

# Handlingsplan

## Bærekraftig stisykling i Lyngenfjordregionen

Joel Kauppinen  
Prosjektleder

Visit Lyngenfjord AS

## Innhold

Innledning.....	2
Betydning av stisykkling .....	2
Hvorfor stisykkling i Lyngenfjordregion?.....	2
Prosjektets oppgaver og tidslinje .....	4
Hvordan kan man bli en stisykklingdestinasjon? .....	5
Informasjon om stier og destinasjonen.....	5
Syklistvennlige servicetilbud og produktutvikling .....	6
Stier, stisjekk, analyse og tilbakemeldinger .....	6
Stiutvikling .....	7
Stigradering .....	9
Mulig utfordringer med stisykkling .....	9
Tiden etter prosjektet.....	10
Stiutviklingslag .....	11
Avtale med grunneiere .....	12
Syklingsutvikling og finansiering av ideer .....	12
Prosjektets partnere .....	13
Vedlegg	

## Innledning

Visit Lyngenfjord gjennomførte et seks måneders prosjekt for å utvikle bærekraftig stisykling i Lyngenfjordregionen. Målet med prosjektet var å heve den lokale kunnskapen om stisykling, kartlegge bærekraftige stier, jobbe med produktutvikling og kunnskapsheving hos bedrifter. I tillegg til denne handlingsplanen for hvordan man best kan utvikle destinasjonen videre. Prosjektet ble gjort i samarbeid med 13 lokale bedrifter, fire kommuner og prosjektet ble finansiert med midler fra Innovasjon Norge.

### Betydning av stisykling

Stisykling kan være et effektivt verktøy til å styrke reiselivet i sommersesongen og forbedre lokale muligheter for nye utendørsaktiviteter. For eksempel som i Trysil, som er kjent for sine vinteraktiviteter, har vært sterk utvikling innen stisykling over en ca. fem års periode. I 2013 lagde Trysil en masterplan for å bli den beste stisykkeldestinasjonen i Skandinavia. De har gjennomført planen og lyktes med å få på plass 77 nye stillinger, vekst i antall overnattinger, aktiviteter og dagligvarehandler.

I populære vinterdestinasjoner vil en styrking av sommersesongen gi mulighet for helårsarbeid til flere personer. Derfor kan det også få positiv effekt for innbyggerantall. I Trysil sank innbyggerantallet flere år før syklingsutviklingen startet. Nå har innbyggerantallet en jevn økning. Flere innbyggere og turismen i hele området gir ringvirkninger slik at landsbyen utvikler seg til å bli mer livlig og attraktiv.

### Hvorfor stisykling i Lyngenfjordregion?

Lyngenfjordregionen er området i Nord-Troms (Bilde 1). Prosjektområdet dekker fire kommuner: Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa. Skjervøy kommune bestemte seg å ikke delta. Kommunene er små og det er et par tusen innbyggere per kommune (Bilde 2). I hver av kommunene er servicebransjen (hotell, restaurant, varehandel og samferdsel osv.) er den største eller den andre største arbeidsektoren (ssb.no 2018). Reiselivet er derfor en viktig del både som bruker av og som faktor til å styrke de lokale tjenestene. Reiselivet kan være den avgjørende grunnen til at man kan beholde butikken, restauranten eller bensinstasjon på små plasser.

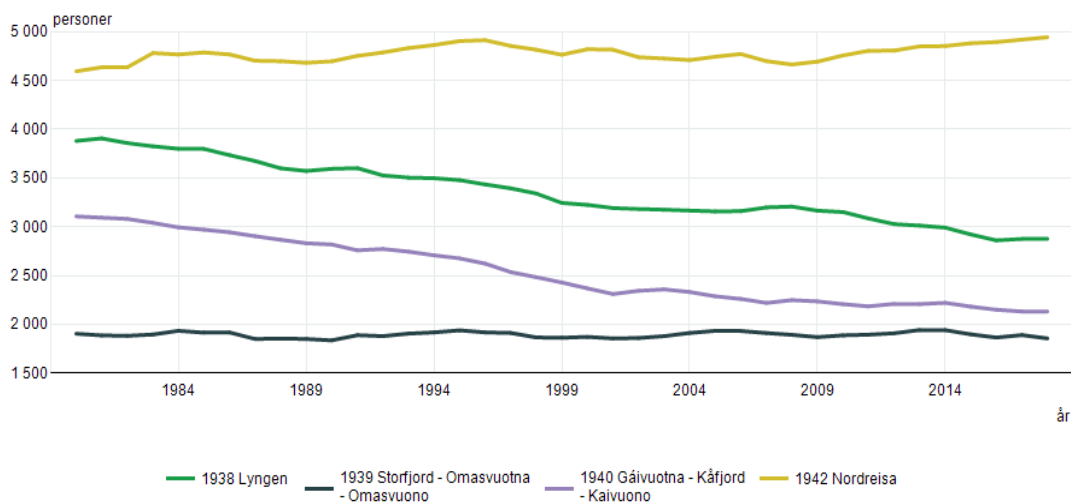
I Lyngenfjordregionen er det tydelige forskjeller i reiselivet mellom kommunene. I Lyngen kommune er det vinter og vår som er høysesongen med toppturister. Andre kommuner er mer sommerdestinasjoner med fiskere, vandere, campingturister og andre besøkere. På sommeren er det vanlig at turistene kun kjører gjennom området og bare tilbringer en eller to netter på stedet. Fisketurister er et unntak, da de ofte tar ca. én ukes opphold. Med syklingsutvikling er det mulig å få nye gjester som også har lyst til å bli på samme sted ca. én uke. For eksempel som i Massa Vecchia, som er en godt utviklet stisyklingdestinasjon i Italia. Gjennomsnittsoppholdet her er ca. 9 netter. I tillegg er en stisyklisters inntekt over gjennomsnittsnivået, mange av dem vil støtte stiuutvikling og liker å bruke tjenestene (for mer informasjon: <https://www.pinkbike.com/news/economic-impacts-of-mountain-bike-tourism-2016-update.html>, <https://www.imba-europe.org/resources/mtb-research>).

Stisykling er en ny form for sykkel sport som etter hvert har fått fotfeste i Lyngenfjordregionen. Skibotn er nasjonalt en kjent plass i regionen pga. gode stier og Skibotn stifestival, som har blitt gjennomført de siste 5 årene. Lavkarittet i Storfjord er den største terrengsyklingkonkurransen i Nord-Norge og Shred days på Lyngseidet er også en festival for stisyklistere. Det finnes altså allerede gode stier i destinasjonen, bedrifter som ønsker å satse på dette markedet og noen som aktivt bygger nye stier.

Det finnes allerede et grunnlag for å oppfylle stisyklistenes forventninger (om å kunne nyte naturen, unnslippe hverdagen, oppleve spenning, forbedre kunnskaper og ha det gøy med venner). Fantastisk utsikt, godt klima, ren luft, midnattssola, nordlyset og nordlige beliggenhet gir spesielle opplevelser til syklistene. Dette er det viktigste markedsføringsargumentet sammen med gode servicetilbud og stier i Lyngenfjordregionen.



**Bilde 1.** Prosjektområdet.



**Bilde 2.** Innbyggerantallet i prosjektkommunene (Statistisk sentralbyrå 2018).

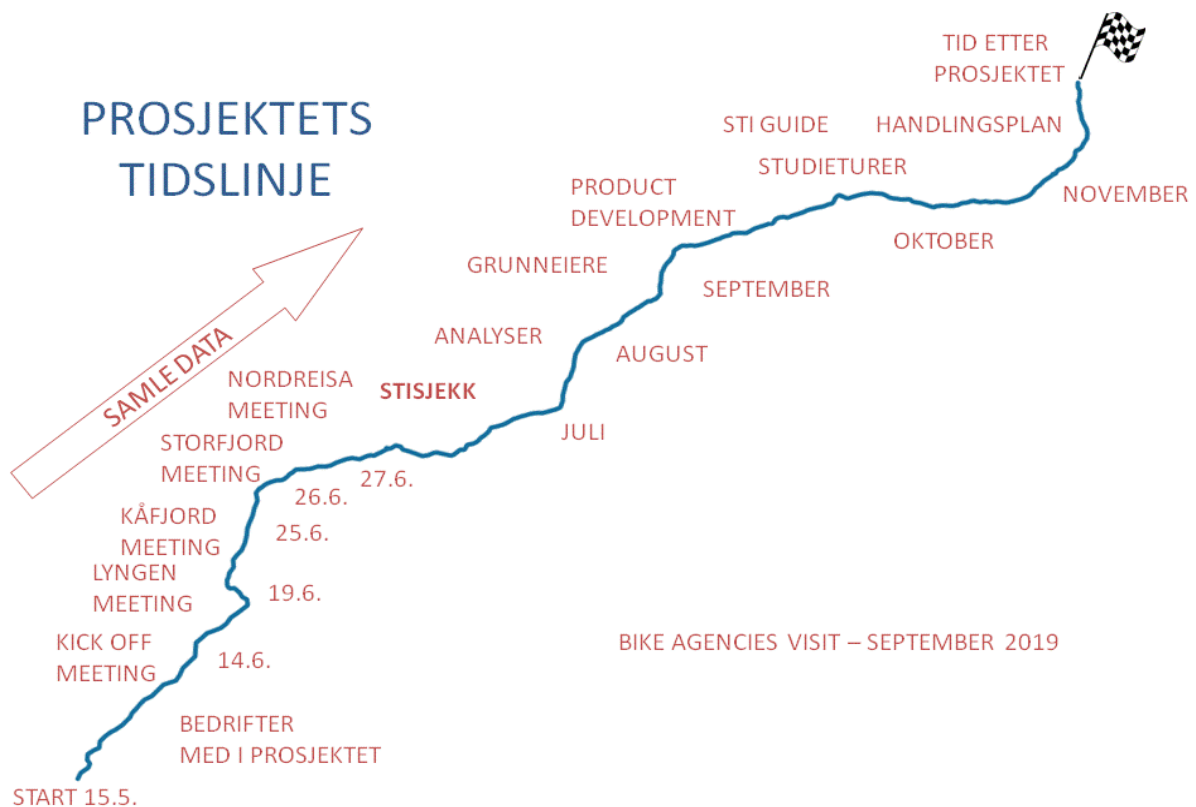
## Prosjektets oppgaver og tidslinje

Prosjektet varte i seks måneder, fra midten av mai til midten av november 2018. Det bestod av syv hovedoppgaver:

- Engasjere bedrifter med i prosjektet
- Møter med bedrifter, lokalbefolkning og kommunen
- Stisjekk og analyser
- Studieturer (Ylläs i august 2018 og Massa Vecchia i oktober 2018)
- Produktutvikling
- Stiguidebrosjyre
- Handlingsplan

I begynnelsen søkte vi etter bedrifter som ville bli med på stisyklingutvikling. Offisiell åpning av prosjektet var 14.6. (se vedlegg 1) med et kick off møte. Arrangementet var overraskende populært og lesesalen på Kafe Ruija var full av mennesker som var interessert i prosjektet eller stisykling. Etter det arrangerte vi lokale møter i hver kommune (Lyngen 19.6., Kåfjord 25.6., Storfjord 26.6. og Nordreisa 27.6., referat som vedlegg 5-8). Formålet med dette var å informere om stisykling, få informasjon om lokale muligheter, utfordringer, kunnskap om stier og gi informasjon til lokale aktører.

Hele juli kjørte vi på med stisjekk. August og september var brukt for analysering av data og å kontakte grunneiere og andre aktører. Fra september til november skrev vi alle dokumentene og produserte en stiguidebrosjyre. I august og oktober reiste vi på studieturer til Ylläs (les rapporten i vedlegg 2) og Massa Vecchia (rapport som vedlegg 3). Prosjektet arrangerte også to produktutviklingsdager for bedrifter.



Bilde 3. Prosjektets tidslinje og oppgaver.

## Hvordan kan man bli en stisyklingdestinasjon?

Gode stier er en av grunnene for å kunne bli attraktiv som stisyklingsdestinasjon. Men stier er ikke alt. En sykkelstur er mer enn stier. Det er en omfattende opplevelse som fortsetter etter en dag på stiene. Prosjektet defineres av at en stisyklingdestinasjon må ha:

- Gode stier
- Riktig informasjon om stier og destinasjonen må være tilgjengelig og samlet
- Syklistvennlige servicetilbud og positiv holdning til sykling hos reiselivsbedrifter
- Gode tilbud for syklistene innen:
  - Transport
  - Overnatting
  - Guiding
  - Mat/restauranter
  - Sykkelutleie

I tillegg kan syklistene ønske andre aktivitetstilbud som f. eks. oppleve kultur, spa og annet.

