

TVK

Næranlegg Nilsbyen

Tillegg til Prosjektbeskrivelse

23.1.2018



Contents

1	Innledning	3
2	Mulig vinterbruk av sykkelanlegget	4
3	Nærmere beskrivelse og omfang av terrenginngrep.....	5
3.1	Illustrasjonsbilder.....	5
3.2	Overordnet prinsipp for sykkelanlegget.....	11
3.2.1	Ryggrad av blå løyper	11
3.2.2	Oppdeling i teiger	11
3.2.3	Spesialkompetanse	11
3.3	Omfang og kvantifisering av tiltak.....	12
4	Parkering og trafikk.....	15
4.1	Trening og hverdagsbruk.....	15
4.2	Konkurranser og arrangementer	15
4.3	Mulige tiltak	15

1 Innledning

Dette dokumentet er et tillegg til dokumentet "Næranlegg Nilsbyen" fra 19.12.2017, og må ses i sammenheng med dette.

Tillegget består av disse punktene, som begge omhandler sykkeldelen av anlegget:

- Mulig vinterbruk av sykkelanlegget
- Nærmere beskrivelse og omfang av terrenginngrep ifm. sykkelanlegget
- Parkering og trafikk

2 Mulig vinterbruk av sykkelanlegget

I utgangspunktet har vi planlagt for et sykkelanlegg som skal brukes om sommeren. Vi ser allikevel at vinterbruk kan bli et tema, ut fra flere forhold:

- Ustabile vintre mtp. snømengde
- Utbredelse av "fatbikes" – sykler med svært brede dekk som er egnet til bruk på snø

Sykelstiene vil da kunne benyttes om vinteren, både med fatbikes og vanlige terrengsykler. Sykelstiene kan f.eks. beinråkkes, med eller uten truger. Det blir da en hard såle som kan sykles på. Det er også mulig å kjøre opp sykkelløyper med snøskuter, men vi tror at det da trengs større plass mellom trærne enn det vi ser for oss for vårt anlegg her.

Dersom sykling på disse stiene blir aktuelt, så må det tas hensyn til at skitraséene prepareres for skigåing om vinteren. Evt. sykkelaktivitet må da ikke komme i konflikt med dette.

- Skisporene må ikke bli ødelagt av sykling
- Kollisjoner mellom syklist og skiløper må forebygges og unngås

Vi kan i parentes bemerke at vi tror denne type vintersykling (fatbikes i skogen) ikke vil "ta av" i Trøndelag med det første, til det står skitradisjonene litt for sterkt her. TVK vil heller ikke ha dette som et tilbud i barne- og ungdomsgruppene pr. nå, både fordi vi mener allsidighet er viktig for barn, og fordi vi ikke ønsker å bidra til utstyrsjaget. Men mulighetene for vintersykling i skogen er tilstede, og vi har observert fatbikes i Bymarka vinteren 2017/18.

Ved svært snøfattige vintre, med eller uten barfrost, kan sykkelanlegget benyttes med vanlige terrengsykler, med piggdekk om nødvendig.



3 Nærmere beskrivelse og omfang av terrenginngrep

Vi vil her forsøke å gi et inntrykk av omfanget av de tiltak vi ønsker å gjøre, og kvantifisere i den grad det er mulig. De tallene vi presenterer kommer fra tidlig løypeutkast, det endelige resultatet vil avvike fra dette. Men det bør gi pekepinn. Se oppsummering i kap 3.3.

Når det gjelder inngrep, så vil det i hovedsak dreie seg om bygging av stier og elementer i skogen. En sti som benyttes til terrengsykling er vanligvis en smal sti (mellom ½ og 1 meter), og vi følger terrengets kurvaturer. I bratt lende må det gjerne bygges svinger (180° "hårnålssvinger"), og dette innebærer et litt større inngrep enn en sti i flatt terreng.

Skitraséene bruker vi slik de er, derfor vil det ikke bli inngrep av betydning i skitraséene.

3.1 Illustrasjonsbilder

De følgende bilder viser eksempler på aktuelle inngrep der løype må bygges. Graden av inngrep vil variere, ut fra terrengets helningsgrad og underlag, om det skal lages elementer som svinger, kuler, hopp osv.

