

RAPPORTEN BESTÄLLD AV



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

ATT UTVECKLA LEDER FÖR MOUNTAINBIKE

EN NATIONELL KARTLÄGGNING



KOLOFON

Titel: Att utveckla leder för mountainbike

Författare: Hugo Röjgård och Fredric Piper

Datum: 04/2023

Layout: Koucky & Partners

Rapportnummer: 0444

ISBN: 978-91-89730-32-8

Rapporten är beställd av Tillväxtverket. Analys och slutsatser i rapporten är författarens.

Bilaga: Tips för att utveckla mountainbikespår

FOTOGRAFIER

Joakim Olsson, Escapegravitymedia: omslag, sid 9, 10, 15, 16, 18, 21, 30, 36, 39, 40

Hugo Röjgård: sid 5, 17, 26, 32, 41, 44, 49, 50



RAPPORTEN BESTÄLLD AV



INNEHÅLL

Att utveckla leder för mountainbike - En nationell kartläggning	1	Inspirerande modeller för utveckling av mountainbikeleder	43
	1	Destination Bikepark	43
Sammanfattning		Mtb vänlig kommun	44
	4	Mtb vänlig region	45
Inledning	6		
Syfte och mål	6	Avsnitt 3. Behov av nationell samverkan?	47
Metod	6	Intressenter	48
Urvalsgrupper och material	7	Förslag och prioriteringar	51
Avgränsningar	7	Vägledning	52
Avsnitt 1. En inramning av 50 år med cykel på stigar och berg	10	Ordlista	53
Vad innebär mtb?	10		
Vad kännetecknar en mtb-cyklist v/s hur uppfattas den?	11	Källor och referenser	54
Mountainbike som motions- och tävlings-sport	12		
Vilka typer av leder efterfrågas och var?	13	Appendix	57
Leder och hållbarhet	15	Checklista för ditt ledprojekt och kring organisering	57
Slitage och störning - så påverkar mtb	16	Checklista för den fysiska leden och kring säkerhet och information	58
Turistisk målgrupp	17	Checklista vid upphandling och genomförande	60
Utblick i världen och trender	18		
Avsnitt 2. Arbetssätt och intressenter kring mtb-leder i Sverige	22		
Organisering	22		
Intressenterna runt en publik led	25		
Den fysiska Leden	28		
Säkerhet	32		
Upplevelser	36		
Betallösningar	38		
Kommunikation	40		
Paketering och visuell kommunikation	41		
Sociala medier	41		
Allemansrätt och attityd	42		

Sammanfattning

Ända sedan mountainbike slog igenom på 1980-talet har intresset för att cykla mountainbike (mtb) i naturen fortsatt att växa, både som friluftsansaktivitet och reseanledning. Sverige som land har en fantastisk potential att locka inte bara nationella utan också internationella cykeltäster, förutsatt att det finns tillräckligt attraktiv cykling att

erbjuda. Tillgång till kvalitetssäkrade mtb-leder är därför ett medel för regional utveckling och tillväxt. En god infrastruktur för mtb bidrar till att göra platser attraktiva för både boende och besökare. Det lockar även investeringar och ger ökade möjligheter för turism, friluftsliv och förbättrad folkhälsa.

Denna rapport är framtagen för kommuner, regioner, destinationer och föreningar som vill skapa publikt tillgängliga mountainbikeleder som del av det ledbaserade friluftslivet eller som del av destinationsbyggen. Rapporten sammanställer praxis och kunskap insamlad bland landets aktiva aktörer. Den ger tips på tillvägagångssätt i väntan på att ett nationellt ramverk liknande det som finns för vandring.

Mountainbike-cykling är ett brett begrepp. Många olika typer av cyklar, leder och motivationsfaktorer existerar under det samlade begreppet. En grundläggande förståelse inom detta område behövs om man ska kunna vara del i att skapa rätt leder och utbud åt målgruppen. Rapporten ringar in helheten kring de som gillar att cykla på stigarna runt om i vårt land.

Rapportens ryggrad är kartläggningen av kunskapsläget i och hur man jobbar med, eller påverkas av, ledutvecklingen för mountainbike i Sverige. Den samlade kunskapen i landet är hög, men fördelat på många personer. Det finns många goda exempel att inspireras av och hämta kunskap från. Utbudet av leder som presenteras ger också en god översiktsbild och

förmedlar i många stycken en form av praxis kring hur man jobbar inom många centrala punkter.

Rapporten fokuserar på områdena *organisering, fysiska leden, säkerhet, kommunikation, upplevelser* och *betallösningar*. Den belyser också centrala aktörer som har intresse av hur framtida nationala riktlinjer utformas. Kunskapsinhämtningen har främst gjorts genom litteraturstudier och sökningar på internet och genom en landsomfattande enkät bland ledhuvudmän, markägare och ledbyggare. Några viktiga slutsatser från sammanställningen är:

1. Det finns olika uppfattningar om en ledslängd ska ingå i den tekniska graderingen.
2. Ledbyggare uppfattar generellt att beställare har lite kunskap, medan beställarna anser sig ha tillräcklig med kunskap för att utvärdera ledbyggarnas arbete.
3. Svensk ledutveckling och underhåll av mtb-leder fungerar inte utan ideella insatser.
4. 70 procent av respondenterna tar in extern kompetens för stöd, kunskap och riktlinjer i arbetet med mtb-leder.

5. Markägare vill ha en hög grad av professionellt hanterande av leder på sina marker med en tydlig huvudman som part samt ersättning för upplåten mark.
6. Markägare upplever inte att kommunerna tar tillräckligt stort ansvar, samtidigt pekar ledbyggare ut kommuner som den vanligaste beställaren av leder.

Rapportens sista del belyser vilka områden som är viktiga att jobba vidare med. Författarna ger också sin bild av hur man skulle kunna ta arbetet från denna rapport vidare mot ett nationellt ramverk liknande det som finns för vandring.

Av största vikt är att skapa riktlinjer för säkerhet och gradering av leder så att cyklisterna kan erbjudas både hög säkerhet och en attraktiv cykelupplevelsen. Frågor kring organisering och ansvar blir då också centrala.

För att ta arbetet mot nationella riktlinjer vidare krävs framöver breda samtal mellan de aktörer som pekas ut i rapporten.

I dagsläget saknas en organisation med mandat, budget och förtroende för att leda detta arbete.

Som tillägg till rapporten har en kortrapport tagits fram. Den ska i kompakt form inspirera och stimulera frågor och tankar som kan hjälpa till vid skapandet av nya leder.



Inledning

Efterfrågan på att cykla mountainbike (mtb) i naturen växer snabbt, både som friluftsintrasse och reseanledning¹. Sverige som land har goda förutsättningar att locka inte bara nationella utan också internationella cykelgäster med detta intresse, förutsatt att det finns tillräckligt attraktiv cykling att erbjuda.

Tillgång till kvalitetssäkrade mtb-leder är därför ett medel för regional utveckling och tillväxt. En god infrastruktur för mtb bidrar till att göra platser attraktiva för både boende och besökare. Det lockar även investeringar och ger ökade möjligheter för turism, friluftsliv och förbättrad folkhälsa.

I Sverige finns många duktiga aktörer som framgångsrikt har utvecklat infrastruktur för mountainbikecykling. Dessa har samlat mycket kunskap och erfarenhet och kan vara en inspiration och förebild för andra som vill utveckla egna leder.

1 Se till exempel: BlueWeaveConsulting, 2021. Global Mountain Bike Market – Industry Trends & Forecast Report 2027 och På Två Hjul – Insikter och lärdomar om mtb destinationer, Kairos Future, 2017

Dock saknas det idag en gemensam riktning för den fortsatta utvecklingen. Det finns inget nationellt ramverk för den här typen av leder motsvarande det som utvecklats för vandringsleder med gemensamma standarder, svårighetsgradering, kvalitetskriterier, med mera. Ett sådant ramverk skulle behöva utvecklas även för mtb, i syfte att kvalitetssäkra ledutvecklingen och därmed bidra till regional utveckling och att stärka Sverige som naturturismdestination.

Tillväxtverket ser en ökad efterfrågan på stöd, både i form av kunskap och investeringsmedel för att utveckla hållbara och attraktiva leder för mtb.

Denna utredning, som har genomförts med finansiering av Tillväxtverket, ska ge en samlad bild över det lokala och regionala arbetet kring mtb-leder i Sverige och peka på utvecklingsmöjligheter på nationell nivå. Vidare ska den bidra till att öka kunskapen kring mtb-cykling och ledutveckling.

Syfte och mål

Målet med kartläggningen är att ta fram material som svarar på frågorna nedan och som kan

användas som stöd till kommuner, regioner och andra ledutvecklare. Samtidigt ska den lägga en grund till ett fortsatt arbete mot ett nationellt ramverk likt det som finns för vandringsleder.

Kartläggningen ska besvara följande frågeställningar:

1. Hur jobbar kommuner, regioner och destinationer med mtb-ledutveckling? Vilka arbetar aktivt och strategiskt med mtb-leder som del i plats- och destinationsutveckling? Vilka är framgångsfaktorerna? Finns exempel på metoder och modeller som kan/bör spridas?
2. Vilka inriktningar finns inom mtb och vilken/vilka typer av leder är lämpade att ingå i ett nationellt ramverk för mtb?
3. Vilka aktörer och nätverk är centrala inom mtb-området ("stakeholders") och behöver finnas med i diskussionerna kring den fortsatta utvecklingen nationellt? Detta kopplar exempelvis till markägarfrågor och rennärning, för att utveckla leder på platser som är lämpliga för cykling.
4. Hur bör processen med att ta fram ett nationellt ramverk med gemensamma standar-

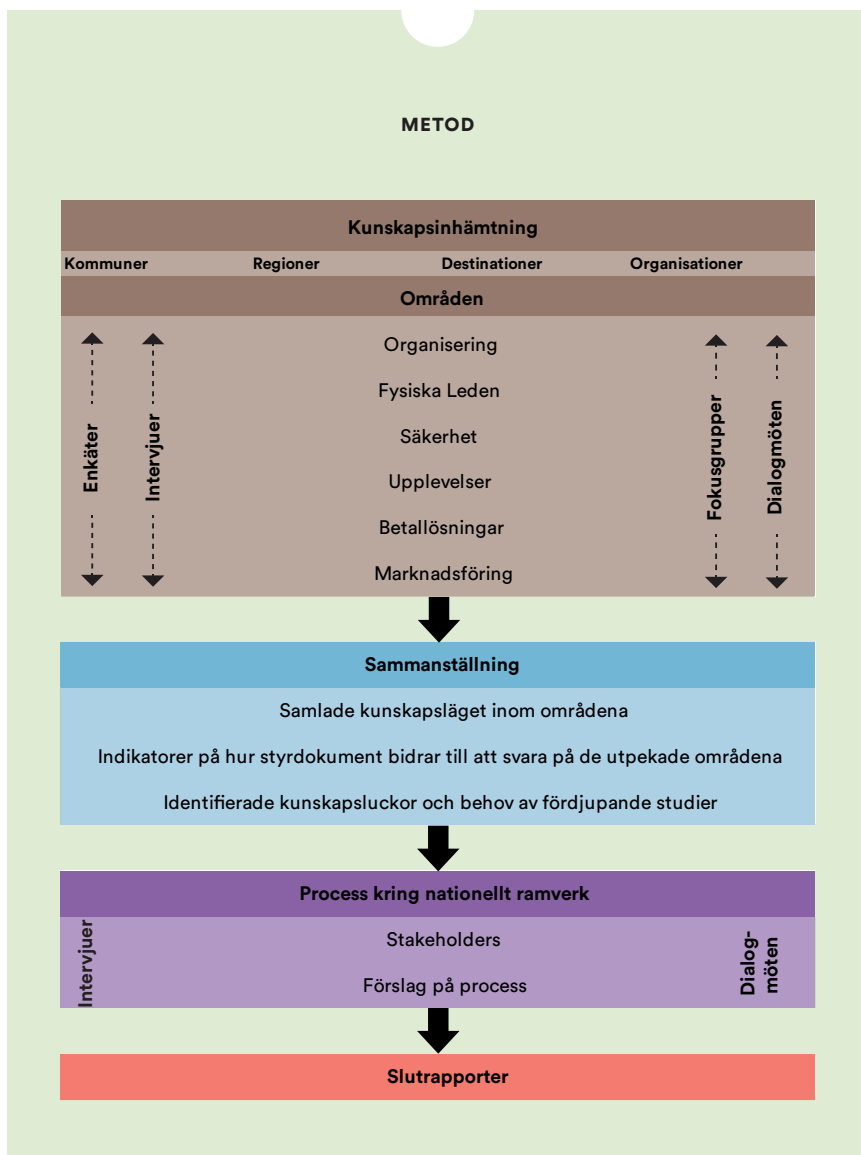
der och regelverk se ut? Vilka bör vara drivande i en sådan process samt i arbetet med ramverket?

Kartläggningen ska vidare:

- Inventera och inkludera rapporter, undersökningar och tidigare uppdrag inom mtb-ledutveckling som gjorts på regional, lokal och till viss del internationell nivå,
- Genomföras i nära samverkan med regionala aktörer och nätverk som arbetar med detta
- Paketera den samlade kunskapen till ett lättillgängligt och pedagogiskt material som kan spridas och användas av de aktörer som är intresserade av att utveckla mtb-leder i Sverige

Metod

Basen för informationsinhämtning är en litteraturstudie av styrdokument inom området, en kartläggning av marknadsförda mtb-leder och -områden samt intervjuer och samtal med aktiva nätverk och personer i branschen.



Figur 1:1 Cykelfrämjandets förslag på modell för genomförande av uppdraget åt Tillväxtverket.

Vidare genomfördes en enkätundersökning bland identifierade aktörer som brett representerar lokala och regionala perspektiven för att skapa en bild över kunskapsläget i landet inom de olika för rapporten utpekade områdena.

Urvalsgrupper och material

Materialet till denna rapport bygger på uppgifter som har inhämtats från följande källor:

- En referensgrupp med representanter från region, besöksnäring, ledbyggare och myndigheter sammansatt av Tillväxtverket.
- En grupp av 12 professionella ledbyggare
- En grupp av 17 markägare, markägarorganisationer och samebyar
- En grupp av 49 representanter från kommuner, regioner, destinationer, länsstyrelser som på olika sätt arbetar med mtb-leder.
- En grupp av 18 respondenter från kommuner som idag inte än arbetar aktivt med mtb-leder

De första tre grupperna består av aktörer som har identifierats för sitt arbete med mtb-cykling. Vikt har lagts att säkerställa en så bred geografisk representation som möjligt samt att få olika nischer och strategier representerade. Den sista gruppen valdes med stöd

av Västkuststiftelsen för att undersöka hur kunskapsläget ser ut hos aktörer utan tidigare erfarenhet av mtb-ledutveckling.

Information har inhämtats genom en enkätundersökning samt intervjuer.

Vidare har befintliga underlag, och styrdokument kring mtb-leder studerats för att bättre förstå hur arbetet har organiserats, vilka riktlinjer kring fysiska leder och säkerhet som använts, hur en positiv upplevelse för cyklisten säkerställs och hur vilka betallösningar som har valts och marknadsföring har organiserats.

Drygt 20 webbplatser tillhörande, besöksnäring, kommun, bikeparks och destinationer har studerats utifrån vad och på vilket sätt information om mtb kommuniceras.

Utöver detta har en rad internationella exempel, organisationer och destinationer undersökts för att hitta best practice och exempel som kan vara av intresse för utvecklingen i Sverige.

Avgränsningar

Mountainbike är ett vitt fält med den gemensamma nämnaren att cyklingen sker på stigar och leder i

naturen eller på särskilt anlagda banor och inte på asfalterade vägar och cykelbanor. som.

Denna kartläggning fokuserar på anlagda och/eller uppmärkta leder och banor för mtb i naturen. Ett undantag är pumptracks, en typ av rundbana med gupp och svängar i grus eller asfalt som ofta finns stadsnära. Dessa har till viss del inkluderats då de utgör en betydande del av vad kommuner och andra aktörer investerar i mountainbikecykling.

En av de starkast växande trenderna inom cykling de senaste åren är ”gravelcyklar”. Enkelt beskrivet är gravelcyklar racercyklar med bredare däck som förutom på asfalt även kan användas på grusvägar, skogsvägar och till viss del enklare stigar. Gravel-cyklister delar ibland spår och vägar med mtb-cyklister. De är dock inga mountainbikes och behandlas därför inte i denna kartläggning.



Avsnitt 1.

En inramning av 50 år med cykel på stigar och berg



Vad innebär mtb?

Att ringa in begreppet mountainbike är inte lätt. En minsta gemensam nämnare är att en mountainbike är en cykel som är byggd för att kunna cykla utanför asfalterade vägar, på stigar och skogsvägar i naturen. Idag utgör kategorin mountainbike bland de vanligaste även bland "vardagscyklar", det vill säga att både barn, unga och vuxna ofta cyklar på denna typ av cykel till skola och jobb. Det är därför en skillnad att *cykla på en mtb* och *vara en mtb-cyklist*, där den senare till stor del definieras utifrån var denne cyklar.

Mountainbikecykling växte fram i USA under 1970- och 80-talet där entusiaster byggde om sina cyklar för att kunna ta sig ut i terrängen. Under 80-talet utvecklades sporten, cykeltypen utvecklades och mountainbikes började massstillverkas. Det var även under 80-talet som sporten kom till Sverige och snabbt blev populär. Ganska tidigt kunde två tydliga grenar skönjas: *Crosscountry* som innehåller cykling både upp och ner på stigar och *downhill* som handlar om att köra utför. Förenklad kan dessa två grenar jämföras med längdskidåkning och utförsåkning. Än i dag kan dessa två grenar utgöra en god utgångspunkt för att förstå bredden i begreppet mountainbike. Sporten är fortfarande under utveckling som till stor del beror på att cyklarna blir bättre. Det är dock viktigt att ha med

sig detta när man arbetar med mtb på olika sätt, att om 5 – 10 år kan efterfrågan på någon specifik typ av led/bana vara en annan än de trender vi ser idag. Detta är även en utmaning när det kommer till säkerhetsarbetet med graderingar och liknande.

Crosscountry handlar om stigcykling som erbjuder hinder och tekniska passager såväl uppför som utförskörningar i allt från korta backar till längre klättringar. Under senaste tio åren har begreppet breddats och fungerar idag ofta som beskrivning för det friluftslivscyklade vi idag ser i skog och mark. Crosscountry har även fått en underkategori kopplad till tävling, där det cyklas flera varv på speciella banor. Denna tävlingsform heter XCO (Crosscountry Olympic).

Cyklarna i dessa kategorier är antingen *hardtails* (bara stötdämpning fram) eller *heldämpade* (stötdämpning både bak och fram), de tar sig fram på många ställen med är inte rätt när det blir för brant och tekniskt utför. Andra begrepp och genrer som är besläktade med crosscountry är *trail-* och *stigcykling*.

Downhill handlar om att via en stig eller bana ta sig från toppen av en backe eller ett berg ner till botten och i mål. För att ta sig upp används lift på samma sätt som för alpinskidåkning. Dessa stigar innehåller väsentligt

många fler hinder och hopp och ställer andra krav på cyklarna, cyklisten och skydd mm. Till skillnad mot crosscountry är det fokus på lutning, fart och tekniska utmaningar utför. En renodlad downhillcykel går knappt att cykla med uppför. De senaste åren har downhillcyklarna i stor omfattning bytts ut mot endurocyklar, är ett mellanting mellan en trailcykel och en downhillcykel. De fungerar bra där det är brant och tekniskt med mycket stötdämpning och breda däck men fungerar samtidigt att cykla med uppför.

Ytterligare cykelkategorier är *dirt* och *slopestyle* samt *el-mountainbike*. De förstnämnda kategorierna handlar om att hoppa och göra tricks, för detta används något mindre mtb-cyklar som oftast har stötdämpning fram. El-mountainbikes är utrustade med en elektrisk stödmotor och eldrivna cyklar finns inom de flesta kategorier av mountainbike förutom slopestyle och downhill.

I uppsatsen *Svensk mountainbike: En attack mot stela traditioner*² finns en fingervisning om spridningen av vilka kategorier av mtb som är dominerande i Sverige idag, se figur 1.2. Definitionerna och gränsdragningen är inte helt tydliga och hur begreppen tolkas kan variera från person till person. Men det är tydligt att kategorierna trail och crosscountry är klart störst. Båda cyklas med egen kraft, ofta i relativt flack terräng med inslag av lutning, och utan lift. Det är betydligt färre som har downhill och enduro som “huvuddisciplin”, troligtvis då dessa kräver en mer kuperad terräng vil-

2 Jakob Trygg och Patrik Olséns, 2022: Svensk mountainbike: En attack mot stela traditioner, kandidatuppsats, Mittuniversitetet

ket det till exempel inte finns så mycket av runt våra storstäder.

I korthet

- Mountainbike (mtb) handlar om att cykla på oasfalterade stigar i naturen
- Kom ursprungligen från USA, slog igenom stort i Europa under 80-talet
- Mtb är ett paraplybegrepp som täcker in en rad genrer och cykelvarianter
- Största kategorierna är Stigcykling *crosscountry* och *trail*. Dessa kräver stigar men ingen lift)
- *Downhill* med snabba, tekniska utförsåk är en specialkategori som använder lift och kraftigare cyklar, mer stötdämpning

Vad kännetecknar en mtb-cyklist v/s hur uppfattas den?

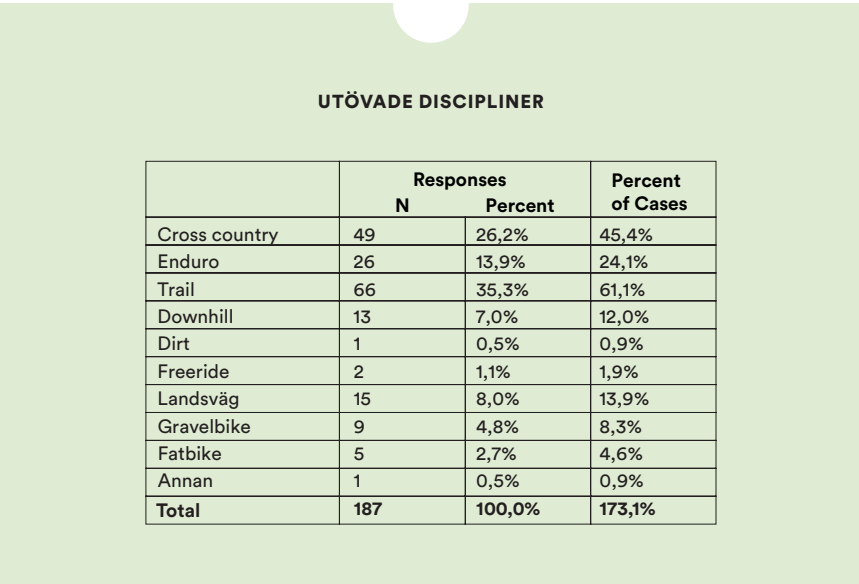
Gruppen som cyklar mtb är heterogen. Var man cyklar och hur man cyklar skiljer sig mycket åt mellan crosscountrycyklisten och downhillcyklisten. Det skiljer sig även mycket mellan de som cyklar för naturupplevelsens skull och de som tränar för tävling. Det finns ett par studier som undersökt drivkrafter och vad gruppen mtb-cyklisterna som helhet efterfrågar. Något som går att säga är att det är en stor övervikt av män som ägnar sig åt mtb även om andelen kvinnor ökar.

