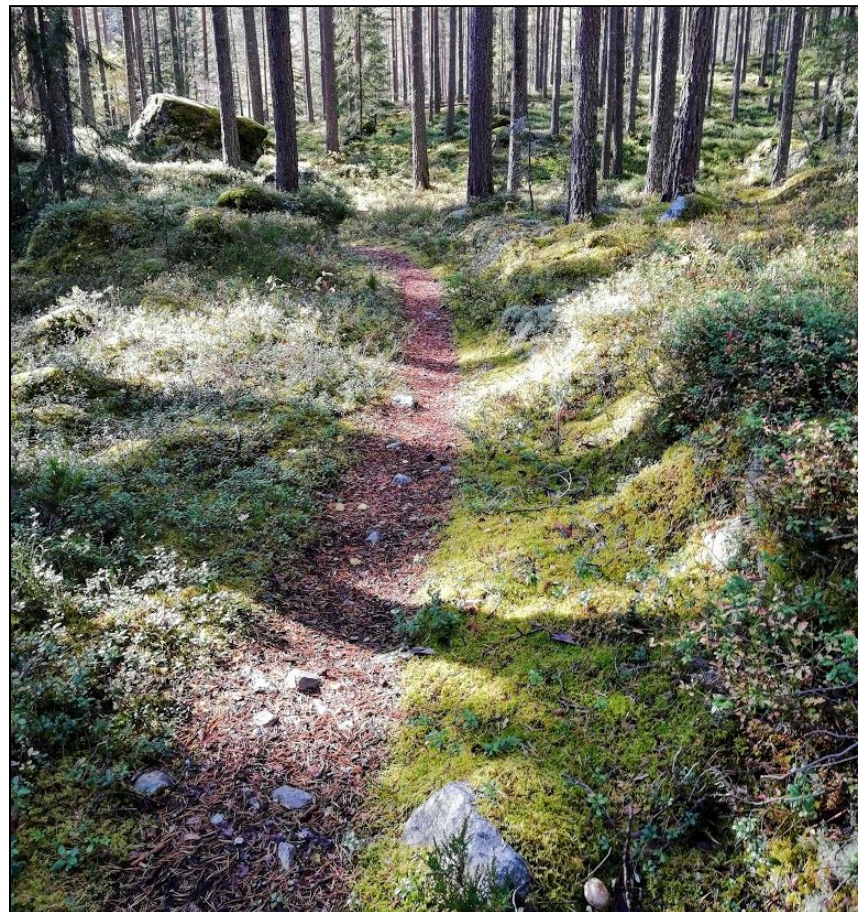
Med en god klatresti starter den gode sykkelopplevelsen når man begynner å tråkke oppover, til forskjell fra en grusvei, e.l der man bare venter på å komme seg til toppen, for så å komme seg ned igjen. Bratthet bør ligge på 5%.

**Eksempel på nedoversti i et Stisenter. Nordfjord stisenter, Sandane.**



Eksempel på stinettverk fra Blue Derby, Australia. Sakset fra trailforks.com.

Eksempel på Tradisjonell sti. Leira, Valdres. Foto: Rekkje.



Tradisjonelle stier er stier som vi er vant med i Norge. Dette kan være traséer som bare er merka og rydda, eller det kan være gamle ferdselsårer som har grodd til og blitt til en smal sti.

## 2.2 LANDEVEISSYKLING

Landeveissykling har de siste 15 årene hatt en stor oppsving i popularitet. Tidligere var dette svært tett knyttet opp mot konkurranse, men med tiden har aktiviteten blitt svært populært, både som treningsform og rekreasjon. Å dra på ferie med landeveissykkel er en fin måte å oppleve nye steder, landskap, kultur og mat. Mange nordmenn har tidligere dratt til utlandet for denne typen opplevelser, men Norge blir et stadig mer populært alternativ, både for norske og utenlandske turister. Kombinasjonen av storslått natur, spennende veier og små lokalsamfunn gir god mulighet for utvikling av attraktive sykkelprodukter.

### Hvem appellerer landeveissykling til?

I reiselivssammenheng ser vi at landeveissykling appellerer til en kjøpesterk brukergruppe. Mange er inspirert av sykkelkultur fra Sør-Europa hvor gode matopplevelser og eksklusive overnattinger inngår i ferien. Aktuelle kundegrupper:

- Mosjonister
- Par 30+
- Kameratgjenger

### Hvilke produkter finnes i regionen?

Uteguiden AS er et aktivitetsselskap i Stranda som tilbyr "The Classic Fjord Tour". Dette er en 7-dagers tur som går fra Håholmen ytterst på Romsdalskysten via Atlanterhavsveien til Angvika, fra Åndalsnes via Trollstigen og Valldalen til Geiranger og Dalsnibba, fra Geiranger via Hellesylt og Norangsdalen til Ålesund. Turen er pakket klar og er inkludert guide, transfer/all transport, snacks, måltider og overnatting på turen. Det finnes også andre eksterne tilbydere av landeveissykling i område.



Foto: VisitNorway.

### Hva er viktig innenfor landeveissykling?

I en reiselivssammenheng snakker man ofte om etappebaserte sykkelprodukt. Da vil rutene være planlagt som etapper fra sted til sted, hvor syklister overnatter på nye steder hver natt. Denne typen sykkelprodukt er avhengig av lokale aktører som tilbyr tjenester som transport, overnatting og bespisning tilpasset kundegruppa.

For å utarbeide gode sykkelruter bør det planlegges med grunnlag i interessepunkter og strekninger man ønsker å ha med. Det vil alltid være punkter eller strekninger man helst vil unngå, som høyt trafikkerte strekninger, lengre tunneler og uoversiktlig veier. Det må gjøres gjennomtenkte avveininger for hva som gir den beste ruta. Sikkerhet er et viktig aspekt når ruten planlegges. Mange syklister vil sy sammen sine egne ruter, men ved å lage et gjennomtenkt opplegg vil man kunne løfte landeveissyklingen i regionen og kapitalisere på dette.

## 2.3 TURSUKLING

Tursykling er sykling på asfaltert vei eller lett fremkommelige grus-, tur- og traktorveier. Tursykling kan både være dagsturer eller flerdagsturer. Dette er ofte lengre sykkelturner over flere dager med bagasje festet på sykkelen. De siste årene har dette gått under betegnelsen bikepacking.

### Hvem appellerer tursykling til

Tursykling passer for par på 50+, enten med egen sykkel, eller med leiesykkel. Ofte bobilturister. I den andre enden av skalaen finner man såkalte "bikepackere" hvor man sykler lange distanser med stor oppakning. Dette kan være par eller mindre grupper, og voksne i alle aldre. El-sykler gir nye muligheter for å komme seg lettere opp motbakker, og man kan sykle lengre distanser på samme dag.

### Hva er viktig innenfor tursykling?

For en tursyklist står naturopplevelsen i fokus, og dette får man gjerne utenfor allfarvei. På lengre turer fordrer dette gjerne overnatting i telt, eller at man overnatter på et overnattingssted. En tursyklist kan sykle på asfaltert vei eller lett fremkommelige grus-, tur- og traktorveier. Bagasjetransport kan være en utfordring, men kan løses ved at overnattingsbedriften skysser syklistene videre til neste overnattingsbedrift. Pakkeløsninger.



