



MASTERPLAN TERRENGSYKKLING I ALTA

En tiårs plan for utvikling av Alta som terrengsykkeldestinasjon
Utarbeidet 2020 - 2021

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	5
1.1. Bakgrunn	6
1.2. Mål	7
1.3. Avgrensning	8
1.4. Gjennomføring av prosjektet	10
1.5. Organisering	11
2. Terrengsykkelutvikling	15
2.1. Hva er terrengsykling?	15
2.2. Bærekraftig stiutvikling	23
2.3. Sykling i flere sammenhenger	33
3. Kartlegging og analyse	41
3.1. Kartleggingsskjema	41
3.2. Overordnet kartlegging	42
3.3. Innspill	58
3.4. Analyse av dagens situasjon	30
4. Mål og strategi	61
5. Tiltaksplan	34
5.1. Realisering av tiltak	67
5.2. Prosjekttiltak	69
5.3. Tiltak per område	71
5.3.1. Sandfallet	73
5.3.2. Saga	81
5.3.3. Øvre Alta	87
5.3.4. Forbindelser	95
5.3.5. Øvrig	99
5.3.6. Prioritering	101
6. Ressurser	103



1. Innledning

Vi har vært så heldig å få oppgaven med å lage en masterplan for terrengsykling i Alta. Terrengsykling i Alta er et spesielt tilfelle i norsk sammenheng med et enormt stinettverk og et relativt stort antall syklistere. Det mangler ikke på initiativ og ståpåvilje blant terrengsyklistene for å videreutvikle terrengsyklingen, men vi ser at det er nødvendig å samle idéer, tanker og meninger om utviklingen, kverne på disse, for så å legge en felles retning for satsingen. Arbeidet er samlet i dette dokumentet.

Terrengsykkelbølgen slår innover landet, og destinasjoner over hele landet planlegger og bygger infrastruktur for terrengsykling. Terrengsyklingen ser ut til å bli sommerens svar på toppturer og frikjøring på ski og gjerne i en form som er tilpasset hele familien.

Terrengsykkelsatsinger skjer ikke isolert fra annen stibruk, og de siste årene har man sett en markant økning i bruk av stier i Norge. Bruk av stier i nærområdene er den mest vanlige formen for aktivitet og er svært viktig for å ha en befolkning med god folkehelse¹. Under Coronaepidemien rapporteres det om så mye som 300% økning i stibruk. I et folkehelseperspektiv er den økte bruken utelukkende positivt, men den økte bruken av naturen settes større krav til forvaltningen. En følge av økt stibruk er mer slitasje og erosjon på stiene, noe som ofte gir grobunn for brukerkonflikter.² For at man skal kunne benytte seg av naturen på samme måte i fremtiden vil det kreve at man jobber bedre med stiforvaltning i årene som kommer. Stiene må planlegges og bygges etter prinsipper for bærekraftig stiutvikling som vil være til glede for både syklistere og andre som bruker naturen.

Lykke til med satsingen!

Mvh. Roald Eidsheim og Anette Mjøltnes, Rekkje Stiutvikling.



¹ Meld. St. 18 (2015–2016) Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet

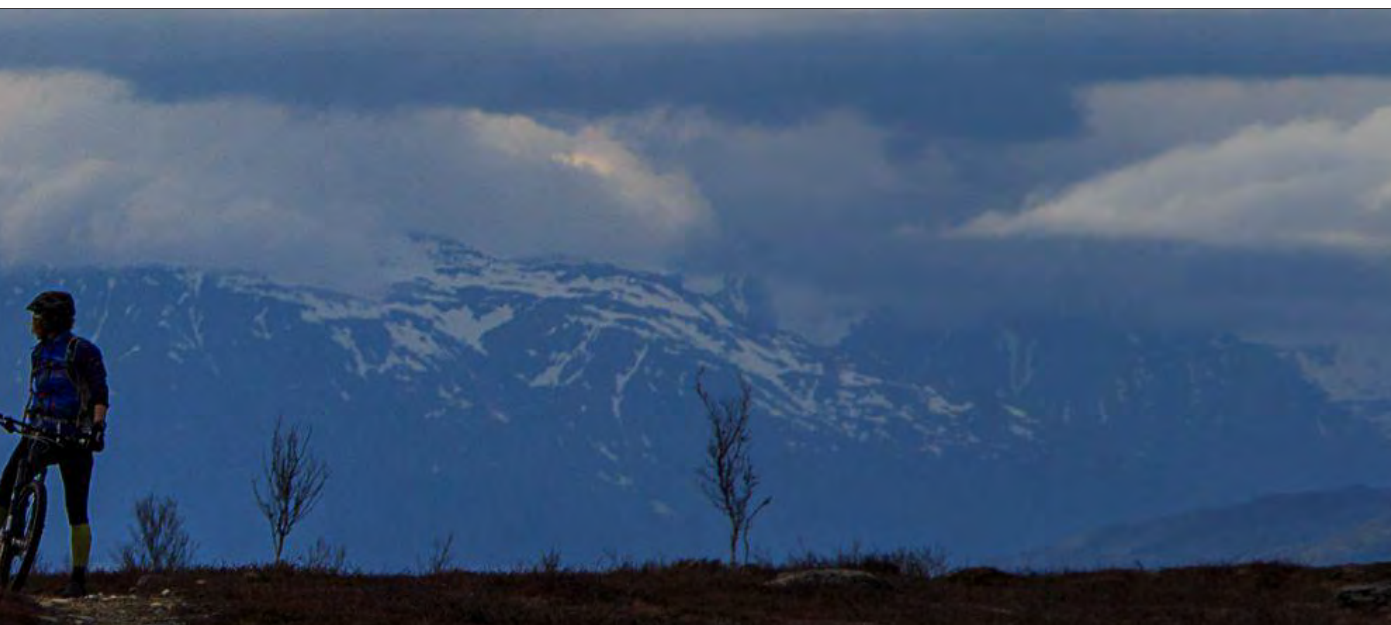
² <https://www.nina.no/Aktuelt/Nyhetsartikkel/ArticleId/4986/Urban-natur-i-krisetider>

1.1. Bakgrunn

Terrengsykkelmiljøet i Alta har vokst frem siden starten av nittitallet. Satsinger som Offroad Finnmark og Sykkelbyen Alta har i tillegg til sykkelmiljøets egne initiativ gjort at Alta nå har et solid og godt etablert sykkelmiljø. Sykkelinteressen har ført til at flere sykler i hverdagen, flere sykkelkonkurranser arrangeres og sykkel som reiselivsprodukt øker i omfang. Utstrekningen av stinettverk mangler sidestykke i Norge, og kulturen som har vokst frem bærer preg av dette på godt og vondt.

Det har i flere år vært behov for å koordinere og sette rammer for satsing på terrengsykling i Alta. Det er behov for et styresett for tilrettelegging av sykkelstier i terrenget. Veksten i syklingen skjer både organisert og uorganisert, ulike aktører kjenner ikke til hverandre og hverandres planer. Det skjer dobbeltetableringer, nødvendige tiltak faller mellom to stoler og uteblir, erosjon på stier og terreng tiltar. En videre utvikling må styres for å fremme utviklingen i ønsket retning og for å oppnå synergieffekter aktørene mellom.³

Rekkje Stiutvikling AS har fått i oppdrag å levere en Masterplan fra samarbeidspartnerne i prosjektet: Alta kommune, Innovasjon Norge, Statens vegvesen, Alta næringsforening, Finnmark friluftsråd og Alta idrettsråd. I august 2020 var Rekkje på befaring for å kartlegge områdene, samt ha møter med samarbeidspartnerne, andre interessenter og aktører. Planen ble utarbeidet fra høst 2020 til sommer 2021 med en høringsrunde underveis.



³ Prosjektbeskrivelse. Masterplan terrengsykel Alta.
Foto: Jon Vidar Bull

1.2. Mål

Samarbeidspartnerne ønsker en masterplan for terrengsykling, som fastsetter rammer og satsingsområder, og som styrer satsingen slik at det skaper forutsigbarhet og kontroll for alle parter.

Målene for masterplanen er satt i prosjektbeskrivelsen:

“Oppnå en bærekraftig, økonomisk og helsebringende utvikling av sykling i Alta ved å etablere en Masterplan som styringsverktøy i 10 års perspektiv.

Bærekraftig tilrettelegge og utvikle bruk, og intensitet på bruk, som ivaretar stier, løyper og anlegg på lang sikt. Fra utbedring av skader på sti og løyper til styrt utvikling.

Økonomisk tilrettelegge for økt sykling og attraktivitet i sykkelopplevelser som gir flere sykkelturister, mer variasjon i sykkelopplevelser. Øke sysselsetting med 2 arbeidsplasser i året.

Helsebringende tilrettelegge for attraktiv sykling på alle nivåer og alle aldre. Utvikle sykkel mulighetene slik at flere lar seg inspirere til å sykle. Dokumentere brukerfrekvens gjennom tall og registrering.

I Alta, der natur og by er tett sammenvevd, vil det være mulig å oppnå et fjerde mål. En synergi effekt i form av økt **mobilitet** og mer **transport** effektive løsninger dersom man har et slikt fokus gjennom hele prosessen.”⁴



⁴ Prosjektbeskrivelse. Masterplan terrengsykkel Alta.

1.3. Avgrensning

Det skal lages en plan som tar for seg utvikling av terrengsykling på de følgende pilarer:

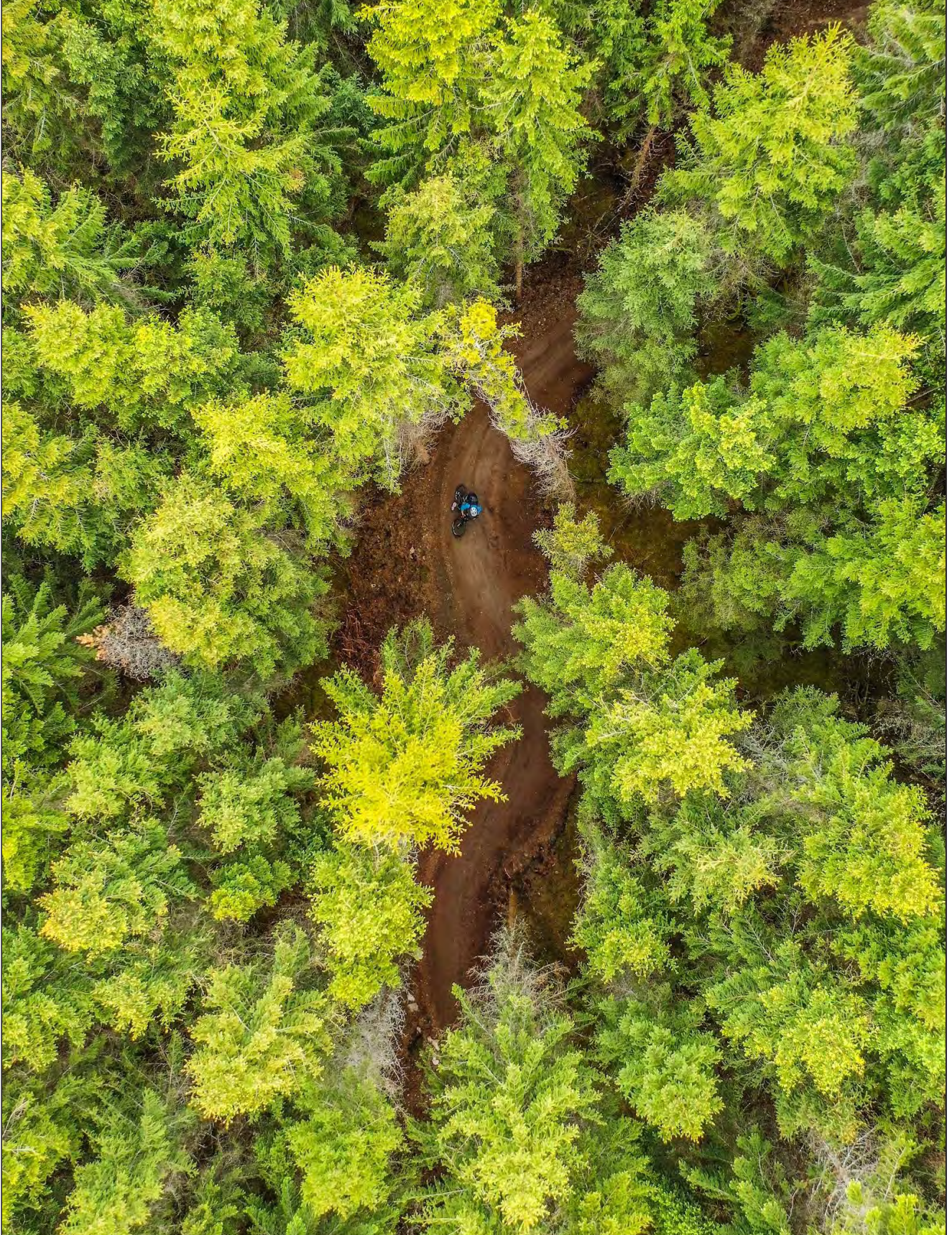
1. Sykling som folkehelse
2. Sykling som idrett
3. Sykling som næring
4. Sykling som transport

Det skal detaljplanlegges tre områder:

1. Øvre Alta
2. Sandfallet
3. Saga

I tillegg skal det planlegges hvordan de utvalgte områdene kan knyttes sammen.





1.4. Gjennomføring av prosjektet

Sommer/høst 2020 har Rekkje Stiutvikling gjort følgende i arbeidet med masterplanen:

1. BEFARING OG KARTLEGGING I FELT

Vi utførte befarings- og kartlegging i felt uke 33, der vi gikk og syklet i de aktuelle områdene, og samlet inn positive og negative kontrollpunkt til videre planlegging.

2. MØTER MED AKTØRER

Gjennom befarings- og møter og telefonsamtaler med aktuelle aktører, har vi fått innblikk i dagens situasjon når det kommer til terrengsykling, samt ønsker og behov for utviklingen. Vi har også sett på utviklingen av terrengsyklingen i Alta frem til i dag.

3. KARTLEGGING

Ved hjelp av relevante kartlag som er tilgjengelige, analyserte vi de ulike områdene.

4. INNTEGNING AV TRASÉER OG KONSEPTER

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

5. PLANDOKUMENT

Arbeidet i punkt 1-4 presenteres i dette plandokumentet. Masterplanen med tiltaksplan er et dokument som skal peke veien for utviklingen av terrengsykkel i Alta. Dokumentet er bygget med innledning, mål, organisering etc i kapittel 1. Kapittel 2 gir en kort innføring i hva terrengsykling er og prinsipper for bærekraftig terrengsykling, samt hvordan terrengsykling kan bidra positivt i samfunnsutviklingen. I kapittel 3 gjør vi en overordnet kartlegging av dagens situasjon i Alta, både med tanke på sykkelmiljø, fysiske forhold med mer.

Dette danner grunnlaget for kart, tiltaksplaner og prioriteringsliste i masterplanen som viser i kapittel 5. De inntegnede traséene er av konseptuell karakter, og viser omtrentlig lengde og omfang. Ingen av tiltakene er avklart med grunneiere, men de legger et grunnlag for videre utvikling. Når tiltakene som ønskes realisert skal begynnes å jobbe med er det viktig at berørte parter får komme med innspill, ønsker og behov.

⁵ Foto: Stian Gustafsson

1.5. Organisering

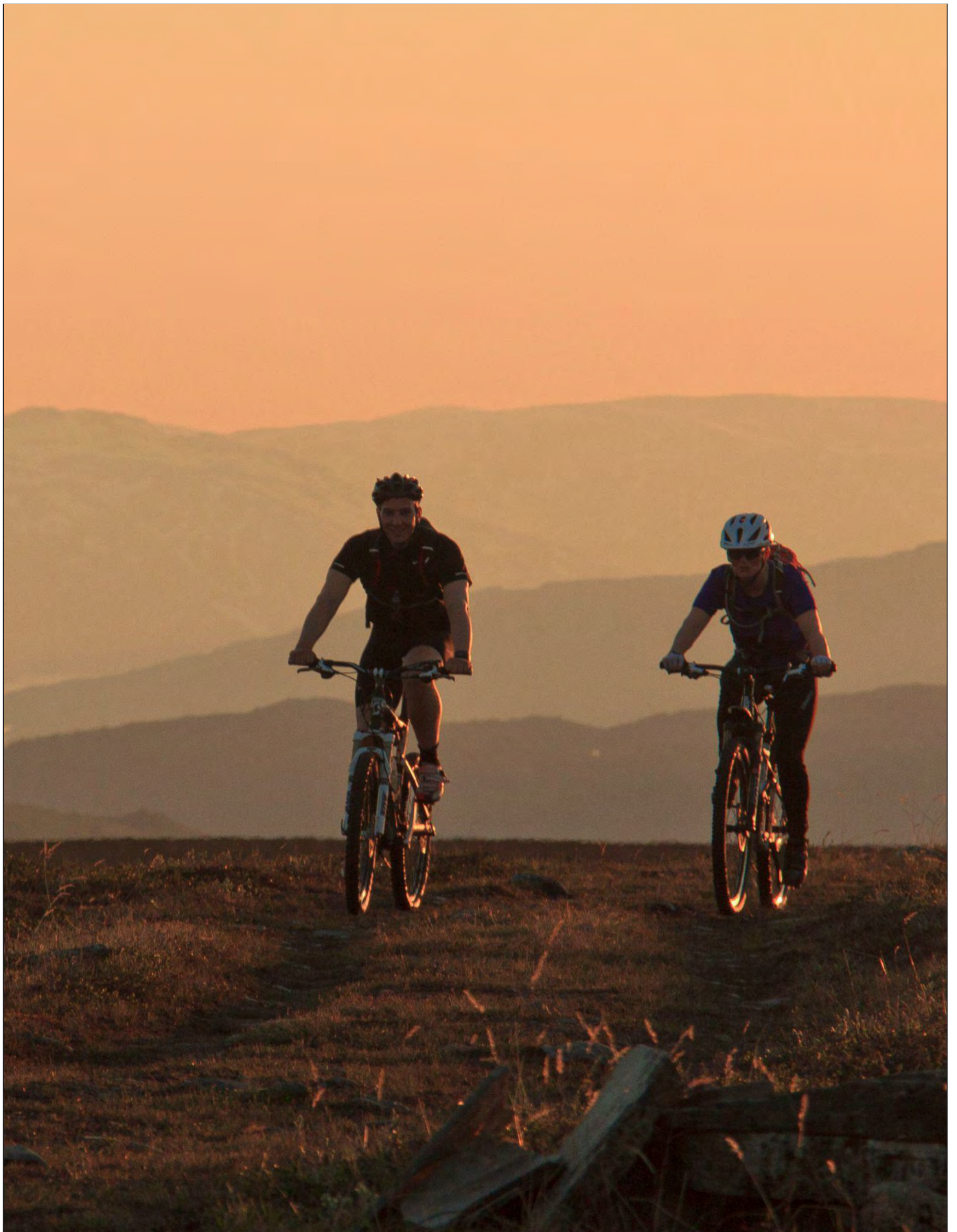
Rekkje Stiutvikling er plan- og detaljkonsulent for terrengsykkelprosjektet MB Alta.

1.5.1. Samarbeidsaktører

- Visit Alta
- Alta kommune
- Statens Vegvesen
- Innovasjon Norge
- Alta Næringsforening
- Finnmark Friluftsråd
- Alta Idrettsråd

6

⁶ Foto Jon Vidal Bull



1.5.2. Berørte aktører

Her er en generell samling av aktører som direkte eller indirekte berøres av sykkelprosjektet og som kan være viktige brikker i den videre utviklingen.

Navn	Aktør	Funksjon
Finnmarkseiendommen (Fefo)	Grunneier	
Transfarelva og Tverrelva grunneierlag	Grunneierlag	
Uorganiserte grunneiere	Grunneier	
Troms og Finnmark fylkeskommune	Grunneier	
Nordlysbyen Sykkel	Sykelklubb	Klubben gir sykkelinteresserte i Alta og Finnmark et tilbud om tilhørighet til et sykkelmiljø og en sykkelklubb.
Nerskogen IL	Idrettslag med sykkelgruppe	Idrettslag med mange undergrupper. Ønsker å bygge rundbaneanlegg ved Saga skole. Medarrangør av #Ut-av-sofaen-mila.
Alta IF	Idrettslag	Skal bygge aktivitetspark og ønsker sykkeltilbud i denne.
Bossekop Ungdomslag	Idrettslag	Spilt inn ønske om sykkelanlegg i Bossekopp.
IL Frea- Terrengsykkel gruppa	Idrettslag	Aktiv terrengsykkelgruppe med fokus på rekruttering blant barn og unge. Har bygd pumptrack i Øvre Alta.
Tverrelvdalen IL	Idrettslag	Har egen sykkelportgruppe
Alta Folkehøgskole	Skole	Aktiv bruker av stiene og har ulike stiprosjekter.
Halddetoppen Telemarkslaug	Frivillig lag	Halddetoppen Telemarkslaug har et tilbud til alle som er interessert i topturer og andre friluftaktiviteter.
Offroad Finnmark	Rittarrangør	Ønsker å støtte opp om utviklingen.
Alta og Omegn Turlag	Frivillig lag	Aktiv brukere av stiene i Alta.
Glød	Reiselivsaktør	Leverer guidede terrengsykkelopplevelser og utleie av terrengsykkel med og uten motor. Aktiv deltaker i utviklingen.
North Adventure/ Turistinformasjonen	Reiselivsaktør	Utleie av hybridsykler
Alta Utstyrssentral	Alta Frivilligsentral	Utlån av utstyr
Nord ekspedisjon	Reiselivsaktør	Guidede sykkelturner rettet mot tur-segmentet.
Overnatting og bespisning	Reiselivsaktør	Servicetilbud.

Alta ski og sykkel - Sport 1	Sportsbutikk	Salg av utstyr og bekledning. Har sykkelverksted.
Hammari Sport og Fritid - Intersport	Sportsbutikk	Salg av utstyr og bekledning. Har sykkelverksted.
Intersport Alta	Sportsbutikk	Salg av utstyr og bekledning. Har sykkelverksted.
Canyon Jakt og Fiske	Sportsbutikk	Salg av utstyr og bekledning. Har sykkelverksted.

De fleste brukerne av stier er egenorganiserte. Grovt sett kan man dele inn i følgende brukere

Syklister	Bruker stier og løyper, sommer som vinter. Egne fatbike-spor om vinteren.
Hundekjøring	Bruker løyper sommerstid med hunder og vogner. Slede om vinteren.
Vandring og fjelløping	Stadig den mest populære formen for friluftsliv.
Ski- og trugeturer	Fra rolige trugeturer til langrenn på høyt nivå - stor aktivitet i på vinterstid
Motorisert ferdsel	Det kjøres mye med firehjuling o.l i utmark rundt Alta.

2. Terrengsykkelutvikling

Terrengsykkel som aktivitet har en bred appell, og det kan bidra til en positiv samfunnsutvikling på tvers av ulike sektorer, som folkehelse, boattraktivitet, turisme og naturforvaltning. Alt dette er med på å bidra til økt omsetning i lokalt næringsliv og en generell verdiskapning.

2.1. Hva er terrengsykling?

Terrengsykling er et paraplybegrep for en rekke ulike sykkelaktiviteter. For å få et innblikk i hva som inngår i dette begrepet følger noen trekk fra historien, samt en oversikt over ulike former og kategorier for terrengsykling.

