



Rana Bike Park

Utvikling av et helhetlig anlegg for
terrengsykling og aktivitet i Mo i Rana



INTRODUKSJON:

Hvordan kan vi styrke Mo i Ranas posisjon som sykkeldestinasjon?



Foto: Lars Storheim

Hvordan kan vi skape en møteplass som samler mennesker gjennom bevegelse, mestring og naturopplevelser?

Hvordan kan vi utvikle et anlegg som gir aktivitet og glede året rundt - for barn, ungdom, familier og besøkende til Helgeland?



Rana Bike Park er svaret på dette.

Et sted der idrett, friluftsliv og fellesskap møtes, og der sykling blir en naturlig del av både hverdagsliv og reiseliv.

Introduksjon: Rana Bike Park



Terrensykling er en av de mest populære friluftsjaktivitetene globalt, og tiltrekker millioner med eventyr, trening og naturopplevelser.



Sykkelparker fungerer som viktige møteplasser for ryttere på alle ferdighetsnivåer, med godt vedlikeholdte stier og områder for ferdighetsutvikling.



Prosjektet svarer på **et økende behov for attraktive, varierte og lavterskel aktivitetstilbud i Mo i Rana**, med særlig fokus på barn og unge.



Rana Sykkelklubb har jobbet målrettet med å styrke rekruttering og aktivitetstilbud innen terrenisykling, og identifisert **Munklia og Båsmofjellet som ideelt område for sykkelpark**.



Målet er å løfte terrenisykling i Mo i Rana gjennom **beste praksis i landskapsarkitektur, bærekraftig stibygging og stedstilpasset planlegging**.



Prosjektet er forankret i Rana kommunes kommuneplan og idrettsplan, samt nasjonale mål om økt fysisk aktivitet, bærekraftig friluftsliv og styrking av folkehelse og lokal trivsel.



Parken er både et rekreasjonsanlegg og **en pådriver for lokal turisme og samfunnsengasjement**, som styrker regionens attraktivitet og støtter økonomisk utvikling.

1

NÅVÆRENDE BEHOV, VISJON OG POTENSIAL



Foto: Lars Storheim / Hallingspranget

Mo i Rana har et sterkt og voksende sykkelmiljø, men mangler i dag et moderne anlegg som gjør sykling tilgjengelig, trygt og utviklende for alle aldersgrupper. Samtidig står kommunen midt i en viktig satsing på folkehelse, aktivitet, grønn mobilitet og attraktive nærmiljø.

Nåværende sykkeltilbud i regionen

Hva finnes fra før:

- Noen uformelle stier og tråkk som benyttes til sykling, hovedsakelig i nærskog og bymark.
- Asfalterte og grusede turveier egnet for sykkeltransport og rekreasjon.
- Organisert landeveissykling og mosjonsritt i regi av Rana Sykkelklubb.
- Sykkelbruk i forbindelse med Skillevollen som utgangspunkt for treningstur i Båsmofjellet.
- To små anlegg med begrenset brukervedi på Selfors og Lyngheim.



Rana kommune har per i dag begrenset tilbud innen tilrettelagte sykkelanlegg, og få områder som aktivt legger til rette for moderne terrengsykling og ferdighetstrening.

Hvorfor trenger vi Rana Bike Park?



Økende interesse for sykling blant barn, unge, familier og tilreisende.



Munklia og Skillevollen brukes i dag av mange, men mangler tilrettelegging og kvalitet for trygg sykkelaktivitet.



Ingen pumptrack eller ferdighetsområde, til tross for høy etterspørsel.



Skoler og barnehager mangler et egnet område for trygg ferdighetstrening og aktivitetsdager.

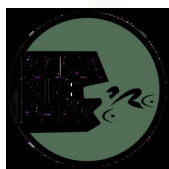


Mo i Rana mangler en sosial møteplass for barn og ungdom som kombinerer aktivitet, mestring og fellesskap.



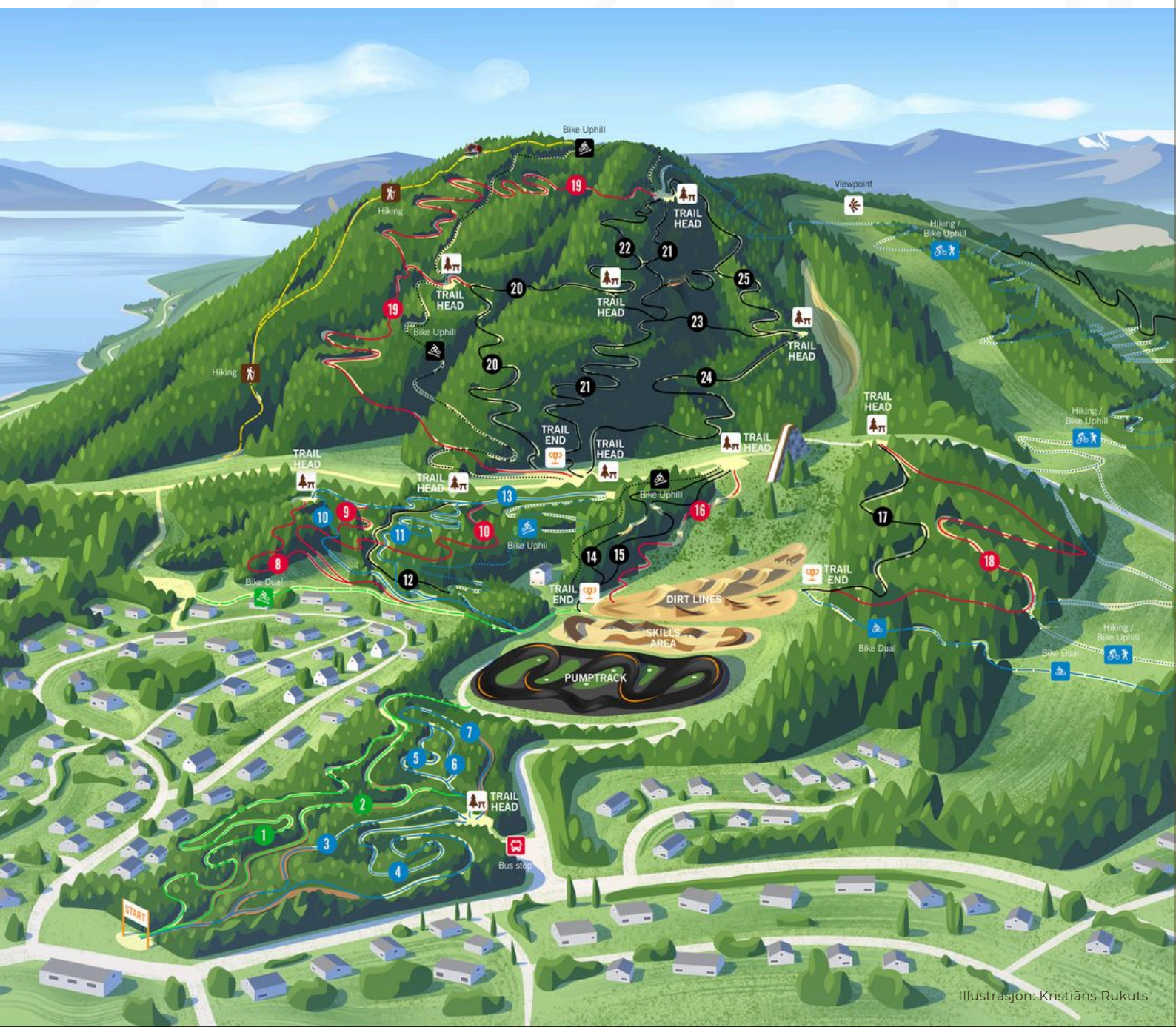
Reiselivet etterspør flere helårsaktiviteter - sykkelparker er en av de raskest voksende segmentene i Norden.