Nytt utstyr gir nye muligheter. Foto: Pushbikegirl.com

### 3. HVORFOR SATSE PÅ SYKLING?

Vi ser mange gode grunner til å satse på sykling i sin helhet. Økt bruk av sykkel er noe som gagnar folkehelse, miljø, reiseliv, bolyst m.m. I denne leveransen ser vi i første omgang på hva som kan gi best inntjening i et reiselivsperspektiv. De lavest hengende fruktene er selvsagt å bruke de mulighetene man allerede har. Dette er det mange som har tenkt i Norge de siste 5-6 årene når sykling i reiselivssammenheng har kommet på dagsorden. Vi har derimot til gode å se destinasjoner som har blitt revolusjonert av tur- og landeveis sykling, mens vi innenfor terrengsykkel ser vi utdødde bygder og tettsteder som våkner til live igjen takket vært nybygde stier for terrengsykling. Videre vil vi derfor fokusere på de effektene terrengsykkelsatsinger har bidratt med.

#### 3.1 NÆRINGS LIV

Reiselivsnæringen er en av de raskest voksende næringene i verden, og aktive ferier er den delen av næringen som vokser raskest, og som er ventet å være det største markedet på sikt. Sykling er en del av dette og det meldes om at terrengsykling, sammen med vandring, er de mest etterspurte aktivitetene folk ønsker å drive med når de er på ferie på sommerstid. Det holder ikke å se på naturen lengre - man skal delta i naturen.



#### Kapitalisering av sykkel turisme

Terrengsykling som reiselivsprodukt er noe som de siste årene har dukket opp på alle kontinent. Nord-Amerika var tidlig ute, siden kom Storbritannia, Alpene, New Zealand m.f. I Norge har Trysil stått for den første vellykkede reiselivssatsingen opp mot terrengsykling.

Det er ulike forretningsmodeller knyttet til kapitalisering av terrengsykkel- turisme. Felles for alle er at det ikke er vanlig å ta betalt for at folk sykler på stiene, men at verdiskapingen skjer på tilbudene rundt. Det kan være servicetilbud direkte knyttet til aktiviteten, f.eks heis eller biltransport for å komme seg til toppen, det kan være parkering, overnatting, servering og andre servicetilbud. Verdiskapingen skjer altså ikke på selve stien eller løypa, men på alt rundt. Stiene er samtidig grunnpilaren i satsingen. Ingen spesialiserte sykkelstier eller løyper, minimal verdiskaping. Man kan se på stiene som faktoren man kan gange verdiskapingen med. Dess bedre og flere stier man har - dess bedre inntjening kan man vente seg. Stiene er derfor helt nødvendige for å skape næring fra terrengsykling. Det samme vil trolig gjelde for



landeveis sykling og tursykling, ruter som er godt planlagt og godt informert om, vil være nødvendig for å skape næring.

### Økonomiske ringvirkninger

De siste 10-15 årene har terrengsyklingen lagt fra seg mer enn merke i skogen. Gjennom utbygginger av omfattende stinettverk og stisentre har mange bygder klart å snu fraflytting til tilflytting, og konkurrer til nye etableringer. Dette har spredt seg til avsidesliggende bygder på flere kontinent, og tallet på sykkeldestinasjoner er i rask vekst. De ferskeste eksemplene nå er fra Tasmania, en øy som hører til Australia. En bygd, Blue Derby, har gått fra å være en fraflyttet gruvebygd til å bli en av verdens mest ettertraktede terrengsykkeldestinasjoner. Her har de ved hjelp av nøye planlegging og gjennomføring fått til kassasuksesser knyttet til terrengsykling som reiselivsprodukt. Hotell som har vært stengt i årevis er blitt åpnet, nye restauranter kommer til, og man ser et samfunn som har klart å snu fullstendig takket være en pågående investering i et sykkelspesifikt stinettverk som nå teller 125 kilometer.

I Norge har Trysil vært en foregangsdestinasjon innenfor utvikling av stisykling for allmenheten. Transportøkonomisk institutt gjorde i 2017 en ringvirkningsanalyse av satsingen som viste at årlig omsetning knyttet til sykkelaktiviteten utgjorde rundt 100 mill NOK, og det meldes om 77 nye sesongarbeidsstillinger. Her har det de siste årene vært investert 25 mill NOK i bygging av stier og anlegg for terrengsykling. En fellesnevner på de fleste suksessene er at man har bygd stier som er kjekke å sykle for et bredt spekter av aldre og vanskelighetsgrad. Man kan tilpasse tilbudet til den brukergruppe man ønsker å tiltrekke seg. I de fleste tilfeller vil det si å bygge lettere stier.



(CC BY 2.0) Foto: Vegard Breie / Trysil

Da er det ikke terrengsykkelnisjen som er målgruppen, men alle som kan sykle. Da er markedet mye større og man sikrer en bedre inntjening. I denne sammenheng vil tursykling og landeveissykling sammen med terrengsykling kunne gi et stort marked for en bred brukergruppe, med ulike interesser og mål for besøket.

## 3.2 STEDSUTVIKLING

### Endring i aktivitetsmønster

Vi ser mange årsaker til terrengsykling har blitt så stort, og forventer å vokse mye i fremtiden. Den første er endring i aktivitetsmønster. De siste tiårene har det kommet flere fartsfylte aktiviteter som blir utøvd i naturen. I tillegg til terrengsykling er toppturer på ski, klatring, tinderangling, kiting og surfing eksempler på aktiviteter som har hatt en eksplosiv vekst i antall utøvere de siste 10-20 årene. I de tidlige årene til disse aktivitetene så man på aktiviteten som ungdomsopprør, men nå har flere av de blitt dagligdagse for mange. Når man bygger stier og løyper tilpasset den sykkelen folk flest har, blir det en mainstream aktivitet. Dette har de klart på Trysil, og den største kundegruppen er folk som ikke vil se på seg selv som stisyklister.

Grunnen til at terrengsykling i Norge ikke tok av på 90- og 2000-tallet har mye med utstyret å gjøre. Stiene i Norge er stort sett så knotete at det var bare for spesielt interesserte våghalsere. Stiene har ikke endret seg i stor grad siden den gang, men sykklene er vidt forskjellige! Utvikling av nye sykler har spilt en sentral rolle i utviklingen, og gjør at selv de knotete stiene i Norge nå er farbar med en god terrengsykkel.

### Ny generasjon som etablerer seg på landsbygda

Ny generasjon som etablerer seg på landsbygda  
De siste årene har vi sett en ny generasjon som etablerer seg på landsbygda i Norge. Unge folk slår seg ned i bygdene for å leve tettere på naturen og de aktiviteten man kan drive med der. Mange er opptatt av nyskapende friluftsliv, og vil bruke mer tid på å drive med aktivitet i hverdagen, i motsetning til å bruke mye tid på reising fra byen til fjellet. Det kan være byfolk som slår seg ned, eller utflytta lokale som kommer hjem etter fullførte studier. Foreløpig har disse folkene vært pionerer i aktiviteten de driver med, men vi ser at lokalbefolkningen adopterer en del av livsstilen til de unge etter hvert. Det har vi sett på skifronten, der frikjøring og toppturen bare var for dem da, mens det nå blir mer og mer vanlig for vanlige folk. Vi er sikre på at terrengsykling vil ha et lignende utviklingsløp. Legge til rette for terrengsykling tror vi derfor vil være et stort konkurransefortrinn for morgendagens lokalsamfunn. Mindre steder med aktive sykkelmiljø der det har blitt satsa på stiu utvikling, har ofte en aktiv befolkning, og de er attraktive for aktiv besøkende.