2.1.1. Historie

Det er mange som tilskriver seg å være opphavet til terrengsykling, men faktum er at så lenge man har syklet har det foregått på ulike underlag. I sykkelens spede start var det ikke mange asfalterte veier, så dermed kunne man si at det meste av sykling var terrengsykling.

Den store terrengsykkelbølgen som skulle bli en svært populær sport på verdensbasis 30 år senere, startet i Nord-Amerika på 60- og 70-tallet. Joe Breeze, Gary Fisher med flere arrangerte konkurranser på såkalte "fire roads", eller grusveier som vi kaller det.



Gary Fisher på 1970-tallet ⁷

Konkurransformen var fellesstart, og det var førstemann ned som gjaldt. Syklene de brukte var det de fikk tak i, men forsterket med ekstra sveisede rør og andre tilpasninger. Etterhvert begynte noen av disse pionerene å produsere egne rammer. Syklistene i denne æraen kan man trygt kalle hippier, og når en gjeng hippier herjer rundt på grusveiene til park-rangers måtte det bli bråk. Syklistene begynte så å sveis egne rammer så de ble bedre egnet til å sykle på stier, opprinnelig bygget for turgåing. Dette gav også utfordringer og brukerkonflikter som resulterte at syklistene ble bannlyst flere steder. Som et resultat av dette begynte mange av syklistene å organisere seg for å jobbe sammen med naturforvaltere og myndigheter for å finne gode løsninger. IMBA⁸ ble opprett i 1988 og fikk en viktig rolle mange steder for å få terrengsyklingen inn i mer ordnede former gjennom lokallag som bygget og forvaltet stier rundt om i hele USA.

Mye har skjedd siden tidlig 90-tall. Terrengsyklingen har av ulike grener og retninger. Etterhvert som utøverne dro det lengre med større hopp og mer fart måtte utstysprodusentene henge på for å lage ting som holdt. I Vancouver (CA) ble det bygget broer (north shores) høyt oppi trærne, og det ble gjort halsbrekkende stunts som ble fanget på videokamera. I Whistler fant de ut at de kunne bruke skiheiser til

⁷ Kilde: <https://mmbhof.org/portfolio/1974-first-fat-tire-bike-with-a-derailleur-and-good-brakes-in-marin/>

⁸ International Mountainbiking Association

å frakte sykler og syklistene opp i anlegget på sommerstid, og så bygde man løyper med hopp og doseringer slik at de kunne få drift på skianlegget på sommerstid. De første løypene ble bygget her i 1996, og 24 år senere er Whistler fortsatt retningsgivende når vinterdestinasjoner skal bli til helårsdestinasjoner gjennom sykkelsatsinger. De fleste store vinterdestinasjoner rundt i verden ser på terrengsykling som en mulighet for å drive anleggene hele året.

Norge⁹

I Norge ble terrengsykling allemannssport gjennom Birkebeinerrittet, og den norske syklisten Rune Høydahl var i verdenstoppen i terrengsykling på tidlig 90-tall. Den gang var konkurranseformen i verdenscupen delt i to, rundbane (Cross country/XC) og utfor (Downhill/DH), men alle som konkurrerte var med i begge konkurranseformene, og gjerne med den samme sykkelen. Det kan nevnes at Rune Høydahl er tidenes eneste utøver som har VM-gull i både XC og DH! Dette kan nok ha vært medvirkende til den store oppslutningen Birkebeinerrittet fikk i nesten 20 år med en vanvittig deltakelse. På det meste stilte 17 000 til start i løpet av en helg! I dag vil de færreste stisyklistere kategorisere Birkebeinerrittet som skikkelig terrengsykling, men skal man være tro til sine røtter må man anerkjenne også denne formen for terrengsykling, selv om den har falt i popularitet.



Parallelt med dette var det noen pionerer som ønsket seg ut på stier i skogen og på fjellet. Når dette startet er vanskelig å si, men folk var i gang allerede på 80-tallet, og terrengsykling på tradisjonelle stier var for de mest interesserte til langt inn på 2000-tallet. Da kan man se en fordeling hvor oppdagertrangen er den avgjørende faktoren for noen, mens andre igjen fokuserte fullt ut på å bygge større hopp og sykle stadig mer krevende terreng med gravitasjonen som hjelpemiddel.

Hafjell var de første til å gi et konkret tilbud til de mest adrenalinsøkende syklistene, og Hafjell Bike Park åpnet i 2002. På begynnelsen av 2000-tallet hadde utforsykler skikkelig kommet på markedet. Dersom man ikke hadde heis for å frakte seg opp, dyttet man istedenfor sykkelen opp eller brukte bil (shuttle). Dette var store sykler på over 20 kg med dempere både foran og bak, med høy pris, noe som gjorde at sporten forble en nisjesport. Hafjell klarte heller ikke å kapitalisere ordentlig på den satsingen som ble gjort.

⁹ Rune Høydahl

En del av utforkulturen var å samtidig sykle “dirt”. Dirt er engelsk for jord og dette kommer fra massene man bruke for å bygge hopp og landinger. Ungdommer kjøpte bøtter og spader for sparepengene sine og bygde hopp mer eller mindre lovlig i skogholt rundtom i Norge. Dette var en form for pionerarbeid, og selv om mange prøvde å organisere seg for å bygge gode anlegg, skjønte ikke forvaltningen hva dette var og mye av denne kulturen døde ut.



10

Sykkelprodusentene utviklet seg med store sprang i hvert eneste år fra starten av 2000-tallet og fremover. Stisykler på 14-15 kg ble vanlig mellom 2006 og 2010, noe som gjorde at det kom en bølge med stisyklister som verken var kobla på rundbanemiljøet eller utformiljøet. De tradisjonelle norske stiene er ofte knotete med mye stein og røtter, men med utstyr som ble stadig bedre ble det mer tilgjengelig for flere og flere, frem mot i dag.

Siden 2015 har det vært satt igang en rekke satsinger på terrengsykling i Norge, og spesielt i fjellregionen i Sør-Norge. Satsingene her har i stor grad henvendt seg til barnefamilier og lavterskeltilbud. Trysil Bike Arena er foreløpig den største suksessen på dette segmentet. Den kommersielle sykling tok skikkelig av når Trysil startet sin satsing i 2015. Her klarte man å lage et stisykkeltilbud der folk kunne bruke den sykkelen de har, noe som har gitt god uttelling. Etter å ha fått på plass lavterskeltilbudene har man kunne bygget anlegg tilpasset høyere vanskelighetsgrader som stiller høyere krav til ferdigheter og utstyr. Dette er en modell som går igjen i hele Norge, og handler i stor grad om å pakke inn terrengsykling i et format som gjør det enkelt for folk å komme inn i sporten.

¹⁰ Foto: Henrik Ulleland

Store ringvirkninger fra sykkelsatsing i Trysil

Tallene viser at Trysil fortsetter å vokse om sommeren.

22.10.2018 - Informasjon til Langrenn.com fra Destinasjon Trysil

I følge rapport fra Transportøkonomisk institutt stod sykkelsatsingen i Trysil for en meromsetning på hele 55 millioner kroner i 2017 sammenlignet mot 2014.

I år rundet Trysil Bike Arena 200.000 syklede runder i anlegget sitt, som det er investert 19 millioner kroner i siden 2014.

I en ny rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) kommer det frem at de økonomiske ringvirkningene fra sykkelsatsingen i fjellbygda Trysil er stor.

- Vi har akkurat avsluttet vår femte sesong med satsing på stisykling. Rapporten som TØI har gjennomført er viktig for å vise at sykkelsatsingen nå gir de ringvirkningene som vi hadde som mål.
- Vi visste at satsingen vår har gitt resultater på bunnlinjen for både små og store aktører i Trysil. Det er gledelig å se at meromsetningen er så stor, sier daglig leder i Destinasjon Trysil, Gudrun Sanaker Lohne.

Vokser for fjerde år på rad

Trysil er i ferd med å avslutte årets sykkelsesong. Tallene viser at Trysil fortsetter å vokse om sommeren.

I år landet de på 53.000 sykkeldager, mot 40.300 i fjor, en økning på over 30 prosent. Og det er syklet hele 200.300 sykkelrunder i Trysil Bike Arena i år, mot 155.000 runder i fjor.

- Det er svært gledelig at vi fortsetter å vokse. Vi vokser både i antall sommergjester, samt at sykkelproduktet vårt vokser. I år har vi bygd 5.300 nye meter med sykkelsti.
- Det er blant annet fire nye hovedstier som allerede har rukket å bli populære. Den siste stien vi åpnet, Fjellflyten, ligger i Fageråsen, hvor det i årene fremover vil skje mye spennende, smiler Sanaker Lohne.

136 millioner kroner i årlig vekst

Videre sier rapporten fra TØI at en økning i antall gjestedøgn på 50 prosent fra 2017-tallene, vil generere 136 millioner kroner i året i nyskapt, sykkelrelatert omsetning.

- Målet vårt er å skape en helårsdestinasjon, med en jevnere fordeling i gjestedøgn mellom vinter og sommer. Vi har stor tro på vi kommer til å vokse videre i antall gjestedøgn om sommeren.
- Vi ser et stort potensial i Sverige og Danmark, som allerede kjenner vinterproduktet vårt fra før. I tillegg åpner den nye flyplassen, Scandinavian Mountains Airport, opp muligheter i flere nye markeder.
- Det er spennende tider for oss. Vi håper at både gamle og nye aktører i Trysil fortsetter å se mulighetene for økt omsetning som sykkelgjestene gir. Det er ikke vi i destinasjonsselskapet som tjener på at det er flere sommergjester her, det er det aktørene og hele Trysil-samfunnet som gjør, sier Sanaker Lohne.

Flere effekter av sykkelsatsingen:

- Sykkelhotellet Radisson Blu Resort Trysil har en økning i antall gjestedøgn på 12 % fra juni til uke 41, sammenlignet med samme periode i fjor
- Kiwi Trysilfjellet har omsetningsøkning på 7 % i sommer
- 77 nye arbeidsplasser om sommeren/høsten 2017 mot 2015
- Flere sommeråpne spisesteder. Økt helårlig kvalitet
- Nyetableringer som minigolf, klatrepark
- Økning i etterspørselen etter fritidsboliger
- Positiv befolkningsvekst i Trysil (for første gang på mange tiår)

2.1.2. Kategorier

Tursykling / grussykling

Distansesykling med innslag av både grusvei og asfalt. Denne typen sykling handler ofte om å sykle lengre distanser og gjerne med gode naturopplevelser. Etter å ha hatt en jevnt nedadgående interesse de siste 10 år har grussykling tatt seg opp igjen under formatet "gravel" sykling. Syklene ligner nå mer på landeveissykler, men har plass til større dekk og skivebrems. Ses gjerne i sammenheng med "bikepacking" som er sykling over lengre avstander med overnatting underveis.



Nilsbyen Terrengsykkelpark. Foto: Rekkje

Cross Country (XC) / Rundbane / Maraton

Cross Country, også 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 over 80 km. Her er det mye fokus på trening, lengre distanser og mestring på sti.

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 årene, og er etter hvert blitt en kjøpesterk kundegruppe.



Kaupanger, Sogndal. Foto: Bård Båsberg



Nordfjord Stisenter. Foto: Stian Gustafsson

Stisykling

På mange måter ligner stisykling på både 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 sykkelanlegg med bygde stier, som er tilpasset ulik vanskelighetsgrad. Fokuset ligger på mestring, naturopplevelse og adrenalin for store brukergrupper. Det er dette vi ser på som det største vekstsegmentet innenfor terrengsykling.

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.



Rekkje, Jærsvø Bikepark



Henrik Ulleland, Malaga

Dirt

Dirtsykling handler om hopping og utføring av triks mens man er i luften. Anleggene består gjerne av flere hopp etter hverandre, og med ulik størrelse. Dette er en aktivitet mange blir skikkelig hekta på dersom de først knekker koden. Foreløpig har mange av dirt spottene (sleng for sted hvor det er hopp) blitt bygd på dugnad.

Fatbike

En fatbike er en terrengsykkel med ekstra brede dekk med stort volum. Dette gir godt grep og god flyt på snø. I Alta tråkkes det mangfoldige kilometer med egne fatbikeløyper hver vinter.

2.1.3. Trender

Hvordan folk sykler terrengsykkel er i stadig utvikling. Dette går hånd i hånd med utstyrsutviklingen som gir nye muligheter for hvordan man kan bevege seg gjennom landskapet. Kommersialisering og utvikling av nærmiljøanlegg er også viktige trender.

1

Elsykler tar over stadig større markedsandeler, også innen terrengsykling. Terrengsykler i alle kategorier er nå mulig å få med hjelpemotor. Inntoget av elsykler gir endringer i bruksmønster. 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, og stiene tåler det økte trykket. Elsykkel byr på mange nye muligheter, men vi registrerer at det kan bli en kilde til både bruker- og grunneierkonflikter.

Kategoriene av terrengsykling smelter sammen. Det er et ønske om varierte turer. Det er ulik vektning mellom brukere om hva som er viktigst, men de fleste ønsker litt av alt: flyt, motoriske utfordringer, trening, naturopplevelse m.m. Syklene blir stadig mer kapable og kan takle både grovt terreng og lengre transportetapper, man får én terrengsykkel til alt.

2

3

Mange satsinger innenfor kommersielle terrengsykkeltilbud. Alpinanlegg over hele Norge ønsker å utvikle terrengsykkeltilbud for å blir helårsdestinasjoner. Med en stadig kortere vinter og mindre snø er terrengsykling et bein å stå på gjennom barmarkssesongen.

Terrengsykling er ofte noe man driver med i ferier og helger, men en trend vi ser er at mange ønsker å sykle i hverdagen. For de fleste, og kanskje spesielt for barnefamilier, er det derfor viktig at man kan ta raske turer i nærheten av der folk bor. Dette gjelder både for at folk flest kan ta en rask tur, men kanskje spesielt for at barna kan bruke anlegget på egen hånd og for at foreldre kan få pressa inn en kjapp tur i en ellers hektisk hverdag. For en sykkelentusiast som har en time til rådighet, er det viktig at turen er effektiv, at man får tråkket på og kjent litt på adrenalinet. Anlegg og stier i nærområdet gir mulighet for sykling som gjør at man ikke trenger å sette seg i bilen. Folk vil ikke bruke tid på knot, men få best mulig og lengst mulig sykling på den avsatte tiden.

4

5

Utvikling av anlegg for rundbanekonkurranser og rekruttering. Løypene som brukes i konkurransesammenheng blir både mer teknisk og mer tilrettelagt. Teknisk med tanke på bratte knotete utforkjøringer, tilrettelagt med tanke på bygde løyper med elementer som doseringer og hopp i flere vanskelighetsgrader. Nilsbyen Terrengsykkelpark i Trondheim viser hvordan dette kan se ut i Norge. Løypa Stivoli hadde ca. 10 000 gjennomsyklinger første måneden den var åpen (målt med EcoCounter).

Internasjonalt vokser deltakelsen i Enduroritt, men i Norge har deltakelsen på slike ritt stagnert. Birkebeinerrittet og tilsvarende grusritt har hatt en synkende popularitet i flere år. Birkebeinerrittet har halvert tallet på deltakere de siste 10 årene. Økt pågang i mer stiorienterte ritt, for eksempel Ultrabirken, Offroad Valdres, Terrengsykkelrittet m.fl.

6

7

Stisykkelfestivaler uten konkurransefokus er fortsatt populære. Disse arrangeres i hele Norge. Utflukt på Trysil og Hillbilly Huckfest er eksempler på større festivaler, mens Alta Stisykkelfestival No-limits er eksempel på et mindre lokaldrevet konsept.

Drammen og Hafjell har i 2020 svært mange besøkende. Utforsjangeren har vært litt utskjelt de siste årene etter feilslåtte satsinger, men utformiljøet ser ut til å ha vokst betraktelig de siste årene.

8

9

Nesbyen har hatt stor suksess med stien Den Ravinde som baserer seg på biltransport opp (shuttle). Dessverre er det ikke installert teller på denne stien.

Bikepacking og gravel er siste mote på sykkelfronten. Grussykling har gått fra å være utdatert til å bli kult. Det eneste man trengte var nytt utstyr.

10



11

¹¹ Foto: CC - Bikepacking.com

2.2. Bærekraftig stiutvikling

All erfaring tilsier at sykling på eksisterende stinettverk ikke fører noen vei. Det må bygges stier som er tiltenkt brukergruppen som tåler vær og slitasje. Fokuset må være på kvalitet fremfor antall meter med sti. Dette er helt avgjørende for attraksjonsverdien, identitetsskaping og langsiktig bruk. Den beste løsningen for at stiene og miljøet skal tåle den økte bruken, er å bygge det som kalles bærekraftige stier. For at en sti skal være bærekraftig, må den oppfylle følgende krav:

SOSIALT

Stiene er utformet slik at de reduserer konflikten mellom ulike brukere og at stien eksisterer i sammenheng med annen arealbruk. Den må i tillegg gi gode sykkelopplevelser.

NATUR

Stien skal ha liten påvirkning på miljøet rundt, motstå erosjon og blende inn i omgivelsene. Et overordnet mål med disse stiene er å holde brukeren på stien og vannet av stien.

ØKONOMI

Å bygge ut et nettverk av bærekraftige stier er et kostnadskrevenende prosjekt. Det er derfor viktig at man har en modell der noen av inntektene fra syklingen går tilbake til vedlikehold og videreutvikling av stinettverket.

IMBA¹² har samlet syv prinsipper for design og bygging av bærekraftige stier. Dette er en metodikk som kan nyttes til både vandre- og sykkelstier. Stiene som er bygd etter disse prinsippene kaller man for traverserende stier. De følger landskapet der det er mest hensiktsmessig med lav helningsgrad. Resultatet er en sti som ikke fører vann, som i tillegg senker terskelen for både sykling og vandring. En nedovertrasé som er bygd etter disse prinsippene vil hindre slitasje fra oppbremsing. Resultatet er en bedre opplevelse og mindre slitasje. Traverserende stier kan bygges som flerbruksstier, og kan tilpasses vandring, løping, sykling, sykling med sykkelvogn eller annet flerbruk.



13

¹² International Mountain Bicycling Association/ [Stibygge Utviklerguide s. 24-27](#)

¹³ Håndbygget sti etter bærekraftige prinsipper, Ål. Foto, Rekkje

2.2.1. Stiforvaltning

I Norge har vi tradisjon for liten grad av opparbeiding av turstier. Stiene våre er stort sett slitasjemerker fra ferdsel, enten av dyr eller menneske, merkede turstier, eldre ferdselsårer eller veier i samband med jordbruk. Dette er forskjellen fra mange andre land i verden, der rekreasjon i utmarksområde er populært og det er lagt mer fysisk til rette for det. Med mange norske øyne har dette vært sett på som en styggedom, men nå står de samme utfordringene og banker på døra her til lands. I møte med økt bruk, nye aktivitetsformer og naturbasert reiseliv blir presset på de "naturlige" stiene for høyt.

Den avgjørende faktoren for slitasje på stier er hvordan de ligger i terrenget. Stier som ikke er opparbeidet ligger ofte der det har vært enklest å ferdes. Det er som regel der det er lite vegetasjon, gjerne i bunn av dalsøkk, flate områder o.l. Ulempen ved å legge stiene der er at dette ofte er områder som samler vann

¹⁴

NINA har undersøkt hvordan bruken av naturen i Oslo har endret seg med korona, tall de har analysert fra tellere og Strava viser at det er nesten 300% økt bruk av turrutene etter nedstengningen av samfunnet 12.mars 2020. Selv om samfunnet åpnet opp igjen, så vedvarte denne endringen utover sommeren. Folk brukte naturen, til fots og med sykkel. En økning i bruken av turrutene som følge av korona er påvist i mange nærmiljøer i Norge.¹⁵

Etterhvert som stien blir brukt, vil man få problem med gjørme og en sti som stadig utvider seg på flatene, eller problem med erosjon dersom stien ligger i en helling. I tillegg er stier i den norske tradisjonen ofte lagt i terrenget for å ta seg fra A til B på kortest mulig avstand. Da vil stien gå så rett som mulig mellom to punkt, og den vil ikke følge landskapet der det hadde vært mest hensiktsmessig. Dersom man ønsker å legge en sti i korteste linje, fra dalbunnen til fjellet resulterer det i stier som går i fallinja, som er den linja vatnet følger på veien nedover. Dette gir store problem med erosjon, noe som ikke er uvanlig i den norske sti-faunaen.



¹⁴ Konkret eksempel på bilde: Her kunne stien vært lagt opp til venstre i bildet og gått på tørre grunn. Foto, Rekkje

¹⁵ <https://www.nina.no/Aktuelt/Nyhetsartikkel/ArticleId/4986/Urban-natur-i-krisetider>

Vi kan summere opp dette i at alle stier har en tåleevne. Denne er avhengig av grunnforhold, nedbør, mengde bruk, plassering i terrenget m.m. I områder med mye bruk, blir tåleevne overskredet, og stien endre karakter. Steiner og røtter kommer frem, og man sykler og går på siden av stien, som gjør at den blir bredere. Generelt kan vi si at stier fra den norske tradisjonen har lav tåleevne, fordi de ikke er designet og konstruert for å tåle omfattende bruk. Slik vi ser det, er det derfor viktig å gjøre gode vurderinger på hvordan man skal forvalte stiene på en god måte. I planleggingen av stinettverk må man ta hensyn til sårbare naturtyper, habitat, rødlistede arter m.m. slik at stien blir lagt på naturens premisser. I tillegg er det viktig å fokusere på naturtilpasning som gjør at traséene spiller på lag med topografien og naturen.



Eksempel på sti som ligger "riktig" i terrenget på Senja. Foto, Rekkje

For bruk og utvikling av stier har det blitt gjort et godt stykke arbeid for hvordan man skal oppføre seg, og hvordan man forholder seg til lovverket når det skal bygges nye stier. For ferdsel på sykkel i skogen og på fjellet bør alle kjenne til stivettreglene som er utarbeidet av Norsk organisasjon for terrengsykling (NOTS) (Se boks til høyre)

Før man etablerer, oppgraderer eller gjør noen inngrep i naturen bør man kjenne til hvilke lovverk som tiltrer. Veileder for terrengsykkelbransjen (se kap 6, ressurser) er utarbeidet av Opplysningskontoret for terrengsykling (OFT), og tar for seg gjeldende lovverk for alt som har med utvikling av terrengsykling å gjøre. Det er viktig at forvaltningen har god kjennskap til denne når man får henvendelsen som omhandler dette.

Stivettreglene fra NOTS	https://www.nots.no/stivettreglene/
På barmark • Vær omtenkssom og hyggelig i møte med turgåere. • Du har alltid vikeplikt for fotgjengere. • Begrens farten slik at du ikke er til fare eller ulempe for andre, særlig • langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier. • Brems ned til gangfart i god tid før du passerer andre på en smal sti. • Ikke lag nye spor, dersom du ikke har ferdigheter til å forsere en hindring, gå av sykkelen. • Unngå å sykle på spesielt sårbare stier like etter perioder med mye nedbør. • Ikke lag stien bredere ved å sykle utenom vanndammer eller hindringer. • Bær sykkelen gjennom myrområder slik at det ikke dannes dype spor. • Ikke lås bakhjulet i bratte nedoverbakker. • Dersom to syklistene møtes i en bakke, har den som sykler oppover forkjørsrett.	På snø Allemannsretten gir syklistene rett til å ferdes i skiløyper om vinteren, men vi har også en plikt til å opptre hensynsfullt og ikke påføre skade eller være til ulempe for skiløperes interesser når vi ferdes. I skiløypene er skiløpere og gående de myke, og syklistene de harde trafikantene. NOTS ønsker derfor å oppfordre syklistene til å følge reglene nedenfor for å forhindre konflikt og sørge for at alle som ferdes i utmark på vinterstid har gode opplevelser. • Vær hensynsfull og hyggelig i møte med skiløpere og gående. • Du har alltid vikeplikt i møte med skiløpere, de har lengre • bremselengde, mindre kontroll og tar mer plass i bredden i opp- og nedoverbakke • Ligg til høyre mellom skisporene, eventuelt helt til høyre hvis mulig. • Brems ned til kontrollert fart når det kommer skiløper i mot, og passer skiløpere i samme retning som deg med varsomhet på venstre side. • Vær spesielt observant i nedoverbakker, det tar lengre tid å bremse på snø enn på sti/grus/asfalt. • Unngå å krysse skisporet mer enn nødvendig. • Unngå de mest populære utfartsstedene i kjernetiden på lørdager og søndager og ellers når trafikken er stor i skiløypene. • Unngå å sykle i skiløyper når det er gjennomslagsføre og du setter dype spor, eller når løypene er myke og trenger tid til å sette seg etter at preppemaskinen har kjørt spor.