Positiv holdning til sykling og syklistene må være blant lokalbefolkningen. Det er viktig at lokalbefolkningen blir kjent med stisykling og syklistene. En aktiv informasjonsflyt om sykling og en åpen holdning mot lokale er nøkkelen til suksess for å bygge et positivt lokalt stisyklingmiljø.

### Informasjon om stier og destinasjonen

Det er viktig å gi relevant og riktig informasjon om stiene. Det beste er å ha alt av informasjon samlet på et sted, men det kan være mange kilder. Hvis det finnes dårlig eller feil informasjon kan syklistene få en dårlig turopplevelse og destinasjonen kan lide for dette pga. at stiene som ble brukt, ikke var egnet for stisykling osv. Prosjektet har laget en stiguidebrosjyre som inkluderer de utvalgte stier, stibeskrivelser og nødvendig informasjon til syklistene om sikkerhet, hensyn man må ta og for å styre trafikken på de utvalgte stiene. Ved stiuvikling og informasjon til stisyklistene ønsker vi å ha bedre kontroll over stisyklingsøkning og terrengbruk. Syklistene bruker gjerne utviklede og bærekraftige stier, slik at de unngår sårbart terreng.

Visit Lyngenfjord vil oppdatere informasjonen om stisykling på sine nettsider. Det skal etableres en enkel adresse for lett tilgang: [www.visit-lyngenfjord.com/mtb](http://www.visit-lyngenfjord.com/mtb)

I tillegg til stiguidebrosjyre valgte vi å benytte oss av to nettserviser, Trailforks og Rewindr, for å levere informasjon om stiene. Trailforks er en kjent service og de har allerede mange stier også i nord i sitt system. Prosjektet oppdaterer stibeskrivelser i Trailforks til stier som allerede er satt inn. Rewindr er en mindre aktør. Rewindr's bakgrunnskart skal utvikles med samme stil som det brosjyrekartet er. Fra Rewindr er det mulig å ha aktive kartvindu-widget på sitt egen nettside. Begge services finnes også som gratis mobilapper.

Stibeskrivelser og GPX-filene er til fritt bruk. Visit Lyngenfjord kan levere data til tredjeparts aktører.

## Syklistvennlige servicetilbud og produktutvikling

Prosjektet oppmuntrer og hjelper lokale bedrifter å bli syklistvennlige. Prosjektet har utviklet en syklistvennlig servicemanual (vedlegg 4) og arrangert produktutviklingsdager for bedrifter. Manualen gir grunnleggende informasjon om sykling og gir tips til bedrifter og andre aktører for at de kan utvikle seg til å bli syklistvennlige.

Meningen bak produktutviklingen var å etablere attraktive lokale stisyklingsprodukt for å salg og få til et bedre samarbeide med bedrifter. Utviklingen er basert på det strategiske kompasset fra Nord Norsk Reiseliv. Med kompasset er mulig å finne riktige eller ønskede målgrupper og det hjelper i kommunikasjonen (les mer [https://brand.nordnorge.com/brand-tool-box/strategisk\\_kompass\\_for\\_Nord-Norge](https://brand.nordnorge.com/brand-tool-box/strategisk_kompass_for_Nord-Norge)). Bedriftene skal jobbe videre med produktutvikling etter prosjektet.

Prosjektet har laget et syklistvennlig servicetilbud merke (Bilde 4). Bedrifter kan bruke merke i markedsføring deres, når de har:

- Enkelt verktøysett for å justere sykler
- Sykkelvaskeplass
- Sikker sykkellagringsplass
- Kunnskap om sykling og lokale stier

I begynnelsen er det Visit Lyngenfjord som forvalter bruken av merket. Hvis du har potensiale og vil begynne å bruke dette merket, ta kontakt med Visit Lyngenfjord for å få mer informasjon.



**Bilde 4.** Merket for Syklistvennlig-servicetilbud

## Stier, stisjekk, analyse og tilbakemeldinger

I begynnelsen av prosjektet samlet vi informasjon fra lokale møter (referat som vedlegg 5-8) og karttjenester. Denne informasjon var grunnlag for stisjekken, som vi gjorde i løpet av sommeren 2018. Prosjektet kartla, dokumenterte og analyserte stier, men bygde ingen stier.

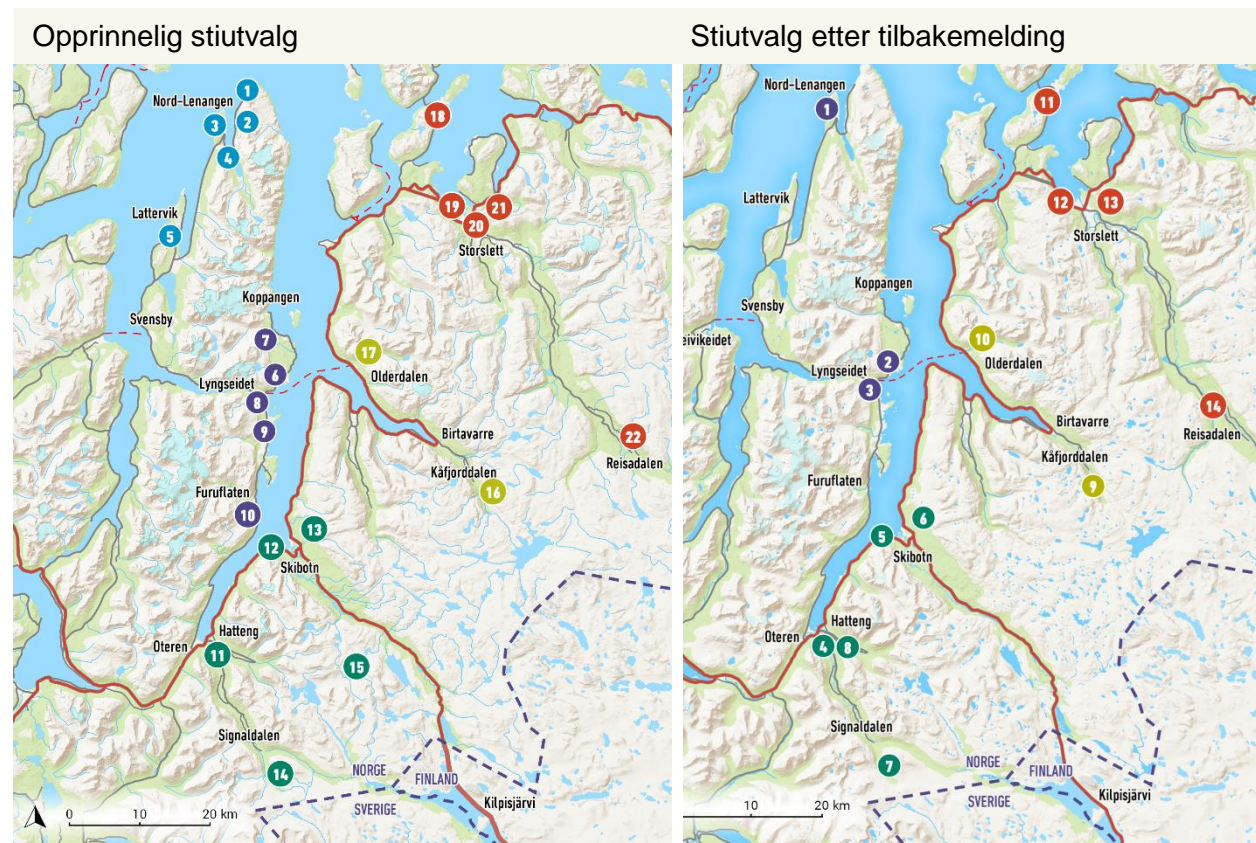
Underveis i juli ble det sjekket og analysert totalt 550 km med sti, fordelt på 19.000 høydemeter. Fra dette materialet ble de mest bærekraftige og passende stiene for sykling plukket ut, og utvalget er nå presentert i stiguiden. Flere stier ble utelatt fra alle sjekket stier av grunnet for at de krysset sårbart terreng eller terreng var ikke passende for sykling. Følgende informasjon var samlet fra stier:

- GPS-spor
- Utviklingsplasser, bilder og stibeskrivelser
- Gradering
- Turbeskrivelse
- Parkeringsplasser

Samlet material inkluderte 35 stier, 79 GPS-spor, ca. 1200 bilder og over 1000 POI (point of interest).

De fleste utvalgte stiene går på på kjente turstier. I Lyngen var mange av stiene, i det opprinnelige utvalget, ukjente og ikke på kjente turstier. Etter det første stiuvalget var ferdig, skrev og sendte vi over 500 brev til grunneiere. Etter ca. 20 tilbakemeldinger og samtaler med flere grunneiere, kommuner og reindrift justerte vi stiuvalget. Vi slettet 7 stier og endret beskrivelser (Bilde 5). De vanligste grunnene for at stier ble slettet, var at det lå på viktige områder for reindriftsnæringen, drikkevannsområdet eller det kunne oppstå konflikter med

andre terrengbrukere. En sti b,e slettet fordi det kom mye negativ tilbakemelding fra grunneiere.



**Bilde 5.** Stiuvalg til Stiguidebrosjyren.

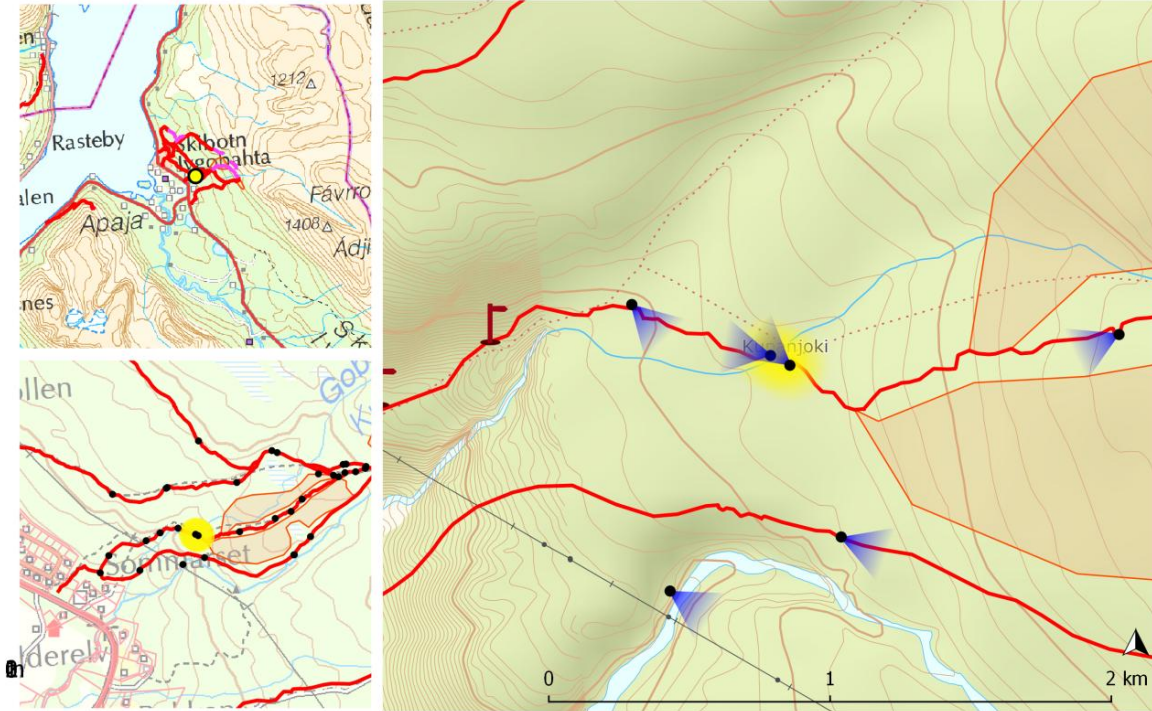
## Stiutvikling

Prosjektet har laget utviklingsforslag for alle stiene som vi viser stiguidebrosjyren. Dette går på hva man kan gjøre for å utvikle stiene mer bærekraftig og bedre for sykling. Forslagene er delt inn i følgende kategorier:

1. Krevende
  - Å gjøre stien sikker for brukere
  - Sted med veldig sårbart terreng, trenger rask oppmerksomhet
  - Ikke mulig å sykle uten utvikling
2. Viktig
  - Trenger utvikling å holde sti i god tilstand
  - Å holde stien sikker
  - Å holde stien attraktiv for at syklister (og vandrere), slik at man bruker stien og ikke terreng rundt
3. Andre utvikling
  - Å gjøre sti bedre og mer fornøyet å sykle, mer flow
  - Å unngå konflikter med andre brukergrupper
  - Gjøre stien mer bærekraftig og attraktiv
  - Allerede slitne stier som man vil utvikle bedre
4. Tom gruppe (hvis det kommer behov for dette)
5. Bygge nye stier
  - Om det finnes resurser
  - Å gjøre hele området mer attraktivt

Anbefalte stiuvtviklingsideer for stiuvtvalg er beskrevet med kart og bilder i adskilte dokumenter til hvert av kommuneområdene (se eksempel på bilde 6). Dette kan man bruke som grunnlaget til en guide for stiuvtvikling, og det er gjort tilgjengelig etter ønske også for de som ikke er prosjektdeltakere etter avtale.