I de studier vi tittat på anger de flesta mtb-cyklisterna att naturupplevelsen tillsammans med motion är de viktigaste anledningarna att cykla mtb. Många anger att rekreation och avkoppling är viktiga anledningar till att man cyklar mtb samtidigt som spänning och action också är en annan viktig del. Hur någon som identifierar sig som cykelnjutare faktiskt cyklar, om det kan översättas i fart och svårighetsgrad är tveksamt.

“Träning” säger inte heller något om på vilka typer av leder som detta bäst görs. De efterföljande bilder visar vilka motiv som har angetts i olika studier bland mtb-cyklisterna och hur de själva kategoriserar sig.

Mountainbike är fortfarande en progressiv sport, det vill säga att en mtb-cyklist kan förväntas börja med enkla leder och att stegvis ta sig an tekniskt mer utmanande leder. Detta framgår även i Européen Mountain Bike Survey från 2022 där drygt hälften angivit att “bli en bättre cyklist” är en viktig motivator. Detta innebär att det kan förväntas finnas ett visst behov av teknisk enkla leder för nybörjare och ett huvudsakligt behov av medelsvåra leder. Relativt få kan förväntas ha de färdigheter som krävs för att cykla de riktigt svåra lederna. Detta kan jämföras med behovet av olika pisttyper i utförsåknigen.

Figur 1.2 Fördelning mellan olika typer av mtb-cykling. Frågan som ställts var: Vilken är din huvudsakliga mountainbikedisciplin? Flera svarsalternativ var möjliga. Källa: J. Trygg, P. Olsén, Svensk mountainbike: En attack mot stela traditioner, Mittuniversitetet. 2022.



I korthet

- Det finns många olika anledningar att cykla mtb
- Naturupplevelsen och motionen är de främsta anledningarna till att cykla mtb
- De flesta mtb-cyklister identifierar sig som cykelnjutare eller spänningssökare
- Mtb som sport är progressiv, många strävar efter att bli bättre cyklister
- Det behövs enkla leder för nybörjare
- Störst är behovet av medelsvåra leder, endast få mässtrar enkelt de svåraste lederna

Mountainbike som motions- och tävlings-sport

Det tävlas i mtb på alla nivåer ända upp till OS. Världscupen i crosscountry, downhill, slopestyle och enduro drar stor publik världen över. Sverige har professionella toppåkare i samtliga discipliner. Mountainbike som sport är organiserat i Sverige och i världen, under gängse former i cykelförbund och nationella idrottsförbund. Det finns gott om klubbar som anordnar träning och tävling mm. I Sverige är det Svenska Cykelförbundet (SCF) som arrangerar de nationella tävlingarna.

Majoriteten av mtb-cyklister är dock inte aktiva inom någon organiserad klubbcykling eller medverkar i tävlingar. Motionslopp är dock något som lockar många. Ett exempel är *Cykelvasan*³, ett av världens största motionslopp för mtb som årligen lockar 10-tusentals motionärer. Utöver Cykelvasan finns *Långloppscupen*⁴, en rad lokala mtb-lopp för motionärer och flera andra lokala lopp. Samma trend ser vi runt om i världen där motionslopp som Trans Alps och Cap Epic i Sydafrika lockar många som normalt befinner sig utanför det traditionella klubb- och föreningslivet

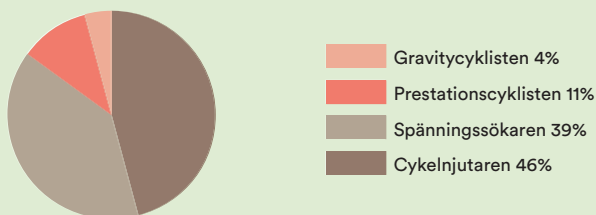
I korthet

- Det tävlas i flera mtb-grenar både i Sverige och internationellt

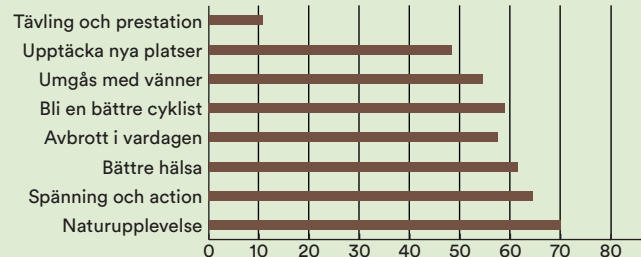
3 <https://www.vasaloppet.se/>

4 <https://www.langloppscupen.se/>

LIVSNJUTARE ELLER ADRENALINJUNKIE?



CYKLISTENS MOTIVATION



Figur 1:3, till vänster. Resultat från en undersökning i tyska Bike Magazin där mtb-cyklister valde hur de själva ser på sig själv som cyklist.

Figur 1:4, till höger. Motiven att cykla mountainbike, preliminärt resultat från European Mountain Bike Survey (2022). Flera svarsalternativ kunde väljas.

Vilka typer av leder efterfrågas och var?

Majoriteten av mtb-turerna genomförs på stigar nära hemmet, följt av stigar inom hemregionen, se figur 1.5.

Figur 1.6 visar vilka typer av stigar som efterfrågas. Naturstigar samt opreparerade stigar, och grusvägar efterfrågas mest och motsvarar sammanlagd 42% av svaren. Kategorin “skogen” är otydligt men kan också tolkas som opreparerad led. Sammanlagd tolkas resultatet att komma ut i naturen är en viktig drivkraft. Preparerade leder/stigar, trailcenters och anlagda flowleder utgör dock också en hög andel av sammanlagd 41%.

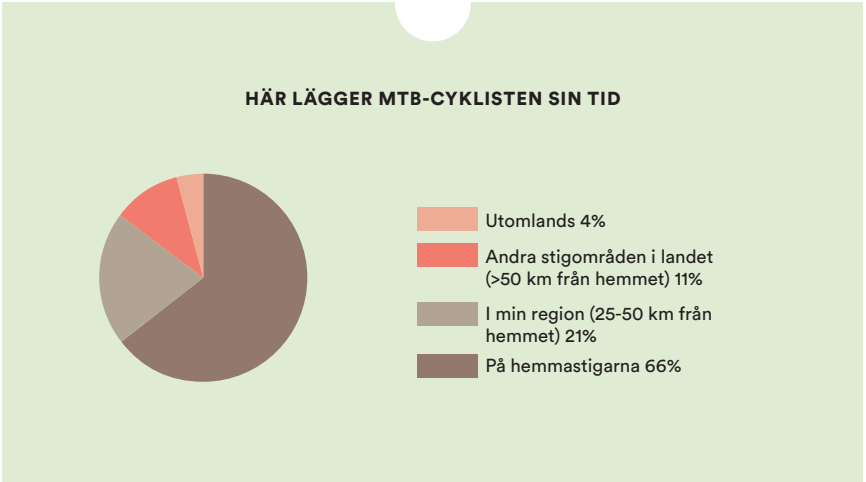
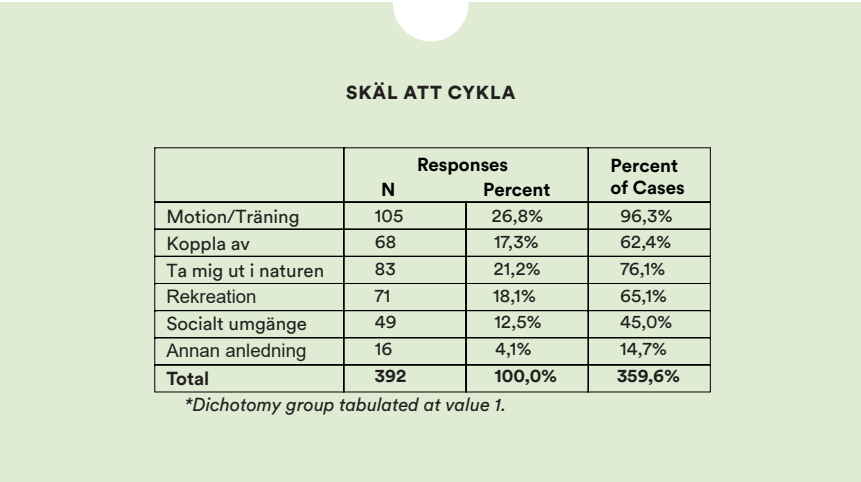
Andreas Norum på Biking Värmland bekräftar bilden att cyklingen till stor del är en naturupplevelse man utövar i hemmamiljö. Men han tillägger att många cyklister då och då också vill unna sig ett besök i en anläggning som erbjuder något utöver det vanliga, exempelvis en bikeparks eller trailcenter. Detta kan jämföras med en årlig alpin skidresa.

MTB-cykling handlar således om både sport/träning, naturupplevelse/friluftsliv och turism. Det är viktigt att förstå proportionerna mellan dessa för att skapa rätt förutsättningar kring hur man planerar och allokerar leder. Ett område för mtb-cykling bör kunna tillgodose flera av ovan nämnda behov för att vara attraktivt för en bred målgrupp. Av de tolv professionella ledbyggare som svarade på enkätundersökningen uppgav elva att de märker av en efterfrågan av leder/banor för mtb och att olika typer av leder efterfrågas – se figur 1.7.

Andreas Danielsson på Sweden Mountainbike lyfter även fram det stora intresset bland ideella grupper runt om i landet av att bygga mtb-stigar. Dessa ideellt anlagda stigar utgör en viktig del av utbudet av mtb-leder. Samtidigt är de en utmaning då det blir svårare att resonera kring en branschstandard då det både ska ställas höga krav på den som säljer tjänster och samtidigt lämnas utrymme för ideella att kunna vara med och bidra.

Vi håller med, men ser också att det finns en gemensam bas för både professionella och ideella att förhålla sig till när det gäller markavtal, samråd och andra förarbeten innan själva ledbygget kan sätta i gång.

I England och Skottland är det vanligt förekommande med *bikeparks* och *trailcenters* utan lift som fungerar som en lokal hubb kring vilken man kan välja olika stigar och leder. Ofta binds området samman av en central skogsbilväg som tar cyklisterna uppför till toppen av en backe, en ås eller ett berg varifrån man kan välja mellan olika stigar tillbaka ner mot trailcentret igen. Ett svenskt exempel på detta är Källviken i Falun. Där finns Biking Dalarna-leden Källvikens Svarta som består av ”snabba naturliga *singletracks* med inslag av handbyggda features som hopp, *trädropp* och doserade kurvor.” I Källviken finns även en lift, men en stor del av cyklingen sker på andra tider än när den är igång. Bra transportvägar upp till toppen är en viktig del i att området är så tillgängligt som det är.



Figur 1:5a, till vänster. Skälen att cykla mountainbike. Flera svarsalternativ kunde väljas. Källa: J.Trygg, P.Olsén, 2022. svensk mountainbike: En attack mot stela traditioner. Uppsats, Mittuniversitetet.

Figur 1.5b, till höger. Var cyklar mtb-cyklister? Preliminärt resultat från European Mountain Bike Survey, 2022.

Figur 1.6 Vilken typ av led önskar mtb-cyklister cykla på? Källa: J.Trygg, P.Olsén, 2022. svensk mountainbike: En attack mot stela traditioner. Uppsats, Mittuniversitetet.

En annan trend, som handlar om att köra längre rundor och inte bara köra upp och ner kring ett trailcenter börjar också sprida sig i Skottland. Graeme McLean från *Developing Mountain Biking in Skottland*⁵ ser en ökad vilja att söka sig ut på stigar som upplevs som naturliga och inte för tillrättalagda. Han lyfter fram stigarna och lederna som tagits fram i Bergslagen som ett gott exempel som kommer att attrahera mountainbiketurister i framtiden. Lederna i Bergslagen är nästan uteslutande uppmärksatta befintliga stigar. Känslan att cykla en sådan stig där man får kämpa med och mot naturen skiljer sig helt klart från den som en mer tillrättalagd stig ger.

5 <https://dmbins.com/about/graeme-mclean/>

Det finns gott om ej uppmärksatta stigar och naturliga leder i snart varje skog i närheten av bebyggelse. Digitala hjälpmedel som Strava och Trailforks har till viss del övertagit rollen av den fysiska ledmarkeringen. För den som har dessa appar och vet var den ska leta så finns det stigar att cykla på med stöd av allemansrätten. Karaktären på dessa stigar är förstås ofta en annan än på anlagda leder. Anlagda flowleder ger exempelvis en helt annan cykelupplevelse och något som inte finns "naturligt". Anlagda leder är även ett sätt för nybörjare att både hitta till mtb-cyklingen i sig, men också till leder och banor som går att cykla utan förkunskap.

I korthet

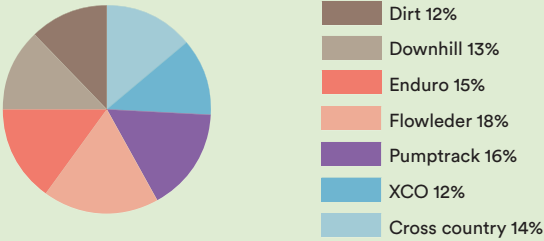
- 66% av mtb-cyklister lägger den mesta tiden på stigar och leder nära hemmet
- 21 % inom regionen 20 – 50 km hemifrån
- Endast 11 % av tiden spenderas på stigar och leder längre bort än 50 km hemifrån
- Drygt 40 % föredrar naturstigar, opreparerade leder/stigar och grusvägar
- Lika stor del föredrar reparerade leder/stigar, trailcenters, bikeparks, flowleder
- Appar som Strava och Trailforks har blivit allt viktigare för mtb-cyklister att hitta leder

EFTERFRÅGAN TYP AV LED

	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
Skogen	84	16,5%	77,1%
Naturstigar	97	19,0%	89,0%
Preparerade leder/stigar	75	14,7%	68,8%
Opreparerade leder/stigar	72	14,1%	66,1%
Trailcenters	37	7,3%	33,9%
Bikeparks	49	9,6%	45,0%
Grusvägar	45	8,8%	41,3%
Flowleder	49	9,6%	45,0%
Andra leder	2	0,4%	1,8%
Total	510	100,0%	457,9%

Dichotomy group tabulated at value 1.

UPPSKATTAD EFTERFRÅGAN ENLIGT LEDBYGGARE



Figur 1.7, till höger. Respondenter bland svensk ledbyggares uppskattning vilken typ av leder som efterfrågas att byggas av dem.

Leder och hållbarhet

Med den globala framväxten av mountainbiketurism så har också ämnet kring leder och hållbarhet hamnat högt på agendan inom internationella organisationer så som IMBA (*International Mountain Biking Association*⁶).

För den miljömässiga hållbarheten lyfts generellt området som koldioxidavtryck från turism, användning av resurser, avlopp och avfallshantering, miljöpåverkan från överturism och skydd av natur och kulturlandskap fram. Men man pratar även om positiva bidrag som ökad biologisk mångfald kring leder som går genom annars ganska artfattiga produktionsskogar.

Kopplar vi dessa områden till mountainbike kan vi se att de flesta destinationer bygger på att besökarna reser med bil för att kunna få med sig sin cykel. Sverige är inte vidare cykelvänligt när det kommer till kollektivtrafik vilket såklart är negativt. Men, med rätt planering och tätortsnära leder kommer stora delar av cyklandet kunna fungera utan behov av bil. Detta kan ses som en nyckel för både turism och platsutveckling, att lederna finns så tillgängligt att man kan minska bilanvändningen.

Som vi skriver mer om nedan så är slitage av leder inte specifikt kopplat till cyklingen som sådan. Det är det aggregerade trycket från många nyttjare som kan bli negativt om lederna inte är hållbart anlagda i landskapet. Den biologiska mångfalden kan många gånger främjas i stigkorridorer då det uppstår nya biotop längsleden. Dock kan en för bred led skapa ett hinder för vissa insekter. I övrigt skiljer sig inte cyklis-

ternas påverkan från den av andra friluftsmänniskor i naturen.

De sociala aspekterna är viktiga för en hållbar naturturism och platsutveckling. Som vi lyfter fram i tidigare i rapporten så är målgruppen av mountainbikecyklister intresserade av lokal kultur och natur. Man vill kopplat till sin cykling uppleva det autentiska. Förutsättningarna för väl fungerande leder kräver lokal förankring och bred samverkan. Såväl leder för turism som för lokalt friluftsliv bidrar till lokal hälsa hos invånarna som ges bättre förutsättningar för ett aktivt liv på cykel.

Den sociala aspekten är också en stark brygga till det ekonomiska bidraget till samhällsekonomin. Vi saknar siffror för både hur mycket besöksnäringen som folkhälsoaspekten av alla svenska mtb leder bidrar med. Men en tydlig indikation på det stora värdet för samhället i stort är alla existerande och initierade projekt runt om i landet, där det investeras mångmiljonbelopp.

Det är spännande att se investeringar som del av både utvecklingen av det lokala friluftslivet som i de renodlade destinationsbyggena. Det skapar förutsättningar både för säsongsanställningar och nya företag som ger nischad service. En förutsättning för långsiktighet är möjligheten att drifta lederna över tid, ett område som generellt ser ut att vara underfinansierat i landet.

En samlad bild är att utveckling av mtb-leder har stora förutsättningar att bidra till en hållbar turism och hållbar platsutveckling. Men, som samhället i stort behöver man minska klimatpåverkan från resorna till och från leden och vara aktiv i att säkerställa bra arbetsvillkor samt att utveckla gröna affärsmodeller.

I Åres masterplan för hållbara leder vävar man ihop sammanhanget med att de grundläggande landskapsvärdena bidrar till upplevelsevärden. Det blir då centralt att jobba på ett så skonsamt sätt som möjligt med landskapsvärdena för att få hållbara upplevelsevärden. Upplevelsevärden lyfts fram som lika viktiga för avkoppling, återhämtning och social samvaro som för fysisk utmaning och äventyr. De är lika stor del i



6 <https://www.imba.com>

platsutvecklingen som del av destinationsbygget och bidrar till en rad olika nyttor för bygderna. Nyttorna är allt från arbetstillfällen och stärkt lokalt näringsliv till hälsa och känslan av meningsfullt liv och fritid.

I korthet

- Mountainbike har goda förutsättningar att bidra till hållbar turism och platsutveckling
- Närhet till leder är viktigt för att minska resandet till och från lederna
- Social samverkan är en framgångsfaktor för bra och inkluderande leder
- Mountainbikens globala fotavtryck debatteras inom branschen och nya gröna affärsmodeller provas.

Slitage och störning - så påverkar mtb

Allt sedan mountainbike slog igenom brett på 1980-talet har frågan om dess påverkan på djurliv och natur funnits med. Området väcker fortfarande debatt, men trots att det gått flera decennier saknas det delvis relevant forskning. Det pågår studier på olika håll runt om i Europa och Nordamerika, så troligtvis kommer det att finnas ett utökat underlag på sikt. Vi har inte kunnat hitta studier som påvisar att mountainbike-cykling leder till nämnvärt större ingrepp i natur och fauna än till exempel vandringen. De svenska studier vi kunnat ta del av har också haft ett relativt tydligt fokus på slitage på grönytor. Sådana studier utgår inte ifrån stigcyklingens inverkan på en stig, men på områden utan stig vilket göra dessa studier mindre relevanta.

Utifrån ett helhetsperspektiv är cyklingens inverkan jämförbar med den från andra användargrupper. Markpåverkan och slitage beror mer på hur en stig är planerad och anlagd än vilken form av nyttjare det

handlar om. Det som främst påverkar slitage är antalet cyklister, vandrare, löpare och så vidare.

Det finns bra riktlinjer för såväl vandring som för cykling kring hur man skapar stigar och leder som tål både stort antal nyttjare och inte sköljs bort vid regnfall. I Sverige ges många tips och riktlinjer för att få stigar att bli mer hållbara i Naturvårdsverkets skrift Friluftsansordningar. Riktlinjerna vidrör de två av de viktigaste aspekterna för en hållbar led:

- Att inte skapa för branta leder samt
- Att undvika sänkor och blöta partier

Men dessa principer kommer i skymundan för de nödlösningar som föreslås för att hantera just branter och blöta partier.

Idag används appar som Strava och Trailforks där cyklister själva kan lägga in rutter som andra kan se och cykla efter. Detta kan leda in ett stort antal besökare, cyklister, vandrare och löpare på stigar som inte är anpassade till den intensiva användningen och därigenom slits snabbt. Det är många gånger denna typ av slitage, i stadsnära natur och där flera användargrupper befinner sig på samma stigar och leder som skapar debatt.

I fjällmiljöer har man under pandemiåren kunnat se ett ökat tryck och slitage längs stigar och leder. Det finns inget som entydigt pekar på att det slitaget beror på cykling som sådan utan skälet är den ökade antalet besökare på leder som inte varit avsedda och byggda för att klara detta.



Från rennaringen lyfts cykling i fjällmiljö delvis fram som mer problematiskt än annat friluftsliv då man anser att en cykel färdas tystare och snabbare än andra naturbesökare, vilket i sin tur ökar risken för att skrämma och störa renen. Det finns även argument om att mtb-cyklister färdas längre ut i fjällmiljön än var till exempel vandrare gör. Det råder ingen samsyn kring fjällcyklisters påverkan och rörelsemönster. Till exempel har dessa argument ifrågasatts från cyklisthåll. Bland annat menar man att det är troligare att fjällcyklister gör dagsturer då det inte är så lätt att bära med sig utrustning som tält och liknande vilket är vanligt bland vandrare.

Djurliv och jakt: Det är inte ovanligt att det lyfts fram att mtb-cykling kan störa vilt, vilket försvårar planering och genomförande av jakt, styrning av viltskador

mm. I Schweiz och Tyskland har det gjorts studier på området och då det gäller det ledbaserade friluftslivet synes inte störningarna vara särskilt stora. Djuren verkar ha en relativt god förmåga att vänja sig vid rörelsen på leden. Här bör man lägga till att det inte framgår om det är en led som passerar ett område, eller om det är ett område med många leder som ligger tätt. Sannolikt har det betydelsen om det är en enskild stig som passerar genom ett skogsbestånd eller om det finns ett tätt nät av stigar i ett område. Det är dock viktigt att lyfta fram att det finns erkänt störningskänsligt vilt, så som kronhjort och ren som inte omfattas av dessa studier. Det framkommer också i Martin Wyttenbachs presentation på IMBAs Summit i Portugal att nattcykling med pannlampa väsentligt påverkar viltet vilket är en viktig parameter att ha med sig i hur man i framtiden kommunicerar hur leder får lov att användas.