Visjon: En moderne, innovativ, og bærekraftig sykkeldestinasjon



Visjonen er å utvikle Rana Bike Park til Nord-Norges mest inkluderende, tilgjengelige og bærekraftige sykkelpark - sammen med Skillevollen en helårsarena for mestring, lek og naturopplevelse for hele lokalsamfunnet og tilreisende.

Områdets unike naturkvaliteter, kombinert med markedsutvikling og dokumentert etterspørsel, gir **et solid grunnlag for å posisjonere Rana som en ledende terrengsykkeldestinasjon.**





Muligheten - lokalt

- Over **800** barn og unge bor i gang- og sykkelavstand til Skillevollen og Munklia
- **1 200+** elever bruker området jevnlig
- Stort potensial gjennom barnefamilier og økt sykkelinteresse



Muligheten - regionalt

- Få eller ingen konkurrerende anlegg i nærområdet
- Gir Rana Bike Park en unik mulighet til å etablere seg som hovedarena for sykkelaktivitet på Helgeland



Rana Bike Park bidrar til økt fysisk aktivitet

Problem: Barn og unge tilbringer i dag mindre tid ute og mer tid foran skjermer.

Løsning: Sykling får alle opp av sofaen og i aktivitet!

Sykkelparker gir **lavterskel, trygge og attraktive aktivitetsmuligheter**, og fremmer **uorganisert aktivitet**, viktig for fysisk og mental helse.

Sykling:

- + bygger selvtillit og motstandskraft
- + styrker kognitive og motoriske ferdigheter
- + forbedrer følelsesmessig regulering og fokus
- + motvirker fedme, depresjon og psykiske helseproblemer
- + fremmer fellesskapsfølelse
- + støtter psykisk og fysisk velvære



Prosjektet bidrar til å styrke Rana kommunes arbeid med å oppfylle målsetninger i folkehelsepolitikken og Temaplan for idrett og fysisk aktivitet 2021-2030.



Foto: Lars Storheim / Hallingspranget

”

“Sykkelparker kan engasjere alle, utvikle ferdigheter, og til og med inspirere til ny sykkelinteresse - et livsendrende sted for alle aldre!”

Mo i Rana som reiselivsby -> Rana Bike Park som strategisk løft

Mo i Rana tar en tydelig posisjon som en moderne aktivitets- og opplevelsesby i Nord-Norge. Byen kombinerer unike naturkvaliteter med en voksende kultur- og næringsscene.

Rana Bike Park – betydning og merverdi

- + Et viktig tilskudd til byens aktivitets- og reiselivstilbud i sommer- og høstsesongen
- + Bidrar til å styrke Rana og Skillevollen som helårsdestinasjon for aktivitet og opplevelse
- + Øker verdien av nærområdene og attraktiviteten for boligvalg blant barnefamilier og aktive voksne
- + Støtter eksisterende reiselivssatsinger med natur- og aktivitetssopplevelser i sentrum og bynære områder

Direkte fordeler:

- økte gjestedøgn og sesongforlengelse
- økt lokal handel og servering
- sterk digital synlighet gjennom sosiale medier og influensere
- nye muligheter for arrangementer og aktivitetssatsing

Dokumentert effekt for:

- regional markedsføring
- handel og serveringssteder
- hotell, overnatting og camping
- kultur- og aktivitetsnæringene
- lokal mobilitet og helårsturisme



Erfaringer viser en stigende andel tilreisende med utenlandske skilt (bobiler / vaner), spesielt i juni, juli, august og under høstferien.

**Estimert bruk i høysesong:
100-500 unike besøkende per dag**

Rana Bike Park: Mål



Etablere et komplett og helhetlig sykkelanlegg i Munklia og Båsmofjellet, som inkluderer pumptrack, ferdighetsløyper, flytstier, hoppelinjer og tekniske stier tilpasset alle nivåer og aldersgrupper.



Fremme folkehelse og sosialt fellesskap ved å tilby et lavterskel aktivitetstilbud med høy tilgjengelighet og kvalitet.



Legge til rette for lokal verdiskaping og frivillighet, gjennom samarbeid med idrettslag, skoler, barnehager og næringsliv.



