

MASTERPLAN

SENTRUMSNÆR TERRENGSYKLING I ÅL



UTARBEIDA I TIDSROMMET 2018-2019 FOR :



ÅL UTVIKLING



Ål kommune
- kulturkommunen



UTARBEIDA AV:

REKKJE
stiutvikling

0.1 FORORD

Det er ei stor glede å endeleg kunne vise fram dette dokumentet. Terrengsykling i Ål er mange ulike historier, avhengig av kven du spør. Eit ynskje om at terrengsykling kan vere ein positiv faktor i Ål, har vore mykje av kjernen i arbeidet til prosjektet Tråkk N Roll Ål. Ål-samfunnet står midt oppe i både utfordringar, nedgang, framgang og gode historier, no som tidlegare.

Sidan 2010 har terrengsykling hatt ein stor vekst i Noreg, sportsbransjen fortel om sal av terrengsyklar som overgår sal av alpinski, friluftskulturen er i endring og sykling er i medvind. Sykkelen er synleg blant bilistar og fotgjengarar på fortau og turstiar. Sykkel er tema blant journalistar og politikarar, lesarbreve og komantarfelt. Å lære å sykle er ein milepæl for dei aller fleste barn, ta ein titt på di næraste barneskule.

Terrengsykling er sykling utanfor asfaltert veg meiner mange. Dei som er einige i dette kan seie at terrengsykling har gått føre i Ål kommune sidan den første syklisten trilla gjennom Hallingdal omkring 1881.

I Ål sykklar barn og vaksne til skule og jobb, på tur, trening og i kappestrid. Lokale

eldsjeler har arrangert treningar, turar, sykkelritt og festivalar i ei årrekke. Kor er me på veg som sykkelbygd? Korleis kan me bygge ein sterkare sykkelkultur i bygda? Dette er spørsmål i mitt eige hovud. Som lokal eldsjel og prosjektleiar for Ål utvikling i tre år har eg ikkje klare svar på dette, sjølv om eg meiner mykje. Heldigvis finst det naboar og fagfolk ein kan besøke og spørje.

Våre nabokommunar har alle valt å satse på terrengsykling for å utvikle sine lokalsamfunn. Me treng ikkje reise til Skottland, British Columbia eller Utah for å oppleve stor terrengsykling og sjå korleis terrengsykling endrar lokalsamfunn. Me kan reise til Hol, Gol, Nesbyen og Hemsedal, Trysil kan og nemnast. Fagfolk som kan terrengsykkelutvikling har besøkt Hallingdal kvart år sidan 2015 og fram til no i 2018. Eit regionalt, profesjonelt stibyggarlag med lokale Hallingdøler har lært faget stibygging og utvikla pionerprosjekt i Hallingdal som har fått merksemd over heile landet. Lokale entusiastar har delteke på stibyggar kurs dei siste fire åra og lært eit nytt handverk, bygd på gamle teknikkar med reiskap tidlegare generasjonar bygde landet med; hakke, spade og spett.

Norsk utmark er privateigd i all vesentlig grad. Dette skil Noreg frå andre leiande nasjonar innan stiutvikling og stiforvaltning. Mange private grunneigarar i Ål blir rørt av moglegheitene som blir skissert opp i dette dokumentet. Undervegs har prosjektet arrangert møter og fått gode tilbakemeldingar frå mange grunneigarar. I eit vidare arbeid med realisering av moglegheiter er grunneigarane den sentrale aktøren.

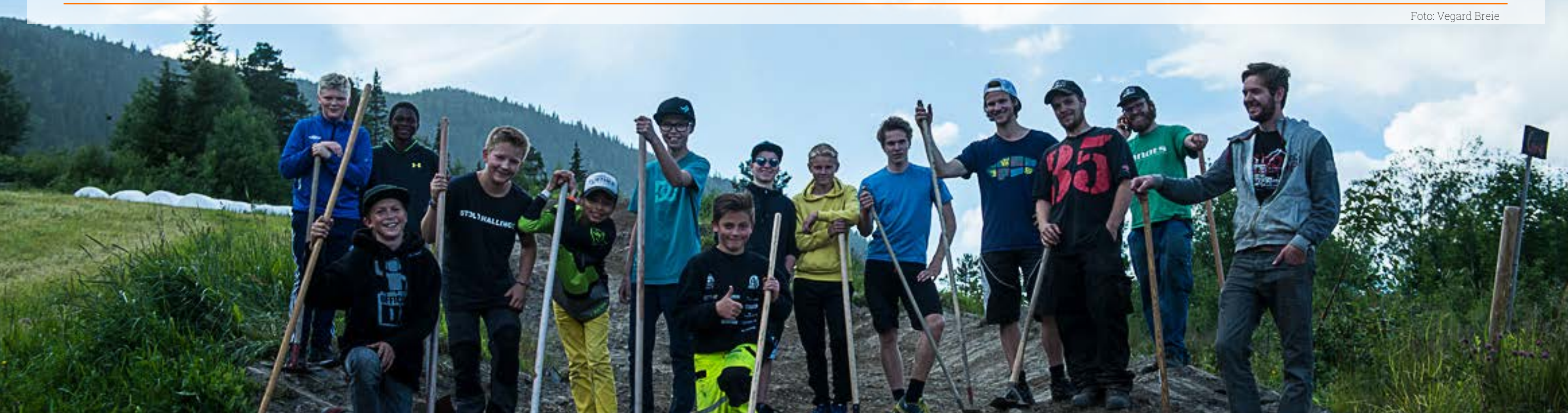
Rekkje Stiutvikling har besøkt Ål fleire gonger sidan hausten 2017 for å sjå på kva slags moglegheiter og avgrensingar som finst for dei sentrumsnære utmarksområda. Resultatet er det du ser her. Kristian Ertnes og Roald Eidsheim har blitt godt kjent med områda i planen, dei har møtt grunneigarar, syklistar, kommuneansatte og politikarar. Alle desse møta har bidrege til å gjere dette dokumentet så godt som råd. Ertnes og Eidsheim presenterer store moglegheiter og krevjande strategiar i dette dokumentet. Veigen vidare inneber grunneigaravtalar, finansiering, utbygging og vedlikehald. Dette krev støtte frå grunneigarar, politikarar og næringsaktørar og ikkje minst eldsjeler som fortsett å brenne, syklistar som bur her, flytter

hit eller kjem på besøk.

“I enden av regnbogen skal det finnast gull” heiter det i songen. Mange av moglegheitene som blir vist fram her kan tolkast som luftslott av utanforståande, iallfall om ein ser på kostnadsnivået. Moglegheitene må brytast ned til puslespel-bitar meiner eg, og det er heldigvis noko Rekkje gjer i strategidelen av dokumentet. Ei utvikling vil halde fram, om så med musesteg om ikkje sjumilssteg. “Det viktigast er ikkje å vinne, men å delta”, heiter det i idretten. Dagens terrengsyklistar vil ikkje vinne og skal ingen veg. Stien, aktiviteten og opplevinga er målet. Slik kan ein også lese dette dokumentet. Målet er ikkje å komme i mål, men å knyte menneske i lag på tvers av natur og kultur.

Knut Myking,
prosjektleiar Ål utvikling 2016- 2018

Foto: Vegard Breie



INNHALDSLISTE

DEL 1 – INNLEIING	6
1.1 Bakgrunn for planarbeid	6
1.2 Mål	9
1.3 Områdeavgrensing	10
DEL 2 – TERRENGSYKLING	12
2.1 Sykkelhistorie i Ål	12
2.2 Utvikling og historie	18
2.3 Kva er terrengsykling?	20
2.4 Trendar	22
2.5 Kvifor terrengsykling?	24
2.5.1 Reiseliv	24
2.5.2 Terrengsykling som samfunnsbygger	28
2.5.3 Folkehelse	28
2.6 Berekraftig stiutvikling	30
2.6.1 Natur	32
2.6.2 Sosialt	34
2.6.3 Økonomi	35
2.7 Kategorisering	36
av anlegg og tiltak	36
2.7.1 Definisjonar	36
2.7.2 Ansvar og tryggleik	39
2.7.3 Kvalitet	39

DEL 3 KARTLEGGING OG ANALYSE	44
3.1 Metode	44
Modell for brukergrupper	46
3.2.1 Samfunn og økonomi	48
3.2.2 Natur og eksisterande anlegg	52
3.2.3 Konklusjon kartlegging og vurdering	54
DEL 4 KONSEPT- OG TILTAKSPLANAR	56
4.1 Retning	56
4.2 Strategi	58
4.3 Korleis realisere tiltak?	60
4.4 Tiltaksplan	62
4.4.1 Område: 1 - Ål Sentrum	64
4.4.2 Område: 2 - Kvinda	80
4.4.3 Område: 3 - Vestlia	80
4.4.4 Område: 4 - Oppsjø, Rota, Jegermoen	84
4.4.5 Område: 5 - Torpo	88
4.4.6 Andre områder i Ål kommune:	94
4.5 Prioriteringsliste	96

DEL 1 – INNLEIING

1.1 BAKGRUNN FOR PLANARBEID

Terrensykling i ulike former har lenge gått føre seg i kommunen (sjå kapittel 2.1 Sykkelhistorie i Ål). I 2015 vart det regionale prosjektet Tråkk N Roll skipa med forankring i dei ulike destinasjonsselskapa i kvar kommune i Hallingdal. Målsetjinga med prosjektet er å bruke terrensykling som ein verdiskapar i regionen. Sommaren 2015 vart det Sveitsiske firmaet Allegra Tourismus engasjert for å gjere ei regional kartlegging av moglegheitene for utvikling av terrensykling. Konklusjonen frå Allegra var at kvar kommune i Hallingdal bør ta utgangspunkt i sine respektive sentrumsområde. For Ål sin del vart det peika på områder kring Hallingdal Feriepark

I 2016 oppretta Ål utvikling prosjektet Tråkk N Roll Ål for å skape utvikling av terrensykling i Ål. Knut Myking frå Hillbilly MTB AS vart hyra inn som prosjektleiar. Våren 2016 vart Mark Mclure hyra inn for å sjå nærmare på moglegheitene som Allegra Tourismus peika på. Dette resulterte i ein konseptplan for området kring badeplassen ved Vestsida i Ål, som òg viste moglegheit for utvikling av ein sykkelpark i Hallingdal Feriepark.

I 2017 vart Hallingdal Sykkelpark utvikla som ein del av Hallingdal Feriepark. Tråkk N Roll trail crew laga ein flott sykkelpark med ulike hoppliner i vanskegrad grøn, blå

og raud, samt ein pumptrack. Mark Mclure var leiar for arbeidet. Utvikling av parken var eit samarbeid mellom Hallingdal Feriepark og Ål utvikling. Finansieringa av parken var mogleg med midlar frå Sparebank1 stiftinga, Sparebankstiftinga DNB, Ål kommune, og eit titals ulike bedrifter i Ål kommune. Hallingdal feriepark eig i dag parken og har ansvar for drift og vedlikehald.

I 2018 ynskte Tråkk N Roll Ål å kartlegge kva moglegheiter og begrensningar som finst knytt til Ål sentrum for utvikling av terrensykling. Dette var i tråd med Allegra Tourismus sine anbefalingar frå 2015. Sidan 2014 har det blitt sykla meir sti på Torpo kring Bakketun. Av denne grunn vart Torpo med utgangspunkt i Bakketun også inkludert i planarbeidet. Hytteområdet Primhovda Sør og Ål skisenter valde å vere med i planarbeidet sidan desse områda grenser til sentrumsnær utmark, og ser verdien i planarbeidet til Ål utvikling. Rekkje Stiutvikling AS vart hyra for å lage plandokumentet som du les no. I løpet av sommar og haust 2018 vart det arrangert totalt fire grunneigarmøte i kommunen, for høvesvis private grunneigarar nær Ål sentrum og Torpo. Innspel frå frammøtte grunneigarar ligg til grunn for tiltaka som blir føreslått i dette dokumentet.



Foto: Tråkk N Roll/Paul A. Lockhart

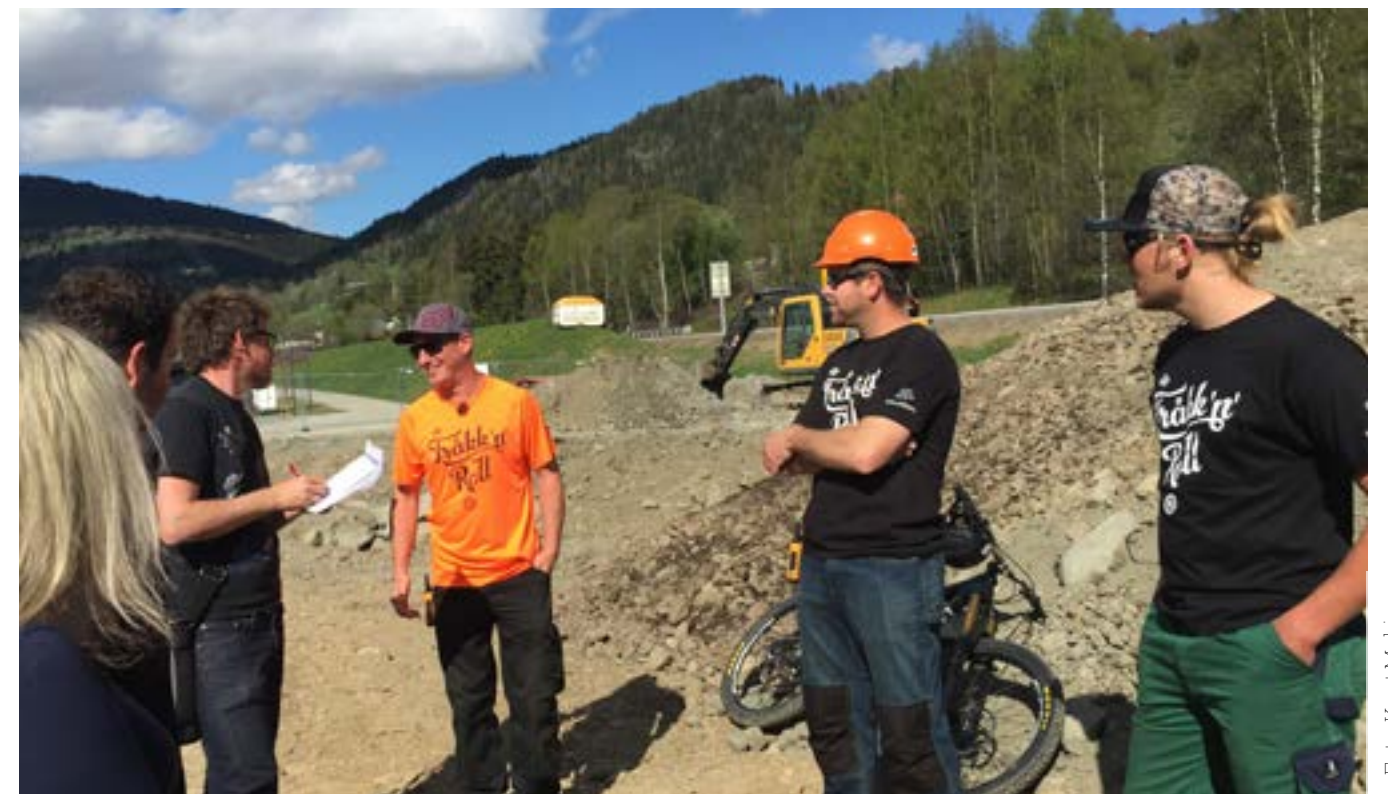


Foto: Knut Myking



1.2 MÅL

Tråkk 'n' Roll har som mål å skape vekst i Hallingdal gjennom berekraftig stiutvikling. I innleiinga av prosjektet har me i møter avdekka følgande mål for satsinga på Ål.

MÅL FOR TERRENGSYKKELSATSINGA I ÅL KOMMUNE

1. Auke attraktiviteten for å bu og flytte til Ål
2. Legge til rette for eksisterande sykkelmiljø og auka rekrutteringa av terrengsyklistar
3. Auke attraktiviteten til Ål for tilreisande
4. Utvikle tilbod rundt sentrum for auka næringsinntekter
5. Auke attraktiviteten til hytteområda ved å skape aktivitet for sommarhalvåret. Auke talet besøksnetter. Stimulere tomtosal, hyttesal og utleigebedrifter
6. Auke arrangementsattraktiviteten. Legge til rette for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale arrangement knytt til terrengsykling

MÅL FOR MASTERPLANEN

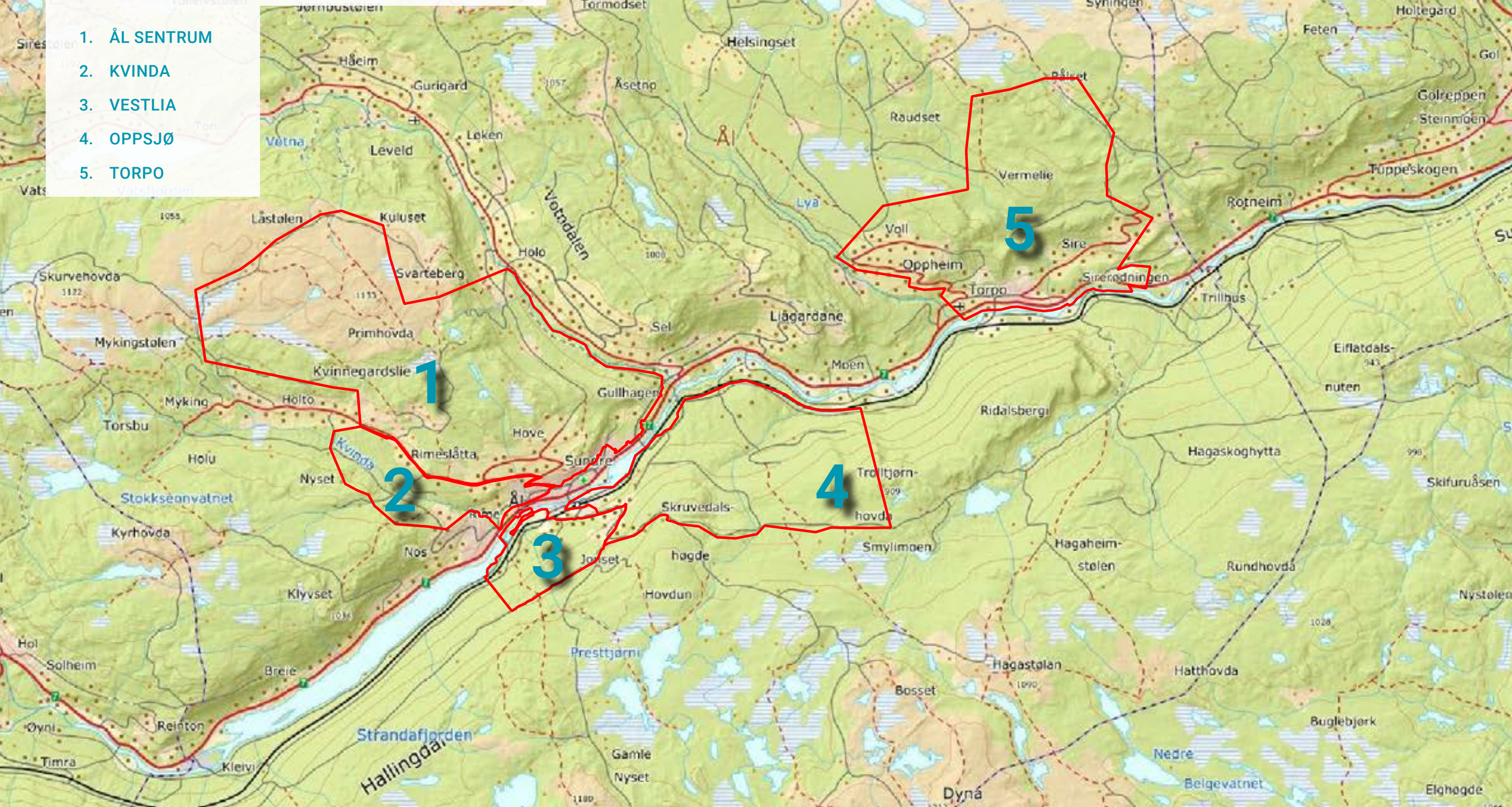
Gjennom prosessen med masterplanen skal det kartleggjast kva moglegheiter og begrensningar som finst for stiutvikling innanfor planområde. På bakgrunn av dette skal planen kome med tiltak som aukar mengda stisyklistar som brukar stiane kring Ål.

Behovet som skal dekkast ut frå målsettinga er å legge til rette for eksisterande brukarar, og bidra til auka rekruttering. Planane skal gjere stiane tilgjengelege frå Ål sentrum, Ål skisenter, Primhovda Hyttefelt og Bakketun på Torpo.

1.3 OMRÅDEAVGRENSING

Denne planen tar hovudsakleg føre seg sentrumsnære område for Ål og Torpo. Desse områda er delt opp i fire underområde for Ål sentrum og eitt for Torpo. I tillegg er området Primhovda og Ål skisenter med i område 1 då det grenser til dette området. Grunna storleiken til område 1 er det i underområder, A-D.

1. ÅL SENTRUM
2. KVINDA
3. VESTLIA
4. OPPSJØ
5. TORPO



DEL 2 – TERRENGSYKLING

Når ein skal lage ein masterplan for utvikling av terrengsykling i ein kommune treng ein å definere kva terrengsykling er. Me tar eit kjapt blikk på historia, status, og kva me trur blir viktig framover.

2.1 SYKKELHISTORIE I ÅL

av Knut Myking

Historia om terrengsykling i Ål kan trekkast opp langs tre linjer. Desse tre linjene har ført fram til det sykkelmiljøet og dei ulike oppfatningane av sykling i Ål no.

Den første linja kan knytast til sykkelen som samfunnsbygger i tidsperioden frå Bergensbanen vart opna fram til biler vart frisleppt i 1960. Her finn me døme i Hallingdølen på sykkelen som del av eit allsidig idrettssliv og samfunnsliv. Sykkelen gjorde folk meir mobile enn før. Tidlegare var det føter eller hesteskyss som gjaldt sommartids. Med Bergensbanen kom sykkelen inn i bygdelivet ilag med mange andre fenomen. Sidan vegnettet var av ein enkel standard kan sykling på denne tida reknast som terrengsykling. Stiar og kjerrevegar vart utfordra anten syklande eller trillande på sykkelen av dei som hadde skaffa seg slik farkost. Sykkelen var nok også til god nytte i motstandsrørsla under krigsåra. I etterkrigstida vart sykkelen utløysande for arbeidsliv og samfunnsliv ved at folk vart mykje meir mobile. Frå 60-talet kom bilane for fullt og prisane på sykklar sank. DBS fabrikk i Sandnes forsynte Noreg med millionar av sykklar fram til nedlegginga i 2000. Frå 60-talet vart sykkelen også tilgjengelig for barn og unge som no kunne nytte sykkelen til lek og moro, skuletransport og andre formål. Trafikktryggleik vart eit betydeleg tema frå 60- talet og utover. Ei anna linje for terrengsykling i Ål kan knytast til idrettssmiljøet. Innbyggjarar med sans for fysisk fostring valde raskt sykkelen som reiskap, gjerne som eit barmarksubstitutt for å halde formen ved like til skisesongen starta. Langrenn, skiskyting, og skihopp var og er alle aktive miljø i bygda som nytta sykkelen til trening om sommaren. Samtidig kan ein tenkje seg at sykkelen var betydeleg for utøving av jakt, fiske, fotturar og bærplukking fram til bilen vart allemannseie. Tradisjonen for terrengsykling som idrett kan knytast heilt tilbake til 30-talet då det vart arrangert syklingens dag i Ål. Terrengsykkelklubben Andebarkji TSK vart etablert i 1998 og kan plasserast i denne historielinja.

Syklingens dag i Ål.
Søndag var det syklingens dag over hele landet. I Ål deltok Ola S. Breie, Kr. Vareberg, Harald Torsgård, Olaf M. Slettemoen, Os. R. Stave og Emb. Bæra. Beste tid hadde Breie med 40,45. Alle 6 klarte fordringene til merket.
De to foregående år har 28 stykker tatt merket. De som ikke hadde anledning til å møte, kan avlegge prøve for sykkelmerket nu søndag.
Ål idrettslag.

Hallingdølen, 18.06.1937

Fjell idrettslag
skipa til sykling um turistmerket søndag 12. september. Det vart sykla frå Bergaplass i Leveld med vendemål ved Rande-brui i Vata. — Vegane her eignar seg framifrå til slik sykling, med di ein ikkje har dei «vaskebretti» som me mest alltid har etter hovudvegen.
Det var med 12 gutar og 3 gjentar — alle greiddde merket.