### Bærekraftig stisykling Lyngenfjordregion - trail developing proposals



Trail name:

**Hengen**

Place ID:

**1006**

in Storfjord

Priority:

**2**

Comments: Old weak bridge. Needs to fix or remove in a couple years. It is possible to ride over the creek in a normal summer conditions (pic 2).

— Trail

— Trail section to develop

- - - Trail needs developing before taking in to the trail selection

● Shown developing spot(s)

Map and trail data © Joel Kauppinen, Visit-Lyngenfjord 2018  
Background map © Kartverket 2018



Bilde 6. Eksempel av et dokument med stiuvtviklingsforslag.

## Stigradering

Det finnes mange forskjellige graderingssystemer for terreng- og stisykling. Da denne rapporten ble skrevet jobbet Opplysningskontoret for Terrengsykling med å utvikle et nasjonalt stigraderingssystem for Norge. Prosjektet fikk utkastet over beskrivelser og symboler fra Opplysningskontoret.

Prosjektet valgte å bruke STS stigraderingssystem i stiguidebrosjyren med symboler og de beskrevne vanskelighetstitler fra det kommende norske systemet. STS gradering har svært bra beskrivelser for hva slags kunnskaper syklister trenger for å sykle sti. Det er den viktigste informasjon syklister må vite om stigradering. Prosjektet anbefaler at det kommende norske graderingssystemet skrives enkelt med beskrivelse om gradering som kan man bruke på informasjonsskilt og brosjyrer.

Kombinasjon med STS og det kommende norske systemet passet best til stisyklingbrosjyren. STS gradering er kjent og mye brukt i alpene.

## Mulig utfordringer med stisykling

Terrenget i nord har mange brukere. Stisyklingstier er ofte i samme området som sau, rein, vandrere, skogsbruk og infrastruktur som vannkraft eller strømledninger. Området er stort og det er ikke for mye folk på stiene, men man kan møte på andre. Det finnes lite erfaring fra delt sti-/terrengbruk her i nord. Derfor er det viktig å samarbeide med andre brukergrupper, informere folk og følge med på hvilke effekter stisykling får i området.

I løpet av stisjekken har vi snakket over 40 ganger med vandrere eller gående. Nesten alle hadde positivt holdning til stisykling. Vanlige svar på spørsmålet "Hva dere tenker om stisykling og syklister på samme sti?" var "Det er plass til alle", "Det er greit" og "Det går fint". En gang det var gruppe på tre kvinner og en hund på Barheiestien, og de sa at "Det er tillatt å sykle, men ikke ønsket her". Barheiestien er rask å sykle og det er begrenset sikt på deler av stien, så derfor kan syklister komme overraskende på turgåere. Denne stien er ikke med i prosjektets stiutvalg.

Ofte tenker man at syklister ødelegger stier. Det kan også være slik at andre aktiviteter ødelegger populært syklingsterreng (Bilde 7). For eksempel har stien opp fra Lulle blitt ødelagt



**Bild 7.** Dette var populær stisyklingstur, men rute ble ødelagt av gravmaskin.

av en gravmaskin og det er ikke mulig å sykle her lengre. Denne typen overraskelser kan også forårsake en spent relasjon mellom syklister og andre terrengbrukere. Det kan også gi dårlige opplevelser for tilreisende stisyklister.

## Tiden etter prosjektet

Ofte er prosjekter bra kick off for nye ting. Største utfordring for alle prosjekter er det som skjer etter prosjektene. Hvem har ansvaret, ressurser og kunnskap til å fortsette arbeidet og utviklingen, som ble påbegynt i løpet av prosjektet? For å gjøre Lyngenfjordregionen mer attraktiv for stisyklister å reise til, trenger man bedre koordinasjon, stiuutvikling og produktutvikling.

Tabell 1 beskriver ideer, hvordan man arbeider riktig mot å bli en stisyklingsdestinasjon og kan fortsette videre arbeid med forskjellige aktører. Flere oppgaver kan være smart å dele med forskjellige aktører. Nå finnes det ingen som har ressurser til å styre hele regionens stisyklingsutvikling. Neste kapittel forklarer hvordan et stiuutviklingslag kan være løsningen for regional styring og mye mer.

**Tabell 1.** Anbefalt handlinger for å utvikle stisyklingdestinasjon.

	Hva skjer eller er anbefalt å gjøre	Forslag til hvem som kan gjøre det?
<b>Markedsføring</b>		
Stiguidebrosjyre	Trygg og levere brosjyre, oppdatering i fremtiden	VL
Visningstur	Reiseagenter og presse fra alpene kommer på besøk i 2019	VL med bedrifter
Vise sykling i markedsføring	Det er viktig at sykling er synlig i alle kanaler: nettsider, brosjyrer, annonser, skilting, ute på møteplasser og landsbyene Det er bra å holde sykling synlig også i vintersesongen som "gratis" reklame for sommersesongen.	Alle
Dele informasjon fra region	Samle, lagre og oppdater sykling og andre relevant informasjon i region nivå	VL
Produktutvikling	Det er nødvendig å ha sykklingsprodukter å selge til gjester. Samle informasjonen i et sted.	Bedrifter, VL
<b>Syklistvennlige servicetilbud</b>		
Syklingsinfrastruktur i landsbyen	Sykelstativer, pump tracks, "sykkellekeplass" for trening og læring	Kommune, bedrifter
Guiding	Må samle informasjon om offisielle syklingguider på nettsider. Om man får tillatelse å bruke terreng for guidede turer, kan grunneierinformasjonen brukes til det prosjektet har avklart.	Guider
Sykelvaskeplass	Kan være en plass per syklingsted eller bedriftene tilbyr plass	
Trygg sykkellagring		Bedrifter
Sykelteknikk- og reparasjonskunnskap	Kurs for å lære basic sykkelreparasjon og -vedlikehold	Bedrifter
Sykeltransport	Området er vanskelig å reise med sykkel uten bil. Shuttle services, syklistvennlig offentlig transport, lagring for sykkelkasser	

## Arrangementer

Arrangementer til nybegynnere eller lokale	Det kan være for eksempel gruppesykling en dag i uke eller et par ganger i måneden. F. eks. i Ylläs er det kveldsyklingstur som er åpen til alle (også turister), organisert av aktive lokale syklistene hver onsdag.	IL, aktive syklistene, bedrifter
Konkurranser/festivaler	Arrangementer som f. eks. Stifestivalen kan gi synlighet og gjøre syklingstiljøet mer livlig. Kan inspirere nye syklistene.	Frivillige, bedrifter, kommunen
Andre arrangementer	Stibyggercamp, midnattssoltur, nordlystur, mørketur, vintersykling	Bedrifter, VL
<b>Stiutvikling</b>		
Styring og planlegging	Det er viktig å ha kontinuerlig utvikling. For å begynne arbeidet, se stiutviklingsdokumentet.	
Samle og reagere til tilbakemelding	Det er nødvendig å utvikle en tilbakemelding- og informasjonskanal for å samle informasjon og informere syklistene. Den enkleste og mest kjente løsningen kan være en enkel FB-gruppe. Kanskje det er mulig å gjøre om stisjekkgruppa til sti-informasjonskanal	VL, bedrifter, kommuner, stiutvikler
Stivedlikehold	For å holde stier sikre og i god stand	Stibyggerne, kommuner
Stibygging	Stibyggercamps, sommerjobber, prosjektet for stibygging	Stibyggerne, kommuner
Avtale med grunneiere	Det kreves at man må gjøre avtaler med grunneiere for all utvikling av terreng. Man trenger god kommunikasjon mellom aktører. VL har grunneierinformasjon om utvalgte stier. For nye stier må man finne ny informasjon. Grunneierinformasjon er tilgjengelig på <a href="http://www.seeiendom.com">www.seeiendom.com</a> og kommunene har også kilder for eierdata.	Kommune, stibyggerne, lag
Startplasser/ parkeringsplasser	Relevant informasjonstavler, skilting, parkeringsplasser	Kommune, VL, bedrifter, IL
Stimerking	Spesielt på steder hvor det er flere stier	Stibyggerne, kommuner
Samarbeide med bønder, reindrift, landskapsvernområde,	For å bygge et bærekraftig sosialt syklingstiljø	Kommune, VL, stibyggerne, bedrifter
Finansiering	Det er bra å etablere et lag som kan ta hånd om finansiering og regionens koordinasjon, se neste kapittel	

## Stiutviklingslag

For tiden er det ikke noen som kan styre hele regionen, ta hånd om finansiering eller gjøre avtaler i regionens stisyklingperspektiv. På grunn av dette, anbefaler prosjektet å etablere et eget stiutviklingslag. Det behøver å ha aktive medlemmer fra hvert av områdene som har stipotensiale som man vil utvikle (bild 8). Det er også viktig å ha med personer fra bedrifter og noen kontaktpersoner i kommunene. Laget bør ha ansvar for følgende saker:

- Samle og koordinere finansiering av stiutvikling
- Kartlegge utviklingsbehov og styre penger til de rette plassene
- Gjøre avtaler med grunneiere
- Arrangere stibyggingcamp sammen med bedrifter
- Informere om stiene til syklistene
- Samle tilbakemeldinger fra alle aktører

Det kan være mulighet også å søke finansiering for et nytt prosjekt som skal utvikle stier i regionsperspektivet. Stiuutviklingslaget kan søke finansiering.



**Bilde 8.** Utkast om stiuutviklingslag deltakere.

### Avtale med grunneiere

Prosjektet har laget et forslag til en mal for avtaler som kan bruke med grunneiere. Storfjord kommune har utviklet en bedre grunneieravtale til stisyklingutvikling på stier, som de bruker på vandrestier.

Avtaleutkast (vedlegg 9) tydeliggjør hva slags utvikling stier trenger og hva som er tillatt å gjøre.

### Syklingsutvikling og finansiering av ideer

Det er mange måter å utvikle en stisyklingregion. Alt trenger planlegging og styring, ressurser og lokal godkjenning. Følgende ideer kan hjelpe til å utvikle stiuutvikling videre:

- Stibyggingcamp
  - Samarbeid mellom bedrifter og kommuner som kan det invitere folk fra hele verden til å jobbe med stiuutvikling og oppleve region.
- "Vi støtter lokale stier" – fond som kan samle penger
  - Trenger et lag eller noen som kan gjøre det
  - Selge klistremerke, T-skjorter osv.
  - Penger fra arrangementer
  - Støtte fra kommuner og bedrifter som har mange stisyklingsturister
- Et prosjekt for stibygging
  - Trenger å finne finansiering for dette
  - Stiuutviklingsrapporten kan styre arbeidet
- Sommerjobber til elevene
  - Trenger undervisning
- En "Trail godfather", fungerer som en kontaktperson per sti
- Lån eller leiesykler for lokale
  - Lav terskel for nye syklistere
  - Samarbeide med sykkelfabrikk eller sportsbutikk

## Prosjektets partnere

Følgende bedrifter var med i prosjektet:

- Arctic Circles
- Ascent Descent
- Aurora Spirit Distillery
- Bergbjørn Fjellservice
- Circle K Skibotn/Varviks Bilservice
- High-North Camp Birtavarre
- Lyngen Experience
- Magic Mountain Lodge
- North Experience
- Olderdalen skicamp
- Olderelv Camping
- Solhov
- Strandbu Camping
- Innovasjon Norge

## Kick-Off Stisykling Lyngenfjordregionen

**Tilstede:** Se vedlegg 1 (+ FB livestream ca. 8)

**Sted:** Kafe Ruija, Skibotn

**Tid:** 14.06.2018 10:00 – 12:00

### Agenda

- Velkommen
- Den nye turismen, Knut Hansvold, NNR
- Utvikling av stisykling i Norge, Børge Hemmingsen, IN
- Presentasjon av prosjektet og diskusjon, Joel Kauppinen

### Møtereferat

Georg ønsket velkommen.