Utvikle et anlegg i tråd med nasjonale retningslinjer og bærekraftige prinsipper for terrengsykling og naturforvaltning.



Tilby en dynamisk ferieopplevelse som er i tråd med markedstrender og oppfyller forventningene til det voksende terrengsykkelmiljøet.



Å bli eksperter på å spre glede. I denne bransjen er lykke det viktigste produktet. Folk kommer hit for å søke trygghet og morsomme opplevelser med venner og familie. Målet er å oppfylle deres forventninger og sikre at de drar som de mest fornøyde gjestene.

Rana Bike Park: Delmål

- **Tilrettelegge for trygg og variert bruk** hele sesongen.
- **Fullføre første byggefase innen utgangen av 2027**, inkludert infrastruktur, pumptrack og ferdighetsområde.
- **Arrangere minimum tre lavterskelaktiviteter eller konkurranser** i samarbeid med lokale lag og foreninger innen 12 måneder etter åpning.
- **Kartlegge og ivareta naturverdier** i samarbeid med Miljødirektoratets Naturbase og følge prinsipper i Naturmangfoldloven §8–12 veilederstilbygg.
- **Etablere et system for drift og vedlikehold** i samarbeid med Bossmo & Ytteren IL, med årlige vedlikeholdsplaner og budsjett.
- **Betjene familier og nybegynnere** med veiledning, trening og opplæring av høy kvalitet.



Foto: Lars Storheim / Hallingspranget

2

MÅLGRUPPER OG SUKSESSFAKTORER



Rana Bike Park er designet for bred bruk og høy tilgjengelighet. Prosjektet skal forvandle Skillevollen og Munklia til en arena for lek, mestring og livsglede på to hjul - for barn, familier og entusiaster. Rana Bike Park skal være gratis og åpen for alle!

Stibruker-markeder

Besøkende til Rana Bike Park kommer fra ulike bakgrunner og kan kategoriseres etter om sykling er hovedårsaken til reisen eller en del av andre aktiviteter.

Tre hovedgrupper:

1. Lokalbefolkningen

- Bor i Mo i Rana og omegn
- Stort potensial for økt bruk gjennom et godt tilbud av stier og aktiviteter
- Kan støttes og aktiveres gjennom idrettslag og lokale grupper

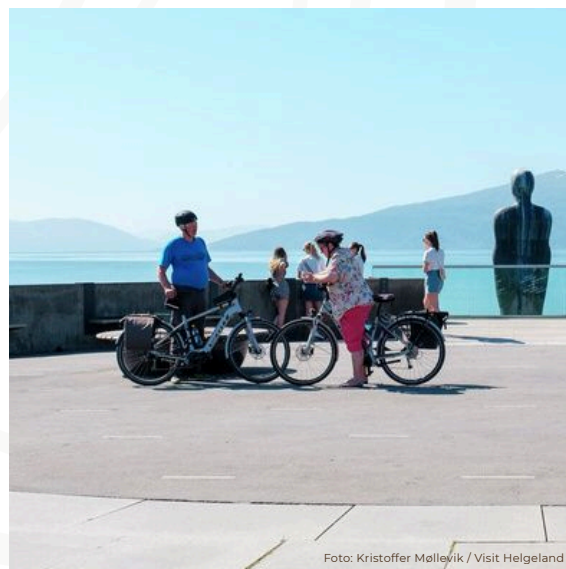


Foto: Kristoffer Møllevik / Visit Helgeland

2. Destinasjonsbrukere

- Reiser spesifikt for å bruke aktivitetsparken
- Ofte erfarne syklister, lojale til flere destinasjoner
- Tiltrekkes av attraktivt terreng kombinert med turisttilbud og infrastruktur
- Inkluderer også deltakere på arrangementer og konkurranser

3. Feriebrukere

- Ofte mindre erfarne syklister, men representerer det største markedspotensialet
- Ikke hovedfokus på stienes tekniske utforming, men tilgjengelighet, fasiliteter og nærliggende attraksjoner er viktig
- Leier ofte utstyr ved behov
- Søker en ferieopplevelse som kombinerer natur, kultur, komfort og fritidsaktiviteter

Brukernes mål



International Mountain Biking Association (IMBA) sin tidligere direktør for drift og konstruksjon, Rich Edwards, har beskrevet følgende **nøkkelfaktorer som forbedrer en terrengsyklists opplevelse:**

- Tilgjengelighet
- Trening
- Progresjon og utfordringer
- Lek / lekenhet
- Sosiale aspekter
- Å komme seg ut i naturen

”

Å forstå hvordan og hvorfor terrengsyklister bruker visse typer løyper, bør bidra til å informere planleggere, grunneiere og løypebyggere når de tar beslutninger om fremtidig tilbud og også løpende vedlikehold.

/ Dr. Tom Campbell, BSc (Hons), PhD, FHEA - førsteamanuensis i idretts- og treningsvitenskap ved Edinburgh Napier University og leder for bærekraftstemaet ved Mountain Bike Centre of Scotland /