1. Sigurd Berg	tid 37.22
2. Ola Ødellen	38.15
3. Gisle Gudmundson	38.45
4. Helge Svarteberg	39.04
5. Asle Haugen	40.13
6. Sevat Telgen	40.57
7. Edward Øygard	41.14
8. Ola Skarsgard	41.45
9. Embrik Thon	41.48
10. Melchior Bakken	41.51
11. Sevat Svarteberg	41.56
12. Ola T. Skarsgard	42.08

Gjentar:

1. Borghild Løken	tid 48.42
2. Guri Svarteberg	50.55
3. Aagot Svarteberg	51.33

M.

Hallingdølen, 01.10.1937

Ei tredje historisk linje kan knytast til det alpine skimiljøet i bygda med referansar til folkedans, fjelltelemark, snøbrett og frikøyring på ski. Dette miljøet fekk auga opp for terrengsykling tidleg på 2000 talet, samtidig som utstyrsrevolusjonen eskalerte i sykkelbransjen. Også i dette miljøet vart sykkelen opphavelig sett på som eit substitutt for mangel på snø. Fokuset til dette miljøet var meistring og oppleving, i skianlegg og utanfor allfarveg. I 2009 vart Ål Kranklag DA etablert av lokale eldsjeler som seinare vart Hillbilly MTB AS. Dette føretaket har arrangert festivalen Hillbilly Huckfest sidan 2009. Miljøet kring denne festivalen kan plasserast inn i denne siste linja som utfyller historia om terrengsykling i Ål.

Desse tre linjene kan alle knytast til oppstarten av prosjektet Tråkk N Roll Ål i 2015. For å vite kvar me skal er det som kjent bra å vite kor ein kjem i frå. Litt av poenget med å trekke fram desse historiske linjene er å vise at til tross for mykje mediemarksemd og aukande sal er ikkje terrengsykling å rekne som «keisarens nye kler». Terrengsykling har eksistert og rørt seg i bygda i generasjonar, her som andre plasser i verda.



Graving av sykkeløype til Huckfest. Til høgre, sykling under festivalen Foto: Vegard Breie

KJELDER

- Andebarkji TSK, v Ole Bjørn Tretterud
- Hallingdølen, 3570 Ål, div artikler i arkivet.
- Rabben Brekke Magnus, "Sykkelen historie i Norge" 2017, Museumsforlaget Oslo
- Ål bygdearkiv v Ola Terje Oleivsgard



Kraftprøvet Nina Güssler frå Geilo og makker Hans-Jürgen Stauber vart nummer fem i eit åtte dagars etappertitt på terrengsykkel i Alpe. Foto: Sigmund

Femteplass i Alpane

Nina Güssler frå Geilo og lagkamerat Hans-Jürgen Stauber vart nummer fem av 60 tomannslag i sykkelrittet Trans Alp.

Torbjørn Gunhildgard
tgunhildgard@halden.no

Tyskfødde Güssler var tilbakke i heimtrakten då ho deltok i terrengsykkelrittet Trans Alp. Saman med mosjonisten og komponisten Hans-Jürgen Stauber deltok ho i mix-klassen i eit åtte dagars etappertitt over 670 kilometer og 21.500 høgdemeter.

Güssler og Stauber vart nummer fem av til saman 60 lag i mix-klassen.

Det var ein krevjande, artig og spennande konkurranse. To dagar var det kaldt og snø i høgda. Me hadde ikkje nok støtteapparat, så me måtte greie oss sjølv og er veldig fornøgd med at me greidd oss så bra i forhold til mange andre som hadde fleire servicebilar, opplyser Nina Güssler til Hallingdølen.

Neste år håpar ho å få sølskap av fleire hallingar i Trans Alp.

Hallingar i sykkel-NM

NM i terrengsykkelmaraton vart avvikla i Sarpsborg i helga. To syklistar frå Andebøkkjell deltok og hevdde seg bra.

Junior Ole Martin Slettemoen Brene kom på pall. Gølingen vart nummer tre av 14 deltakarar i junior-klassen på tida 3.46,47. Thomas Engelskjeld frå Halden vann klassen på 3.34,40.

I senior-klassen vart Nils-Gunnar Arnegard nummer 25 av 90 startande på tida 3.37,33. Lars Ragnar Mørnengen, Lillehammer vann på 3.14,38.

- Ein draum har gått i oppfyllying

■ Sykkelpark ved Sando

■ Opna under Hillbilly Høkk

Fredag opna den nye sykkelparken i samband med Hillbilly Høkkfest.

Mari Fjortoft Bjørnstad
mfb@hallingdølen.no

Blide små og store hadde tatt turen til Sando i Al for å innvie drit jumps og pump tracks.

Ein draum

For to år sidan troppa to unge gutar opp på kontoret til kultursjef Hilde Bjørnstad.

Dei kom med teikningar på korleis dei ville ha ein sykkelbane, og spurte om eg kunne lage ein slik til dei, fortel ho.

Dei to gutane var Elvind Hølsen og Lars Gunnar Frydenlund, og dei var sjølvstyg i sykkelparken denne dagen.

Det er berre heilt fantastisk, var dei to einige om. Endeleg fekk dei sykkelparken dei ynskte seg. Den var til og med betre enn dei hadde trudd.

Sidan den vart ferdig, har dei vore der både seint og tidleg.

Proffbane

Al kommune leigde inn sykkelentusiastar frå Al for å planlegge utbygginga. Dei fekk igjen noko av dei beste syklistane i Norge til å hjelpe til.

Resultatet er visstnok ein av dei aller beste banane i Norge ifølgje Knut Myking som er ein av sykkelentusiastane på Al.

Banen gjer på fleire vis folk dyktigare til å sykle, fortel han.

Blant anna er det rundt banen det dei kallar pump tracks. Dette er dampar som ein skal «pump» seg igjennom utan å bruke beina. Dette saman med alle dei andre moglegheitene gjer at ein blir betre på sykkel.

Samlast

Endå viktigare er kanskje at sykkelparken samlar unge i alle aldrar til fellesskap og lek.

Vegard Breie som er ein av initiativtakarane til Hillbilly Høkkfest, fortel at sykkelparken allereie har vorte umåtelig populær.

Det er folk her stort sett heile tida. Det er moro å sjå at den blir tatt i bruk, fortel han.



Endeleg: Elvind Hølsen og Lars Gunnar Frydenlund la fram teikningar for korleis dei ynskte seg ein sykkelbane for to år sidan. No er den endeleg her.



Stimulerer: Banen er bygd for å utvikle syklistane på mange plan. Vegard Breie filmar.

Hjelm til alle Sando-ungar



■ **Hjelm er stas, meiner Sando-ungane.** Både på sykkel og slalåmski ferdest ungene tryggare når sikringa mot hovudskader er god.

Alle skulebarn i Sando, Al, aksjonen. Anne Grete Torkjel Slåtto, har hjelm når dei sykkel etter vegen. Etter initiativ etter vegedgruppe er det kjøpt inn gode barnehjelm, som skal brukast under sykling og alpinist. Barne trykjer hjelm er topp, og ingen gruar seg for å bruke denne sikringa. Då Trygg Trafikk og politiet hadde ein trafikkaksjon på Sando i for, vart ideen om hjelmkjøp til. Est forsk trafikkulykke i grenda der ei jente fekk hovudskader og gjorde nok sitt til at samtlige foreldre i denne interesserte i denne mellom anna ved å føye ein ny regel til skulereglementet. Alle barn som sykkel til og frå Sando skule skal bruke hjelm. Men det har ikkje vore problem med å få barna til å bruke hjelmen, det er verkeleg stas, fortel Anne Grete Slåtto. Hovudskader er vanlege for sykklande barn. Også i alpinbakken er denne typen skader vanlege. Vi håpar at dette initiativet frå Sando vil føre til at fleire skular tek opp ideen, og reduserer faren for alvorlege hovudskader blant sykklande og slalåmski barn, meiner Slåtto.

På sykkeltur til Reineskarvet

det ikke ofte en møter på syklistar langt til fjells. 18-åringene Anders Bergene og Michael Devor fra Oslo har imidlertid testet fjellveier og merke stier i Bergsjø-traktene i Al.

slutt så vi hytta. Endelig var vi framme, etter en 8 timers lang tur. Vi våknet dagen etter på stule og fulle av blåmerker, men vi bestemte oss for å sykle en like fin tur denne dagen. Vi startet i en sløyfe vestover, over Krosshova og endte ved Bergsjø høyfjellsstasjon. Videre opp mot Vardhova og over Kollshova. Storsletta og meisen opp til Hestehova. Herfra kom vi i mot et uendelig terreng der syklistene måtte bære noen kilometer. Men plutselig tok en kene i bakket på den ene sykkel. Dermed var det bare å komme seg hjem. Men opplevelsen lokker oss tilbake ved en senere anledning.

Anders Bergene
Michael Devor

Sykkelen 200 år

Det er vel ikkje enkelt å slå på året å stadfeste alderen på trasykkelen, men det blir hevda at det er 200 år sidan at det fyrste brukbare tohjulssykkelen vart laga. Det var ein franskman som hadde snikra den isamen. Sykkelen hadde to trehjul, og ei fjæl eller trebjelke som bær desse hjula saman, frå senter til senter. Midt på var det ei fjæl til å sita på, endå syklistene kom seg fram ved halvveges å ligge med hendene på eit slags styre utan styring, og bruke føtene til å sparke på ymse vis ned i vegbanen.

Altså nær det me guringane miksa i saman og sette til utover bakken i gardsromet til me enda i betrakosten, med skråmer i skinn og ritt i bukse og trøye.

Mange store bruksartiklar har sett si fyrste utgåve som eit fantasiprodukt. Det heitast at den fyrste namnkjende rosemålaren her i landet, Truge Gunhildgard, ein fantasifull kar, også prøvde seg med å flegge. Han misunde trøkene slik dei slengde seg omkring i Voldalen. Han laga seg venger dekte med bjørkenesver og gjorde eit prøvande hopp frå eit fjelle for høgt fjestak. Og kom frå det med livet. Det fortelst elles at den seinare Torkjel Juven i Usterdalen og gjorde eit slikt eksperiment. Han fekk ein mjuklanding i mjølkakken. Dermed var det punktum for vidare eksperimentering i den lei.

Ordet sykkel er ei forkorting av «bicycle», egentleg «sto-hjul». (Opphavleg latinsk cycus - ringhjul.) Ogso sykkelon fann mange utgåver før den stabiliserte seg for omlag 100 år sea. Det som har kome seipare er fiske ting, men hovudprinsippet med to hjul, ei ramme som held desse saman, styrbar forhjul, og pedalar med trosse til baknavet, har ikkje endra seg.

I 1817 var utviklinga komen som langt at tyskaren Karl Fredrich von Drais fekk til ein styrbar tohjulssykkel, velocipeden, men enno utan trøer. Ein dætte sparke seg framover, derav namnet som egentleg tyder «rask med føtene». Oppfinninga vann ikkje fram endå det var laga ein del av desse, ogso i andre land.

Fyrst i 1839 fann dei på å setja pedalar på forhjulet. Av gode grunnar måtte ein harde seg på flomark for at ikkje farten skulle bli for stor. Men so var det ein glegging som fekk laga bremseklossar på framhjulet.

Franskmannen P. Michaux var den fyrste som produserte sykklar i større stål. Omlag 1870 hadde han ein sykkefabrikk med 300 tilsette. Dei laga 5 sykklar om dagen. Franskmennene var dei leiðande i sykkelproduksjonen til den fransktyske krigen i 1870-71, då England slo til og vart leiðande. Ei tid.

I 1876 gjorde breten H. J. Lawson ei viktig oppfinning med sykkelkjøda og pedalar.

Sykkelen utvikla seg elles i bruk ettersom vegnettet vort bygd ut. Endå det skulle ikkje rare stigen til før ein kunne like seg fram med ein sykkel. Til sine tider var det nærast å samanlikne med dagens terrengsykling. Det var i alle høve ingen «fornyelse» å sei på ein slik sykkel. Han hadde rett nok gummi-hjul, men dei var kompakte, som på dei fyrste bilane.

Men likt seg, det var stadig spørsmål om å få større fart på sykkelon. Eit eksperiment var å laga framhjul stort, og me fekk den kjende Velocipeden eller «Vette-Peters» i 1872. Men det vart ingen suksess. Det var vanskeleg å koma opp på ein slik sykkel. Og hadde ein greid det vart det å sita gagle for å halde balansen. På Hol museum har dei ein slik.

På ein Holsdag vøgdje turistsef Klæve livet for å demonstrere slik sykling.

Denne sykkelon hadde løft for å velte. Derav og namnet. Og då det vart fleire ulykker av den grunn, ogso med skaden til falgene, kom sykkelon av mote. Den var dyr. Prisen i 1890 var 250 kroner.

Den siste store og avgjerande oppfinninga for sykkelon kom i 1890 med luft i ringane. Det var dyrlige, englendaren John Boyd Dunlop som fann på dette. Fem år seinare kom trihjul som gjorde at ein kunne halde pedalane stille om sykkelon gjekk av seg sjølv



Tollef Trastheim, HØ, med sykkelon omlag 1910. Som ein ser, fotografen hadde med eit teppe som bakgrunn. Sykkelen hadde ikkje kjedokasse, endå, men forhjulsbremse med ei kloss ned på hjulet.

i utfordrende.

Her i landet var me tidleg ute med å dra nytte av sykkeloppfinninga. All i 1880-åra vart Kristiania Velocipedklubba stifta, og snart var det mange sykkelklubbar rundt om, i byande.

Den fyrste syklisten ein såg i Hallingdal skal ha vore i 1881, då ein negar sykka gjennom dalen, opp Homsedal og over til Vestlandet. Folk snakka lenge etterpå om dette, både om der farga skopiset og den merkelege doringen.

I 1902 vart det arrangert eit «sykkelnitt» for Hallingdal og Krødsherad, so då måtte alt mange ha fått seg slike framkomst-middel.

Med sykkelon, som med den seinare bilen, i den fyrste tida var det folk med pengar som kunne ha råd til noko slikt, og folgeleg vart det status å ha ein sykkel. For so kom bilen etterkvart utover på 1900-talet, (den fyrste bilen kom gjennom Hallingdal i 1909). Utover på bygdene tok dette si tid. Difor var det ikkje sjeldan at folk fotograferte seg med sykkel, ein eller fleire i lag, so seint som i 1920-åra.

Under siste krig hadde sykkelreparatøren ein gulløider. Mange var flinke og fekk nye eikar i hjul som nærma seg årtetal å stå til. På slutten vinka hjulet i alle leier, gjerne med eit innlegg eller to, eller ein tøm rundt eit dekk som truga med å eksplodere. Og deler som hadde roki vart sveisa i saman, eller bytte med andre, gamle delar. Ein god sykkelreparatør hadde lager av gamle sykklar, meir og mindre defekte, men der eitt og anna kunne koma til nytte. Det gjekk mange år etter krigen før dei fleste hadde sjansar på å få ein ny sykkel. Dessutan kosta han endå so mykje, i forhold til det ein tente då, at det var ikkje for ein vanleg ungdom å tenki på noko slikt.



«Der hvor den bruttast stuper, setter han utover...» Frå venstre Ole Bjørn Tretterud, Kjell Ege, Bjørn Botten og Harald André Jorde.

Mot mål med mange-kamp for halvgalne

Ungar er ikkje aleine om å finne på galskap. På Torpo og i omegn er eit par titals halvgamle mannfolk i ferd med å avslutte ein mange-kamp utanom det vanlege.

«Drive rei å varme opp? Æ're tillatt det, altså? Det syns e æ på grensa!»

Tenposykling rundt idrettsplassen er ei av øvingane som blir avvikla. Og som det brukar å stå i skulestlane: «Etterpå var alle einige om at det hadde vore ein fin tur!»

Ein ting til kunne dei einast om då alle vel hadde fått att pusten.

Det var grådig tungt bort-på grusen der!

Avsluttar med reker

Tidlegare på kvelden hadde dei sykla utover, og etterpå stod terrengsykling på programmet. Dagen etter var det tid for diverse friluftssøvingar.

Men 50-kampen dreiar seg langtfrå berre om idrett. Dei har spelt darts, og dei har køyrt snøscooter (når han fyrst ville starte). Dei har hatt stolpeklattring, og dei skal køyre motocross. For å nemne noko.

Avslutningsøvinga er ikkje den minst originale: Rekereinsing. Om å gjere å reinske mest reker på fem minutt!

På med at me treng ein sponsor til avslutninga, gliser Ole Bjørn Tretterud.

Høgdeskrekke

Hallingdølen kunne ved sjølv-syn konstatere at konkurran-sen er alvorleg nok når han pågår. Vinnarinstinktet er lett å lokke fram hjå dei fleste av oss.

Men sjølv om det blir fært nøyaktig rekneskap og det



Snart klare for rekereinsing og øving nummer 50. Frå venstre Eivind Torsethaugen, Ole Bjørn Tretterud, Harald André Jorde, Kjell Ege og Bjørn Botten.

skal kårast ein samanlagtvin-nar, er den sosiale sida likevel den viktigaste ved 50-kampen. Det å kunne motast, fleipe litt med kvarandre og ikkje minst «analyse» prestasjonane etterpå.

Og i kategorien «analyse» står arrangør Tretterud si stolpeklattring i ei særstilling.

Eg har høgdeskrekke. Å fy så redd eg var då eg måtte klatre opp i toppen av stolpen du ser der borte, vedgår han.

«Ja, du skal sett'n då! Då van kj rare krenningar'n, kommenterer Eivind Torsethaugen.

Matnyttig

Dei fleste av dei rundt 20 som er med på 50-kampen, er frå Torpo. Men det er også deltakarar frå Al og Nes.

► KJELL SLÅTTEN

2.2 UTVIKLING OG HISTORIE

Det er noko usemje om kvar, og kva tid terrengsyklinga oppstod. Syklistar frå Santa Cruz i California, USA hevdar dei var fyrst, men det er ikkje ein canadiar frå Vancouver samd i. Samstundes vil nokre britar kaste seg inn i diskusjonen. Som rørsle skaut sporten fart på 70-talet, som ein del av hippiekulturen. Etter kvart vart det ulovleg å sykle på grusvegane dei ofte nytta seg av, og då blei det til at mange av syklistane organiserte seg og starta å utvikle eigne nettverk for sykling. Bygging av stiar for rekreasjonsformål var ikkje noko nytt, då stiar til vandring allereie var vanleg å bygge ut. Sidan då og fram til i dag, har frivillege utvikla enorme stinettverk over heile Nord-Amerika. Allereie frå starten av, var det mykje konkurransepreg på syklinga, og på 90-tallet var terrengsykling blitt fleire konkurransegreiner.

Terrengsykkeldestinasjonar har oppstått på ulike vis, ulike plassar i verda. Ein kan grovt sette to ytterpunkt, der den eine er ei rein komersiell utvikling, medan motpolen er stinettverk utvikla av syklistane, for syklistane, såkalla organisk utvikling. Dei fleste destinasjonane er ein kombinasjon av begge. Destinasjonane som kombinerer dei to tilnærmingane vil kunne skape noko unikt og autentisk. Når syklinga har starta å ta av har ein behov for ordna rammer og tydeleg retning i satsinga. Mange av terrengsykkeldestinasjonane i Nord-Amerika var opphavleg utvikla av lokale syklistar, men etter kvart såg ein at stiane var ettertrakta og at folk kom reisande for å sykle dei.

I Noreg har terrengsykling vore på agendaen sidan 80-90-tallet med ein liten nisje som sykla på sti, medan fleire sykla konkurransar ala Birkebeinerrittet (arrangert første gong 1993) og liknande konkurransar med trasear for det meste på grus- og traktorvegar, og nokre strekk på asfalt. No er det sykling på sti som er ettertrakta og om nokre år vil sykling på sti vere like populært på sommaren som det alpint og toppturar på ski er om vinteren.



Foto: Larry Cragg / Marin Museum of mountain biking

Joe Breeze, ein av pinoerane innanfor terrengsykling.

2.3 KVA ER TERRENGSYKLING?

Terrensykling er ei fellesnemning for ei rekkje ulike sykkelaktivitetar. Mange av greinene har sitt opphav i konkurranseformer, og her kan ein nemne i fleng. Me vil ta med dei mest vanlege greinene, men det må poengterast at terrensykling ikkje først og fremst er ein konkurranseidrett. Mange av greinene overlappar i stor grad med kvarandre, og det er ikkje naudsynt med spesialanlegg for alle kategoriane. Eit stinettverk kan tene fleire av greinene. Her har me tatt med ei oversikt over dei vanlegaste greinene.



Foto: Vegard Breie



Foto: Andebarkj TSK

SYKLING PÅ GRUSVEG

Sykling på grusveg handlar ofte om å sykle lengre distansar og gjerne med gode naturopplevingar. Mange grussyklistar motiverast av dei klassiske grusritta som har eksistert i Noreg siste 20-30 år t.d. Birkebeinerrittet. Dei siste år har deltaking på slike ritt stagnert, og dei ivrigaste birkensyklistane søker no meir mot sti enn grusvegar. Sykling på grusvegar er no mest populært for dei over 40. Grussykling krev ikkje god sykkelferdigheit, men er ikkje å regne som lågterskel. For å få meistring må ein sykle langt, noko som er slitsamt, einsformig og lite motiverande for barn.

CROSS COUNTRY(XC) / RUNDBANE / MARATON

Cross Country, heretter kalla XC er ei fellesnemning for terrensykling der ein beveger seg på tvers av landskapet, opp og ned. XC er ofte eit konkurranseformat og då snakkar me høvesvis om rundbane og maraton. Rundbane er ein konkurranseform der ein sykklar mange runde i ei løype på 4-6 km, medan maraton er sykling over lengre distansar, gjerne rundt 80 km. Her er det mykje fokus på trening, lengre distansar og meistring på sti.

STISYKLING

På mange måtar liknar stisykling både på XC og Enduro, men det er ikkje ein konkurranseform. Syklinga går som regel føre seg i småkupert terreng på naturlege stiar. Dei siste år har det vakse fram ei rekkje dedikerte stisykkelanlegg med oppbygde stiar tilpassa ulike vanskegrad. Fokuset her ligg mykje på meistring, naturoppleving og adrenalin. Det er dette me ser på som det største vekstsegmentet innanfor terrensykling.



Foto: Tråkk N Roll/Paul A. Lockhart

UTFOR (DOWNHILL)

Sykling med utelukkande fokus på nedoversykling, er òg å finne i konkurranseform. Ein nyttar gjerne heis eller bil som transport til toppen. Løypene finst i ulike variantar og vanskegrad, men ein kan grovt sett dele inn i tekniske stiar, og maskinbygde parkløyper med hopp og element.



Foto: Vegard Breie

ENDURO

Enduro er eit konkurranseformat der ein har fartsetappar som fortrinnsvis går nedover. I likskap med bilrally er det den samla tidsbruken på fartsetappane som gjev resultatet. Sjølv om Enduro er eit konkurranseformat er det mange som vil kalle seg sjølv endurosyklistar, sjølv om dei ikkje konkurrerer. Om det sykklas mot klokka eller ikkje, er det sykling på nedover på sti som er fokus, gjerne lange samanhengande stiar som byr på mykje adrenalin. Miljøet har voks mykje i Noreg dei siste 5 år og er etter kvart blitt ei kjøpesterk kundegruppe.



Foto: Rekkje

ELSYKKEL (PS! IKKJE EIN EIGEN KATEGORI)

Elsyklar tek over stadig større marknadsdel, også innan terrensykling. Terrensyklar i alle kategoriar er no mogleg å få med motor. Dette er ikkje ein eigen kategori, men inntoget av elsyklar vil gje nokre endringar i bruksmønster. Den største endringa dette vil føre til over tid, er at syklistane dekkjer større område per dag med sykkelaktivitet. Ein er difor avhengig av å ha nok stiar. I tillegg trur me det vil kunne føre til både brukar- og grunneigarkonfliktar.

2.4 TRENDAR

Sykkelloptimaliserte stiar og løyper for sykling

- I samanheng med terrengsykkelsatsingar vert det bygd lågterskel sykkelløyper der ein kan nytte den sykkelen ein allereie har. Dette gjer at ein når ei stort volum av brukarar

Kategoriane smeltar meir i lag

- Syklistane ynskjer varierte turar. Flyt, motoriske utfordringar, trening, naturoppleving er viktige ingrediensar.
- Ulik vekting mellom brukarar kva som er viktigast, men dei fleste ynskjer litt av alt.
- Syklane blir stadig meir kapable og kan takle både grovt terreng og lengre transportetappar -> ein terrengsykkel til alt.