Knut presenterte «Den nye turismen». Avslutningsvis ble det spørsmål om hva NNR kan hjelpe til med. For NNR kan de først gjøre noe når produktene er klare og så være med å fremme disse gjennom sine kanaler. Dersom du er aktiv på sosiale medier, tag @northernnorway, da gir du dem rett til å dele dine bilder. De ønsker flere bilder fra vår region. Har du videoer under 1 min er de instagramvennlige og over 1 min kan vi dele de på facebook.

Børge tok oss gjennom «Utviklingen av stisykling i Norge». Diskusjonen i etterkant av presentasjon gikk på dette med infrastruktur og hva IN kan bidra med. IN kan ikke bidra med midler til bygging av stier, men de kan være behjelpelig med kompetansebygging og utdanning av guider (sykkelguideutdanningen som er utviklet).

Per i dag gjør lag/foreninger en kjempejobb i forhold til tilrettelegging for fysak-turer, på noen måter er det lettere for lag/foreninger å få til noe enn kommunene – viktig å ta dem med i diskusjonen.

Joel presenterte prosjektet og åpnet for diskusjon om veien videre.

#### Innspill/Spørsmål

- Guideutdanningen
- Hva gjør VL i forhold til produktutvikling?
  - Tanken er at dette blir en del av prosjektet
- Hvem er målgruppen for prosjektet? Hvilke turister satser vi på?
  - Hvem er gjestene? Viktig å tenke på i forhold til kommunikasjon og produktutviklingen. Hvor ligger pengene/ringvirkningene for lokalsamfunnet? Hvilken opplevelse kommer gjestene for?
- Hva er tanken i forhold til vanskelighetsgrad av stiene? Er dette bare for erfarne eller er det også noen nybegynnerstier?
- Fordel at her er et stort mangfold av stier – det gjelder å velge ut de rette – viktig at prosjektet gjør seg kjent med stiene for å finne de rette løypene
- Viktig å være klar over at dette er ute i naturen og stiene må følge naturens prinsipper/naturlige vanskelighetsgrad

- Tilreisende vil gjerne ha noe de ikke har «hjemme», noe nytt og spennende
- Viktig å starte et sted, det er mye i regionen som ikke er tilrettelagt

- I forhold til handlingsplanen og tilretteleggingen → avklare hvem som skal gjøre hva, det har også betydning for hvor man kan søke midler

- Ha fokus på at også grunneierene blir involvert

- Hva er de kritiske suksessfaktorene? Hva må på plass?

Statsskog nevner at de merker en økning av turister som bruker stier, koier, bålplasser etc som har blitt tilrettelagt for lokale. Det er blitt et økt press på disse stiene/områdene. I tillegg viktig å se på hvordan løses problemet med eierskap, drift etc. Kanskje viktig å fokusere på områder som ikke ligger tett oppi bygdene pga slitasje og mulig konflikter i forhold til trimturer etc. I nasjonalparken på Senja har de merket en økning av individuelle tilreisende som søker til steder som er tilrettelagt – derfor må man ha noe i bunn som tar tak i dette med drift. Bedrifter sitter også med nøkkelen her – de kan bidra med til drift/anlegg etc

- Naturlig at det er en kostnad på bruk av hytter i naturen – mangler kanskje en enkel måte å betale på?

- Stisyklister er med på å holde stier i bruk når ikke sauene går i marka lengre

- Nå i starten – få grunneiere med på laget og finne de stedene det er enklest å begynne.

## Bærekraftig stisykling i Lyngenfjordregionen

### Ylläs studietur 27.-29.8.2019

#### Om Ylläs som destinasjon

Ylläs er en kjent vinterdestinasjon i finsk Lappland. Ylläs Reiserforening og Pallas-Ylläs Nasjonalpark har utviklet terrengsyklingstier i flere år og nå vil de utvikle stier for stisykling. Sommeren 2015 ble Levi-Ylläs-ruten åpnet og i fjor tillot nasjonalparken sykling på alle merkede stier (350 km). Det betyr at de fleste stiene i nasjonalparken kan brukes av syklistene og vandrere. Hele området er i dag et reindriftsområde.

Ylläs har også bike park, flere sykkelutleier og sykkelguider. Forrige vinter åpnet Ylläs nesten 100 km stier – perfekte for vintersykling. Tidligere har villmarkskaféene i Ylläs kun vært åpne på vinteren, men i år åpnet de også opp for sommersesongen.

Men hvilken type destinasjon Ylläs oppfattes som avhenger av hvem du spør!

For den finske lokalbefolkningen så forbindes Ylläs med langrennsski, slalåm, vandring og høst. Men for britiske gjester så er stedet knyttet til nordlys, husky, Santa Claus, snøscooter, snø og kulde.

#### Gjennomførte møter med lokale aktører

- Janne-Juhani Haarma, Chief Executive Officer i Visit Ylläs
- Hanna Ylipiessa, Executive Manager i Ylläs Travel Association
- Johanna Koivumaa, Sjef for utvikling i Kolari Kommune
- Henri Arponen/Heidi Siira i Parks&Wildlife Finland
- Marko Kiviranta, Sport Resort Ylläs/Hidden Trails Lapland
- Timo Veijalainen/Teemu Haavisto, Team Sportia Äkäslompolo
- Sarita Mattila, Kotamaja

#### Markedsføring av destinasjonen

Ylläs har utviklet en ny markedsføringsplan som fokuserer på åtte sesonger – åtte grunner til å besøke destinasjonen – åtte forskjellige sesongprodukter (f.eks en sykkelturné i juli og august kan være forskjellige).

I 2010 ble de første utviklingstiltakene med tanke på utbedring av stier for terrengsykling satt i gang. På den tiden hadde man ikke så mye erfaring med terrengsykling og ikke alle stiene var like godt egnet for formålet. Nå er fokuset i markedsføringen at Ylläs har de beste stiene og utvikler kvalitetstier for syklistene.

Den lokale atmosfæren og fokus på mat av høy kvalitet er også et viktig salgsargument for å skille seg ut blant konkurrenter, som Levi Resort. I tillegg til at man har fine stier, tradisjonelle landsbyer, ren luft osv.

## Utbedring, framfor økning

Ylläs har per i dag én million besøkende, men det kan fortsatt tilby unike opplevelser for hver av gjestene. Og de kan doble besøksantallet i sommersesongen, men ikke i vintersesongen. Dette fordi man ikke ønsker å bygge ut for å få større kapasitet. Ylläs har heller valgt å satse på å gjøre lavsesongen mer attraktiv med bedre servicetilbud og aktiviteter. Og dermed benytte seg av den eksisterende kapasiteten hele året og ikke kun i høysesongen. For dem er det viktig å benytte seg av mulighetene, men ikke endre for mye på det eksisterende.

## Trygt reisemål gir tilgjengelig marked

Nordområdene i Skandinavia er trygge reisemål med høyt sikkerhetsnivå, lite kriminalitet og konflikter. Dette gjør det lett for reisebyråer å arbeide med destinasjonen fordi forholdene er stabile og forutsigbare. Per i dag er det lettere for små bedrifter å etablere seg på markedet fordi det er rimelig å få på plass online services og alle trenger ikke nødvendigvis å knytte seg til en turoperatør. Samtidig har ikke alle online booking, noe som gjør det vanskeligere å utvikle produkter.

## Samarbeid om markedsføring

Visit Ylläs hovedoppgave er markedsføring av destinasjonen, mens Ylläs Travel Assosiation har ansvar for stiene og bedriftenes salg. Ylläs mener det er bedre å fokusere på ressursene i små bedrifter og unngå å få for store organisasjoner.

Visit Ylläs markedsfører destinasjonen ovenfor et publikum innen 400 km og i sør-Finland. Dette fordi det ikke er ressurser for å markedsføre seg et større område. Visit Finland tar seg av den internasjonale markedsføringen.

De fokuserer på større events som tiltrekker seg mer 50 personer, som kan gagne hele destinasjonen. Dette er noe de satser mer på.

## Dialog med grunneierne

Kommunen er ansvarlig for å lage avtaler med grunneiere og større tiltak innen infrastruktur som f.eks broer. I nasjonalparken er det Parks&Wildlife Finland som har ansvaret over infrastruktur, mens Travel Association har ansvar for vedlikeholdet av vinterløypene.

Noe som er spesielt for Kolari kommune er at løypeutvikling er under markedsavdelingen i kommunen, og ikke under tekniskavdeling. Kanskje det forklarer hvorfor er dette fungerer så bra?



Nesten alle stier er felles med andre brukegrupper.

I begynnelsen for 20 år siden var det lokale personer som kjente grunneiere som drev med løypene. De hadde lag som var i dialog med grunneiere om stiene, etter at turismen har blitt større – tok kommunen ansvar for avtalene med grunneiere om bruk.

## Finansiering

Finansieringen av løypevedlikehold er fordelt mellom kommunen, medlemmer, feriehuseiere (frivillig) og inntekt fra kart (10e) og klistremerker. Det meste av pengene går til å drifte langrennløypene om vinteren

For å få på plass finansieringen er det viktig å ha politikere med. De må forstå hva terrengsykling betyr og at det er et behov for å utvikle stiene. Organisasjonene på stedet følger også med på antallet besøkende via tellere ved stiene. Antallet har effekt på det å finne finansieringsmodeller.

## Utvikling av stier og tilbud

Parks&Wildlife Finland har testet ut forskjellig utviklingsmateriell. Stålklopper er dyrt og vanlige laget av tremateriale varer bare 15 år. De har derfor funnet ut at grus er holdbart alternativ. I Ylläs er flere stier nært resorten utviklet med grus.

Utvikling av offentlig transport er viktig for destinasjonen. Bare 47% av unge i Helsinki har kjørekort og antall går ned, derfor er det viktig å utvikle tilbudet.

## Veien til Lyngenfjord

For å komme til Lyngenfjord fra sør-Finland tar man toget med bil til Kolari for så å kjøre videre. Ylläs kan være bra port til Nord-Norge. Dette er under utvikling og er en bra plass å få erfaring med mer utfordrende terreng.



Vinterstier har blå skilter. Offisielle syklingstier hvit skilter.

## Bærekraftig stisykling i Lyngenfjordregionen

### Studietur til Massa Vecchia 17.-21.10.2019

#### Om Massa Vecchia som destinasjon

Massa Vecchia er en stisyklingdestinasjon og et hotell i Toscana, Italia. Det er en privat familiebedrift med ca. 20 ansatte. Hotellet ble etablert for 30 år siden av sveitseren Ernesto Hutmacher, som fremdeles arbeider på stedet.

Hotellet har 43 rom og 100 sengeplasser. Det har 18.000 overnattingsdøgn. 16.000 av de som kommer er syklister. Av hotellets 20 ansatte, har de fleste god kompetanse innen flere arbeidsområder. For eksempel kan én og samme person jobbe med både som guide og i restauranten. De liker å rotere på arbeidsoppgaver slik at stillingene blir mer varierte og interessante.

I Toscana kan man sykle hele året. Hotellet har åpent i ni måneder, fra februar til i slutten av oktober. De andre hotellene i området er normalt åpent bare 3 måneder, og da i sommersesongen. Mesteparten av gjestene blir én uke på samme sted. Gjennomsnitt besøkstid er 1,2-1,3 uke og det er vanlig å booke ferien allerede ett år i forveien. Hotellet har ca. 80-90% belegg (fullt).

#### Stier og stiu utvikling

All aktiviteten i Massa Vecchia knyttes de fine stiene og syklingsmiljøet i umiddelbar nærheten til hotellet.