Foto: Lars Størheim / Hemsedal

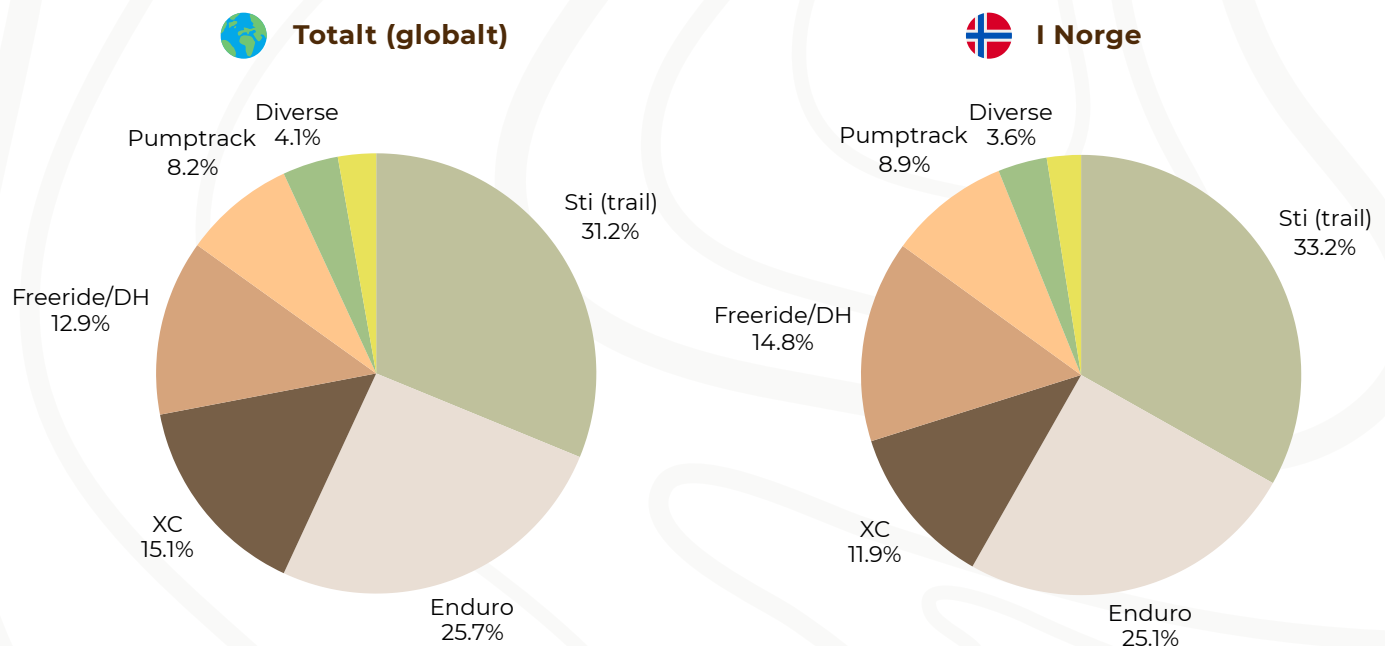
Europeisk studie: Innsikt i MTB-syklisters motivasjon



Deltakere:

- **3780** europeiske **terrengsyklister**, inkludert nordmenn, 16+ år
- **Kjønn:** 60 % menn, 16 % kvinner, 24 % ukjent
- **Ferdighetsnivå:** 50 % middels, 43 % avansert, 3,7 % nybegynnere, 2,9 % profesjonelle
- **Alder:** 36-45 år (34%), 26-35 (26%), 46-55 (23%), under 25 (10%), over 55 (8%)

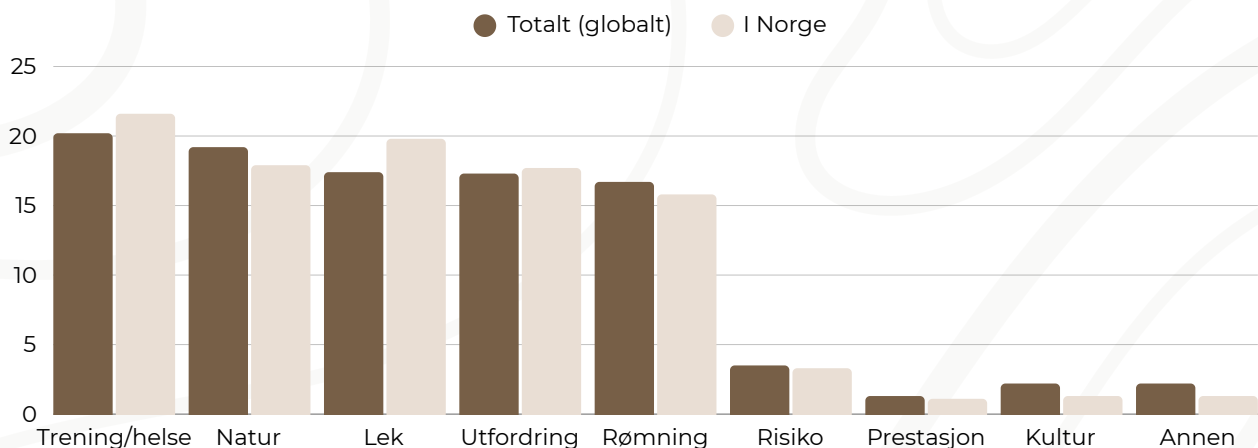
Kjørestiler:



Motivasjoner:



Terrengsyklister motiveres i stor grad av de samme faktorene som turgåere og andre stibrukere, snarere enn av "risiko", til tross for at terrengsykling ofte kategoriseres som en "adrenalinsport".



Kilde: Report "Trail Use, Motivations, and Environmental Attitudes of 3780 European Mountain Bikers: What Is Sustainable?" (International Journal of Environmental Research and Public Health) (2021)

Sammendrag: Hvordan tiltrekke seg terrengsyklister?

Terrengsyklister søker nye opplevelser, baserer seg på tidligere erfaringer og internett, bruker ofte mer penger enn gjennomsnittsturisten, reiser som familie eller par og oppholder seg flere dager i en region.

Viktige faktorer som terrengsyklister ønsker av et reisemål:



Tilgjengelighet

Parker tilgjengelige for alle, inkludert funksjonshemmede, tiltrekker et bredere publikum; gratis tilgang gjør dem enda mer attraktive.



Unikhet og kvalitet

Ikoniske og minneverdige opplevelser i unike miljøer. Høykvalitets stier, aktivitetsområder, informasjon og tjenester.



Mangfold og progresjon

Variert terreng, flere løypeprofiler og vanskelighetsgrader. Større nettverk holder besøkende underholdt over flere dager.



Lekenhet

Viktig egenskap som skiller terrengsykkelopplevelser fra andre brukere (f.eks. turgåere).



Arrangementer og konkurranser

Festivaler, løp og konkurranser fremmer omdømme, tiltrekker turister og genererer inntekter til den lokale økonomien.



Sosiale medier

Regelmessig digital kommunikasjon fremhever parken, nye attraksjoner og arrangementer, og tiltrekker både nye og tilbakevendende besøkende.