### 3.3 FOLKEHELSE

Vi ser noen helsetrender i samfunnet der vi tror sykling kan være en positiv bidragsyter. Den ene er å aktivisere ungdom som ikke trives med organisert idrett. Terrengsykling er en aktivitet som gir rask progresjon, adrenalin og mange blir hekta, slik at det blir en livsstil. Man kan se for seg mange rastlause ungdommer som kan få utløp for mye gjennom terrengsyklingen.

Syklingen er en aktivitet man tar med seg videre i livet. Frafallet fra organisert idrett er enormt i 17 års alderen, og når man ser på statistikken fra lagidrett er det forbausende få som driver med den idretten de konkurrerte i, senere i livet. Terrengsykling har en styrke her ved at det er en aktivitet man tar med seg videre i livet, og i utlandet kan man treffe personer i 70 årene som er ute på terrengsykkel. Det er litt som ski, man slutter ikke, selv om man slutter å konkurrere! Dersom stiene blir plassert i nærheten av der folk bor kan de bruke de som en del av hverdagen. Stier langt til fjells er fint og flott for helgeturer, men i hverdagen er det viktig å ha kort vei til aktivitetene, så man får presset inn en kjapp tur i en hektisk hverdag. Dette er noe mange savner med dagens tilbud. Om man i tillegg kan bruke stiene, løypene og veiene som ferdselsårer til og fra jobb, skole og barnehage, har man virkelig noe å tilby som vil gi positive helseeffekter for innbyggerne.

Terrengsykling for mange er ikke en aktivitet som de er ferdige med når de kommer hjem. Det er en livsstil. Sykling i terreng og langs veier er en del av en aktiv livsstil i dagens og morgendagens friluftslivkultur. De som sykler i terrenget har kanskje lettere for å velge sykkel fremfor bil. Med dagens samfunnsutfordringer, med blant annet livsstilssykdommer og ønske om et grønt skifte, kan sykling være en del av løsningen.





#### 4. HVA ER EN SYKKELDESTINASJON?

For å satse på ulike sykkeltilbud bør man utvikle et helhetlig reiselivsprodukt, som tar for seg alle aspekter ved syklingen, utvikle det man kaller en sykkeldestinasjon. Målet er å kunne tilby en sømløs og helhetlig opplevelse som er tilpasset syklister i alle kategorier. Dette er en helhetlig pakke som består av: Stier, løyper og veier, servicetilbud, overnatting, bespisning, transport og lokalt sykkelmiljø.

## 4.1 STIER, LØYPER OG VEIER

Stien og løypa er kjernekomponenten og ressursgrunnlaget til et terrengsykkelbasert reiselivsprodukt, det samme vil veien og rutevalget være for et landeveis sykkelbasert reiselivsprodukt og grus-, tur- og traktorveiene være for et tursykkelbasert reiselivsprodukt. For syklister representerer underlaget man sykler på kjerneproduktet til destinasjonen - jo bedre stiene, løypene og veiene er, desto mer attraktiv er destinasjonen. Den norske friluftslivskulturen har hatt mye fokus på sporløs ferdsel, og minst mulig tilrettelegging, men i møte med økt bruk, nye aktivitetsformer og naturbasert reiseliv blir presset på de tradisjonelle stiene for høyt. Det bør satses på bærekraftige stier.

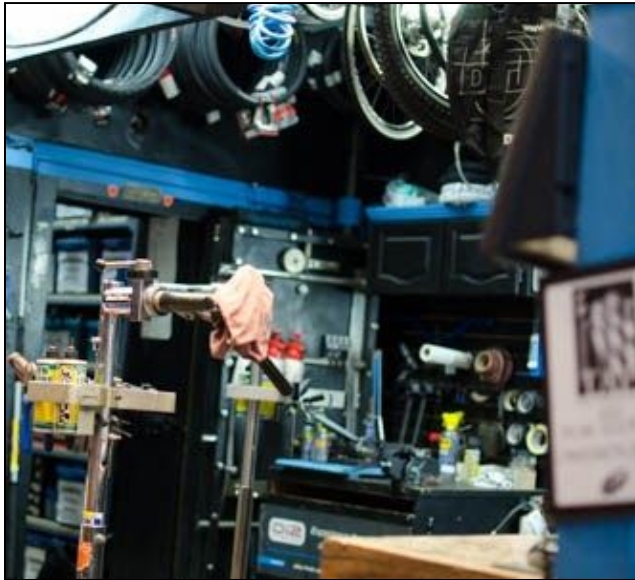
En god sykkeltrasé kjennetegnes ved at den tåler slitasjen fra kommersiell bruk samtidig som den gir gode opplevelser til en bred kundegruppe. Ingrediensene i disse sykkelopplevelsene er sammenhengende flyt, naturopplevelser, mestring, adrenalin, utsikt m.m. Det gode produktet er en sti, løype eller vei som ligger i avklarte områder og som er godt planlagt sammen med grunneiere, kommune, initiativtakere og andre brukergrupper og interesser.

Man kan bygge disse stiene og løypene tilpasset flerbruk, eller med sykkeloptimaliserte elementer. Vi har troen på stinettverk som har litt av begge deler. Uansett er det viktig å fokusere på naturtilpasning som gjør at traséene spiller på lag med topografien og naturen. Man får da traséer som gir bedre naturopplevelser.



**Eksempel på løype. Skjermveien, Trondheim. Foto: Rekkje.**

Sist men ikke minst må det være god tilgjengelig informasjon på stiene og veiene, og for å finne frem til stiene og veiene. Det er viktig å ha tydelige startområder for stier og veier (innfallsport) med informasjonstavler, samt skilting og merking ute på stiene. Det er vanlig å gi rutene navn, slik blir det enklere å snakke om opplevelsene syklister har hatt i ettertid, og diskutere nye turer. Opplysningskontoret for terrengsykling har vært med å utforme en skiltstandard som blir implementert i merkehåndboka til DNT, som kom ut 2019, se merkehåndboka.no.



## 4.2 SERVICETILBUD

For at en syklist skal føle seg velkommen på en destinasjon, må man tilpasse destinasjonen etter syklistenes behov. Ideelt sett skal syklistene aldri føle at det er noen ulempe at de til enhver tid har med seg sykkel og sykkelutstyr. Aller helst skal de bli overrasket over hvor utpreget godt det egner seg. Det er i tillegg viktig å tenke på plasseringen, slik at fasiliteter dukker opp der man trenger dem.

En destinasjon burde ha grunnleggende servicetilbud for syklist på plass før de begynner å markedsføre seg som en sykkeldestinasjon. Noen grunnleggende fasiliteter enhver destinasjon som ønsker å tilrettelegge for syklist burde ha er:

- Sykkerverksted.
- Utleiesykler som matcher sykkelkategorien og rutevalget.
- Mulighet for å leie kvalifisert sykkelguide og instruktør.
- Lett tilgjengelig informasjon om rutene/kartløsning.
- Strategisk plasserte vaskefasiliteter.
- Verktøystativ med grunnleggende sykkelverktøy.
- Sykkelstativ tilpasset stisykler, landeveissykler og tursykler der man setter fra seg sykkelen.

### 4.3 OVERNATTING

Mange tenker at det kan være slitsomt å dra på sykkelferie fordi man må dra med seg sykkelen, få vaska den, og oppbevare den trygt. Dette er en helt legitim tanke og realitet, spesielt strevsomt blir det dersom man er en hel familie eller en stor vennegjeng.

Sykkelturister har vanligvis med seg sine egne sykler, og har da behov for å kunne vaske og oppbevare sykkelen trygt. Ved å ha på plass fasiliteter for dette, gjør den helhetlige opplevelsen enda bedre.