Massa Vecchia har etablert et forbund, kalt «Trail Brothers», som utvikler og bygger stier. Det meste av finansiering til «Trail Brothers» kommer fra Massa Vecchia hotellet, men de tjener også penger på produktsalg og donasjoner fra syklister som vil støtte stivedlikeholdet. Bakgrunnen for etableringen av forbundet er at de kan gjøre avtaler med grunneiere. I Italia eksisterer det ikke noen allemannsrett, slik som vi har i Skandinavia.

I starten av stiu utviklingen i Massa Vecchia ble det ikke gjort noen avtaler. Det tok kun et halvt års tid før de begynte å bygge hotellet, stiene og starte opp aktiviteter. Ifølge Ernesto, har det aldri vært problemer med grunneiere. Nå for tiden er det «Trail Brothers» som har ansvaret for avtalene med grunneierne.

Flesteparten av stiene går over kommunale eiendommer. «Trail Brothers» har inngått en 12 års avtale med kommunene, slik at de har tillatelse til å bygge og vedlikeholde stiene som er gratis og åpent for alle. Faktisk står det i avtalene at de må bygge stier. Andre aktører og bedrifter kan også benytte seg av stiene. Totalt er området på ca. 900 hektar. «Trail Brothers» og Massa Vecchia jobber med å få andre bedrifter til å forstå hva stisykling betyr for området og dermed støtte opp om stiu utviklingsarbeidet. De hjelper å utvikle sykkelvennlige tjenester, men de krever at aktørene har minst én person med kunnskap om sykling. Man må også ha stier i nærheten av stedet.

Det foregår flere aktiviteter i samme område; som jakt, vandring, skogbruk, gårdsbruk og stisykling. Det har vært også gruvedrift på sted, men dette er avsluttet for lenge siden.

Massa Vecchia og «Trail Brothers» arrangerer stibyggingcamp for frivillige. Overnatting og mat er gratis for de som deltar. Dette har vært en suksess og det finns flere som vil delta, enn de har plasser til på campen.

Mesteparten av stien er bearbeidet og utstyrt med nødvendig skilting. I fjor bygde deltakerne på stibyggingcampen også stier i oppoverbakke. Det er morsomt for de med elsykler, men også interessant å sykle opp med en vanlig stisykkel. Det er viktig å ha egne stier for oppturene, slik at man for beholder bakkene klare for nedkjøringen.

### Guidede turer og guideutdanning

Massa Vecchia er kjent for kvalitets stier, men også for guidede turer. De arrangerer forskjellige turer seks dager i uken. Guidede turer er veldig populære også med syklistene som allerede er kjent med destinasjonen og området. Det største gruppen som ikke benytter seg så mye av guidede turer, er familier som vil sykle sammen med hverandre. Alle stiene finnes på Trailforks nettsider og det finns oversiktskart på Massa Vecchias nettsider.

På morgenen sjekker guidene hvilken type syklistene som skal delta på turene og syklistene blir delt inn i grupper i henhold til ferdigheter. Heldagsturene inkluderer lunsj og halvdagsturene kun snacks.

Massa Vecchia trener selv guider som jobber for dem. Nå har de totalt elleve guider, og de kjøper guideservices fra guider som har syklingguideutdanning.

### Sykkelvenlige tjenester

Massa Vecchia har mye kunnskap og erfaring over syklistene og sykkelvenlige tjenester.

Hotellet har selv høykvalitets fulldempete stisykler og el-stisykler til utleie. De selger syklene etter hver sesong og kjøper nye klare til neste sesong. Når man leier ut sykler, så justerer og tilpasser personalet sykkelen til hver enkelt gjest (demping, pedaler, setepinne, dekk osv.) og gir grunnleggende informasjon om sykkelen.

Lørdag er den vanligste dagen å ankomme Massa Vecchia. Hotellet holder informasjonsmøte for nye gjester hvor de forteller om historien til stedet, tjenester, fasiliteter, turer, om området og sikkerheten.

Massa Vecchia tilbyr gratis SOS-radio til gjester som sykler selv. SOS-radioen sender alarmsignaler og informasjon om plasseringen til hotellet, hvis syklisten ikke har beveget seg på 10 minutter. Det er alltid noe guider på hotellet som er kjent i området og har bil slik at de kan hjelpe syklistene (også med tekniske problemer). Det skjer små ulykker ca. 1 hver uke. Hvis det skjer større ulykker, er det et helikopter 10 min unna. Massa Vecchia har aldri fått noen dårlige tilbakemeldinger etter ulykker, det har alltid være syklistenes egen feil hvis noe har skjedd og dette forstår de.

På sykkelvenlige steder må også skitne og svette syklistene være velkommen.

## En stidestinasjon – mer enn bare sykling

Stiene er det viktigste for en stisyklingsdestinasjon. Det er avgjørende viktig å tilby riktig informasjon om stiene, men det er ikke bare stiene sykklistene søker etter. Sykklistene vil ha opplevelser underveis på stiene/turene og opplevelsen fortsetter etter turen. Det er viktig at guidene og de ansatte følger gjestene hele dagen, og ikke forsvinner raskt etter en tur. Fordi de er en del av hele opplevelsen.

Når sykklistene har hatt gode opplevelser ute på stiene, liker de å spise, drikke og bruke andre tjenester og tjenester på hotellet.

Massa Vecchia har bygget en stor pumptrack i betong i hagen. Denne er gratis og åpent til alle som signerer en kontrakt om ansvarsfraskrivelse. Det finnes også trialsykler og hjelm som kan brukes i pump tracken.

Massa Vecchia har egen vaskeplass for sykler, tørkestativ i hvert rom, verktøy og egen mekaniker/repasatør som gjerne hjelper til med sykler, sykkellagringsrom, sykkelstativer, svømmebasseng, massasje, bar, stikkontakt for lading av elsykler.

## Markedsføring og helhetlig utvikling

Massa Vecchia bruker ikke reiseagenturer, men de samarbeider med en reiseagent. Den viktigste markedsføringskanalen er nett.

Massa Vecchia har en sterk posisjon som sykklingsaktør i regionen. Det er viktig å utvikle hele regionen og i et større perspektiv er kanskje ikke Massa Vecchia så interessant, men hele området kan være det. Når man utvikler hele regionen kan man både få nye kunder til selv og mange andre aktører kan også ha nytte av det.

I dette området har også andre bedrifter nytte av turistene som kommer til et sted med sykklingsbukser, selv om de kanskje ikke har satset selv til sykling. Sesongen har blitt forlenget med tre måneder også for mange andre bedrifter. Det er derfor viktig å finne sine egne styrker og utvikle disse.

# Manual

## Sykkelvennlige tjenester



Joel Kauppinen  
Prosjektleder

Visit Lyngenfjord AS

## Innhold

Innledning.....	2
Sykling- og sykkelkunnskap.....	2
Sykkervedlikehold og -vaske.....	4
Sykkellagring- og servicerom.....	5
Sykkervedlikehold og -reparering.....	7
Sykeltransport.....	11
Sykel- og utstyrtleie .....	15
Andre biker friendly ideer.....	16
Bildekilder.....	18

## Innledning

Det er viktig å ha sykkelvennlige tjenester i en stisyklingdestinasjon. Ofte er det man trenger for å bli en sykkelvennlig aktør lite, rimelig og relativt enkelt å oppnå. I denne manualen fokuser vi på syklingkunnskap, sykkelvedlikehold, -lagring og -transport og noe andre mindre ideer. I tillegg til de guidene bedrifter og andre aktører behøver for å utvikle seg til å bli sykkelvennlige. Vi gir også noen tips og råd om hvordan kan man håndtere dyre stisykler på en riktig måte.

I tillegg er det nødvendig å vise både bedriftenes og hele destinasjonens markedsføring at syklister er velkomne og vi har gode tjenester for dem.

## Sykling- og sykkelkunnskap

Vi deler sykkelkunnskap inn i tre seksjoner: sti- og miljøkunnskap, servicekunnskap og sykling-/sykkelkunnskap.

Det er viktig å vite hvor og hva slags stier som finnes i området. Naturligvis er det beste å sykle eller gå disse selv for å bli ordentlig kjent med stiene. Alternativet er å snakke med syklister, lære fra dem og lese stiguidebrosjyren. Det også bra å spørre om gjestene vil ha en offisiell lokal guide for en bedre stisykkelopplevelse.

Ting man bør lære om lokale stier og miljø:

- Hva passer til hvem? Stigradering, turtype, nødvendig utstyr
- Hvor lang tid tar turene?
- Hvordan kan man finne stien og er den markert?
- Stitype – f. eks. hvor kan man sykle tidlig i sesongen eller i vått vær?
- Er det noe som er "bra å vite" på turen (bratt/vanskelige plasser, elvekryssinger)?
- Værvarsel og hva som er dagens stiforhold

I tillegg til vanlige spørsmål om restauranter, gode fiskeplasser og nordlystider kan syklister være interessert i:

- Hvor skal vi sykle i dag?
- Bike shuttle service og kollektiv transport med sykkel
- Hvor er de nærmeste sykkelserVICETILBUDENE?
- Finnes det et demperservicetilbud her?
- Hvor er sykkelbutikken/kan man kjøpe reservedeler eller leie en sykkel?
- Er der noen mobilapper eller online service om stiene?
- Finnes det gruppeturer eller syklinglag som gjester kan være med på?
- Finnes det guider som kan guide oss?
- Hvor kan vi finne mer informasjon om stiene og det lokale syklingSMILJØET?
- Hvor kan jeg få tak i en pappeske for å pakke sykkel til flyturen?

Noen ganger kan det være at syklister har enkle tekniske problemer med sykler og de har ingen anelse hva man må gjøre med det. Det er bra å ha grunnleggende kunnskap om sykkelteknikk:

- Hva må man gjøre før eller etter (fly)transport?
- Dekkreparering
- Diskbremseproblemer (f. eks bremseklossene er for mye ut)
- Justering av gir
- Vasking

Prosjektet anbefaler å utvikle en sykkelkunnskapsdag for dem som vil lære mer om sykkelteknikk og enkle reparasjoner.

For flytransport anbefales det at man:

- Justerbar sittepinne må være nede, normal sittepinne fjernes
- Fjerne pedaler
- Fjerne bakgir fra ramme (kan feste til rammen med buntbånd)
- Fjerne styrestangen (eller styret)
- Fjerne hjulene
- Fjerne bremsedisk fra hjulene
- Sett noe mellom bremseklossene
- Ta ned dekktrykk og dempertrykk (ikke tøm all luft)
- Beskytte rammen og dempere fra riper
- Bruke sykkeltrekk (eller pappeske)

Bilde 1 og 2 viser eksempel på hvordan kan man pakke og klargjøre en sykkel for flytransport. For å forberede den for sykling i destinasjon må man ha multiverktøy, pumper (for dekk og demper) og vite hvordan man setter sammen delene igjen. **Det er bra å gi råd til gjestene at to personer bør sjekke sykkelens rett etter flytransport for å se til at alt er ok og ingenting er ødelagt.** Det er mye enklere å klage hvis skader kan vises og er dokumentert rett etter flytransporten. **På destinasjonen kan gjester trenge en lagringsplass for tomme harde sykkeltrekk.**



**Bilde 1.** Så ser ut sykkelens ut når den er klar til å settes inn i en pappeske. Det er smart å fjerne bremseklossene.



**Bilde 2.** Harde trekk er en sikker måte å pakke med seg sykkel en.

## Sykkelveelikehold og -vaske

Sykler er dyre og syklister vil vedlikeholde syklene sine når de reiser. Det viktigste er å holde sykkel ren. Det er vanlig å vaske sykkel hver dag etter tur, så er det sikker og klar for nye eventyr. For dagligvask trenger man bare vann. De enkleste vaskeplassene trenger man bare en vannslange eller annen vannkilde. Høytrykksvasker anbefales ikke. Det er ønskelig å utvikle vaskeplassen mer beileilig.