Generelt kan vi si at jo brattere terreng, jo mere bygging kreves.

Noen av eksemplene har preg av å være "naturlige" stier, mens andre er tydelig bygde. Vi har forsøkt å finne bilder som vi tror kan være relevante for prosjektet i Nilsbyen. bl.a. mtp. løypas bredde og type tiltak.

Flatt terreng. Liten grad av opparbeiding.



Stier med enkle, bygde elementer.

NB! Løypebånd benyttes bare under (større) konkurranser, ikke under trening



Opparbeidelse av svinger/kurver i lett skrånende terreng, vha grus av passende kvalitet



Våte områder og bekker kan krysses vha. klopper, slik at terrengslitasje unngås



I bratt terreng kan "switchbacks" (180° svinger) etableres. Jo brattere terreng, jo mere arbeid med å bygge slike. Lokal masseforflytning (grave ut på oversiden av kurven, fylle opp på nedsiden).

Dette er et aktuelt tiltak i de bratteste delene av området.



Diverse elementer



Benytte naturlige elementer i terrenget



3.2 Overordnet prinsipp for sykkelanlegget

3.2.1 Rygggrad av blå løyper

Et styrende prinsipp for oss er at vi ønsker å **etablere en rygggrad av blå løyper**.

Generelt opererer vi med ulike vanskelighetsgrader, denne skalaen er også kjent fra bl.a. slalåmbakker:

- Grønne løyper: Svært enkle stier og grusveier
- Blå løyper: Enkle stier med god flyt uten krevende elementer
- Røde løyper: Stier med vanskelige tekniske elementer som krever høy mestringsgrad
- Svarte løyper: Svært vanskelige stier. Krever svært høy mestringsgrad

Den viktigste brukergruppen vil være barn og unge, og nybegynnere. Anlegget blir også viktig for rekruttering. Dette er hovedgrunnen til at vi ønsker å etablere en rygggrad av blå løyper – vi vil ha en løype hvor *alle* kan sykle.

Som et tillegg til den blå rygggraden etablerer vi røde og svarte stier, gjerne parallelt med den blå, slik at vi får utfordringer også for de viderekomne, samt gi de yngre noe å strekke seg etter.

3.2.2 Oppdeling i teiger

Vi har identifisert noen "teiger", dvs. skogområder som ligger innenfor den ytre grensa (se oversiktskart på s. 8 i prosjektplanen).

Samlet sett skal løypa tilfredsstillende krav til en konkurranseløype mtp:

- Lengde
- Total stigning
- Vanskelighetsgrad
- Variasjon
- Fleksibilitet mtp. ulike løypelengder og vanskelighetsgrad

Samtidig skal anlegget være hensiktsmessig i treningssammenheng:

- Ulike grupper skal kunne trene samtidig med andre grupper ved å dele teigene seg i mellom
- Teigene kan ha ulik "profil" med tanke på vanskelighetsgrad og variasjon i tekniske elementer
- Løypa skal gi relevante utfordringer

3.2.3 Spesialkompetanse

Vi har klare ambisjoner om å knytte til oss spesialkompetanse for planlegging og bygging. Vi vil skape et anlegg som folk ønsker å komme tilbake til, og da må løypa gi riktige og varierte utfordringer for brukerne, og den må være morsom å sykle i.

Derfor må vi også sørge for at det tåler mye bruk. Noen sentrale stikkord her er: Maks og ideell helningsgrad (for å unngå at vann følger stien og graver den ut), riktig drenering, bruk av riktig type grus og annen masse, anlegget skal se "pent" ut (ikke stikke seg ut som et fremmedelement i skogen).

3.3 Omfang og kvantifisering av tiltak

For etablering av stier har det ofte vist seg at lette løyper (grønne og blå) krever mere tilrettelegging/bygging enn røde og svarte løyper:

- Lette stier har god "flyt", mikroterrenget er jevnet ut, gjerne ved bruk av grus eller treverk der det er egnet. Kan sammenlignes med de oppgrusede stiene i Bymarka, som f.eks. stien som går fra Kobberdammen ned til Lavollen. Denne ble gruset opp for noen år siden, og da ble den lettere å sykle på (selv om det kanskje ikke var intensjonen). Når man skal lage slike stier fra grunnen av, så er det relativt arbeidskrevende.
- Vanskelige stier kjennetegnes typisk av røtter og steiner, og gjerne innslag av våte og sleipe partier. En slik sti kan i prinsippet lages ved at man går med en kraftig ryddesag og fjerner bunnvegetasjonen, så starter man rett og slett å sykle, og da blir det en sti. Det blir ikke nødvendigvis en bærekraftig sti med denne framgangsmåten, så det må legges ned litt mere arbeid mtp. trasévalg, helningsgrader osv. Men man trenger ikke samme grad av utjevning av terrenget, like mye grus osv. som i de grønne og blå stiene.