Alle overnattingssteder på en sykkeldestinasjon burde ha fasiliteter for å vaske, mekke, og oppbevare sykkel trygt. Syklister som kommer hjem fra en dag med sykling har ofte på seg utstyr som de både ønsker å vaske og tørke.

Viktige punkt er:

- Trygg oppbevaring av sykkel.
- Vask av klær og sykkel.
- Verktøystativ med grunnleggende sykkelverktøy.
- Informasjon om sykkeltilbud.
- Kan de ansatte svare på spørsmål om syklingen?
- Annen tilrettelegging? Får man kjøpt lappesaker eller slanger i resepsjonen? Kan man smøre nistepakke? Har hotellet samarbeid med guide- og shuttlevirksomhet?
- Finnes det muligheter til dusj på avreisedag?

### 4.4 BESPISNING

Igjen, er det viktigste at man legger til rette for at syklister skal føle seg velkommen. Hvis sykkelstativet er synlig fra der man spiser føles det tryggere å sette fra seg sykkelen enn hvis den er ute av syne. Det må tas høyde for at syklister kan være møkkete, spesielt stisyklister. Blant voksne syklister er det en kultur rundt å sette pris på godt lokalbrygget øl, autentiske burgere og lignende. For en stor del av den voksne kundegruppen er dette en viktig del av den helhetlige opplevelsen de sitter igjen med etter en reise.

Noen ting som burde være på plass er:

- Sykkelstativ (med mulighet for å låse sykkelen).
- Sted å legge fra seg skitne og våte klær og hjelmer.
- Kvalitet på mat og drikke.
- Viser de aktuelle sykkelarrangement/ filmer på en bar? Har de musikk og interiør som ønsker sykkelkulturen velkommen?



## 4.5 TRANSPORT

Når det kommer til transport, snakker vi både om transport til og fra destinasjonen, og innad på destinasjonen. På en optimal sykkeldestinasjon vil man ikke trenge andre transportmidler enn sykkelen mens man er der, men vanligvis er ikke dette tilfelle. I tillegg vil det være et tilskudd til en terrengsykkelsatsning om man har biltransport til toppen (Shuttle) for at sykkelistene får flere høydemeter å sykle nedover om man har stier som tillater dette.

- Stinettverk som tillater sykkel som eneste transportmiddel?
- Sykkelstativ på buss?
- Sykkelstativ på taxier?
- Sykkelstativ til leiebiler?
- Finnes det shuttlevirksomhet på destinasjonen?

Shuttlevirksomhet er en måte man kan tjene direkte på terrengsykling, noe som flere destinasjoner har brukt til å re-investere i vedlikehold på sti.





Uten lokale helter blir det sjeldent sykkelprosjekt! Foto: Fredrik Holte Breien

## 4.6 LOKALT SYKKELMILJØ

Et aktivt sykkelmiljø er en viktig ressurs for sykkelutviklingen. Alle de store satsningene på terrengsykkel i Norge springer ut fra syklistere med pågangsmot, som satt i gang med rydding av stier og promotering av syklingen. Gjennom bruk, ritt og arrangementer synliggjøres det at sykling kan være noe som er verdt å satse på for kommuner, reiseliv og for generell samfunnsutvikling.

Det er likevel ikke til å komme unna at terrengsykling har vært og er grunnlag for konflikter. Slitasje og brukerkonflikter er hovedårsaken til dette, men også i utviklingsarbeid kan det oppstå ulike fronter. Det er to forskjellige ting å ønske seg bedre sykling for sin egen del og det å gjøre en kommersiell satsing på området.

Ofta kan det bli et gap mellom hva de lokale syklistene ønsker seg, og hva man bør bygge for å få best mulig verdiskapning ut av produktet. Her kan det bli uenigheter om hvilken retning man bør ta. Som regel er det et mindretall som har sterke meninger som motsetter seg. Oppgaven blir å koordinere så de lokale entusiastene kan få utvikle seg parallelt med en bredere og mer kommersiell satsing. Vi ser ofte at sykkelentusiaster ser behovet for lavterskeltilbud for sine egne barn og dette sammenfaller i stor grad det behovet man har i reiselivet. De fleste prosjekter vi er involvert i rundt om i Norge blir drevet frem av lokale sykkelentusiaster!

## 5. HVORDAN SATSE PÅ SYKKELUTVIKLING I INDRE STORFJORD?

### 5.1 VURDERING AV DAGENS SITUASJON

Vi har gjort en større kartlegging som blir presentert som et vedlegg. Her ønsker vi å gå inn på noen generelle funn som er gjeldene for hele regionen. Dette setter premissene for valgt retning og strategi.

#### Reiselivsnæringen

Prosjektområdet er et yndet område for reiseliv. Spesielt har man enkeltbygder som skiller seg ut i reiselivssammenheng. Dette gjelder Valldal og Geiranger på sommerstid, og skisentrene med Strandafjellet i spissen på vinterstid. Strandafjellet har også et betydelig antall besøkende på sommerstid med cruiseturister som tar gondolen. Sykkylven er kontrasten i regionen hvor reiselivet er tilnærmet ikke eksisterende (Kun et hotell på Aursnes).

Kvaliteter	Mangler
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eksisterende turistattraksjoner</li> <li>Eksisterende turisme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Få overnattingssteder</li> <li>Få spisesteder</li> </ul>

#### Aktivitet- og friluftstilbud

Regionen byr på et bredt aktivitet- og friluftstilbud. Sunnmørsalpene er kjent som et *eldorado* innenfor fjellsport, i mer eller mindre ekstreme varianter. Aktivitetene er fjellturer og klatring, både sommer og vinter. Toppturer på ski har hatt en betydelig økning i popularitet de siste 10 årene. Dette er aktiviteter som krever mye kunnskap og utstyr. Generelt sett har kommunene et bredt tilbud av tradisjonelle idretter som fotball, langrenn og alpint.

Kvaliteter	Mangler
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sunnmørsalpene for vandring og fjellsport.</li> <li>Bredt aktivitetstilbud for tradisjonelle idretter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lavterskel friluftsliv med gode fasiliteter</li> <li>Nærfriluftsliv (som er spennende).</li> <li>Anlegg for egenorganisert idrett.</li> </ul>

### Demografisk utvikling

Alle kommunene i prosjektet har utfordringer knyttet til befolkningsvekst, og SSB forventer nedgang i folketall i årene fremover. Stranda og Sykkylven fokuserer i sine kommuneplaner (samfunnsdelen) på et mål om å øke befolkningsveksten. Fjord kommune (Sammenslåing av Norddal og Stordal 1. jan 2020) har ikke offentliggjort en kommuneplan, men vi regner med at mange av de samme utfordringene gjør seg gjeldende der.



På Nesbyen har flere unge familier etablert seg for å kunne benytte seg av sykkeltilbudet kommunen utvikler. Foto: Rekkje

### Samlet vurdering

<b>BEHOV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Økt attraktivitet for unge i etableringsfasen</li> <li>● Aktiviteter som tiltrekker seg turister</li> </ul>
<b>LØSNING</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bygging av bærekraftige stier til sykling, gåing og løping i nærheten til der folk bor.             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lavterskel (Det finnes nok av ekstreme muligheter for de som kan og har lyst).</li> </ul> </li> <li>● Tilrettelegging             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tydelige friluftstilbud med gode fasiliteter (Parkering, toaletter, informasjon, søppelhåndtering, osv)</li> <li>○ Nærmiljøanlegg for egenorganiserte aktiviteter.</li> <li>○ For vinteren: rydding av skog for bedre skikjøring.</li> </ul> </li> </ul>

## 5.2 STRATEGI

En storsatsing på terrengsykling krever et bredt push fra kommune, næring og frivillige. Foreløpig er det ingen gode terrengsykkelprodukter i indre Storfjord, og selv om Fjøra er en etablert merkevare innenfor terrengsykling, representerer dette ytterpunktet hva gjelder vanskelighetsgrad, og er dermed ikke representativt for den satsingen vi skisserer her.