Effektiv turar i nærleiken av der folk bur:

- Etter kvart som terrengsykling er noko ein driv med i ferier eller helger vil mange ynskje å sykle i kvardagen. For barnefamiliar er det difor viktig at ein kan ta raske turar i nærleiken av der folk bur. Dette gjeld både for at barna kan bruke anlegga på eiga hand og for foreldra som får pressa inn ein kjapp tur i ein ellers hektisk kvardag. For ein sykkelentusiast som har ein time til rådighet er det viktig at turen er effektiv og ein får tråkka på og kjent litt på adrenalinet.
- Sykling som gjer at ein ikkje treng å sette seg i bilen.
- Folk vil ikkje bruke tid på knot, men få best mogleg sykling av den avsette tida.

Endring i ritt og arrangement

- Nedgang i deltaking på "grusritt".
- Birkebeinerrittet har halvert talet på deltakarar dei siste 10 åra.
- Auka pågang på meir stiorienterte ritt, t.d. Ultrabirken og Terrengsykkelrittet.
- Mange stisykkelfestivalar utan konkurransefokus.
- Internasjonalt er deltaking på enduroritt i vekst, men i Noreg har deltakinga stagnert.



Stisykling for alle! Her testes ei rykende fersk løype i Hemsedal, realisert gjennom Tråkk'n'Roll prosjektet.

2.5 KVIFOR TERRENGSYKLING?

Lokalsamfunnet i Ål har fleire kvalitetar som utmerker seg særskild i bygdas profil. Kvalitetar som utmarksbruk, helse og kultur veg tungt i profilen til Ål. Sjølv om Ål ikkje har same destinasjonspreg som nokre andre stader i Hallingdal, er Ål fortsatt ein betydeleg aktør i reiselivet, særskilt med tanke på talet av hytter i kommunen. Utvikling av terrengsykling kan knytast til alle desse kvalitetane og styrke identiteten til bygda Ål. Her tek me ein gjennomgang av korleis terrengsykling kan bidra positivt i utviklinga av Ål.

2.5.1 REISELIV

Reiselivsnæringa er ei av dei raskast veksande næringane i verda, og aktive ferier er den delen av næringa som veks raskast, og som er venta å bli den største marknaden på sikt. Sykling er ein del av dette og det meldes om at sykling, i lag med vandring, er dei mest etterspurde aktivitetane folk ynskjer å drive med når dei er på ferie sommartid. Det held ikkje å sjå på naturen lenger - ein skal **delta** i naturen.

Terrengsykling som reiselivsprodukt er noko som dei siste åra har dukka opp på alle kontinent. Nord Amerika var tidleg ute, sidan kom Storbritannia, Alpane, New Zealand med fleire. I Noreg har Trysil stått for den fyrste vellukka reiselivssatsinga opp mot terrengsykling. Det er ulike forretningsmodellar knytt til kapitalisering av terrengsykkelturisme. Felles for alle er at det ikkje er vanleg å ta betalt for at folk sykklar på stiane, men at verdskapinga skjer på tilboda rundt. Det kan vere servicetilbod direkte knytt til aktiviteten, til dømes heis eller biltransport for å koma seg til toppen, det kan vere parkering, overnatting, servering og andre servicetilbod. Verdskapinga skjer altså ikkje på sjølve stien, men på alt rundt. Stiane er samstundes grunnpilaren i satsinga. Ingen spesifikke sykkeløyper, ingen verdiskaping. Ein kan sjå på stiane som faktoren ein kan gange kassaapparata med. Dess betre og fleire stiar ein har - dess betre inntening kan ein vente seg. Stiane er difor heilt naudsynte for å skape næring frå terrengsykling.

Dei siste 10-15 åra har terrengsyklinga lagt frå seg meir enn merke i skogen. Gjennom utbyggingar av omfattande stinettverk

for sykling har mange bygder klart å snu fråflytting til innflytting, og konkurrar til nyetableringar. Dette har no spreidd seg til avsidesliggande bygder på fleire kontinent, og talet på sykkeldestinasjonar er i rask vekst. Dei ferskaste døma no er frå Tasmania, ei øy tilhøyrande Australia. Ei av bygdene, Blue Derby, har gått frå å vere ei fråflytting gruvebygd til å bli ein av verdas mest ettertrakta terrengsykkeldestinasjonar.

Her har ein på bakgrunn av nøye planlegging og gjennomføring fått til skikkeleg kassasuksessar knytt til terrengsykling som reiselivsprodukt. Hotell som har vore stengt i årevis blir opna, nye restaurantar kjem til, og ein ser eit samfunn som har klart å snu fullstendig takka vere ein pågåande investering i eit sykkelspesifikt stinettverk som no teller 125 kilometer.

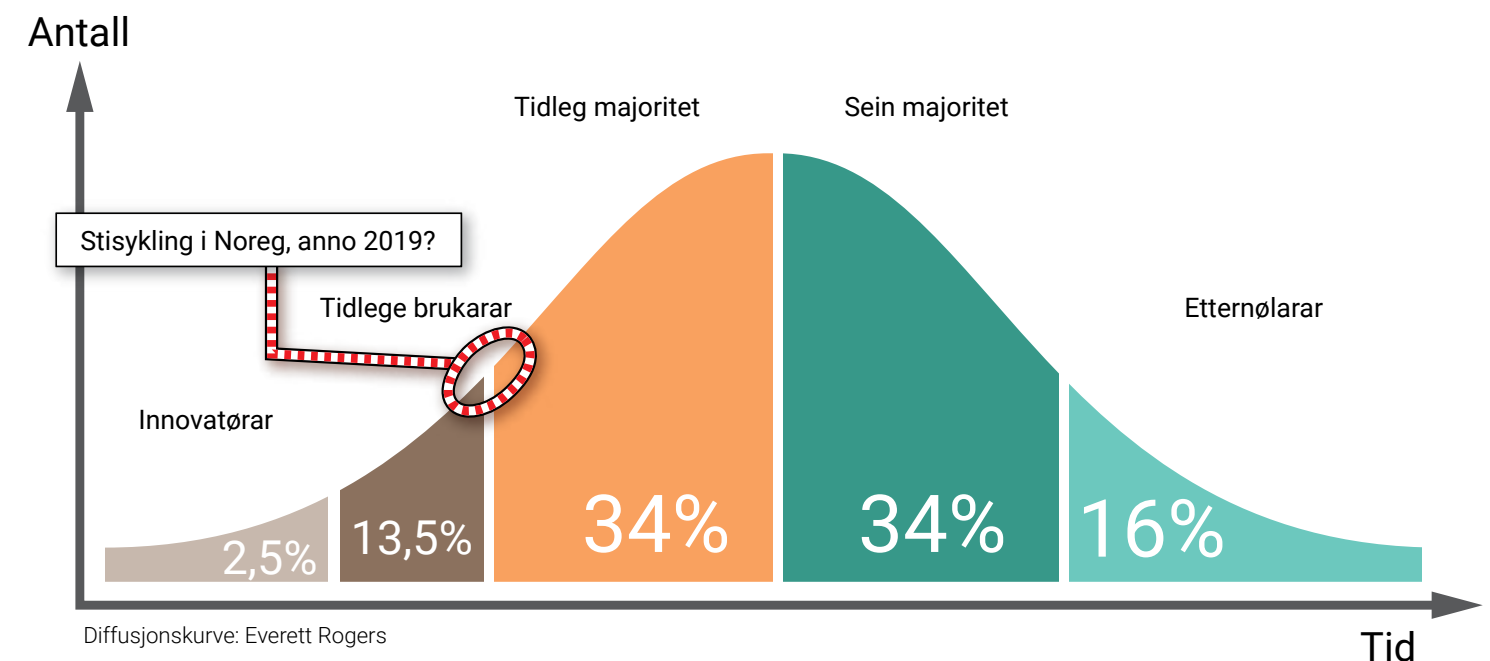
Ein fellesnemnar på dei fleste suksessane er at ein har bygd stiar som er kjekke å sykle for eit breitt spekter av aldrar og vanskegrad. Ein kan tilpasse tilboda til den brukergruppa ein ynskjer å tiltrekke seg. I dei fleste høve vil det seie å bygge enklare stiar. Då er det ikkje **terrengsykkelnisja** som er målgruppa, men alle dei som kan sykle. Då er marknaden mykje større og ein sikrar betre inntening.

Når det kjem til verdiskapinga i samband med terrengsykkelsatsingar er det ikkje berre snakk om direkte inntening knytta aktiviteten og servicetilboda. Ein ser meir omsetning i ulike sektorar. Ein har mange døme på auka boligprisar og tomtepriser i samband med sykkelatsingar. Nemnde Blure Derby, og Trysil kan er to dømer.

Er terrengsykling berre ein farsott som om nokre år blir sett i bås med tomme symjebasseng på høgfellshotell? Me trur ikkje det, og det er gode argument for at dette ikkje vil skje.

Grunnen til at terrengsykling i Noreg ikkje tok av på 90- og 2000-talet har mykje med utstyret å gjere. Stiane i Noreg er stort sett så knotete at det var berre for sær interesserte våghalsar. Stiane har ikkje endra seg i stor grad sidan den gong, men syklane er vidt forskjellige! Utvikling av nye sykklar har spelt ei sentral rolle i utviklinga, og gjer at sjølv dei knotete stiane i Noreg, no er farbar med ein god terrengsykkel.

Me ser mange årsaker til terrengsykling har blitt så stort, og forventar å vekse mykje i framtida. Den fyrste er endring i aktivitetsmønster. Dei siste tiåra har det kome fleire fartsfylte aktivitetar som blir utøvd i naturen. I tillegg til terrengsykling er toppturar på ski, klatring, tinderangling, kiting, surfing døme på aktivitetar som har hatt ein eksplosiv vekst i tal utøvarar dei siste 10-20 åra. I dei tidlege åra til desse aktivitetane såg ein på aktivitetane som ungdomsopprør, men no har fleire av dei blitt daglegdagse for mange. Ofte nyttar ein diffusjonskurva når ein skal beskrive korti folk tek i bruk ny teknologi. Her nyttar me same kurva for å vurdere kor me trur stisyklinga i dag.



Som me ser er terrengsyklinga kome eit stykke på veg. Når ein bygger stiar og løyper tilpassa den sykkel folk flest har, blir det ein aktivitet for majoritetane. Dette har dei klart på Trysil, og den største kundegruppa er folk som ikkje vil sjå på seg sjølv som stisyklistar.

Me veit at dersom ein bygger lågterskelanlegg vil det hjelpe mykje på rekrutteringa. Men kvifor skal plutselig alle sykle terrengsykkel? Det er ikkje slik at alle må sykle terrengsykkel, men me ser mange samfunnsnyttige effektar av auka sykkelaktivitet, og me trur at alle som kan sykle vil ha glede av terrengsykling!

Store ringvirkninger fra sykkelsatsing i Trysil

Tallene viser at Trysil fortsetter å vokse om sommeren.

[Del på Twitter](#) [Del på Facebook](#) [Tips en venn](#) [Skriv ut](#) 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 syklete 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 sykkellesong. 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)

Artikkel hentet fra www.langrenn.com, 19.02.2019

2.5.2 TERRENGSYKLING SOM SAMFUNNSBYGGAR

Terrensykling for mange er ikkje ein aktivitet som dei er ferdig med når dei kjem heim. Det er ein livsstil. Sykling i terreng og langs vegar er ein del av ein aktiv livsstil i dagens og morgondagens friluftskultur. Dei som sykklar i terrenget har kanskje lettare for å velje sykkel framfor bil. Med dagens samfunnsutfordringar med m.a. livstilsjukdommar og ynskje om eit grønt skifte kan sykling vere ein del av løysinga.

Dei siste åra har me sett ein ny generasjon som etablererer seg på landsbygda i Noreg. Unge folk slår seg ned i bygdene for å leve tettare på naturen og dei aktivitetane ein kan drive med der. Mange er opptekne av nyskapande friluftsliv, og vil bruke meir tid på å drive med aktivitet i kvardagen, i motsetning til å bruke mykje tid på reising frå byen til fjellet. Det kan vere byfolk som slår seg ned, eller utflytta lokale som kjem heim etter fullførte studiar. Førebels har desse folka vore pionerar i aktivitetane dei driv med, men me ser at lokalbefolkninga adoptera ein del av livsstilen til dei unge etter kvart. Det har me sett på skifronten, der frikøyring og topturar berre var for dei få, medan det no blir meir og meir vanleg for vanlege folk. Me er sikre på at terrensykling vil ha eit liknande utviklingsløp. Legge til rette for terrensykling trur me difor vil vere eit stort konkurransefortrinn for morgondagens lokalsamfunn. Mindre stadar med aktive sykkelmiljø der det har blitt satsa på stiutvikling, har ofte ein aktiv befolkning, og dei er attraktive for aktive besøkande. Terrensykling kan slik fungere som både naturbasert og kulturbasert reiseliv.



Foto: Knut Myking

Innflytting, då særleg av unge familiar har mykje godt for seg. Auka barnetal utjamnar demografiske skilnad, og auka folketal stimulerer lokaløkonomien, både for næringa og kommunen. I dagens samfunnsbilete er aktuelle tema som distriktspolitikk, det grøne skiftet og natursyn kjelde til debatt og engasjement. I dette bilete har sykkel og terrensykling eit potensial som knytt menneske til natur og kvarandre, gir god helse og plasserer bygdesamfunn på kartet for tilflytting og besøk.

2.5.3 FOLKEHELSE

Me ser nokre helsetrendar i samfunnet der me trur terrensykling kan vere ein positiv bidragsyter. Den eine er å aktivisere ungdom som ikkje trivst med organisert idrett. Terrensykling er ein aktivitet som gjev rask progresjon, adrenalin og mange blir hekta, slik at det blir ein livsstil. Ein kan sjå for seg mange rastause ungdommar som kan få utløp for mykje gjennom terrensyklinga. Syklinga er òg ein aktivitet ein tek med seg vidare i livet. Fråfallet frå organisert idrett er enormt i 17 års alderen, og når ein ser på statistikkane frå lagidrett er det forbausande få som driv med den idretten dei konkurrerte i, seinare i livet. Terrensykling har ein styrke her ved at det er ein aktivitet ein tek med seg vidare i livet, og i utlandet kan ein treffe folk i 70-åra som er ute på terrensykkel. Det er litt som ski. Ein sluttar ikkje, sjølv om ein sluttar å konkurrere! De r som stiane blir plassert i nærleiken av der folk bur kan dei nytte dei som ein del av kvardagen. Stiar langt til fjells er fint og flott for helgeturar, men i kvardagen er det viktig å ha kort veg til aktivitetane, så ein får pressa inn ein kjapp tur i ein hektisk kvardag. Dette er noko mange saknar med dagens tilbod. Om ein i tillegg kan nytte stiane som ferdselsårer til og frå jobb, skule og barnehagar, har ein verkeleg noko å tilby som vil gje positive helseeffektar for innbyggjarane.

2.6 BEREKRAFTIG STIUTVIKLING

Dei som har vore ein del av terrengsykkelutviklinga i Hallingdal dei siste 5 åra, har høyrte mykje snakk om berekraftige stiar. Det kjem det til å vere mykje snakk om i åra framover òg. All erfaring tilseier at sykling på eksisterande stinettverk ikkje fører nokon veg. Det må byggast stiar som er tiltenkt brukargruppa og som toler mykje vær og slitasje. Stiutviklinga må skje på avklarte områder og ein må lage modeller for utbygging og drifting av anlegga. Berekraftig sti er ikkje berre éin type sti. Stiar som strekk seg etter desse krava kan ha mange ulike uttrykk. Ein kvar sti har ei oppgåve den skal utføre. Nokre stiar skal ha fleire oppgåver medan andre stiar er meir spesialiserte.

Den beste løysinga for at stiane og miljøet skal tole den auka bruken, er å bygge berekraftige stiar. For at ein sti skal vere berekraftig må den oppfylle følgjande krav:

1. **Natur:** Stien skal ha liten påverking på miljøet omkring, motstå erosjon og blende inn i omgjevnadane. Eit overordna mål med desse stiane er å holde brukarane på stien, og vatnet av stien.
2. **Sosialt:** Stiane er utforma slik at dei reduserer konflikten mellom ulike brukarar og at han eksisterer i samband med anna arealbruk. Den må òg gi gode sykkelopplevingar.
3. **Økonomisk:** Å bygge ut eit nettverk av berekraftige stiar er eit kostnadskrevjande prosjekt. Det er difor viktig at ein har ein modell der nokre av inntektene frå syklinga går tilbake til vedlikehald og vidareutvikling av stinettverket.



Bilete syner litt av resultatet frå stibbygging på Øvre Torpo i 2017. Kurset vart arrangert av organisasjonen Skål, no Villom. Under kurset fekk deltakarane bryne seg på stibbygging både i teori og i praksis. Det var eit breidt spekter av deltakarar med ungdommar, sykkelentusiastar, grunneigarar og hytteutviklarar. Foto: Rekkje

2.6.1 NATUR

I Noreg har me tradisjon for liten grad av opparbeiding av turstiar, og stiane våre er stort sett slitasjemerker frå ferdsel, anten av dyr eller menneske, merka turstiar, samt eldre ferdselsårer eller vegar i samband med jordbruk. Dette til skilnad frå mange andre land i verda der rekreasjon i utmarksområde er populært og ein har lagt meir fysisk til rette for dette. Med mange norske auge har dette vore sett på som ein styggedom, men no står dei same utfordringane dei hadde og bankar på døra. I møte med auka bruk, nye aktivitetsformer og naturbasert reiseliv vart presset på dei "naturlege" stiane for høgt.

Den avgjerande faktoren for slitasje på stiar, er korleis dei ligg i terrenget. Stiar som ikkje er opparbeid ligg ofte der det har vore enklast å ferdest. Det er som regel der det er lite vegetasjon, gjerne i botn av dalsøkk, flate områder o.l. Ulempa ved å legge stien desse plassane er at dette er ofte område som samlar vatn. Etter kvart som stien blir brukt vil ein få problem med gjerme og ein sti som stadig utvider seg på flatene, eller erosjon dersom stien ligg i ei helling. Eit anna moment med stiar i den norske tradisjonen er at dei ofte er lagt i terrenget for å ta seg frå A til B over kortast mogleg avstand. Då vil stien gå så rett som mogleg mellom to punkt, og den vil ikkje fylgje landskapet der det hadde vore mest hensiktsmessig. Kortaste veg frå A til B gjeld dersom ein skal opp på ein fjelltopp. Det resulterer i stiar som går i fallinja, som er den linja vatnet fylgjer på veigen nedover. Dette gjev store problem med erosjon, noko ein kan finne igjen på mange av desse stiane.

Me kan summere opp dette i at alle stiar har ei toleevne. Denne avhenger av grunnforhold, nedbør, mengde bruk, plassering i terrenget med meir. Mange av stiane me har i Norge har ikkje nådd tolegrensa si, og er derfor heilt fine å gå på, og mange er fine å sykle på, så lenge tolegrensa ikkje blir overskride. I problemområde med mykje bruk kan stiens toleevne bli overskride, og naturen tek då skade av bruken. Generelt kan me sei at stiar frå denne tradisjonen har låg toleevne, fordi dei ikkje er designa og dimensjonert for å tole omfattande bruk. Slik me ser det er det difor ikkje fruktbart å berre krangle om kven som slit mest av vandrarar og syklistar, men heller gjere vurderingar om korleis ein skal forvalte stinettverket på ein gode måte. Ingen er tent med stiar som blir 8-10 meter breie gjermehol, og då må ein gå aktivt til verks med tiltak.



Klassisk eksempel på stislistasje. Stien blir breiare og breiare. Foto: Rekkje

Bærekraftig sti under konstruksjon, stibbyggarkurs Torpo, 2017. Foto: Rekkje



IMBA (International Mountain Biking Association) har samla sju prinsipp for planlegging, design og bygging av bærekraftige stiar. Me skal ikkje gå inn på dei her, men dette er metodikk som kan nyttast både til vandre- og sykkelstiar. Stiane bygd etter desse prinsippa kallar med traverserande stiar. Dei følgjer landskapet der det er mest hensiktsmessig med låg helningsgrad. Resultatet er ein sti som ikkje førar vatn, i tillegg til at det senkar terskelen for både sykkel og vandreturar. Ein nedoblirrasé bygd etter desse prinsippa vil òg hindre slitasje frå oppbremsing. Resultatet er betre opplevingar og mindre slitasje.

I Noreg har sherpastiar vekse seg populært dei siste åra. Det positive med desse stiane er at ein får ein slitesterk overflate som toler bruk i all overskoderleg framtid. Det negative er at dei som regel følgjer bratte trasear, og gjer at dei blir tunge å gå. Opplevinga av å gå i trapp er at ein blir gåande mykje med blikket inn i trappa, til skilnad frå traverserande stiar der ein ser meir av landskapet rundt. Til skilnad frå sherpastiar er traverserande stiar fleirbruksstiar som kan tilpassast vandring, springing, sykling, sykling med sykkelvogn eller byggast til fleirbruk.

2.6.2 SOSIALT

Ingen er tent med konflikter. Difor er den sosiale faktoren viktig når ein skal utvikle stiar. Den er ikkje enkel, men her er nokre faktorar som er viktig å ta høgde for i planlegginga, og som kan vere med på å lage løysingar alle kan leve med.

Ein viktig del av et berekraftig stinettverk som er meint på fleirbruk er at stiane er utforma slik at sambruken ikkje fører til konflikter. Mange eksisterande stiar har dårlege siktlinjer, og det oppstår difor uheldige situasjonar mellom brukarar. Her handlar det mykje om kultur frå både vandrarar og syklistar. Syklistane må vise omsyn til dei gåande, og dei gåande må respektere den lovgitte retten til å sykle på sti. Forsking syner at slitasje er hovudårsaken til at det blir konflikter om stiar, men som skrevet i forrige avsnitt trur ikkje me skuldfordeling er løysinga til gode stiar. Forsking syner òg at sykling ikkje slit meir på stiar enn vandring, men at det er stiens utforming og plassering i terrenget som er den avgjerande faktoren for slitasje på stien. Unntaket er om det er bratt og syklistar låsar hjula på veg ned. Då slit sykkelene meir.

Me trur at konflikt knyta til stisltasje er kulturelt betinga, og at dekkspor og generell ferdsel i naturen med sykkel er eit framandelement mange opplever som forstyrrande. Dette er forståeleg og eit legetimt argument. Det er og eit argument me trur er mogleg å ta omsyn til i utviklinga. Gjennom utvikling av sykkeloptimaliserte stiar og løyper vil syklinga bli kanalisert til dei beste opplevingane. Dei store massane vil halde seg til bygde stiar og løyper, og gamle stiar vil få ligge meir i fred frå syklistane.

GJERDE- OG BEITEKRYSSING

Det er ikkje til å unngå gjerdepasseringar når ein skal ferdast i utmarka. Me trur ikkje tradisjonelle gjerdekrysningar med manuelle grunder er ei løysning for framtida, korkje for brukarane eller for grunneigaren. Ein treng løysingar som sikrar at dyra ikkje kan passere og som er enkle å nytte for brukarane. På sykkeloptimaliserte stiar burde ein bruke ferist tilpassa formålet eller liknande løysningar. På fleirbruksti kan ein nytte vektbelasta portar som lukkast automatisk etter gjennomfart.

På stiar som blir nytta som del av det "offisielle" stitilbodet bør ansvaret for gjerdepasseringar ligge på byggherren, eventuelt dei som får vedlikehaldsansvar på stien. Det er viktig at det blir laga gode løysingar i samspel med grunneigaren når nye stiar skal byggast.

Det er ikkje å legge nye stiar gjennom beiteområdar, og eksisterande stiar kan vurderast å legge rundt beite om mogleg.

2.6.3 ØKONOMI

I forhold til mange andre aktivitetstilbod er terrengsykling litt komplisert når det kjem til foretningsmodellar. Stiane er å sjå på som ein fellesgode som kjem mange til gode. Difor er det alltid eit spørsmål om kven som skal koste utvikling av stinettverket. Finansieringsløysingar dekker me seinare i dokumentet, men når stinettverket er på plass blir det òg fort eit spørsmål om kven som skal vedlikehalde stiane. For at ein skal ha ein berekraftig utvikling av aktiviteten må det gå pengar tilbake til stiane. Dette blir løyst på ulike måtar rundt om:

Frivillege lag og organisasjonar gjer vedlikehaldet

- Pluss: Har god eigarskap og kjennskap til stiane
- Minus: Etter kvart som stiane blir mange og bruken stor blir det samla behovet for vedlikehald større enn det dei frivillege kan/vil bidra med.