Rana Bike Park: Primære målgrupper

Målgruppeanalysen baserer seg på både lokale behovsundersøkelser og empiriske data fra etablerte sykkelparker, og identifiserer følgende primære brukersegmenter:

- **Barn og unge (4–18 år)**

- Lek, trygg ferdighetstrening og progresjon
- Lavterskel arena for inkludering og sosialt fellesskap
- Viktig møteplass for fysisk aktivitet i hverdagen

- **Familier**

- Delte opplevelser
- Trygg plass for læring og bevegelse
- En aktivitet som passer både foreldre og barn

- **Skoler, barnehager og SFO**

- Bruk i kroppsøving
- Ferdighetstrening
- Sykkelopplæring og trafiksikkerhet

- **Mosjonister og voksne**

- Variert flyttisystem som gir trening, naturopplevelser og mestring

- **Reiseliv og tilreisende**

- Attraktiv aktivitet for bobilturister, campinggjester og sykkelturister
- Helårig tilbud som supplerer fjell, friluftsliv og sentrum

- **Idrettslag og klubbmiljøer**

- Ny rekrutteringsarena
- Trenings- og konkurranseområde
- Samarbeid mellom sykkel, ski og friluftssaktører

Suksessfaktorer for Rana Bike Parks målgrupper

For å møte behovene til ulike målgrupper må anlegget utformes med fokus på progresjon, sosial samhandling og robust drift.

Behov / ønske



Lavterskel og tidlig mestring

Suksessfaktor / anbefalt element



Progressiv Pumptrack (flere baner)

Begrunnelse (empirisk støtte)

Veldig populær for yngre barn, familier og nybegynnere. Fungerer godt for både bredde og arrangementer. Har lite vedlikeholdsbehov



Sosial møteplass og ferdighetsutvikling



Moderne og progressiv Freestyle Park / Jumpline

Fungerer som den nye sosiale "hoben" for gutter / ungdom (fra 6+ år), der sosialt samspill, mestring og ferdighetsutvikling skjer. Erfaring viser rask progresjon blant unge utøvere (ikke undervurder barna)



Utfordring og progresjon i løypenett



Variert løypetilbud: Blå og Rød Flow Trail/ Hoppeløype

Den Røde Fun-løypa er svært populær. Det anbefales å ha en Blå Flow Trail i tillegg for å sikre en god, progressiv overgang fra nybegynnerstier



Drift og tilgjengelighet



Robust design og vedlikeholdsplan

Været er en ekstremt avgjørende faktor for lokal bruk på ettermiddag og i sommerferien. God drenering og robust konstruksjon er nødvendig for å maksimere brukstiden



Sosial tilrettelegging



Tilrettelegging ved baseområdet

Brukergruppen med unge som tilbringer lang tid i parken har behov for tilrettelegging for måltider (doble matpakker, grillmat)

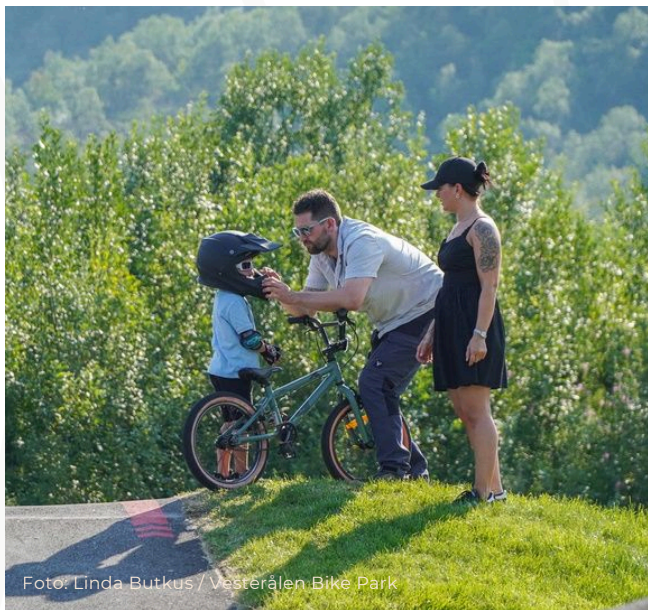


Foto: Linda Butkus / Vesterålen Bike Park



Foto: Gisle Johnsen - Hafjell Bike Park



Foto: Lars Størheim / Hallingspranget



Foto: Christian Hellwagen / WPACE Kids Cup, Oberhof



Foto: Jonas Sjögren / Trysil Bike Arena



Foto: Linda Butkus / Vesterålen

3

MTB-MARKED OG GLOBAL TRENDER



Foto: Lars Storheim / Hallingspranger

Sykkelmarkedets økende popularitet har gitt merkbare økonomiske ringvirkninger i mange utviklingsområder. Terrengsykkelturisme kan bidra til å styrke lokaløkonomien og fungere som en katalysator for videre utvikling. Det er derfor avgjørende å følge de aktuelle trendene.

Terrengsykling - fra 70-tallet til i dag

- Startet med beach cruisere på fjellstier; utviklet seg til spesialbygde sykler og løyper.
- **Dagens disipliner:** enduro, XC, utfor (DH), freeride, dirt jumping, m.fl.

Globalt marked og vekst



Globalt sykkelmarked: 700-1000 mrd. NOK
(~70-100 mrd. USD) ca. 2025-26



Globalt terrengsykkelmarked: 60-90 mrd. NOK
(~6-9 mrd. USD) midten av 2020-årene

* Basert på estimer fra ledende markedsrapporter. Verdiene varierer avhengig av metode og markedsdefinisjon.

Faktorer driver etterspørselen: helse, teknologi, nye produkter, grønn turisme, sykkelvennlig infrastruktur.

Sykkelturisme

- Terrengsykkelturisme blomstrer globalt: **naturskjønne områder + nye stier og aktiviteter.**
- Bidrar til konkurranser, fritidsbruk og helhetlig markedsvekst for MTB.