Ett angränsande resonemang kring artspecifika områden bör gälla för naturvärden. Patrick Jansen, på företaget *Tracks & Trails* i Holland, är en erkänd stigbyggare. Genom samtal med honom och via hans presentation "*Trail Building and Nature Conservation*" från 2014 kan man lära sig mycket om hur det är möjligt att genom en bra dialog och att hålla sig till fakta kan skapa en god samordning mellan ledbaserade aktiviteter och olika former av habitatsskydd. Patrik har byggt många leder i Holland som går genom Natura 2000 områden med tydliga habitatsskydd. Skyddet har initialt använts som argument för varför inte friluftslivet borde vara välkommet i området, men genom att visa på hur man kan planera och anlägga bra stigar och leder för en god kanalisering av användargrupper har han lyckats få till många bra projekt som tillgodoser både naturskydd och människors behov av friluftsliv.

I korthet

- Allt stigar slits, hur mycket beror på konstruktionen och användningen.
- Debatten om cykling i naturen har pågått sedan 80-talet
- Forskning på området är begränsad
- Mängden besökare, oavsett färdssätt, är vad som huvudsakligen påverkar slitage
- Ökad friluftsturism i fjällmiljö skapar intressekonflikt, inte minst med rennäringen
- En led kan, men behöver inte medföra störningar för vilt
- Det finns exempel på lyckade leder i känsliga Natura 2000 områden

Turistisk målgrupp

I Kairos Futures rapport På två Hjul – Insikter och lärdomar om mtb-destinationer undersöks utländska

marknader av intresse för Skåne. Resultatet visar på en god matchning mellan marknadspotential och vad som efterfrågas lokalt av skånska cyklister. En liknande analys av Sverige som land vore av stort värde, både varför man skulle vilja komma hit och cykla men kanske framför allt vilken typ av cykling som de svenska mtb-cyklister efterfrågar. I väntan på en sådan rapport som täcker hela Sverige menar vi att rapporten i sin nuvarande form är relevant på de flesta platser i Sverige.

Kairos Future gör en karakterisering av den turistiska målgruppen i tre segment:

- *Enthusiast*: Mtb-entusiaster som är tekniskt mycket skickliga och efterfrågar leder av högsta kvalitet och är bereda att resa långt för dessa upplevelser
- *Regulars*: Seriösa mtb-cyklister som dock gärna kombinerar sitt cyklande med andra upplevelser.
- *Casuals*: Familjer och personer som inte har mtb som livsstil utan i stället använder sporten som en gemensam aktivitet för att umgås och ha kul tillsammans.

Casuals anges vara den största gruppen. Vår bild är att utbudet av mtb-leder på nationell nivå till stor del matchar dessa slutsatser. Enligt Kairos Future finns ett stort marknadssegment bland mtb-cyklister som efterfrågar lite "snällare" crosscountry cykling än vad man hittar i t.ex. alperna. Rapportens rekommendation för Skåne är att:

- *Fokusera i första hand på barnfamiljer och andra mtb-utövare inom casuals-segmentet, då denna grupp är störst och den som växer starkast. Dessa*

cyklister är förvisso inte beredda att lägga lika mycket pengar på sporten som entusiasterna, men de är mer benägna att betala extra för bekvämt boende och de vill gärna hyra cyklar på plats – en stor del av intäkterna från detta segment kan därför komma den lokala besöksnäringen till del.

- Även om man vid utformandet av en mtb-led främst har det viktiga casuals-segmentet i åtanke, är det önskvärt att om möjligt också ha något spår som är mer tekniskt krävande. Sådant får störst uppmärksamhet i mtb-magasin och liknande, och kan bidra till att göra destinationen brett känd i mtb-kretsar.
- Gör gemensam sak med hotell, restauranger och andra delar av besöksnäringen i området. För besökaren är alla inrättningar som de besöker en del av helhetsupplevelsen av mtb-destinationen, och de lokala näringsidkarna har allt att vinna på att erbjuda sådant som får cyklisterna att känna sig välkomna.
- Erbjud så mycket och så tydlig information som möjligt till potentiella mtb-turister som är på planeringsstadiet. Gör gärna kartor tillgängliga på nätet, så att den som förbereder en resa vet vad hon eller han har att se fram emot. Kommunera hur man tar sig till orten, och förbered utländska besökare på hur valutaväxling och betalningar går till.
- Också på plats är lättillgänglig information av yttersta vikt. Samla information om destinationen i ett besökscentrum, som kan bistå med såväl kartor som med lokalkännedom och med dags-

aktuella förhållanden på leden. Inkludera helst också boenden och kaféer, så att mtb-turister kan få den information de behöver på alla platser som de passerar. På själva leden är frekventa och väl synliga ledmarkeringar A och O.

- Utforma leden så att den samspelar med naturen som den går igenom. Det förstärker den viktiga naturupplevelsen och signalerar att leden anlagts med minsta möjliga miljöpåverkan.
- Ta vara på vad det lokala området har att erbjuda. Många mtb-resenärer efterfrågar att få ta del av lokal kultur och traditioner i anslutning till cyklingen, och att knyta an till sådant som utmärker närområdet kan vara vad som ger en destination dess unika profil.

Genom att följa dessa rekommendationer kan man uppnå synergier mellan lösningar som efterfrågas av lokala cyklister och besöksnäringen. Från de undersökningar som visar vad som motiverar mtb-cyklister att utöva sin sport kan gruppen "casuals" identifieras som den största målgruppen. Detta stärks då man tittar på hur utbudet i Sverige idag är vinklat mot just denna målgrupp. Men det innebär inte att önskemålen av grupperna "regulars" och "entusiast" behöver åsidosättas, tvärt om. Men satsningar på leder i olika svårighetsgrad bör ta hänsyn till proportionerna mellan dessa grupper.

Utblick i världen och trender

I en internationell utblick behöver man inte resa långt för att hitta goda exempel att ta lärdom av. Våra nordiska grannländer Danmark och Norge samt Skottland



och Tyskland har samtliga arbetat länge med utvecklingen av mountainbike.

Skottland

Skottland är intressant ur flera aspekter med sina *“public access to land”* som kan liknas vid vår allemansrätt samt en väl utvecklad organisation och finansiell infrastruktur för mtb-cycling. Arbetet med mtb i Skottland leds sedan flera år av organisationen *Developing Mountain Biking in Scotland* (DMBinS). År 2019 samlade de ihop ett konsortium bestående av regeringsrepresentanter och andra nyckelorganisationer med kopplingar till den nationella utvecklingen av mtb i Skottland. Tillsammans formulerades *“The strategy for Scottish mountain biking, 2019 – 2025”*, med en gemensam vision som utgångspunkt:

“Scotland is recognised as the leader of European mountain biking through innovative product development and tourism, participation and sports development, and sustainable trail development and management.”

Strategin som utvärderades och uppdaterades under 2022 är omfattande, med målsättningar inom en lång rad områden vilket ger en gemensam riktning för allt arbete kring mtb i hela landet. Investeringar i mtb uppgår till över 200 miljoner pund, alltså drygt 2,5 miljarder svenska kronor över en tioårsperiod. En smått hisnande siffra med tanke på landets storlek och med en befolkningensmängd som är hälften av Sveriges.

Tyskland

I Tyskland finns *Mountain Bike Tourism Forum of Germany*, en organisation som i likhet med DMBinS i Skottland leder arbetet mot en vision om ökat mtb-cyk-

lande och en livskraftigare cykelturism till 2030. Arbetet går att följa genom hemsidan, nyhetsbrev och konferenser. Organisationen har tagit fram en rad intressanta rapporter om bland annat mtb-cykling och påverkan på natur och natur. *Mountain Bike Tourism Forum* genomför årligen mätning av trender inom mtb-turism, kallad *Mountain Bike Monitor*⁷ som ger underlag för utvecklingen av leder och mtb-turismen:

“Since 2015, the Mountain Bike Monitor has been established as a knowledge base and strategic decision-making tool for mountain bike tourism in many destinations. With the 2018 survey, we were able to gain profound insights into the target group, their values and desires as well as their behaviour. We are building on this with the Mountain Bike Monitor 2022 and expanding this base of knowledge once again.”

I Tyskland har man även en lång vana att arbeta organiserat för cyklistens rätt till stigar. DIMB, Deutsche Initiativ Mountainbike, grundades 1991 och har idag 117 000 aktiva medlemmar och en stab med anställda som jobbar med frågor som utbildning av cykelguider och teknik för ledbygge. Men framför allt har de flera anställda som jobbar med påverkansarbete och som remissinstans. Trots att föreningen är stor med svenska mått mätt, är det bara ett liten del av alla tyska mtb-cyklister som är medlemmar. Den jämförelsebara organisationen för vandring, Deutscher Alpenverein, har funnits sedan 1869 och har över 1 400 000 medlemmar. Dess storlek och historia ger vandringsföreningen ett övertag i det tyska påverkansarbetet.

⁷ <https://www.mountainbike-tourismusforum.de/en/knowledge/mountainbike-monitor-2022/>

Norge

Av alla cykeldestinationer i Europa är Trysil i Norge en av de som har lyckats absolut bäst att locka en bred målgrupp med huvudfokus på barnfamiljer. Trysil är redan en inspirationskälla till flera svenska destinationsbolag då de lyckats mycket väl med sina satsningar de senaste åren. Det finns förstås en lång rad lärdomar att inhämta på plats, men redan på Trysils webbplats finns det gott om goda exempel att ta intryck av.

Trysil har en mer inbjudande och visuellt informativ hemsida⁸ som framstår som betydligt mer utvecklad än de flesta svenska mtb-relaterade webbplatser vi gått igenom (se avsnitt 2). Mycket av detta handlar om bild- och videomaterialet som är uppdaterat och innovativt. Materialet har ett tydligt fokus på målgruppen, barnfamiljer och användning av rörlig bild för att ge både översikt, information och känsla är träffsäker. Som besökare får man på Trysils webbplats en bra uppfattning om hur ett besök kan komma att se ut och vad som erbjuds.

IMBA

International Mountain Biking Association, IMBA, startades 1988 i USA. Det började med att en grupp av cyklister ville få ett erkännande av att de som cyklister också hade rätt att vistas på stigar och leder. Genom åren har organisationen vuxit och anses av många idag som världsledande inom riktlinjer för gott påverkansarbete och metoder för hållbart ledbyggande. Idag är den amerikanska delen av IMBA en erkänd organisation som samverkar med flera myndigheter. Man erbjuder utöver sin medlemsservice professionella tjänster inom t ex ledutveckling och stigbyggarskolor.

⁸ <https://www.trysil.com/Gjore/Sommer/sykkel/>

IMBA i USA har varit med och skapat mer än 5000 leder för mountainbike, har över 200 lokalavdelningar och över 200 000 stödmedlemmar. IMBA finns runt om i världen och IMBA Europe har funnits sedan 2012 och har medlemsorganisationer från mer än 20 europeiska länder.

IMBA har genom åren publicerat en rad böcker kring hållbar ledutveckling och i Europa pågår under 2023 ett arbete med att skapa en ny digital portal kring hur man på ett hållbart sätt skapar och underhåller mountainbike leder. I Sverige är Cykelfrämjandet nationell medlemsorganisation i IMBA Europe. Men även Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling och Turism Småland finns med bland medlemmarna i IMBA.

Elcyklar

Mountainbikes med elsupport har sedan flera år varit en omdebatterad fråga. Sverige är i dagsläget ensamt om att på formellt inte tillåta användningen av elcyklar på stigar som omfattas av allemansrätten. Det som i dagsläget gäller är att el-cyklar (oavsett typ av cykel, mtb, standardcykel, lådcykel osv.) inte omfattas av allemansrätten då denna endast omfattar ”icke motoriserade fordon”. Det som formellt gäller i dagsläget är alltså att man behöver ha markägarens tillåtelse för att cykla med el-cykel på platser där man får cykla med vanlig cykel med stöd av allemansrätten.

I Transportstyrelsens definition av vad en cykel är ingår elcyklar. Det leder till förvirring vilket bl.a. visas på nätforum där frågan om elcyklar omfattas av allemansrätten diskuteras. Många tror att Transportstyrelsens definition av cykel går före begränsningen i allemansrätten vilket inte är korrekt. Denna fråga kan vara bra att känna till för ledhuvudmän och ledsamordnare. Det kan ju vara en bra sak att i ett markägarav-

tal avtala att även elcyklar ska få nyttja en led för göra den tillgänglig för fler.

Under en 365-dagarsperiod 2021 och 2022 såldes det enligt Cykelbranschen 433 000 nya cyklar i Sverige. Därav var 22% (94 000) elcyklar, men det framgår inte hur många som var (el-)mountainbikes, men andelen anses vara betydande och antalet el-mountainbikes växer. I alperna är trenden tydlig och turer för e-mountainbike har blivit en egen, växande produktkategori som bland annat attraherar en äldre befolkningsgrupp och familjer⁹.

I korthet

- Skottland är ett föregångsland med en nationell strategi och finansiering
- I Tyskland tas publiceras kunskapsmaterial om mtb-cykling, bl.a. den årliga mätningar om trender inom mtb-turism genom Mountain Bike Monitor
- Trysil i Norge är ett framgångsexempel att studera och inspireras av
- Elcykeltrenden är stark i Europa även för mountainbike. Drygt 20 % av alla nya cyklar som säljs i Sverige är elcyklar
- Sverige står ensamt med att inte tillåta elcyklar på leder där allemansrätten gäller.

9 Exempel från Österrike: <https://www.austria.info/de/aktivitaeten/radurlaub-in-oesterreich/mountainbiken/salzbuerger-saalachtal>



Avsnitt 2.

Arbetsätt och intressenter kring mtb-leder i Sverige

I Sverige finns det en mängd olika kommuner, regioner, destinationer och bikeparks som på olika sätt arbetar med mtb-leder. Kartan illustrerar överskådligt spridningen av var i Sverige cykelleder och destinationer för mountainbike marknadsförs. Kartan är inte en komplett bild, det finns fler samt destinationer inom regioner som inte har markerats var och en för sig. Utöver lederna och mtb-destinationer som marknadsförs aktivt finns vidare hundratals lokala leder.

Organisering

Vid planering av publika leder är det viktigt att redan innan processen med att skapa leden se över organisationen över tid. Det är vanligt förekommande att man har ett projektfokus som möjliggör framtagandet av en led. Men än viktigare är att ha en plan för ledens fortlevnad. Frågor kring ansvar, försäkringar, information, tillsyn, underhåll mm behöver hanteras långt efter att leden blivit färdig.

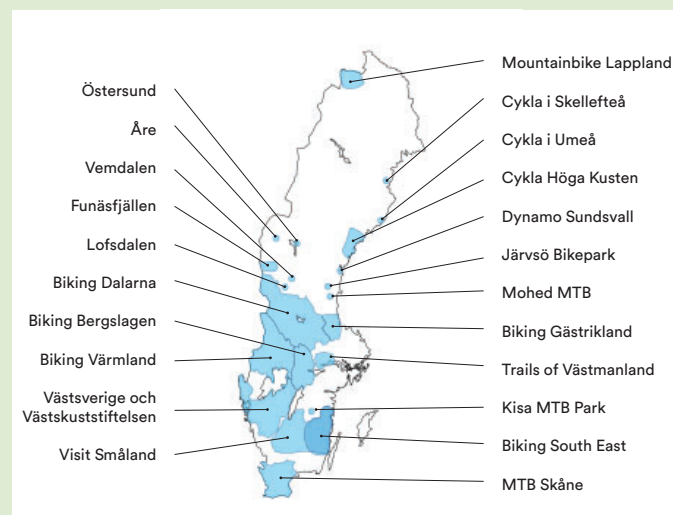
För vandringsleder är en vanligt förekommande organisationsform att de har regionala samordnare som säkrar kvalitet, utformning, kommunikation mm över ett helt lednätverk. Här bör tilläggas att vandringsleder ofta ges en egen identitet kopplat till hur leden hänger samman. Ofta handlar det om leder över större områden, från punkt a till punkt b. Ofta finns det flera avsnitt eller etapper som kan ha en eller flera ledansvariga, ofta kommuner. De ledansvariga är oftast de som står för markansvar, tillsyn, skötsel och försäkring. De kan i sin tur engagera ledförvaltare. En ledförvaltare kan vara kommunanställd, anlitade firmor eller samarbete med den ideella sektorn. Det finns också många vand-

ringsleder som inte har någon ledsamordnare utan är fristående, och där ledansvarig också är ledhuvudman. Det kan vara både en kommun, länsstyrelse eller en ideell aktör.

För mtb-leder har en liknande modell vuxit fram runt om i landet. En tydlig skillnad mellan vandringsleder och mtb-leder är att mtb-leder oftast är slingor, eller ett större antal leder som slutar och startar vid samma plats. Ett lednätverk för mtb blir då inte sällan summan av ett antal kluster av mtb-leder. Ett tydligt sådant exempel är Dalarna genom Biking Dalarna. Där finns en ledsamordnare som säkerställer att de ledansvariga bland nätverkets 19 cykelområden följer de satta kvalitetskriterierna. Det är däremot de ledansvariga som står för avtal, försäkringar, underhåll. Samma modell ligger till grund i Västkuststiftelsen ramverk för hur

Figur 1:8 Kartan är framtagen av Cykelframjandet för att visa vilka områden man tittat på i kartläggningen.

URVAL FÖR KARTLÄGGNINGEN



man vill jobba med de regionala mtb-lederna. Mönstret kan även ses i Värmland, Västmanland och Bergslagen.

I Skåne har konsultföretaget WSP tagit fram en rapport kring huvudmannaskap för mtb-leder. I den betonas att en regional huvudman bör ha mandat att driva utvecklingsfrågor och vara en samlande kraft, men fokusera på det strategiska. Huvudmannen ska ha legitimitet bland aktörer både lokalt, regionalt och nationellt. Samtidigt bör huvudmannen vara ett stöd i dialog med markägare kring avtal med mera. Rapporten lyfter också fram att det är viktigt att en huvudman/samordnare inte tar det fulla ledansvaret.

I Danmark har en forskningsstudie tittat på olika förvaltningsmodeller mellan kommun och den ideella sektorn. I studien har man tittat på förhållandet

mellan kommun (ledsamordnare), förening/*spårboss* (ledansvarig) och *spårboss*/ledbyggare (ledförvaltare). I Danmark finns en stark kultur av frivilligt arbete avseende utveckling av leder som även inkluderar tillsyn och underhåll. Genom åren har detta fångats upp av många kommuner som genom samordning kunnat lyfta kommuners utbud av leder i cykelvänliga regioner/destinationer.

I studien visar de olika förvaltningsmodellerna att det oftast är samma intressenter som är involverade, men att det finns olika sätt att organisera sig. Ytterligheterna är å ena sidan en situation där olika ideella föreningar driver var sin egen led/projekt i direkt dialog med kommun och myndigheter, vilket kan ses som ganska ineffektivt. Å andra sidan har man kommuner som centraliserat frågan om mtb genom antingen en

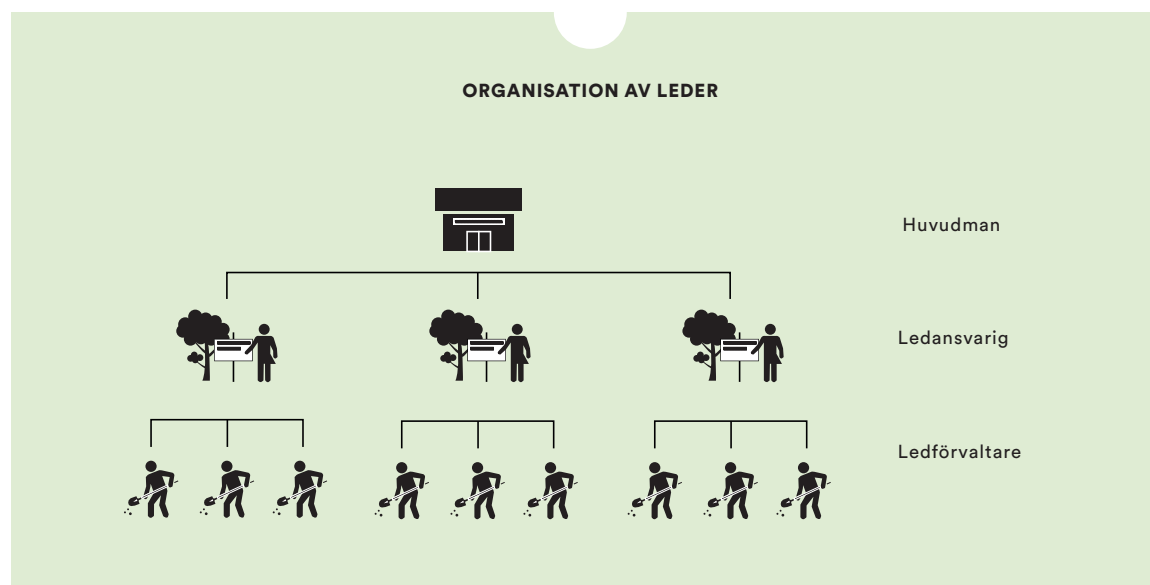
anställd ledansvarig eller som har samlat alla ideella föreningar i en gemensam intresseförening. I båda fallen skapas en struktur som påminner om den för svenska vandringsleder där övergripande frågor handhas centralt. Den centrala samordnaren för kontakten uppåt mot kommun, politik eller myndighet och ger riktlinjer ner till ledansvariga som i sin tur fördelar och för vidare direktiv och riktlinjer till ledförvaltarna.

I en svensk kontext kan vi se att både kommuner och regioner kan vara huvudman/samordnare. I de fall regioner är huvudman kommer kommuner sannolikt vara ledansvariga, men det kan också vara privata aktörer som driver till exempel parkcykling. De ledansvariga kommer senare i sin tur jobba mot både anställda, professionella ledförvaltare och samverka med ideella föreningar och personer.

I vår enkät mot svenska ledhuvudmän har vi fått fram följande aspekter:

- Respondenterna verkar anse att föreningar och klubbar är viktiga för utvecklingen av nya leder. Likaså ser man att kommunerna har en viktig roll tillsammans med berörda markägare. Regioners, länsstyrelser och Turistorganisationers anses också viktiga, men sticker inte ut lika tydligt.
- Kommunal samordning verkar vara den vanligaste formen för huvudmannaskap för lederna. Det framgår att många lokala föreningar också är de som tillhandahåller leder.
- Ideella insatser ges en väldigt stor betydelse som del av finansieringen av utvecklingen av mtb-leder. Merparten av medlen synes komma via offentliga

Figur 1:9 Relationen mellan huvudman, ledansvarig och ledförvaltare. Bilden utgår för den organisatoriska beskrivningen för svenska vandringsleder och hur man i Danmark jobbar mot ideella ledbyggare (ledförvaltare).



finansieringsformer, men anmärkningsvärt är att 30% anger att privata investeringar förekommer. Frågorna är inte ställda så att vi kan jämföra beloppen, utan bara källorna till finansiering.