Skal man klare en større terrengsykkelsatsing med bygging av kilometervis av stier og løyper, som kan generere gjestedøgn og tilflytting, må man starte med de mindre og konkrete prosjektene. Det er innbyggerne som skal skape morgendagens sykkeldestinasjon, og man må derfor starte med anlegg som man kan bruke i hverdagen. Heldigvis er sammenfaller behovet til nærmiljøanlegg behovet for lavterskeltilbud i reiselivsnæringen.

I realiseringen av disse “nære” tilbudene må man huske på at barn og unge utvikler seg i et rivende tempo, og at man derfor må bygge anlegg med mulighet for progresjon. Det er en felle i å bygge for enkle anlegg som raskt blir kjedelige for barn og unge med stadig bedre koordinasjon og ferdigheter. Så selv om vi snakker om lavterskelanlegg er det viktig at man har ulike vanskelighetsgrader innenfor anleggene.

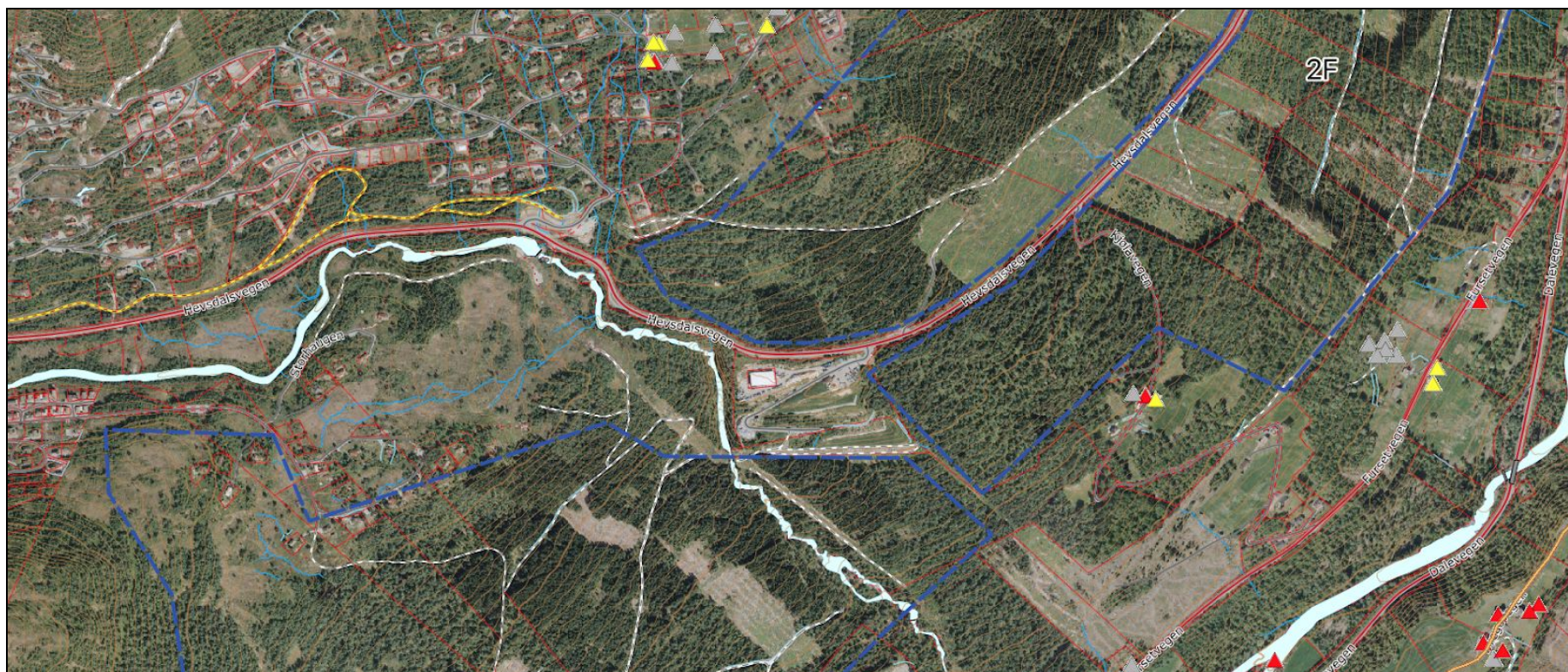
Det krever mye erfaring for å bygge anlegg som er gøy å sykle for mange, samtidig som at holdbarheten er god, så man er helt prisgitt profesjonelle stibyggere i utviklingen.

### Oppsummering

1. Bygg nærmiljøanlegg
2. Bygg stinettverk
  - Planlegging og avklaring bør startes med nå, fordi dette tar lang tid og er krevende.
3. Bygg ruter i høyfjellet



Pumptracken på Kaupanger har blitt en favoritt for mange! Foto: Rekkje



Mange hensyn å ta. Skjermdump GIS.

## 6. KARTLEGGING OG ANALYSE

Hvor kan det være hensiktsmessig å anlegge stier og sykkelanlegg? Vi har gjennom møter med prosjektgruppe, sykkelklubber og andre vurdert et stort antall områder som kan være aktuelt å utvikle for terrengsykling. Her gir vi en oppsummering av de ulike kommunene og hvor de burde satse. Vurdering av enkeltområdene er beskrevet i vedlegg 1.

### 6.1 SYKKYLVEN

Sykkylven er nok mest kjent for sin møbelindustri, men det er tydelig at bygda trenger flere bein å gå på for å tiltrekke seg turister og unge etablerere. Kvalitetene til Sykkylven strekker seg nemlig langt forbi møbelproduksjon. Her har man Sunnmørsalpene med all sin prakt rett utenfor døra. Tilbudene til dyktige fjellfolk står i kø, og lager man tilbud hvor fjellfolket kan ta med barna sine og utfordre seg på sykkel i skogen og på fjellet har man en svært attraktiv pakke. Dette vil gi grobunn både for turisme og nybygging.

Vi har sett på en rekke ulike områder i Sykkylven. Det er flere områder som peker seg ut til ulike former for sykling og rullende aktiviteter. Vi vil anbefale å bygge ut en komplett sykkelpark med pumtrack, ferdighetsløyper og hopplinjer som første konkrete tiltak. De aktuelle områdene for dette er; Storhallen (1A), Tandstad Skole (1D) og Hundeidvik (1C). Vi tror et slikt anlegg ville ha suksess uansett hvilke lokasjon som blir valgt, og lokalt engasjement samt avklaring av areal blir nok avgjørende for hvor det første anlegget kommer. Vi anbefaler å starte med Storhallen, men om man har aktører som vil dra et prosjekt på Tandstad kan man gjerne kjøre dette parallelt.