**Bilde 3.** Et godt eksempel på enkel sykkelvaskeplass.

Råd for å bygge en god sykkelvaskeplass:

- Sykkelstativ
- Vannslange
- Børste, fille og svamp (sauebæsje forsvinner ikke uten børste)
- Bygge plassen slik at vannet renner bort fra sykkelen og syklisten kan stå tørt
- Vise hvor plass er med skilting

Hverdagssjekk før turer

- Bremses/bremseklosser
- Dekktrykk
- Dempere (zag og oljelekkasjer)
- Gir og kjede
- Rammen

Hvis du transporterer, vasker, lagrer eller reparerer gjestenes sykler er det viktig å vite hvilke følsomme deler som finnes på sykkelen og hva må du unngå. En bra tommelfingerregel er at alle små og bevegelige deler er følsomme. Følg med på:

- Bremsedisker, bremsehendel
- Bakgir
- Kontroll at kablene ikke klemmer seg eller bøyer seg
- Ikke skrubbe gaffel og dempete glidebein. Under transport eller lagring sjekk at glidebeinrørene ikke kommer bort i noe. Glidebein rengjøres med en myk klut.
- Ikke heng sykkel fra justerbar sittepinne over lengre tid. Rockshox sittepinner kan bli ødelagte av dette, det er bedre å unngå all løft fra Rockshox sittepinne.
- Unngå å bruke høyt vanntrykk når man vasker sykkelen. Vannet kan gå inn i lagrene
- Unngå alle skraper

## Sykkellagring- og servicerom

Gjester trenger en sikker og trygg lagringsplass for sykler. Det beste er å ha et låsbart rom (med hengekroker, se Bilde 4), men man bør i det minste ha en plass ute med tak over, og gi syklene en sikker låsemulighet. Etterhvert anbefaler vi å utruste rommet med stikkontakter for å lade el-sykler. For noen gjester kan sykkel være så viktig og verdifull at de vil ha den på rommet de sover på. Noen overnattingssteder tillater å ta sykkelen med inn på rommet.

For reparering kan servicerom deles med skiservice. Hvis det er mange sykler og mye syklingserviceaktivitet kan det være en god idé å ha eget rom til begge aktivitetene, for å unngå skader på utstyret. To rom vil også gjøre det lettere å holde orden i verktøy. For skiservicerom er det viktig å ha ventilasjon over smøringsbordet. Se eksempel på servicerom på Bilde 6.

Syklisten kan ha mye skittent utstyr. Også disse syklistene må være velkommen på sykkelvennlige steder. Det kan være at alle syklistene vil ikke vaske sykkelen eller utstyret sitt. Derfor bør plass for sykler og utstyr være lett å rengjøre. Sykler og utstyr kan også være våte, så underlag som tåler en del er anbefalt. En gulvsluk eller god ventilasjon kan være nødvendige funksjoner.

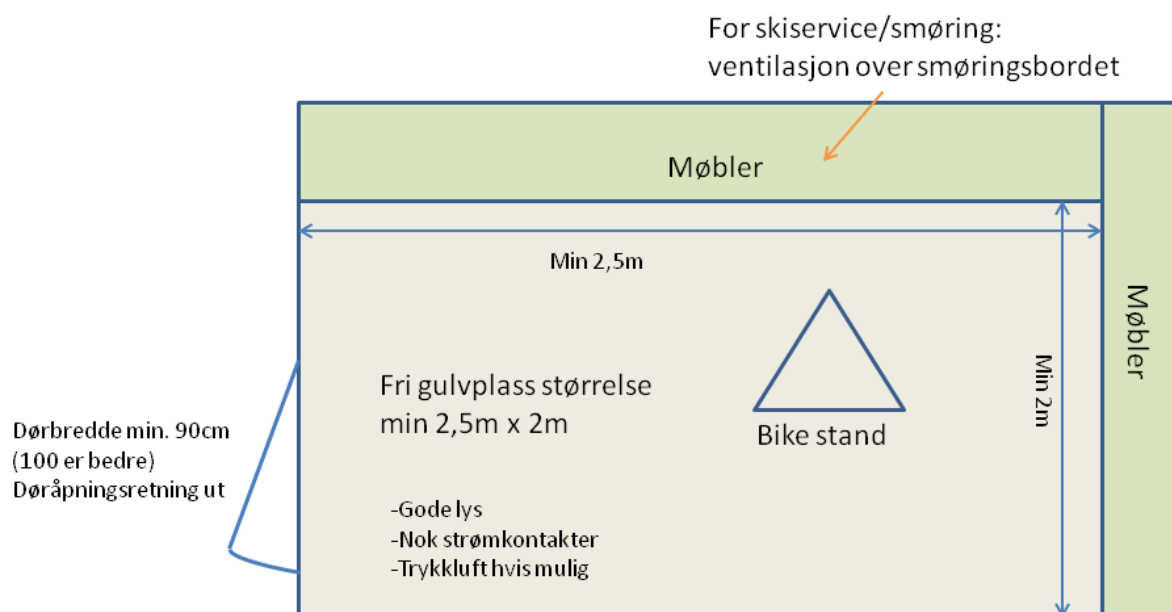
Vaskemaskin og tørkeplass er nødvendig til å vaske sykkelklær.



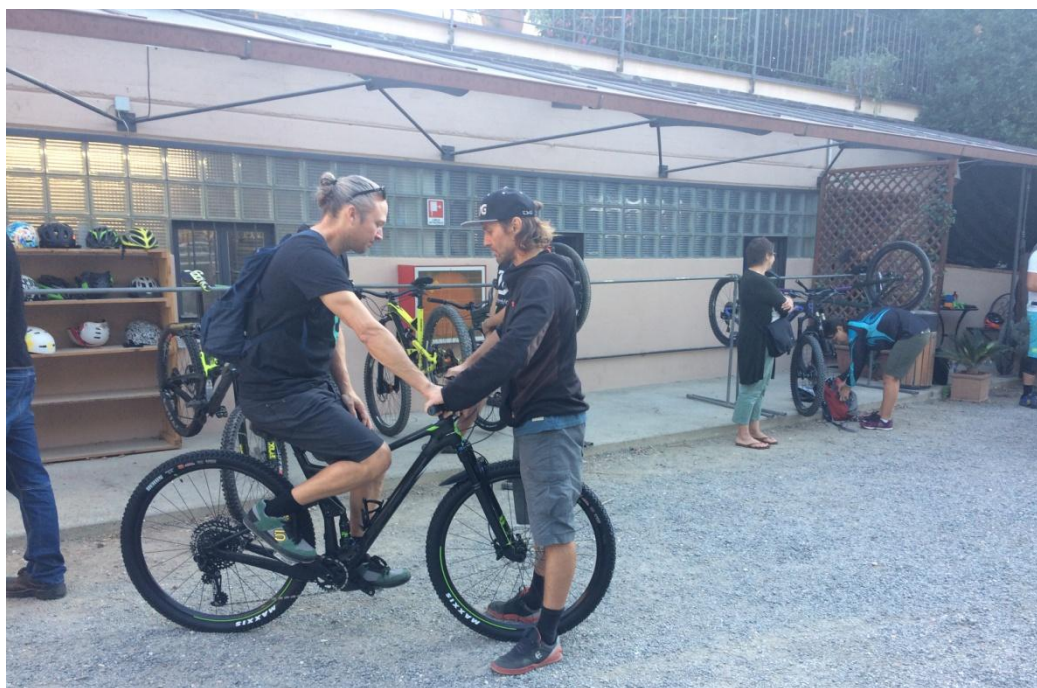
Bilde 4. Et eksempel på sykkellagingsrom.



Bilde 5. Stisykkeldimensjoner.



**Bilde 6.** Eksempel på servicerommets minimumdimensjoner.



**Bilde 7.** Justering av leiesykkel til gjest. NB: Sykkelstativ med tak over gir plass for korttidslagring.

## Sykkelledlikehold og -reparasjon

Her har vi samlet en liste over verktøy man kan trenge til forskjellige sykkeltenester. Vi har delt utvalget i tre grupper, hva som er det absolutt nødvendig for å utføre enkel reparasjon (f. eks for å forberede sykkelen etter flytransport), hva kan man ha i et vanlig servicerom og i et profesjonelle rom. Prisen for et enkelt verktøysett og pumper er ca. 2.500 kr og komplett verkstedverktøy kan koste ca. 15.000 kr (Omtrentlige priser 2018). For demperservice må man ha flere spesialverktøy som er ikke på listen. Det kan være også andre spesiell verktøy hva trenger man for å kunne utføre mer komplisert sykkelsservice.

**Tabell 1.** Utstyr- og verktøyliste for sykkelverksted og verktøykasse.

Klassifisering: rød = må ha, grønn = bra å ha, hvit = profesjonelt verkstedutstyr.

Artikel	Størrelse/type	Pris kr	Pris kr profesjonelle
Pumpe		400	2000
Pumpe til dempere		250	500
Unbrakonøkkelse	2-10mm		320
Torx-nøkkelse	T7 / T9 / T10 / T15 / T20 / T25 / T27 / T30	200	
Skrujernsett	0 Philips, 2 Philips, 3 mm flat, 6 mm flat	190	
Skiftenøkkel	~20 mm, 6"	150	500
Kjedeverktøy		80	
Dekkmonteringshåndtak		50	
Sykelstativ		1000	3000
Skrustikke	150 mm	1000	
Skrallenøkkelse	8-19 mm	550	
Kjedepisk		120	
Kassetavdrager	Shimano/SRAM	80	
Sidetang		150	
Nebbtang		150	
Eikenøkkel	3,2mm, 3,3mm, 3,5mm, 4mm eller combi		80
Skiftenøkkel pedal	15 mm	120	480
Kabelkutter		200	400
Kjedeolje		100	
Lagerfett		100	
Tubeless sealant		250	
Hengevekt		400	
Hjulrettstativ		500	3000
Låsetang	Innvendig og utvendig	200	
Kranklagerverktøy	Hollowtech og ISIS/Firkant	100	270
Krankarmavdrager		120	
Krankboltverktøy		50	
Kranklager demonteringsverktøy	Flere typer		
Kranklagerpresse	Flere typer	400	
Skiftenøkkel nabe/lager	13-19mm	100	
Skiftenøkkel nabe/lager	combi	110	
Momentnøkkel		200	2000
Gummihammer		50	
Metallsag		250	
Sagblad for karbon		100	
Sagfører		240	
Ventilverkøy			
Bremse luftingskit	SRAM/AVID, Magura, Formula og Shimano	500	
Bremsevæske	Dot 5.1 og mineralolje (Shimano)		
Demperolje	Flere typer		



**Bilde 8.** Med de riktige slangeprodukter kan man dekke mange dekkstørrelser.



**Bilde 9.** Selvstående og veggmontert reparasjonsstativ.



**Bilde 10.** Gulvpumper: normal, spesiell for tubeless fylling og fatbikes. På høyre: lett minipumpe.



**Bilde 11.** Pumpe for dempere. Det er ikke anbefalt å bruke normal pumpe for dempere.



**Bilde 12.** Hjulrettstativ og eikenøkler. Dette trenger man ikke for daglig sykkelvedlikehold.



**Bilde 13.** Sykkelverktøykasser er enkelt og effektive måte å kjøpe sykkelverktøy.

Norskspråklige nettsider for å se mer sykkelutstyr og –verktøy:

<https://www.sykkelkomponenter.no/>

<https://www.bikester.no/>

## Sykkeltransport

For å etablere sykkeltransport trenger man tilhenger eller stativ for transportering av sykler. Under viser vi noen eksempler på forskjellige transportløsninger. Når utvikler transportservice er det viktig å tenke på hvilken løsning man skal ha og hvor mange sykler man trenger å transportere. Hvordan er veiforholdene (asfalt, grusvei, mye hull i veien osv.) og hvor lang transportavstanden er? Hvor lang tid tar det å fikse sykler før og etter transporten? For lengre avstander anbefaler vi å ha tilhenger med kapell.

I destinasjonens perspektiv er det nødvendig å utvikle kollektivtransporttilbudet mer sykkelvennlig. Det må være lettere å transportere sykler i bussen og det trengs ha bedre informasjon om sykkeltransportens muligheter og priser.



**Bilde 14.** Eksempel på sykkelstativ på forsiden av bussen.



**Bilde 15.** Tilhenger som er tilrettelagt for sykkeltransport.



**Bilde 16.** Liten tilhenger for sykkeltransport.



**Bilde 17.** På denne hengeren må du gjøre ekstra arbeid for å svinge styre i rett posisjon.



**Bilde 18.** Veldig enkel transportløsning.



**Bilde 19.** Stativ for tre sykler bakpå bil. Modellen hvor sykler står på hjul er bedre enn modellen hvor syklene henger fra rammen.