Offentleg / kommunalt tilskot

- Pluss: Føreseieleg
- Minus: Vanskeleg å få midlar til drift og vedlikehald

Privat næringsliv

- Nokre stader har det vore stor suksess med såkalla "stiadopsjon". Det vil sei at eit firma tek ansvaret for éin sti og stiller med midlar og dugnadskraft for å halde stien i hevd.

Om stinettverket er av låg kvalitet, og, eller ikkje blir haldt ved like vil dette skade heile sykkelsatsinga og på sikt gi negative økonomiske konsekvensar for heile destinasjonen.



Iherdig innsats i forkant av Hillbilly Huckfest. Foto: Knut Myking

2.7 KATEGORISERING

av anlegg og tiltak

For å ha ei best mogleg utvikling er det viktig å ha ei felles plattform for kva krav anlegga skal oppfylle. Anlegg for terrengsykling er fortsatt særskilt i Noreg, og ein har difor henta kunnskap frå utlandet. Opplysningskontoret for terrengsykkel har samla eit sett med retningslinjer som seier noko om bredde, toppdekke, helling m.m. Dette er summert opp i ulike vanskegrader. I Hallingdal har Tråkk n Roll prosjektet bidrege med mellom anna bestillerkompetanse for dei kommunane som har bygd anlegg, noko som er positiv for ei heilskapleg utvikling i regionen.

2.7.1 DEFINISJONAR

STIAR OG LØYPER

Omgrepet sti er ikkje tydelig definert i Noreg, men det er ikkje mykje som skal til for å kalle noko ein sti. Eit dyretråkk er innanfor definisjonen av sti. Kva som er yttergrensa i andre enden for kva ein kan kalle ein sti er ikkje definert. Etter fire år i stibyggarbransjen har me derimot forstått at den gjengse nordmann ikkje vil definere breie maskinbygde trasear som sti, men som løype. Dette til skilnad frå engelsk, der dei same traseane vil definerast stiar (trails). Me vil difor kalle traseane med høgast grad av opparbeiding for løyper. Me vil ikkje sette ein absolutt standard for dette, men trur det er lurt å dele opp for at folk flest forstår kva inngrep det er snakk om.

Ulike typar stiar og løyper i planen

I planen skil vi stiar og løyper mellom fleirbruk og sykkeloptimaliserte. Skilnaden ligger i at dei sykkeloptimaliserte stiane har større grad av sykkелеlement som til dømes doserte svingar, hopp, rollers, drop mm. Medan stiar og løyper for fleirbruk har design med fokus på naturtilpassing og drenering.

FORKORTING	
FB	Fleirbruk
SO	Sykkeloptimalisert
S (Sti)	Bredda på stioverflata bør jamt over ikkje vere breiare enn 70 cm. Oppbygde element bør halde seg under ein halv meter. Inngrepsbredda kan vere større.
L (Løype)	Tiltak med overflate breiare enn 70 cm



Eksempel på sykkeloptimalisert løype (SO.L)



Eksempel på sykkeloptimalisert sti under konstruksjon (SO.S)

VEDLIKEHALD

Berekraftige stiar handlar i stor grad om å leggja til rette stiar slik at det i minst mogleg grad må bruke ressursar på vedlikehald i framtida. Noko vedlikehald må ein likevel rekne med. Behovet for vedlikehald aukar med bruken. Når det kjem til vedlikehald nyttar ein ulike ord for kva som bør gjerast med sti. Me har oversatt IMBA (International Mountain Biking Association) sine ulike begrep for vedlikehald til norsk i skjemaet under.

ENGELSK	NORSK
BM (Basic maintenance)	Grunnleggande vedlikehald
RC (Reconstruction)	Rekonstruksjon
CO (New construction)	Bygging av nye stiar
AB, (abandon	Ueigna stiar (Utelat)
NO (no action)	Ingen handling

2.7.2 ANSVAR OG TRYGGLEIK

I tillegg til at anlegga må oppfylle krava til brukarane må det skje på ein forsvarleg måte. Tryggleiken må takast i vare gjennom utforming av stiane, og oppretthaldast gjennom eit internkontrollsystem. Dette er det anleggseigar som har ansvar for. OFT vil i 2019 lansere ein vegleiar kring desse spørsmåla. Her vart og spørsmål knyta til kva ansvar grunneigar, tilretteleggar og dei som ferdast har knyta til stiane.

2.7.3 KVALITET

Når ein skal planlegge, designe og bygge sykkelanlegg er det viktig å bruke kvalifisert arbeidskraft. I Hallingdal har det vore jobba med kompetanseheving innanfor stibygging i heile Tråkk’n’roll prosjektet, og det er no fleire aktørar både i Hallingdal og ellers i Noreg som har spesialisert seg på terrengsykkelanlegg. For å sikre suksess på satsinga, er ein heilt avhengig av personell som veit korleis ein designar og bygger gode sykkelopplevingar. Det er òg lurt å variere kva firma som byggar stiane for å få best mogleg variasjon. Me meiner desse punkta sumerer kva ein bør tenkje på når ein skal investere:

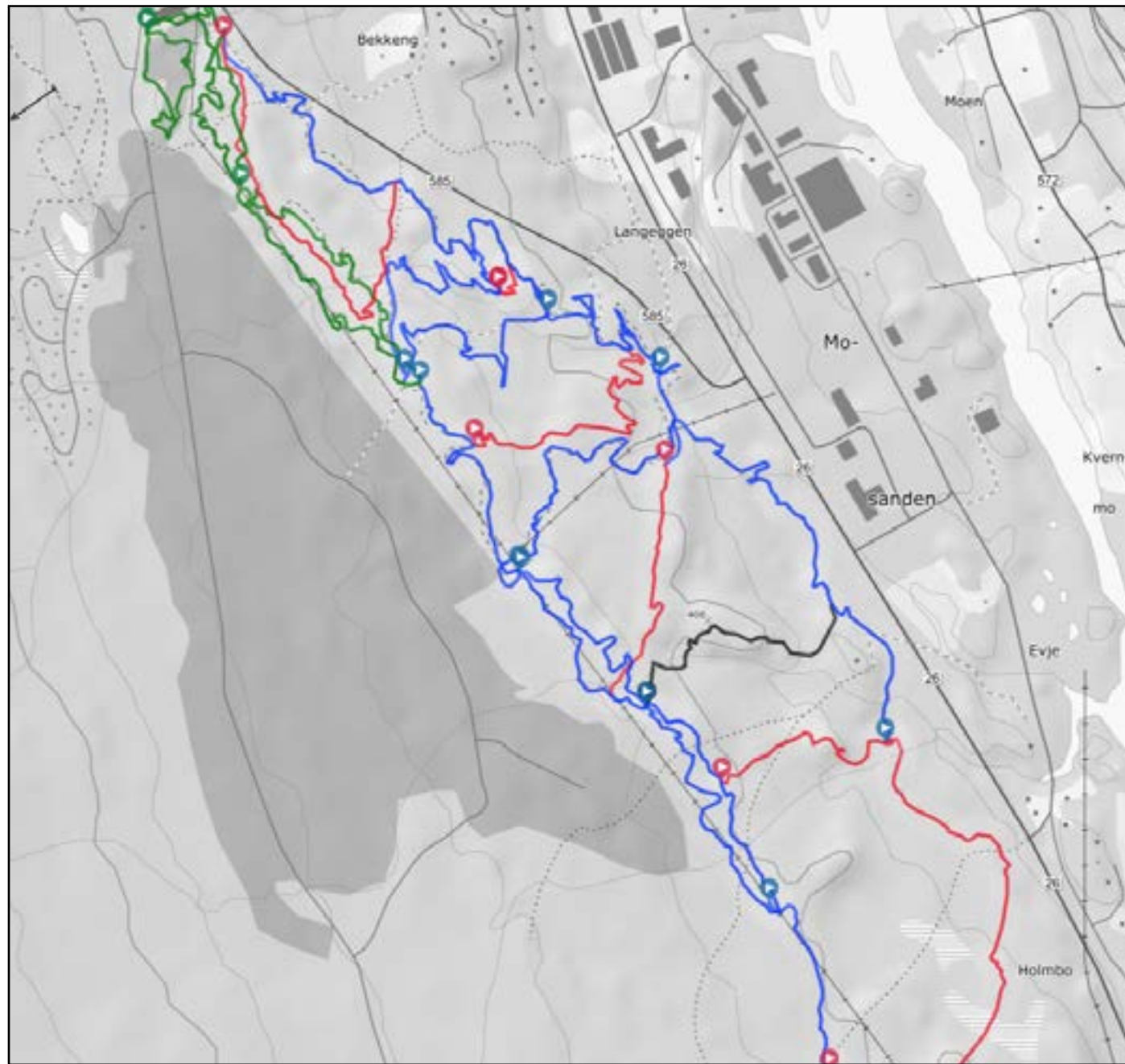
- Kvalitet framfor meter med sti
- Attraksjonsverdi, unikt og autentisk, identitetskapande
- Langtidsinvestering



Foto: Rekkje



Stisenter skil seg frå stinettverk ved at stiane og løypene er mykje meir kompakt. Det kan òg vere større grad av sykkeloptimaliserte element og stiar/løyper. I dei beste stisentra er det laga løyper og stiar som skaper flyt, motorisk rørsle og legger til rette for meistring for et bredt spekter av ferdigheiter og ynskt oppleving. Sjå bilete under frå Gullia i Trysil. Dette området er ca ein kvadratkilometer og utgjør storparten at Trysil si satsing.

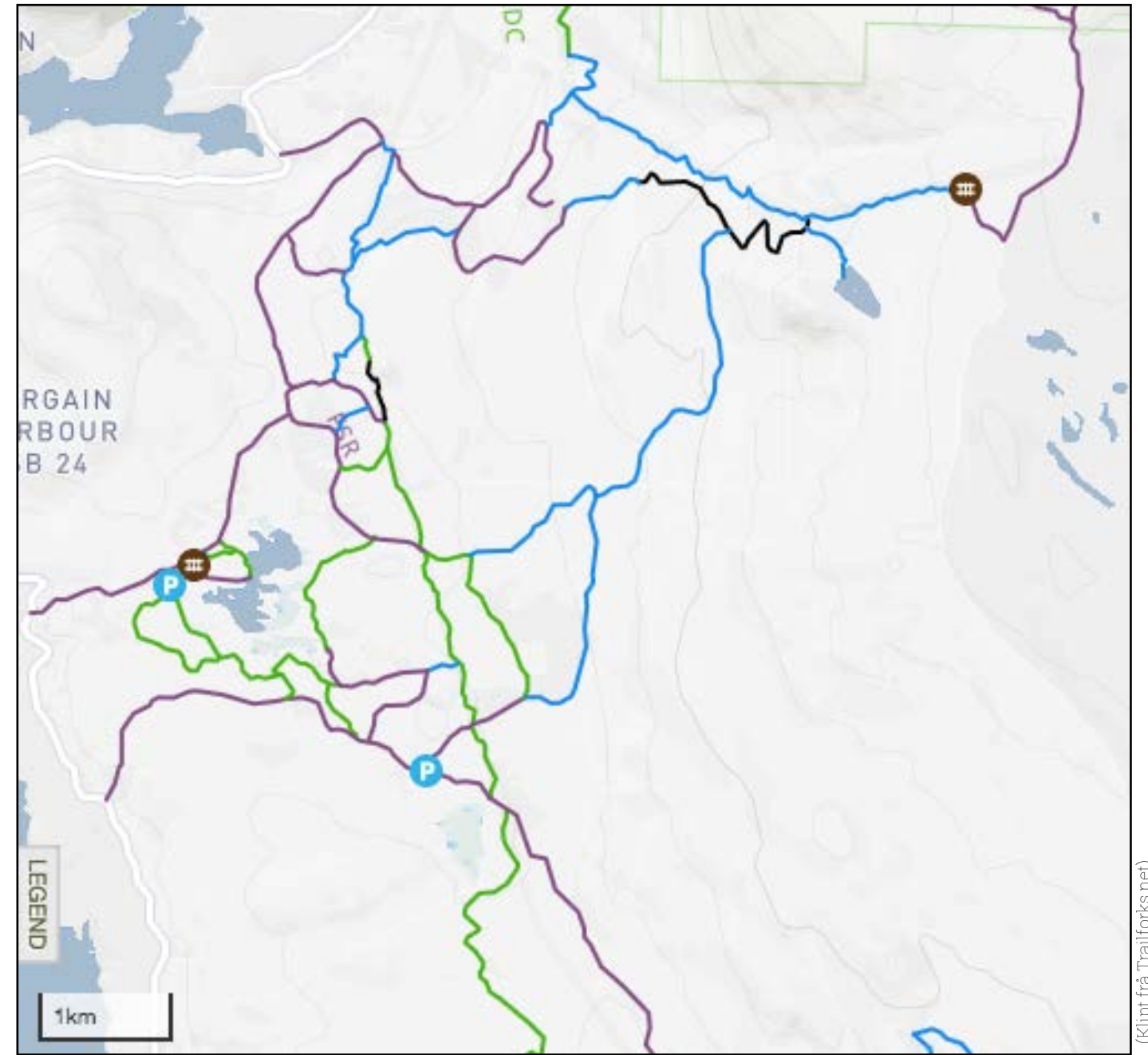


(Klipt frå Trailguide.net)



Trailhead er eit engelsk uttrykk som beskriver plassen der ein sti, eit stinettverk eller eit stisenter startar. Her er det ofte, parkering og informasjonstavler med kart. Eit norsk ord kan vere innfallsport?

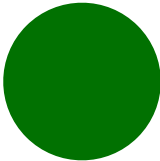
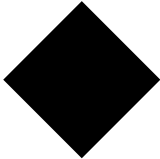
Stinettverk er sprette stiar som er knytt saman i eit større nettverk. Slik kan ein sykle rundar, lage variasjon i ferdselsmønsteret, og ein kan planlegge stiar som tilfredsstillar ulike behov. Ein enkelt god sti vil ikkje ha den same verdien om han ikkje er del av eit større nettverk slik at ein kan knyte den saman i ein fin tur. Fleirbruk på stiane, og da bør syklistane styrast av retningsorienterte stiar. Eksempel frå Sunshine Coast, BC, Canada



(Klipt frå Trailforks.net)

GRADERING AV TERRENGSYKKELSTIER

Anbefalte retningslinjer for bruk av graderingsmal

					
Bredde	Lett	Middels	Krevende	Meget krevende	Ekstrem
Overflate	Min. 90 cm Vanligvis jevn overflate med fast, stedefen masse eller grus.	Min. 60 cm Som «lett», men partier med løs og ujevn overflate kan forekomme. Kan forekomme innslag av stein og røtter.	Min. 30 cm Kan være løs og til tider meget ujevn. Kan ha hyppig forekomst av stein og røtter.	Min. 15 cm Som «krevende», men kan ha omfattende forekomst av større stein og røtter.	Kan være mindre enn 15 cm Som «meget krevende».
Maksimal vanskelighetsgrad på tekniske element	Ingen eller meget enkle tekniske hindringer, som små kuler med avrundet profil og lave, oppbygde svinger, kan forekomme.	Mindre hindringer og enkle, tekniske partier, som doseringer og kuler med avrundet profil, kan forekomme.	Noen krevende hindringer, som kortere bratte partier, platåhopp og mindre dropp, kan forekomme. Elementene må kunne rulles i lav fart.	Uundgåelige hindringer med potensielt høy risiko, som hopp med mellomrom, dropp, bratte og eksponerte partier, kan forekomme.	Uoversiktlige og uunngåelige hindringer med ekstrem vanskelighetsgrad og risiko forekommer.
Maksimal gjennomsnittlig stigning i oppoverbakke	3 %	5 %	7 %	Kan være mer enn 7 %	Som «meget krevende».
Maksimal gjennomsnittlig stigning i nedoverbakke	5 %	7 %	9 %	Kan være mer enn 9 %	Som «meget krevende».

Retningslinjer er utarbeidet av Opplysningskontoret for Terrengsykling.

GRADERING AV TERRENGSYKKELSTIER

TRAIL DIFFICULTY RATING SYSTEM

Vanskelighetsgrad Difficulty level	Sykling skjer på eget ansvar. Tilpass farten, og vurder sikkerheten for seg selv og andre som ferdes på stien. <i>Ride at your own risk. Always ride in a controlled and safe manner, with respect for the trail and other trail users.</i>
 Lett Easy	For nybegynnere. Sti uten, eller med meget enkle tekniske hindringer. <i>Suitable for novice riders. Trail without, or with very easy, technical obstacles.</i>
 Middels Moderate	For litt øvede syklistar med noen tekniske ferdigheter. Sti med mindre hindringer og enkle, tekniske partier. <i>Suitable for intermediate riders with basic technical skills. Trail with small obstacles and easy technical sections.</i>
 Krevende Difficult	For viderekommende syklistar med gode tekniske ferdigheter. Sti med krevende hindringer og tekniske partier. <i>Suitable for proficient mountain bikers with good technical skills. Trail with difficult obstacles and technical sections.</i>
 Meget krevende Very difficult	For erfarne syklistar med veldig gode tekniske ferdigheter. Sti med meget krevende, uunngåelige hindringer. <i>Suitable for experienced mountain bikers with very good technical skills. Trail with very difficult and unavoidable technical obstacles.</i>
 Ekstrem Extreme	For eksperter med veldig gode tekniske ferdigheter. Sti med uunngåelige hindringer, ekstrem vanskelighetsgrad og høy risiko. <i>Suitable for expert mountain bikers with very good technical skills. Trail with extreme, unavoidable technical obstacles and high risk.</i>

Retningslinjer er utarbeidet av Opplysningskontoret for Terrengsykling.

DEL 3 KARTLEGGING OG ANALYSE

3.1 METODE

Målet med denne masterplanen har i stor grad dreidd seg om å avdekke moglegheiter og begrensningar for stiuutvikling kring Ål sentrum og andre utvalde områder. Gjennomføring av planlegginga har gått gjennom 3 fasar, og me har forsøkt å involvere relevante aktørar så mykje det har latt seg gjere.

FASTSETTING AV MÅL OG OMRÅDEAVGRENSING

Denne fasen bestod i å bestemme seg for inndeling av områda. Dette var i stor grad avgjort av oppdragsgjevar i bestillinga av planen. I tillegg til dei sentrumsnære områda og Torpo fekk fleire hyttefelt moglegheit til å vere med i planen. Primhovda Sør og Ål skisenter nytta seg av dette tilbodet og er no ein del av planen.

KARTLEGGING

Det overordna målet for kartlegginga har vore å finne ut kva moglegheiter og begrensningar knytt til stiuutvikling i planområda. For å avdekke dette har me gjort ein grundig landskapsanalyse for kvart av delområda, der relevante faktorar har blitt tatt med, som vist i kartleggingsskjema.

I tillegg til dei fysiske og planmessige føresetnadene har me kartlagt dagens situasjon med tanke på eksisterande stitilbod og brukarar. Ved å avdekke ynskjer og behov hjå dei involblire kan me kome med anbefalingar som tar høgde for desse.

Reint praktisk har kartlegginga av områda bestått i synfaring, møter og jobbing med GIS (Kartbehandling på data).

Involvering

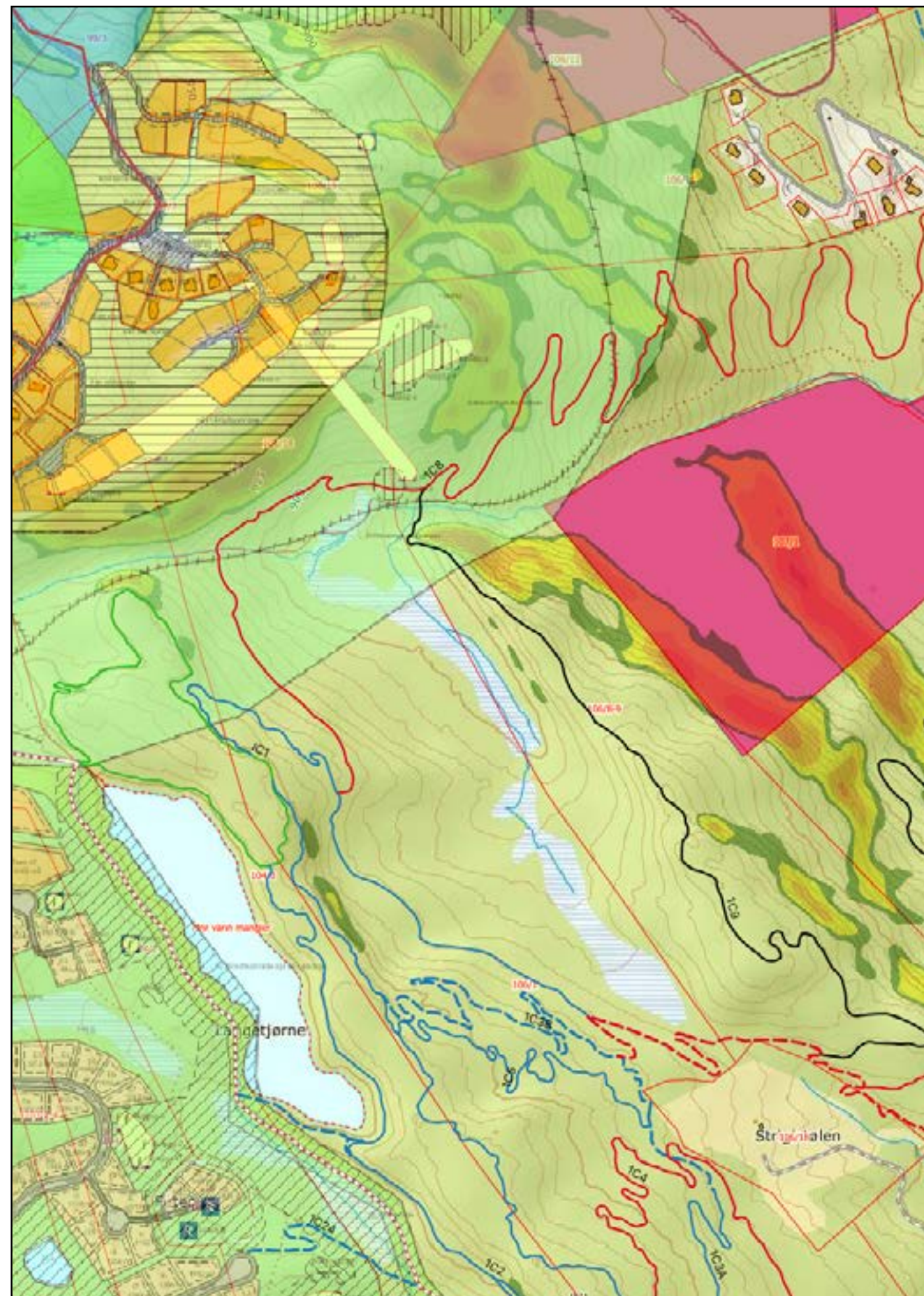
- Møte med kommunar
- Sykling på festival og ellers
- Møte med grunneigarar.
- Stibbyggarkurs

ANALYSE

Data samla inn i kartlegginga vart lagt inn i GIS, og det teikna seg då ut kva som var førebels handlingsrom for stiuutvikling i planområda. På bakgrunn av behov og satsingsområde blei det teikna inn forslag til stitrasear i kartet.

TILTAK

På bakgrunn av fysisk kartlegging og analyse, samt avdekking av behov vart det laga ein tiltaksplan. Forslag til tiltaksplan blei sendt ut og presentert til prosjektgruppa og grunneigarar, og blei revidert etter tilbakemeldingar.