2.2.2. Tilrettelegging

Man kan bruke prinsippene om bærekraftige for med ulike grad av bearbeiding. I en ny internasjonal veileder som vil bli publisert via Stibbygg.no skilles det mellom følgende ulike typer stibygging. Dette kan være greie eksempel for å vise ulike grad av tiltak. Tåleevnen øker i sammenheng med størrelse på tiltaket.

Stirydding (Rake & Ride)

Stier som er merket og enkelt ryddet vegetasjon. Stien blir til med slitasje. Eksempel fra Sogndal.



Håndbygd sti (Handbuilt trail)

Stier som blir bygget med håndredskaper, med fast toppdekke. Eksempel, Trondheim.



Maskinbygd sti (Machine built trail)

Bygging av sti med gravemaskin hvor man i stor grad bruker stedelige masser for konstruksjon. Eksempel, Luster.



Konstruert sti (Engineered trail)

Fullt opparbeidet løype med omfattende massetilførsel og tekniske dreneringsløsninger. Eksempel, Skjermveien, Trondheim



2.2.3. Sosialt



16

Flerbruk

Ingen er tjent med konflikter. Derfor er den sosiale faktoren viktig når man skal utvikle stier. En viktig del av et bærekraftig stinettverk som er ment på flerbruk er at stiene er utformet slik at sambruken ikke fører til konflikter. Slitasje er ofte årsaken til at det blir konflikter om stier. Mange har sterke følelser knyttet til stier som de ferdes på, og mange som ser på dekkspor og generell ferdsel på sykkel i naturen som et forstyrrende. Mange eksisterende stier har dårlige siktlinjer, og det oppstår derfor uheldige situasjoner mellom brukere.

Man kan bygge stier og løyper tilpasset flerbruk eller tilpasset sykkel. Vi har troen på stinettverk som har litt av begge deler. De mest omfattende stier og løyper for terrengsykling er ikke designet for flerbruk fordi elementer i stien er laget spesielt for syklisten. Flerbruksstier har ikke de samme elementene, og egner seg derfor for en bredere type bruk. Dersom man designer og bygger bærekraftige stier som tåler mye bruk og slitasje, og som har gode siktlinjer, vil man kunne løse slike konflikter på flerbruksstier. Syklistene må vise hensyn til de gående, og de gående må respektere den lovgitte retten til å sykle på stier. Når stier er godt designet og folk viser hensyn hverandre vil de fleste ha gode opplevelser på stien.

I mange tilfeller kan man være nødt til å krysse gjerder og beite. Tradisjonelle porter og gjerdeklyv for å krysse gjerder er utfordrende for syklisten, mens ferist tilpasset formålet, vektbaserte porter eller lignende løsninger er bedre. Målet er å få syklisten og vandrende til å krysse på en god måte, og holde dyra på beitet. På stier som er en del av det "offisielle" tilbudet, bør ansvaret for gjerdekrysninger ligge på byggherre eller de som har vedlikeholdsansvar for stien. Dette bør være godt planlagt i samarbeid med grunneier før nye stier skal bygges.

¹⁶ Denne stien på Sandane i Gloppen kommune er populær for syklende og gående. Foto, Rekkje

Lokalt sykkelmiljø

Et aktivt sykkelmiljø er en viktig ressurs for sykkelutviklingen. Alle de store satsningene på terrengsykkel i Norge springer ut fra syklistene 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 to forskjellige ting å ønske seg bedre sykling for sin egen del og det å gjøre en kommersiell satsing på området. Ofte 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.



2.2.4. Økonomi

Sammenlignet med mange andre aktivitetstilbud er terrengsykling litt komplisert når det kommer til forretningsmodeller. Stiene er å se på som en fellesgode som kommer mange til gode. Derfor er det alltid et spørsmål om hvem som skal koste utviklingen av stinettverket. Det finnes ulike finansieringsløsninger, men en problemstilling er ofte hvem som skal vedlikeholde stiene etter utbygging. For at man skal ha en bærekraftig utvikling av aktiviteten må det gå penger tilbake til stiene, dette blir løst på ulike måter rundtom. Til høyre er et eksempel fra stinettverket "Fromme". Her er det som har fått frem stien, men

1	Frivillige lag og organisasjoner gjør vedlikeholdet + Har godt eierskap og kjennskap til stiene - Etterhvert som stiene blir mange og bruken blir stor, blir det samlede behovet for vedlikehold for stort for frivilligheten.
2	Offentlige/kommunale tilskudd + Forutsigbart, men vanskelig å stable på beina - Vanskelig å få midler til drift og vedlikehold
3	Private + Noen steder har det vært stor suksess med "stiadopsjon", som vil si at private foretak tar ansvar for å finansiere vedlikehold av stiene. (TAP - trail adoption program)
4	Frivillig stiavgift + Gir løpende inntekter til stiene - Uforutsigbart, begrensede inntektsmuligheter

Forøvrig må man se de økonomiske gevinstene sykkelaktiviteten i en større sammenheng. Gevinstene ved bedret folkehelse og kommunens økte boattraktivitet vil gi store gevinster til lokalsamfunnet. Dette står det mer om i kapittel 2.3.



17

¹⁷ Eksempel fra stien “[Bobsled](#)” i Vancouver. [NSMBA](#) eier og drifter stien med støtte fra privat næringsliv og frivillig kjøp av “trail pass”.

2.3. Sykling i flere sammenhenger

2.3.1. Folkehelse/idrett.

Vi ser noen negative helsetrender i samfunnet, hvor vi tror terrengsykling kan være en bidragsyter for å snu trendene. Det 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 rastløse barn og ungdom som kan få utløp for mye gjennom terrengsyklingen. Sykling er en aktivitet man tar med seg videre i livet. Frafallet fra organisert idrett er enormt i 17 årsalderen, men starter allerede i 10-15 årsalderen. Samtidig i samme aldersgruppe øker stillesitting og skjermbruk tilsvarende. Når man ser på statistikken fra lagidrett, er det forbausende få som driver med den idretten de konkurrerte i, senere i livet. Fysisk aktivitet forebygger over 40 sykdommer, noe som gjelder alle aldre. Nasjonalt er ca 1/3 av befolkningen tilstrekkelig fysisk aktive ifølge nasjonale anbefalinger. Lokalt i Alta synliggjøres dette ytterligere med en økt motorisert og passiv transportutvikling i Alta – som denne planen kan være med å motvirke. Terrengsykling har en styrke ved at det er en aktivitet man kan ta 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 å gå på ski selv om man slutter å konkurrere.



Dersom terrengsykkelanlegg, stier, pumptrack, hopplinje og ferdighetselement, blir plassert i nærheten av der folk bor, kan anleggene brukes som en del av hverdagen. Stier langt til fjells er fint og flott for helgeturer og når man har god tid, men i hverdagen er det viktig å ha kort vei til aktivitetene, ha de i nærheten av der man bor. Da får man tid til en rask tur i en ellers hektisk hverdag. Om anleggene ligger på vei til eller fra skole, jobb eller anna aktivitet, så er det lettere å bruke anlegget, og da har man virkelig noe å tilby som vil gi positive helseeffekter for innbyggerne. Sykling i terreng og langs veier er en del av en aktiv livsstil i dagens og morgendagens friluftskultur.

De som sykler mye har kanskje lettere 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. Barn som sykler får god fysisk trening og øving av motoriske ferdigheter, balanse og koordinering av sansene. Et anlegg for sykling gir et trygt område for barn og ungdom for å utvikle sine ferdigheter, utenfor trafikken. Da vil spesielt de små barna lære å beherske sykkel før de blir større og skal sykle i trafikk, f.eks til skolen eller anna aktivitet. Sykling er også god trening for voksne, både i anlegg og utenfor.



Pumptracken i Naustdal har fått ungdom bort fra skjermen og ut i fysisk aktivitet ifølge lokal prosjektleder

2.3.2. Stedsutvikler

Er terrengsykling bare en farsott som om noen år blir satt i bås med tomme svømmebasseng på høgfjellshotell? Vi tror ikke det, og det er gode argumenter for at dette ikke vil skje. Grunnen til at terrengsykling ikke tok av i Norge på 90- og 2000-tallet har mye med utstyret å gjøre. Stiene i Norge er stort sett så knotete at det bare var for særs interesserte våghalser. Stiene har ikke endret seg i stor grad siden den gang, men utvikling av nye sykler, gjør at selv de knotete stiene i Norge nå er farbar med en god terrengsykkel.

Vi ser mange årsaker til at 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 terrengsykkel, 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. Det andre er at når man bygger stier, løyper og anlegg som er tilpasset den sykkel folk flest har, blir det en aktivitet for majoriteten, og ikke bare de med spesialsykkel, et godt eksempel i Norge er Trysil. Den største kundegruppen er folk som ikke vil se på seg selv som stisyklister.

Vi vet at dersom man bygger lavterskelanlegg vil det hjelpe på rekrutteringen. Man lurer kanskje på hvorfor alle må sykle terrengsykkel. Det er ikke nødvendigvis slik, men vi ser mange samfunnsnyttige effekter av økt sykkelaktivitet, og vi tror at alle som kan sykle vil ha glede av terrengsykling!

De siste årene har man sett en ny generasjon som etablerer seg i utkant-Norge. Unge personer slår seg ned for å leve tettere på naturen og de aktivitetene 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 å reise 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 toppturer bare var for de få, mens det nå blir mer vanlig for vanlige folk.

Vi er sikre på at terrengsykling vil ha et lignende utviklingsløp, og det å legge til rette for dette vil derfor være et stort konkurransefortrinn for morgendagens lokalsamfunn. Steder med aktive sykkelmiljø hvor det har blitt satset på terrengsykkelutvikling, har ofte en aktivt befolkning og er attraktive for besøkende. I dagens samfunnsbilde er aktuelle tema som distriktspolitikk, det grønne skiftet og natursyn kilde til debatt og engasjement. I dette bildet har sykkel og terrengsykkel et potensial som knytter menneske til natur og hverandre, gir god helse og plasserer bygdesamfunnet på kartet for tilflytting og besøk.

Nordfjord stisenter i Gloppen Kommune
har opparbeidede løyper for hele familien!



2.3.3. Transport

I nasjonal transportplan 2018-2029¹⁸ har regjeringen et ønske om å gjøre tiltak som gir redusert persontransport med bil i byområder for å redusere klimagassutslippene, for å få et transportsystem som bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Hovedmålgruppen for disse tiltakene er de store byene, men tankegangen er like aktuelt i de mindre byene. Nullvekstmålet i Nasjonal transportplan innebærer at all vekst i persontransporten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Veitrafikken påvirker luftkvaliteten og støynivået i tettbygde områder. Det er et mål at flere skal sykle, dette vil blant annet bidra til å nå målsettingen om nullvekst i biltrafikken. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser reisevaner for bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Hovedtransportmiddelet for daglige reiser (kortere enn 100 km) i 2019 var 4% sykkel, mot 63% med bil.¹⁹

For å lykkes med sykkelsatsingen er det en utfordring å finne løsningene som ivaretar alle fra transportsyklister til barn og eldre. Byer som har tilrettelagt godt for sykling har lykkes med å øke sykkelbruken, noe som er tilfellet i prosjektet Sykkelbyen Alta²⁰. Prosjektet iverksatte en rekke tiltak for å tilrettelegge og motivere for økt sykkelbruk i Alta. Sykkelby-prosjektet har gitt bedre merking av sykkelruter, nye snarveier, nye gang- og sykkelveier.

God mobilitet i transportsystemet har stor betydning for folk, og det kan gi mennesker en enklere hverdag og frihet til å bosette seg der man ønsker. God tilrettelegging innenfor infrastruktur vil redusere reisebelastningen og utrygghet, da vil man gjøre sykkel til et mer attraktivt og tryggere transportmiddel. Attraktive stier og løyper, som ligger i tilknytning til eksisterende infrastruktur, vil kunne gjøre transportetappene mer gøy og attraktive. Dette kan gjelde både barn og ungdom til og fra skole og fritidsaktiviteter, men også voksne og studenter til og fra jobb og skole.



21

¹⁸ Meld. St. 33 (2016-2017)

¹⁹ Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2019, Statens Vegvesen, oktober 2020.

²⁰ Sykkelbyen Alta, Evaluering 2010-2013. (Sykkelbyenalta.no)

²¹ | Alta sykles det mye! Skjermdump, Strava Heatmap

2.3.4. Næringsliv

Trender og best case

Terrensykling 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, med flere. I Norge har Trysil stått for den første vellykkede reiselivssatsingen opp mot terrensykling.

De siste 10-15 årene har terrensyklingen lagt fra seg mer enn merke i skogen. Gjennom utbygginger av omfattende stinettverk og stiser har mange bygder klart å snu fraflytting til tilflytting, og konkurrer til nyetableringer. Dette har nå spredt seg til avsidesliggende bygder på flere kontinent, og tallet på sykkeldestinasjoner er i vekst. De ferskeste eksemplet er fra Tasmania, en øy som hører til Australia. En av bygdene, Blue Derby, har gått fra å være en fraflyttet gruvedbygd til å bli en av verdens mest ettertraktede terrensykkeldestinasjon. Her har de ved hjelp av nøye planlegging og gjennomføring gått til skikkelig kassasuksesser knyttet til terrensykling 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.

Forretningsmodeller og verdiskaping

Det er ulike forretningsmodeller knyttet til kapitalisering av terrensykkelturisme. Et fellestrekk er at det ikke er vanlig å ta betalt for at folk skal sykle i anlegg eller på stier, men at verdiskapningen skjer på alt rundt. At dersom man har et attraktivt aktivitetstilbud vil besøkende legge igjen flere timer eller døgn i området, og bruke penger på parkering, utleie, guiding, bespisning, overnatting og andre servicetilbud. Selv om verdiskapningen ikke skjer på selve stien, er det stiene og anlegga som er grunnpilaren i satsingen. Ingen spesifikke stier eller anlegg, ingen verdiskaping. Man kan se på stiene som faktoren man kan gange kassaapparatet 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 terrensykling.

En fellesnevner for alle suksessene er at de har bygd stier som er gøyale å sykle for et bredt spekter av aldre og vanskelighetsgrader. Tilbudet kan tilpasses den brukergruppen man ønsker å tiltrekke seg. I de fleste tilfeller vil det si å bygge enklere stier, som svinger og bølger seg i terrenget. Da er det ikke terrensykkelnisjen som er målgruppen, men alle som kan sykle. Da er markedet mye større, og man sikrer en bedre inntjening.

Direkte inntektskilder

De første som vil kunne merke inntjening knyttet til terrensykkelsatsingen er virksomheter som leverer produkter og tjenester direkte til kundegruppene. Dette kan være guider, sportsbutikker, overnattingssteder, bespisning, osv. Økt omsetning i disse næringene vil fordre flere ansatte og utvidede åpningstider og gir grunnlag for flere ansatte i bedriftene. Det vil kunne gi grobunn for nyetableringer direkte knyttet til syklingen.

Andre ringvirkninger

Dersom de direkte inntektskildene øker, vil dette gi ringvirkninger videre i økonomien. Nyetableringer av overnattingssteder og andre næringer, gir igjen grunnlag for bygg- og anleggsvirksomhet.

Sykkelanleggene må bygges ut og man er avhengig av lokal arbeidskraft for å kunne gjøre en storstilt utbygging. Dette vil også kunne være grunnlag for at folk flytter til kommunene og slår seg ned. Tilflyttere som bor og lever i kommunene vil legge igjen penger i den lokale næringen og generere skatteinntekter. Penger investert i sykkelutviklingen vil dermed kunne komme tilbake til kommunen i form av skatteinntekter. Økte skatteinntekter er alltid sluttproduktet av verdiskapingen så lenge kassaapparatene står plassert lokalt.

Komponenter i en kommersiell sykkelseting

For å satse på terrengsykling bør man utvikle et helhetlig reiselivsprodukt, som tar for seg alle aspekt ved terrengsykling, utvikle det man kaller en terrengsykkeldestinasjon. Målet er å kunne tilby en sømløs og helhetlig opplevelse som er tilpasset terrengsyklister. Dette er en helhetlig pakke som består av:

STIER, LØYPER & VEIER

Stien og løypa er kjernekomponenten og ressursgrunnlaget til et terrengsykkelbasert reiselivsprodukt. For syklistene representerer underlaget man sykler på kjerneproduktet til destinasjonen - jo bedre stiene, løypene og veiene er, desto mer attraktiv er destinasjonen.

Det må være godt tilgjengelig informasjon på stiene og veiene, også for å finne frem til stiene og veiene. Det er viktig å ha et startområde 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 syklistene har hatt i ettertid, og diskutere nye turer. Merkehandboka.no har en skiltstandard man bør følge.

For at en syklist skal føle seg velkommen på en destinasjon, bør 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. Noen grunnleggende fasiliteter enhver destinasjon som ønsker å tilrettelegge for syklistene burde ha er:

- Sykkelverksted
- 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

SERVICE- TILBUD

OVERNATTING

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 bør 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 ønsker å vaske og tørke. Viktige punkt er:

- Trygg oppbevaring av sykkel.
- Vask av klær og sykkel.
- Verktøystativ med grunnleggende sykkelverktøy.
- Informasjon om sykkeltilbud.
- 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?

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. Syklister søker ofte autentisk mat og drikke, gjerne lokale spesialiteter. 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?

BESPISNING

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. Viktige punkt:

- Stinettverk som tillater sykkel som eneste transportmiddel?
- Sykkelstativ på buss?
- Sykkelstativ på taxier?
- Sykkelstativ til leiebiler?

3. Kartlegging og analyse

Kartlegging og analyse av dagens situasjon danner grunnlaget for hvilken retning og strategi man skal ha for terrengsykkelsatingen. Målsetningen for kartleggingen er å se på muligheter og kvaliteter for de områdene som er avsatt, for å finne frem til de konseptene som vil gi en best mulig sykkelopplevelse. En annen del av kartleggingen er å få et innblikk i Altas terrengsykkelkultur og se på de satsingene som har vært gjort, og hva som er status i dag. Det må tas hensyn til natur, kulturhistorie og eksisterende bruk. Grunnforhold og topografi spiller en avgjørende rolle for om og hvordan man kan bygge sti. Reguleringsformål og grunneier bestemmer arealbruken, og eksisterende infrastruktur og servicetilbud er relevant for tiltakene.

3.1. Kartleggingsskjema

Skjemaet viser forklaring til de ulike kategoriene som blir gjennomgått i kartleggingen.

Grunnforhold	Grunnforhold, og da særlig tilgangen til løsmasser er avgjørende for hvilken grad av opparbeiding som er nødvendig. Tykke løsmasseavsetninger gjør at man enkelt kan forme terrenget, samt at man kan bruke løsmassene som toppdekke i noen tilfeller. Tykkelsen og typen avsetning avgjør hvor godt grunnen er drenert. Våte og skrinne områder krever mer tilkjørt masse.
Topografi	Topografi er avgjørende for hvor man kan bygge stier. For at stien skal tåle mye bruk er det viktig å drenere vannet bort raskest mulig. Å legge stien i sidehelninger løser dette effektivt, men de bør ikke overskride 30°. Dersom man legger stien på flatmark må denne heves med tilkjørte masser. Stien bør bukte seg slagt i terrenget, og den gjennomsnittlige helningen på stien bør være maks 10%, og gjerne lavere. Lette stier og klatrestier kan være 3-5% i snitt. Man trenger altså ikke mange høydemeter for å bygge sti som gir gode opplevelser. Bratte skråninger gir større skjæringer. Varierende terreng gir morsomme og spennende stier, som gir gode opplevelser.
Naturverdier	Hvilke naturverdier har stedet? Kvaliteter ved naturen/landskapet som er med på å gi en bedre opplevelse. Er det noe sjenerende som er negativt for opplevelsen.
Kulturverdier	Er det kulturhistoriske verdier som kan videreformidles og bidra til en bedre opplevelse?
Infrastruktur	Hvilken relevant infrastruktur finnes i området? Tilkomst, eksisterende veier og stier, fasiliteter, o.l.
Servicetilbud	Finnes det noe relevant servicetilbud i nærheten? Utleie/verksted, guiding, spisesteder, overnatting, o.l.
Dagens bruk	Hvilken bruk har det aktuelle området i dag? Hvilke hensyn må tas i planleggingen? Jakt, jordbruk, aktiviteter o.l.
Eksisterende sykkelanlegg	Vurdering av eksisterende sykkelanlegg.
Vern / restriksjoner / spesielle forhold	Finnes det vern / restriksjoner / spesielle forhold som må tas i betraktning i den videre planleggingen, og som eventuelt utelukker området?
Grunneierforhold	Hvem eier grunnen? Hvilke avklaringer må gjøres?
Planstatus	Passer gjeldende reguleringsformål med tenkt tiltak?

3.2. Overordnet kartlegging

Her går vi inn på overordnede tema for kartleggingen. I tiltaksplanen ligger kartleggingen av hvert av delområdene.



3.2.1. Grunnforhold og topografi

Alta har tydelige skiller når det kommer til grunnforhold. Landformingen har gitt mye skurt fjell ut mot fjorden, og store avsetninger av løsmasser i elvedeltaet, hvor løsmassene har blitt fraktet inn fra vidda. Dalbunnen er flat og frodig, men med terrasser som justerer høyden på flatene. Skråningene fra disse terrassene kan være temmelig bratte. Sidene opp fra dalbunnen er steinete med mye skrenter og bart fjell. For utvikling av sykkeløyper byr geologien på fordeler og ulemper.

Geologi og topografi spiller en avgjørende rolle for hvordan det er å bygge sti. Her er en analyse på hvordan vi ser forholdene for stibygging i Alta. Dette blir en generalisering, og lokale variasjoner vil forekomme.

STYRKER	SVAKHETER
• Tydelig landforming • Store løsmasseavsetninger i dalbunnen gjør det "enkelt" å grave sti • Elveavsetningene drenerer godt • Løsmasserygger som er gunstig å følge • Svaberg man kan sykle på bare med enkel merking • Store avsetninger med morene på vidda	• Elveavsetninger har rundede sandkorn som binder seg dårlig • Bratt opp fra dalbunnen • Lite masser og mye skrenter i fjellene rundt Alta gir utfordrende bygging • Dalbunnen er relativt flat. Man ønsker å unngå å bygge på flate områder da man må heve stien. • Begrenset antall høydemeter i dalbunnen med
MULIGHETER	TRUSLER
• Gunstig å bygge stier i løsmasseskråninger. • Områder med svasykling	• Elveavsetningene binder seg dårlig og kan lett bli vasket ut/erodert • Stabilitetsutfordringer ved graving i bratte skråninger • Tilgjengelighet for knuste masser til toppdekke.