Vi har avdekket tre potensielle områder for stiuutvikling etter stisentermodellen; Fagrefjell (1B), Hundeidvik (1C) og Straumsheim (1E), er alle lokasjoner med gode muligheter. Den foretrukne lokasjonen her er Fagrefjell grunnet den sentrale beliggenheten, men prosessen for å få realisert et anlegg her ser vi på som tidkrevende og vanskelig. På sikt er det dette man burde få til for å utvikle Sykkylven til en komplett sykkeldestinasjon. Det virker til å være ståpåvilje for å få til noe på Straumsheim, så om veien til realisering er kortere her vil vi anbefale å fokusere på dette. For alle anleggene som er foreslått trengs det ildsjeler og ståpåvilje dersom det skal bli noe av. Ting skjer ikke av seg selv!

Prioritering	Område	Tiltak (neste steg)	Aktør
1	1A - Storhallen	Rullepark (Konseptplan)	Frivillige lag og kommune
2	1B Fagrefjell	Stisenter (Avklaring av grunn)	Sykkeklubb og kommune
3	1E Straumsheim	Stisenter (Konseptplan)	Sykkeklubb og kommune
4	1D Tandstad	Sykkelpark (Konseptplan)	Kommune + lokale krefter





## 6.2 STRANDA

Stranda er en divers kommune, og med et reiseliv som strekker seg fra overvektige cruiseturister til de sprekste fjellfolkene som løper på et par fjelltopper om dagen. Forskjellen er stor mellom Geiranger en junidag og Patchellhytta i mars. Det er ingen hemmelighet at Stranda er et skiendorado, og det har også vært terrengsykkelreportasjer som viser sykkelbilder med fantastisk fjordutsikt og flotte stier. Artikkene har dog konkludert med det samme som oss, at stiene er for de spesielt interesserte. Øvelsen på Stranda blir å ta aktiviteten ned på et folkelig nivå som treffer innbyggerne og lavterskelturistene.

I første omgang anbefaler vi å starte utvikling med bygging av sykkelparker i Fløtenparken (2A) og Ringstad (rett ved Vestborg, område 2B). Vi mener dette kan være prosjekter som kan sparke i gang en større utvikling av terrengsykling i kommunen. Her blir fokus rekruttering og nære anlegg som kan brukes av barn og unge hver dag uten behov for transport, i tillegg til at det blir anlegg som brukes av tilreisende.

Strandafjellet er spydspissen i det aktive reiselivet i kommunen, og har planer for å bli en helårsdestinasjon, hvor sykkel får en viktig rolle på sommerstid. Vi anbefaler her å bygge en pumtrack ved bunnstasjonen til gondolen til Roalden. Området bør ha gode estetiske kvaliteter, og vil få funksjon som et samlingspunkt for hyttefolk, og være et utstillingsvindu for sykkelprosjektet mot veien. Forøvrig ligger de beste mulighetene for stiutvikling i området ned mot Furset (Område 2F). Her kan man knytte seg på område 2E som gir et stort stinettverk med mange muligheter.

På sikt kan det også knyttes opp mot 2D som vil gi sykling med flott fjordutsikt også. Sykling fra Roalden er vurdert, men ikke anbefalt fra vår side i denne omgang.

I Stranda forøvrig anbefaler vi å utvikle et stinettverk som strekker seg fra Ringstad og opp mot Berge (2E). Her har man sentral beliggenhet mot skoler og byggefelt, og vil etterhvert kunne binde sammen en satsing med Strandafjellet. På Sikt kan dette knyttes på område 2D for å få sykling med bedre utsikt, og en generell utvidelse av stinettverket. Det vil være en krevende prosess å utvikle stinettverk på både 2E, F og D. Tallet på grunneiere er høyt, og det må gjøres løsninger som grunneiere er fornøyd med. Første milepæl blir å få avtaler på område E. F blir viktig for å koble Strandafjellet sammen med område E, mens område D ikke blir utviklet før man har gjort område E og F.

Ellers har det kommet forslag på tursykkelfronten også med å binde sammen Hellesylt med Stranda gjennom Molskreddalen, samt utbedre traséen Engeset - Patchellhytta - Urke. Dette ville blitt en spektakulær turrute på sykkel, og generelt gjort deler av sunnmørsalpene mer tilgjengelig for alle årstider. Dette vil ha betydelige ringvirkninger. Kombinert med Flofjellsvegen vil man da ha svært god konnektivitet gjennom hele regionen.

Samlet sett er anbefalingen vår er at kommunen fokuserer på sentrumsnære tiltak de neste 5 årene.

**NB! Se vedlegg 1 for kartgrunnlag**

Prioritering	Område	Tiltak	Aktør
1	2A	Pumptrack, konseptplan	Stranda Kommune
2	2B	Sykkelpark, konseptplan	Stranda sykkelklubb

Prioritering	Område	Tiltak (Neste steg)	Aktør
3	2, E	Stisenter (Avklaring av grunn)	Stranda Sykkelklubb Strandafjellet Stranda kommune
4	2, EFD	Komplett detaljplan	Ekstern ressurs

### 6.3 NORDDAL OG STORDAL (FJORD)

Fjøra er et velkjent navn for folk i terrengsykkelmiljøet, og folk i Valldal har blitt vandt til å se fulldempede sykler lastet opp på biler, og skitne sykkelklær på butikken. Valldal er et ferieparadis for mange, enten over lengre perioder på campingplassen, eller på gjennomreise.

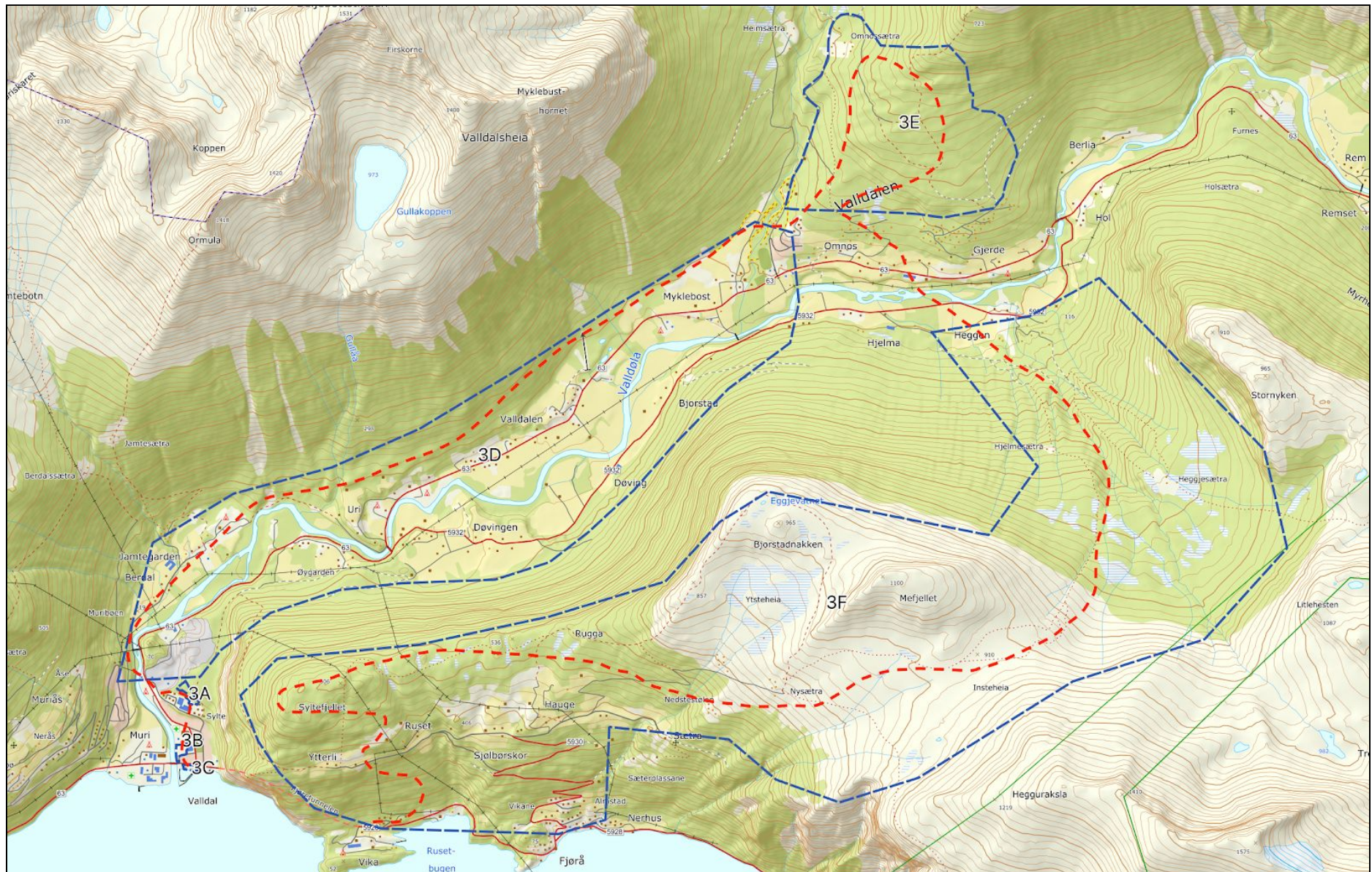
Det definitivt beste potensiale for stiuutvikling finner vi på Omnosåsen (3E). Fin heling, stort areal, tilkomstveier, samt nydelig utsikt opp mot Myklebustsætra med fjell i bakgrunnen gir et unikt utgangspunkt for utvikling at et større stinettverk. På sikt kan man flette sammen terrengsykklingen i Valldal som vist under.