Konkurransen og mosjon

- **Racingsegmentet dominerer markedet**, med løp helt opp til OL-nivå, og forventes å ha sterk årlig vekst de kommende årene.
- Ifølge UCI **økte antall terrengsykkelløp fra 576 i 2018 til 628 i 2019**, en vekst på 9% år-til-år.
- UCI rapporterte over **25 millioner TV-seere under terrengsykkel-VM 2021**, med økende seertall de siste årene.

Mosjonssykling

- **Mange sykler utenfor klubb eller konkurranser.**
- Store mosjonsløp som Cykelvasan (i Sverige), Trans Alps og Cape Epic tiltrekker bredt publikum.

Trender i terrengsykkelbransjen 2025-2030



Økende vekst innen terrengsykkelturisme

Terrengsykling blir en nøkkelkomponent innen eventyr- og sportsturisme, med destinasjoner verden over som utvikler egne stinettverk for å tiltrekke turister. Dette omfatter stier, aktiviteter, infrastruktur, utleietjenester, overnatting, matservering, guidede turer og lignende.



Foto: Yngve Ask



Stilutvikling og bevaring

Det er en tydelig trend mot ikke bare å øke antallet og kvaliteten på terrengsykkelstier, men også å sikre at de utvikles bærekraftig.



Foto: Trailhead Nesbyen arkiv



Fremskritt innen terrengsykkelutstyr- og teknologi

Ny teknologi revolusjonerer terrengsykler: bedre fjæring, drivverk og lettere, mer robuste materialer. Bærbar teknologi og GPS-enheter er standard, og mobilapper brukes i økende grad til ruteplanlegging, sporing og deling av opplevelser.



Foto: Peter Walker / enduro.mtb.com



Markedsvekst med elektriske sykler

Fremveksten av elsykler har endret terrengsykling betydelig. E-MTB åpner sporten for et bredere publikum, inkludert de som synes tradisjonell terrengsykling er for krevende. De gjør det mulig å mestre tøffe stigninger og dekke lengre distanser.



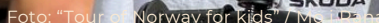
Profesjonalisering av sporten

Synligheten til terrengsykkelsporten har økt gjennom profesjonelle arrangementer, konkurranser og sponsorer. Dette fremmer høyytelseskultur, innovasjon og videre utvikling innen teknikk og utstyr.



Inkluderende og fellesskapsfokuserete programmer

Arbeidet med å gjøre terrengsykling mer inkluderende får stadig større fart. Dette inkluderer programmer som tar sikte på å inkludere flere kvinner, barn og minoritetsgrupper inn i terrengsykling, gjennom samfunnsbyggende initiativer som gruppeturer, festivaler og instruksjonsklinikker.





Pumptrack vokser i popularitet

Disse banene vokser raskt i popularitet på grunn av appellen på tvers av ulike ferdighetsnivåer og aldersgrupper, inkludert forskjellige racingkonsepter, noe som gjør pumptracks til et populært tilbud i både urbane bybilder og feriesteder.



Foto: Linda Butkus / Vesterålen Bike Park



Adaptiv terrengsykling

Adaptiv terrengsykling ekspanderer, og tilbyr skreddersydde sykler og utstyr som passer til ryttere med fysiske funksjonshemninger. Dette utvider ikke bare deltakelsen, men fremhever også idrettens engasjement for tilgjengelighet og mangfold.



Foto: Vicky Balfour / biketadar.com



Digitalt engasjement og samarbeid med influensere

Digitale plattformer dominerer oppmerksomheten, og merker/destinasjoner bruker disse for global synlighet og tiltrekking av besøkende. Influensere og innholdsskapere former oppfatninger og inspirerer til deltakelse ved å vise stier, utstyr og opplevelser.



Foto: Rudi Wyhidal / Serfaus-Fiss-Ladis Bike Park

Rana Bike Parks langsiktige løfte til besøkende

Hva kan du forvente på Ranas Bike Park?

- ★ Rana Bike Park tilbyr en **unik terrengsykkelopplevelse** der globale sykkeltrender møter storslått nordnorsk natur.
- ★ Parkens sommertilbud kombinerer **varierte løyper og aktiviteter med bærekraftige løsninger og solid infrastruktur.**
- ★ Anlegget fungerer som **et samlingspunkt for både lokale og tilreisende syklist, arrangementer og festivaler.**
- ★ Rana Bike Park er utviklet for å **engasjere familier, samtidig som det utfordrer erfarne og profesjonelle utøvere.**
- ★ Med fokus på inkludering, kvalitet og opplevelse, **er målet å gi mer enn bare sykling - men en helhetlig og minneverdig aktivitet for alle besøkende.**



4

TERRENGSYKKEL I SKANDINAVIA OG NORGE



Terrengsykkling har blitt stadig mer populært i Skandinavia det siste tiåret. Flere sykkelparker og et økende antall lett tilgjengelige stier har gjort denne tidligere nisjesporten tilgjengelig for et bredere publikum. Interessen for sykling i Norge har skutt i været!

Terrengsykkel i Skandinavia

- Flere destinasjoner i Skandinavia investerer nå i gode MTB-løyper og markedsfører seg som MTB-destinasjoner.
- Terrengsykling blir ofte sett på som en “ekstrem” sport, men utvikler seg stadig til å bli mer familievennlig.



En fersk studie fra Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) viser at **ikke-heisbasert terrengsykling er den aktiviteten som forventes å vokse mest de neste 10 årene**. Studien fremhever også sykling som en aktivitet med stort potensial for naturturisme.



Foto: Lars Storheim



En nylig svensk rapport viser at **sykling i stor grad er en naturopplevelse som praktiseres nær hjemmet**. Samtidig ønsker mange syklister av og til å besøke anlegg som tilbyr noe utenom det vanlige, som sykkelparker eller aktivitetssentre - på samme måte som man kan ta en årlig alpintur.