Essensen i dette er at man bør utnytte løsmasseskråningene til å bygge sti. Da har man mulighet til å bygge en bølgende stiprofil som drenerer godt utnytter høydemeterne godt. For å utnytte høydemeterne kan man legge fallprosenten på stiene lav. Dette er har også avgjørende effekt på slitasje og erosjon. Elveavsetningens homogene sammensetning av korn gir en lav rasvinkel og er lett for vann å vaske ut. Helning bør ligge på 3-7% i snitt.

3.2.3 Natur- og kulturverdier, vern og restriksjoner

3.2.2. Natur- og kulturverdier

Alta er rik på natur- og kulturverdier. Kulturverdiene strekker seg fra forhistorisk tid med blant annet helleristninger, som er fredet som verdensarv og samisk kultur. Naturverdiene består av ulike naturtyper som er viktige og svært viktige. Disse er både på land, i og ved elva og marine. Det er observert et stort antall arter av nasjonal forvaltningsinteresse, der mange er kategorisert som ansvarsarter og rødlistearter.

Rundt Altaelva er det fare for flom, samt at øvre deler av elva er vernet mot kraftutbygging. Noen områder er kartlagt som faresone for kvikkleire, andre for fare for steinsprang og snøskred. På vidda har man områder for reindrift.

3.2.3. Terrengsykling i Alta

Terrengsykkelmiljøet som er i Alta i dag startet tidlig på 90-tallet. Likevel var nok ikke starten på terrengsykling her. Det snakkes om sykling på vidda etter andre verdenskrig, og så lenge folk har hatt en sykkel har de blitt brukt til mye forskjellig, også i Alta. Her er et forsøk på å sammenfatte litt av de ulike utviklingstrekkene for terrengsykling i Alta.

Friluftslivet

På begynnelsen av 90-tallet solgte sportsbutikkene terrengsykler i stort antall, men dette var sykler uten dempegafler, og dra disse ut på tradisjonelle norske stier var ikke for hvermannnen. For spenningssøkende folk med oppdagertrang ble terrengsykkelen et godt verktøy.

Bjørn Michaelsen var en av pionerene i Alta og i 1992 brukte han terrengsykkel som verktøy i feltarbeid på vidda. Dette fortsatte han med da han ble lærer på naturforvalterlinja på Øytun folkehøgskole i 1993 (nå Alta FHS). Denne linja ble etterhvert hetende "offpiste" og fokuset på denne syklingen var den gode sykkelopplevelsen, med en god dose av tradisjonelt friluftsliv. Målet var ikke nødvendigvis å sykle langt eller fort, men å oppleve vidda fra sykkelsetet. Etterhvert som årene gikk, og fra år 2000 og fremover ble det et større fokus på nedoverrettet sykling. Denne utviklingen gikk hånd i hånd med utstyrsutviklingen.

På tidlig 2000-tallet var terrengsykling fortsatt en kuriositet i Alta, men det vokste seg fremover mot 2007. Det meldte seg et behov for terrengsykkelskurs for å hjelpe folk til å komme igang med sporten. Bjørn Michaelsen holdt disse, og de ble ganske populære. Det kom forespørsler fra andre steder i Norge om å holde tilsvarende kurs. Det første kurset ble avholdt i 2007. Fra 2009 ble det et rent jentekurs som fikk mange damer ut på sykkel i skogen og på Vidda. I dag arrangeres kurset i regi av Glød.

Det har vært krefter som har jobbet for mer enduropreget sykling i Alta, men dette har bare vært løst organisert. Det ble forsøkt danne et lokallag av NOTS, men dette ble ikke noe av. Denne delen representerer likevel et ønske om å utvikle og utbedre stier for nedoversykling i Alta.



Foto: Roald Eidsheim

Konkurransesykling

Under *Birkenbølgen* hadde deltakertallene på grusrittet fra Rena til Lillehammer fått astronomiske deltakertall, og folk fra Alta kastet seg på denne bølgen. Nordlysbyen Sykkel ble stiftet i 2005 og selv om dette opprinnelig var en klubb for landevei meldte det seg interesse for terrengsykling. Det ble arrangert en temakveld for terrengsykling, og mange av medlemmene var interessert i å ta sykkelene mer ut i skogen. Flere av stifterne av Nordlysbyen sykkel jobbet på Høgskolen i Alta (Nå UiT). Dette var et miljø som hadde trent mye landeveissykling, langrenn og andre utholdenhetsidretter tidligere, som nå altså begynte å utforske stiene rundt Alta i større grad. Jørund Greibrokk var en av disse. Han hadde mest fokus på landeveissykling, og hadde syklet en del lengre ritt, som Styrkeprøven Trondheim-Oslo, og hadde en idé om å lage et langdistanse landeveisritt i Finnmark. Etter at terrengsykkelen fikk mer og mer bruk ble det født en idé om at et slikt ritt ikke trengte å gå på landeveien, men kunne foregå på terrengsykkel over Finnmarksvidda.

Gjennom vinteren og våren i 2007 diskuterte Jørund idéen sammen med kollega Knut Korsnes og de begynte å legge konkrete planer for et ritt. Responsen blant syklistene var litt blandet, men de fikk med seg gode samarbeidspartnere med erfaring fra IT og business. Sommeren 2007 arrangerte Bjørn Michaelsen sykkelturn på vidda under konseptet *Finnmarksvidda by bike*, og Offroad Finnmark gjengen ble enda mer sikre på dette konseptet. Å kunne sykle på vidda under midnattssola var en helt spesiell opplevelse som man kunne spille på. I tillegg skulle det være verdens hardeste terrengsykkelritt i den største villmarken i Europa. Det er lett å se sammenhengen med Finnmarksløpet, bare for sykkel, men dette var ikke en del av den opprinnelige idéen. Likevel er konseptene veldig sammenlignbare, og det har spilt en rolle for å bygge opp merkevaren *Offroad Finnmark*.

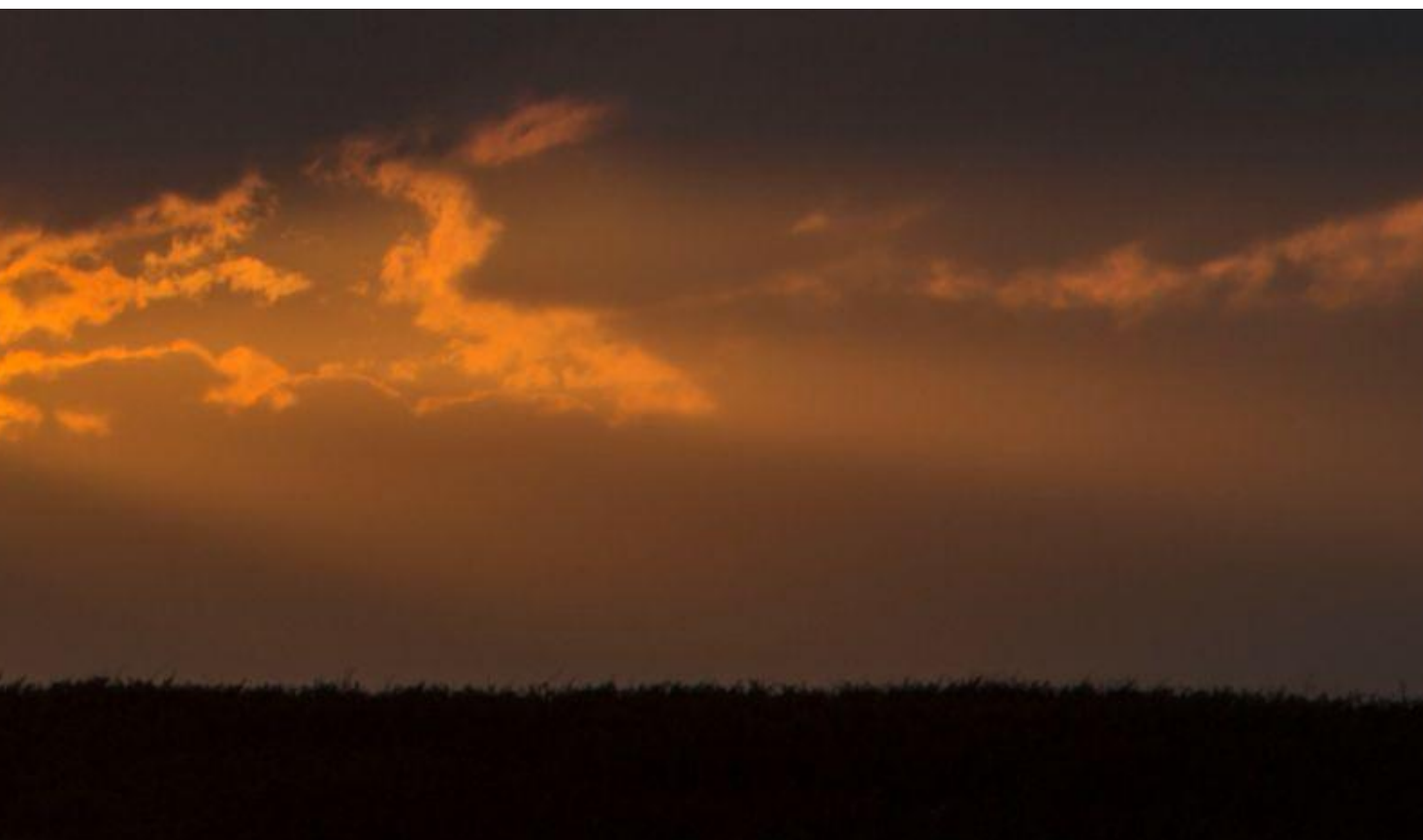


Foretaket *Finnmarksrittene* ble etablert i mai 2008. Det ble et hardkjør sommeren 2008 for å finne trasé til rittet. Lite var kartlagt fra før, og man hadde ikke de samme mulighetene som i dag med gode flyfoto. Alf Christian Losvar ble løypeansvarlig og gjorde mye arbeid sammen med flere andre for å finne ut hvor man kunne legge løypa. God kompetanse med data, og tidlig bruk av GPS var viktige egenskaper Alf Christian kunne bruke i planleggingen. I 2009 ble den første utgaven av *Offroad Finnmark* arrangert som en prøveutgave, og siden 2010 har det blitt arrangert årlig med gode deltakertall. Konseptet har stått seg godt, og det er fortsatt stor entusiasme rundt rittet.

Traséen har blitt utviklet vesentlig siden 2009 utgaven og traséutvalget har en rekke personer man kan spille på i Kautokeino, Karasjok og Lakselv. Jon Vidar Bull har vært leder av traséutvalget siden 2012 og har god oversikt på potensielle løyper.

I 2020 er det mange idrettslag som har sykkelgrupper i Alta. Både Nerskogen IL og IL Freia har sykkelsatsinger som retter seg mot barn og unge. BUL og Alta IF ønsker begge å bygge lavterskel sykkelanlegg.

Foto: Jon Vidar Bull



Fatbike

Fatbiking ble introdusert tidlig i Alta, og lenge før noen andre steder i Norge. Dette var vinteren 2010-2011. En ivrig syklist, Per Kåre Jacobsen var på Iditarod i Alaska og så en fatbike der. Han sendte bilde av et stort dekk med bilde av blå ekstra til Trygve Nygård med en kommentar om at dette er fremtiden for sykling i Alta. Dette måtte Trygve satse på! Fatbike eksploderte plutselig i Norge, og alle skulle ha fatbike. Folk som ikke var syklister kjøpe plutselig fatbike og begynte.

Etterhvert ble det mye konflikter mellom ski og sykkel, og trenden stoppet brått opp, både i Norge og på verdensbasis. På et tidspunkt var det nesten helt stopp, og det var ikke mulig å oppdrive ferdige sykler, så Alta folk trålet nettbutikker verden rundt for å få tak i rammer og deler for å bygge sin egen sykkel. Den store hypen var kanskje borte, men i Alta var fatbiken kommet for å bli! Et viktig grunnlag for denne entusiasmen var hundrevis av kilometer med hundeløyper og skuterspor. Syklistene begynte etterhvert å eksperimentere med å utvikle egne traséer for fatbike. Det ble forsøkt ulike måter på å brøyte, måke og trække løyper, enten med snøskuter, sykkel, eller håndmakt. Fatbiking tok seg opp andre steder, også der forsket man på hvordan man kunne lage de beste sporene. Det har kommet profesjonelle løsninger for tråkking av fatbikeløyper på markedet. I Alta er den foretrukne metoden nå å trekke et lastebilhjul med en plog foran. Dette gjør det enkelt å lage morsomme fatbikeløyper. Det har gjort det populært å sykle fatbike i Alta. Faktorer som er avgjørende for at det er mulig å lage disse løypene er et gunstig klima. Lite nedbør og vind er avgjørende. Selv mener syklistene i Alta at vintersyklingen i Alta er i verdenstoppen!

Sykelbyen Alta

Alta kommune har vært en viktig spiller når det kommer til sykling i Alta. Gjennom prosjektet Sykelbyen Alta har det blitt gjort tiltak for å bedre sykkelmulighetene i Alta. Først og fremst har dette vært rettet mot transportsykling og sykkelferdigheter blant barn. Alta kommune har bidratt til å få opparbeidet terrengsykkelanlegg rundt flere av skolene i Alta. Selv om prosjektet ikke hatt terrengsykling som hovedtema har det vært et retningsgivende prosjekt som sier at sykkel, uansett form, er viktig for samfunnet. Kommunen har hatt fokus på lavterskelanlegg, og transport, og noen mener at kommunen burde vært mer på banen i stiutviklingen, men i det store og hele virker det som at syklistene oppfatter kommunen som positivt innstilt til terrengsykling.

I 2017 samlet en gruppe med flere av ildsjelene seg for å se på hvordan man skulle ta terrengsyklingen i Alta videre. Ønsket var å få laget en masterplan for terrengsykling i Alta, men man skjønte etterhvert at det ble mye jobb for frivillige å lage denne planen. Gruppa fortsatte å lobbyere for å få gjennom dette på kommunalt hold.

Alta kommune sendte en delegasjon til Trysil i 2017 for å se hvordan Trysil hadde jobbet med å tilrettelegge terrengsykling for "vanlige folk". I tiden etter dette ble det lagt skisser for et masterplanprosjekt, og arbeidet ble organisert under Visit Alta.

Kilder:

Bjørn Michaelsen, Jørund Greibrokk, Per Kåre Jacobsen, Trygve Nygård og Gjermund Abrahamsen Wik.



²² Foto: Glød Explorer

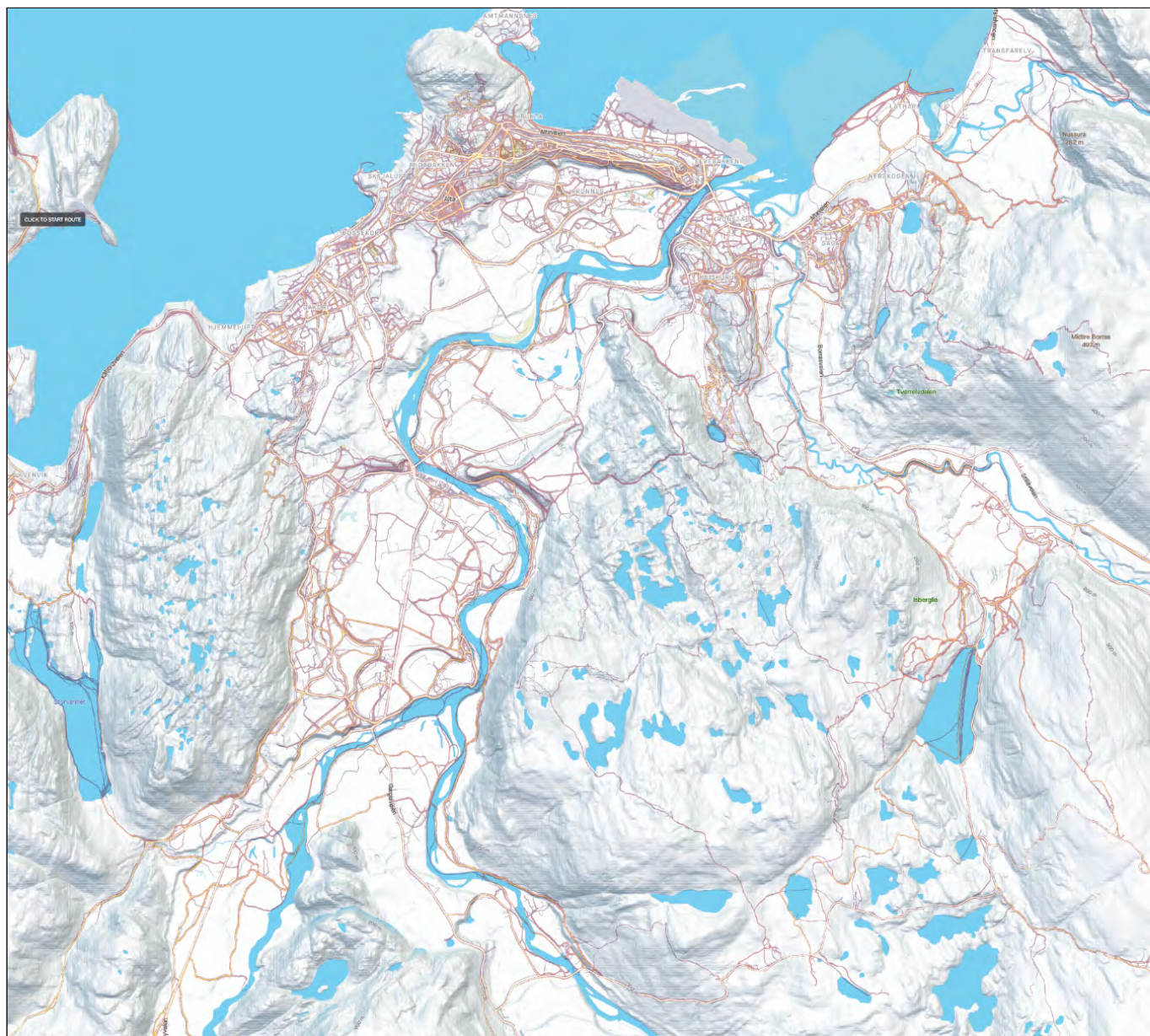
Terrensykling i Alta, utvalgte satsinger i kronologisk rekkefølge

Årstall	Konsept	Aktør	Beskrivelse
1993	Undervisning	Øytun FHS	Øytun startet med terrensykling som en del av undervisningen.
2007	Finnmarksvidda by bike	Øytun FHS	Testing av konseptet til Offroad Finnmark og reiselivsprodukt.
	Sykkelkurs	Øytun FHS	Introduksjonskurs for terrensykling.
2009	Terrensykkelbyen Alta	Bjørn Michaelsen og Kåre Sandring	Initiativ for å utvikle terrensykling i Alta.
	Sykkelkurs	Nordlysbyen Sykkel / Øytun FHS	Samarbeidskurs /introduksjonskurs for terrensykling for rene damegrupper.
	MTB Satsing Sykkelklubben	Nordlysbyen Sykkel	Paradigmeskifte startet i Sykkelklubben - fra landevei til MTB
	Sykkelritt	Offroad Finnmark	Terrensykkelritt med stor deltakelse. Ungdom, 150 km, 300 km og 700 km traséer. I tillegg har OF Ungdom opprettet et stifond (2020) for å bidra positivt til stutvikling.
2011	Alta Stisykkelfestival - No Limits	Øytun FHS	Sykkelfestival opprinnelig fra Øytun-miljøet. Nå arrangert av Halddetoppen Telemarkslaug, i samarbeid med Glød.
	Sykelbyen Alta	Alta kommune, SVV, FFK, m.fl.	Sykkelsatsing for å øke sykkelaktiviteten i kommunen. Spesielt med tanke på transport, men også noen tiltak for terrensykling.
2013	Sykelkarusell	Nordlysbyen Sykkel	Regelmessig lokalt sykkelritt med ulike stier og løyper.
2014	Spesialbutikk ski og sykkel	Full Rulle	En spesialbutikk inn mot entusiastmarkedet på ski og sykkel. Konkurs i 2016.
	Guiding	Glød Explorer	Trygve Nygård starter guide-selskap.
2016 - 2020	Nye Gampvannslia / Basker Romsdal	Alta FHS	Forsøk å vise en ny tilnærming til terrensykling opp mot vidda. Veksler mellom ryddet og bygd sti.
2017	Organisering	NOTS	Et lokallag av NOTS ble forsøkt startet opp i 2017 av en gjeng som ønsket mer nedoversykling ut fra miljøet på Full Rulle. Det er ikke noe NOTS lokallag i Alta i dag.
	Ressursgruppe	MTB utvalget	Initiativ som samlet seg for å se på hvordan man skulle ta terrensyklingen i Alta videre. Pådriver for å lage Masterplan.
	Stibyggerkurs	Rekkje	Rekkje holdt stibyggerkurs i Øvre Alta.
2018	Stifond	No Limits 2018 OF 2020	Samarbeidsprosjekt som setter fokus på stislitasje og forvaltning av stiene i Alta. Frivillig avgift.



3.2.4. Sti og infrastruktur

Offroad Finnmark har en 700 km lang konkurransetrasé som sykles hvert år. Det sier sitt om omfanget av stier som finnes i regionen. Alta har et stort etablert stinettverk som ser mye bruk fra mange brukergrupper.



Skjermdump Strava Heatmap, 03.05.21

Bildet over er et Heatmap som viser mengden loggført sykling. Desto tydeligere farge desto flere loggførte syklinger gjennomført på den strekningen. Kartet viser bare de som bruker Strava til å loggføre, men er representativt for mengden av stier (strekninger med jord som toppdekke) som blir brukt, og hvor det oftes sykles.

Vi har delt stiene inn i tre kategorier:

1. Stier i dalbunnen

- Et stort nettverk av stier i dalbunnen.
- Disse har ulik opphav. Noen går i hjulspor fra kjøring med ATV, noen er ryddet for sykling, noen startet som fatbikespor.
- Underlaget er skogbunn, og løsmasser.
- Få høydemeter.

2. Stier i fjellsidene rundt Alta

- Det finnes stier som går til de fleste topper rundt Alta.
- Disse er ofte bratte, og teknisk utfordrende, men kan gi morsomme opplevelser nedover for de som har sykkelferdighetene til det.
- Underlaget er generelt steinete, og med mye innslag av bart fjell.

3. Stier på vidda

- Kvaliteten på stiene på vidda er av forskjellig slag.
- Mange av stiene er hjulspor fra kjøring med ATV, samt rydda traséer.
- Underlaget er gjerne morenemasse eller myr, samt en del sva.

Stiene har ulike opphav:

- Gamle ferdselsårer, ulik grad av opparbeiding/bearbeiding
- Stier og tråkk fra jordbruk og reindrift
- ATV- spor
- Rydda og merkede traséer for vandring
- Rydda og bygde traséer for sykkel
- Grusveier fra kraftutbygging etc.

3.2.5. Forbindelser og øvrige sykkeltiltak

Forbindelser

Byløypa - Trasé som går gjennom Alta fra Tverrelvdalen til øvre Alta. Løypa er innom lysløypene i Tverrelvdalen, Kaiskuru, Sandfallet, Komsa og BUL-løypa. Løypa krysser Altaelva ved Alta bru. Det er lagt til flere adkomster og snarveier langs hele traséen. Om vinteren er løypa preparert til skiløype, mens om sommeren blir brukt til sykling og vandring.