Dette er derimot lenge til, og man bør i første omgang få på plass en sentrumsnær sykkelpark i område 3A, B, eller C. Parallelt med dette bør man jobbe med stiuutvikling. Omnosåsen har som sagt kjempepotensiale, men krever en god prosess om det skal være mulig å realisere. Runden rundt Valldal (3D) kan være greit å jobbe med dersom de andre prosjektene låser seg. Dersom det er aktører som ønsker å jobbe med prosjekter i Stordal må de bare ta kontakt for videre fremdrift.

#### Tur- og landeveissykling

I prosjektgruppa har det vært fokus på en del turruter i kommunen, og det ligger mye muligheter i å sette sammen og markedsføre flere av disse rutene, gjerne som bedriftsnettverk hvor reiselivsbedrifter samarbeider om overnatting, bespising og bagasjetransport. Som i Stranda vil det også være linker mellom daler som hadde vært bra å få bundet sammen, men vi anbefaler ikke at kommunen fokuserer på dette her.

Prioritering	Område	Tiltak (Neste steg)	Aktør
1	3A, 3B, 3C	Sentrumsnær sykkelpark (Avklaringer - konseptplan)	Fjordhagen, kommune, idrettslag og lokale aktører.
2	3E	Stisenter (Avklaringer)	Fjordhagen, kommune, idrettslag og lokale aktører.
3	3D	Stinettverk (Avklaringer)	Fjordhagen, kommune, idrettslag og lokale aktører.



## 7. HVORDAN REALISERE TILTAK

Realisering av tiltak i denne størrelsesorden, både geografisk og økonomisk, er ikke noe som skjer over natta. Dersom masterplanen skal gjennomføres kreves det arbeid over flere år, med god innsats fra alle sektorer. Det er mye som skal tas hensyn til i realiseringen, og man må gå et skritt av gangen. Det skal skrives grunneieravtaler, detaljplanlegges og ikke minst må det skaffes midler til finansiering av stier og anlegg. I tillegg må man ta høyde for reguleringsformål og byggesøknader. OFT lanserer i disse dager en veileder for tilrettelegging som tar for seg mange av disse spørsmålene.

### 7.1 PROSJEKTORGANISERING

Dersom man skal klare å realisere anlegg, er det viktig at man er godt organisert i bunn. Sykkelsatsingen er noe som favner flere sektorer, og da er man avhengig av at de ulike sektorene samles for å realisere planene. En mulig modell som har blitt prøvd en del steder er å stifte et ideelt selskap som skal drifte prosjektet og utbyggingen. Dette kan eies av kommune, næring og frivillige lag og organisasjoner. Styret i selskapet har ansvar for å drive prosjektet. Denne ordningen blir nå prøvd ut i Hemsedal, og man ser mange fordeler med denne organiseringen:

- Kan søke spillemidler
- Selskapet kan levere tjenester og bli MVA registrert
  - Enklere med MVA refusjon
- Profesjonelt organisert
  - Langsiktige og forutsigbare avtalepartnere
  - God fremdrift i prosjektet
- Frivillige lag har ofte mye godvilje
- Ulike kjernesaker balanserer ulike interesser
  - Samspill gir best resultat

#### SUKSESSFaktorER FOR GOD PROSJEKTORGANISERING

- Man må etablere et forpliktende samarbeid mellom de involverte partene.
- Kommunene må spille en sentral rolle.
- Ekstern prosjektleder kan være viktig som faglig ressurs, men suksess i gjennomføring krever betydelig involvering av lokale aktører.
- En tydelig rolle- og ansvarsfordeling er avgjørende. Avklar prosjektleder og prosjekteier.

### 7.2 AVKLARING AV GRUNN

Et premiss for å kunne bygge sykkelanlegg er at man har tilgang på områder å utvikle. Tiltak som blir foreslått skal forankres hos grunneiere, og grunneiere må involveres i planleggingen. Denne planen gir mange traséforslag, men de er bare forslag, og ikke på noen som helst måte hugget i stein. En suksessfaktor er ofte å starte med kompakte områder, for så å utvide etterhvert som man får erfaring med områdene.



**Størrelsen på samlet inngrep kan utløse søknadsplikt.**

### 7.3 REGULERING OG SØKNADSPLIKT

Det kan bli spørsmål rundt krav om regulering og eventuelle dispensasjoner i sammenheng med bygging av stier og anlegg.

Som hovedregel må tiltak som skal utføres være i samspill med gjeldende kommuneplan og gjeldende reguleringsplan. I noen tilfeller vil det være aktuelt å søke dispensasjon fra reguleringsplan, mens i andre tilfeller vil det være aktuelt å gjøre en detaljregulering. Det vil uansett være lurt å få flest mulig av tiltakene inn i kommuneplanens arealdel når den skal revideres. Dette kan vises som hele områder eller hensynssoner rundt trasé. Andre måter å sikre tilgang til området er gjennom statlig sikring av friluftsområder.

Søknadsplikt må avgjøres i hvert enkelt tilfelle. Et enkelt inngrep vil nødvendigvis ikke løse ut søknadsplikt, mens samlet inngrep og bruksendring vil kunne utløse søknadsplikt.

## 7.4 FINANSIERING

Å bygge gode sykkelanlegg koster penger. En gjennomsnittlig meterpris ligger på ca 1000,- kroner per meter eks mva. Sykkelparker og pumpracks ligger på ca 2000,- kroner per kvadratmeter. For å realisere anleggene trenger man derfor god finansiering.