Det er mange ting som skal takast hensyn til. Skjermdump frå GIS

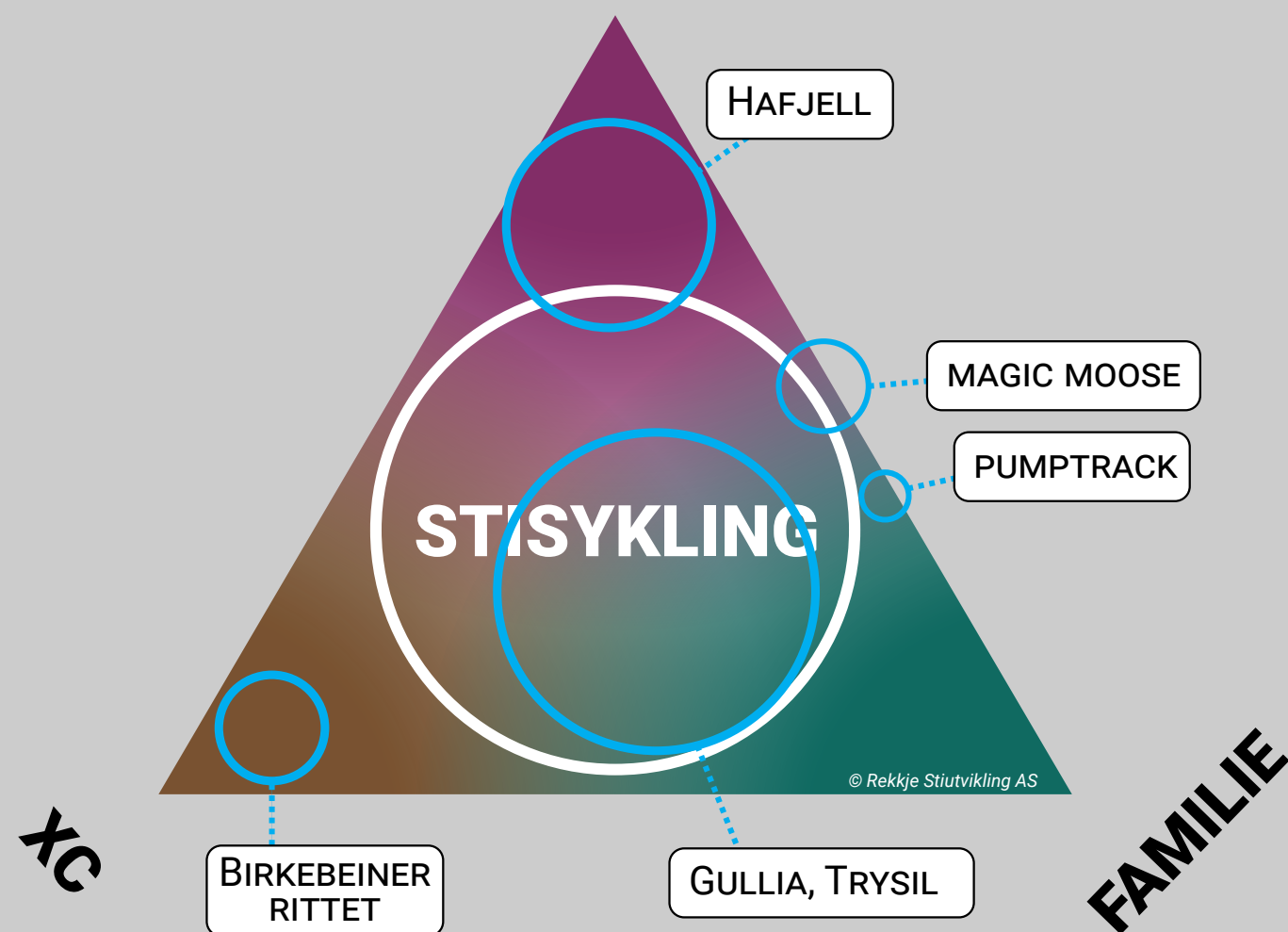
Modell for brukergupper

Me har laga ein modell som syner brukarar innanfor terrengsykling. Stisykling er, sykling på sti, men den drar i ulike retningar. Dei tre kantane representerer ytterpunkta ulike retningar av terrengsyklinga. "Alle" som sykklar terrengsykling er ute etter gode opplevingar på sykkelsetet, men fokus til brukargruppene er ulik. Nokon er opptatt av at det skal vere mykje nedoversykling, andre likar fysisk utfordrande turar, medan ein familie har andre hensyn dei må ta når dei skal på sykkeltur. Det er naudsynt å gjere mange forenklingar men me trur modellen kan vere god for å vurdere dagens situasjon, og for å foreslå satsing framover.

Her har me tatt inn nokre norske anlegg og forsøkt å plassere dei i modellen for referanse.

Obs! Modellen syner ikkje vanskegrad

GRAVITASJON



FOKUSOMRÅDER I ULIKE RETNINGAR

GRAVITASJONSRETTA

Adrenalin og spenning

Meistring



Foto: Vegard Breie



Foto: Andebarkji TSK

XC

Trening

Meistring

Natur



Foto: Tråkk N Roll/Paul A. Lockhart

FAMILIE

Kort veg til flytoppleving

Lågterskel

Basisferdigheiter / meistring

Effektivt / lett tilgjengeleg / Oversiktleg

3.2 KARTLEGGING OG VURDERING

3.2.1 SAMFUNN OG ØKONOMI

I denne seksjonen har me sett kva som rører seg av sykkelaktiviteter i bygda, i tillegg til å sjå kva næringar som direkte kan tene på ei sykkelsatsing. I dette dokumentet fokuserer me mest på aktiviteten, og eit meir utfyllande skjema er tilgjengeleg som vedlegg.

AKTØR	AKTIVITET	NÆRING	FRIVILLIG
Hillbilly MTB	Arrangerer mellom anna Fri Flyt Turer som er komplette pakketurar med overnatting, guiding og mat	x	
Hillbilly Huckfest	Hillbilly Huckfest har blitt arrangert kvar sommar sidan 2009. Firmaet Hillbilly MTB AS er arrangør av festivalen. Festivalen sel omlag 400 festivalpass og har ca. 100 frivillege i sving før under og etter festivalen. Festivalen tiltrekker seg også fleire profesjonelle syklistar og mediefolk under arrangementet. Med bakgrunn i dette er festivalen ein vesentlig miljøskaper i bygda. i 2018 fekk festivalen Ål kommune sin kulturpris for sitt engasjement i bygda.	x	x
Torpo Gjestegård	Torpo Gjestegård vart opna opp i 2018 og tilbyr eit komplett sykkelprodukt med overnatting, shuttling, servering m.m. Det er òg bygd ein pumptrack på området.	x	x
Hard Rocx	Terrengsykelcamp med over 100 deltakarar.	x	x
Andebarkji TSK	Arrangerer vekentlege treningar Arrangerer dei rundar av Sparebank1 cup. Treningstur til utlandet ein gong i året.		x
Hallingdal Feriepark Skuleparken	Sykkelparkane i Hallingdal feriepark og skuleparken er eit samlingspunkt for barn og unge som får dyrka grunnleggande ferdigheiter på sykkel her, enten fastbuande eller tilreisande. Dette er å sjå på som eit uorganisert miljø.	x	x

Tretterud Sport	Spesialisert sykkelbutikk på Torpo med høg kompetanse på Torpo	x	
-----------------	--	---	--

Foto: Andebarkji TSK



Foto: Vegard Breie

AKTØR	AKTIVITET	NÆRING	FRIVILLIG
Andre sportsbutikkar	Kolsrud Sport, Intersport Ål, MX Sport Ålingen	x	
Laust organisert	På Facebook eksisterer den offduaentlege gruppa Onsdagsturist som ei uformell plattform for å dra på lokale sykkelturnar, hovudsakleg onsdag ettermiddag. På Facebook eksisterer også den offentlege gruppa Ål Løypebuilders der ulike dugnader knytt til stibygging blir annonsert av ulike eldsjeler.		x
Ål Skisenter	Ål skisenter har godkjent heis for somm'arbruk som blir drifta hovudsakeleg under Hillbilly Huckfest.	x	x
Villom	Villom er ein frivillig organisasjon som vart etablert i 2017 av miljøet kring Hillbilly Huckfest. Organisasjonen har som målsetning å legge til rette for eigenorganisert aktivitet, deriblant terrengsykling.		x
Ål Kommune	Ål kommune arrangerte i 2016 og 2017 sykkelveka i Ål. Dette var eit arrangement som folkehelsekoordinatoren i kommunen sto for. Fokuset til arrangementa var sykling til skule, jobb og fritidsaktivitet. Lokale syklistar i alle aldrar vart intervjuet og vist fram på sosiale mediet. I løpet av veka vart det også arrangert ulike sykkelaktiviteter som sykkelturnar for pensjonistar, stisykkeltur, treningar og samlingar i sykkelparken.		x
Sparebank 1 Hallingdal feriepark	Sparebank1 og Hallingdal Feriepark har ved to anledningar dei siste åra arrangert Eikeleik i sykkelparkane i Ål. Dette har vore familiearrangement med fokus på lek og moro på sykkel for barn og unge i sykkelpark.		x
Primhovda Sør	Marknadsfører terrengsykling i forbindelse sal av hyttetomter.	x	

VURDERING

Ål har gjennom fleire år blitt meir og meir synleg som ein attraktiv stad for terrengsykling. Terrengsykling i Ål kommune er grovt sett delt i to ulike retningar, ein gravitasjonsretta, og ein meir treningsretta. Posisjonen Ål har i stisykkelmiljøet er mykje takka vere sykkelfestivalen Hillbilly Huckfest og eldsjelene bak den. Det har vore arbeid på sykkelspesifikke stiar i samband med dette, og det har blitt lagt ned mange dugnadstimar for å tilby gode sykkelopplevingar, både for dei lokale og for tilreisande til festivalen. Alle timane med dugnad gjer at syklistane får eit stort eigarskap til stiane sine, og det har vore jobba aktivt med å etablere ein kultur der grasrota er i front av utviklinga.

Av andre initiativ har regionprosjektet Tråkk n Roll spelt ei viktig rolle for utviklinga på Ål. Gjennom prosjektet er det realisert anlegg som bygger opp under Ål som sykkeldestinasjon. Mykje av aktivitetane me har skildra her er gravitasjonsretta, men det er òg eit betydeleg miljø som driv med XC sykling, med meir fokus på trening og konkurranse. Mange av desse er organisert i Andebarkji TSK.

Alt i alt er det eit stor sosialt engasjement rundt stisykling, som er eit særst godt grunnlag for vidare utvikling. Det er og mange næringsaktørar som kan dra nytte av satsing på terrengsykling.



Foto: Andebarkji TSK



Foto: Vegard Breie

3.2.2 NATUR OG EKSISTERANDE ANLEGG

KORLEIS TREFF DAGENS TILBOD BRUKARGRUPPENE?

- Brukarane er spesialiserte
- Overvekt av gravitasjonsretta stisykling
- Stort uforløyyst potensiale mot familiesegment og enkelt tilgjengelege anlegg

VURDERING AV EKSISTERANDE SYKKELSPESIFIKKE STIAR

- Gjev gode opplevingar for gravitasjonsretta, dyktige syklistar med grov stisykkel
- Sykkelspesifikke stiar er veldig spreidd geografisk (eks. Snoken og Dengis)

Stinettverket er usamanhengande

- For få km med sti
- Stort sett høg vanskegrad

Stiteknisk

- For få og for små gradreverseringar
- Bratte bakveggar
- Generelt for bratt snitt helling

FYSISKE FØRESETNADER FOR STIBYGGING

Dalsidene kring Ål er forma som ein U-dal, med konkav form nedst mot botn av dalen og konveks for ovanfor før dei slakkar meir ut mot dei kringliggande toppane. Dei brattaste partia finn ein midt i dalsida. I tillegg finst det lokale forskjellar som gjer at område får ulike eigenskapar og potensiale for bruk og opplevingar. Busetnad og jordbruk utnyttar dei slakare hellingane nær botn av dalen, medan ein finn skog og utmark i dei bratte hellingane på veg opp mot fjella. Ovanfor dei konvekse formane finn ein varierende bruk med mykje beite, landbruk, skog og noko meir ope landskap. Det er vekslande føresetnader for stibygging kring Ål, med nokre gode område, men og ein del krevjande stader. Der det er gode forhold ligg det innmark og beite per dags dato, lengre ut i utmarka er det skrint og mykje steinar. Dette gjer det svært krevjande å finne gode stader for det aller mest lågterskel, men kan og vere med å skape spanande terreng og forhold for meir krevjande sykling.

3.2.3 KONKLUSJON KARTLEGGING OG VURDERING

Me har delt funna i kartlegginga i fordeler og ulemper. Fordelane gagnar bygda og vidare utvikling, medan ulempene hindrar verdiskaping.

FORDELER	ULEMPER
Eigedomsstruktur (private grunneigarar, kommunalt og Opplysningsvesenets fond)	Eigedomsstruktur (private grunneigarar)
Ål har eit godt etablert sykkelmiljø	Terrengsykkelmiljøet, særleg det gravitasjonsretta består stort sett av gutar
Det er næringar som profitterer direkte og indirekte på dagens terrengsysselaktivitet	Næringane er ikkje spesialisert mot sykkelturnisme
Store og varierte utmarksområder	
Eksisterande sykkelspesifikke stiar kjekke stiar for stisykkelentusiastar	Mangel på lågterskelstiar
	Eksisterande sykkelspesifikke stiar er spreidd og heng dårleg saman med andre stiar.
	Fysiske utfordrande å bygge lågterskelstiar nær sentrums

Ål har eit godt potensial for å utvikle seg til å bli ei sykkelbygd. For å nytte dette potensiale må det byggast stiar som utviklar og kompletterer dagens tilbod. Dei fysiske føresetnadene kombinert med den lokale sykkelkulturen vil skilje Ål frå andre satsingar i Hallingdal og utvikle ei sykkelbygd med ein lokalt forankra eigenart.

VITALE BEHOV

- Ål treng definerte stinettverk og stisenter
- Desse kan knytast i lag med fleirbruksstiar
- Lågterskelstiar for auka rekruttering

DEL 4 KONSEPT- OG TILTAKSPLANAR

4.1 RETNING

- IDENTITET

- Bygge eit omdøme som sykkelbygd, ikkje "sykkelresort"
 - Til skilnad frå andre satsingar i Noreg som er "kopi" av skitilbod, berre for sykkel
- Styrke lokal sykkelkultur

- MÅLGRUPPER

- Etablere tilbod som kan nyttast i kvardagen og for tilreisande
 - Treffe fleire - auke marknaden -> bygge lågterskel stiar og løyper
 - Auke talet på lokale syklistar - gir lokal forankring - samfunnet blir meir positivt innstilt - grunneigarar m.m.

- ENTUSIASTSYKLING - "gjort rett"

- Treffe ei veksande gruppe stisyklistar
- Supplere liknande satsingar i Hallingdal som eit "entusiastalibi" med sterk lokalmiljø

- VERDISKAPING

- Auka omsetning i etablerte næringar
 - Fleire tilreisande som legg igjen pengar i lokal næring
 - Auka bulyst
 - Innflyttarar tar med seg eller etablerer nye føretak
 - Attraktive oppvekstvillkår
 - Auka skatteinntekter og forbruk i lokal næring
 - Auka omsetning i kommunale inntekter
 - Tilflytting og hyttebygging = Auka skatteinntekter, eigedomsskatt
 - Bygge helsekapital /betra folkehelse
 - Førebygge livsstilssjukdommar
 - Betre folkehelse -> betre økonomi
 - Aktivitet i naturen gir god psykisk helse
 - Sykling gir alternativ til bilkøyring
 - Aktivitet på stiar knyter mennesket til naturen, skapar tilhøyring og lokal forankring
 - Sentrumsutvikling
 - Folk nyttar terrengsykling i dagleglivet
 - Skule, jobb etc.
 - Kan redusere bruk av bil
 - Daglege gjeremål
 - Barn treng ikkje å bli køyrd til aktiviteten
 - Ål sentrum som trailhead
 - Folk nyttar sentrum -> næring
- Enkelt å kome seg til og frå destinasjonen

4.2 STRATEGI

Kva må ein gjere for å nå måla?

FYSISKE TILTAK

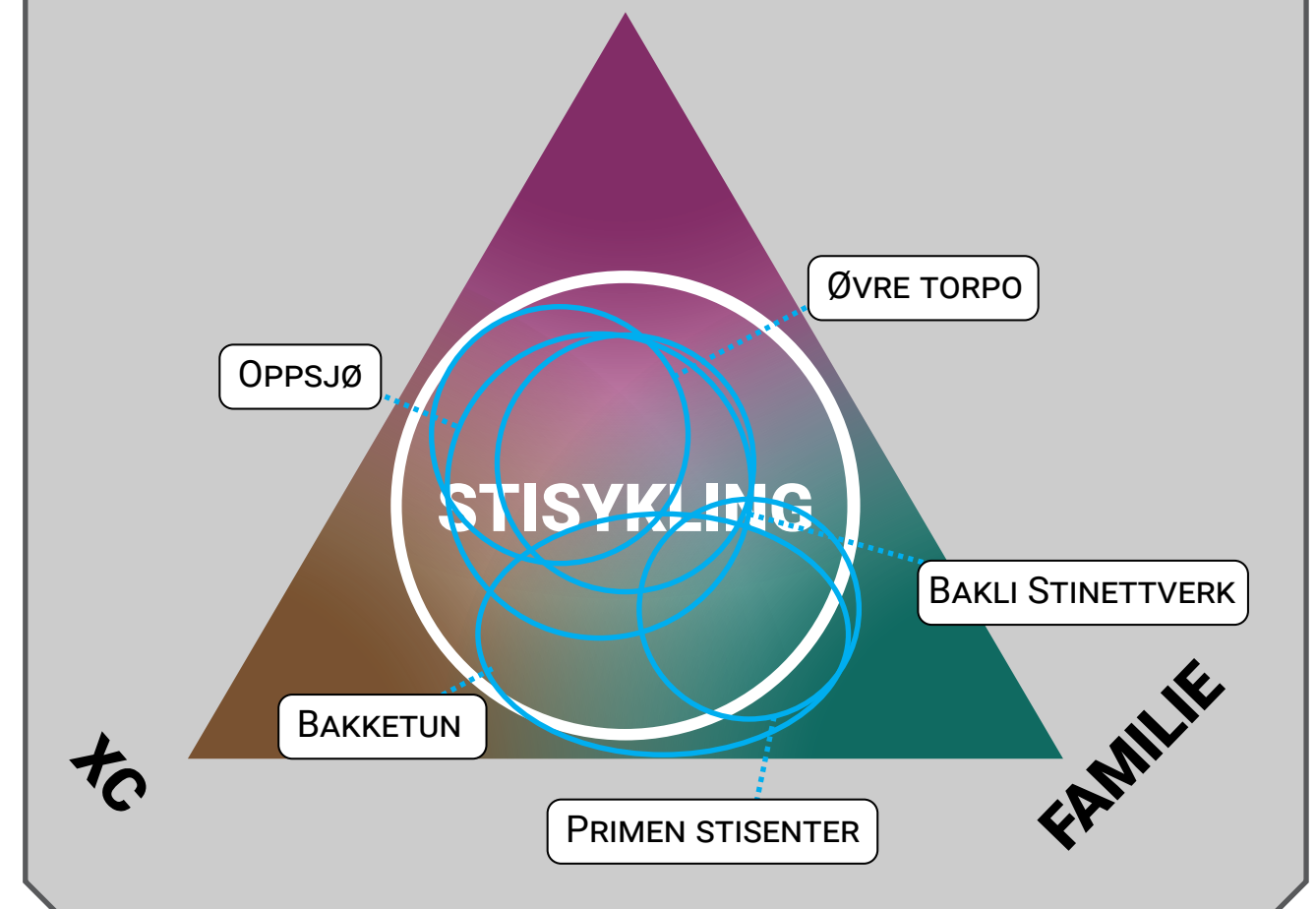
- Bygge sykkelspesifikke stisenter- og stinettverk
 - Sentrumsnært
 - Fokusere på blå og raud vanskegrad
- Binde saman stisenter og stinettverk med fleirbruksstiar
- Fokus på retningsorienterte stinettverk
- Skilte etter OFT-standaren
 - Lage gode informasjons- og karttavler ved trailhead knytt til stisenter og stinettverk, kan også vere med på å synlegjera bidragsytarar
 - Skilte alle stiar og stikryss på ein enkelt og klar måte
- Lage vedlikehaldsplan for nye og eksisterande stiar

SOSIALE TILTAK

- Relasjon mellom næringsaktører, lokalmiljø og grunneigarar bør styrkes
- Jobbe med haldningar
 - Stietikette
- Få fleire jenter til å sykle
 - Jentekveld, teknikkurs
- Få fleire foreldre til å sykle
 - Engasjement
- Stabil drift av Ål skisenter sommartid
 - Faste opningstider
 - Kombinasjon av næring og lokalmiljø

Forslag til nye anlegg, og korleis dei dekker brukergruppene

GRAVITASJON



4.3 KORLEIS REALISERE TILTAK?

Dette er ikkje ein plan som blir satt i live over natta. Det er mykje som skal takast omsyn til i realiseringa, og ein lyt gå eit skritt av gongen. Det skal skrivast grunneigaravtalar detaljplanleggast og ikkje minst må det skaffast midlar til finansiering av stiar og anlegg. I tillegg må ein ta høgde for reguleringsformål og eventuelle byggesøknader. I prioriteringslista i slutten av dokumentet har med satt opp forslag til rekkjefylgje på kva anlegg som realisert, her vil me skrive litt generelt om ting ein må tenkje på framover.

PROSJEKTORGANISERING

Om ein skal klare å realisere anlegg er det viktig at ein er godt organisert i botn. Sykkelsatsinga er noko som favnar fleire sektorar, og då lyt dei ulik sektorane samlast for å realisere planane. Ein mogleg veg vidare er å stifte eit ideelt selskap som driv prosjektet og utbygginga. Det må eigast av kommune, næring og frivillege lag og organisasjonar. Styret i selskapet har ansvar for å drive prosjektet. Denne ordninga blir no prøvd ut i Hemsedal, og ein ser mange fordeler med denne organiseringa:

- Kan søke spelemidlar
- Selskapet kan levere tenester og bli MVA registrert
 - Enklare med MVA refusjon
- Profesjonelt organisert
 - Langsiktige og forutsigbare avtalepartnerar
 - God framdrift prosjektet
- Frivillege lag har ofte mykje goodwill
- Ulike kjernesaker balanserer ulike interesser
 - Samspel gir best resultat

REGULERING OG SØKNADSPLIKT

Det blir fort spørsmål kring krav om regulering og eventuelt dispensasjonar i samband bygging av stiar og anlegg. OFT har dekkja desse spørsmåla i ein vegleiar som blir gitt ut i 2019, så me vil ikkje gå inn på detaljane her.

Som hovudregel må tiltak som skal utførast vere i samspel med gjeldane reguleringsplan. I nokre tilfeller vil det vere aktuelt å søke dispensasjon frå reguleringsplan, medan i andre tilfeller vil det vere aktuelt å gjere ein detaljregulering. Det vil uansett vere lurt å få flest mogleg av tiltakta inn i kommuneplanens arealdel når den skal reviderast.

Angående søknadsplikt er dette noko som må avgjerast i kvart enkelt tilfelle. Mange stier og løyper vil ikkje løyse ut søknadsplikt med tanke på enkeltinngrep som blir gjort, men samla inngrep og bruksendring vil utløyse søknadsplikt.

FINANSIERING

SPELEMIDLAR

Dei fleste norske idrettsanlegg er delfinansiert med spelemidlar. Midlane blir årleg fordelt av fylkeskommunen. Det har tatt litt tid å finne plassen til terrengsykkanlegga i denne ordninga, og dette har i stor grad vore opp til den enkelte kommune og fylkeskommune kva ordningar som har blitt brukt. I idrettspolitisk dokument (NIF), 2015-2019 har "ordinære friluftslivsanlegg" vore prioritert. Det vil seie at om ein har søkt pengar i januar kan ein få utbetalt pengane same året. Det kjem snart nytt idrettspolitisk program, 2019-2023 og me krysser fingrane for at prioritering av friluftslivsanlegg fortsett. Dialog opp mot fylkeskommunen blir viktig i tida framover for å sjå kva som er lurast når det kjem til å nytte spelemidlar til dette formålet.

ORDINÆRE ANLEGG

- Må ha forankring i idrettspolitisk handlingsprogram eller andre kommunale planar
- Krav til mellom 10 og 30 års grunneigaravtalar
- Akutell ordning; stiar og tur-vegar
 - 50% stønad av totalbudsjett
- Kort ventetid på midlar. Kan søke 250k ekstra for kvar 500 meter ein bygger over 1 km

NÆRMILJØANLEGG

- 50% stønad, maks 300 000,-
- Enklare prosess
- Pumptrack/dirt o.l. kan delast opp som fleire anlegg.