Gang- og sykkelvei - Alta har et veletablert og stort nettverk av gang- og sykkelveier selv utover Byløypa

Baskabut-runden - Trasé som følger østsiden av Altaelva til sentrum til Øvre-Alta bru. Stien veksler mellom smal sti, sykling på elvegrus, og følger skogsbilveier.

Øvrig anlegg og prosjekter

Tverrelvdalen

Det har blitt bygget noen mindre sykkelanlegg i Tverrelvdalen

- Pumptrack ved stadion
- Nærmiljøanlegg ved skolen

Gakori skole

Sti i forbindelse med turløype sør for skolen. Følger turløypa oppover og sykler egen nedovertrasé som krysser turløypa. Flere kuler og doseringer. Dette er en brukbar sykkeløype som er mye brukt.

Komsa skole

Enkel tilrettelegging for sykkel utenfor skolen.

Sarvesalta alpinsenter

Skiresort som er interessert i å satse på terrengsykling.

Gampvannslia

Alta FHS har hatt et prosjekt i Gampvannslia der målet har vært å lage en morsom forbindelse opp til vidda. Turen sykles i utgangspunktet tur retur i samme trasé. Traséen følger mange prinsipper for bærekraftige stier og gir mye sykling per høydemeter til forskjell for en del av de andre stiene opp og ned fra vidda. Tilretteleggingen av stien veksler mellom rydding og bygging. Området for prosjektet er valgt fordi topografien er snillere her enn nærmere Alta.

Bossekop - BUL

Etter at arbeidet med masterplanen var i gang har det kommet innspill om ønske om å bygge rundbaneanlegg ved Nornett stadion.

Alta IF

Alta IF er i gang med planlegging av en større aktivitetspark.

3.3. Innspill

Alta sitt sykkelmiljø er stort, med mange som har syklet terrengsykkel i flere år på stiene i og rundt Alta. I arbeidet med masterplan har syklistene og andre blitt invitert til innspillsmøter, og flere har deltatt på befaringer. Her fikk vi dannet et bilde av dagens situasjon med tanke på brukere, utfordringer, styrker, mangler, ønsker, drømmer og visjoner. Sammen med Rekkje sin erfaring med destinasjonsutvikling legger dette grunnlaget for den videre satsingen og strategien som foreslås i denne planen.

Hvordan sykler man i Alta?

- Den typiske Altasyklisten sykler gladelig fra sentrum til Øvre Alta
- Hva er Altasyklistene vandt med å sykle, versus hva liker de egentlig å sykle?
- På Strava er det fokus på segmenter som går oppover og bortover, ikke nedover.
- De fleste som sykler er egenorganisert, spesielt de unge.
- Flåsete sagt: "Sykler man ikke OF300 eller OF700 et år betyr det at man ikke skal sykle noe særlig det året".

Stier og løyper

- Altafolk er blitt vandt med å sykle designet og planlagte stier på vinteren, og dette kan gjøre at de kan være positive til bygde stier om sommeren.
- På vinteren ser man magien i Alta, hvor man kan sykle en runde på ca. 2 timer på vinterstid, mange bruker denne til og fra jobb (Fatbikeløypa). Det er bra å ha en slik loop, både sommer og vinter, som ikke er for mye i trafikken.

Konkrete utfordringer

- Stinettverk
 - Det er mange man ikke treffer med dagens satsing.
 - Mange stier er for vanskelig.
 - Barna har ingen plass å "starte" å sykle, de trenger steder å trene, øve på ferdigheter, lære å sykle, pumptrack osv, for å starte ett sted. Anlegget som er bygd på Elvebakken skole er alt for vanskelig/dårlig.
- Forvaltning
 - Mistet/tapte stier, som var gøy, men som nå er blitt gruset.
 - Kraftutbygging.
 - Mangel på samhandling i forvaltningen (SNO, Kommunal skogforvalter, FeFo).
- Motorisert ferdse
 - Grunneier ble overrasket om at det ble lagt klopp, fordi han var bekymret for at man lagde det "for fint" for kjøring med moped. De kommer der det er morsomt å kjøre.
 - Man må lage noe som gjør at mopedene ikke kommer seg inn, lage hindring, gjøre det mindre attraktivt.
 - De ødelegger fatbikeløypene på vinterstid.

Områder

- Østsiden av Elva:
 - Det er mange som sykler opp og ned langs elva. Stien på østsiden samler mye vann når det regner, spesielt på 100 meter strekke før man når Alta bru.
 - Det er den viktigste sommer- og vinterstrekningen som knytter Øvre Alta sammen med flere andre stier.
 - Det er ikke fortau langs veien, det er ikke en trygg tilkomst/trafiksikkert alternativ.
 - Mye er fint, men det meste er kjedelig på den østlige siden.
 - "Gjømmeskli".
- Fantastisk område bak Glød. Mulig å lage sykkelsti mellom der og lille Raipas. Grunneiere er positiv.
- Vestsida av elva: Finnmarksløpet krysser elva på isen, og trenger å bevare denne delen på sommerstid.
 - Se på om det er noe muligheter der, helt opp til Thomasbakken.
 - Opp elva til Øvre Alta og ned elva. Følge elva, Leinan over til Storegjerdebakken.
- Nornett stadion - Idrettsanlegg på Bossekop ønsker å bygge terrengsykkelanlegg.

Ønsker og behov

- Nærmiljøanlegg som er lett tilgjengelig for barn å komme til. Anlegg som lærer basisferdigheter.
- Lage gøyale linker i nærområdet.
- Offroad Finnmark ønsker en fast startloop som er merket.
- Stier som kan sykles til og fra jobb.
- Tenke flerbruksstier.
- Mer gravitasjonsrettede stier.
- Masterplanen må få frem særegenheten til Alta.
- Hele stinettverket i Alta trenger mer aktiv forvaltning.
- Gode stier i nærheten av etablerte næringsaktører.

"Drømmen er at det etableres en koordinert organisasjon med en prosjektleder i spissen som hjelper alle aktører med å planlegge og koordinere. Det vil redusere risikoen for at ildsjeler brenner ut, og sikre at dugnadsinnsatsen holdes i hevd på en bærekraftig måte."

Konklusjoner

- Økt bruk av stier i Alta viser til økt slitasje, og dette må gjøres noe med.
- Til tross for at man har mange syklistar klarer man ikke å ta det videre. Utviklingen har stoppet.
- Mangel på tilbud og lavterskel gjør at det er vanskelig å rekruttere den yngre garde, ifølge "hardcore vidde-syklistar".
- Man må få ungdommen til å ikke ville gå over til moped/cross, slik at de heller fortsette å sykle. Vi må lage syklingen gøy.
- Vintersykling kan gi motivasjon til tilrettelegging om sommeren.
 - En prototype på at det kan være morsom med slakere stier.
 - Folk ønsker ikke å trække seg i hjel.
- Man trenger en prosjektleder som koordinerer arbeidet videre.

3.4. Analyse av dagens situasjon

BRUKERE

Å sette seg inn i utviklingen av terrengsykling i Alta har vært et spennende prosjekt. I Alta er det bygd opp en helt unik kultur i norsk sammenheng med mange svært spreke syklistar som boltrer seg på det enorme stinettverket. Miljøet synes å dra i tre retninger, hvor en retning er mer trenings- og konkurransefokus, og en annen retning er mer friluftslivs- og nedoverfokus, mens en tredje retning er kommunen som ønsker generelt å få folk til å bruke sykkel, og som har bygget en del anlegg.

Det har vokst frem gode guidingtilbud som gjør at besøkende kan bli vist rundt for å få de beste sykkelopplevelsene. Det er vellykkedet næringsatsinger knyttet til terrengsyklingen i Alta med bedrifter som Glød Explorer og Finnmarksrittene. De besøkende her legger i tillegg igjen penger på hoteller, og bespisning.

Den gjeldende formen for stisykling har høy terskel for å starte med terrengsykling. Å finne frem på stiene kan være vanskelig, og det å kjøpe en fulldempet terrengsykkel er en stor terskel for mange. Det finnes gode rekrutteringstilbud, men det krever gode guider og instruktører. I tillegg virker det som at motorinteressen tar overhånd for mange når de bikker 16 år. Dette henger nok sammen med at kulturen med å sykle langt, og at de sentrumsnære stiene er ganske flate og ikke appellerer til barn og unge. Man står da i fare for at sykkelinteressen dør ut med pionerene som bygg

STIENE

Naturen er råvaren i et terrengsykkeltilbud, og tilgangen på både natur og kvantitet av stier i Alta mangler sidestykke i Norge. Stiene binder sammen ulike naturopplevelser som gir en unik totalpakke for den øvede syklist med en guide. Dette kan være spydspissproduktet også i fremtiden, men for tiden fremover må fokuset ligge mer sentrumsnært.

Selv om stiene er farbare vil det ikke si at de er morsomme i seg selv å sykle på. Mykt underlag og dårlig utnyttelse av høydemeter gjør at mange av turene blir mye tråkking og gir lav uttelling på utforkjøringer. I tillegg ser man at slitasje og utbygginger truer stinettverket.

Vi minner om at STIEN er komponenten i en vellykket sykkelatsing, ikke naturen. Det er et skogholt i Trysil et godt eksempel på. Råvaren i Alta må foredles gjennom å bygge morsomme, holdbare stier. Da kan Alta bli en terrengsykkeldestinasjon i øverste klasse på verdensbasis.

Samlet SWOT analyse av terrengsykling i Alta

STYRKER	SVAKHETER
• Ekstremt stort stinettverk • Stort sykkelmiljø med mye engasjement og gjennomføringsevne • FeFo er stor grunneier • Byløypa og øvrig gang- og sykkelveinett binder Alta bra sammen • Offroad Finnmark, sterk merkevare	• Mangel av lavterskeltilbud • Bygde sykkelanlegg har dårlig utforming • Mangel på nedoverrettede stier nær sentrum • Stort stinettverk stiller store krav til brukerne • Byløypa er ikke interessant mtp morsomme sykkelopplevelser • Langt å sykle til morsomme stier • Uorganisert vekst i syklingen
MULIGHETER	TRUSLER
• Guidet sykling på vidda • Sentrumsnære stiopplevelser av høy kvalitet • Mange ulike "opplevelsessoner" • Sykle fra sentrum til vidda • Bygge videre på dagens identitet	• Slitasje på eksisterende stinettverk (mer røtter og erosjon) • Stier forsvinner • Mangelfull stiforvaltning • Manglende samordning og koordinering (Ulike aktører kjenner ikke til hverandre og hverandres planer) • FeFo krever leie for bygde anlegg (eks Nerskogen)



4. Mål og strategi

Målene for masterplanen er satt i prosjektbeskrivelsen:

“Oppnå en bærekraftig, økonomisk og helsebringende utvikling av sykling i Alta ved å etablere en Masterplan som styringsverktøy i 10 års perspektiv.

Bærekraftig tilrettelegge og utvikle bruk, og intensitet på bruk, som ivaretar stier, løyper og anlegg på lang sikt. Fra utbedring av skader på sti og løyper til styrt utvikling.

Økonomisk tilrettelegge for økt sykling og attraktivitet i sykkelopplevelser som gir flere sykkelturnister, mer variasjon i sykkelopplevelser. Øke sysselsetting med 2 arbeidsplasser i året.

Helsebringende tilrettelegge for attraktiv sykling på alle nivåer og alle aldre. Utvikle sykkel mulighetene slik at flere lar seg inspirere til å sykle. Dokumentere brukerfrekvens gjennom tall og registrering.

I Alta, der natur og by er tett sammenvevd, vil det være mulig å oppnå et fjerde mål. En synergi effekt i form av økt **mobilitet** og mer **transport** effektive løsninger dersom man har et slikt fokus gjennom hele prosessen.”²³

MÅL	IDENTITET
Bærekraftig	Alta skal være en terrengsykkelby fra sentrum til vidda Best integrerte terrengsykkelsatsingen i Norge. Kvalitet på bygde anlegg
Økonomisk	
Helsebringende	
VERDIER	FORRETNINGSMODELL
Sykling for alle - lave krav til utstyr	Overnatting, bespisning Guiding, kursing, utleie, etc Arrangementer Tilflytting, boattraktivitet Bedret folkehelse
På lag med naturen	
MÅLGRUPPER	
1. Ungdom, 13-20	
2. Barn, 3-12	
3. Besøkende og fastboende	

²³ Prosjektbeskrivelse. Masterplan terrengsykkel Alta.
Foto: Stian Gustavsson





24

²⁴ Foto: Myrkdalen Hotell

Kartlegging og analyse viser tydelige mangler ved dagens tilbud som hemmer utviklingen. Behovet for næringsliv, lokale syklistere og kommune er det samme. For at man skal ta terrengsykling i Alta til nye høyder er man avhengig av å rekruttere et bredt publikum. Det handler om å introdusere sykling til de unge. Alta trenger anlegg som er intuitivt å bruke uten en guide eller instruktør, og folk kan bruke den sykkelen de har i nærheten av der de bor og overnatter. For at dette skal bli en suksess **må stiene som bygges gi gode opplevelser og være bygd av stibyggere som følger bransjestandard**. En bærekraftig utvikling av aktiviteten fordrer stier og løyper som tåler mye bruk, og som **ikke blir kjedelige** etter noen år. Kvaliteten på anleggene er viktigere enn antall kilometer som blir bygd. Disse anleggene blir ryggraden i satsingen på terrengsykling i Alta fremover.

Viddesyklingen kommer til å være spydspissen i fremtiden og har god markedsføringsverdi, men de neste årene må ressursene brukes på å gjennomføre tiltakene i denne planen. Presset på det øvrige stinettverket kommer til å fortsette og dette må settes i system og forvaltes aktivt. Dette må gjøres i samråd med grunneiere, brukere og en **samlet**²⁵ forvaltning. Selv om sykkelkulturen i Alta har ulike utspring mener vi at man nå kan samles om en felles retning. Dette vil bygge økt forståelse og kunnskap om hvordan man kan utvikle det eksisterende stinettverket.

OPPSUMMERING

1	Bygge kompakte anlegg sentrumsnært som appellerer til store brukergrupper og som kan brukes i hverdagen
2	Ha et særlig fokus på at anleggene ikke blir kjedelige for ungdommer
3	Forvalte og videreutvikle det eksisterende stinettverket
4	Knytte sentrumssyklingen sammen med øvrig stinettverk
5	Sosiale tiltak - Utarbeide og enes om felles sti-etikette for alle brukere i Alta - Skape møteplasser og arrangement rundt de nye anleggene

²⁵ Kommune, Statsforvalter, SNO, Fefo, Reindrift m.fl.

5. Tiltaksplan



REKKJE



MASTERPLAN TERRENGSYKLING ALTA

5.1. Realisering av tiltak

5.1.1. Prosesser

Stibbygg sin utviklerguide²⁶ har en oversikt som deler prosjektet opp i følgende faser:



Dere skal nå igang med implementering og realisering av masterplanen. For hvert av tiltakene blir det å repetere punkt 3-6. Disse punktene er beskrevet på side 16-20 i veilederen. Studer denne for å se hvordan prosjektene går frem.

5.1.2. Organisering

En ambisiøs sykkelsatsing krever en god organisering og omfattende prosjektjobbing for å realisere tiltakene. Vi har sett ulike modeller for å organisere en slik satsing. I innledende faser av prosjektene er det gjerne destinasjonsselskap, næringselskap eller kommune som holder i prosjektet. Når de første anleggene skal realiseres jobber man ofte sammen med idrettslag, evt står kommunen som byggherre.

Når større prosjekter skal realiseres trenger man derimot en aktør som driver satsingen og sørger for planlegging. I Hemsedal opprettet man et aksjeselskap som er eid tredelt mellom næring, kommune og frivillighet²⁷. Foretaket er registrert i frivillighetsregisteret som gjør at man har mulighet til å søke spillemidler, stiftelser og muligheter for mva-refusjon²⁸. Foretaket kan også brukes til å utvikle annen infrastruktur som havner i skjæringspunktet mellom næring, kommune og frivillighet, gjerne opp mot reiseliv. Dette har blitt en modell som har blitt kopiert til mange andre sykkelsatsinger rundt om i Norge.

Andre eksempler er Trysil hvor hele sykkelsatsingen ligger under destinasjonsselskapet eller i Nesbyen hvor kommunen har hatt en person ansatt for å drifte utviklingen.

Vår anbefaling

Erfaringene tilsier at det er en fordel å ha realisert ett eller flere pilotanlegg før man rigger en større organisasjon. Det beste grunnlaget man kan legge for å bygge en topp sykkeldestinasjon er eksempler på anlegg i bruk. Da får man en bedre felles forståelse mellom aktørene på hva man vil få til.

²⁶ [Stibbygg - Utviklerguide](#)

²⁷ Se Hemsedal Aktivitetsanlegg på [proff](#) for eierstruktur

²⁸ Kan søke refusjon gjennom [Lotteri- og stiftelsestilsynet](#)

Suksessfaktorer for god prosjektorganisering

- Man må etablere et forpliktende samarbeid mellom de involverte partene.
- Lokal prosjektleder med kjennskap til terrengsykkelutvikling/moderne friluftsliv
- Tydelig rolle- og ansvarsfordeling er avgjørende

5.1.3. Anleggsutvikling

Det krever mye arbeid og kompetanse 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 IMBA²⁹, har høy kvalitet og lavt vedlikeholdsbehov.

Vi har sett to ulike modeller for bygging av anlegg:

1. Utvikle eget stibyggercrew

I Trysil og Hallingdal har utviklingsprosjektet ansatt egne stibyggere som har blitt kurset til å bygge anlegg. I Tråkk'n'Roll prosjektet bygget det lokale crewet en del pilotanlegg de første årene av prosjektet. Senere dannet flere av de involverte egne foretak som nå leverer tilbud på jobber som blir lyst ut.

2. Anbudsutlysning

5.1.4. Den vanlige modellen ellers er å lyse ut jobbene til aktører i markedet. Det er viktig at det stilles krav til at de som leverer tilbud har erfaring fra å bygge sykkelanlegg i samsvar med IMBA's retningslinjer. En vanlig grunntrepreneur kan ikke bygge sykkelanlegg som tilfredsstiller det man ønsker å få til i denne satsingen. Man kan lage totalentrepriser der design (pkt 4.) inngår, ellers deler man opp dette i to leveranser. Det vil være naturlig at samme aktør som designer anlegget bygger det.

Vår anbefaling

Vi mener førsteprioritet er å få anlegg av høy kvalitet opp relativt kjøpt. Den raskeste veien til å realisere dette er å lyse ut pilotprosjektene som skal bygges på markedet. Etter at man har realisert pilotene og skal etablere et foretak som står for den videre utviklingen vil det være naturlig å vurdere å utvikle et eget stibyggercrew.

Skilting og måling av aktivitet.

- Følge skiltmal fra merkehåndboka / stibbygg
- Bruk trailguide som digital plattform for brukere og forvaltning
- Kjøp inn tellere på stierprosjektene for å nøyaktig måle aktivitet

²⁹ International Mountain Bicycling Association

5.2. Prosjekttiltak

OPPGAVER	
1	Samle arbeidsgruppe, som etterhvert kan bli et styre i en egen organisasjon. Se mandat og arbeidsoppgaver til høyre.
2	Innmelding i Opplysningskontoret for terrengsykkel for sparring og support fra andre destinasjoner
3	Skaff finansiering og ansett prosjektleder. Starte med eks 40% og øke etterhvert. Vedkommende bør ha kjennskap til terrengsykkelutvikling, samt prosjektledelse.
4	Realiser pilotprosjekter, og mål effekten av disse.
5	Stift ideel organisasjon som kan drifte prosjektet videre.

Oppsett for ideelt foretak

Jobbingen blir grovt sett todelt med utvikling av sykkelanlegg som et mandat, og forvaltning av eksisterende stinettverk som et annet.

1. Organisering

- 1.1. Styre bestående av representanter fra aksjonærene og viktige medspillere (eks grunneiere)
- 1.2. Arbeidsgruppe med følgende oppgaver
 - 1.2.1. Ledelse
 - 1.2.2. Økonomi og ressurs
 - 1.2.3. Prosjektleder, nye prosjekter (Gjerne erfaring som prosjektleder i bygg og anlegg)
 - 1.2.4. Forvaltning: Ansvar for eksisterende nettverk og utvikling

2. Oppgaver for arbeidsgruppa

2.1. Utvikle nye løyper- og traséer

- 2.1.1. Jobbe for å realisere tiltak som foreslått i masterplan
- 2.1.2. Planlegging
- 2.1.3. Finansiering
- 2.1.4. Prosjektering
- 2.1.5. Utbygging

2.2. Forvaltning av eksisterende stinettverk:

- 2.2.1. Stiene som brukes i dag må inn i et system. Aktuelle verktøy:
 - Trailguide Professional
 - Trailforks
 - Strava Metro/Strava routes
- 2.2.2. Metodikk
- 2.2.3. Kartlegge problemområder
- 2.2.4. Vurdere og prioritere løsninger
- 2.2.5. Dugnadsprosjekter

3. Kompetanseheving

- 3.1. Arbeidsgruppa blir den ledende gruppa på kompetanse innenfor terrengsykling i Alta. Det er derfor viktig at personene i gruppa har inngående kjennskap og kunnskap til utvikling av terrengsykling. Følgende kunnskap må være tilstede:
 - 3.1.1. Kjennskap til suksesskriterier og fallgruver for utvikling av kommersiell terrengsykling.
 - 3.1.2. Kjennskap til hvilken kvalitet anleggene krever.
 - 3.1.3. Erfaring med GIS og kartbehandling på data
- 3.2. Juss: Sette seg inn i veiledere fra Stibbygg
 - 3.2.1. Lover og regler for planlegging, tilrettelegging og drift av stier og anlegg

5.3. Tiltak per område

Hvordan lese planene?

Her følger tiltakene for de ulike områdene. Konseptet for tiltakene kommer først, deretter et kart med inntegnede traséer og en tabell som viser tiltak og lengder.

Alle stier og løyper har fått sin egen kode. Denne består av et områdenummer, og så et id-nummer. Eksempelvis er kode 301 et tiltak i område 3, og sti nummer 1. Noen har id med en bokstav bak i tillegg, dette for å dele inn én sti i to ulike deler.

Vi lener oss til “Guide for utvikling av terrengsykkelstier og -anlegg” for å kategorisere tiltakene i planen, For at strekene skal som er tegnet inn på kartet skal gi mening kan man slå opp i veilederen som viser hvilke type anlegg som er ment.

<u>Tema</u>	<u>Sidetall</u>
Sti- og anleggstyper	28 - 34
Tekniske elementer	36 - 39
Vanskelighetsgrad	42 - 43
Se stibbygg.no for veileder	



I tillegg har vi lagt til våre egne kategorier for ulike tiltak:

Forkortelse	Tiltak	Beskrivelse
GV	Grunnleggende vedlikehold	Vedlikeholde eksisterende trasé
RK	Rekonstruksjon	Utbedre eksisterende trasé til fast toppdekke
NB	Nybygging	Bygging av ny trasé
IH	Ingen handling	Ingen tiltak

I planen skiller vi mellom flerbruk og sykkeloptimaliserte stier og løyper. Forskjellen er at de sykkeloptimaliserte har større grad av sykkelement, som for eksempel doserte svinger, hopp, rollers, dropp m.m. Stier og løyper for flerbruk har design med fokus på naturtilpasning og er godt egnet for å gå tur, løpe, m.m. Disse stiene vises som stiplede streker på kartet. Ofte er dette klatrestier som brukes av syklister for å komme seg til toppen, mens gående kan bruke traséen opp og ned.