### SPILLEMIDLER

De fleste norske idrettsanlegg er delfinansiert med spillemidler. Midlene blir årlig fordelt av fylkeskommunen. Det har tatt tid å finne plassen til terrengsykkelanlegg i denne ordningen, og dette har vært opp til hver enkelt kommune og fylkeskommune hva som har blitt gjort. Dialog med fylkeskommunen er viktig for å se hva som er lures når det kommer til bruk av spillemidler til dette formålet.

### ORDINÆRE ANLEGG

- Må ha forankring i idrettspolitisk handlingsprogram eller andre kommunale planer.
- Krav til mellom 10 og 30 års grunneieravtaler.
- Aktuell ordning, stier og turveier. 50% støtte av totalbudsjettet.
- Kort ventetid på midler (Usikker på om dette gjelder etter 2019).
- Det kan søkes 250 000 kr ekstra for hver 500m man bygger over 1 km.

### NÆRMILJØANLEGG

- 50% støtte, maks 300 000 kr.
- Enklere prosess.
- Pumprack/dirt o.l kan deles opp som flere anlegg.

<sup>1</sup>International Mountain Bicycling Association

### ANDRE TILSKUDD OG INNTEKTER

Man kommer ikke i mål med bare spillemidler. Andre muligheter er: Kommunale tilskudd, stiftelsesmidler og sponsormidler.

### EGENINNSATS OG DUGNAD

Det krever mye arbeid å bygge en god sti. Derfor vil vi si at ryggraden av stier bør bygges profesjonelt. Profesjonelt bygde stier som er bygd etter prinsippene for bærekraftige stier, fastsatt av IMBA<sup>1</sup>, har høy kvalitet og lavt vedlikeholdsbehov. Stier bygd på dugnad er ofte ikke bygd etter disse prinsippene, og man har gjerne ønske om å bygge flest mulig meter med sti, noe som går ut over kvaliteten. Resultatet blir lavere kvalitet på stiene som igjen fordrer et løpende vedlikeholdsbehov. Erfaringsmessig ser vi da at dugnadsgjenger blir gående å plastre på sår og dårlige løsninger, kontra det å bygge nye stier. Et større og bedre stinettverk bør alltid være målet, og det får man ikke ved å gjøre raske løsninger. Følgende oppgaver er hensiktsmessig å utføre på dugnad i forbindelse med byggeprosjekter:

- Rydding av trasé (hogst)
- Opprydding etter at stien er bygd (gjøre det fint rundt stien)
- Bygging av linker (kortere stier) som går i stinettverket

### DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Finansiering til bygging av stier er en ting, men drift er noe annet. Forretningsmodellen til terrengsykling som her er at pengene legges igjen i lokalsamfunnet gjennom butikker, overnatting, hyttesalg m.m. Skal man ha et økonomisk bærekraftig sykkelprodukt er man avhengig av at noe av pengene går tilbake til utviklingen. Noen andre muligheter til å ta inn midler kan være løypebidrag (enten frivillig eller fastsatt), samt parkering.



## 7.5 SIKRE KVALITET

Når man skal planlegge, designe og bygge sykkelanlegg er det viktig å bruke kvalifisert arbeidskraft. Da bør man arbeide med kompetanseheving innen stibygging, enten med stibyggerkurs eller bruk av aktører som har spesialisert seg på terrengsykkelanlegg. For å sikre suksess på satsingen, er man helt avhengig av personell som vet hvordan man designer og bygger gode sykkelopplevelser.

Faktorer som man bør tenke på når man skal investere:

- Kvalitet fremfor meter med sti
- Attraksjonsverdi, unik og autentisk, identitetsskapende
- Langtidsinvestering

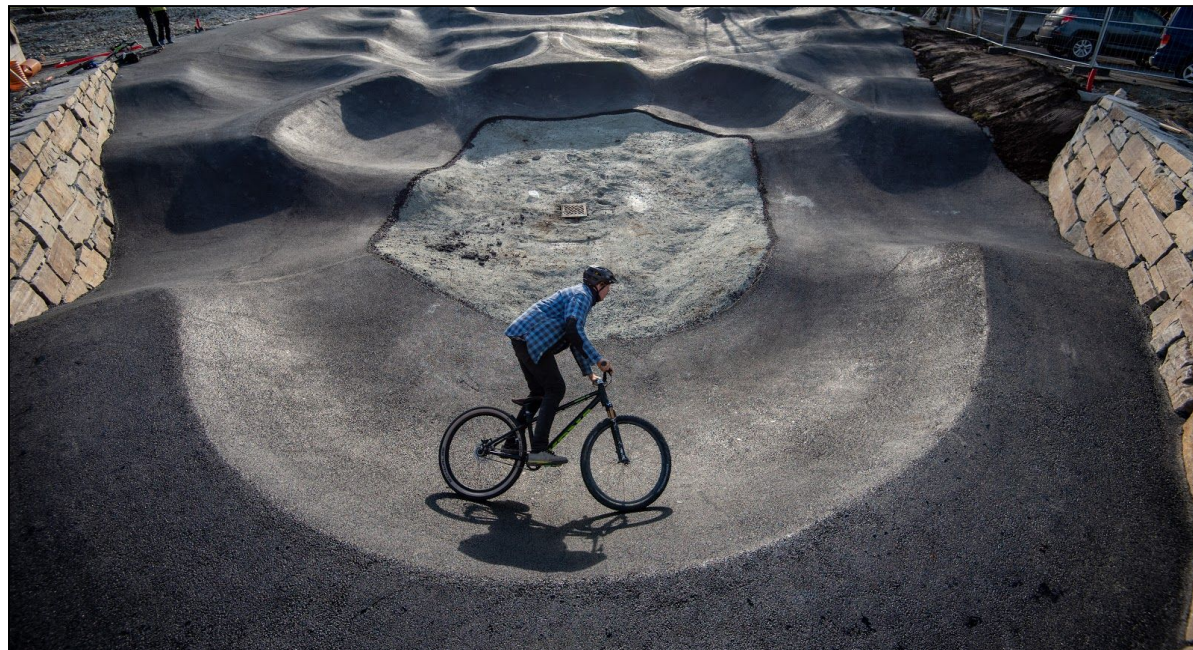
## 7.6 ANSVAR OG SIKKERHET

For å ha en best mulig utvikling er det viktig å ha en felles plattform for hvilke krav anleggene skal oppfylle. Anlegg for terrengsykling er fortsatt særs fersk i Norge, og man har derfor hentet kunnskap fra utlandet. Opplysningskontoret for terrengsykkel har samlet et sett med retningslinjer som sier noe om bredde, toppdekke, helling med mer. Dette blir oppsummert i ulike vanskelighetsgrader.

I tillegg til at anleggene må oppfylle krava til brukerne, må det skje på en forsvarlig måte. Sikkerheten må ivaretas gjennom utforming av stiene, og opprettholdes gjennom et internkontrollsystem. Dette er det anleggseier som har ansvar for. OFT<sup>1</sup> er snart klar (des 2019) til å lansere en veileder for disse spørsmålene, hva ansvar grunneier, tilrettelegger og de som ferdes har knyttet til stiene.

---

<sup>1</sup> Opplysningskontoret for terrengsykkel



**Prosjektet er gjennomført av Rekkje Stiuvtvikling AS**

Prosjektleder            Roald Eidseheim

Planlegger                Anette Mjølunes

Planlegger                Sondre Tømte

Rekkje Stiuvtvikling AS er et Sogndalsbasert firma som har spesialisert seg på planlegging, prosjektering og bygging av terrengsykkelanlegg. Per utgangen av 2019 er vi 9 ansatte og har bikket 20 fullførte byggeprosjekter.