## Utleie av sykler og utstyr

Når man begynner å etablere utstyr til utleie er det meget viktig å vurdere hva slags og hvor mye utstyr man trenger. Leiesykler er en relativt stor investering. For å ta de rette avgjørelsene har vi samlet noen poeng man bør tenke over, som kan være til hjelp:

- Hvem skal leie sykler?
- Hvilken type og hvor kostbare sykler?
- Hvilken størrelse?
- Hvor mange sykler per størrelse?
- Hva er rett leiepris?
- Hvilket utstyr trenger man også (se tabell 2)?
- Hva må man informere kundene om og hvordan må man justere sykkelen når den leies ut?
- Hva skjer om gjesten returnerer en skadet sykkel?
- Hvordan gjør man sykkelvedlikehold og –reparering? Selv eller servicetilbud?

Mange sykkelutleier selger brukte sykler og kjøper inn nye hvert år. Dermed har de aldri utgåtte, gamle sykler og det er mulig å justere sykkelutvalget i henhold til etterspørselen.

**Tabell 2.** Utstyr og tilbehør for å leie ut eller selge til syklister (Priser for 2018).

Artikel	Størrelse	Pris kr
Minipumpe		200
Multiverktøy		200-500
Lås		200
Hodelykt		1000-5000
Hjelm	S/M/L/XL	800-2000
Briller		Fra 100
Knebeskyttere	S/M/L/XL	500-1000
Ryggsekk		500-1000
<hr/>		
Dekk reparasjonskit		30
Tubeless reparasjonskit		120
Tubeless sealant		250
Slanger	27,5/2,4; 29/2,4 osv.	90
Girwire		50
Girwire med beskyttelse		120
Kjedeolje		100
Kjedelinker	10 og 11 gir et kjede	100
Bremseklosser	Flere typer	~200

## Andre sykkelvennlige ideer

Hva skjer hvis sykkelturister får en skadet sykkel underveis på tur? Kan det da være greit å ha en hjelpservice for problemer på stier? Hvordan er det mulig å øke single sykklisters sikkerhet eller få nøyaktig informasjon fra ulykkesstedet? Det er mulig med GPS-utstyr med en nødfunksjon. Massa Vecchia har satset på sikkerhet og deres gjester kan låne den typen GPS-utstyr (Bilde 20) om de ønsker.



**Bilde 20.** Hvis sykklister ikke beveger seg, sender enheten ut en nødmelding.

Det kan være en god idé å ha pendlersykler for gjester. Det er bedre å låne ut billige sykler for restaurant- eller butikkbesøk og la dyre sykler eller bilen stå ved overnattingsstedet.

For å lage et sykkelvennlig miljø og holde sykklister rundt tjenestene man tilbyr kan det være lurt å tilrettelegge og bygge et treningsområde for sykklister. Det kan inkludere små ting som "manual" treningsstand (Bilde 21), plass å hoppe, drop og balanse (Bilde 22). Hvis det finnes god plass kan man også ha pump track, som er et morsomt treningsted (Bilde 23).



**Bilde 21.** Manual-treningsstand.



**Bilde 22.** Treningsplass.



**Bilde 23.** Eksempel på enkel pump track.

## Bildekilder

Bilde 1

<https://www.redbull.com/int-en/how-to-become-pro-at-travelling-with-your-bike>

Bilde 2

<https://www.evocusa.com/blogs/news/16887120-evoc-bike-travel-bag-pro-outdoor-retailer>

Bilde 3

<https://enduro-mtb.com/en/travel-enduro-mtb-trip-to-bulgaria-pamporovo/>

Bilde 5

<https://content.competitivecyclist.com/images/items/900/EVB/EVB0009/ANGDOLBL.jpg>

Bilde 8

<https://www.bikester.no/schwalbe-no19-slange-275-28-29-tommer-svart-16123.html>

Bilde 9

<https://www.parktool.com/product/home-mechanic-repair-stand-pcs-9>

<https://www.parktool.com/product/single-arm-professional-work-stand-prs-3-2-1?category=Shop>

<https://www.parktool.com/product/deluxe-wall-mount-repair-stand-prs-4w-2>

Bilde 10

<https://www.bikester.no/zefal-profil-max-fp30-minipumpe-rod-492447.html>

<https://www.bikester.no/708179.html>

<https://www.bikester.no/topeak-joeblow-fat-fotpumpe-svart-403280.html>

Bilde 11

<https://www.bikester.no/rockshox-gaffel-og-demperpumpe-sykkelpumpe-300-psi-svart-363217.html>

Bilde 12

<https://www.parktool.com/product/professional-wheel-truing-stand-ts-2-2>

<https://www.sykkelkomponenter.no/products/park-tool-sw-3-eikenokkel>

<https://www.sykkelkomponenter.no/products/park-tool-eikenokkel-trippel-sw72>

Bilde 13

<https://www.bikester.no/red-cycling-products-home-toolbox-sykkelverktoy-22-tlg-svart-405495.html>

<https://www.bikester.no/topeak-prepstation-sykkelverktoy-svart-366907.html>

Bilde 14

<https://www.sfmata.com/blog/look-out-bigger-three-slotted-bike-racks-muni-buses>

Bilde 15

<http://huckwagons.com/>

<http://www.puschtrabus.com/deutsch/bike-shuttle.html>

Bilde 16.

<https://www.davos.ch/en/summer/activities/bike/mountain-bike/bike-transport/>

Bilde 17

<https://www.supramonte.bike/en/info/mtb-shuttle-sardinia>

Bilde 18

<http://rangetour.com/mountain-bike-shuttles/>

Bilde 19

[https://www.thule.com/fi-fi/bike-rack/towbar-bike-racks/thule-euroride-3-\\_-943000](https://www.thule.com/fi-fi/bike-rack/towbar-bike-racks/thule-euroride-3-_-943000)

Bilde 20

<https://www.outsidepursuits.com/best-personal-locator-beacon/>

Bilde 21

<http://redkiteprayer.com/2018/02/the-manual-machine/>

Bilde 22.

<http://mtbskills.net/riding-the-skinies-at-dan-funkes-back-yard-mtb-playground/>

Bilde 23

<http://cambc.org/pumptrack1/>

## LYNGEN MØTE

**Participants:** See an attachement 1

**Place:** Magic Mountain Lodge, Lyngseidet

**Time:** 19.06.2018 17:00 – 19:00

### Agenda

- 17.00 Prosjektnyheter
- 17.10 Lokale aktører
- 17.40 Stier og tjenester
- 18.20 Lokale særtrekk

### Meeting summary (workshop was held in English)

Georg opened the meeting and wished everyone welcome.

Joel told shortly own background and what the stisykling project is about.

### **How all actors can be satisfied with the trail biking?**

We discussed about the challenges what the trail biking and developing the biking in Lyngen may face. Discussion was guided by following segments:

- Bikers
- Locals
- Kids, youth, women, men, older, beginners, experts
- Landowners
- Farmers
- Municipality
- Companies
- Nature

In Lyngen's tourism the main season is winter with skitouring visitors. It was said that local people has been a lot to a motorsports like snowmobiling and motocross. Now the snowmobilers feel the skitourism pressure: "Need to ride during the night when the skiers are sleeping". It was afraid that same happens with the motocross (idea that nothing for the locals due to biking).

Concern about conflicts between other trail users and bikers rose. It is more likely to happen on a way down. The way up is more or less same speed with hikers and it is likely more acceptable. Bigger problem is the ride down with fast speed. Following solutions helps with avoiding the conflicts:

- Being polite to other trail users, slow down, say hello
- Share information for all trail users about different activities
- Defined riding direction on trails

It is also important to get the biking accepted by the landowners and farmers. In Lyngen there are several landowners and most of the trails go through a many owners' land. According to some experience the landowners in Lyngseidet have been positive towards biking. It is obvious that at this point there is no money for paying for the landowners. How the landowners and farmers may benefit from the biking?

- By more lively living environment (better services with year around tourism)
- Locals can use the same trails
- Organized trail development can guide the usage to the right places
- Developed trails are more sustainable and less vulnerable to erosion
- Sharing the information for the bikers what is acceptable and what not here
- Sharing information about current local conditions (t.e. reindeer herding areas, too wet conditions)
- More eyes in the nature -> can report from sick sheep or reindeers
- The more people are out the more they care about the environment
- Developing better gates or ladders over the sheep fences (it is possible to build a bridge over the fence that sheep cannot go over or instead of gate/bridge make cattle guard/ferist)

For a successful biking destination development, the key is to have local actors involved to the action, be

- transparent and
- serve biking possibilities also for the local people
- use local people and machines in trail development

The Lyngen Municipality is positive for summer season development. If the summer season can be developed better, it may mean more people living year around in Lyngen.

More things that may help with the visitor pressure or get the visitors better accepted

- More car parks and toilets
- Making spending money easier -> t.e. services better available and visible
- Good information source places are the ferries

### **What kind of destination we would like to be?**

Joel presented four different trail types: natural trail, developed natural trail, built trail and a bike park. After we discussed about the needs and opportunities in the Lyngen.

- Eidebakken ski lift has a big potential as a bike park arena
  - More use for the ready infrastructure in a place
  - School near
  - Other sport activities and parking exists already
  - Would be the only bike park with a lift in northern Scandinavia
  - Attracts local youths and people in the region
  - T-bar lift is ok for biking when the up-track is fine
  - Maybe farmers/contractors can join for building with the machines they have
  - Need to plan so that does not disturb winter activities
- It is important to have variation on trails. From green to red/black

It is important to make the development to rise from a local rider's to get it accepted in the community. It must be felt that biking is good for the local people. When there are activities for local kids and youths it will be likelier accepted among the whole community.

By biking it is possible to

- Get more experiences
- Keep people moving

Among all trail development, it is important to take care of safety. What are the rescue possibilities without the helicopter? Need to develop rescue routes also.

### **Selecting the trails**

Potential trails were pointed on a map from Nord-Lenangen, Svensby, Lyngseidet and on the way south from Lyngseidet. The trails were mapped straight in a GIS-program for a closer view.

# KÅFJORDMØTE

**Tilstede:** Joel Kauppinen, Georg Sichelschmidt, Øyvind Johansen, Roy Johansen, Frans L. Pedersen, Jens Kristian Nilsen

**Sted:** High-North Camp Birtavarre

**Tid:** 25.06.2018 17:00 – 19:00

## Agenda

- 17.00 Prosjektnyheter
- 17.10 Lokale aktører
- 17.40 Stier og tjenester
- 18.20 Lokale særtrekk

## Møtereferat

Joel ønsket velkommen og fortalte kort om prosjektet.

### **Hvordan kan alle aktører være fornøyde med stisykling?**

Vi diskuterte hvilke utfordringer kan stisykling møte og hvordan forskjellige aktører kan ha fordel i stisykling. Diskusjon var delt i følgende segmenter:

- Syklister
- Lokale (barn, ungdom, kvinner, menn, eldre, nybegynnere, entusiaster)
- Grunneiere
- Bønder
- Kommune
- Bedrifter
- Naturen

Det kan være friksjon mellom ulike brukergrupper. Det er ikke mulig å stoppe sykling. Så det er bedre å utvikle stier og informere vandrere om sykling og guide syklister og vandrere å vise hensyn når de møtes. Det skulle være bra å ha skiltene på parkeringsplasser.

Med økning sykling er det risiko for ødelagte stier.

Med bra stisyklingmuligheter, det kan utvikle seg et stisykkelmiljø blant lokale. I Kåfjorddalen finnes ingen stisyklingentusiaster eller stisyklingskultur enda, men kanskje unge kan bli interessert etter hvert. Det samme har skjedd med toppturer, hvor lokale og ungdommer har lært av andre. Det er en lang tidsperspektivet, 10-20 år, før det skjer noe.

I Kåfjord finnes kun Birtavarre Camping som kan tilbyr noe for syklister. Men også butikkene etc. levere tjenester har tar dermed del i ringvirkningen. Det er viktig å ha tjenester som begynner allerede på flyplass (shuttle, overnatting, guiding, informasjon).

Det er vanskelig å gi økonomisk kompensasjon for grunneiere. Det trengs bedre, aktiv miljø innen stisyklingutvikling. Guider må spørre tillatelse til å bruke land for guidede turer. For guidede turer er det lettere å betale noe til grunneiere, men ikke fra andre tjenester.