Forkortelse	Beskrivelse
FB	Flerbruk
SO	Sykeloptimalisert

Kostnader

Kostnader for å bygge en terrengsykkeldestinasjon varierer i svært stor grad! De naturgitte forutsetningene spiller en avgjørende rolle, men også hvilke krav man stiller til anleggene. En tredje viktig faktor er organisering av utbyggingen. Vi kjenner til meterpriser fra 300 til 2000kr/ meter i ulike satsinger. Førstnevnte er kostnad med lokalt ansatt crew, gode grunnforhold, og kvalitet på den lavere enden av skalaen. Den høyeste erfaringstallet var ved vanskeligere grunnforhold og med en mer solid konstruksjon og høyere kvalitet. De fleste prosjekter ligger mellom 1200 og 1500,-/meter eks mva.

De områdene vi har sett på i Alta burde være relativt enkelt å grave i, så vi vil anta en meterpris på 1200-1500 / meter eks mva. Usikkerhetsmomenter som blir avgjørende er tilgang og pris på egnet toppdekke, logistikk på utbygginger eventuelle stabilitetsutfordringer ved å bygge i bratt terreng med mye løsmasser.

5.3.1. Sandfallet

Konsept

Sandfallet er et friluftsområde som er sentralt i Alta. Området er mye brukt til aktivitet i dag, og det finnes en rekke opparbeidede stier og løyper som går i området. På sandfallet har man muligheten til å bygge et helt unikt stisenter. Den sentrale beliggenheten, kombinert med god utsikt legger grunnlaget. Vi foreslår en sammenhengende runde, som byr på ulike opplevelser underveis. Det er viktig å bruke høydemeterne som er tilgjengelig på en best mulig måte!

Elvebakken skole

Elvebakken skole er det naturlige startpunktet øst på Sandfallet. Det anbefales å bygge en grønn rundløype som elevene kan brukes i skoletiden. Denne må bygges med egen klatresti som har slak helling slik at alle klarer å sykle opp. Videre oppover legges det til en blå sløyfe med hakket høyere vanskelighetsgrad. Løypene bygges med kontinuerlig kurvatur, både opp og ned, og høyre-venstre. Dette gir god flytopplevelse

Sykkelpark ved ungdomsskolen

Her ligger område klart for å lage et skikkelig samlingspunkt for sykling i Alta. Her kan man bygge pumptrack i asfalt med ulike runder og vanskelighetsgrader. En enkel runde kan ha universell utforming, en runde kan ha høyere vanskelighetsgrad, og man kan ha en hopplinje hvor man får mye luft under vingene. I tillegg kan det legges ferdighetselementer man kan øve på. Det er viktig å utforme arealet slik at det blir et attraktivt oppholdssted hvor man kan komme å ha det sosialt i tillegg til å få utviklet seg på sykkel.

Panorama

Langs nordsiden av Sandfallet går det en sti langs ryggen fra øst til vest. De stedene der det er ryddet skog har man god utsikt over Altafjorden. Her ser vi muligheten for å rekonstruere stien og legge inn mange kuler, så det blir som en pumptrack, og ikke bare en flat sti. Det må vurderes å ryddes litt flere steder for å bedre utsikten ytterligere.

Opp og ned terrassene

Tanken er å bygge oppover og nedoversegmenter bortover som utnytter høydemeterne maksimalt. De ulike nedfartene kan ha ulike signaturelementer og stil. Det er mange stier som allerede går i området, som kan brukes om man ønsker vanskeligere alternativer.

Fra utsikten og ned til Alta bru

Den lengste sammenhengende nedoversyklingen kan man få fra utsikten i øst og ned mot Alta bru. Her kan man få 1-1,5 km sammenhengende nedoversykling som blir enestående i Alta. Denne bør bygges i rød vanskelighetsgrad med større hopp og doseringer. Det er noe utfordrende konstruksjon når stien treffer det åpne sandtaket.

KONSEPT	Nærmiljø Lavterskel Stisykling
MÅLGRUPPE	Nybegynnere Stisyklister
SYKKELANLEGG	Sykkelpark Pumptrack 2 mål Ferdighetsselement 300 m Stinettverk FB: 3,3 km SO: 6,7 km Grønn: 662 m Blå: 8,6 km Rød: 709 m Svart: 0 m <i>Lengder er estimerte og endringer vil forekomme.</i>



Navn	Område	id	Grad	Lengde m	Beskrivelse	Kategori	Tiltak	Eksisterende?	Sats eks mva	Estimert kostnad	Prioritet
Sandfallet pumptrack	1	20	Grønn - Rød	1 500	Komplett sykkelpark med pumptrack med ulike runder, hengeområde m.m. 1000-1500m2 kjøreflate.	Pumptrack	NB	Nei	2 500 kr	3 750 000 kr	1
Elvebakken ned	1	01	Grønn	282	Lavterskel nedoversti	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	423 000 kr	2
Elvebakken opp	1	02	Grønn	380	Opparbeidet Flerbrukssti fra skolen og opp på sandfallet	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	570 000 kr	2
Elvebakken til topps	1	03	Blå	433	Klatring til toppen	Opparbeidet Flerbrukssti	NB	Nei	1 500 kr	649 500 kr	2
Elvebakken blå	1	04	Blå	387	Morsom flytsti	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	580 500 kr	2
Kirkedgården	1	16a	Blå	237	Ny trasé som skal erstatte dagens sti	Flytsti	NB	Ja	1 500 kr	355 500 kr	2
Ned til Aronnes	1	16b	Blå	818	Løype med mange hopp!	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	1 227 000 kr	2
Fra sykkelpark til stinettverk	1	08	Blå	368	Kan sykles begge veier	Ferdighetsløype	NB	Nei	1 500 kr	552 000 kr	3
Terrasse ned	1	10	Blå	443	Morsom flytsti	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	664 500 kr	3
Hoppbakken opp	1	12	Blå	613	Opparbeidet Flerbrukssti til hoppbakken	Opparbeidet Flerbrukssti	NB	Nei	1 500 kr	919 500 kr	3
Hoppbakken ned	1	13	Blå	493	Morsom flytsti	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	739 500 kr	3
Terassen opp	1	14	Blå	491	Opparbeidet Flerbrukssti til utsikten	Opparbeidet Flerbrukssti	NB	Nei	1 500 kr	736 500 kr	3
Sandtaket ned	1	15	Svart	593	Svart løype med obligatoriske hopp og bratte partier	DH	NB	Nei	1 500 kr	889 500 kr	3
Panoramastien	1	06	Blå	1 714	Flytsti med mye pumpekuler	Flytsti	RK	Ja	1 500 kr	2 571 000 kr	4
Fatbikesti	1	07	Blå	1 016	Eksisterende sti som er blitt til ved fatbikesykling	Tradisjonell flerbrukssti	GV	Ja	50 kr	50 800 kr	4
Klatring	1	09	Blå	592	Flerbrukssti med lav helling	Opparbeidet Flerbrukssti	NB	Nei	1 500 kr	888 000 kr	4
På kanten	1	11a	Blå	668	Sti som binder Opparbeidet Flerbrukssti, nedover. Kan sykles begge veier	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	1 002 000 kr	4
Helt på kanten	1	11a	Blå	1 341	Sti som knytter Sandfallet sammen med sentrum. Kan sykles begge veier	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	2 011 500 kr	4
Kirkedgården rundt	1	50	Transport	628	Eksisterende vei	Vei	IH	Ja			
Sandfallet på langs	1	51	Transport	2 641	Turløype	Turvei	IH	Ja			
Turvei	1	52	Transport	1 145	Eksisterende turvei	Turvei	IH	Ja			

Sandfallet

Dato: 08.06.21

Versjon: 1.0

Prosjekt: Alta Masterplan

Tegnet av: Roald Eidsheim

Inntegnede traséer er veiledende,
og endringer vil forekomme.

Tegnforklaring

Tiltaksplan_gjeldende

Punkt

-  Parkering
-  Stikryss
-  Sykkelpark
-  Sykkelpark / Pumptrack
-  Trailhead
-  Utsiktspunkt

Områdeavgrensning [3]

 Områdeavgrensning [3]

Traséer

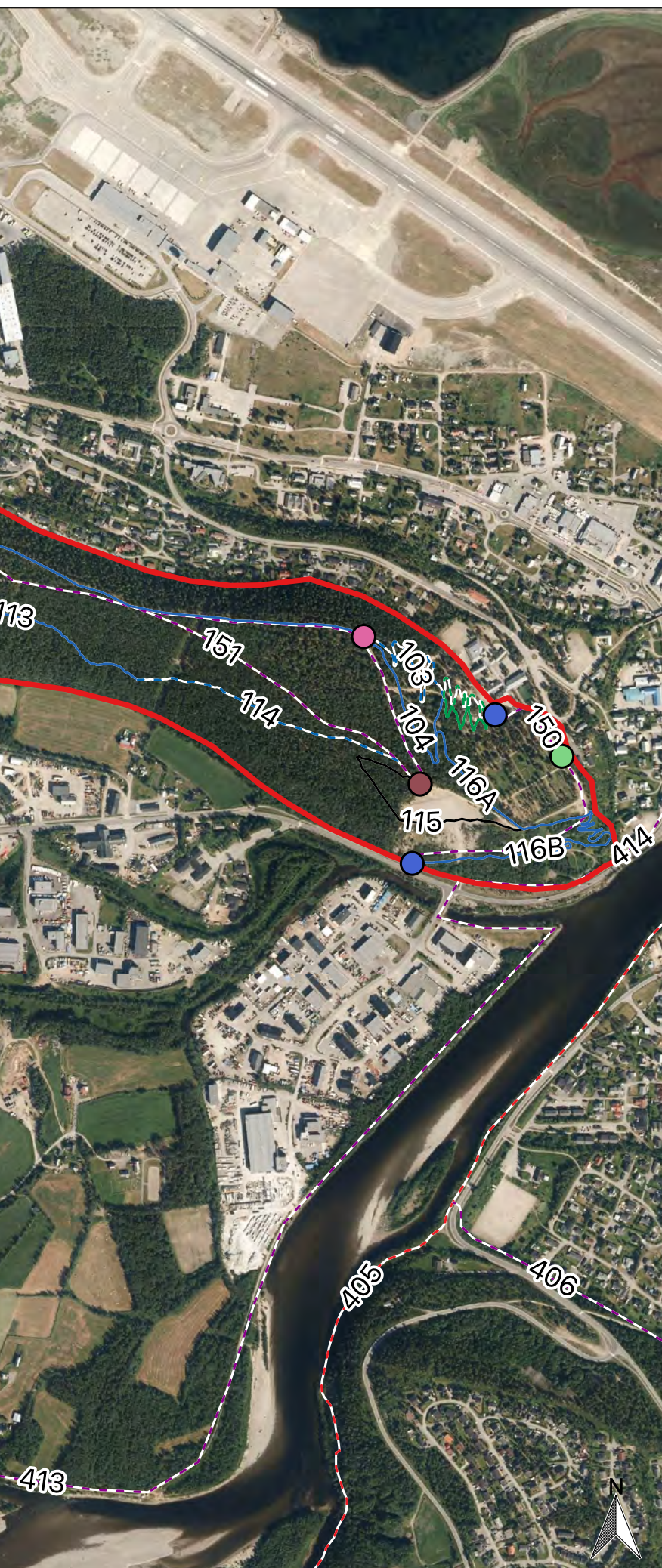
-  Grønn SO
-  Grønn FB
-  Blå SO
-  Blå FB
-  Rød SO
-  Rød FB
-  Svart
-  Transport/løype

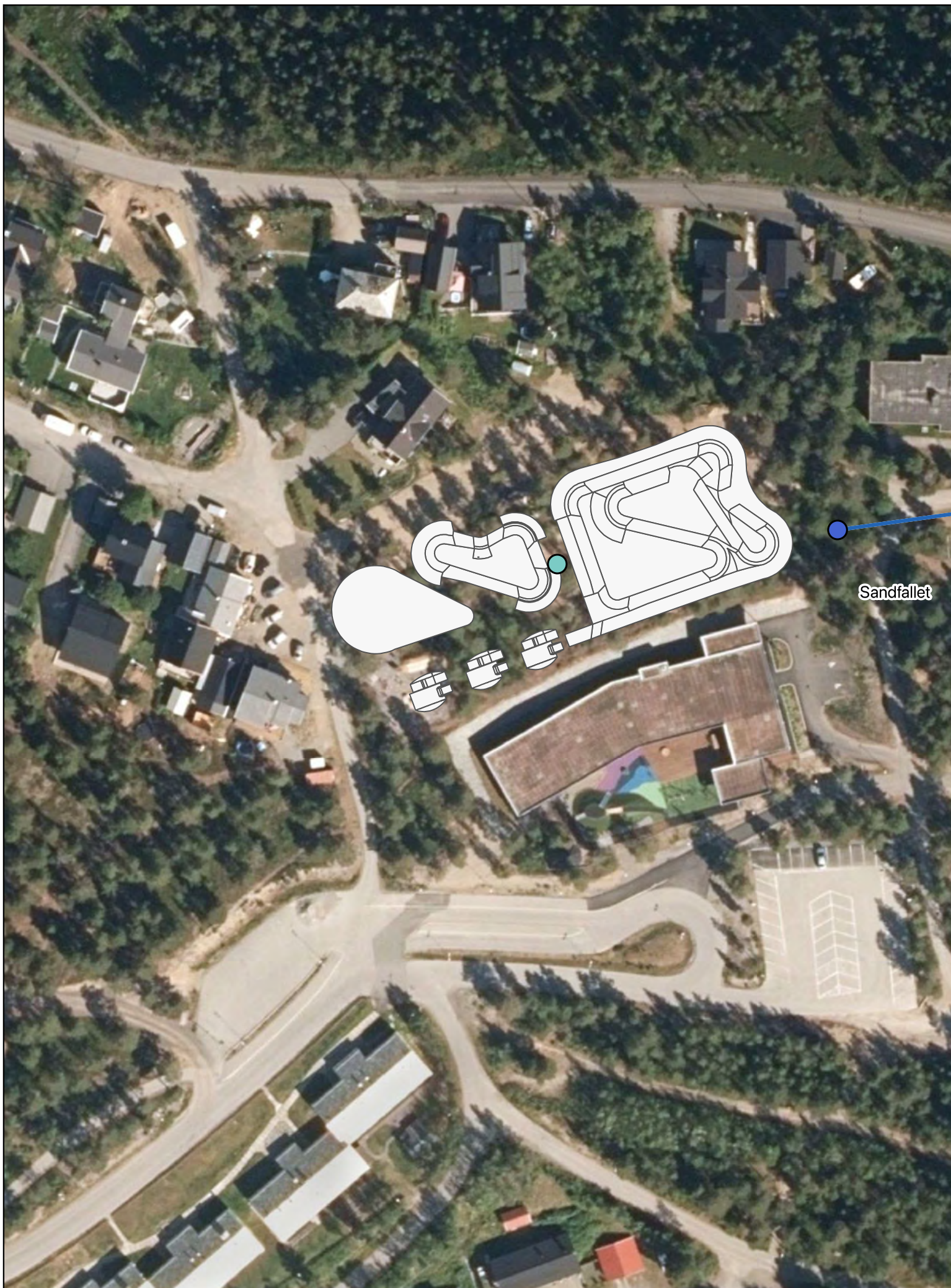
Kart: Topografisk Norgeskart 4

CRS: EPSG:25835

Målestokk: 1:10 000 @A3

REKKJE
STIUTVIKLING







Sandfallet sykkelpark

Dato: 08.06.21

Versjon: 1.0

Prosjekt: Alta Masterplan

Tegnet av: Roald Eidsheim

Inntegnede traséer er veiledende,
og endringer vil forekomme.

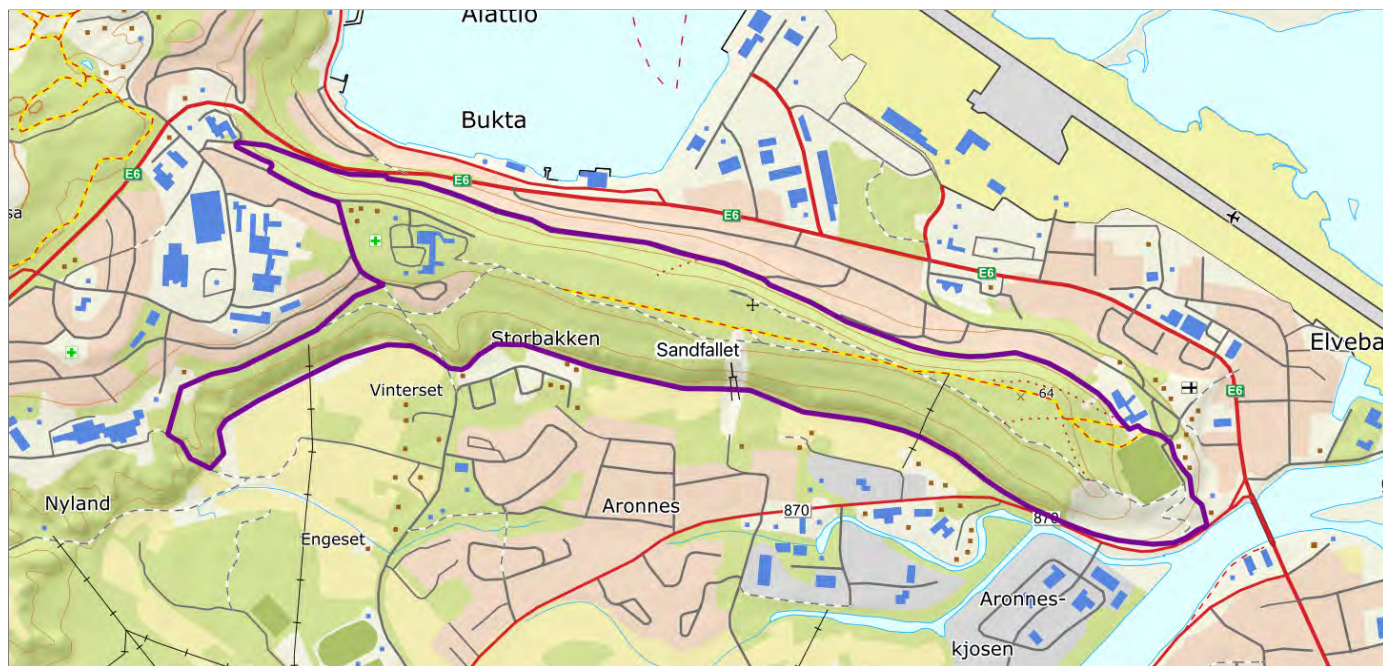
Kart: Topografisk Norgeskart 4

CRS: EPSG:25835

Målestokk: 1:1 000 @A3

REKKJE
STIUTVIKLING

KARTLEGGING



Sandfallet ligger plassert sentralt i Alta med kort vei fra City, Elvebakken og Aronnes. Flere skoler og universitetet ligger også i umiddelbar nærhet til området. Området er mye brukt til aktivitet nå, og det er en rekke opparbeidede løyper som går gjennom området. De siste årene har det også blitt lagt opp fatbikeløyper vinterstid, som også har blitt tatt i bruk på sommeren slik at man har slitt til stier som slynger seg fint i terrenget.

STYRKER	SVAKHETER
• Sentrumsnært • Utsikt • Egnet arealformål • Byløypa • Gunstig topografi • Én grunneier	• Eksisterende sykkelanlegg på skolene som ikke har tilfredsstillende utforming • Kunne hatt stier som utnyttet høydemeterne bedre • Slitasje på eksisterende stier, med røtter som kommer frem i dag • Bratte parti med sand
MULIGHETER	TRUSLER
• Svært sentralt stisenter. → Enestående i Norge? • Eksisterende anlegg på skolene → Allerede avsatt areal som kan bygges om	• Sambruk • Potensielle vanskeligheter med å bygge i bratte skråninger • Sand som byggemateriale er løst

Grunnforhold	Breelvvavsetning, hav- og fjordavsetning. Tykt dekke.
Topografi	Terrasser. Bratt i nord. Bra helling i sør og øst. Bebyggelse i vest.
Naturverdier	Friluftsområde - særlig kvalitetsområde. Leke- og rekreasjonsområde. Skog - lav bonitet, barskog.
Kulturverdier	Ja. To områder med bosetning-aktivitetsområde.
Infrastruktur	Eksisterende byløypetrasé og sykkelnettverk. Parkering ved skole/kirke i vest og i øst. Sentrumsnært.
Servicetilbud	Sentrumsnært. Overnatting (hoteller) og bespisning.
Dagens bruk	Sykling og vandring. Rekreasjon. Fatbike vinterstid. Eksisterende sykkelanlegg på barneskolen og ungdomsskolen. Nordlysbyen sykkel bruker stiene til å arrangere karuselltrening og sykkelritt.
Eksisterende sykkelanlegg	<u>Elvebakken skole</u> - Eksisterende stier og hopp. Utformingen er dårlig, og passer hverken for dyktige syklister eller nybegynnere. <u>Sykkelpark v/ungdomsskolen</u> - Et forsøk på pumptrack og hopplinjer. Massene er løse, og høyde- og lengdeforholdene stemmer ikke. Fungerer dårlig, og får tilsynelatende lite bruk.
Vern / restriksjoner / spesielle forhold	Båndlegging etter pbl for LNFR.
Grunneierforhold	Finnmarkseiendommen (FeFo).
Planstatus	Arealplan: - Grønnstruktur. - Grav- og urnelund. Reguleringsplan: - Sandfallet natur- og friluftsområde (id 20000009) Friluftsområde.

5.3.2. Saga

Rundbaneanlegg

Nerskogen IL har gått med planer om å bygge et konkurranseanlegg for rundbane i lengre tid, og hadde kommet langt i planlegging og finansiering når arbeidet med denne masterplanen ble startet. Vi har tatt utgangspunkt i disse planene, og videreutviklet de.

Et rundbaneanlegg bør fungere litt som en tre- eller firkløver med flere runder som kommer innom stadion. Man kan kombinere sløyfene for å lage forskjellige runder ut fra alder og ferdigheter. Innenfor hver sløyfe kan det være A- og B-linjer som kan veksles mellom i trening og konkurranse. A-linjene skal være vanskeligere, men raskere om du kan beherske de tekniske elementene. Vi anbefaler å legge ned god kvalitet i anlegget, både med tanke på utformingen og på bygging og konstruksjon.

Olavbakken

Olavbakken blir stadion og knutepunktet i satsingen. Her er det viktig at man bygger anlegg som er oversiktlige og som gir spennende og gode opplevelser for publikum, som selvsagt er morsomme for syklistene selv. Konsepter som kan bidra til dette er klatring med dobbeltspor/forbikjøringsmuligheter, hopplinjer, rockgarden og dropzone. I tillegg vil det være naturlig å ha ferdighetselementer på stadion som kan brukes til trening.

Rød rundløype

Prosjektet som har kommet lengst i denne satsingen er en kombinert løype som går sørover fra Olavbakken langs Saga skole og tilbake. Dette er i stor grad opprusting av eksisterende langrennstrasé. Denne vil bli brukt som en sløyfe for å skille syklistene i konkurranser, og man vil kunne bygge morsomme elementer langs løypa som kan brukes i trening og konkurranse.