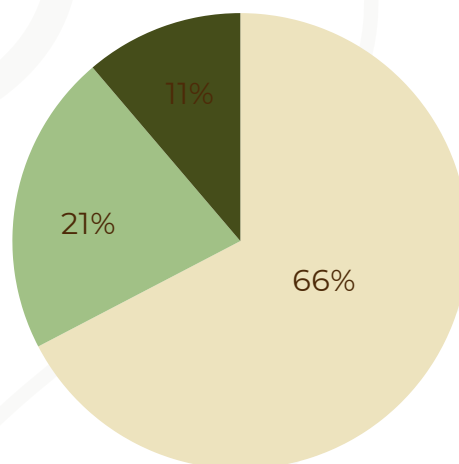
MTB-sykling kombinerer derfor sport/trening, naturopplevelse/friluftsliv og turisme. Forståelse av proporsjonene mellom disse aspektene er viktig for å planlegge og fordele stier på best mulig måte.

Sammendrag av rapporten:

Bruksmønstre for stier

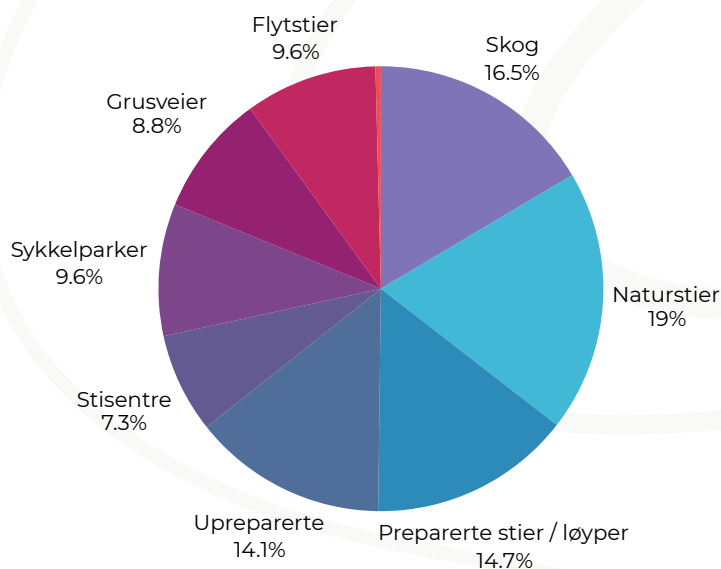
- Nærområdet (<20km): 66% av terrengsyklister bruker mesteparten av tiden på lokale stier.
- Innen regionen (20-50km): 21%
- Lengre unna (>50km): 11%

- Sykler i nærområdet
- Sykler innen regionen (20–50 km fra hje...
- Sykler mer enn 50 km fra hjemmet



Etterspurte stityper

- Litt over 40 % foretrekker naturstier, ikke opparbeidede stier/stier, og grusveier
- En like stor andel foretrekker preparerte stier/stier, skisentre, sykkelparker, flytstier



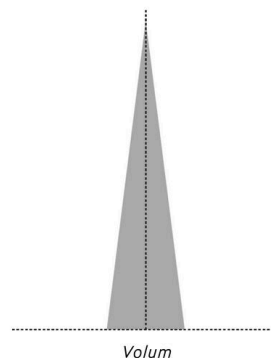
Apper som Strava og Trailforks er stadig viktigere for terrengsyklister for å finne og følge stier.

Terrengsykkel i Norge

2014

Terrengsykling er en liten nisje. Norge er ikke på kartet som sykkeldestinasjon.

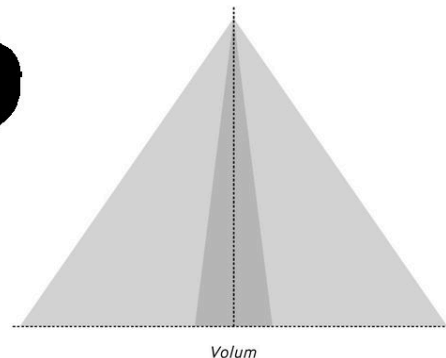
Ferdigheter / vanskelighetsgrad



2025

Sykkelturisme vokser. Lokale og nasjonale initiativ gjør Norge til en av Europas beste sykkeldestinasjoner.

Ferdigheter / vanskelighetsgrad



Dette synliggjøres gjennom det økende antallet sykkelparker, løypenett og fasiliteter for sykkelturister.



Kilde: trailforks.com / Activity: Mountain Bike

Eksempel på suksesshistorie



Harstad Bike Park (2022-2025)

En tilgjengelig terrengsykkeldestinasjon uten heis

- Harstad Bike Park er en nybygd terrengsykkeldestinasjon uten heis eller shuttle, basert på et omfattende oppoverbakke-nettverk og høy grad av progresjon.
- Anlegget gir alle mulighet til å prøve alt - fra MTB-løyper til pumptracks, freestylepark, ferdighetsområder og barnetrafikkipark.



Harstad er sammenlignbar i størrelse med Mo i Rana, og erfaringene har derfor høy overføringsverdi.

Bruk av anlegget:

- **100-500 unike brukere per dag** gjennom sommeren
- Stor trafikk fra skoler og barnehager i mai, juni og september
- Sommerferien er toppsesong, med svært høy aktivitet
- Høstferien er også svært populær
- Stadig flere tilreisende: bobiler, utenlandske familier og syklister på rundreise

Mest populære elementer:

- **Asfaltert pumptrack** - lav terskel, høy aktivitet, populært for alle aldre
- **Freestylepark** - viktig sosial arena for barn og ungdom
- **Rød flytløype** - stor progresjon, mye mestring og høy gjenbruk
- Ungdom mestrer avanserte løyper langt raskere enn forventet

Lokal effekt:

- Økt etterspørsel etter sykkelutstyr og tjenester
- Flere lokale bedrifter utvikler nye tilbud knyttet til sykling
- Styrket Harstads identitet som aktivitets- og reiselivsby

Økonomi og organisering

- Den lokale økonomien nyter godt av økte inntekter innen servering, overnatting og tilreisende turisme
- **Opprinnelig fokus: tilgjengelighet, synlighet og fellesskap**
- På sikt planlegges et frivillig medlemskap med tilleggstjenester og eksklusive opplevelser