Vårt ønske om en basis av blå løyper vil trolig medføre noe høyere byggekostnad. Men vi har stor tro på at dette vil gi oss et mye bedre anlegg som er godt tilpasset behovet og de brukergruppene som vi faktisk bygger anlegget for.

I en tidlig fase lagde vi et utkast til en komplett løypetrasé. Løypa ble delt opp i segmenter, og vi kategoriserte segmentene. Se kartbilde på side 14. (Området som omfattes av segmentene 28, 29 og 30 har vi i ettertid tatt ut av planen.) Det endelige forslaget kommer til å avvike fra dette, men det gir en pekepinn på omfanget.

De ulike kategoriene er bl.a:

- Terreng (ja/nei)
- Type (skiløype, sti, nedkjøring, klatring)
- Status (OK, Må bygges)
- Lengde
- Tiltak

Total lengde på løypa er 5.9 km. Dette inkluderer også de segmentene som følger skitrasé.

Når vi ser på de segmenter som er definert som "Terreng", så har vi 2.5 km. Av dette er ca 1 km på eksisterende sti.

Det som er definert som "MÅ BYGGES" er totalt 1.5 km.

Hvis vi ser på de segmenter hvor vi har et **større tiltak**, så blir summen **0.9 km**:

Seksjon	"Terreng"	Type	Opp eller ned?	Status	Distanse i løypa ved segmentets slutt	Segmentets lengde (meter)	Tiltak	Kompetanse?	Kompleksitet, 1-	Er tiltaket påkrevd for å ta i bruk dette segmentet?
5	Ja	Nedkjøring	Ned	Må bygges	780	110	Bygge sti og nedkjøring	Ekstern	2	Nei
14	Ja	Nedkjøring	Ned	Må bygges	2650	130	Bygge sti og nedkjøring	Ekstern	3	Ja
17	Ja	Tabletop, gaps	Ned	Må bygges	2800	60	Bygge Table top/gaps/kuler	Ekstern	3	Ja
18	Ja	Sti	Ned	Må bygges	2850	50	Bygge sti med bro (eller hopp) over 2 grøfter	Egen, med hjelp	2	Ja
19	Ja	Slalåmsvinger	Ned	Må bygges	2900	50	Bygge kurver/svinger	Ekstern	2	Ja
21	Ja	Teknisk klatring	Opp	Må bygges	3110	130	Bygge teknisk klatring	Ekstern	3	Ja
23	Ja	Nedkjøring	Ned	Må bygges	3370	40	Bygge nedkjøring	Ekstern	2	Ja
25	Ja	Rock garden / hopp	Ned	Må bygges	3690	20	Bygge Rock Garden og hopp	Ekstern	3	Ja
27	Ja	Sti	Flatt	Må bygges	4880	300	Bygge sti. Bygge bruer over grøfter. Noen doserte svinger. Et vanskelig A-spor i inngangen til området	Egen, med hjelp	2	Ja
						890				

Når vi har fått utarbeidet en mere konkret plan fra konsulentselskap, så vil både løypetrasé og tiltak som beskrevet over bli ganske forskjellig. De skisser og tall som her er framlagt, samt eksempelbildene, vil allikevel gi en pekepinn på omfanget av tiltaket. Det at vi vil bruke eksisterende skitrasé vil fortsatt gjelde, slik at det uansett ikke vil være nødvendig å bygge *hele* sykkelløypa fra bunnen av.

Oppsummert:

Bredden på en sti som bygges er typisk mellom ½ og 1 meter.