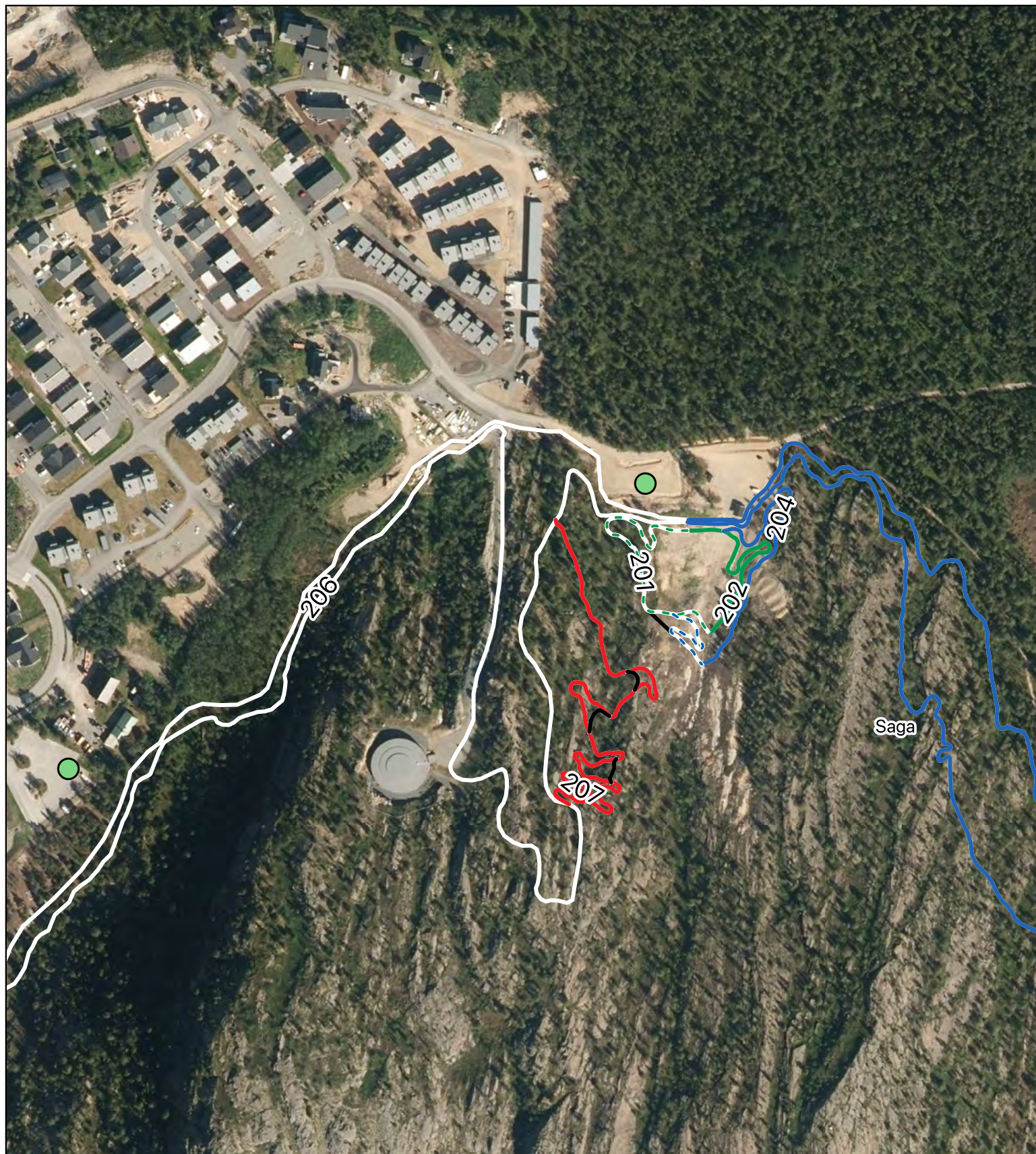
Blå rundløype

For å gi en runde som appellerer til rekruttering bør man ha en rundløype med blå vanskelighetsgrad som bukker seg fint med det kupert terrenget mot Skogvannet. Denne inngår som en del av rundbanetraséen men vil være interessant for lokale barn og ungdom som vil sykle noe morsomt, eller tilreisende som vil prøve bredden av sykkeltilbud i Alta.

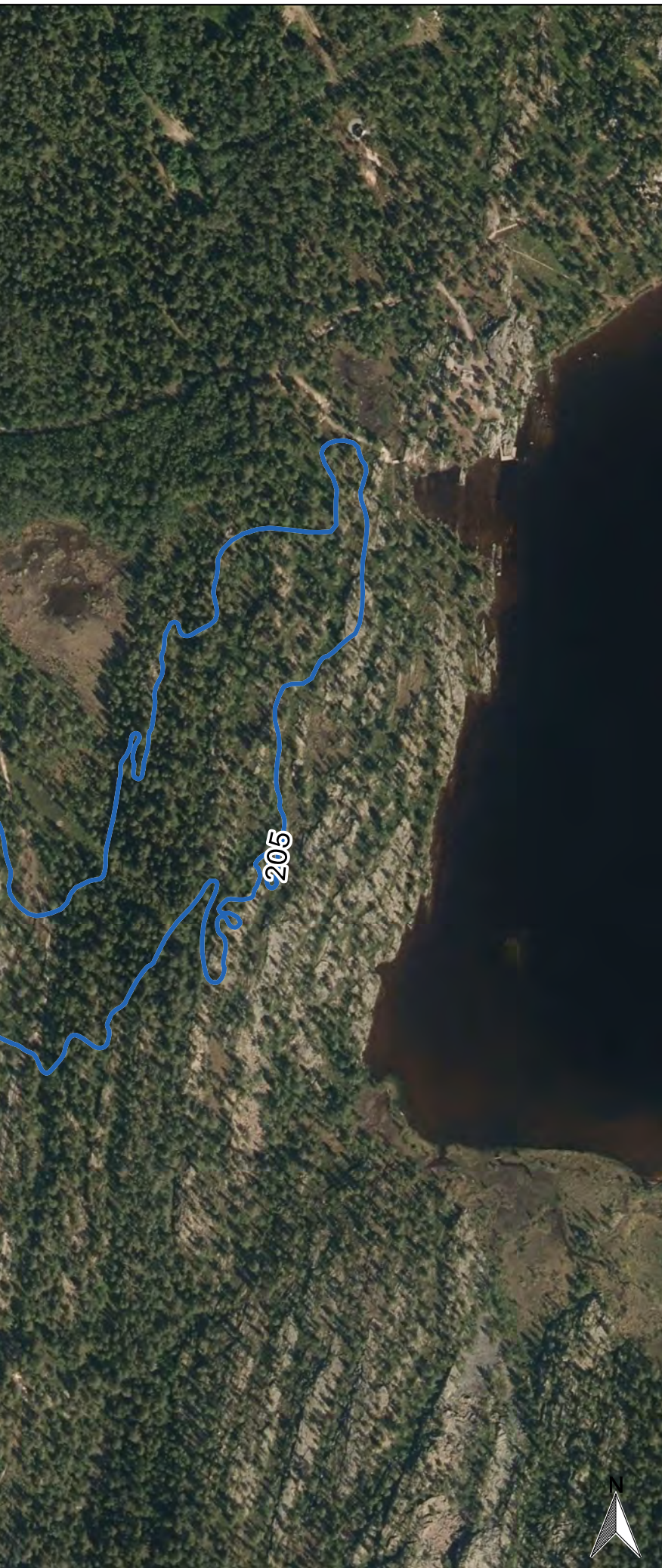
Bygging

Svabergene byr på både kvaliteter og utfordringer. Svaberget kan sykles rett på som det er, og tåler ubegrenset med slitasje. Det er vanskeligere når man skal traversere langs svaet, da man ikke har mulighet til å grave seg en benk, men må mure og fylle opp med masse for å lage en plan overflate. Heldigvis er terrenget ikke altfor bratt, så vi har troen på at dette skal gå. Det kan være greit å bygge den grønne runden på stadion først for å gjøre seg noen erfaringer på hvordan det er å bygge i dette terrenget.

KONSEPT	Lavterskel Rundbaneanlegg Sykling som idrett
MÅLGRUPPE	Nybegynnere Konkurransesyklister
SYKKELANLEGG	Ferdighetselement Stinettverk FB: 259 m SO: 6,5 km Grønn: 331 m Blå: 2,2 km Rød: 4,2 km Svart: 52 m Lengder er estimerte og endringer vil forekomme.



Navn	Område	id	Grad	Lengde m	Beskrivelse	Kategori	Tiltak	Eksisterende?	Sats eks mva	Estimert kostnad	Prioritet
Eksisterende rundbane	2	06	Rød	3 711	Brei grustrase med morsomme linker.	Opparbeidet sykkelsti	GV	Ja	500 kr	1 855 500,00 kr	1
Olavbakken klatring	2	01	Grønn	177	Lavterskel klatresti for alle	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	265 500,00 kr	2
Olavbakken ned	2	02	Grønn	154	Flytsti for alle	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	231 000,00 kr	2
Opparbeidet Flerbrukssti	2	03	Blå	82	Opparbeidet Flerbrukssti blå løype	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	123 000,00 kr	2
Hopplinje, stadion	2	04	Blå	189	Blå sløyfe med mange hop	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	283 500,00 kr	2
Sva	2	07	Rød	480	Stikke ut linjer på sva. Svarte a-linjer med dropp	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	720 000,00 kr	2
A-linje	2	08	Svart	15	Raskere alternativ	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	500 kr	7 500,00 kr	2
A-linje	2	09	Svart	22	Raskere alternativ	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	500 kr	11 000,00 kr	2
A-linje	2	10	Svart	15	Raskere alternativ	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	500 kr	7 500,00 kr	2
Jafset	2	11	Svart	18	A-linje klatring, rydding av linje	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	500 kr	9 000,00 kr	2
Skogaflyten	2	05	Blå	1 961	Morsom runde som er kupert med ulike elementer som tar deg til Skogvannet og tilbake	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	2 941 500,00 kr	3



Nerskogen stadion

Dato: 08.06.21

Versjon: 1.0

Prosjekt: Alta Masterplan

Tegnet av: Roald Eidsheim

Inntegnede traséer er veiledende,
og endringer vil forekomme.

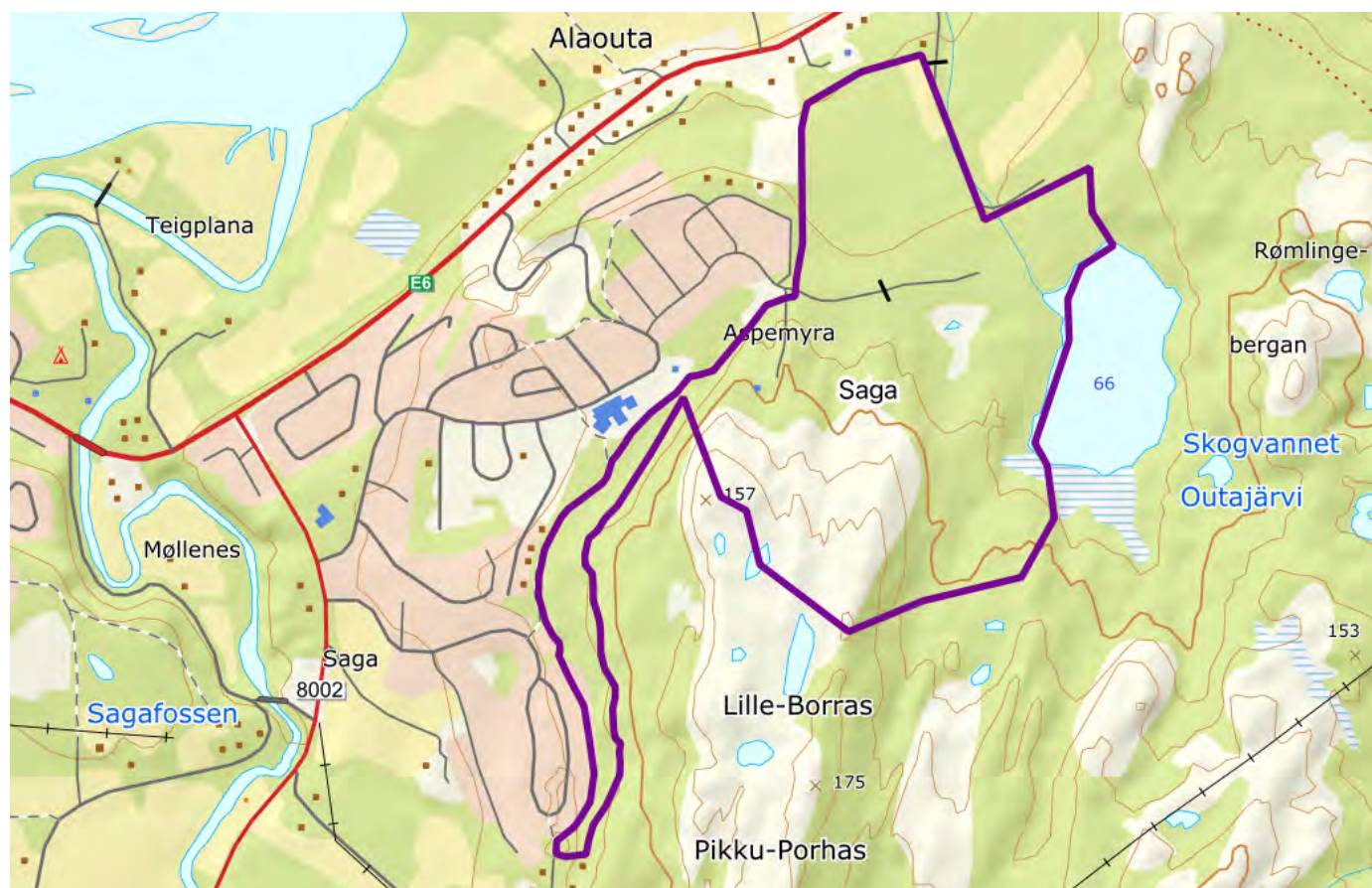
Kart: Norge i Bilder

CRS: EPSG:25835

Målestokk: 1:3 000 @A3

REKKJE
STIUTVIKLING

Kartlegging



Området mellom Saga skole og Skogvannet er et mye brukt rekreasjonsområde for mange brukergrupper. Her er mye god infrastruktur som legger et godt grunnlag for videre utvikling. Nerskogen IL har satt igang utvikling av et trenings- og konkurranseanlegg for rundbanesykling. Området har mange kvaliteter egner seg godt for utvikling av et rundbaneanlegg som skissert av Nerskogen IL, men grunnforhold og topografi gir også en del utfordringer. Det ventes at bygging av anlegg blir relativt massekrevenende.

STYRKER	SVAKHETER
• Nærhet til eksisterende fasiliteter. • Eksisterende infrastruktur (parkering og stier). • Utsikt • Svaberg	• Ikke tilknyttet sentrum via sti
MULIGHETER	TRUSLER
• Rundbane/konkurranse • Dekke en bred målgruppe, fra de aller minste til erfarne syklister	• Utfordrende grunnforhold og topografi å bygge sti i

Grunnforhold	Bart fjell, stedvis tynt løsmassedekke.
Topografi	Langsgående sva.
Naturverdier	Fugler. Hensyn til at fugler lever, hekker og dykker i Skogvannet. Evt. reir. Svært viktig og viktig friluftsområde. Barskog, blandingsskog, lauvskog. Lav bonitet.
Kulturverdier	Ja. To bosetning-aktivitetsområde og to fangstlokaliteter.
Infrastruktur	Kontakt med eksisterende gang- og sykkelnettverk/byløypa. Parkeringsanlegg og turstier.
Servicetilbud	Toaletter v/idrettshall.
Dagens bruk	Idrett (Nerskogen IL), ski og friluftsliv, bading i Skogvannet, rundbanesykling. Tett bebyggelse i nærheten.
Eksisterende sykkelanlegg	<u>Olabakken hopp</u> - Konstruksjon og dimensjon på kuler og hopp gjør den vanskelig og potensielt farlig. <u>Rundbanetrasé</u> - Eksisterende trasé som blir brukt i trening og konkurranser.
Vern / restriksjoner / spesielle forhold	Verneplan for vassdrag. Tverrelvdalen Naturreservat.
Grunneierforhold	Finnmarkseiendommen (FeFo) 38/97 privateid
Planstatus	Arealplan: - LNFR Reguleringsplan: - Skogheim boligområde (id 20120009) Naturområde - grønnstruktur og idrettsanlegg, skiløypetrasé. - Område uten reguleringsplan.

5.3.3. Øvre Alta

Konsept

Øvre Alta er det største av de tre områdene, og vi har forsøkt å velge en fornuftig avgrensning og størrelse. Området er mer enn stort nok til å romme mye bra terrengsykling.

Jorra Trail

Jorra Trail er en etablert stirunde i Alta som brukes mye. Runden kan starte i Øvre Alta, eller kombineres med sykling i Byløypa og på østsiden av Altaelva. Runden består i dag av sykling på ulike underlag og gjennom ulike former for landskap som gir gode opplevelser langs turen. Det meste av turen foregår på skogbunn og elveavsetninger.

For fremtiden anbefaler vi mer fokus på stien, og utnytting av høydedragene bedre, slik at man får mer kupert sykling underveis. Konseptet blir som ellers i Alta og følge slakt opp og ned skråningene i terrassene for å skape morsommere sykling. Samtidig følger man terrengformasjonene der de går, slik at det ikke blir langs korteste luftsstrekning, men at stien snirkler seg naturlig fremover i terrenget. Det er lagt opp til en hovedrunde med ekstra sløyfer man kan bygge på. Mange av traséene som er tegnet inn kan sykles i dag, men på sikt bør hele traséen ha fast toppdekke. Et hardt toppdekke fører til at man får bedre fart og flyt, og man har mer kontroll på slitasjen. Dette må bygges med maskin og profesjonelle stibyggere.

Jordfallet

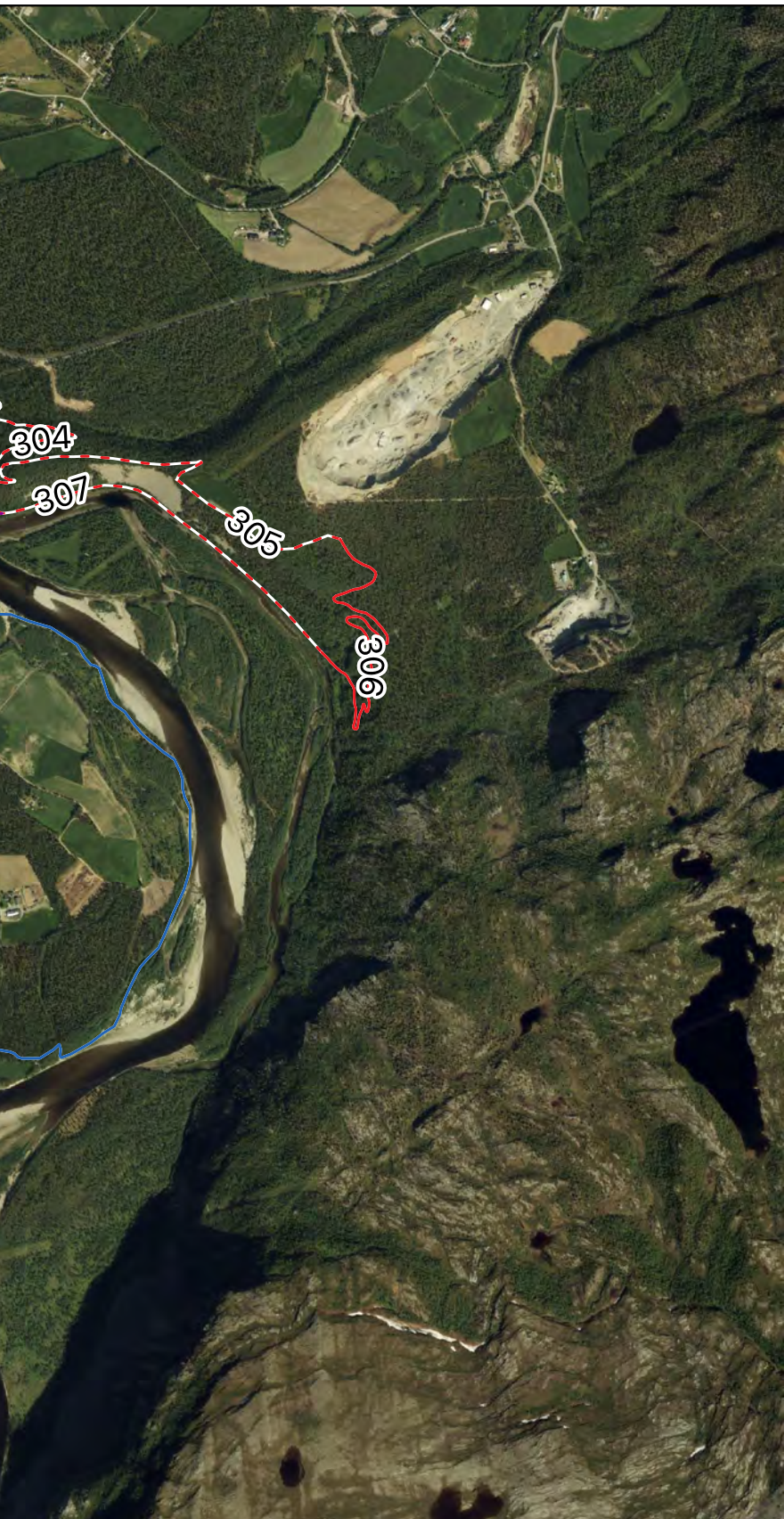
Jordfallet ligger plassert på østsiden av Altaelva, det foregår mye sykling langs elva, og oppe på høydedragene. Her har man relativt enkelt tilgjengelig 55 høydemeter som gir mulighet til lengre sammenhengende nedoversykling, samtidig som man får en luftig opplevelse på toppen av Jordfallet. Stien opp Jordfallet er i bratt og bør legges slakere i siden og traverse rundt formasjonene for å ta deg til toppen. Nedoverstien må følge inn og ut av terrengformene, med store gradreverseringer (bølgende profil) som gir litt sug i magen, selv hos drevne syklist. Vi foreslår å utbedre bit for bit og gjøre seg erfaringer for hvordan det er å jobbe med massene.

Øvre Alta Skole

Ved Øvre Alta skole er det i dag en pumptrack. Denne foreslås utbedret til en sykkelpark med asfaltert pumptrack, med hopplinje, samt ferdighetsselementer og sosiale soner. Dette blir knutepunktet for stisykling i Øvre Alta. Herfra kan man starte og avslutte Jorra-Trail, det er kort vei til Jordfallet og man kan sykle østsiden av Altaelva tilbake til Alta.

KONSEPT	Stisykling Nærmiljø Lavterskel
MÅLGRUPPE	Jorra Trail - De som har prøvd litt stisykling før, blå vanskelighetsgrad. Jordfallet - Stisyklister, rød vanskelighetsgrad. Øvre Alta skole - Nybegynnere, barn og ungdom.
SYKKELANLEGG	Sykkelpark Pumptrack - 1 mål Ferdighetselement - 100 m Stinettverk FB: 7,2 km SO: 20,8 km Grønn: 0 km Blå: 20 km Rød: 8,1 km Svart: 0 km Lengder er estimerte og endringer vil forekomme.





Øvre Alta

Dato: 08.06.21

Versjon: 1.0

Prosjekt: Alta Masterplan

Tegnet av: Roald Eidsheim

Inntegnede traséer er veiledende, og endringer vil forekomme.