Kåfjord begynner i denne sommeren å prøve frivillig parkeringsavgift. Systemet vil bli ferdig snart. De har ikke erfaring ennå hvordan de fungerer. Det kan være en vei å dekke kostnadene i sti(sykling)utvikling og vedlikehold.

I diskusjon av avtaler med grunneiere, kommune kan gi grunneiereinformasjon, men det er ikke så lett å gjøre avtaler mellom kommunen og grunneieren for frivillige uten at dem er organisert.

For å utvikle reiseliv, kommune gjør de lille de kan. De er med i noe prosjekter. Kommune kan ikke gjøre alt av seg selv. Det er viktig å ha lokale bedrifter med i utvikling.

### **Hva type destinasjon vi vil bli?**

Kåfjorddalen har unik miljø med rik historie. Her er ingen heis men det er mulig å kjøre up til 700m med bil. Det betyr at det er mulig å arrangere shuttle up til fjell.

Bike park ble ikke sett på en realistisk mulighet i sted. Det er mer muligheter for å utvikle eksisterende turstier og naturlig stier.

I Kåfjord skoler er på tre forskjellige steder og derfor er det vanligere å utvikle pumptrack eller andre syklingaktiviteter for elevene (sammenlignet med Lyngseidet).

### **Stisjekk**

Det skulle være bra å ha et par sti som er "reason to go" i Kåfjord.

Vi sjekk potensielle stier på kart. Mest stier er i Kåfjorddalen og på Statskog grunn.

# STORFJORDMØTE

**Sted:** Ruija Kafe, Skibotn

**Tid:** 26.06.2018 17:00 – 19:00

## Agenda

- 17.00 Prosjektnyheter
- 17.10 Lokale aktører
- 17.40 Stier og tjenester
- 18.20 Lokale særtrekk

## Møtereferat

Joel ønsket velkommen og uttalte at alle er kjente med prosjektet og stisykling.

### **Hvordan kan alle aktører være fornøyde med stisykling?**

Vi diskuterte hvilke utfordringer stisykling kan møte og hvordan forskjellige aktører kan ha fordel i stisykling. Diskusjon var delt i følgende segmenter:

- Syklister
- Lokale (barn, ungdom, kvinner, menn, eldre, nybegynnere, entusiaster)
- Grunneiere
- Bønder
- Kommune
- Bedrifter
- Naturen

Skibotn er det mest kjente stisyklingområdet i Storfjord og hele regionen. Løypene er nært sentrum, bakom Skibotn og er populært også for lokale for vandreturer. For sykling finnes også løyper lengere opp i dalen. Vi hadde diskusjon om det kan være en bra ide å ha stisyklingstier i Skibotn sentrum. Det er viktig å ha med noe stier fra Skibotn i guidebrosjyre, fordi det er det mest kjente og populære for stisykling. Uten dette er det samme som foreslå toppturer uten fjell.

For å unngå konflikter, er det viktig å dele informasjon med alle brukergrupper og vise hensyn. I Skibotn kan det være behov å merke noen stier for stisykling, som er ikke hovedstier for vandrere. Med sykkelguider kommer gjester å få rett informasjon og veiledning for hvordan man skal oppføre seg. Det er vanskelig eller umulig å forby sykling eller vandring på naturbaserte stier.

I Skibotn er ikke så mange unge som sykler stier nå. Det skulle være bra å ha skole og ungdommer med på sykling. Pumptrack er bra plass å bli kjent med syklingsmorro.

Stisykling kan ha negativ effekt på naturen. I Skibotn mange stier har myr eller våte seksjoner som trenger utvikling. Der er allerede slitasje og brede stier på noen plasser fra turgåing og sykling.

Storfjord kommune er interessert i utvikling av stisykling. De har nå 50 000kr i budsjett for å planlegge stisyklingstier. Kommune har ikke ressursene for å bygge stier og det er ikke lett å få store stibygningprosjekter politisk akseptert. Derfor er det bra å bruke eksisterende stinettverk. Bygning av en ny sti koster ~700kr per meter.

Spørsmålet er, hvem utvikler/bygger stier? Hvordan det er gjort i andre destinasjoner i Norge? Eksempel i Trysil er naturstier utviklet med lokallag. Bike park med prosjekt, maskiner og styrket finansiering.

Det er mulig å ha stibyggingssarrangementer. Aktive syklistere er villig å komme for å bygge stier. Kanskje det kan være hytter og mat til frivillige som jobber for stiu utvikling. Kommunen kan støtte denne ideen. Også samarbeide med studentene/NAV er mulig å få arbeidsstyrke. Statskog har ressursene (finansiering?) som kommuner kan søke for å utvikle friluftsliv. For det trenger man for å bygge.

Det er lurt å ha et lag som har mulighet å bygge og dette kan søke finansiering. Kommunen kan bli med i laget og hjelpe med administrasjonen. Fra prosjektet og destinasjonsperspektivet må laget dekke hele region. Større lag er mer troverdig for å kunne lage avtaler og ansvar i utvikling.

I Storfjord alle vandrestier har avtale med grunneiere. Avtaler er mellom kommune og grunneiere. Andre kommuner vært ikke så mye interessert å gjøre avtaler for stisykling.

Senest begynte et prosjekt for å styrke landbruk med bønder i Storfjord. Bønder kan fordel fra mer turgåere fordi menneske på fjellene skremme rovdyr. De kan også rapportere om syk dyr til bønder.

### **Hva type destinasjon vi vil bli?**

Vi hadde diskusjon om det skulle være en familievennlig destinasjon eller mer for entusiaster. Vi kan ha løyper til begge, men det er viktig å ha et skarpt fokus i markedsføring. Lyngen er ikke kjent om lett adventure og det er veldig et stort marked for erfarne stisyklistere i alpine. For guidede turer er viktig å ha stier som går til noen bål plass/utsiktspunkt for å ha morsomme produkter. Det kan være enkel infrastruktur, som bål plass med benker.

Vi har ikke ressursene å bygge bike park eller bygde stier. Her er mye gode løyper allerede som bare trenger utvikling her og der og skilting. Det er viktig ikke å problematisere stiu utvikling for mye.

For å utvikle pumtrack det skulle være inkludert i kommunalplan.

Storfjord kommune føler litt stølt av stisykling rykte.

### **Stisjekk**

Vi sjekker potensielle stier på kart. I Skibotn mange stier er på Statskogs grunn.

## NORDREISAMØTE

**Tilstede:** Se vedlegg 1

**Sted:** Nordreisa kommunestyresal

**Tid:** 27.06.2018 17:00 – 19:00

### Agenda

- 17.00 Vandrestier
- 17.30 Stisyklingprosjekt
- 17.40 Lokale aktører
- 18.00 Stier og tjenester
- 18.30 Lokale særtrekk

### Møtereferat

17.00-17.30 Georg holdt diskusjon om vandrestier og vandrebrosjyre.

17.70 Joel fortalte kort om prosjektet og stisykling.

#### **Hvordan kan alle aktører bli fornøyde med stisykling?**

Vi diskuterte hvilke utfordringer stisykling kan møte og hvordan forskjellige aktører kan ha fordel av stisykling. Diskusjon var delt i følgende segmenter:

- Syklistere
- Lokale (barn, ungdom, kvinner, menn, eldre, nybegynnere, entusiaster)
- Grunneiere
- Bønder
- Kommune
- Bedrifter
- Naturen

I Nordreisa er stisykling en helt ny aktivitet. Det er en aktiv motocrosskultur og bane. Det er bra å få til ny aktivitet i området. For ungdom er stisykling kulere enn bærplukking. Det er viktig å få ungdommer interesserte i å være ute i naturen.

Stisykling har stor potensial for turisme. En ny aktivitet kan ha store ringvirkninger. Det er bra for hoteller og tjenester. Ny stillinger f. eks. guider.

For bønder er det en fordel å ha folk i utmarka, slik at rovdirene holder seg unna.

Lite slitasje kan bli akseptert.

Det er viktig å ha stivettregler og det å ta hensyn til hverandre. Brosjyren kan opplyse om hvor det er uaktuelt å sykle f.eks søndag formiddag. Det kan være bra å lage symboler på stiene som er tilrettelagt for sykkel/vandring. (Kan henvises til i brosjyren)

Nordreisa har ikke hatt noen aktiv stiuvtvikling. Men sykkelgruppa i Nordreisa IL vil ha mer aktivitet og vil bidra til prosjekter med å utvikle stier. Prosjekt er seks måneder – tilrettelegging og samarbeid med kommunene og i ettertid vil vi komme med forslag til videre arbeid.

## Diskusjon om konflikter

- Utfordringene vil være det samme som med fotturer.
- Bruksrett på stiene? Rettigheter til å utarbeide det. For stibygging vi må ha tillatelser.
- Finnes det økonomisk grunnlag for en bedrift å arbeide med dette?
- Behov for å en guide som forteller deg hvor de finner de gode stiene.
- Diskusjon rundt Triuskui. Om frivillighet og eksempel på skilt om uønsket stisykkelaktivitet. (G foreslår en bedre mindre sti fra samme område).
- Ikke fotturer og syklistere på samme sti (?)

Med prosjektet vi kan unngå flere problemer.

### **Hvilken type destinasjon vil vi bli?**

Ingen heis og kanskje en bike park er urealistisk å bygge. Saga er godt område for kompakt stiuvikling. Utfordringer knyttet med grunneier. Det må bli inkludert i kommunens reguleringsplan for å utvikle.

Helikopterplass har godt område for kompakt pumptrack og kort sti.

Sykkelpark/pumptrack i Nordreisa har vært diskutert tidligere. Gorrosomoen i området rundt der er det sauestier og naturlige stier. Lage et kompakt område.

Forslag om å lage sti knyttet til allerede tilrettelagte ved Nasjonalparken/ Reisadalen.

Begynne i det små for å få noe i gang. 2-4 stier som tas i bruk uten for mye tilrettelegging. Begynne med en løpe – og så bygge flere.

I Lyngenfjordregionen må man nesten alltid bære og trille sykkel til toppen. I alpene er det ofte heis eller vei opp.

### **Stisjekk**

Vi sjekk potensielle stier på kart. Her kan finnes uoppdagete stier.

**AVTALE**  
**SKILTING, MERKING, TILRETTELEGGING OG DRIFT**  
**AV STISYKLINGLØYPE**

Herved inngås avtale mellom:

Tilrettelegger:

Grunneier: \_\_\_\_\_ (navn) Eiendom: \_\_\_\_\_ (gårds- og bruksnummer)

1. Avtalen gjelder sti som er stiplet på kart på avtalens bakside.
2. Grunneier gir **xx** tillatelse til å vederlagsfritt gjøre følgende tilrettelegging:

a) Nødvendig kvisting og krattrydding langs traséen	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
b) Kutte små trær ved sti	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
c) Kloppelegging over bløt myr og/eller mindre bruer over elver og bekkefar	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
d) Snu steiner	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
e) Flytte steiner	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
f) Kutte trær for å bygge små klopper eller bruer	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
g) Bygge svinger og hopp, graver	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
h) Bygge kort nye stilinjer for å gjøre stiene mer bærekraftige og tryggere (f.eks. i for bratt bakken)	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
i) Installer små rørene for å holde stien tørr	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
j) Bygge nye stier for stisykling	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
k) Bruke atv, gravmaskin etc. for å utvikle stier	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
l) Oppsett av informasjonstavler på startpunktene og skilting av start- og endepunkt samt evt. stikryss	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>
m) Merking av traseen, med diskret men tydelig maling på trær/stein, malte trefliser, malte steinvarder e.l.	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>

Kommentarer: \_\_\_\_\_

3. **xx** har ansvaret for drift og vedlikehold av traseen og merkinga, samt eventuelt klopper og bruer.
4. Denne avtalen gjelder for **xx** år, og fornyes automatisk dersom ingen av partene har sagt den opp i henhold til pkt 5.
5. Avtalen kan sies opp av begge parter ved utgangen av avtaleperioden. Evt. oppsigelse varsles med minst 1 års varsel.
6. Ved opphør av avtalen plikter **xx** å fjerne anlegg, skilt og andre innretninger med mindre annet avtales.
7. Avtalen er i to eksemplaret hvorav partene har fått hvert sitt eksemplar.
8. Grunneiere er hjertelig velkommen å følge eller hjelpe med stiutvikling.

**Sted og dato**

\_\_\_\_\_

grunneier

\_\_\_\_\_

**xx**