ANDRE TILSKOT OG INNTEKTER

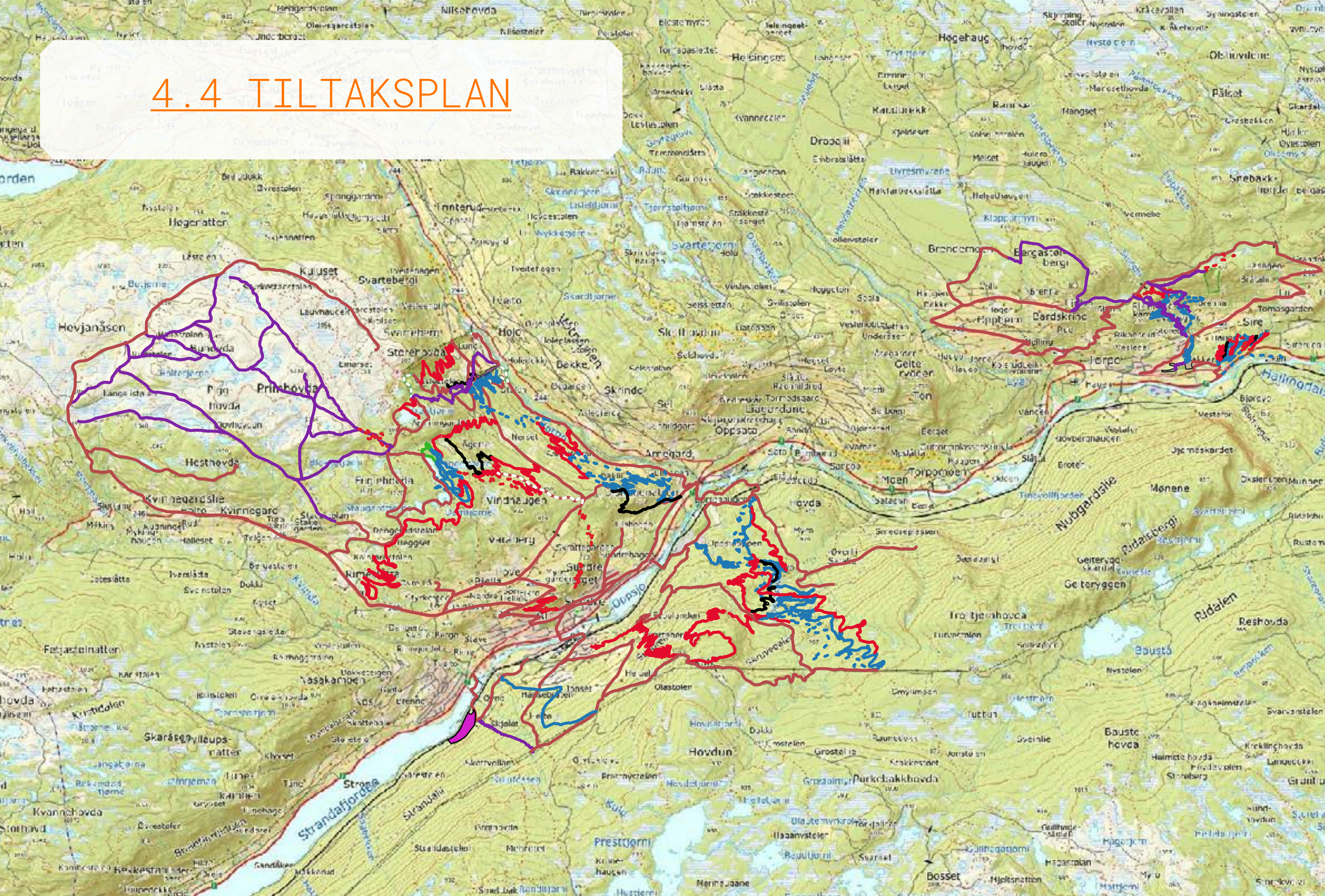
Ein kjem ikkje i mål med berre spelemidlar. Her har me lista opp nokre andre moglegheiter for finansiering:

- Kommunale tilskot
 - Budsjettere med årlege beløp til stiutvikling
- Stiftelsesmidlar
- Sponsormidlar frå næringsaktørar
- Løypebidrag
- Parkering

EIGENINNSATS / DUGNAD

Det hadde ikkje vore mange terrengsykkelstiar hadde det ikkje vore for entusiastar som legg ned mangfaldige timar i dugnadsarbeid. Dette vil òg vere viktig framover, men det er viktig å gjere på ein måte som vil fungere over tid. I Nord-Amerika ser ein at vedlikehaldet av stiar blir så omfattande at dei frivillege ikkje har kapasitet til å halde stiane i hevd. Dette etter at stiane deira har blitt sær populære i reiselivssamanheng med påfølgande slitasje. Dette er ein viktig tanke å ha med, så ein ikkje brenn opp eldsjelane.

4.4 TILTAKSPLAN



4.4.1 OMRÅDE: 1 - ÅL SENTRUM

ÅL SENTRUM- SUNDREBERGET - 1A

Over Ål sentrum ligg Sundreberget. Over Sundreberget ligg Øvre Ål med fleire gardar som driv tradisjonelt jordbruk og har innmarksområde som grenser til utmarka på Sundreberget. Øvre Ålsveigen, Nersetveigen, Ål sentrum, Ulshagamyrane og Bakliveigen skaper ei ramme for utmarksområdet me definerer som 1A.

Området består av ulike private eigedomar, hovudsakleg skogteigar som høyrer til gardane i Øvre Ål, Sundrehagen og Ulshagen. Nokre teigar er hogd med skogsmaskin i nyare tid. Det føregår lite beiting av desse utmarksområda. Storviltjakt føregår i Nersetlie.

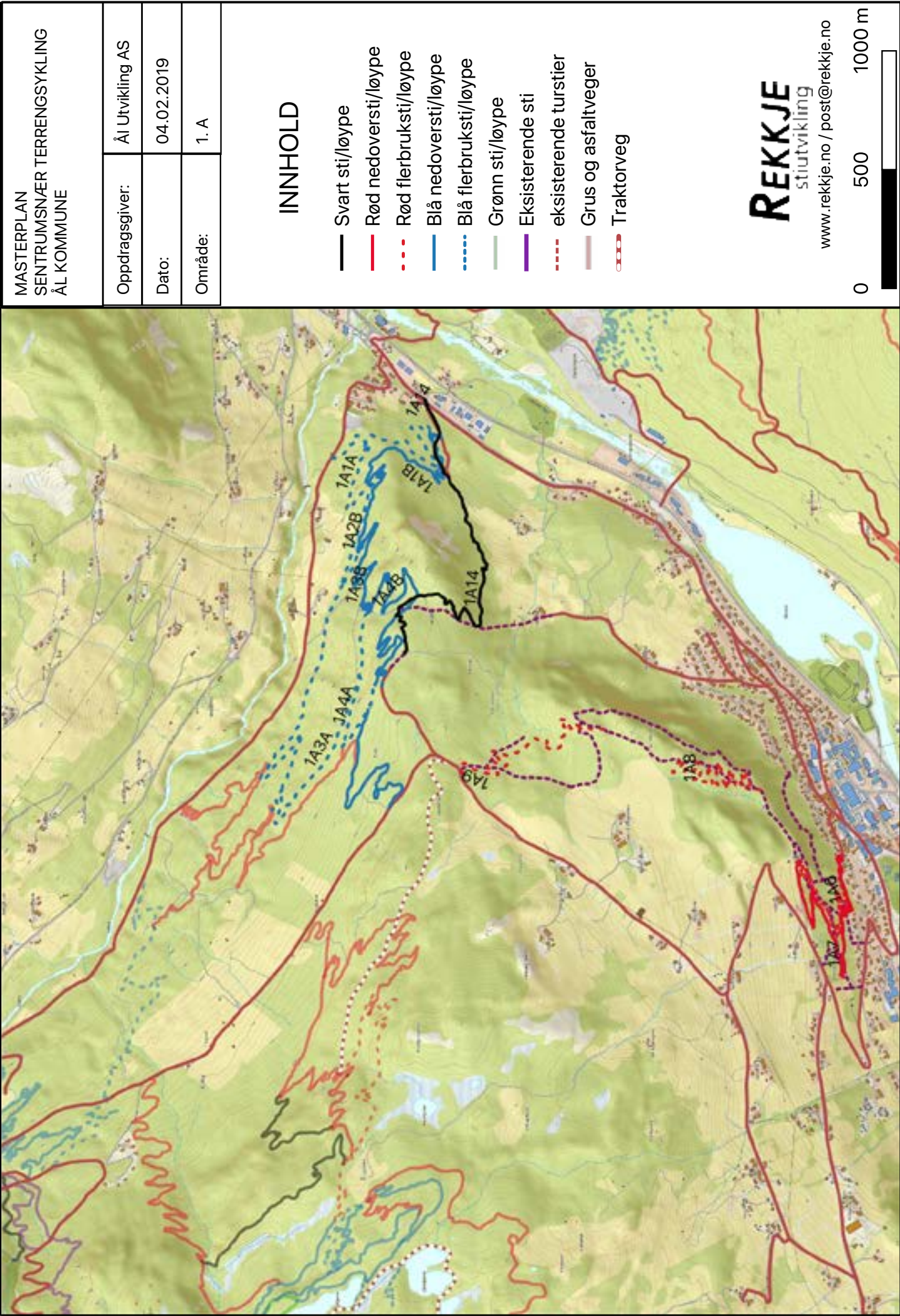
Ål kommune har merka eit nettverk av stiar frå Ål torg og Øvre Ål som strekk seg omkring Sundreberget i ein runde med ulike flotte utsiktspunkt og med store tavler som fortel om naturfaglege, næringsmessige og kulturelle aspektar ved utmarka. Slik stien går i dag er turen bratt og ulendt.

Barne, ungdomskulen og til dels Ål vidaregåande skule nyttar området i mange samanhengar sidan det er det næraste utmarksområdet til skulane. Sundre barnehage har også moglegheit til å nytte området pga. nærleiken. Stiane blir brukt av enkelte terrengsyklistar, men er krevjande å sykle på. Med tanke på parkering er det først og fremst Ål sentrum som gjelder for å kome til området. Det er ein liten parkeringsplass i Øvre Ål som gir tilgang til området, men denne har maks plass til fire bilar og blir nytta til lagring av rundballar når slåtten er gjort.

Stiane på Sundreberget er berre nokre hundre meter ifrå Nersetveigen som går mellom Ål skisenter og Skrattegard i Øvre Ål. Denne veigen er privat og stengt med bom. Det betyr at den har svært lite biltrafikk. Samtidig har den ein veldig låg stigningsgrad som gjer den gunstig å sykle begge vegar mellom Ål skisenter (veslestølveigen) og Skrattegard/ Hove (Øvre Ålsveigen). Den koplar altså Votndalen og Øvre Ål saman på ein fin måte for syklistar og gåande. På grunn av dei bratte områda i dalsida er det utfordrande å leggja til rette stiar fleire stadar i område. Området har tre korridorar som egner seg for formålet, pluss eit svært godt eigna område for lågterskel tilbod med nærleik til sentrum. Kring Baklia er det registrert fleire kulturminner, nokon er merka i eit samarbeid mellom kommune og fylkeskommune. Paralelt med sykkelsatsinga er det no i gng utvikling av Baklivegen som gang og sykkelveg mellom sentrum, Votndalen og Leveld.

I utforming av dette dokumentet har fleire grunneigarar kome med verdifulle innspel. Nokon sentrale grunneigarar ynskjer ikkje føreslått tiltak på sine eigedommar. Desse innspela ligg til grunn for føreslått tiltak i området.

KONSEPT : SUNDREBERGET				
KATEGORI	Prestebakken: solid fleirbruksti frå Torget til Sundreberget. Baklien Stinettverk basert på rundar frå Baklien til austleg "hjørne" på Nersetvegen.			
	PRESTEBAKKEN		BAKLIEN STINETTVERK	
FUNKSJON	Legge til rette sykkelvenleg sti frå torget i Ål, og skape ein berekraftig fleirbruks trase til Sundreberget. Det å skilje syklistar og turgåarar i utsette parti er med på å senke potensielle brukarkonfliktar. Knyte Nersetveigen til stinettverk på Sundreberget og vidare til torget i Ål sentrum		Etablere ein lågterskel fleirbrukssti til Nersetveigen som knyter sentrale delar av Ål saman med område ovanfor Nersetveigen. Samt auke lågterskeltilbodet kring Ål generelt. Utvikle Bakliveigen for syklande og gåande mellom Baklien og Leveld samt Baklien og Nersetveigen.	
SYKKELEMENT	Rullande terreng berre for å drenere, samt regulere fart. Klatresvingar som gjer det mogleg å sykle oppoverstien. Små doserte svingar på nedoversti		Oppoversti vil ha liten grad av sykkelement utan klatresvingar. Nedoversti er sykkeloptimalisert med tilpassa element.	
BRUKARGRUPPER	Fleirbruk, syklistar, springing		Fleirbruk, syklistar, springing	
MÅLGRUPPE	Stisyklistar		Gravitasjon, familie, stisyklistar	
OPPLEVING	Natur, spenning, meistring/ utfordringar, flyt, trening		Spenning, meistring/utfordringar, flyt, natur	
SIGNATURELEMENT	Ta vare på unik natur og vegetasjon og lage ein unik sti i spanande terreng og natur		Varierende sti med skilt og spor av fortida (kulturminner ovanfor Bakketun bustadfelt)	
TILKOMST	Utgangspunkt frå parkering eller bustad		Sykkelsti frå Sundre. Nersetveigen frå toppen	
	Det er ein liten parkeringsplass i Øvre Ål som gir tilgang til området, men denne har maks plass til fire bilar og blir nytta til lagring av rundballar når slåtten er gjort.		Trailhead på topp og ved sykkelveg i botn.	
GENERELT FOR BEGGE				
FASILITETAR	Mat og kafé Overnatting	Service/ Bikeshop	Pumptrack og Bikepark	Guiding og Transport
	Finst Kan bli aktuelt etter kvart.			Må etablerast etter kvart som behovet blir reelt



ØVRE ÅL 1B

Over Nersetveigen og Øvre Ål er det utmark som grenser til inngjerda innmark tilhøyrande gardane i Øvre Ål. Dette utmarksområdet strekk seg frå Øvre Ål og Nersetveigen til ein møter Kroktjødneveigen og Primhovda Hyttefelt høgare i terrenget. I øvre del av dette området går det skiløyper på vinteren. Det går berre ein sti frå Øvre Ål ved Hellinggrove og opp til Kroktjødneveigen. Denne stien er merka av Ål kommune, men er lite sykkelvenleg sidan den er våt og steinete. I Nersetlie føregår det jakt på storvilt ved Nersetlie elgjaktlag. Det er også eit trekk av vilt i dette området som kjem ifrå Baklien og trekker oppover i terrenget på tvers av Nersetveigen.

Området er svært spanande på grunn av dei ulike naturopplevingane ein kan få på grunn av utsikta. I tillegg fungerer område som ein viktig korridor mellom område 1A og 1C som er meir aktørnær. Sørvest er det tydeleg avgrensa med tanke på innmark og beite. Det er kome inn tydeleg tilbakemelding frå ulike grunneigarar som ikkje ynskjer stiutvikling med omsyn til eksisterande bruk av område.

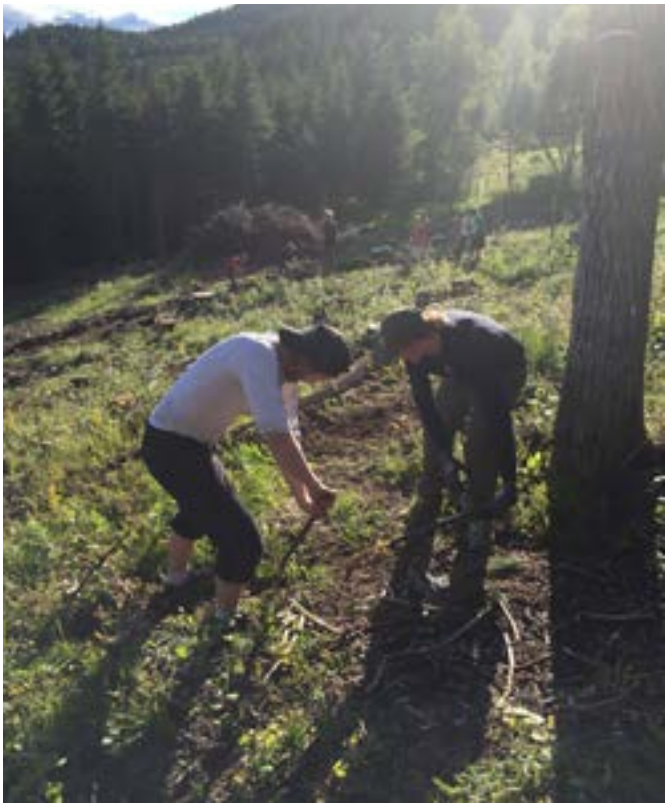
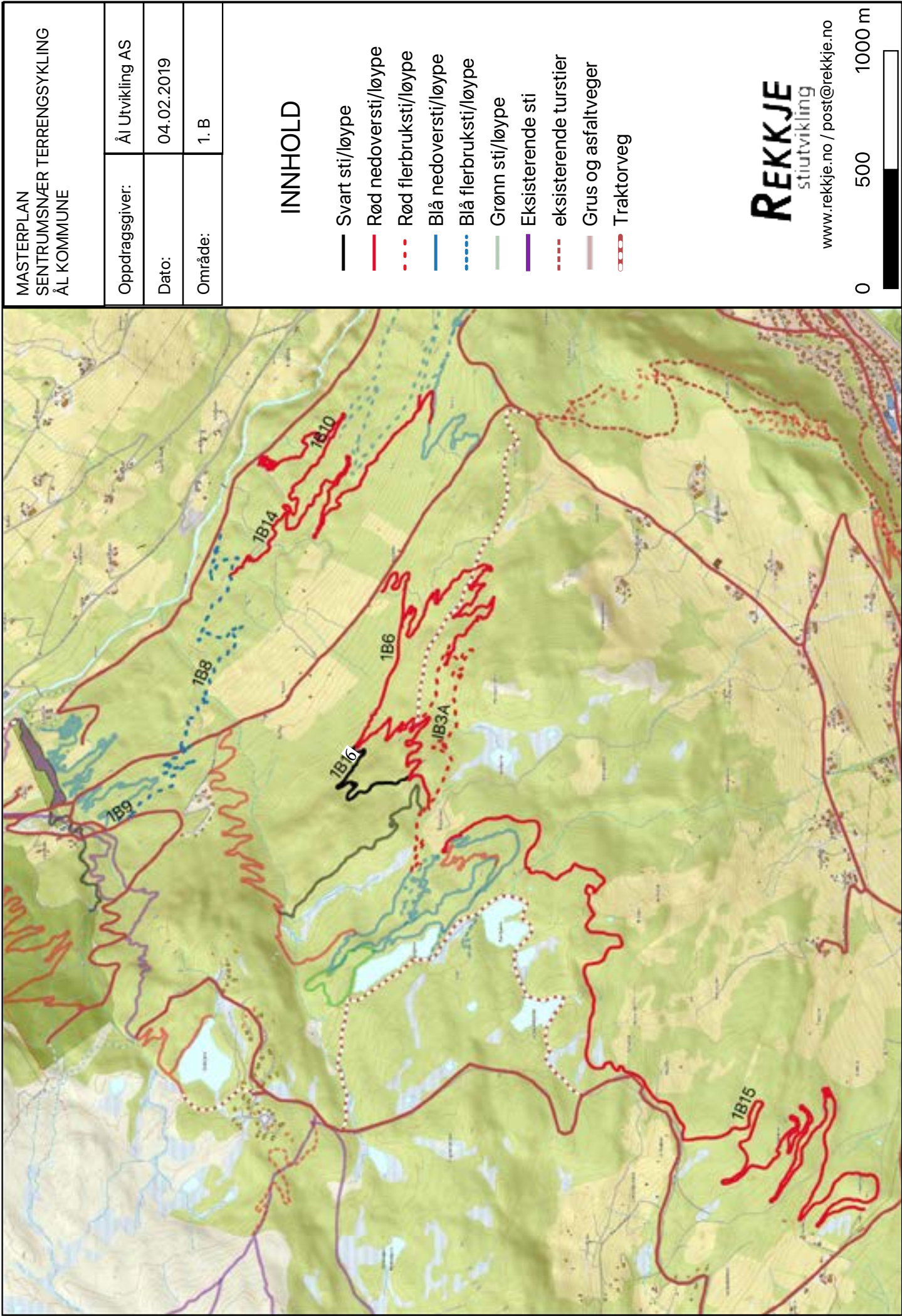


Foto: Knut Myking

KONSEPT : ØVRE ÅL				
KATEGORI	Stinettverk mellom Primhovda hyttefelt og hjørnet på Nersetveigen, med vidare moglegheit om sti mot Ormehaug/Kvinda Stinettverk ned frå Primhovda hyttefelt ned Nordaust skråningane mot Nersetveigen og vidare til Bakliveigen i Nersetlia			
	SUNDREBERGET TIL HYTTEFELT		NERSETLIA STINETTVERK	
FUNKSJON	Etablere ein berekraftig sti-trase som gir tilkomst til eit attraktivt turområde. Knyte stiar knytt til Sundre med fjellet.		Knyte sentrale turområde opp mot spanande natur, utsiktspunkter, og terreng. Samt å skape aktivitet og knyte tilbodet til skisenteret saman med stiar ved Primahovda Sør og Sundreberget	
SYKKELEMENT	Hovudsakeleg berre tiltenkt styring av vatn og nedbremsing av fart. Svakt doserte svingar.		Hovudsakleg fleirbruk. Ein viss grad av sykkeloptimaliserte stiar.	
	Gradreverseringar og små doseringar.		Doseringar, rullande terreng, stein og svaberg. Små dropp.	
BRUKARGRUPPER	Fleirbruk, syklistar, løparar, hundeluftarar m.m.		Fleirbruk og syklistar.	
MÅLGRUPPE	Stisyklistar. XC,		Gravitasjon, Stisyklistar. XC.	
OPPLEVING	Natur, Tur, Spenning, Meistring/ utfordringar, Flyt, Trening		Spenning, Meistring/ utfordringar, Flyt, Natur Tur,	
SIGNATURELEMENT	Unik natur, Landskap, Utsikt.		Unik natur og utsikt og samanheng mellom gode sykkelopplevingar.	
TILKOMST	Frå stiar knytt til Sundreberget, eventuelt Nersetveigen. Og eventuelle stiar frå Primhovda hyttefelt.		Framtidige stiar.	
GENERELT FOR BEGGE				
FASILITETAR	Sykkelvask / Mekkestativ	Service	Shuttle	Guiding
	Ikkje relevant		Kan bli aktuelt etter kvart.	



PRIMHOVDA SØR HYTTEFELT - ÅL SKISENTER - 1C

Ål skisenter finst det ein sykkelpark som vart etablert i 2009. Slåttaheisen er godkjent for sommarbruk av jernbanetilsynet. Her har det vore arrangert ein internasjonal terrengsykkelfestival i tidsrommet 2009-2018. Det går i dag ein handbygd sykkeloptimalisert sti ifrå enden av Kroktjødneveigen og ned til Nersetveigen og toppen av Slåttaheisen i Ål skisenter. I Ål skisenter går det også ein traktorveg kalla "turisten" som det går an å sykle, men denne veigen er bratt og steinete.