- När det kommer till underhåll verkar kommuner stå för merparten av underhållskostnader. Relativt få finansierar underhållet genom betallösningar. Men även här verkar det ideella bidraget vara viktigt.
- Hälften av de svarande har anställda som de anser har sakkunskap kring cykling och en tredjedel har anställda som de anser har sakkunskap kring ledbyggnation. Ändå ser vi att 70% anlitar extern kompetens. Endast en fjärdedel jobbar med professionella ledbyggare. Man anser att man har övervägande god kunskap att säkerställa ledbyggares och konsulters kompetens. Intressant är att ledbyggares uppfattning om det motsatta.
- Generellt ger respondenter en bild av att man vet vilka olika områden man behöver jobba med i framtagandet av underlag för att utveckla en led. Det som sticker ut är att bara en dryg fjärdedel jobbar med målgruppsanalys, vilket torde göra det svårt att precisera en beställning av en led.
- Fyra av fem respondenter lyfter fram att syftet med mtb-leder är att främja lokalt friluftsliv och att tillgodose den lokala och regionala efterfrågan av leder samt att använda lederna för styra cyklisterna till vissa platser. Hälften av respondenterna anger även att man vill locka besökare, antingen som del av landsbygdsutveckling eller i form av destinationsbygge.

- Även för underhåll är ideella insatser viktiga.

I korthet

- Definiera vem som är ledansvarig/a
- Vem ska ledansvarig samverka med? Huvudman/samordnare? Ledförvaltare?
- Håll koll på avtal, markupplåtelse och försäkringar.
- Budget för underhåll och tillsyn viktigt
- Strategisk samordning sker lämpligen på kommunal eller regional nivå

Intressenterna runt en publik led

I Danmark har man i rapporten Drift av Danske Outdoor Faciliteter undersökt hur olika aktörer – offentliga, kommersiella och ideella - kan samspela kring drift och förvaltning av leder. Figur 1.10 nedan illustrerar vad som karakteriserar dessa olika grupper.

Det finns ingen ineliggande värdering i de olika fälten, men det ger en bild och förståelse att riktlinjer för publika leder ska kunna hanteras i de olika fälten. I kontext av denna rapport kan man fråga sig vilka som är de gemensamma nämnarna som alla skulle kunna rätta sig efter och vad som är lämpliga skall- och börkrav för en offentlig mtb led som en förvaltningsmodell ska säkerställa.

Oavsett om det är en ideell, offentlig eller privat aktör som ansvarar så kan vi se dessa aktörer som avsändare

för leden. Det kommer ligga på dessa avsändare att organisera arbetet runt leden och att säkerställa att cyklisternas krav och önskemål uppfylls. Men avsändaren har också ett stort ansvar gentemot omvärlden. Att ha avtal med markägare, säkerställa att andra målgruppers upplevelser inom friluftslivet inte påverkas negativt, arbeta med naturskydd mm. Som avsändare av en led kommer man behöva hantera frågor kring tillstånd, tillsyn, köp av tjänster mm för såväl genomförande/uppförande av leder samt tillsyn och skötsel.

Vi kan utifrån de resonemanget se fyra huvudgrupper som berörs av eller berör en publik mtb-led:

1. Avsändaren. Har olika incitament att skapa och förvalta leder för att tillgodose behoven hos grupp två, cyklisterna.
2. Cyklisterna. Behoven varierar på flera olika skolor. De flesta kommer vilja ha leder nära där man bor för en aktiv livsstil, men många kommer också vilja unna sig nya upplevelser och är bereda att resa för en större upplevelse. Många är nybörjare och vill ha lättare leder, flera kommer utvecklas och efterfråga nya utmaningar.
3. Genomförare. Det finns en växande bransch av expertis som både kan och vill hjälpa till i arbetet att få fram nya leder. Men det finns också föreningar och enskilda personer som vil hjälpa till med både genomförande, tillsyn och underhåll.
4. Omvärlden. Att jobba med leder omfattas inte av allemansrätten. Avtal och god samverkan med markägare förutsetts. Likaså tillstånd och samverkan med andra intressen som kan komma att påverkas av en led. Det kan vara allt från inverkan och anpassning till utveckling och samarbeten.

Varje grupp förstås utifrån deras roll i att den publika leden ska fungera.

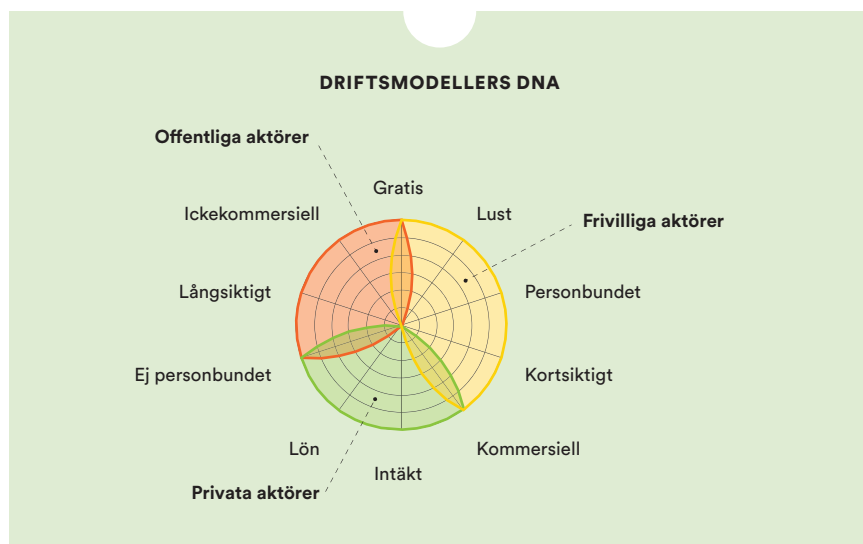
Huvudmannen ansvarar för leden och arbetet både med och mot cyklisterna, anläggare, underhåll samt gentemot övriga intressenter i ledens omvärld.

Avsändaren/Huvudmannen ska inte bara organisera arbetet med leden, spår och/eller områden, utan även säkerställa att den utformas så att den tillgodoser efterfrågan hos utövarna. Många gånger behöver man köpa in extern kompetens i olika delar av processen. Det växer idag fram en profession i Sverige som tillhandahåller denna kunskap och guidar beställare rätt. Till sist måste både huvudmannen och genomföraren förstå och förhålla sig till omvärlden och hur denna båda kan påverka och påverkas av publika mtb-leder.

Cykelfrämjandets enkät till svenska ledhuvudmän har visat:

- 40% behöver hantera ärenden kopplade till olovligt markerade stigar och leder.
- Av de som svarat arbetar 70 % med drift eller förvaltning av befintliga leder. 80% märker av ett intresse av att skapa nya stigar och leder, 60 % behöver hantera intresset av de som vill bedriva organiserad verksamhet. 10% har fått hantera sabotage riktade mot cyklisterna.
- 70% jobbar inte med försäkring gentemot markägare eller mot nyttjaren av leden.
- 60% har som regel tillsyn av stigens kvalitet och jobbar med underhållsbehovet, siffran kan anses

Figur 1:10 I Danmark har en studie lyft fram olika variabelers ytterligheter. Dessa kan ge en bild av hur driftsformer i offentlig, privat och frivillig regi drivs av olika DNA.





vara långt högre då vi ser att 30% av respondenterna inte förvaltar leder.

- *50% av respondenterna jobbar inte med räkning/uppskattning av antalet cyklister. Samma siffra kan vi se för om man har system för felanmälningar längs leden.*
- *43% hanterar gpx/gis filer regelbundet, 30 % med jämna mellanrum.*

Utövaren är central att förstå, då det ju är för utövaren som leder och spår tas fram. Samtidigt är utövaren många gånger beroende av avsändaren för möjligheten att få fram spår och leder. Avsändaren i sin tur kan vara beroende av genomföraren för att få hjälp att förstå målgruppen av utövare, och omvandla idéer och ambi-

tioner i funktionella lösningar som tillgodoser efterfrågan hos utövaren och möjliggör drift och underhåll på ett bra vis. Det saknas idag tillförlitlig statistik kring utövarna, både hur stor målgruppen är och vilka typer av leder de efterfrågar.

Samspelet mellan avsändare och genomförare kan ses genom en rad kontrollfrågor som kan föregå ett samarbete. För en genomförare kan det vara bra att kunna svara på frågor om hur många liknande projekt man genomfört tidigare. Har man varit ansvarig eller anlitat underentreprenör? Vilka försäkringar har man och är de anpassade till de leder och anläggningar man erbjuder? Vilken erfarenhet har genomförare själv av att cykla? Följer genomföraren några riktlinjer eller standarder i genomförandet?

Åt andra hållet behöver avsändare som beställare kunna svara på flera frågor som föregår arbetet med att anlägga en ny led. Vad är det övergripande målet? Finns det flera parter som ska engageras, som t ex ideella krafter? Är alla tillstånd, samråd och upplåtelser på plats? Finns det en färdig plan som ska verkställas och som kan användas som arbetsbeskrivning.

Både avsändaren och genomföraren måste i sin tur har ringat in vem utövaren är och vad det är för leder och spår som ska tillgodose utövarens efterfrågan. Målgruppsanalysen är viktig och idén om denna måste säkerställas mellan alla parter. Åt andra hållet uppstår de flesta projekt genom att utövare lyfter fram sina efterfrågade behov och bistår i processen med sina inspel. Det finns ett intresse och värde för alla parter att både kunna zooma ut och in för att ringa in rätt angreppssätt.

I vår enkät mot svenska ledbyggare har vi fått fram att:

- *Alla ledbyggare jobbar med grävning och utformning av leder. Flertalet jobbar också med förstudier, planering och projektledning. Få av de tillfrågade jobbade med själva tillståndshanteringen inför deras uppdrag. Drygt hälften följer någon form av styrdokument kring hur de jobbar med den fysiska leden.*
- *Generellt anser sig respondenterna ha god kunskap om genomförandet av leder avseende dränering, säkerhet, bygge av hopp och dropp. Flertalet anser att de skulle behöva lära sig mer om miljöpåverkan och arbetet kring upphandlingar.*
- *60% tar inte in extern expertis eller arbetskraft i sina projekt. Tjänsten som efterfrågas mest är framför allt expertis inom ledbyggnation.*
- *92% av respondenterna jobbar med bikeparks och trailcenters. De flesta jobbar även med andra typer av leder, men det ger en indikation på att det är kring bikeparks och trailcenters som det köps in tjänster idag.*
- *Professionen märker av en ökad efterfrågan på deras tjänster. Efterfrågan är hög på de flesta typer av leder. Den enda typen av led som avviker är Dirt banor där efterfrågan är tydligt lägre.*
- *Respondenterna uppskattar generellt sina kunskaper som höga. Bilden att detta stämmer stärks av att de genomgående verkar visa på god förståelse för de grundläggande principerna bakom hållbara leder. Det syns också genom att många har lång erfarenhet i branschen. En överbärande*

majoritet visar på god förståelse för aspekterna bakom en leds gradering.

- *Kommuner verkar vara de främsta uppdragsgivarna. Men även privata uppdragsgivare och föreningar är relativt kraftigt representerade.*
- *Generellt anser respondenterna att uppdragsgivarna har mycket låg kunskap om mtb-cykling. Detta speglar sig även speglar i att kunderna säl- lan vet vad de vill ha. Det syns även tydligt i att över 80 % av respondenterna anser att upp- dragsgivarna inte vet vad det kostar att anlägga en led. En bred majoritet anser att projekten oftast är underfinansierade.*
- *Samtliga respondenter verkar överens om att det finns en svensk praxis när det kommer till grade- ring av mtb-leder. Det råder en bred samstäm- mighet kring att det är ledens tekniska utmaning som definierar ledens gradering, även om ett fåtal även väver in andra aspekter. Tex anser några att ledens längd i vissa fall kan påverka.*
- *De flesta jobbar aktivt med säkerhetsaspekter, både i planeringen och genomförandet av leden. Ingen överlåter till kunden att göra säkerhetsbe- dömningarna av leden. Man visar på kännedom om behovet av utrymningsvägar för t ex ambulans. Flertalet rekommenderar sina kunder att jobba med gradering av lederna som en del i kundens säkerhetsarbete.*
- *80% av ledbyggarna har stött på oseriöst genom- förda led och banbyggen.*

Gemensamt för alla är att man har ett gemensamt intresse och behov att agera med och mot andra intressen. Kompromisser och avtal behöver komma på plats. Detta kräver samspel, dialog och inspel från alla berörda parter.

Exempel: I Funäsfjällen har man gjort ett stort arbete kring att ta fram en förvaltningsmodell för spår och leder för skidor, cykel och skoter. Man lyfter där fram att nyckelfaktorer är samordning, ordning och reda och ekonomisk ersättning.

- Med samordning avses samordning mellan olika intressen, olika typer av leder, markägarens egen verksamhet på fastigheten och andra förekom- mande verksamheter.
- Med ordning och reda avses att avtalsförhållan- den ska vara klarlagda, att gästernas nyttjande sker på lederna så att störningar, slitage och skador inte uppstår på omgivande mark, att even- tuella skador och störningar åtgärdas på ett okom- plicerat sätt, och att ledernas aktuella sträckning i tid och rum inte inverkar menligt på den pågå- ende eller framtida markanvändningen vid sidan av lederna.
- Med ekonomisk ersättning avses att ledhuvud- mannen betalar ersättning till markupplåtaren för nyttjanderätten.

I Funäsfjällen lyfter man också fram den samlade behovsbilden hos alla intressenterna runt leden, och inte bara riktade verktyg och punktinsatser. Detta är enligt oss ett viktigt perspektiv. Att se hela omvärlden som kan påverkas av leden och väga dessas intressen mot varandra. Det gör att cirkeln av intressenter kan bli väldigt stor.

I korthet

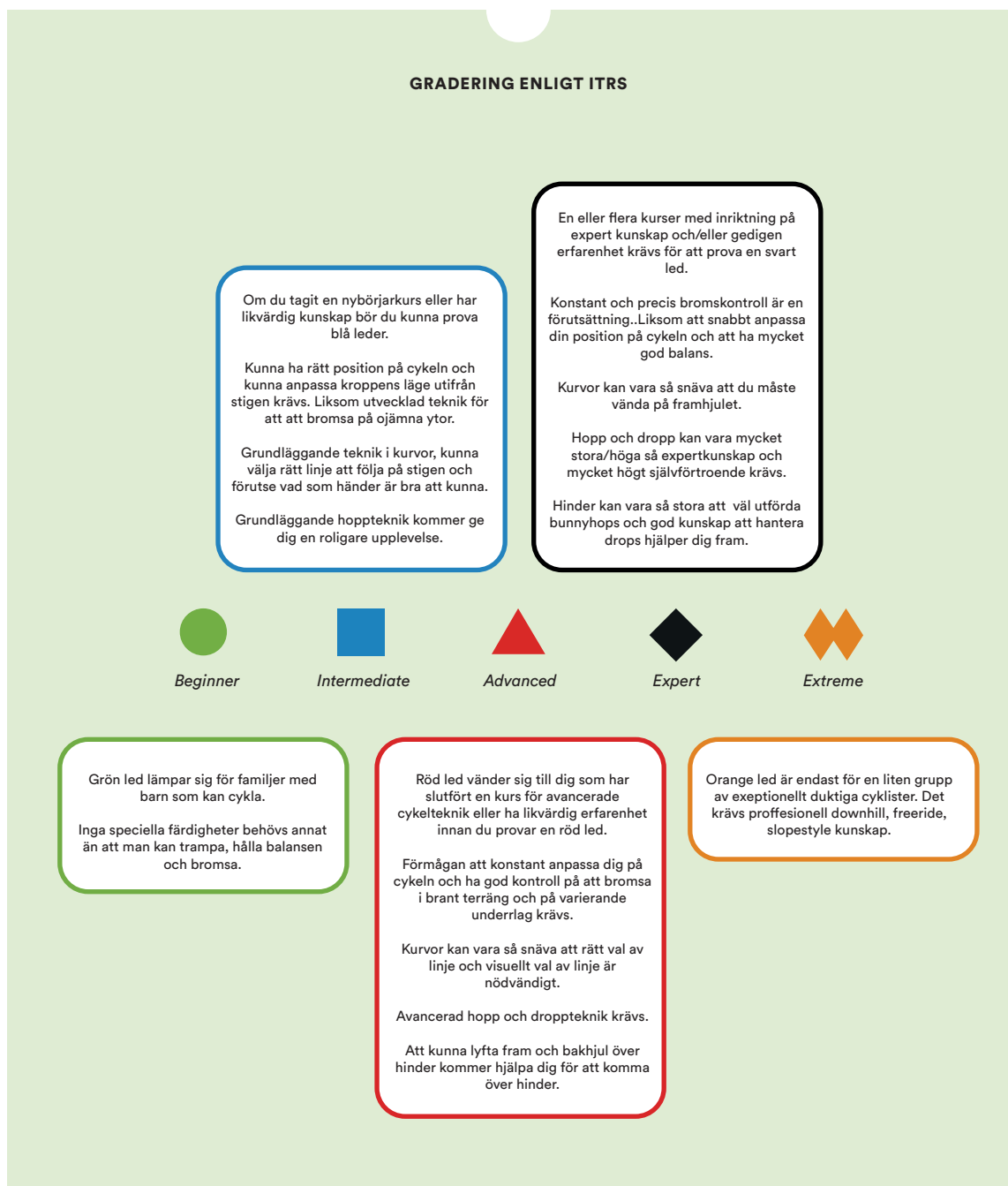
- Det är skillnad om en led drivs kommersiellt, offentligt eller av ideell organisation.
- En dialog med markägare och andra intressenter behöver ske löpande
- Se skillnaden mellan de som påverkas och de som kan påverka
- Det finns professionella ledutvecklare i Sverige. Men det kan vara svårt att precisera ett uppdrag.
- Det finns många goda, och olika, upplägg för sam- verkan mellan olika intressenter runt om i landet.

Den fysiska Leden

I Tillväxtverkets slutrapport Nationell Kartläggning Cykelturism går att läsa att mountainbike-turisten efterfrågar skyltade leder, helst med en fungerande mottagarapparat som gör det lätt att semestra med sin cykel. Det gäller allt från möjligheter till att hyra cykel och/eller guide till boenden som erbjuder service som säker förvaring och cykeln, cykeltvätt, transport, enklare mek-möjlighet, information om lederna och kunnig personal som vet var man cyklar. Kartor, appar, och webb med tydlig information är också efterfrågat och viktigt.

Men ledutveckling behöver inte bara utgå från turisten. Även om möjligheten att cykla med stöd av allemansrätten är utbrett i Sverige, uppskattar många uppmärksatta leder både i sitt vardagsutövande som på sin semesterresa. På något sätt är det också här själva definitionen av en led infinner sig, när det finns en tydlig avsändare och vägledning runt en stig. Naturvårdsverket definierar en led som en markerad stig som tar en från punkt a till punkt b, medan ett spår är en stig som börjar och slutar på samma plats. Vi pratar i denna kartläggning främst om leder, men vi vill lyfta fram att det främst är spår, enligt denna definition som efterfrågas för cykling på stig.

Mtb-leder bör helst graderas för att cyklister ska veta vilka utmaningar som väntar dem på leden, på liknande sätt som pister för utförsåkning ofta är utmärkta utifrån svårighetsgrad. Andreas Danielsson beskriver i boken *Cykla mountainbike, allt du behöver veta som nybörjare* grundtanken kring en gradering på ett tydligt sätt.



Figur 1:11 Cykelfrämjandets översättning av ITRS tekniska svårighetsgradering för mtb leder. Graderingen beskriver på vilken nivå man bör vara som cyklist och vad man kan förvänta sig för tekniska utmaningar på en led som graderats enligt färgskalan.

- Grönt betyder lättcyklad led utan inslag av tekniska svårigheter eller farliga partier. De fungerar därför bra för barn och nybörjare.
- Blå leder är relativt lättcyklade, men här förekommer rötter och stenar, men inte svårare än att man med hyfsad teknik tar sig fram med en enklare mountainbike.
- Röda leder, här stegras utmaningen och du

behöver en god teknik och var medveten om ökade konsekvenser om du faller.

- Svarta leder är tekniskt utmanande med svårigheter som kräver stor skicklighet. Här kan krascher sluta illa och det är god idé med skydd för rygg, knä och armbågar utöver den alltid obligatoriska hjälmen.

Så länge vi pratar om Crosscountry-orienterad cykling eller stigcykling som är ett väl fungerande samlingsnamn, är beskrivningen ovan väldigt god för graderingen. Det som skapar otydlighet och kommunikativa utmaningar är det som Danielsson lyfter fram som parkcykling. Man använder samma typ av gradering, men utgår från att man cyklar på en heldämpad cykel med samma omfattande skyddsutrustning som förespråkades för en svart led, samt att man bör ha en fullface-hjälm.

Denna information bekräftas av SLAOs lilla gröna, som använder färgskalan för liftburen cykling. I Järvsö Bikepark adderar man ytterligare ett begrepp/färgskala; banor/leder som innehåller hopp markeras med orange. Markeringen är ett tillägg till redan befintlig färgmarkering och kan alltså gälla för så väl blå som svarta leder vilket blir förvirrande om vi tittar på hur exempelvis ITRS (International Trail Rating System) förespråkar gradering. ITRS var ett projekt som genomfördes 2022. Bakgrunden var att det runt om i världen finns flera varianter på hur man gradera leder. Målet var att utvärdera alla olika system och hitta en form som skulle kunna användas brett i Europa. I vår översättning av deras resultat ser vi att den stämmer väl överens med Andreas Danielssons definitioner. Ändå ser vi genom våra enkäter att appliceringen, som för-

Figur 1:12 Bilden är från Destination Järvsö som ger exempel på hur de dels jobbar med en svårighetsgradering av sina leder likt övriga förslag i rapporten. Men de har brutit ner graderingen till

mtb cyklingens två ytterligheter, XC och Downhill. Likt ITRS ger man vägledning om vem som leden är lämpad för och vad man kan förvänta sig för tekniska utmaningar på leden utifrån graderingen.