Tegnforklaring

Punkt

 Sykkelpark

 Trailhead

CRS: EPSG:25835

Målestokk: 1:20 000 @A3

REKKJE
STIUTVIKLING

Navn	Område	id	Grad	Lengde m	Beskrivelse	Kategori	Tiltak	Eksisterende?	Sats eks mva	Estimert kostnad	Prioritet
Jorra Trail 2.0	3	01	Blå	14 144	Forslag til ny hovedtrasé på Jorra Trail. Må maskinbygges. Kan bygges ettappevis.	Opparbeidet sykkelsti	RK	Ja	?		3
Skillemo	3	02	Blå	3 498	Håndbygd ekstrarunde på Jorra Trail. Delvis eksisterende	Opparbeidet sykkelsti	RK	Ja	?		5
Jorrakanten	3	03	Rød	2 944	Morsom Opparbeid flerbrukssti	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	?		5
Opp jordfalletfallet	3	04	Rød	1 656	Opparbeidet Flerbrukssti	Opparbeidet sykkelsti	NB	Nei	1 500 kr	2 484 000,00 kr	2
Jordfallet på topp	3	05	Rød	563	Langs toppen	Opparbeidet sykkelsti	RK	Ja	1 500 kr	844 500,00 kr	2
Mellamohka	3	06	Rød	1 384	Nedoversti	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	2 076 000,00 kr	2
Langs elva	3	07	Rød	1 558	Binder sammen Melmohka med jordfallet	Opparbeidet sykkelsti	GV	Ja	500 kr	779 000,00 kr	2
Salkorunden	3	08	Blå	1 913	Opparbeidet runde i spennende terreng	Flytsti	NB	Nei	1 500 kr	2 869 500,00 kr	4
Øvre Alta Pumtrack	3	20	Grønn - Svart	1	Bygge ny asfaltert pumtrack	Pumtrack	NB	Nei	800 000 kr	800 000,00 kr	1
Tilkomst Salkorunden	3	09	Transport	447	Bruker eksisterene løypenett	Opparbeid flerbrukssti	IH	Ja			





Øvre Alta skole

Dato: 08.06.21

Versjon: 1.0

Prosjekt: Alta Masterplan

Tegnet av: Roald Eidsheim

Inntegnede traséer er veiledende,
og endringer vil forekomme.

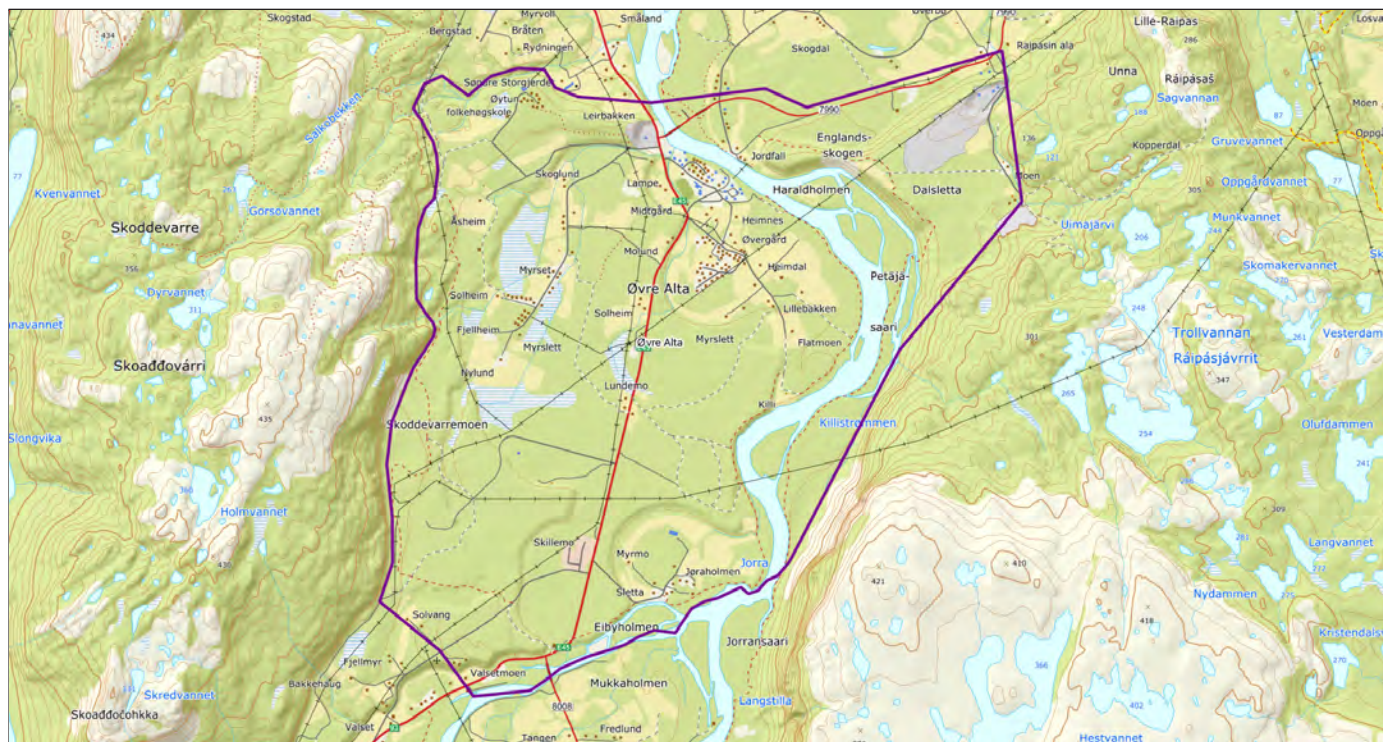
Kart: Topografisk Norgeskart 4

CRS: EPSG:25835

Målestokk: 1:1 000 @A3

REKKJE
STIUTVIKLING

Kartlegging



Øvre Alta er et større område med elveavsetning, torv og myr. Området er relativt flatt, men har noen små lokale knauser og skråninger. Det er gjort flere registreringer av truede planter, insekter og dyr, samt flere ansvarsarter. Det er ikke mange som er registrert innenfor i og i umiddelbart nærhet til aktuell trasé, men man bør være observant på disse. Det er flere automatisk fredet kulturminner, men ikke mange innenfor aktuell trasé, men det skal være sikringssoner på minimum 5 meter fra kulturminnets ytrekant og stien/løypa. Øvre Alta er knyttet sammen med Sandfallet og sentrum med byløypa og eksisterende sti øst for Altaelva.

STYRKER	SVAKHETER
• Større sammenhengende område • Identiteten/opplevelsen til Altaelva • Ulike opplevelsessoner: ○ Barskog ○ Elvebredden ○ Høydedrag	• Flatt/lite kupert
MULIGHETER	TRUSLER
• Lang runde med flere korte "loops"	• Sambruk med jordbruk • Fiske i Altaelva

Grunnforhold	Elveavsetning, torv og myr.
Topografi	Flate terrasser med bratte skråninger som skiller flatene fra hverandre.
Naturverdier	Truede planter, insekter og dyr, samt flere ansvarsarter. Mange arter man bør være observante på. De fleste er samlet på nordsiden av Øvre Alta bru eller langs elva og jordfallet.
Kulturverdier	Ja. Flere bosetning-aktivitetsområde, bolig, tjærehjell, kullgrop, fangstgrop, naturdannelse, ildsted, tjærebrenningssted, kullfremstillingsanlegg. Kulturmark - fulldyrka jord, overflatedyrka og innmarksbeite.
Infrastruktur	Byløypa. E45 (krysse denne). Udefinerte parkeringssteder.
Servicetilbud	Glød, CampAlta, Alta River camping.
Dagens bruk	Vandring, sykling, hundekjøring, byløypa. Alta folkehøyskole. Landbruk.
Eksisterende sykkelanlegg	<u>Jorratrail</u> - Grei og variert runde. Ligger greit i terrenget flere steder, en del flate partier, noe vått og noe utraste partier. <u>Øvre Alta skole Pumptrack</u> - Konstruksjonen og dimensjonen på kuler og doseringer gjør at man ikke får samme flyten som i en moderne pumptrack. Området er ideelt for formålet. <u>Baskeromsdalen</u> - En av flere områder på Jorra Trail som er utbedret for å utnytte høydemeterne i terrenget bedre. Ok kvalitet til dagens bruk.
Vern / restriksjoner / spesielle forhold	Altaelva (vern og flomutsatt), Eibyelva (flomutsatt). I Øvre Alta er bebyggelsen vest for Altaelva flomutsatt.
Grunneierforhold	Finnmarkseiendommen FeFo Diverse grunneiere (landbruk)
Planstatus	Arealplan: - LNFR - Industri/næring - Bebyggelse - Hensynssone Altaelva (verna vassdrag, 100m belte) - Sikringssone (Raipas-jordfallet, jordvern) - Flomfare - Elvekorridor (Kan tillates tiltak som skal fremme allment friluftsliv) Reguleringsplan: - Skillemo (id 19980028) - Skillemo industriområde (id 20140004) - Øvre Alta (id 19980030) - Lampemyra (id 20050001)

5.3.4. Forbindelser

Kartlegging

Alta har i dag gode forbindelser mellom de tre delområdene med byløypa som hovedåre, men vi ser muligheter for å gjøre dette enda bedre i fremtiden. Byløypa fungerer som en transportåre mellom områdene, men i fremtiden kan forbindelsene bli morsomme stier i seg selv. Dette kan være flerbruksstier som gir gode opplevelser for mange brukergrupper. Stiene bør ha høy grad av terrengtilpasning og relativ smal stibredde, det er ikke anbefalt å kombinere med tråkking av langrennsløyper. Rygger og platåer med elveavsetninger danner terrenget i Alta, og ved å følge disse kan man komme seg over store avstander. Fordelen ved at dette er løsmasserygger er at man kan bygge stier som drenerer seg selv og er lite massekrevenende. Utfordringen er bratte skråninger og eventuelle stabilitetsproblemer knyttet til å grave i disse.

Vi vet at det er vanskelig å realisere denne typen stier som går over store områder, og det er lett å la de være fordi man tenker det er umulig å gjennomføre. Dersom man først skal presentere idéene mener vi i en masterplan er et greit medium for dette. Disse forbindelsene er ikke en plan, men et sett idéer man kan plante, og gjennomføre på sikt når man har bedre forankring for prosjektet. Klarer man å gjennomføre disse forbindelsene stiller man i en absolutt toppklasse innenfor terrengsykkeldestinasjoner.

KONSEPT	Koble sammen Alta
MÅLGRUPPE	Syklister, transport, løping, gåing
SYKKELANLEGG	Forbindelser - 31,8 km Lengder er estimerte og endringer vil forekomme.





04 - Forbindelser

Dato: 08.06.21

Versjon: 1.0

Prosjekt: Alta Masterplan

Tegnet av: Roald Eidsheim

Inntegnede traséer er veiledende, og endringer vil forekomme.

Tegnforklaring

Traséer

Blå FB

Rød FB

Transport/løype

Kart: Norge i Bilder

CRS: EPSG:25835

Målestokk: 1:35 000 @A3

REKKJE
STIUTVIKLING

Navn	Område	id	Grad	Lengde m	Beskrivelse	Kategori	Tiltak	Eksisterende?
Universitetet	4	01a	Transport	1 461	Følger ryggen mellom Bossekopp, City og Sandfallet	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Prestegårdsmyra	4	01b	Transport	1 848	Snarvei	Turvei	IH	Ja
Elvestrandsmyra	4	01C	Transport	583	Følger ryggen mellom Bossekopp, City og Sandfallet	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Monsbakken	4	01d	Transport	256	Følger ryggen mellom Bossekopp, City og Sandfallet	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Thomasrunden	4	02	Blå	3 287	Mulig å følge Ryggen rundt	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Storgjerdelinken	4	03	Blå	2 217	Mulig å bygge en link mellom Thomasbakken og Salkodalen	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Salkodalen link	4	04	Blå	1 608	Binde sammen Øvra Alta bru og Salkodalen	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Altaelva østside	4	05	Rød	9 372	Rustes opp med maskinbygging. Rerouting på noen områder for å få mer sti	Oppdarbeid flerbrukssti	RK	Ja
Link Nerskogen - Alta bru	4	06	Blå	1 972	Sti i skråning som binder sammen Nerskogen og Alta bru	Oppdarbeid flerbrukssti	NB	Nei
Link	4	07	Transport	700	Pumptrack - Salkolinken	Vei	IH	Ja
Link Øvre Alta bru - Jordfallet	4	08	Transport	1 391	Transport eksisterende vei	Vei	IH	Ja
Eksisterende løypenett	4	09	Transport	6 243	Byløypa	Turvei	IH	Ja
Gang- og sykkelvei	4	10	Transport	1 356	Tilkomst fra Aronnes	Vei	IH	Ja
Gakkorirunden	4	11	Rød	2 512	Utgangspunkt i runden, men rundt Gakorivann kan man linke mange svaberg og lage utfordrende runder	Tradisjonell flerbrukssti	RK	Ja
Sagakonnektor	4	12	Transport	3 138	Alta bru - Saga	Vei	IH	Ja
Vestsida	4	13	Transport	5 581	Ønske om å lenke sammen en permanent trasé	Flytsti	NB	Nei
Altabrukonnektor	4	14	Transport	711	Tilkomst til Sandfallet	Turvei	IH	Ja

5.3.5. Øvrig

Kartlegging

Øvrig stinettverk

Stinettverket i Alta er stort og uoversiktlig. Generelt sett er stiene fra vidda og ned i dalbunnen bratte og tåler derfor lite sykling før de blir slitt. Til høyre er en profil som viser Nalganas-stien. Utdraget vist til høyre viser en snitthelning på 16,5%, og en stipofil som går i fallretningen. Dette gir mye bremsing, og vannet renner i stien som igjen fører til mye erosjon.

Når man har fått på plass de sentrumsnære anleggene vil det være naturlig å se på koblingen opp mot vidda, både med klatrestier og nedoverstier som utnytter høydemeterene bedre.

Området langs vestsiden av Byløypa mellom Gakori og Øvre Alta er et flott svaparti som blir syklet en del i dag. Her er det mulig å sy sammen runder og linker som gir andre opplevelser enn på Sandfallet og i Øvre Alta. Det kan være fristende å bevege seg videre sørover og oppover mot Skoddevarre, men det vurderes til å være svært krevende å bygge stier i dette terrenget. Mye skrenter og lite tilgang på løsmasser gjør dette vanskelig.

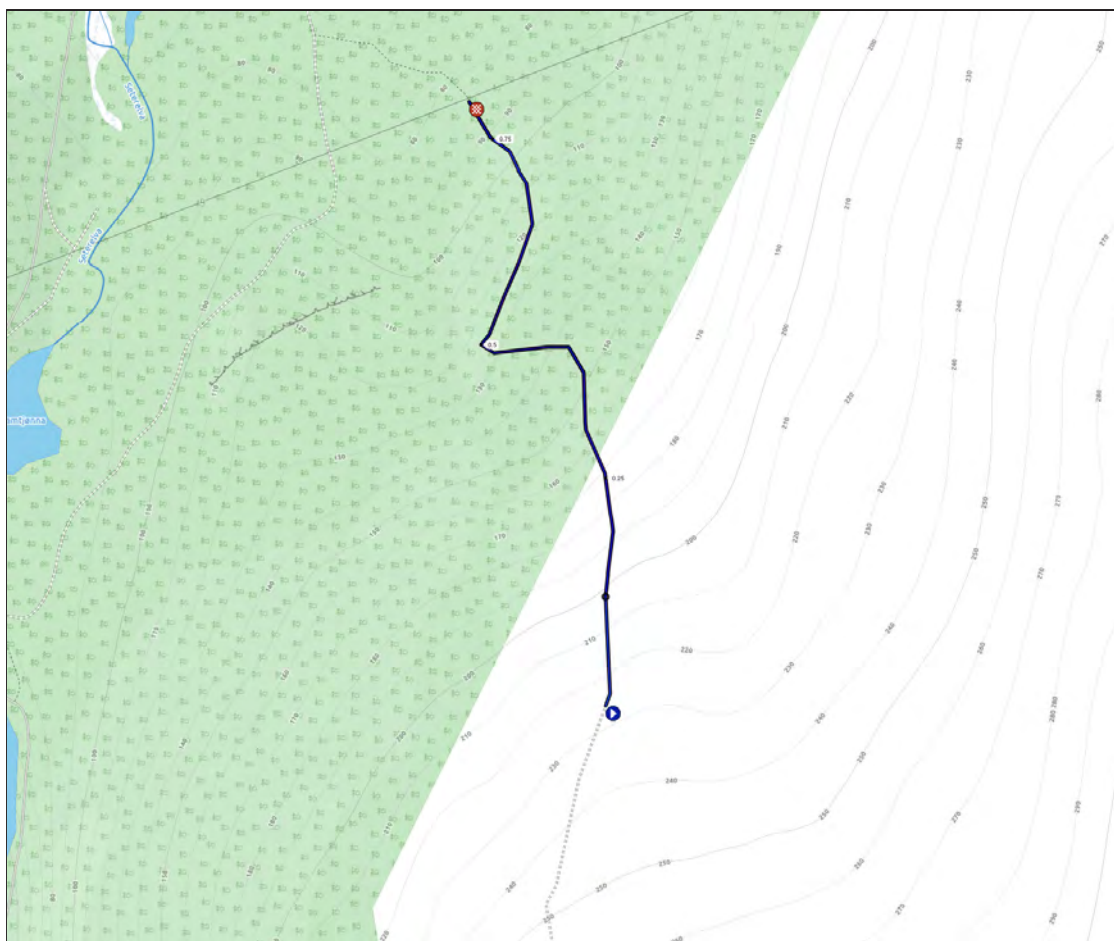
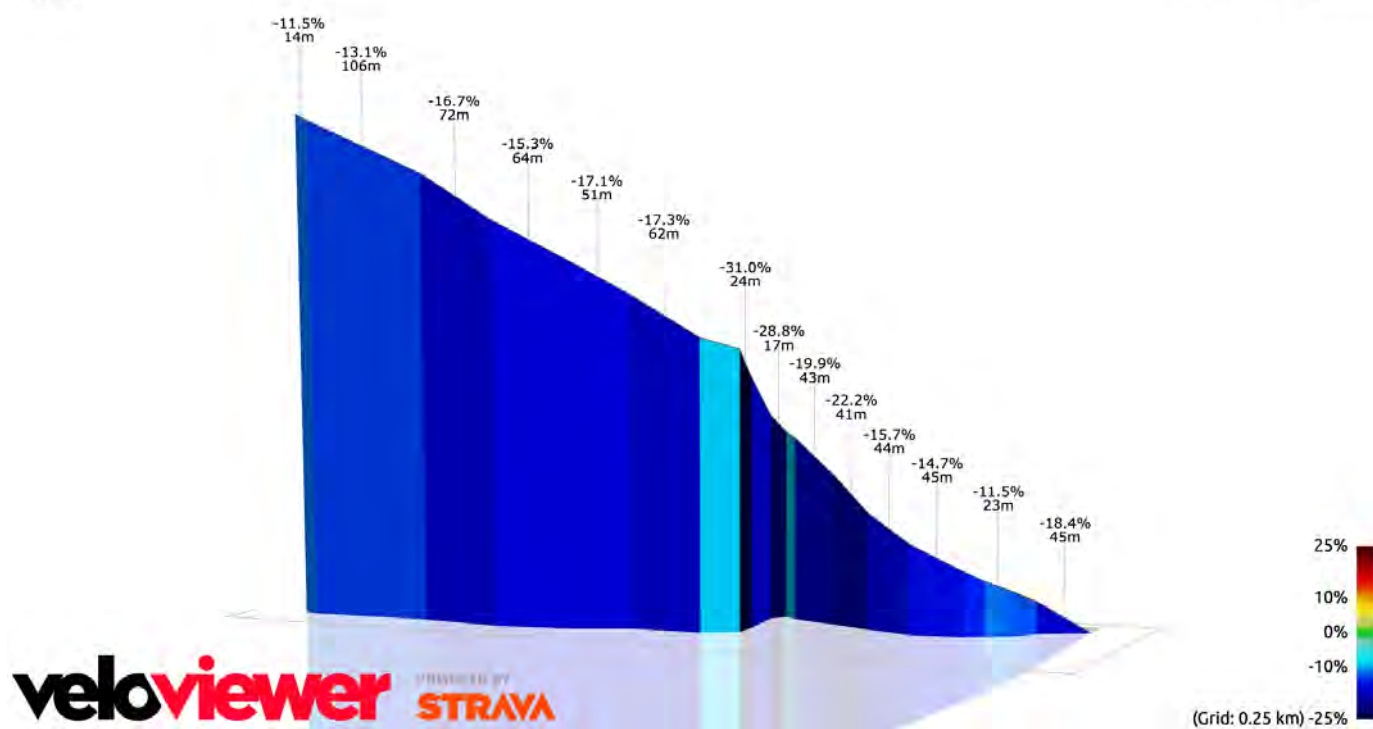
Det bør utarbeides en egen plan for disse områdene når man har realisert anleggene i de tre områdene som dekker denne planen.

Sarvesalta Alpinsenter

Alpinsenteret i Alta har ytret ønske om utvikle terrengsykkeltilbud i forbindelse med alpinanlegget. Vi har ikke befart område men det er positivt at flere aktører tenker i samme bane. I og med at satsingen ikke er en del av områdene som skal detaljplanlegges i masterplanen bør det lages en egen konseptplan for området.

test

0.8 km at -16.5%



5.3.6. Prioritering

Oversikten til høyre viser forslag til gjennomføring av tiltak. Hvilke tiltak som er realiserbare kommer til å gi endringer i listen, men dette er et forslag å gå ut fra. Det viktige denne prioriteringen sier noe om er hvilke type tiltak som er tenkt.

Masterplanen vil måtte revideres fortløpende etterhvert som tiltak blir definert som realiserbare eller ikke. Når de fleste tiltakene er realisert eller skrinlagt bør man se på videre utvikling av Alta som sykkeldestinasjon. Det naturlige da vil være å fokusere mer på tilknytningen til vidda og utvikling av "Episke ruter".

Prosjekt: Masterplan Alta
Dato: 16.06.2021
Versjon 1

PLANLEGGING
TILTAK

OMRÅDE	#	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7-10
Sandfallet	1	120	120			106, 107	106, 107	
			101-102	101-103		109	109	
			103-104	103-105		111	111	
			116	116				
				108,110,112	108,110,112			
					113,114,115	113,114,115		
Saga / Nerskogen	2	206						
		201-211*	201-212*					
			205	205				
					Videre utvikling			* eks 205
Øvre Alta	3	320	320					
				304, 305	304, 306			
				306, 307	306, 308			
					308	308		
					301	301	301	
Øvrig stinettverk	4			411	411			
						405	405	401, 402, 403

6. Ressurser

Navn	Type	Funksjon
Merkehåndboka		
Stibbygg ³⁰	Veileder	Guide for utvikling av terrengsykkelstier og -anlegg
Stibbygg	Veileder	Lover og regler for planlegging, tilrettelegging og drift av stier og anlegg
Trailguide ³¹	Digital kartplattform	Komplett kartløsning for destinasjoner. Kan brukes som forvaltningsverktøy.
Strava heatmap ³²	Digital aktivitetsplattform	<u>Routeplanner:</u> - Gir den mest komplette oversikten over syklingen via sin heatmapfunksjon. Man kan lage ruter som kan eksporteres til andre kart. <u>Strava Metro:</u> - Kommuner kan søke om gratil tilgang til en portal som gir full oversikt over stravadataene.

³⁰ [Stibbygg.no](https://stibbygg.no)

³¹ <https://trailguide.as/solutions/presentation>

³² metro.strava.com



³³ Foto: Jon Vidar Bull