Lengden på ulike deler av det opprinnelige forslaget til løype:

Total lengde	5.9 km	
Skitrasé	3.4 km	Ingen tiltak av betydning
Eksisterende sti	1.0 km	Kan brukes slik de er, men kan på sikt bli behov for slitasjeforebyggende tiltak (f.eks. grusing) enkelte steder
Sti som må bygges	1.5 km	Her må bygges stier, med ulike elementer (svinger, kuler, hopp osv)

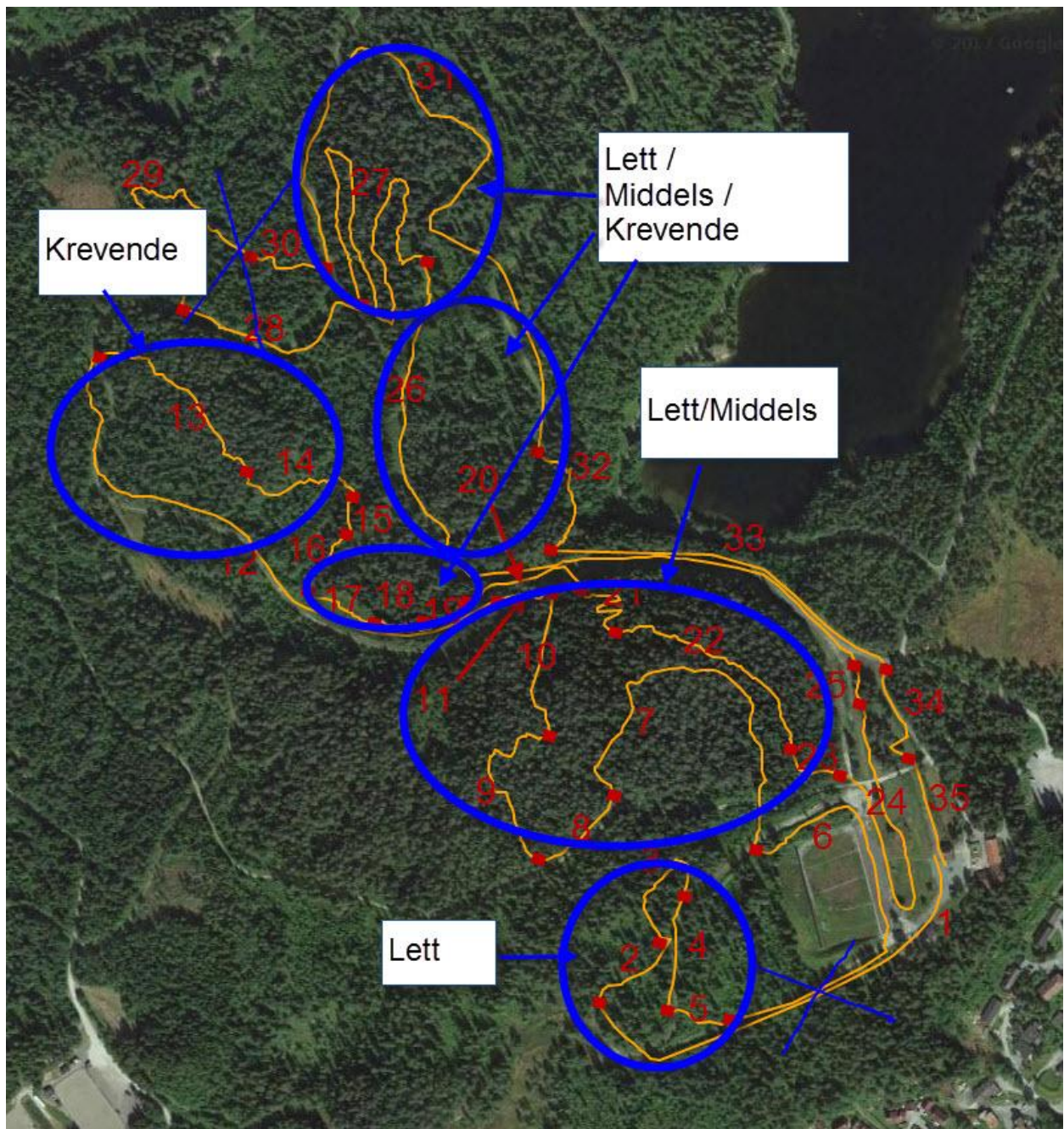
NB: Dette er som sagt basert på et første utkast, og det er ikke kvalitetssikret av instanser med kompetanse på bygging av slike anlegg. Det kan også tenkes at vi må gjøre tiltak på de eksisterende stier som vi ønsker å benytte, eller at vi ender opp med å ikke bruke eksisterende stier. Hvis vi, med utgangspunkt i løypeforslaget, definerer at alt som er utenfor skitrasé må bygges, så blir tallet **ca. 2.5 km**.