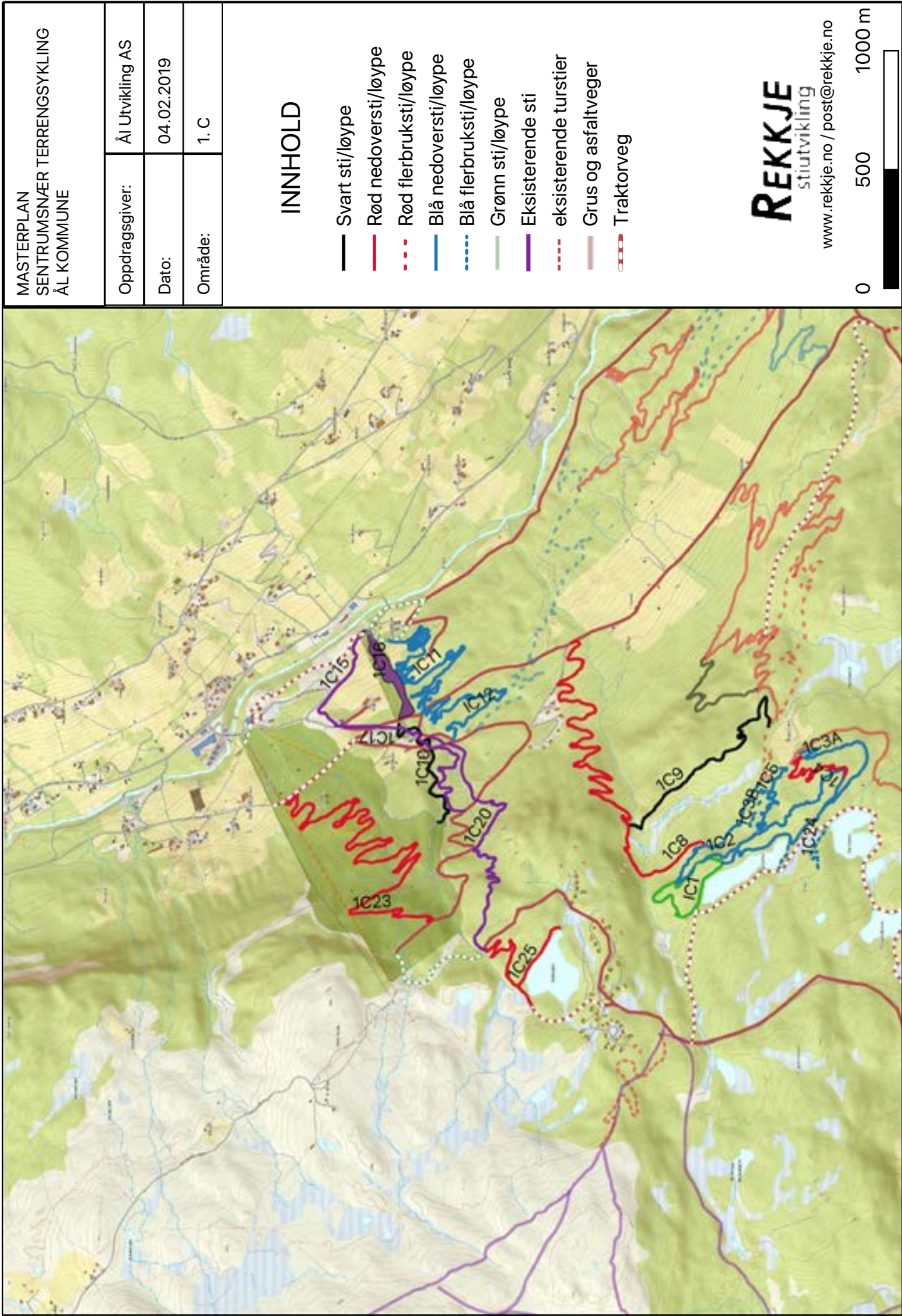
Område kring Primhovda Sør består av litt under 50 hytter i hyttefeltet per 2018. Omlag 400 tomter er godkjente i kommuneplanen.

Område har spanande topografi for eit breitt spekter av brukarar. Utsikt og moglegheiter for spektakulære naturopplevingar er sær s positivt. Område har tre konkrete aktørar: Primhovda Sør, Ål skisenter og Hillbilly MTB. Både ved hyttefeltet og ved skisenteret er det mangel på lågterskeltilbod. Stiutvikling i øvre del av område vil gagne både stisyklistar og turgåarar.



Foto: Vegard Breie

KONSEPT: PRIMHOVDA SØR OG ÅL SKISENTER				
KATEGORI	Legge til rette eit stisenter for familie og lågterskelaktivitet knytt til hyttefelt. Vidareutvikle stiar og løyper rundt Ål skisenter.k Kopøe aktørar (Primhovda sør og Ål skisenter) saman med eit nettverk av stiar som kan koplast på stiar i kringliggjande områder.			
	PRIMHOVDA STISENTER	ÅL SKISENTER		
FUNKSJON	Skape aktivitet for hyttebesøkande, og forøvrig tilreisande til fjellområde	Dekke behov for spenning og sykkelpark med gravitasjonsbasert sykling		
SYKKELELEMENT	Spanande og morsome stiar som skaper aktivitet for eit stort spekter av ferdigheiter og aldrar	Stort utval av sykkeloptimaliserte stiar og løyper, med litt større tilpassing. Skal skape fart og spenning.		
	Pumpekuler og rullande terreng, doseringar, små hopp	Hopp, dropp, store doseringar, stein/svaberg, rullande terreng, sallride m.m.		
BRUKARGRUPPER	Hovudsakeleg syklistar, men ein del vil vere for fleirbruk.	Syklistar		
MÅLGRUPPE	Familie, stisykling, XC	Gravitasjonsutøvarar, stisykling		
OPPLEVING	spenning, meistring/utfordringar, flyt, natur.	spenning, meistring, flyt		
SIGNATURELEMENT	Utsiktspunkt	Stoppeplassar med benker på topp av rygg og ved vatn.	Steindropp ved Denghis Høkkfest løypa	Kreativ og eigen skilting av løyper
	Bør planleggast	Må planleggast	Eksisterande	Bør vidareutviklast
TILKOMST	Frå hyttefelt	Buss eller bil til trailhead også for andre stiar og generelle utfartspunkt	Sykkelveg/sti	Parkering
	Bakketun	Parkering	Fins til dels, må utbetrast	Eksisterande
GENERELT FOR BEGGE				
FASILITETAR	Parkering	Sykkelvask / Mekkestativ	Shuttle	Service,
	Finst ved Bakketun	Burde etablerast ved trailhead	Kan bli aktuelt	Finst i område Vil bli behov for kafé, kiosk el.



Tiltak navn	Område	Tiltak Nr/ ide nr	Prioritet	Gradering	Type tiltak	Kategori	Lengde meter	Antatt kostnad (tall i tusen)	Snitt helling	Organisering
Loop 1:										
Grønn start loop	1C	1	1	Lett: Grønn	Nybygg	FB.S	1 000	1 000	0	PB
Blå runde	1C	2	2	Blå	Nybygg	SO.S	1 680	2 016	0	PB
Primen flyt	1C	3A	3	Blå	Nybygg	SO.L	750	1 050	5	PB
Primen klatring	1C	3B	3	Blå	Nybygg	SO.L	750	600	5	PB
Rød Nedoversti	1C	4	4	Rød	Nybygg	SO.L	650	390	7	PB
Gødtene enn Prim	1C	5	5	Rød	Nybygg	SO.S	560	504	7	PB
Hopp og lek	1C	6	6	Blå	Nybygg	SO.L	750	675	8	PB
Teknisk moro	1C	7	7	Svart	Nybygg	SO.S	170	51	15	PB
Adkomst sørside Langetjørne	1C	24	----	Blå	Nybygg	FB.L	200	1	8	PB
						Sum	6 510	6 287		
Primen og Stier mot Nersetevegen										
Ned gjennom gjelet	1C	8	8	Rød	Nybygg	FB.S	724	579	8	PB og DB
Rygg ned i gjelet	1C	9	9	Svart	Nybygg	SO.S	1 200	360	<15	DB
						Sum	1 924	939		
Hillbilly bikepark										
Festhopp Ny del	1C	10	2	Svart	Nybygg	SO.L	750	750	----	PB
Blå flyt løype Fase 1	1C	11	3	Blå	Nybygg	SO.L	1 300	1 040	6-7%	PB
Blå flyt løype Fase 2	1C	12	4	Blå	Nybygg	SO.S	650	520	6-7%	PB
Parkløypa	1C	15	1	Rød	RC	SO.L	867	780	8	PB
Høkkfest parken	1C	16	5	Svart	BM	SO.L	400	40	----	PB
Mega farm	1C	17	6	Rød	BM/Rc	SO.L	545	120	<10%	PB
Link mellom familieløype og Primahovda	1C	18	7	Lett: Grønn	Nybygg	FB.L	600	60	----	DB
Dengis	1C	20	10	Svart	BM	SO.S	1 100	110	----	DB
Ny start på Dengis	1C	25	11	Rød	Nybygg	SO.S	790	316	----	DB
						Sum	5 112	3 310		
Skisenter										
Veg mellom Baklivegen og Leveld	1C	21	1	Lett: Grønn	Nybygg	UU.L	700	560		PB
Ferdighetsområde	1C	22	2	Lett: Grønn	Nybygg	SO.L	500	250		PB
Skisenter løypa	1C	23	3	Rød	Nybygg	SO.L	3850	2 503	8	PB
						SUM	18 596	13 849		

PRIMHOVDA FJELLOMRÅDE – 1D

Frå Kroktjødneveigen er det eit større utmarksområde som strekk seg nordover og vestover til det møter Hevjansåsveigen som kjem opp frå Holto i Kvinnegardslie og endar på Einarset ved fjellheisen i Ål skisenter. Kroktjødneveigen og Hevjansåsveigen utgjer rammene for dette området. Området er for det meste delt inn ulike eigedomar som er eigd kollektivt i sameige, hovudsakleg knytt til gardar i Øvre Ål og Kvinnegardslie. Kring skoggrensa er det mindre private skogteigar som også er ein del av dette området.

Over hyttelfeltet Primhovda sør går det gamle bufarstiar og dyretråkk som kommunen har merka for vandring i nyare tid. Desse gamle stiane utgjer eit nettverk som kan kombinerast på ulike måtar slik at ein får ulike turar. Desse stiane har det blitt sykla på sidan 2014. Ål utvikling har også hatt fleire turar i området som del av sitt 10 på topp prosjekt der dei har postkasse på ulike turar i kommunen kvar sommar. På dagar med klarvær har ein storslått utsikt i området med Hallingskarvet i vest og Reineskarvet, Lauvdalsbrea og Blåbergi nord. I dette området føregår det tradisjonelle utmarksnæringar hovudsakleg beiting av geit og sau. Geitedrifta produserer mjølk på stølen Kuluset. Tidlegare var det storfe som beita og produserte mjølk og kjøt i området, men det føregår ikkje i dag. Buføring av storfe føregår vår og haust i området.

Det er kome innspel frå sykkelmiljøet om å vedlikehalde stiane i området. Området har stiar som ulikt dei fleste tradisjonelle turstiar ligg godt plassert i terrenget og utsikt og omgjevnadar er spektakulære. Område er egna for raude (krevjande) tradisjonelle stiar.

Det er kome sterke negative innspel frå eit av sameiga i analayseområdet knytt til det å etablere sti for sykling i området. Det er heller ikkje ynskjeleg at det blir sykla på umerka stiar hjå dette sameiget med ynskje om å ta vare på området og drive tradisjonell næring.

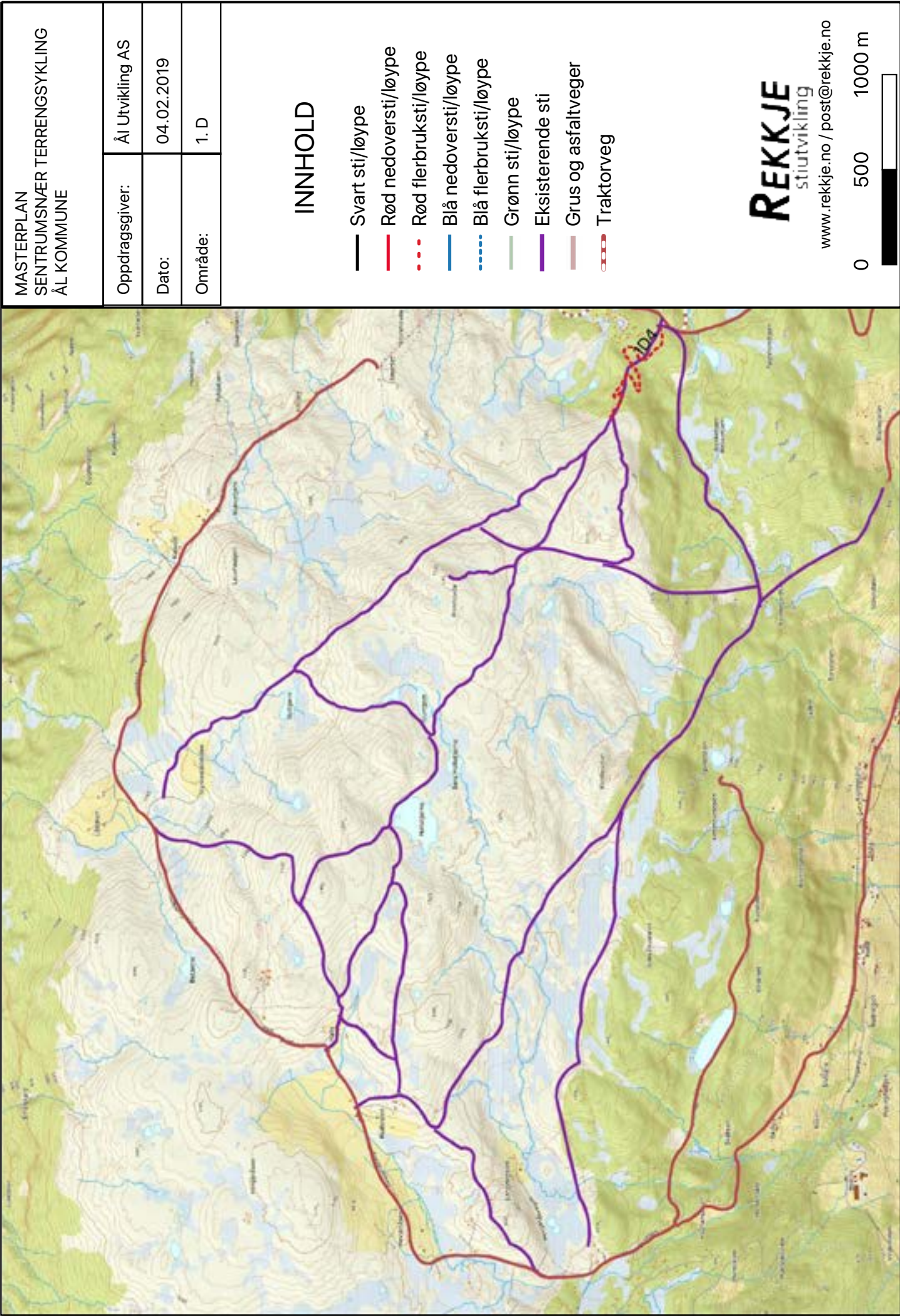
Me vil poengtere at det gjennom friluftsløva er lovleg å sykle på stiane på området.

KONSEPT: PRIMHOVDA OG HØGFJELLET RUNDT	
KATEGORI	Stinettverk med høg grad av naturoppleving og terrengtilpassing
SYKKELEMENT	Berre element for å styre vatnet ut av stien som å implementere gradreverseringar m.m.
BRUKARGRUPPER	Fleirbruk
MÅLGRUPPE	Stisykling, XC sykling
OPPLEVING	Natur, Meistring, flyt
SIGNATURELEMENT	Utsikt, natur
TILKOMST	Frå Primahovda Sør i søraust og Henjanåsveigen i nordvest.
FASILITETAR	Skilting



Primhovda er fint til sykling, men er ikkje i eit satsningsområde per i dag. På eit seinare tidspunkt blir det kanskje mogleg å utbetre stiane her.

Foto: Rekkje



4.4.2 OMRÅDE: 2 – KVINDA

Dette er eit området som strekk seg på begge sider av elva Kvinda, området startar ved Vangebrua i botn og ender omkringing Idrettsplassen i Kvinnegardslie. Området har fleire spanande knytestpunkt i teorien kunne vore utgangspunkt for ferdsel. Desse punkta er Vangebrua, Ål museum, Bustadfelt i Granhagen, Ål folkehøgskule, Gjelldokk ridesenter og Idrettsplassen i Kvinnegardslie. Det er enkelte skogsvegar som gir god tilkomst til fots eller med sykkel. I dag er det ingen merka stiar i området. Enkelte stiar i området er registrerte i statens kartverk. Det er viltbestander i området, men føregår lite beiting av husdyr i utmark.

Område har ein del begrensningar: elva, bratt terreng, viktige naturtypar. I tillegg er det kome innspel frå grunneigarar som er negativ til denne forma for tilrettelegging. Ved endring av begrensningar tilknytte eigedomsforhold ville det vore aktuelt å sjå på trase som knyter idrettsplass og Ål sentrum via museet. Nb! Sjå oversiktskart for områdeavgrensing

4.4.3 OMRÅDE: 3 – VESTLIA

Dette området strekk seg frå Jernbanen og oppover i Vestlia til ein møter veigen som går langs kraftlinja. Dette området blei vurdert i 2015 og 2016. I 2016 laga Mark Mclure ein konseptplan for området ved den kommunale badeplassen ved Strandafjorden. I 2017 vart det opparbeida ein sykkelpark i Hallingdal Feriepark. Området er delt opp i fleire private skogteigar som grenser til ulike bustadtomter og inngjerda innmark fleire stader.

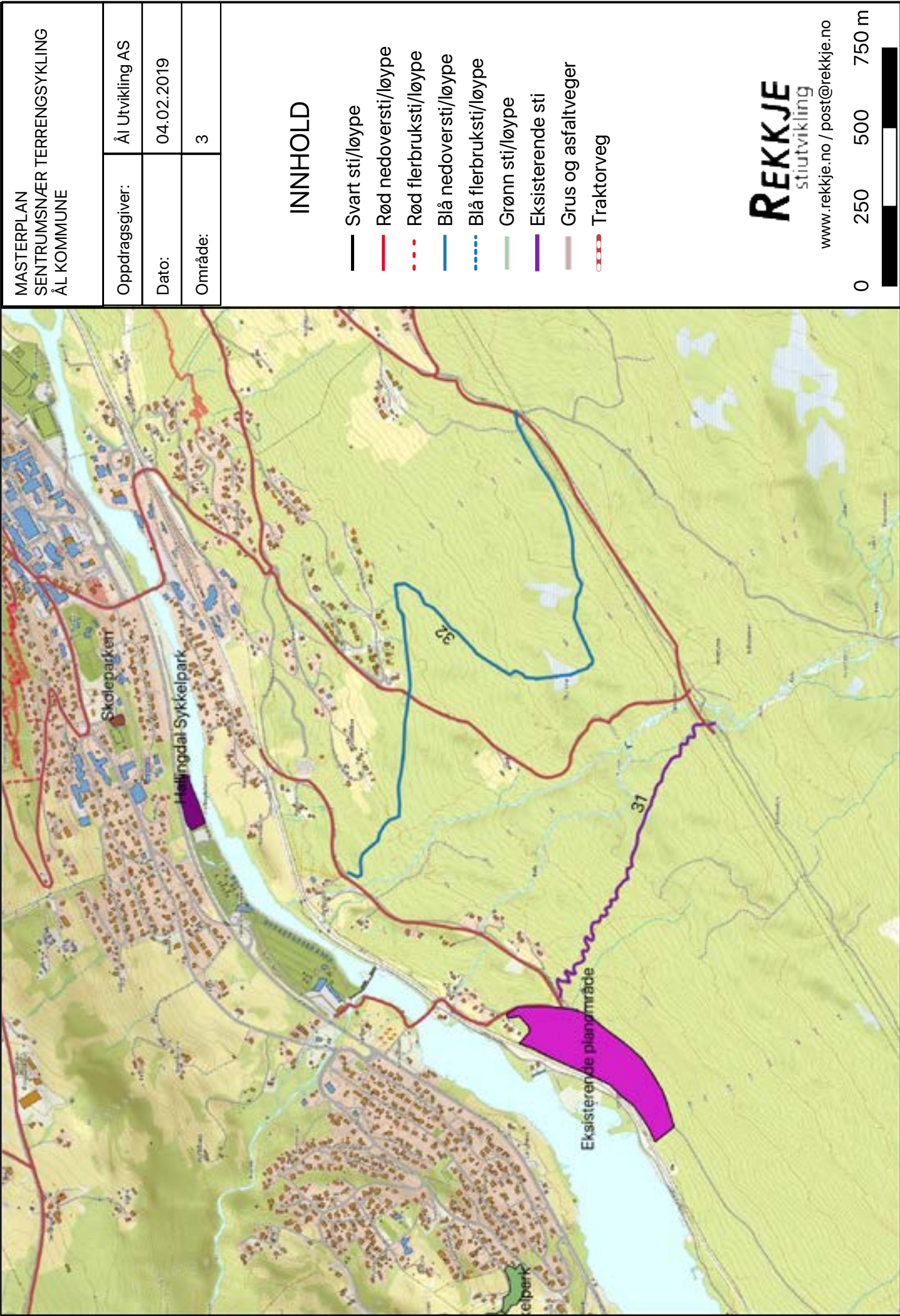
Det eksisterer i området ein sti merka for vandring av kommunen. Denne går ifrå Strandaliveigen og oppover til Fossen Kulu som ligg høgare i terrenget. Det er også etablert ein sti av lokale syklistar som går i røytraseen frå kraftlinja til småkraftverket i botn.

Det går ein langrennstrase i området som blir mykje brukt i forbindelse med skirennnet Hallingspretten.

Eksisterande plan er utarbeid, men vil ikkje bli realisert i nær framtid pga. infrastruktur i knytt tiling jernbane og eigarforhold. Området har potensiale for ulik utvikling ovanfor eksisterande planarbeid og mellom bustadfelt. Dette burde vidareutviklast om den eksisterande planen blir realisert.

Vidare er det berre vurdert moglegheita ved eksisterande tilrettelagt sti ved kraftgata, og moglegheita for å tilpasse ein sykkeltrase i tilknytning til skiløypa til Hallingspretten.

KONSEPT: VESTLIA				
KATEGORI	Sykkelløype og sykkelsti. Stisenter (Eksisterande plan)			
	HALLINGSPRETTE		KRAFTGATA	
SYKKEELEMENT	Etablere ein korridor med sykkelement i randen av tilrettelagt skiløype		Etablere ei teknisk flytløype med spanande element i inngrepskorridoren til kraftgata	
	Doseringar, små hopp, rullande terreng		Hopp, Gap, Doseringar, rullande terreng, Dropp.	
BRUKARGRUPPER	Syklistar		Syklistar	
MÅLGRUPPE	Familie, Stisykling,		Gravitasjonsutøvarar, Stisykling,	
OPPLEVING	Spenning, meistring/ utfordringar, flyt		Spenning, meistring/ utfordringar, flyt	
SIGNATURELEMENT	Doseringar og Rullande terreng		Hopp, Rullande terreng, doseringar.	
GENERELT FOR BEGGE				
TILKOMST	Bil til trailhead		Sykkelveg og sti	
	Ingen gode parkeringsmoglegheit. Burde etablerast saman med mogleg stisenter		Finst ikkje frå botn, ein sti kjem inn frå oversida.	
FASILITETAR	Sykkelvask / Mekkestativ	Pumptrack	Shuttle	Service
	Burde etablerast ved trailhead til mogleg stisenter		Kan bli aktuelt etter kvart.	Hallingdal feriepark og dei tilknytte Sundre



Vestsiden: Badeplass og overliggende dalside										
Eksisterende planer	Område 3:	Tiltak Nr	Prioritet	Gradering	Tiltakstype	Kategori	Lengde meter	Antatt kostnad (tall i tusen)	Snitt helling	
Power line	3	1	1	Rød	SO.L	Rc	1 290	258		DB
Halling spretten	3	2	2	Blå	SO.L	Nybygg	2 650	2 120	7	PB
Totalt							3 940	2 378		
Vestsiden: Badeplass og overliggende dalside										
Eksisterende planer		Tiltak Nr	Prioritet	Gradering		Kategori	Lengde meter	Antatt kost.	Snitt helling	
Adkomst sti	3	B1	Uavhengig	Grønn	SO.L	Nybygg	234	211		PB
Pumptrack	3			Pumptrack	SO.L	Nybygg	437	437		PB
Grønn Klatring	3	B2A		Grønn	SO.L	Nybygg	334	501		PB
Grønn Nedoversti	3	B2B		Grønn	SO.L	Nybygg	364	546		PB
Blå klatresti	3	B3A	3	Blå	SO.L	Nybygg	64	58		PB
Blå nedoversti	3	B3B	3	Blå	SO.L	Nybygg	350	525		PB
Red Section 1	3	B4A	4	Rød	SO.L	Nybygg	56	42		PB

4.4.4 OMRÅDE: 4 - OPPSJØ, ROTA, JEGERMOEN

Området er brukt til både næring og rekreasjon. Området definert som Oppsjøtippen er nytta til næring og industri; kommunen har sitt reinseanlegg for kloakk i området, det føregår masseuttak og knusing av grus. Jernbanen kryssar området.