GRADERING ENLIGT DESTINATION JÄRVSÖ

📍 VÄLJ RÄTT LED Cross Country (XC) och Downhill (DH) cykling är två olika discipliner där graderingen är utifrån respektive disciplin, att jämföra med längdåkning och utförsåkning i skidor.		📍 CHOOSE THE RIGHT TRAIL Cross Country (XC) and Downhill (DH) cycling are two different disciplines where the grading is based on each discipline, one could compare to cross-country skiing and downhill skiing.	
CROSS COUNTRY		DOWNHILL	
PASSAR FÖR / SUITABLE FOR:	LED / TRAIL:	PASSAR FÖR / SUITABLE FOR:	LED / TRAIL:
LÄTT EASY Nybörjare med grundkondition och baskunskaper i cykling. Passar för de flesta cyklar. <i>Beginners in good health with basic bike skills. Most type of bikes.</i>	Grusvägar och breda stigar. I huvudsak flack terräng. <i>Gravel roads or wide paths. Terrain with mostly low elevation gain.</i>	Nybörjare med grundkondition och lite vana av stigcykling. / Enduro och Downhill cyklar. <i>Beginner Downhill riders in good health with some experience from XC biking. / Enduro or Downhill bikes.</i>	Lätt sluttande led med böljande svängar och smalare partier. <i>Slightly sloping trail with flowy turns and some narrow sections.</i>
MEDIUM MEDIUM Cyklist med grundkondition och med baskunskaper i led/stig cykling. Enklare XC cykel. <i>Riders in good health with basic off-road riding skills. Basic mountain bikes.</i>	Stigar med vissa tekniska partier och enkla hinder. Led med viss höjdskillnad. <i>Trails with some technical segments and small obstacles. Terrain with some elevation gain.</i>	Cyklist med vana från XC cykling och bra kondition som behärskar alla gröna leder. / Enduro och Downhill cykel. <i>Suited for riders in good health who have mastered all beginner DH trails. / Enduro and Downhill bikes.</i>	Utförsled med vissa tekniska partier, rullbara hopp och tvåra kurvor kan förekomma. <i>Steeper terrain w some technical challenges, rollers and small jumps, tighter corners may occur.</i>
SVÅR ADVANCED Duktiga XC cyklist med bra kondition och bra kunskaper i led/stig cykling. Bra XC cykel. <i>Proficient mountain bikers with good off-road riding skills & fitness. Good mountain bikes.</i>	Stigar med tekniska partier och utmanande hinder. Terräng med stor höjdskillnad. <i>Trails with technical segments and challenging obstacles. Terrain with large elevation gain.</i>	Duktiga cyklist med erfarenhet från downhill cykling som behärskar alla blåa leder. / Downhill cykel. <i>Suited for advanced downhill riders who have mastered all blue (medium) DH trails. / Downhill bikes.</i>	Branta smala leder med inslag av hopp, stenar och utmanande hinder. Ställer krav på fart och luftkontroll. <i>Steep, narrow trails with jumps, rocks and challenging obstacles. Demands control of speed and air control.</i>
EXPERT EXPERT Avancerade XC cyklist med väldigt bra kondition. Avancerad XC cykel. <i>Expert mountain bikers with high level of fitness. Quality off-road mountain bikes.</i>	Stigar med mycket tekniska partier, hopp och drops som inte kan undvikas. Terräng med stor höjdskillnad. <i>Trails with very technical segments, jumps and drops that are unavoidable. Terrain with large elevation gain.</i>	Bara avancerade cyklist med mycket bra kunskaper i downhill cykling. / Downhill cykel. <i>Expert downhill riders only. / Downhill bikes.</i>	Leder med mycket svåra, stötkiga partier. Stora hopp, dropp, gaps och stenistor som inte går att undvika. Ställer extrema krav på hopp och luft teknik. <i>Very challenging/gnarly steep trails. Unavoidable big jumps, drops, gaps and rock features. Demands expert knowledge of jumping and air technique.</i>

visso verkar vara mer eller mindre praxis, ändå skiljer sig åt i olika delar av landet.

Ett system som vi ser är vanligt i Sverige är att man har olika definitioner av graderingen av leden om det är en cross-country-led (XC) eller en downhill-led (DH). Systemet har fördelar då det blir lättare att hantera risker på leden genom att man för DH leder lättare kan kommunicera behov av annan typ av cykel och mer omfattande skyddsutrustning. I Destination Järvsö (obs, ej samma som bikepark Järvsö) har man gjort sammanställningen nedan och gjort en pedagogisk jämförelse mot skidåkning och längdåkning kontra alpin åkning.

Anledningen till att gradera en led är för att beskriva dess tekniska utmaning för cyklisten. Det ska finnas en tydlig koppling till hur man hanterar säkerheten på leden och hjälpa ledansvarig att agera ansvarsfullt kring förvaltning. I vår enkät mot svenska ledbyggare har vi fått fram att det råder en bred samstämmighet kring att det är ledens tekniska utmaning som bör ligga till grund för ledens gradering, även om ett fåtal även väver in andra aspekter. Till exempel anser några att ledens längd i vissa fall kan påverka.

Det förekommer att längd och höjdmeter inkluderas i graderingen, aspekter som av de flesta anses vara för subjektiva för att vara vägledande. Bakgrunder till detta sätt att tänka kommer till stor del från längre cykelrutter, där man vill markera vad olika delar av en etapp erbjuder för typ av cykling. Information som denna är viktigt, men bör lyftas fram bortom graderingen.

Det finns också olika synsätt kring huruvida en led bör vara enkelriktad eller ska kunna köras åt två håll. De

flesta väljer att hålla sina leder enkelriktade. Utöver att det ökar säkerheten är det svårt att få en likvärdig gradering av en led åt båda hållen, vilket kan bli förvirrande och svårt att hantera. Gradering och metod för gradering återkommer som en central del under avsnittet om säkerhet.

Det finns många olika sätt att skapa leder för mountainbike. På många platser görs befintliga stigar till mtb-leder genom att man helt enkelt ger dem skyltar. Många gånger genomgår de samtidigt en gradering. Markerade leder gynnar cyklingen, både lokalt och för tillflöde av naturturism utan att anläggningskostnaden är hög då befintliga stigar används. Men även nya leder som är särskild byggda blir allt vanligare. Med ett växande intresse ställs högre krav på planering och anläggning av leder. Fler nyttjare betyder dels ett ökat fysiskt tryck på leder, dels ett behov av mer ändamålsanpassade leder som kan erbjuda en roligare cykelupplevelse. Många gånger finns en önskan att avlasta allmänna stigar och man väljer då att kanalisera målgruppen av cyklister till nya leder.

Inom både Sverige och internationellt har det de senaste årtionden vuxit fram en profession av specialiserade ledbyggare. Men det finns fortfarande ingen given branschstandard vilket kan göra det svårt för beställare att veta hur man ska gå till väga. I USA finns det en branschorganisation, *Professionell Trailbuilders Organisation*. I Europa pågår ett arbete i samma riktning inom *DIRTT (Developing Intereuropean Resources for Trail building Training)* projektet som bland annat drivs av *IMBA Europe (International Mountain Bicycling Association)*. Som ett led i detta arbete finns det sedan ett år tillbaka en ettårig utbildning i Norge för arbetsledare för professionellt byggda leder vilket

är ett tecken på att en branschstandard är på väg. I utbildningen talar man om fyra olika övergripande metoder för att bygga en led.

- *Rake and ride*. Den enklaste formen där man i stort sett nöjer sig med att röja fram en stig. Vanligt förekommande bland ideella arbetslag, men kan även tillhandahållas professionellt.
- *Handbyggd led*. Med handverktyg och lättare maskiner formar man till lederna. Det ger större utrymme att anpassa åkupplevelsen och göra aktiva insatser som höjer hållbarheten.
- *Maskinbyggd led*. Påminner mycket om handbyggd, men utgår från att man jobbar med en grävska och assisterande arbetslag som jobbar med handverktyg. I grunden ett rationellt angreppssätt, men som också möjliggör mer



omfattande insatser kring både åkupplevelse och hållbarhet för leden

- *Ingenjörsgygdd led.* Ett mer omfattande projekt med flera maskiner och där flera lager material används (bärlager, slitlager mm).

Det finns ingen given korrelation mellan vilken typ av byggmetod man väljer att använda och vilken typ av led eller svårighetsgrad man vill skapa. En lokal, grön stig, kan i många naturtyper bäst anläggas som ingenjörsgygdd led medan en episka svart stig kan ha tagits fram med rake n ride-metoden. Avgörande faktorer är vad man vill uppnå, vilka resurser man har tillgängliga och vilka förutsättningar naturen ger för att skapa en led.

Det finns många böcker och instruktionsfilmer kring olika lösningar vid anläggandet av leder, men i slutändan krävs inte bara utbildning. Gedigen erfarenhet av att bygga leder för cykling samt en stor förståelse för tänkt målgrupp väger tungt för ett bra resultat. I Konsumentverkets granskning av säkerhet längs leden lyfter Andreas Danielsson även fram vikten av att följa Anläggnings AMA för markarbete. Även om detta är ett klokt och bra inspel för ett väl genomfört entreprenadarbete, saknas det fortfarande en tydlig vägledning för beställare att luta sig mot när man ska beställa anläggandet av en mtb-led. Det är också viktigt att inte skapa för snäva ramar för framställandet av lederna. Stigbyggandet är i många stycken ett hantverk där man behöver ha rätt känsla för miljön, jorden, stenen och hur dessa formas i relation till den fart olika typer av cykelstil för med sig. Det är inte ren vetenskap och viss frihet behövs för både säkra och roliga leder.

En viktig bit att lyfta fram kring den fysiska leden är att

det inte finns något utrymme inom allemansrätten att jobba med vare sig underhåll eller utveckling av stigar och leder. Allt sådant arbete kräver minst markägaren godkännande. I de flesta fall ska planer och idéer även förankras hos kommun och länsstyrelsen. Sådant arbete har inte sällan långa ledtider och ett ledprojekt kan sällan sätta i gång bara för att man fått avtal med markägaren.

Även om det har blivit ett vitt begrepp att prata om hållbara leder, och att leder faktiskt kan utformas för att förhindra erosion och breddning, så finns det inga underhållsfria leder. Inom mtb är underhållet och tillsynen viktigare än för vandringen då ett slitage på leden kan ändra dess tekniska svårighet, och därigenom stjälpa hela ledens tekniska gradering.

På samma sätt finns det ingen garanti att en ingenjörsgygdd led innebär mindre underhåll än en led framtagen enligt "rake 'n ride"-metoden. Insatserna kan inte heller vara avgörande för om leden ska ses som en anläggning eller inte, utan det är för inramningen runt lederna som preciserar detta.

I vår enkät mot svenska ledhuvudmän har vi fått fram:

- *I frågan om gradering av leder är det intressant att se att en fjärdedel känner till att det finns något av en svensk praxis, men att man inte följer den. Frågan kan då lyftas om det är en svensk praxis? Samtidigt ser vi att hälften använder den för att beskriva den tekniska svårigheten längs leden. Men, en tredjedel väger även in längden på leden i graderingen.*
- *När vi tittar närmare på svaren ser vi att nästan alla svarande anser att en leds tekniska svårighet*

bör vara centralt för ledens gradering. Det är även en övervägande majoritet som tycker att säkerhet aspekterna på leden ska ingå i graderingen. Något som sticker ut är att hälften av respondenterna tycker att en leds längd ska speglas i graderingen.

I korthet

- Gradering av teknisk svårighet är en hjälp både vid anläggande av en led men också viktig information till framtida cyklisten
- Det finns många metoder att utforma leder för mtb-cykling så att de inte leder till erosion
- Det finns inga underhållsfria leder
- Det finns ingen given mall för hur man skapar en mountainbike led
- Leder behövs som infrastruktur för både lokalt motionerande och locka besökare

Säkerhet

Människor har fri tillgång till naturen i Sverige genom allemansrätten. I Naturvårdsverkets skrift Friluftsanordningar – en vägledning för planering och förvaltning beskrivs ansvarsbilden för säkerhet längs en led tydligt. Den som halkar och slår sig i skogen kan inte ställa någon annan till svars för detta, ansvaret vilar helt på den enskilde. Men när vi anlägger en utsiktsplattform, en spång eller drar en stig förbi ett brant stup uppstår en annan situation. Vi har en plikt att försöka undvika att människor skadas när de använder våra anordningar. När någon skadar sig på iordningställda platser kan vi bli skadeståndsskyldiga.

De grundläggande skadeståndsreglerna finns i Skadeståndslagen (1972:207). Länsstyrelserna och många andra statliga myndigheter har en ansvarsförsäkring hos Kammarkollegiet, som därför har att utreda om skadeståndsskyldighet föreligger i de fall där skadan överstiger självrisken. Den verksamhet som staten och kommunen bedriver när man tillhandahåller allmänheten friluftsområden är inte myndighetsutövning, utan räknas till privaträttslig verksamhet. För att det allmänna ska ansvara för skada måste vissa förutsättningar vara uppfyllda. För det första talar man om objektiva förutsättningar, det måste föreligga en skyldighet att försöka undvika skada. För det andra talas om subjektiva förutsättningar, det måste föreligga ett vållande, det vill säga att man inte iakttagit det mått av aktsamhet man varit skyldig att iaktta. För det tredje måste det föreligga ett orsakssamband mellan vållandet och skadan. Ett exempel: En förvaltare drar en stig förbi ett farligt stup.

Allmänna skadeståndsrättsliga principer säger att den som genom positiv handling skapar en fara har plikt att

söka förebygga skada. För att avgöra när sådana skadeförebyggande åtgärder är påkallade kan vi använda den så kallade fria bedömningen för om ett vållande föreligger. Den består av fyra kriterier:

1. Risken för skada
2. Den sannolika skadans storlek
3. Möjligheterna att förekomma eller förhindra

skadan

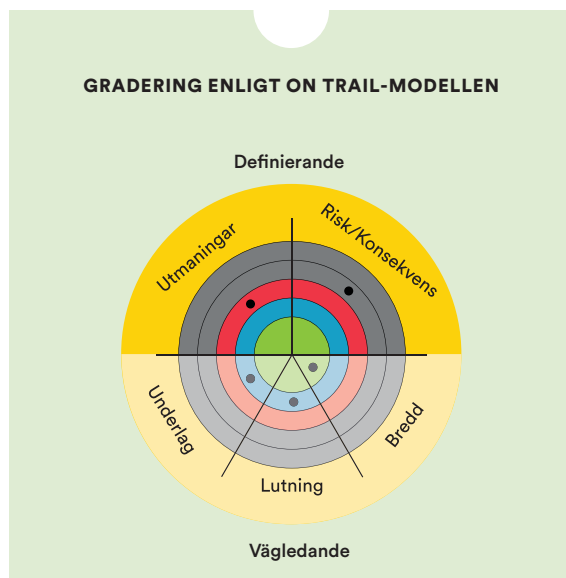
4. Våra möjligheter att förutse risken för skada eller händelseförloppet som kan leda till skada.¹⁰

10 Naturvårdsverket, 2007: Friluftsanordningar – en vägledning för planering och förvaltning



Figur 1:13a Cykelfrämjandets översättning av Danska On Trails modell för risk och konsekvensbedömning som vägledande faktorer för hur man graderar en led, där bredd, lutning och underlag är vägledande faktorer.

Exemplet visar hur en led som är bred och med fast underlag och lätt lutning ändå bör graderas som svart. I exemplet ligger leden längs en klippvägg med fritt fall sidan om leden. Utmaningen ökar avsevärt, och konsekvenserna vid fall är likställda med en svart led. Därav blir leden svart.



IMBAs bok *Bike parks - IMBAs guide to new school trails* har ett kapital kring säkerhet och risk management. I boken lyfts det fram att inget system kring säkerhet runt leder kan skydda en cyklist från dennes egna handlingar och beslut. Samtidigt måste man som huvudman för en led har gjort en tillräcklig säkerhetsbedömning av en leds alla element, och på ett tydligt sätt kommunicerat detta på ett sätt så att man som nyttjare av en led gets en ärlig chans att ta del av informationen.

En grundbult i säkerhetsarbetet runt mtb-leder är därför ledernas gradering av teknisk utmaning och att dessa tydligt kommuniceras. Att arbeta med gradering av leder är ett löpande arbete, leder kan ändras över tiden och antingen måste graderingen ändras, eller underhåll och utveckling av spåret ske. Detta medför

att organisering och finansiering blir fundamentala i ett bra säkerhetsarbete. Detta är en utmaning när stora delar av utbudet av leder idag sköts på ideell basis.

Konsumentverket lät 2021 genomföra en förstudie kring säkerheten i utbudet av tjänster och leder kring den växande mtb branschen och är angelägna om att säkerheten är hög. Man önskar också se en branschöverenskommelse som kan bidra till detta. Man lyfter fram att flera av tjänsterna som näringsidkare tillhandahåller lyder under Konsumentköplagen, men att det saknas standarder liknande de som finns för skateparke, lekplatser och utegym.

Konsumentverket lyfter fram en rad olika aspekter som bör tas i beaktan i säkerhetsarbetet. Riskhantering är en sådan bit, och att detta arbete bör formaliseras. Man såg också att få använder en etablerad riskhanteringsmodell vilket gör att nödvändiga åtgärder kan missas.

En etablerad modell för riskhantering kan vi hitta i Danmark. I Danmark har man som ett av få länder en nationell standard för gradering av leder och hur dessa ska skyltas och kommuniceras. Utöver traditionell gradering (se under fysiska leden) har man utvecklat ett verktyg där man ser de traditionella parametrarna för ledgradering som relativa. Men de definierande parametrarna är utmaningen på ledens hinder balanserat med en risk- och konsekvensanalys. I Danmark är allt arbete med gradering formaliserat genom ett projekt som heter On Trail. Detta gör att man som cyklist kan förvänta sig, och faktiskt få, likvärdig gradering oavsett var i Danmark man cyklar på publika leder.

Flera av Konsumentverkets slutsatser riktar sig mot professionen bakom tjänsterna för ledbyggnation,

besiktning av leder och guidningar. Det verkar här råda en ganska god konsensus kring vad som behöver göras. Men frågan om hur blir hängande.

Konsumentverket summerar på ett bra sätt steg att jobba med säkerhetsinformation till konsumenten/cyklisten. Man lyfter fram att målgruppsanpassa informationen så att gästen kan ges chans att reflektera över sin nivå och välja lämplig led. Det är viktigt att sätta informationsskyltar där man har tid att läsa, inte på leden där man rör sig i fart. För mycket skyltar och för mycket information når inte fram. På samma sätt läser man inte informationen vid återbesök vilket gör att dagsaktuell information behöver lyftas fram extra tydligt.

Ett annat sätt att hantera riskhantering och exponeringen ute på lederna är att som komplement till ledgraderingen ha ett tydligt system för ledens fysiska utmaning, ledens exponering och vilka risker längre leder kan föra med sig med att man kommer långt ut i naturen där man kan förväntas att klara sig på egen hand. Ett sådant kompletterande system har tagits fram inom ITRS.

Fördelar med ITRS system är att det kan vara lättare att implementera kompletteringar kring allmän information i Sverige än att ändra det graderingssystem som vi ser är ganska väl utbrett i landet. Med systemet kan man också tydliggöra de ökade riskerna på till exempel downhillspår som uppstår med den ökade farten och krav på bättre utrustning. Ett grönt downhillspår kan då få en blå eller röd symbol för exponering som upplyser nyttjaren om den ökade risken jämfört med ett grönt XC spår.

Ett vanligt knep från ledbyggare är att alltid börja en led med ett "kvalificerande" hinder som på ett tydligt sätt visar vilken utmaning och risk man kommer utsätta sig för om man väljer leden. Detta kan också hjälpa personer att förstå innebörden av graderingen av leden och välja bort leder som är över deras förmåga.

När vi tittar på god praxis kring säkerhet runt mtb-leder kan vi se att de går ganska väl i linje med vad Naturvårdsverket lyfter fram runt de skadeståndsrättsliga principerna. Det är därför viktigt att alltid lyfta fram att det finns en inneboende risk med att cykla på stig. Som Christoffer Riis Svendessen som är projektansvarig på On Trail projektet uttrycker det: "Det finns inga garantier, det är fortfarande mountainbiking vi talar

om, inte matematik". Men man kan likväl förebygga många skador och tillbud med rätt gradering som är rätt kommunicerad.

I Norge har Oplysningskontoret för terängcykling tagit fram en text kring reglerna på leden där man tydligt informerar om den enskildes egna ansvar för sin säkerhet och enkla tips på hur man gör detta på ett bra sätt.

STIGCYKLING: GRADERING AV LEDER - RIKTLINJER FÖR AVGÖRANDE AV SVÅRIGHETSGRADER

	 Lätt	 Medel	 Krävande	 Mycket krävande	 Extrem
Bredd	Min. 90 cm	Min. 60 cm	Min. 30 cm	Min. 15 cm	Kan vara mindre än 15 cm
Underlag	• Vanligtvis jämnt underlag med fast stenmjöl eller grus	• Som "lätt" men partier med lösa och ojämna underlag kan förekomma. • Kan förekomma inslag av sten och rötter.	• Kan vara lös och ibland mycket ojämn. • Kan ha frekventa partier av sten och rötter.	• Som "krävande" men kan förekomma längre partier av större sten och rötter.	• Som "mycket krävande"
Max svårighetsgrad på tekniska partier	• Inget eller mycket enkla tekniska hinder, som gupp med avancerad profil och låga, uppbyggda svängar kan förekomma.	• Mindre hinder och enkla tekniska partier, som doserade kurvor och väggupp med avrundad profil kan förekomma.	• Krävande hinder som kortare branta tekniska partier, plåtåhopp och mindre dropp kan förekomma. • Hinder bör kunna rullas i låg fart.	• Oundvikliga hinder med stor riskpotential som gaphopp, dropp med branta och exponerade partier kan förekomma.	• Plötsliga och undvikliga hinder med extrem svårighetsgrad och riskpotential förekommer.
Max genomsnittlig lutning i uppforsbacke	3 %	5 %	7 %	>5 %	>5 %
Max genomsnittlig lutning utför	5 %	7 %	9 %	>7 %	>7 %



Figur 1:13b Översättning av IMBAs matris för faktorer bakom en leds tekniska svårighetsgrad.

Liknande upplägg kan vi se runt Biking Dalarna och Järvsö. I Järvsö har man även en tydlig beskrivning:

- *Pre-ride* (värm upp)
- *Re-ride* (cykla igen)
- *Free-ride* (cykla säkert)

Tillsammans med deras koncept *SMART*, ger man åkaren ökade chanser för en säker och rolig upplevelse.

SMART står för:

- Starta enkelt
- Memorera - Lär dig leden och vad som händer
- Alltid med koll - Titta, testa, cykla
- Respekt - Tänk på lederna och andra cyklister
- Ta det lugnt - Se till dina begränsningar, landa på hjulen.