I tillegg kommer ferdighetsløypa, som ønskes anlagt ved stadion, samt at vi ønsker å utvikle det området vi kaller "Skileiken", ved å bygge hopp og kuler som kan brukes både om sommeren og vinteren (ref. pkt 10 på side 18 i Prosjektbeskrivelsen).

Kart som viser første utkast til løype. Tallene i rødt er de ulike segmentene, ref forrige side.

Den endelige løypa (gul strek på kartet) blir høyst sannsynlig ganske annerledes enn dette forslaget.

De blå ringene, "teigene", er fortsatt gjeldende som et forslag fra oss. Dvs. at vi ønsker å bygge løyper/stier innen hver av disse teigene, og teigene kobles sammen vha. skitraséene.



4 Parkering og trafikk

Et særtrekk ved sykling som idrett, er at vi benytter samme redskap i treningen som det redskapet vi bruker til å frakte oss til trening, nemlig en sykkel.

4.1 Trening og hverdagsbruk

Svært mange bruker sykkel for å komme seg på trening. Fra aldersgruppen ca 10-12 år og opp så sykler nesten alle til trening, i alle fall de som bor på Byåsen. Bare de minste barna blir kjørt, samt de som bor langt unna. Med dagens aktivitetsnivå i klubben er eksisterende parkeringskapasitet mer enn bra nok, og det vil heller ikke bli vesentlig øket trafikkmengde.

Hvis aktiviteten i TVK tar seg opp, så vil vi kunne bruke Granåsen for parkering. Det er særdeles enkelt å komme seg fra Granåsen til Nilsbyen med sykkel. Det er bare de aller minste som vil synes at stigningen fra Granåsen til Nilsbyen vil være litt slitsom.

Når andre sykkelklubber som bare har voksne medlemmer skal trene i Nilsbyen, så vil bortimot 100% av deltakerne ankomme med sykkel og ikke med bil.

Organiserte sykkeltreninger avsluttes før høstferien, mens skiklubbene starter sine treninger da. Tilsvarende på våren: Skitreningene avsluttes før påske, mens sykkeltreninger starter opp tidligst første uke etter påske. Det er altså ingen sesongmessig overlapp mellom ski og sykkel for aldersgruppen opp til 16 år, og det blir i så måte ikke behov for dobling av kapasitet for parkering og trafikkavvikling.

Vi kan med andre ord ikke se at sykkeløkt i området vil medføre vesentlig endring i parkeringsbehov eller i trafikksituasjonen inn til området.

4.2 Konkurranser og arrangementer

Under lokale konkurranser anses dagens kapasitet å være tilstrekkelig.

Hvis det blir aktuelt med større konkurranser så vil Granåsen kunne fungere som parkering. På NorgesCup-ritt så får hvert lag eller klubb tildelt en plass for lagstelt på stadion, og da følger nødvendigvis en eller to parkeringsplasser med. Klubbene organiserer seg da slik at man sender utstyr og reservedeler med de(n) bilen(e) som får kjøre helt fram. De andre må parkere på annen anvist plass, og det er ikke uvanlig at dette er et stykke unna. Distansen Granåsen - Nilsbyen er i så henseende akseptabelt. På denne måten blir trafikkbelastningen opp til Nilsbyen lav. Hvis vi anslår at det er 25 lag som har med telt, så blir det 25 biler. I tillegg kommer arrangørenes biler. Dette er godt innenfor dagens kapasitet, og langt under den trafikkmengde som man har ved mange av dagens arrangementer i Nilsbyen.

4.3 Mulige tiltak

Vi tror det skal være mulig på sikt å utvide dagens parkeringsplass på nedsiden av anlegget opp mot en dobling av dagens kapasitet.