Tilkomst er frå Riksvei 7 med undergang under jernbanen i Haddingveigen. I tillegg er det tilkomst frå Sando lengre ned via Vestaforveigen som strekk seg vidare ned til Torpo. Det kjem også ein privat veg ned i frå Ridalsveigen ved kraftlinja som knyt området opp til Rota på toppen av Vestliveigen som går opp ifrå Ål stasjon.

Hallingdal motocrossklubb har sitt anlegg i området med aukande aktivitet dei siste åra. Her føregår det motocross aktivitet tre dagar/ kveldar i veka. Lengre aust i området er det også skytebane med den tradisjonsrike skyteklubben Hadding. Lengre ned har Ål jeger og fiskeforening klubbhus med skytebane og ulike fasilitetar. Ål jeger og fiskeforening jakter i området. Lengre vest i området finn me den gamle hoppbakken i Ål, Bråtabakken som ikkje har sett eit nedslag på mange vintrar.

Det er få merka stiar i området. Det er lite gamle bufarvegar i området. Området har fleire skogsvegar som blir nytta ved hogst. Dei siste åra har det føregått terrengsykling på to stiar som ligg på trailguide.no.

Rundt Oppsjøtippen og vestover mot Ål stasjon er det fleire private skogteigar. Frå motocrossbanen og austover er Opplysningsvesenets fond grunneigar på eit større område samanlikna med dei private teigane som finst i dalsidene i Ål kommune. Hadding og Ål jeger og fiskeforening har sine fasilitetar og aktivitetar på Opplysningsvesenets fond sin eigedom med gjeldande avtaler.

Det er to campingplassar som har direkte tilknyting til området; Sundre camping og Sataslåtten camping. I tillegg er området i gangavstand til bustadfelt og bustader i Baklien, Rudningen, Sundreveigen og Vestliveigen.

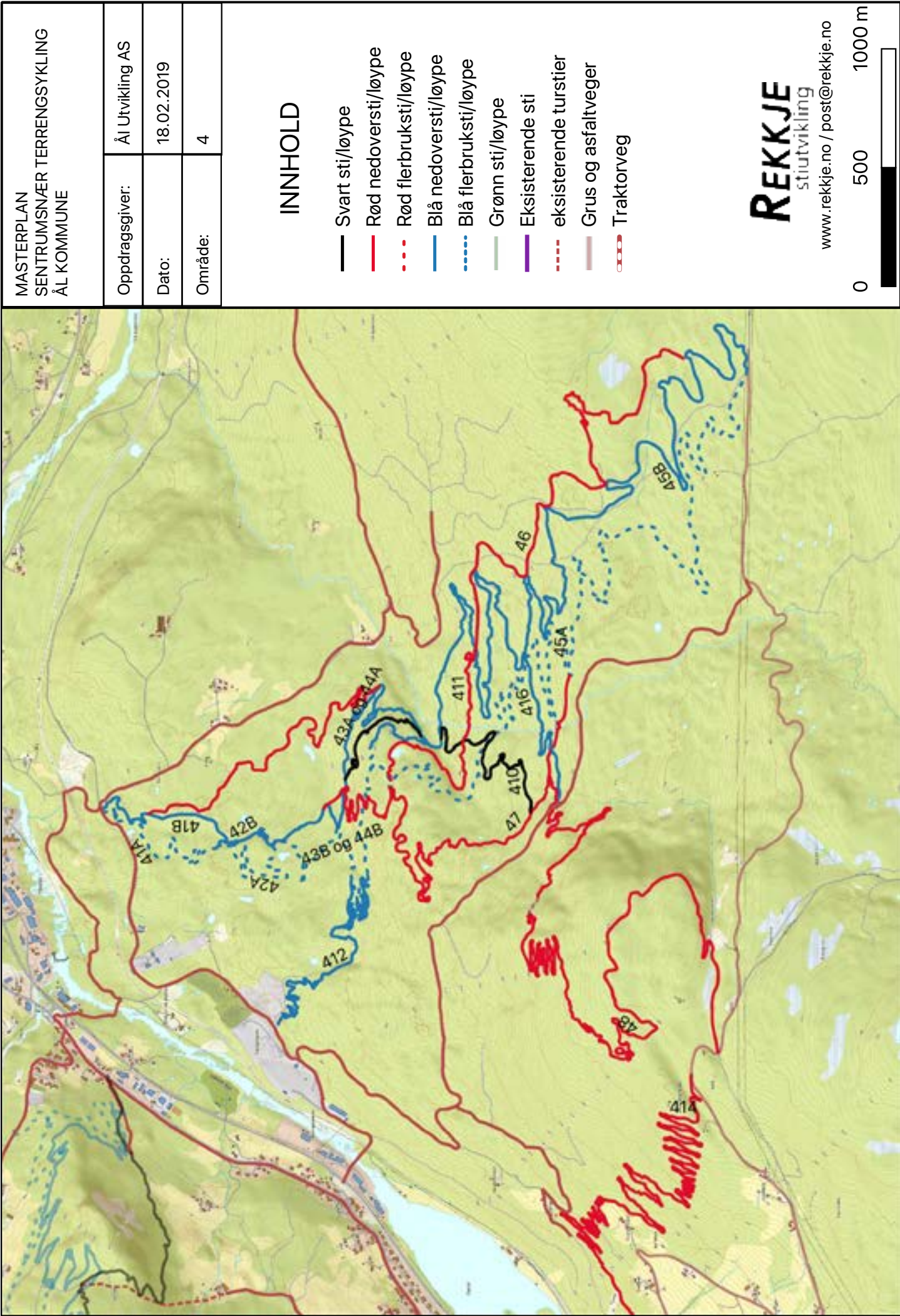
Ål IL har planar om å bygge gangveg ifrå Idrettsanlegget på Bråta og nedover til Oppsjø og Sundre camping som vil gi fotgjengarar og syklistar tilgang til området frå Ål sentrum utan å krysse Riksveg 7 (80 sone) slik ein må i dag.

Område grenser i utgangspunktet ikkje mot Ål sentrum, men eigna sykkelveg finst med undergang for jernbane og bru over elva kan ein fint nå område få sentrum. Området har bra grunnforhold med tjukkest avsetning lengst ned mot dalbotnen. Store steinar kan vere utfordrande ved utbygging, men vil også utgjere spanande og artige sykkelelement. Flatare terreng lengst ned er positivt med tanke på å legge til rette for mest lågterskel lengst ned mot dalsida og nærmast sentrum. Topografien egner seg for meir spanande stiar og løyper lengre opp i dalsida.



Foto: Tor Veslegard

KONSEPT: OPPSJØ				
KATEGORI	Stisenter: Oppsjø Shuttle venleg sti frå Roti Eventuelt (Bikepark med pumptrack ol. ved trailhead til Oppsjø stisenter)			
	OPPSJØ STISENTER		SHUTTLESTI	
SYKKELEMENT	Stor grad av variasjon i sykkel løypene. frå tradisjonelle stiar, Til stiar med sykkel spesifikke element		Hoppløype med innblanding av naturlege element	
	Hopp, dropp, doseringar, rockgarden, skinnies, northshores, pumpekuler og rullande terreng.		Hopp, dropp, doseringar, rullande terreng, steinformasjonar og svaberg	
BRUKARGRUPPER	Fleirbruk, men ein del av stiane og løypene vil vere sykkel-optimaliserte.		Syklistar	
MÅLGRUPPE	Familie, Stisykling, XC syklistar og noko gravitasjons.		Gravitasjonsutøvarar, Stisykling,	
OPPLEVING	Natur og landskap, spenning, meistring/utfordringar, flyt, trening		Spenning, meistring/ utfordringar, flyt, trening	
SIGNATURELEMENT	Trailhead og Skilting	Steinformasjonar og andre element	Hopp og sykkelement.	
	Bør planleggast	Må planleggast (mange store steinar)	Positive kontrollpunkter må avdekkast under prosjektering.	
GENERELT FOR BEGGE				
TILKOMST	Bil til trailhead, Sykkel langs sykkelveg og sti til trailhead. Eller tilkomst frå kringliggande stiar.		Bil eller sykkel til toppunkt på vei av god kvalitet	
	Eksisterer parkering ved crossbane, men kan etter kvart bli ynskjeleg å etablere eigen aust for skytebane		Skilt ankomstveg	
FASILITETAR	Sykkelvask / Mekkestativ	Pumptrack	Shuttle	Service
	Ved trailhead	Kan etablerast ved trailhead etter kvart som stisenteret får fleire brukarar og meir volum	Vil vere naudsynt for shuttlesti frå roti	Ved Sundre. Kan bli aktuelt med kiosk el. etter kvart.



4.4.5 OMRÅDE: 5 – TORPO

Torpo er ei grend aust i Ål kommune tett på grensa til Gol kommune. Området er grensa opp i frå Torpoveigen og nordover til Brøtmyrane. Bakketun er idrettsarenaen Torpo med fotballbane, skiløype, parkering og klubbhus med meir, som ligg sentralt i Torpo. Det ligg tett på bustadfelt, gardar, skule, barnehage og næringsaktørar. Riksveg 7 ligg tett på området med all sin trafikk. Torpo Gjestegård ligg heilt i aust i området med ny eigar i 2017 etter fleire år som asylmottak. Torpo har også eit aktivt terrengsykkelmiljø med klubben Andebarkji TSK som har vekentlege treningar på Bakketun og arrangerer regional cup, Sparebank1 cupen.

Utmarka ber preg av lite beiting av husdyr, med unntak av geiter. Det blir ridd med hest i utmarka av fleire ridesenter. Det er merka ulike stiar i området av kommunen. Det har blitt arrangert motbakkeløp frå Bakketun og opp til Veslekamben. Sidan 2014 har det vore rydda og etablert ein sti av lokale terrengsyklistar frå Veslekamben og ned til Bakketun. Området er delt opp i ulike private eigedomar som høyrer til gardane på Torpo.

Areala kring Torpomoen, Oppheimsåsen og Syningen samt det store areal på stasjonssida av Torpo har ikkje har blitt vurdert no. På seinare tidspunkt kan dette bli aktuelt.

Torpo har eit spanande terreng med stor variasjon som kan skape et spanande tilbod i framtida. Eit aktivt og engasjert lokalmiljø verker svært positivt. Grunnforholda er også relativt gunstige for formålet. Å kunne nytte Bakketun som eit tilkomstpunkt med parkering, skilting m.m. vil vere gunstig, då det ligg sentralt for lokale fastbuande og tilreisande. Lokale aktørar satsar allereie på stisykkelmarknaden. Det bør tas omsyn til fleirbruk, både mellom syklist og turgåarar, men også mellom syklist og hest. Eksisterande stiar er gode, og er eit godt utgangspunkt for vidare utvikling.

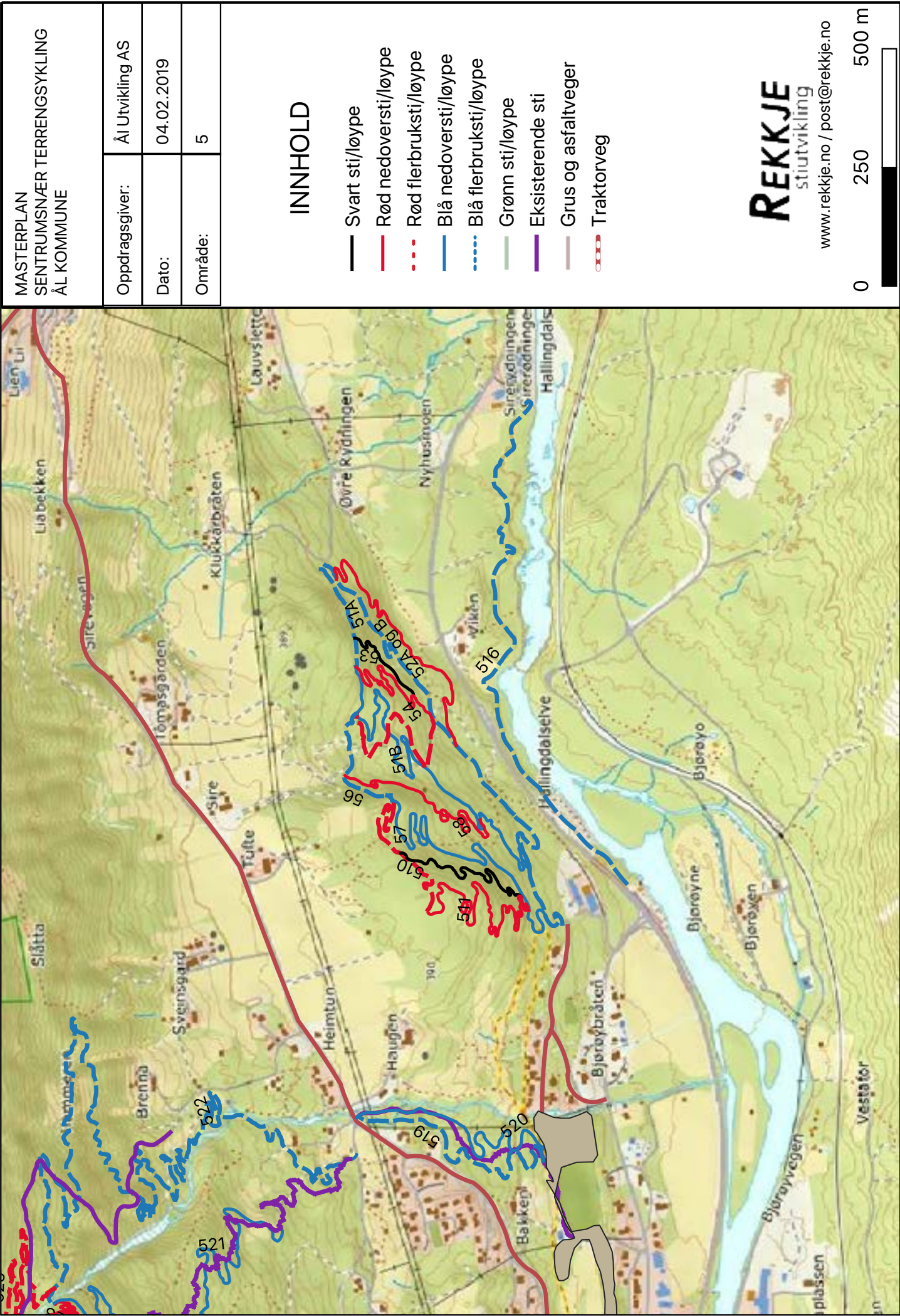


Foto: Vegard Breie



Foto: Andebarkji TSK

KONSEPT: TORPO				
KATEGORI	Videreutvikle eksisterande stinettverk i området rundt Veslekamben og Elgtråkket og stiane ovanfor Sireflaten. Ta vare på naturkvaliteter, med terrengtilpassa stiar med naturlege element. Bygge eit stisenter som går ut frå Bakketun. Med stor variasjon i løypene, men viktig med godt tilrettelagde lågterskeltilbod og sykkeloptimaliserte element. Løypene er planlagt slik at dei fungerer som eit rundbane anlegg. Sykkelpark med Pumptrack og dupleiksløype ved Bakketun.			
	BAKKETUN		VESLEKAMBEN	
SYKKELEMENT	Bakketun stisenter skal implementere ein stor variasjon av element		I stinettverket rundt Veslekamben vil ein etablere element likare dei som eksisterer i dag	
	Hopp, dropp, doseringar, rockgarden, skinnies, northshores, pumpekuler og rullande terreng		Hopp, dropp, mindre doseringar, steinar/svaberg, rullande terreng	
BRUKARGRUPPER	Bakketun Stisenter vil ha stor grad av sykkel optimaliserte stiar med unntak av enkelte stiar for fleirbruk		Stinettverk til Veslekamben vil ha fleirbruksstiar, og spesielt klatrestien vil ha store verdiar som ein meir lågterskel tursti til Veslekamben.	
MÅLGRUPPE	Familie, Stisykling, XC syklistar		Gravitasjonsutøvarar, Stisykling, XC syklistar	
OPPLEVING	Spenning, meistring/ utfordringar, flyt, trening/ konkurranse		Natur, spenning, meistring/ utfordringar, flyt, trening	
SIGNATURELEMENT	Trailhead Skilting	Steinformasjonar og andre element	Steinformasjonar	Utsiktspunkt
	Bør planleggast	Må planleggast	Eksisterande (Sklia)	Bør vidareutviklast
GENERELT FOR BEGGE				
TILKOMST	Bil til trailhead	Buss til trailhead	Sykkelveg	Sti
	Parkering ved Bakketun	Kan bli ynskjeleg?	Finst til dels, må forbeistrast	Finst til dels, må forbeistrast
FASILITETAR	Parkering	Sykkelvask / Mekkestativ	Shuttle	Service
	Finst ved Bakketun	Bør etablerast ved trailhead	Kan bli aktuelt	Finst i område Vil bli behov for kafé, kiosk el.





4.4.6 ANDRE OMRÅDER I ÅL KOMMUNE

Det er fleire andre utmarksområder i Ål kommune som også egner seg for terrengsykling. Utmarksområder i grendene Leveld, Vats, Breie, Kvinnegardslia, Liagardane samt fleire hytte og fjellområder er ikkje vurdert i denne planen. Grunnen til dette er fokus på det som er sentrumsnært etter vurdering ifrå Allegra Tourismus i 2015. På seinare tidspunkt kan det bli aktuelt for lokalmiljøet og engasjere i nemnte områder som er utanfor planen. I ein slik samanheng vil det også vere hensiktsmessig å vise til denne planen for å forankre utvikling i prosjektarbeid som har føregått i tidsrommet 2015-2018.

GRANHAGEN BIKEPARK

Det er kome innspel om private planar kring eiga eigedom ved Trydalen og Brenno. Her ynskjer eigar å utvikle sykkeltilbod og vil organisere på ein slik måte at det kan støttas med midlar. Sykkeltilbodet vil vera positivt for dei lokale og kan og nyttast av skulen som ligger rett ved. Område er ikkje tatt med i planen då det ikkje ligger under dei områdene som blei fokusert på frå oppstart, men tiltak her vil ha ein god verdi. Tiltaka det er snakk om er Hoppløype, Pumptrack og Dirt Jumps.

SKULEPARKEN

På sikt burde det investerast i ein god asfaltert pumptrack ved skulen. Disse har ein heilt anna bruksverdi enn dei i grus då dei kan nyttast av andre brukargrupper som brukar rullerbrett og sparkesyklar. Dei er vedlikehaldsfrie og blir ofte brukt av endå fleire syklistar.

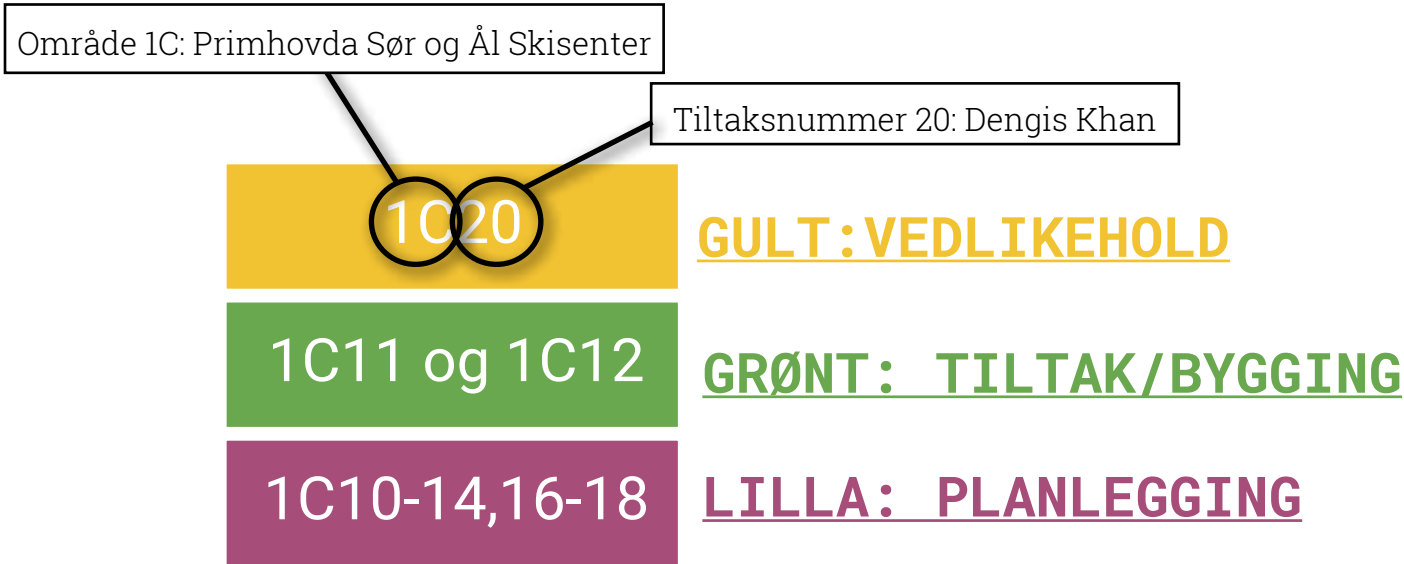
Foto: Vegard Breie

4.5 PRIORITERINGSLISTE

Tiltakslista skisserer opp eit stort antall kilometer med stiar og løyper. Det kan vere vanskeleg å vite kva ende ein skal starte i. I skjemaet på neste side har me satt opp eit mogleg løp for realisering. Rekkjefylgjen er gjort frå ein vurdering på kva som er mest realistisk å få til, men me har òg forsøkt å prioritere kva som er mest hensiktsmessig å få på plass først.

KORLEIS LESE PRIORITERINGSSLISTA?

Prioriteringslista bygger på tiltakslistene. Under syner me korleis prioriteringslista er bygd opp. Det kan nemnast at det som ligg inne på vedlikehald i denne lista er på eksisterande stiar. På kvart tiltak som blir realisert må det lagast vedlikehaldsplan.



OMRÅDE	#	År 1	År 2-4	År 3-5	År 5-10	År 10-15
TORPO	5	519-520	521	521	523-527	523-527
			528-529	522	522	
		51-52	51-52	59-518	59-518	
			53-58	53-58		
PRIMHOVDA SØR OG ÅL SKISENTER	1C	1C15	1C20	1C24-25	1C24-25	
		1C11 og 1C12	1C11 og 1C12	1C10-14,16-18	1C8-9	1C8-9
			1C10-14,16-18	1C21-23	1C21-23	
		1C1-7	1C1-7			
OPPSJØ	4	41-42	41-43	48	48	
			414	414		
			43-44,416	43-44,416		
			45-410	45-410		
				411-413	411-13	
				415	415	
SUNDREBERGET	1A		1A1-1A5	1A1-1A5		
				1A6-1A9	1A6-1A9	
				1A14		
VESTSIDA	3			31-32	31-32	
ØVRE ÅL	1B			1B2B, 1B3A, 1B6	1B2B, 1B3A, 1B6	
				1B8-10	1B8-10	
					1B14-16	1B14-16
Omlegging av start på Primahovda	1D				1D4	1D4
Eksisterande stiar					Eksisterande tilbud	Eksisterande tilbud
Drift- og vedlikeholdsplan						Drift- og vedlikeholdsplan
Dugnad og veldikhold						
Revurdere og planlegging av urealiserte tiltak.						
Revidere planen						
Planlegge å koble områden sammen						

ETTERORD

For oss i Rekkje Stiutvikling har arbeidet med denne masterplanen vore særspanande. Me har fått nokre år på baken, og det er kjekt å få sette teorien me har tilegna oss ut i livet.

Mykje av grunnen til at me ha satsa hud og hår på å bygge kompetanse innanfor planlegging og bygging av terrengsykkelanlegg er for å kunne realisere eit liggande potensiale som ein finn mange stader på bygdenorge. Me har virkelig trua på at bygging av stiar og løyper for terrengsykling kan revolusjonere små og store lokalsamfunn. Det har me sett med egne auge fleire stadar i verden, og me kjenner mange av aktørane i t.d. British Colombia og Scotland som har vore med heile vegen, frå entusiastinitiativ til million- og milliardindustri.

Ål har eit brennande sykkelmiljø som deler mykje av dei verdiane me står for. Me håpar difor at denne prosessen, og planen kan bidra til ei positiv utvikling for Ål som sykkelbygd! Takk for oppdraget, og lykke til med arbeidet framover.

Mvh. Kristian og Roald



Rekkje Stiutvikling AS
Org nr.: 920 958 893
Trolladalen 30, 6856
Sogndal