I vår enkät mot svenska ledhuvudmän har vi fått fram:

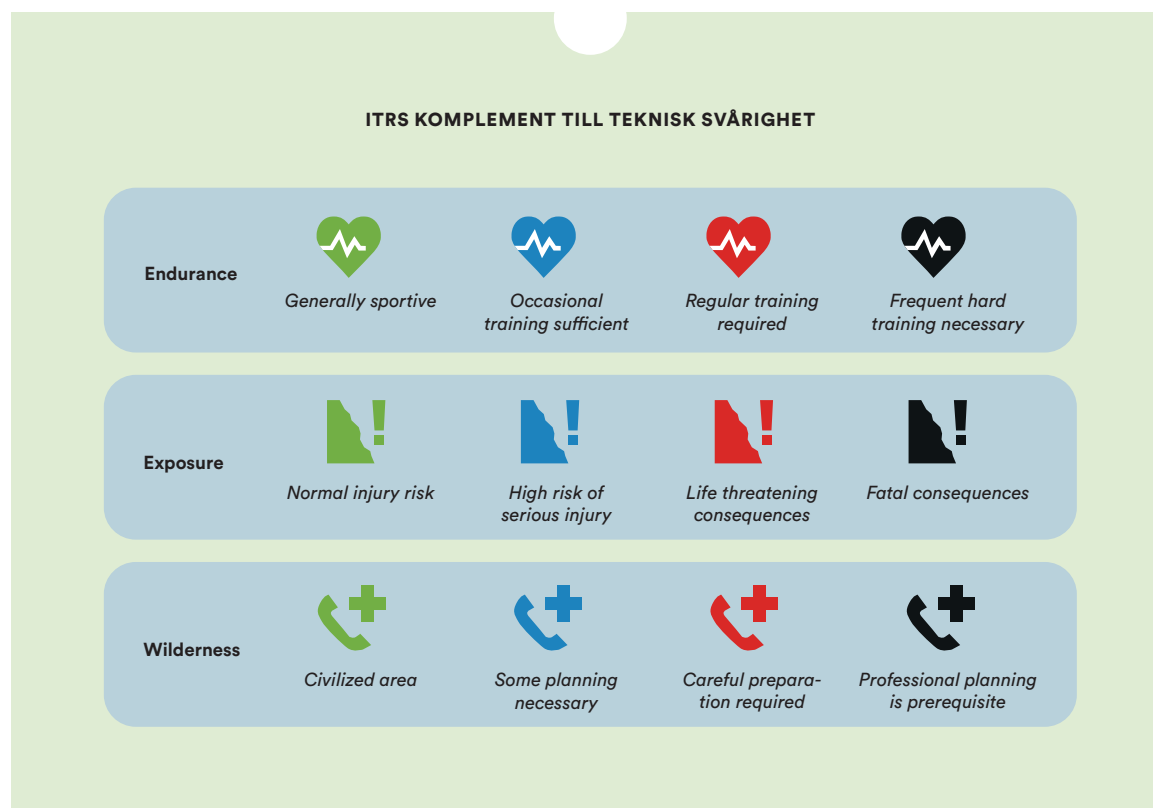
- Även här tittar man inte så mycket på riskerna om man faller utanför leden.
- Av de som jobbar med gradering tillhandahåller bara 60% information om detta på informationsskyltar vid leden.
- Säkerhetstänket verkar finnas med löpande i arbetet med förvaltning och framtagande av leder.
- Många anser att ansvaret för cyklisters säkerhet på utpekade mtb-leder är delat mellan ledhuvudmannen och cyklist.
- Relativt få informerar om hur man bör agera vid olycka, intressant koppling till att så många anser att ledansvarig har ett ansvar. Samma sak gäller krav på specifik säkerhetsutrustning.
- Väldigt få jobbar med statistik kring olyckor längs lederna.

I korthet

- Cyklandet på en led sker på egen risk om detta tydligt framgår, men...
- ... ledansvarig kan hållas ansvarig om det finns brister i underhåll, information eller riskexponering längs leden.
- Riskbedömningar av en led behöver göras utöver graderingen av ledens tekniska svårighet
- Information är viktig, framförallt innan man kommer ut på leden.

Det finns goda exempel om hur man kan jobba med riskbedömningar i Danmark och på ITRS.bike

Figur 1:14 Bild från ITRS bike. Som komplement till en leds tekniska svårighet har man tagit fram komplementerade värden till en led för att beskriva vilken fysisk kondition man förväntas ha för leden, hur exponerad leden är och kopplingen till risken för skador om man faller på eller sidan om leden samt hur långt bort från civilisationen leden tar en.



Upplevelser

I större omfattning än andra ledbaserad aktiviteter är stigen, själva leden, central i själva utövandet av mtb-cykling. En bra led är i sig en reseanledning. Men som vi visat i vår beskrivning av målgruppen ovan nöjer sig de flesta inte med det. Man vill även uppleva det lokala, känna att man är en del av naturen och ta del av vyer och habitat som knyter an till naturen.

För att bidra till förhöjd upplevelse blir information centralt. Kartor för att kunna planera och skapa drömmar om nästa tur eller resa är viktigt. Likaså att det är tydligt var en startplats finns för en led och hur man tar sig dit. Förväntningarna runt en led kommer skilja sig om det rör sig om en lokal led tillhandahållen av lokala ideella krafter eller om det är en destination eller en marknadsförd led inom ett regionalt nätverk av leder. Men då de flesta cyklister är *casuals* (enligt Kairos Futures definition) som vill ha en enkel och trevlig cykelupplevelse som inte är för svår kommer leder med kringsservice som toalett, servering och servicestation sannolikt leda till fler besökare än de leder som bara tillhandahåller leden.

Än viktigare blir det när man vill locka cyklister till helg- eller semesterresor. Lederna kommer fortfarande vara det centrala, men ett område som väver ihop bra leder med anpassade boenden, fungerande logistik till och från orten och leden, samt erbjuder upplevelser utöver cyklingen och samtidigt når fram med sin kommunikation kommer att lyckas bättre. Att bara fokusera på servicen räcker inte. Olve Northeugg på Trysil Bike Arena beskriver det som en ekvation där $\text{lederna} \times (\text{transport} + \text{boende} + \text{service}) = \text{framgång}$. Det kvittar hur höga värden du når för transport, boende och service om lederna ger ett lågt värde i ekvationen.



Men med likvärdiga värden på lederna kommer övriga upplevelser bli viktiga för framgång.

För att förstå en mtb destinations komponenter kan man titta på hur IMBA US definierar sina så kallade

Ride Centers. Ett *Ride Center* är ett omnämnande man kan få om man som destination lever upp till högt ställda krav för att på bästa sätt tillgodose besökande mtb-cyklisters förväntningar och upplevelser. Det vidrör allt från information, skyltning, kvalitet och

omfång på utbud av leder till hur dessa är kopplade till att bidra till lokal och regional ekonomi. Det krävs också att man samarbetar med andra näringar så att besökaren får sitt behov av boende och logi mm tillgodosett. En ansökan om att få bli ett Ride Center omfattar ett 18 sidor långt formulär där man ska kunna lyfta fram och gradera alla dessa element.

I fri översättning från IMBA Ride Center Application Guide kan man då läsa; ”IMBA Ride Centers är designade för alla typer av mtb-cyklist, tillhandahåller en positiv mtb upplevelse med progressiva möjligheter att utveckla sin färdighetsnivå, och inkluderar faciliteter som bryter ner barriärerna att komma ut och cykla genom att tillhandahålla cykeluthyrning, kvalitativa kartor, tydlig skyltning och tillgängliga guider och instruktörer. Dessa föregångs områden för mtb-leder kommer bredda och sprida mtb-cyklingens demografiska utspridning genom att välkomna nybörjare och att erbjuda familjevänlig cykling samtidigt som man kan utmana och attrahera avancerade och mycket kunniga cyklister. Ett Ride Center kommer demonstrera best practice inom stigdesign och hur man fångar upp gräsrotsengagemang för vidare utveckling av leder och destination.”

Man kan vidare i ansökningsguiden läsa om att det framför allt handlar om en bra strategi och ett bra utbud när det gäller upplevelse på leder, service kring besöket, lokalt engagemang, turismfokus och hur man utvärderar och mäter sitt arbete. Det geografiska området definieras också genom att man för ett Ride Center pratar om att alla faciliteter som nämns ovan (leder, cykeluthyrning, boende mm) förväntas finnas inom en radie på 30 minuter körning med bil. Man pratar också om Regionala Ride Centers som en sammanslagning

av flera områden inom en körradie av två timmars bilkörning.”

I vår enkät mot svenska ledhuvudmän har vi fått fram:

- *Flertalet jobbar med service kopplat till information om lederna och vad man kan göra och uppleva längs lederna. Annan service är mer kopplade till renodlade destinationer. Tvått stationer verkar dock ha en bredare utbredning. Kringsservice runt en led anses ha en betydelse för om cyklister ska välja en led eller destination, men inte avgörande.*
- *70% tillhandahåller parkeringsplats och drygt hälften har toalett vid sina leder. En tredjedel av respondenterna jobbar med annan service och samarbeten kring boenden och mat. Utbudet av bo, äta och göra väger något högre bland respondenterna än renodlad service längs leden.*

I korthet

- Stigen/leden i sig är central för cyklisten
- Lokal koppling och naturupplevelsen är viktig
- Bo, äta och göra är viktigt, men inte värt något om inte lederna erbjuder en bra nivå
- Teknisk service, som cykelservice, cykeltvätt och parkeringsplatser en klar fördel, men inte nödvändigt
- Det finns viss skillnad i upplevelse för turisten och den lokala cyklisten
- Rätt information på rätt plats är viktigt för upplevelsen

Betallösningar

I tidningen Friluftsliv (nr 2022) skriver Cajsa Rännar en fördjupande artikel om betalleder. I artikeln ges olika experter ges chansen att beskriva bakomliggande strukturproblem i samhället som mer eller mindre tvingar fram betallösningar: Ett system där det finns gott om projektpengar för nysatsningar, men inga medel för underhåll. Men artikeln problematiserar också konsekvenserna av betalleder.

Grunden till betallösningar är att det oftast saknas medel för tillsyn och underhåll hos ledernas huvudmän. Alternativt kan man säga att det inte prioriteras. Det offentliga har ju en uppbyggd praxis att både ha underhållsplaner och underhållsbudgetar för ishallar och idrottsanläggningar. Å andra sidan kan man resonera att en ishall inte är gratis att nyttja. Men en i artikeln viktig bit som lyfts fram är att friluftslivets anläggningar i större grad än idrottens vilar på ideella krafter.

Ett motgående trend är dock att fler och fler kommuner, länsstyrelser och regioner tillsätter tjänster som jobbar med friluftslivet. I flera fall ser vi inom vandringsregionalt samordnat huvudmanskap för leder som höjer kraven och ribban på vad kommunerna måste skjuta till för att få vara med i de större ledsamarbetena. Men, i slutändan vilar fortfarande många kommuners arbete på ideella insatser. Med höjda krav kring ledens utformning kan det leda till att man höjer kraven på vad det ideella ska bidra med, framför i att stötta underhållet av spår och leder. Det blir då viktigt att även stötta det ideella med mer resurser, annars riskeras engagemanget från dem.

I Cajsa Rännars artikel uttrycker Per-Ivar Persson, företrädare för Södra Årefjällens Ekonomiska Föreningen som sköter om ett stort antal leder kring Åre, att det saknas pengar för underhåll från både stat och kommun. Han ställer den retorisk frågan om vem som då ska betala? Är det markägaren? Är det turistnäringen? Eller är det besökarna?

En led som många nyttjar skapar utöver kostnader för årlig röjning av sly, grenar och arbetet med dränering mm, behov av annan service som dass, sophantering, parkering mm. Även dessa kostnader måste kunna täckas.

Men att jobba med ledavgifter är inte helt oproblematiskt. En led kan många gånger ha till syfte att styra friluftslivet i naturen, den fungerar som en kanalisering av målgrupper som avlastar trycket på naturen. Leder kan därför ses som ett viktigt verktyg för att allemansrätten ska fungera. Här finns det också en gråzon enligt Nils Hallberg, miljöjurist på Naturvårdsverket och intervjuad i Rännars artikel. Gråzonen handlar om att när man gör en betydande investering, till exempel en skidstadion, ett hopptorn eller en *pumptrack* är ett område inte längre att betrakta som allemansrättsligt tillgängligt. Men var går då gränsen? Att skapa en hållbar led för ett stort antal besökare kan kosta stora pengar, men syftet kan ju vara att främja ett allemansrättsligt strövande. Vad blir konsekvenserna om alla leder över tid blir avgiftsbelagda? Kommer det urholka människors känsla av rätten att nyttja allemansrätten och begränsa folk att komma ut i naturen.

Å andra sidan, vad händer när leder inte underhålls? Frågan är enligt Hallberg aldrig prövad och under 2022–2023 utreder Naturvårdsverket frågan om

betalleder. Så kanske får vi snart riktlinjer för när en betydande anläggning släcker ut allemansrätten, men får vi svaren på hur underhållet av övriga leder ska finansieras?

Vänder vi i stället blicken mot mtb-leder så verkar det finnas en global praxis om att man inte betalar för själva leden. Men målgruppen anses vara villig att betala för kringsservice. I England och Skottland betalar man *trailpasses*, men det som ingår är parkeringen, toaletten, tillgång till dusch, cykeltvätt eller servicestation. På samma sätt kan man se att vid liftassisterad cykling betalar man sitt liftkort, men den som hellre cyklar till toppen kan cykla lederna nerför utan kostnad. Här kan det globalt komma att ändra sig med intåget av elassisterade mtb-cyklar, då många alpina *bikeparks* finansieras just genom liftkortet.

I Sverige verkar det också som att det finns en utbred acceptans för att liftassisterad cykling känns som legitimt att betala för. När vi tittat i SLAOs lilla gröna¹¹ (handbok för SLAOs medlemmar om liftassisterad cykling) ser vi också att avtalet som sluts med liftkortet är en viktig bit i regleringen av ansvaret ute på leden. Det är ytterligare en aspekt att ha med sig i diskussionen om betalleder, dvs om man höjer kraven på sig själv som ledhuvudman för säkerheten längs lederna när man tar betalt?

Vi kan även se att väl paketerade mtb-arenor runt om i landet attraherar cyklister. Områden som Högbo Bruk, Isaberg och Lugnet i Falun fångar upp många cyklister, vilket kan tolkas som en betalningsvilja i målgruppen. Men vi vet inte hur många som väljer bort områden på

11 https://www.slao.se/slao_teaser/slaos-lilla-grona/



grund av ledavgifterna, och var de då väljer att cykla i stället. Det bör tilläggas att både Högbo Bruk och Isaberg är kommersiella anläggningar utan ansvar för det allmänna friluftslivet, man bör därför också vara försiktig med generella slutsatser kring betalleder baserat på den typen av områden.

2019 publicerade Danmarks Idrottsförbund en analys av hur danska friluftsanordningar drivs¹². Rapporten tittar på mtb-spår, orienteringsbanor, vandringsleder, ridleder och vattensportsfaciliteter. En intressant iakttagelse är att man trots avsaknaden av allemansrätt i Danmark har offentlig tillgång till stigar och vägar i skogen. Så liknande en svensk tolkning ser man bara avgifter på särskilda anläggningar. Men rapporten lyfter också fram bräckligheten i systemet, där flertalet anläggningar drivs av ideella eldsjälar, utan tillräcklig finansiering.

För att ge perspektiv på hållbara driftsmodeller föreslås det i den danska rapporten att utomhusfaciliteter i högre grad bör ses som kommunala idrottsfaciliteter. Dessa möjliggör kommersiellt nyttjande där det kommersiella aktörerna bör bidra med finansiering

12 Drift af danske outdoorfaciliteter, Dansk Kyst- og Naturturisme, Danmarks Idrætsforbund og On Trail 2022

av underhållet. Man lyfter även fram den regionala betydelsen av outdoorområden och att det bör finnas underhållsstöd från regionerna som profiterar. Till sist resonerar man även kring frivilliga donationer för nyttjande av spåren.

Frivilliga donationer är enligt analysen ett vanligt förekommande inslag för att stötta det ideella underhållet. Men på samma sätt som att man ser att många brukare av lederna gärna stöttar underhållet, ser man att det också sätter en kultur av att man bör betala. Författarna resonerar kring att det på sätt och vis blir orimligt då andra idrottsfaciliteter är gratis och ligger under kommunens ansvar. De lyfter även konsekvensen av att folk känner sig pressade att betala och att leder och faciliteter då endast kommer den mindre gruppen av riktiga entusiaster till godo.

Resonemangen kan kännas igen från Sverige, där man kan tycka att det givna är att det offentliga och kommersiella ska stå för kostnaderna för den allmännyttan som skapas. Men där det i slutändan vilar på det ideella som inte har andra vägar att hitta medel för underhåll än att rikta sig mot brukarna av leden.

I Funäsfjällen jobbar man nu i stället mer affärsmässigt med sina leder där det drivande ledbolaget både sköter om lederna men också de intäktsbringande affärerna runt ledkorten. Man ser detta som den bästa lösningen för långsiktig förvaltning.

I vår enkät mot svenska ledhuvudmän har vi fått fram:

- *Ca en fjärdedel av de tillfrågade jobbar med någon form av betallösning för sina leder. Här är ett av få områden där vi ser att det skiljer sig från referen*

gruppen där ingen jobbade med betalleder. Av den fjärdedelen som svarat att man jobbar med betallösningar har hälften någon form av frivillig avgift. Den andra hälften jobbar med liftkort/trailpass. Utöver det jobbar en tredjedel även med parkeringsavgift.

- *Swish är det vanligaste förekommande betalningsmetoden (77%).*
- *Det vanligaste argumentet för betallösningar är att täcka kostnader för underhåll och utveckling. En tredjedel av de som har betallösningar hyr mark och använder intäkterna att täcka delar av avgiften till markägaren. För hälften av de som jobbar med betallösningar anser de att tillskottet från betallösningarna är helt avgörande för att kunna hålla lederna öppna. Samtidigt anger en majoritet att intäkterna endast räcker till att täcka en liten del av kostnader för underhåll och utveckling.*

I korthet

- Det finns en stark betalningsvilja kopplat till "sällanköp" dvs helg- eller semesterresor till utvald destination
- Avsaknaden av offentligt stöd till underhåll tvingar fram betallösningar för att kunna hantera underhåll
- Det är lättare att ta betalt om känslan är att man betalar för kringsservice snarare än för nyttjandet av leden.
- Det är inte oproblematiskt med betallösningar och allemansrätten. Naturvårdsverket utreder frågan.

Kommunikation

Det finns många aspekter att förhålla sig till när det kommer till kommunikation kopplat till leder för mountainbike. Många gånger handlar det om information, från fysiska skyltar till hemsidor med kartor. Men vi ser även hur sociala nätverk av mtb-cyklister grupperar sig lokalt och nationellt, samt utifrån olika genrer med mera. Följande kapitel fokuserar i första hand på det digitala.

Information om den fysiska leden är förstås viktig för att besökare ska kunna planera och göra sig en bild av vad hen har att vänta. Om en led eller ett trailcenter är värt att besöka helt enkelt. Väl vid leden är det på samma sätt viktigt att det finns tydliga skyltar för att cyklisten väljer en lämpligt led utifrån sina färdigheter.

Det finns många goda exempel runt om i landet på hur man väljer att kommunicera med cyklister. Det finns ett generellt upplägg hur hemsidor är upplagda med kartor över lederna, förklaring till ledmarkering och ledernas gradering. Vissa är mer omfattande och djupgående än andra. Det finns ett par olika kartfunktioner som används, till exempel Naturkartan, Strava samt egna varianter där alla uppfyller funktionen väl. Ibland erbjuds GPX-filer för nedladdning till cykeldatorer/gps vilket är en bra service.

På en ledhuvudman vilar ett ansvar att hålla denna typ av information ajour och i gott skick. Ansvaret sträcker sig även till att säkerställa att nyttjare av leden får möjlighet att tillgodose sig information kring vad denne kan förvänta sig av leden och vilka risker den kan medföra. Med rätt information kommunicerad på ett tydligt sätt, kan nyttjaren/cyklisten själv förstå eventuella säkerhetsmässiga konsekvenser. För att inte leda

människor fel bör informationen vara tydlig även för personer som inte cyklar, kan språket eller som bara är nya inom mtb-cykling. Vägledande för hur omfattande kommunikationen runt leden behöver vara är ledens svårighetsgrad och risker.

I vår enkät mot svenska ledhuvudmän har vi fått fram:

- 80% jobbar med information på hemsida och 50% har sina leder på någon form av app. En tredjedel tillhandahåller information i tryckta broschyrer. 70% jobbar med sociala medier för att kommunicera och informerar målgruppen. Den vanligaste informationen är hur man hittar till, runt och från lederna. En tredjedel informerar om tekniska utmaningar längs lederna, samma siffra gäller för information kring sevärdheter och liknande längs lederna. Flertalet av de som informerar om tekniska utmaningar belyser också säkerhetsaspekter.
- Omkring hälften av de svarande jobbar med mtb som en helhet där service och aktiviteter finns med.
- En majoritet anpassar i någon grad sin information kring leder och gradering mot identifierad målgrupp. Vi kan se att målgruppfokus lutar mot vardagsmotionären, men att det finns ett brett fokus på att även inkludera fler målgrupper som barnfamiljer, nybörjare såväl som entusiaster och tävlingscyklister.



Paketering och visuell kommunikation

Samtidigt som att det finns ett generellt upplägg kring hemsidor finns det även en tydlig skillnad i hur stort arbete olika aktörer har lagt på webbpaketering av mtb-cyklingen. Karthänvisningar och beskrivningar är standard medan väl utvecklade koncept, grafiska profiler och videomaterial inte är lika vanligt.

Vissa arbetar med bilder som komplement till dessa beskrivningar och för att ge en uppfattning om hur det ser ut vid eller på leden. Med hjälp av bilder kan en besökare få en tydligare uppfattning om en led än om bara en karta används. Det kan dock vara en utmaning att hitta bilder som är representativa, både för den cykling den avser, för platsen och för målgruppen. Det är vanligt förekommande att standardbilder för både leder och även återkommande bilder på cyklister används. Vid denna användning tappas bilderna till viss del sin informativa del då de bara kan ses som symboler för cykling och inte för något specifikt för den aktuella platsen.

Ett bra exempel är Visit Dalarna som med en tydlig bildsättning visar skillnaden mellan crosscountry-leder och downhill-leder. Även Bergslagen Cycling har en god variation av bilder som utöver cyklingen även lyfter fram naturvärden. Hos bikeparks ger bilderna på cyklister en informativ bild om att man där använder full face-hjälm och så vidare.

Video är ytterligare ett steg i att använda det visuella som del i beskrivningen av en plats eller en led. I ett filmklipp ryms det mer information som inte är lika lätt att illustrera i bild, till exempel fart. Det är även lättare att visa hur olika typer av cyklister cyklar på en och samma led. På Järvsö Bikeparks webbplats finns

det bland annat en POV-video (point-of-view) som illustrerar hur ett åk på en av banorna ser ut.

Sociala medier

Då sociala medier är ett snabbt sätt att få kontakt med målgruppen och sprida information samt marknadsföra är närvaron på plattformar som Facebook och Instagram nästan ett måste. Privata destinationsbolag tycks vara duktiga på att nå ut brett. Exempelvis har Isaberg ett följande på 37 tusen personer på Facebook och Järvsö bergcykel park har 13 tusen följare på samma plattform. Det finns fler goda exempel, men ett som även visar de sociala mediernas snabbhet är då sidan ”Rörbäcksnäs mtb” delade ett inlägg med en uppmaning om älgjaktens start. Viktig information som på ett tydligt sätt kan påverka cyklistens planering. Biking Dalarna delade vidare inlägget och fördubblade därmed räckvidden.

De sociala kanalerna är också en bra väg att nå önskade målgrupper. Gruppen *She Rides* på Facebook har cirka 5 200 medlemmar, där majoriteten är kvinnor. Alla dessa grupper, både lokala, nischade och bredare nationella kan utgöra en bra referensyta för aktörer som både jobbar och ska börja jobba med mtb-leder.



Allemansrätt och attityd

Många berättar på ett bra sätt om hur man ska förhålla sig till allemansrätten och hur man bidrar till positiva möten i skog och mark. I denna rapport har vi inte haft möjlighet att följa upp hur kommunikationen följs upp i praktiken. Men material som kan användas på dessa teman finns. I Halland genomfördes år 2022 ett projekt som hette Cykla Schysst. Man samlade där röster från olika målgrupper och deras intressen av att vara i naturen kopplat till stigcykling som friluftaktivitet. Exempel ur Cykla Schysst:

Cykelfrämjandet har ett tillgängligt material som heter Folk:Hälsa som på ett liknande sätt beskriver vad allemansrätten säger om cykling i naturen. Materialet har även tagit till vara IMBAs *Rules of the Trail*:

- ride on open trails only
- leave no trace
- control your bicycle
- always yield trail
- never scare animals
- plan ahead

I korthet

- Bra information är viktig i planeringen inför ett besök av ett område
- Dagsaktuell information behöver sticka ut från basinformation för att nå fram till återbesökande
- Bra och väl presenterad information kan man påverka till goda beteenden
- Det är inte bara cyklisten som behöver information
- Var tydlig i tilltal, bildspråk och symboler/bilder så att alla kan förstå

Vad säger vandraren?

"Varje gång jag ger mig ut i skog och mark tänker jag på grundprincipen, inte störa – inte förstöra. Att visa hänsyn för natur, djurliv, andra besökare och markägare känns bra i min mage. Att få lov att vara gäst i naturen är fint."

Vad säger cyklisten?

"Dofterna, ljuden och spänningen av vad som väntar runt hörnet. Att få känna pulsen och farten och veta att här är fritt för mig att vara, det är frihet och lycka för mig."

Schysst cykling innebär för mig att jag kan:

- gå på min vandringsled utan att behöva lyssna efter cyklar,
- slipper hoppa åt sidan när någon cyklar snabbt förbi,
- att få ett hej och en långsam omkörning på vandrarens villkor, det är schysst för mig.

Att cykla schysst för mig innebär

- att jag cyklar på stigar
- att jag cyklar i samklang med vandrare, hästar och andra cyklister.
- att jag inte utsätta mig för fara genom att vistas i skog där jakt pågår
- eller göra det svårt för stora maskiner ute på vägen.
- När jag gör detta känner jag mig som en riktigt schysst cyklist.

Inspirerande modeller för utveckling av mtb-leder

Utifrån den samlade kunskapen i denna rapport har vi sammanställt tre olika scenarier som tar det bästa från landets alla olika aktörer kring hur man kan skapa led områden med olika fokus och mål. Vi vill med scenarierna ge en bild av de bakomliggande framgångsfaktorerna och vilka metoder och modeller som är del av framgången.

Destination Bikepark

För destination bikeparken är paketeringen av leder en stark reseanledning. Området är välkänt för sina uppmärkta leder och sitt breda utbud som bjuder in såväl nybörjare som erfarna att njuta av dagar i sadeln. Destination bikeparken jobbar inte bara med lederna, utan erbjuder en helhetsupplevelse runt sina leder med bo, äta och göra. Destination bikeparken är ett tydligt avgränsat område med en central utgångspunkt för upplevelserna ute på stigen. Man har en tydlig profil kring sin information som gör att besökare alltid känner igen sig och lätt hittar både den leden man söker efter, men även annan service som cykeltvätt, serviceställe, mat, toalett, parkering och andra aktiviteter.

Destination bikeparken kan ha olika profilering av upplevelsen ute på leden. Det kan vara ett liftassisterat område helt fokuserat på utförsäkning med flowtrails, hoppleder och downhill spår. Men det kan också bygga på ett stort antal av olika stigar som man tar sig runt på för egen maskin. En gemensam nämnare är det centrala området med tekniksträningsområden, pumptracks och service för både cykel och cyklist. Områden är pedagogiskt uppbyggda och gör de lättaste lederna lättillgängliga, men ger också glimtar av de svårare

lederna för att inspirera och motivera att vilja utveckla sin cykling och upplevelse.

Man har tydliga förhållningsregler kring säkerhetsutrustning, tips på rätt typ av cykel och erbjuder kurser som kan hjälpa cyklister att både förstå vilken nivå av led som är lämplig att cykla, till att utveckla färdigheter att ta sin cykling till nästa nivå.

På destinationen bikeparken är det inga konstigheter att upplevelsen kostar pengar. Besökaren har valt området för sin resa och är beredd att betala. Helhetsupplevelsen av det breda utbudet och den tydliga paketeringen av området får gästen att känna det som logiskt att betala ett inträde.

Men avgiften förpliktigar. På området förväntas bättre information om leden, om säkerhet och andra upplevelser. Krav på väl underhållna leder ställs av gästen. Då det är en affärsdrivande verksamhet förväntas även andra intressenter som markägare att få betalt för upplåtelsen av mark, att man som ledförvaltare har försäkringar och tar ansvar även för vad som händer utanför lederna.

Goda exempel

Destination Järvsö

Åre Bike park

Isaberg

Högbo Bruk

Mtb-vänlig kommun

För mtb-vänliga kommunen är utbudet av leder, teknikområden och pumptracks till kommunens invånare i fokus. Cyklande invånare kommer ges en bred palett av olika leder och anläggningar att välja mellan för att både utveckla sin sport och sitt cykelbaserade friluftsliv. Kommunen har förstått att bjuda in såväl nybörjare som erfarna att njuta av dagar i sadeln. Man har en tydlig profil kring sin information som gör att invånarna alltid lätt hittar den leden man söker efter. Kommunen är inte alltid själv huvudman eller ledansvarig, men vet och förstår hur man kan stötta företag och föreningar att skapa ett utbud som kommer kommunens cyklister till godo.

Eftersom kommunen är mtb-vänlig, kommer lederna i kommunen attrahera både dagsbesökare utifrån och vara en anledning för cykelintresserade att förlägga sin semester i närheten. Kommunen bidrar till god dialog med andra berörda intressenter som markägare och andra föreningar.

Den mtb-vänliga kommunen förstår att jobba med sina resurser och kommer därför aldrig vara den andra kommunen lik. Där en kommun tar tydlig lead och mer framstår som en renodlad destination med samlad information och likvärdiga ledmarkeringar mm, kommer en annan kommun stimulera olika föreningar och företags leder både genom anläggandet och med tillsyn och underhåll. Med en viss spretighet i informationen som följd.

Där en kommun kan satsa på ett centralt större område och mindre satelliter runt om bland tätorterna kan en annan kommun ha flera lokala leder på olika ställen i

kommunen. Gemensamt är att de är lätta att nå för de som bor nära.

I områden i den cykelvänliga kommunen förväntar sig cyklisterna generellt att lederna, teknikområdena och pumptracksen är gratis. I samband med lederna finns det skyltar och information som vägleder en både kring ledens karaktär, förväntade färdigheter av cyklisten, var man kan parkera mm.

Utformningen av leder har ofta en tydlig "friluftskaraktär" vilket gör att förväntningarna på underhåll ute på leden inte är lika höga som ute på destinationerna. Kommunen lyfter fram och kommunicerar om stigcyklingen på ett inkluderande sätt och jämställt med annat friluftsliv.

Men den mtb-vänliga kommunen kan också ha satsat på en stor bikearena som komplement till övriga utbudet, och här kommer cyklisten sannolikt ha högre krav på både underhåll och information. Med annan kringsservie kan kommunen också nå statusen av Destination Bikepark.

Goda exempel

Lund

Värnamo

Sundsvall

Falun

Mtb-vänlig region

I den mtb-vänliga regionen finns det många platser att välja att bo på, och ännu fler platser att besöka för att cykla. Det regionala utbudet av leder följer samma koncept för skyltning, information och bokningar. Den mtb-vänliga regionen kan ha lite olika profil, men uppfattas många gånger som en destination i sig.

Där en region följer den mtb-vänliga kommunen, fast över en större region, kommer en annan påminna om ett större landområde. Gemensamt är att all information, från hemsida till ledmarkering, följer samma struktur vilket gör det lätt för besökare utifrån att hitta runt i hela utbudet av leder.

Det finns inget som säger att utbudet i regionen är homogent, utan för kan olika områden lyftas fram som att de erbjuder olika former av upplevelser. Många områden är en konsolidering av bikeparks och mtb-vänliga kommuner som väljer att jobba under gemensamt paraply. Andra områden bygger på gemensamt framtagna rutter och spår för att lyfta regionens utbud.

Det finns ingen given mall för vem som tar lead och är huvudman eller samordnare, men vanligast är det sker av en offentliga aktör som ser värdet i det samlade utbudet och tillvägagångssättet.

Förväntningar på den mtb-vänliga regionen är en hög grad av professionalism. Alla leder är avtalade med markägarna och huvudman/ledsamordnare samverkar brett med alla involverade runt lederna och ser till en större helhet än bara den enskilda cyklisten.

Man kan inte utgå från att besökare till regionen kommer se det som självklart att betala för nyttjandet för lederna om inte det specifika området lever upp till förväntningarna hos destinationen bikeparken.

Däremot finns det goda möjligheter att generera intäkter på paketering och service runt lederna. De stora vinnarna är de som tillhandahåller bo, äta och göra inom regionen. Men även mer nischad service som guidning, cykelkurser, uthyrning av cyklar, service av cyklar mm kommer kunna frodas.

Goda exempel

Bergslagen Cycling

Biking Dalarna

South East Trails

Biking Gästrikland



Avsnitt 3.

Behov av nationell samverkan?

I Tillväxtverkets slutrapport *Nationell kartläggning cykelturism* lyfts det fram att det i landet råder en ganska stor samstämmighet om *vad* som behöver göras. Frågan om att utveckla cykelturism handlar till stor del om *vem* och *hur*.

Läget är till stora delar jämförbara för mtb-cykling i Sverige, med skillnaden att det finns en tydligare koppling mellan utbudet av stigar och leder för lokalt cyklande och utbudet som riktas mot turisterna. Där cykelturism på vägnätet kan luta sig mot trafikföreskrifter behöver svensk mtb-cykling i stället hitta en gemensam struktur för att upplysa utövare om säkerhetsaspekter och hur man beter sig på olika typer av mtb-leder. Svensk mtb-cykling är enligt oss på god väg med samstämmighet mot VAD, och brottas med frågorna med VEM och HUR.

Vi menar att det samlade kunskapsläget i landet kring hur man skapar bra leder för mountainbike är förhållandevis högt, och även hur man informerar cyklisten och paketerar ett utbud för turismen. Men kunskapen är inte jämnt fördelad och det skulle behövas hjälp att höja den samlade lägstanivån. Framtagande av en gemensam bas att utgå ifrån för att cyklister i landet lättare och säkrare ska kunna njuta av och utveckla sin cykling är önskvärt. Både inom ramarna för uppmärskade leder och kring den allemansrättsliga cyklingen.

I det ljuset bör framtida nationella riktlinjer skjuta in sig på säkerhetsaspekterna och informationen runt lederna för att harmonisera utbudet av publika leder i hela landet. Genom sådana riktlinjer fångar man till viss del även upp tillvägagångssättet för hur leder kan

byggas för att passa som publika leder. Vi menar att gradering av den tekniska svårigheten är nyckeln här, och till på köpet bekräftar en branschstandard för hur man definierar olika typer av mountainbikeleder.

Vi ser också ett behov av ökad förståelse för det planeringsarbete som ligger bakom en led för att få fram väl finansierade och genomförbara hållbara ledprojekt. Med det kommer också en ökad förståelse för att en stor kostnadspost i ett ledprojekt är planeringen. Hela denna process behöver också jämkas mot det fundamentala bidraget som den ideella sektorn bidrar med.

Då det inte finns ett nationellt ägarskap runt mtb-leder, kommer det vara svårt att skapa gemensamma riktlinjer för hur lederna ska organiseras. Däremot finns det gott om exempel som kan utgöra inspiration för hur man kan välja att organisera sitt huvudmannaskap och vilka SKA krav man bör ställa på en huvudman för en publik mtb-led.

Vidare finns det gott om goda exempel på hur företag och regioner toppar utbudet runt lederna med upplevelser, paketering och information som genererar värdefull besöksnäring. Här är det svårare, och kanske inte heller önskvärt, att komma med nationella riktlinjer även om det finns goda exempel att ta lärdom av.

För att vi i Sverige ska ta oss från VAD till VEM och HUR anser vi att det behövs en vidare analys framtagen i bred samverkan i landet om vad som ska finnas med i HUR:et. Nedan har vi beskrivet ett antal viktiga grupper, stakholders, som både behöver stå bakom vem som ska ta arbetet vidare men också vara delaktiga i hur vi i Sverige ska skapa nationella riktlinjer som blir vägledande för säkerhetsaspekterna och utformningen av olika typer av mtb leder.

INTRESSEENTER

Markägare och rennärning

Mycket av den ledbaserade mtb-cyklingen, likt annat friluftsliv sker på privat mark. Samverkan och dialog med just markägare och markägarorganisationer är således väldigt viktig för att arbeta med mtb-leder. Några av de tydligaste resultaten för denna målgrupp som framkommit från vår enkät till markägare är:

- Tydlig ledhuvudman - Ett starkt önskemål om att det bör finnas en tydlig huvudman för lederna för kontakt och frågor om ansvarsfördelning.
- Att det finns avtal och ersättning för den upplåtna marken. Generellt önskas ett större inflytande över var och till viss del hur det cyklas mtb inom ens marker.
- Störningar i naturen anses vara en större faktor än målkonflikten mellan produktion och sociala värden där en oro för störningar på vilt och renar lyfts fram viktig faktor.

Gränsdragningarna mellan allemansrätt och utpekade leder efterfrågas från gruppen.

Från markägareorganisationerna ser man inte cykelns givna plats inom allemansrätten. Önskemål som att cykeln borde lyda under terrängkörningslagen har lyfts fram, samt en önskan om ett aktivare förvaltande från det offentliga, med tillrättalagda leder för bättre kanalisering. Leder som ska vara avtalade mellan markägare och ledhuvudman/ledansvarig och en ersättning ska betalas till markägaren.

I vår enkät mot svenska markägarorganisationer har vi fått fram:

- 60 % av respondenterna känner ej till LRFs underlag om naturturism på annans mark
- 65% av respondenterna ser att störningar i naturen är en större faktor än målkonflikt mellan produktion och sociala värden
- Oro för störningar på vilt och renar är en viktig faktor för markägare
- Viss oro för att behöva hantera mål- och upplevelsekonflikter finns
- Avtal ses som självklart för en led
- Ett starkt önskemål om huvudmän för lederna som man som markägare kan ha kontakt med.
- Försäkring inte avgörande, men 1/3 anser det som mycket viktigt med försäkring hos huvudman.
- Låg oro för skador på cyklister, men ses som väldigt starkt argument för varför man vill överlåta ansvaret till en ledhuvudman.
- Ersättning för att upplåta marken anses vara mycket viktigt.
- Respondenterna är generellt positiva till leder med lokal förankring och med lokal representation, samtidigt som man gärna vill ha en tydlig huvudman att ha kontakt med. Man är inte lika positiva till leder för att de gynnar lokal och regional utveckling.
- Respondenterna vill gärna påverka var det cyklas på deras mark.

- Respondenterna upplever inte att det offentliga tar särskilt aktiv roll i ledutveckling för mtb, utan att initiativen kommer från turismsektor och det privata/ideella.

Jordägarförbundet har utöver sina svar i enkäten velat lyfta fram att:

- Det behöver utredas om dagens cykling kan anses omfattas av allemansrätten. Användningen av cykel har förändrats som ett transportmedel. Det har gått från att vara ett transportmedel för att ta sig från punkt a till b för att i stället bli en aktivitet i sig. Elcyklarna accentuerar detta ytterligare.
- Det behöver finnas möjlighet till sanktionering när cyklister inte håller sig till leder
- Kommunerna borde vara mer aktiva i att styra upp cyklingen på leder
- Appar såsom Strava är problematiska. De blir en kanalisering för cyklingen och ökar slitaget på de rutter som finns med i appen
- Leder får i vissa fall en "spill over"-effekt i nya, icke-överenskomna stigar.
- Cyklingen stör vilt vilket försvårar bedrivandet av naturturism i form av viltbruk
- Det finns problem mellan cyklister och andra som vistas i naturen. Detta särskilt i form av bristande respekt för andra.
- Mtb har potential till att, och skapar, oacceptabla skador i skogsmark.
- Oerhört viktigt att det finns en person som kontrollerar att övriga cyklister följer överenskomna regler och att cyklingen håller sig till leder

Ledbyggare

Det finns en stor efterfrågan av nya mtb-leder samtidigt som att antalet professionella ledbyggare i Sverige inte är särskild stor. Inom denna grupp är den största delen egna företagare även om där även finns ett antal som är anställda av exempelvis en bikepark. De främsta slutsatserna som kan dras från enkäten som riktade sig till ledbyggare är att:

Respondenterna uppskattar generellt sina kunskaper som goda. De är överens om att det finns en svensk praxis när det kommer till gradering av mtb-leder och att de flesta arbetar aktivt med säkerhetsaspekter. Bland uppdragsgivare framstår kommuner, bikeparks och trail centers som de primära. Inom den generellt höga efterfrågan på deras tjänster finns de flesta typer av leder och banor med. Man anser att uppdragsgivarna generellt har en mycket låg kunskap om mtb-cykling och att de sällan vet vad de vill ha. Till detta kan även kopplas en tydlig bild av att uppdragsgivare inte har någon riktig uppfattning om vad det kostar att anlägga en mtb led vilket framgår genom underfinansierade projekt.

En majoritet av de tillfrågade ledbyggarna har stött på oseriöst genomförda leder och banbyggen. Vad som menas med oseriösa ledbyggen behöver dock utredas. Menas det sålda tjänster som inte håller måttet eller att leder helt enkelt fått göras utan tillräckliga medel? Ledbyggare lyfter fram problematiken att hitta rätt nivå av finansiering av leder. Varje led måste ses för sig själv och det går inte bara att snegla på grannkommunens projekt och tro att det är ett riktvärde för investeringens omfattning. Det är inte bara typ av led som styr priset. En stor del av kostnaden är logistiken runt ett projekt. Att frakta maskiner, material och bränsle långt ut längs

en led är en stor kostnadspost. Likaså kommer naturens förutsättningar kraftigt påverka vilka insatser som kommer behövas. Det är därför i de flesta fall motiverat att en betydande del av en projektbudget handlar om planering.

En ökad förståelse hos kunderna kring utbud, förfarande och pris vore önskvärd. Från kundernas perspektiv vore en tydligare branschstandard önskvärd. Dels kring säkerhet och gradering, dels lämpliga styrdokument som t ex Anläggnings AMA (byggbranschens gemensamma språk för tekniska beskrivningar) och Naturvårdsverkets Friluftsanordningar som då skulle behöva bilagor som bättre beskriver ledbyggnation och typer av mtb-leder.

Ledhuvudmän och ledansvariga

Det finns ingen given organisation för ledhuvudman eller ledansvarig att samverka i. Runt om i landet har man olika situationer som påverkar hur man bäst organiserar publika leder. Intressenterna som behöver vara med i diskussionerna kring upplägg och ansvarsfördelning är kommuner, regioner, länsstyrelse, destinations- och ledbolag. Men även den flyktiga gruppen av ideella krafter spelar en stor roll. Organisationer som SLAO och SkiStar kan även spela en stor roll här i frågor som rör gruppen av ledhuvudmän och ledansvariga. Men kanske framför allt hur vi når ut med en samlad bild kring gradering och lämplig information till cyklisterna.

Cyklisterna

Som huvudpersoner utgör förstås cyklisterna en viktig part att både nå fram till och involvera i arbetet med mtb-leder framåt. Många av de professionella ledbyggarna och även andra funktioner som behandlats i





denna rapport är själva mtb-cyklisterna, men gruppen är samtidigt heterogen och stor. Det finns ingen entydig samlande röst för cyklisterna även om intresseföreningar som Cykelförbundet, Cykelfrämjandet och Friluftsrådet kan göra stigcyklisternas röst hörd. Det skulle behövas mer underlag och statistik kring målgruppen som helhet är och vilken typ av cykling som efterfrågas i olika givna situationer.

Frågor som regionala skillnader, skillnader mellan åldrar och bakgrunder bland mtb-cyklisterna skulle vara värdefulla att arbeta vidare med för att uppnå en träffsäker kommunikation kring mtb-leder. Lika så för kunskapsnivån kring allemansrätten. Det ideella engagemanget har visat sig mycket viktigt i arbetet med mtb-leder, vidare bör tillvaratagandet av detta och lokalt framgångsrika exempel undersökas ytterligare.

Myndigheter

Svenska myndigheter har en central roll utifrån:

- Vilka riktlinjer man skapar,
- vilka incitamentsprogram man kan driva fram, samt
- hur man väljer att tolka lagar och föreskrifter.

Vi ser Naturvårdsverket som den mest centrala och viktiga myndigheten i fråga om riktlinjer och tolkningar. Tillväxtverket och Jordbruksverket har haft en central roll i att skapa ekonomiska incitament för nya leder och/eller upprustning av befintliga. Deras möjligheter kommande år är inte givna.

Även kommuner, regioner och länsstyrelser spelar en viktig roll. Dels då de oftast är samordnare eller ledansvariga, dels för att det är hit den stora ideella

sektorn vänder (borde vända) sig för stöd och råd kring underhåll och utveckling. En annan viktig roll som de spelar är att det är de som skapar lokala bestämmelser och reservatsföreskrifter, och de bör därför ses som väldigt centrala för hur utvecklingen av mtb-leder kan ske. Kommuner är vidare ofta även markägare i naturområden.

Här behöver även politikens betydelse lyftas fram då myndigheter måste agera på de uppdrag de ges och de medel de tilldelas. Snävt ställde uppdrag kan utesluta mountainbike från både friluftsliv och sporten, på samma sätt som riktade uppdrag skulle kunna främja utvecklingen.

Jägare

Utifrån en jägares perspektiv är det fullt förståeligt att en ledbaserad aktivitet kräver större hänsyn, planering, krav på dialog mm för att både kunna bedriva en god jakt men också hålla en hög nivå av säkerhet.

Jakten har också genomgått en tydlig förändring de senaste tjugo åren där den idag kan generera goda intäkter till markägare och rimligen bör ses som en del av deras produktion. Detta gör också att markägare inte bara ser till eget jaktintresse när de argumenterar emot cykling i deras skogar, de har även kunder som betalar stora pengar för sin upplevelse av naturen.

Förslag och prioriteringar

Vi tror inte att nationella riktlinjer är något som skapas och blir bärkraftigt utan löpande och inkluderande dialog mellan alla olika inblandade aktörer. Därför behövs en aktiv förvaltning som kan driva på. Det vore enligt oss önskvärt med en nationellt koordinerande organisation som i sin tur jobbar med arbetsgrupper. Förslag på teman är:

- gradering, information och säkerhet
- organisering, avtal och betallösningar
- Den fysiska leden, bilagor till anläggnings AMA och Naturvårdsverkets skrift Friluftsanordningar
- Upplev och utveckla. Skapa mervärden runt de regionala mtb-lederna.

Den nationellt koordinerande organisationen bör även jobba med och mot andra intresseorganisationer kring goda möten i naturen. På sikt skulle även frågor runt guidning, instruktörer och byggnation av pumptracks och skill-areas kunna lyftas in. Till sist vore det av stort värde om man även kunde tillhandahålla löpande målgruppsanalyser och information om vad som händer i branschen. Trender inom cykelsporten och mtb i stort har förändrats avsevärt på 10 år och visar inga tydliga tendenser på att stanna av. Nya vanor som till exempel elcykelns popularitet är också viktiga att följa både nationellt och i relation till omvärlden.

Vi anser dock att två områden är mer centrala för, och prioriterade i, framtagandet av nationella riktlinjer.

1. Gradering

Det viktigaste området enligt oss är att skapa en helhet kring säkerhetstänket runt publika mtb-leder. Gradering av ledernas tekniska svårighet är där det viktigaste instrumentet. Det förekommer en någorlunda bred överenskommelse kring tillämpning och definition. Men inte tillräcklig för att kunna lanseras.

En arbetsgrupp borde relativt skyndsamt sättas samman och nå fram en konsensus för framtida tillämpning. Även lämpliga skall-krav och bör-krav för hur graderingen ska kommuniceras kring olika typer av spår behöver fastläggas.

Graderingen kan även spela en viktig roll som vägledning för hur leder kan och ska utformas. Det kommer därför vara viktigt att titta både på graderingens roll som information till cyklisten och graderingens roll som vägledning för den som bygger, underhåller och ansvarar för en led.

Då säkerheten på lederna har tagits fram i ljuset av Konsumentverket är vårt råd vidare att kopplat till graderingen jobba efter en riskmodell liknande den man använder i Danmark eller inom ITRS, så att cyklister kan koppla möjliga risker/konsekvenser vid fall/olycka på leden till dess utmålade tekniska svårighet.

1. Gradering

2. Organisering

En led som ska användas som publik led ska ha en organisation bakom sig. Det finns goda exempel från vandringen hur man som kommun och region kan organisera samordning och ansvar kring leder. Vi ser inga själ att inte jobba på samma sätt med mtb-leder. Det vi ser är att det finns fler privata och ideella aktörer som är/kan vara både ledsamordnare och ledansvariga.

Riktlinjer kring organisering och huvudmannaskap kan behöva skapas och anpassas utifrån detta behov. I organiseringen ligger också ansvaret att skapa goda relationer med andra intressenter, säkerställa avtal mellan markägare och ledansvarig, se

till försäkringsfrågor och säkerheten ute på lederna genom tillsyn och underhåll. Det finns en hel del goda exempel att inspireras av, men man skulle behöva säkerställa åtkomst till material på en central plats. Varför inte samma upplägg som ramverket för vandring med en central hemsida?

2. Organisering

Vägledning

Till denna rapport skrivs en kortrapport, tips för dig som ska utveckla leder för mountainbike. Kortrapporten följer mallen för vandringens ”Guide för att utveckla hållbara vandringsleder för turism”. Men kortrapporten är ingen guide, utan ska vara ett stöd i processen vid framtagandet av mountainbike leder genom att väcka frågor och ideér som kan hjälpa ledprojekt framåt. Fokus är inte mot turism, utan likt hela rapporten tittar vi på alla leder som kan användas publikt av mountainbikecyklister.

Kortrapporten ska med relativt små medel kunna uppdateras och bli mer av en guide i framtiden. Som vi lyft fram krävs det då att den nationella processen att ringa in riktlinjer och standarder som kan utformas till satta kvalitetskriterier tas fram. Med dessa bitar på plats återstår inte mycket arbete av en hemsida som kan matcha vandringens ramverk och där man kan ta del av mallar och underlag från runt om i landet so lever upp till kvalitetskriterierna.

ORDLISTA

Anläggnings AMA

En branschstandard för företag som erbjuder tjänster inom anläggningsarbeten.

Crosscountry

Kallas även XC och är ett tävlingsformat där man startar i grupp och tar sig runt en bana för egen maskin. Det är även vanligt att man beskriver generell motionscykling på stig med begreppet. Det finns olika tävlingsformat såsom XCO (olympisk variant med bana som körs varvsvis under 1-2 timmar) och XCM (marathonlopp med längre sträckning. Kan även köras som etapplopp)

Dirt

En samling stora hopp som möjliggör höga hopp och utförande av avancerade hopp

Downhill

I Sverige används begreppet oftast för utförsykling som kräver mycket fjärdring på cykeln och full säkerhetsutrusning. En av de mest extrema tävlingsformerna inom mtb. Banorna är branta, snabba och tekniska och går bara utför. Speciella cyklar används och lift används för att komma till toppen av banan.

Enduro

En tävlingsform på stigar och banor, upplagt kring att man kör tidtagna etapper längs en rutt där man tar sig runt utan tidtagning.

Fatbike

Cyklar med extremt breda däck som gör att man kan cykla i sand eller i snö och på skotterspår.

Flowtrail

Leder som byggs för att hjälpa cyklister att få en känsla av flow/flyt genom kurvor och över enklare hopp och böljande konturerar längs leden.

Freeride

Ett medialt populärt format med tillfälligt skapade spår och hopp för events och filminspelningar

Gravel

Grusvägscyking. Har de senaste åren vuxit fram en ny typ av cyklar som är en korsning mellan landsvägscykel och mtb. Möjliggör turer på grusväg och lättare stigar, men är inte en del av mtb som genre, men längre rutten kan kombineras.

Hardtail – Typ av cykel som bara har stötdämpning fram.

Heldämpad – Typ av cykel med stötdämpning på både fram- och bakhjul.

Parkcykling

Ett samlat utbud av byggda leder inom ett område. Oftast liftassisterad cykling med betoning på utförsykling.

POV, Point of view - Benämningen på video eller bild som är tagen från fotografens (cyklistens) synvinkel. Vanligt inom cykling då actionkameror används för att filma framåt under cykelturen.

Publik Led

Med publik led menar vi i rapporten stigar och leder som skyltats upp för både allmänhet och gäster att nyttja. Det finns en ansvarig avsändare av leden.

Pumptrack

Byggt bana som har bankade kurvor och böljande konturer som göra att man kan sig runt utan att trampa. Med en pumpande rörelse tar man sig runt. Populärt inslag i tätortsnära och destinationssatsningar. En bra lekplats för cyklande barn.

Skillsarea

Ett område med byggda hinder att

träna sin teknik på. Kan pedagogiskt utformas att förstå vilken typ av hinder man kan mötas av på olika graderade leder.

Slope style – En tävlingsform där man hoppar med mtb-cyklar och gör olika tricks.

Stigcykling

Ett svenskt begrepp som vuxit fram för att tydliggöra att mountainbikecykling handlar om en ledbaserad aktivitet där man vill cykla på stigar.

Trail

Betyder stig och används ofta som ett begrepp för att cykla på stigar. Se svenskans stigcykling.

Trailcenter

Som parkcyklingen, men kan även innehåller flera olika typer av stigar och leder och är inte lift assisterat.

XCO (Crosscountry Olympic)

Tävlingsform på bana som körs 4-7 varv beroende på längd. Alla startar samtidigt, lika mycket uppför som nerför.

KÄLLOR OCH REFERENSER

Litteraturlista

Huvudmannaskap för mountainbikeleder i Skåne, WSP åt Region Skåne 2021

På Två Hjul – Insikter och lärdomar om mtb destinationer, Kairos Future, 2017

Cykla Mountainbike, Andreas Danielsson, 2019 Calazo förlag

Drift af danske outdoorfaciliteter, Dansk Kyst- og Naturturisme, Danmarks Idrætsforbund og On Trail 2022

Trail Scale Intensity Circle, On Trail Danmark. Christoffer Riis Svendsen 2019

Bike Parks, IMBAs Guide to new school trails, Bob Allen, IMBA 2014

Trail Solutions: IMBA's guide to building sweet singletrack. Vernon Felton, IMBA 2004

Friluftsliv i alla väder nr 1 2022, Cajsa Rännar

Förstudie kring skånsk mountainbike. 2017. Fredric Piper. Insamlingsstiftelsen Skånsk MTB Utveckling

Ramverk för skånska mountainbike

leder, reviderad 2022 Fredric Piper. Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling

Mtb Branschmöte, Konsumentverket, presentation av resultat från konsumentverkets förstudie om säkerhet och mtb tjänster. 2021

Kartläggning och analys av cykelturism och cykelturisten, Kairos Future, 2015

The Strategy for scottish mountainbiking, 2019-2025. Progress Report 2022. DMBinS 2022.

Funäsfjällens förvaltningsmodell för spår och leder. Metodutredning finansierad av Tillväxtverket och Härjedalens kommun mfl.

Nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling. Regeringuppdrag N2017/04848/TS, Tillväxtverket

Friluftsanordningar – en vägledning för planering och förvaltning. Naturvårdsverket 2007

Bike Magazin nr 11 2022, Delius Klaußing Verlag, Tyskland.

Intervjuer 2022

Thomas Larsen Schmidt och Christoffer Rise Svendsen från On Trail Denmark,

Konferenser och föredrag

Glen Jacobs (world trails), IMBA Summit 2022 Val Di Sole, Italien

Olve Nortershug, (Trysil) Geilo

DIRTT seminary 2022 Geilo Norge

Lars Wram Jensen, (Geilo) Geilo DiRTT seminarer 2022 Geilo Norge

Scottish mtb Conference 2022, Aberdeen, Scotland

Mountain Bike Trail Planning, Construction and Maintenance.

Utbildningsmaterial från högskolekursen på Fagskolen i Viken, Norge.

Samt input från föreläsningar av Mark McClure.

Forskning och akademiska rapporter

BlueWeaveConsulting, 2021. Global Mountain Bike Market – Industry Trends & Forecast Report 2027.

Svensk Mountainbike: En attack mot stela traditioner. Jakob Trygg, Patrik Olsén. Kandidatuppsats, Mittuniversitetet 2022

Afmaerkning af mountainbikespor, Mathilde Kristensen, Jan Arvidsen och

Evald Bundgård Iversen. Forskningsenheten Active Living & Center for forskning i idraet, Syddansk Universitet m fl 2020

Frivillig Mountainbike-sporbygging i Danmark, Mathilde Kristensen, Jan Arvidsen och Evald Bundgård Iversen. Forskningsenheten Active Living & Center for forskning i idraet, Syddansk Universitet m fl 2021

Utvecklingsförslag för rid- och mountainbikingslingor i Järvallens naturreservat. Felicia Eckersten SLU Alnarp 2015

Markslitage i Fjällmiljö, en jämförelse mellan cykling och vandring. Annica Idestrom, 2000, Umeå Universitet

Mountainbiking and wildlife – disturbance experiments on roe deer in Switzerland. Martin Wyttenbach Institute of Natural Resource Sciences. Presenterad 2017 i Agued Portugal.

KÄLLOR OCH REFERENSER

Desktop

Östersund	https://visitostersund.se/cykla-i-ostersund
Åre	https://www.skistar.com/sv/vara-skidorter/are/sommar-i-are/cykling/are-bike-park/
Funäsfjällen	https://www.funasfjallen.se/sommar/gora/cykla/
Vemdalen	https://www.vemdalen.se/spar-och-leder/cykelturer/
Lofsdalen	https://www.lofsdalen.com/sv/stigcykling-i-lofsdalen
Biking Dalarna	https://www.visitdalarna.se/biking/biking-dalarna
Biking Bergslagen	https://bergslagencycling.se/karta/
Biking Värmland	https://visitvarmland.com/destinationer/biking-varmland/
Väst Sverige och Västkuststiftelsen	https://www.vastsverige.com/naturupplevelser/cykla/mountainbikecykling/
Visit Småland	https://www.visitsmaland.se/sv/upplevelser/natur-och-aventyr/mtb-och-pumptrack
Mountainbike Lappland	www.laplandresorts.se
Cykla i Skellefteå	https://www.visitskelleftea.se/sv/guider/aktiviteter/cykling/
Cykla i Umeå	https://visitumea.se/sv/cykla
Cykla Höga Kusten	https://www.hogakusten.com/sv/upplevelser/natur-friluftsliv/cykling?order=alphabetical
Dynamo Sundsvall	https://naringslivsbolaget.se/dynamo-sundsva
Järvsö Bikepark	https://www.jarvsobergscykelpark.se
Destination Järvsö	https://jarvso.se/cykla/
Mohed MTB	https://mohedmtb.se
Biking Gästrikland	https://www.bikinggastrikland.se
Trails of Västmanland	https://www.trailsofvastmanland.se/mountainbike/
Kisa MTB Park	https://kisamtbpark.com
Biking South East	https://www.bikingsoutheast.se
MTB Skåne	https://mtbskane.se
http://www.falustigcyklister.se	
https://dmbins.com/	
https://www.mountainbike-tourismusforum.de/en/	
https://www.trysil.com/Gjore/Sommer/sykkel/	
www.dimb.de	
www.imba.com	
www.imba-europe.org	
https://ontrail.dk	

KÄLLOR OCH REFERENSER

<https://www.dolomitipaganellabike.com/en>
www.ITRS.Bike
www.Ramverkvandring.se
<https://naturturismforetagen.se/turism-pa-annans-mark/>
<https://www.lansstyrelsen.se/jamtland/besoksmal/naturreservat/valadalen.html>
<https://pro.eurovelo.com/download/document/10-Patrick-Jansen-Products-2014-Sustainable-trail-Basel-3.pdf>
<https://www.laholm.se/cyklaschysst>
<https://folkhalsa.com>
<https://www.slao.se/content/uploads/2022/06/Lilla-Grona-for-hemsida-2022.pdf>

Kunskapsinhämtning (enkäter)

Riktad enkät mot kommuner, destinationer och regioner (49 Respondenter)
En jämförelsegrupp av kommuner, destinationer och region (18 Respondenter)
Riktade enkät Ledbyggare (12 respondenter)
Riktad enkät markägarorganisationer/ren-samenäring (17 Respondenter)

Kunskapsinhämtning (Referensgrupp)

Arbetet med rapporten har gjorts i parallell dialog med en referensgrupp som löpande har bidraget med underlag, erfarenheter och synpunkter på såväl innehåll som upplägg. Referensgruppen har bestått av representanter från:

Smålands Turism	Friluftsrämjandet
Västkuststiftelsen	Svenska Cykelförbundet
Västsverige	Naturvårdsverket
Biking Dalarna	LRF
Visit Värmland	
Trails of Västmanland	Västkuststiftelsens utkast på ramverk
Bergslagen Cycling	(organisering, förvaltning och fysisk
Destination Järvsö	led)
Tillväxtverket	
Svensk Cykelutveckling	Trails of Västmanland Manual
Sweden Mountainbike	(organisering)

CHECKLISTA FÖR DITT LEDPROJEKT OCH KRING ORGANISERING

Mål med mountainbike led/leder?

- ☐ Lokal led/er för motion och friluftsliv
- ☐ Led/er som del av regionalt utbud
- ☐ Led/er som del av destination

Vem är den tänkta cyklisten på leden/lederna?

.....

Vad vill ni att cyklisten ska säga om leden/lederna efter att ha cyklat leden?

.....

Vem kommer vara projektägare för etableringen av leden?

- ☐ Ideell förening/grupp
- ☐ Kommun/region
- ☐ Turistorganisation
- ☐ Privat kommersiell aktör

Vem kommer vara ledansvarig?

Kommer ledansvarig vara i kontakt med övergripande kommunal eller regional ledsamordnare?

- ☐ Ja Av vem?
- ☐ Nej

Är genomförandet finansierat?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Budget (tkr)

.....

Finns planerad budget för drift och underhåll av färdiga led/lederna?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Årlig budget (tkr)

.....

Finns avtal om markupplåtelse med berörda markägare?

- ☐ Ja, skriftligen med samtliga berörda markägare
- ☐ Ja, dokumenterad överenskommelse med samtliga berörda markägare
- ☐ Nej

Kommer försäkringar att tecknas för leden?

- ☐ Ja, ansvarsförsäkring gentemot markägaren
- ☐ Ja, ansvarsförsäkring gentemot nyttjare av leden
- ☐ Nej

Vilka förarbeten har gjorts?

- ☐ Förstudie
- ☐ Arbetsplan/Masterplan
- ☐ Upphandlingsunderlag
- ☐ Inga dokumenterade förarbeten (men idéskiss, medborgarförslag etc finns)

Har projektplan och genomförandeplan varit ute på samråd?

- ☐ Ja, Länsstyrelsen
- ☐ Ja, Kommunen
- ☐ Ja, lokala och regionala intressegrupper
- ☐ Nej

Har ni ett system för felanmälningar?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

CHECKLISTA FÖR DEN FYSISKA LEDEN - KRING SÄKERHET OCH INFORMATION

För ni statistik över olyckor och var de inträffar?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Kommer lederna finnas att ladda ner som GPX fil?

- ☐ Ja ☐ App ☐ Hemsida
- ☐ Nej

Kommer information om ledernas sträckning och angoringspunkter finnas på app och/eller hemsida?

- ☐ Ja ☐ App ☐ Hemsida
- ☐ Nej

Har ni ett system för tillsyn och skötsel av leden?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Har entreprenören/genomförande organisation av ledbygget kunskap inom följande områden?

- ☐ Gradering av tekniska svårighet av mountainbike leder
- ☐ Förståelse för olika cyklister efterfrågan av upplevelse på leden
- ☐ Förståelse för säkerhet och riskbedömning av leden kopplat till dess svårighet
- ☐ Förståelse och kunskap om hållbara metoder för att förhindra erosion på leden

Har ledförvaltaren kunskap inom följande områden?

- ☐ Gradering av tekniska svårighet av mountainbike leder
- ☐ Förståelse för olika cyklister efterfrågan av upplevelse på leden
- ☐ Förståelse för säkerhet och riskbedömning av leden kopplat till dess tekniska svårighet
- ☐ Förståelse och kunskap om hållbara metoder för att förhindra erosion på leden

Vilken hjälp ger ni besökande cyklister med information

- ☐ Hjälp att förstå ledens tekniska utmaning genom graderingskala
- ☐ Information om ledens längd och höjdmeter (fysiska utmaning)

- ☐ Information om området och vad man kan uppleva längs leden
- ☐ Information om säkerhet och ansvar
- ☐ Karta över led
- ☐ Ledmarkering till, från och runt leden
- ☐ Information på app
- ☐ Information på hemsida
- ☐ Infopoints vid ledentré och/eller parkering
- ☐ Lämplig skyddsutrustning och cykel för specifika leden
- ☐ Hur man bör agera vid tillbud eller olycka

Är leden enbart för mountainbike eller delas den med andra utövargrupper

- ☐ Enbart för mountainbike
- ☐ Öppen led för alla

Kommer det framgå av ledmarkeringen om det är en specifik mountainbike led eller om det är en led för delat brukande?

0 Ja 0 Nej

Är leden öppen för el assisterade mountainbikes som av trafikverket klassas som cykel?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Finns det planerad utrymning- och tillfartsvägar till led/lederna för t ex ambulans och säkerhetspersonal?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Finns de planerade kunskapshöjande insatser för de som kommer vara involverade i genomförande och underhåll av leden/lederna?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Finns det parkeringsmöjligheter att nyttja kopplade till leden?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

CHECKLISTA FÖR DEN FYSISKA LEDEN - KRING SÄKERHET OCH INFORMATION

Finns det information om hur man når leden med kollektiv trafik?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Vilken byggmetod är önskvärd för genomförandet av leden?

- ☐ Rake n ride (räfsa fram leden)
- ☐ Handbyggd (röja bort sly, gräva och skapa led för hand och med hjälp av lättare handmaskiner)
- ☐ Maskinbyggd (grävmaskin och lokalt material längs leden)
- ☐ Ingenjörbyggd (grävmaskin och importerade material i olika fragment)

Är anlitad entreprenör eller förening införstådda med

- ☐ Mål med leden
- ☐ Tänkta cyklisten för leden
- ☐ Tänkta svårighetsgraden av leden
- ☐ Vilken upplevelse ni vill att cyklisten ska få av att cykla leden
- ☐ Tillstånd och begränsningar i området för ledens anläggande
- ☐ Projektets budget

CHECKLISTA VID UPPHANDLING OCH GENOMFÖRANDE

Har ni säkerställt entreprenörens eller föreningens kunskaper inom följande områden?

1. Gradering av tekniska svårighet av mountainbike leder
 - ☐ Ja
 - ☐ Nej
2. Förståelse för olika cyklisters efterfrågan av upplevelse på leden
 - ☐ Ja
 - ☐ Nej
3. Förståelse för säkerhet och riskbedömning av leden kopplat till dess svårighet
 - ☐ Ja
 - ☐ Nej
4. Förståelse och kunskap om hållbara metoder för att förhindra erosion på leden
 - ☐ Ja
 - ☐ Nej

Kan anlitad entreprenör eller förening ange referensprojekt som ni kan titta på innan anlitandet?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Har anlitad entreprenör eller förening erforderlig försäkring och tillstånd för uppdraget?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Kan anlitad entreprenör eller förening uppvisa lämplig riskbedömning och handlingsplan kring arbetsmiljö och miljöskada?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Är markägaren informerad om att anläggandet påbörjas?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Har anlitad entreprenör eller förening beviljats tillstånd att nyttja tillfartsvägar etc vid anläggandet?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Är samtliga samråd och tillstånd på plats?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Finns det angiven och tillgänglig plats för entreprenör/förening att

- ☐ Upprätta byggsite. Plats för förvaring av byggbod, maskiner, bränsle, verktyg mm
- ☐ Upprätta materialdepåer längs leden
- ☐ få tillgång till vägar till och från olika anslutningspunkter längs den tänkta leden

Har ni under arbetets gång kontrollerat genomförandets kopplingar till

- ☐ Mål med leden
- ☐ Tänkta cyklisten för leden
- ☐ Tänkta svårighetsgraden av leden
- ☐ Vilken upplevelse ni vill att cyklisten ska få av att cykla leden
- ☐ Att tillstånd och begränsningar i området för ledens anläggande följs
- ☐ Risker och konsekvenser för cyklisten på leden
- ☐ Ledens utformning för minimal påverkan av erosion
- ☐ Ledens utformning för att hålla cyklisten på leden
- ☐ Ledens utformning för att hålla vatten borta från leden

CHECKLISTA VID UPPHANDLING OCH GENOMFÖRANDE

Har ni genom slutbesiktning kontrollerat genomförandets kopplingar till

- ☐ Mål med leden
- ☐ Tänkta cyklisten för leden
- ☐ Tänkta svårighetsgraden av leden
- ☐ Vilken upplevelse ni vill att cyklisten ska få av att cykla leden
- ☐ Att tillstånd och begränsningar i området för ledens anläggande följs
- ☐ Risker och konsekvenser för cyklisten på leden
- ☐ Ledens utformning för minimal påverkan av erosion
- ☐ Ledens utformning för att hålla cyklisten på leden
- ☐ Ledens utformning för att hålla vatten borta från leden