Investering og anerkjennelse

- **Over 65,7 mill. kr investert siden 2019**
- **Gratis og åpent anlegg for alle**, muliggjort gjennom sponsorer, samarbeidspartnere og lokalt engasjement
- Utover stiene har Harstad Bike Park bidratt til å bygge et sterkt sykkelmiljø, med lokale og internasjonale arrangementer, løp, workshops, leirer og fellesturer.
- Kåret til "Årets idrettsanlegg 2023" i Norge



Foto: Espen Inbjør / Harstad Bike Park

Eksempel på suksesshistorie

Trysil Bike Arena (2014-2020)



Fra vinterdestinasjon til helårstilbud

- **50+ km** med spesialbygde sykkelstier
- **100+ km** med naturlige singlespor
- **To hovedområder:** heisbaserte stier og sammenhengende sti-nettverk for både opp- og nedkjøring
- Trysil Bike Arena er **Norges mest omfattende sykkel-satsing** og viser tydelige, målbare effekter over tid.



Evalueringer fra Telemarksforskning dokumenterer:

Reiseliv og økonomi:

- **+50 000 nye kommersielle gjestedøgn** (2013-2018)
- 80% vekst i totale gjestedøgn
- Betydelig økning i aktivitet, servering og opplevelsesnæringer



Til dags dato er det **investert for mer enn 50 millioner kroner** siden prosjektet startet (2009), og virkningen av å satse på terrengsykling er beregnet å ha **økt omsetningen med 40-80 millioner kroner.**

Samfunnseffekt:

- Snudde negativ befolkningsutvikling
- Flere helårsarbeidsplasser
- Høyere bostedsattraktivitet
- Bedre samspill mellom friluftsliv, reiseliv og lokalt næringsliv

Kjernefaktorer for suksess:

- Lavterskel + progresjon i samme anlegg
- Kontinuerlig utvikling og fornyelse av løypenettet
- God dialog med kommune og grunneiere
- Sterk kobling mellom sentrum og friluftsområder



Veien mot å bli en av de mest familievennlige sykkelparkene i Norge

- Trysil har fra starten av satset på barn og familier, og dermed utviklet et prakteksempel på familievennlig sykkeltilbud.
 - Nybegynnervennlige stier og ferdighetsområder
 - Pumptracks, hoppområder og treningssoner
 - Godt vedlikeholdt infrastruktur: overnatting, servering, sykkelutleie, verksted og heiser
 - Supplerende aktiviteter som zip-line og klatrevegger
- Gjennom sommeren arrangerer sykkelparken ulike sykkelarrangementer og konkurranser. Fra spennende enduro, utforløp og leirer (også for adaptive sykler) til morsomme festivaler (med innflytelse fra kjente Brage Vestavik).



Foto: Andreas Fausko / Trysil Bike Arena



Foto: Trysil Bike Arena / redbull.com

Hva betyr dette for Mo i Rana?

Erfaringene fra Harstad og Trysil viser at en moderne sykkelpark:

- ✓ Tiltrekker store brukergrupper fra dag én
- ✓ Gir økt fysisk aktivitet hos barn og unge
- ✓ Skaper nye møteplasser og sterk mestringskultur
- ✓ Øker reiselivstrafikk og lokal omsetning
- ✓ Styrker bolyst og lokal identitet
- ✓ Gir varig samfunnsnytte og engasjement



Rana Bike Park har potensial til å bli et av Nord-Norges mest brukte og synlige nærmiljøanlegg - **et viktig bidrag til grønn aktivitet, folkehelse og reiseliv i regionen.**



Foto: Linda Butkus

MTB-sykkelturisme - fremtidig vekst i Norge



**Til tross for økende sykkel-
turisme, har høykvalitets
infrastruktur ikke holdt
tritt med antall brukere.**

Mange ryttere benytter derfor uoffisielle stier for å få tilgang til ønskede opplevelser.



Foto: Brynjar Tvedt

Sykkelturismen forventes å øke ytterligere, og flere lokale tjenester vil bli nødvendige!

- Naturturisme, fotturer og sykling har de siste årene blitt en ny form for luksus i Norge, og **lokale gründere trenger innsikt i hvilke tilbud ulike syklistere etterspør.**
- **Flere fjelldestinasjoner** (Hafjell, Trysil, Harstad, Hallingdal, Vesterålen) **har gjort betydelige investeringer i terrengsykling som sentralt reiselivstilbud.** Dedikerte stier og aktivitetsområder bygges for å skape attraktive opplevelser.
- **Noen alpine destinasjoner har mange års erfaring som terrengsykling-hotspots,** og viser at sporten både gagner lokalsamfunnet og fungerer som et sterkt trekkplaster for sommerturister.

”

“Sykkelreiser har hatt en enorm vekst de siste årene, og vi vil se en boom innen sykkelsturisme. Dette støttes også av økningen i sykkelsalget og antall turister som sykler på ulike ruter.”

/ Pirjo Räsänen, Administrerende Direktør i Ellare Oy, Landssjef i Outdooractive AG /

5

RANA BIKE PARK: LOKASJONSANALYSE



Foto: Trailhead Nesbyen arkiv

I Mo i Rana opparbeides skiløyper vinterstid, men det finnes i liten grad etablert helårsinfrastruktur for stisykling.

Geografisk plassering og avgrensning



Rana Bike Park er geografisk avgrenset til Munklia, Båsmofjellet og Skillevollen, med direkte tilknytning til eksisterende idretts- og friluftsområder.

- **Området består av både regulert idrettsformål og LNF1-areal** (Landbruk, Natur og Friluftsliv), og inkluderer åpne gressområder, skogkledde åser og eldre anleggsstruktur.
- **Munklia er i dag et utmerket område for å etablere en sykkelpark.** Munklia er sørøstvendt, noe som bidrar til raskere snøsmelting og tidligere sykkelsesong.
- **Skillevollen er et etablert idrettsområde med flerbrukspotensial og god infrastruktur.** Prosjektet tar sikte på å videreutvikle området som møteplass for organisert og uorganisert aktivitet på tvers av aldersgrupper.

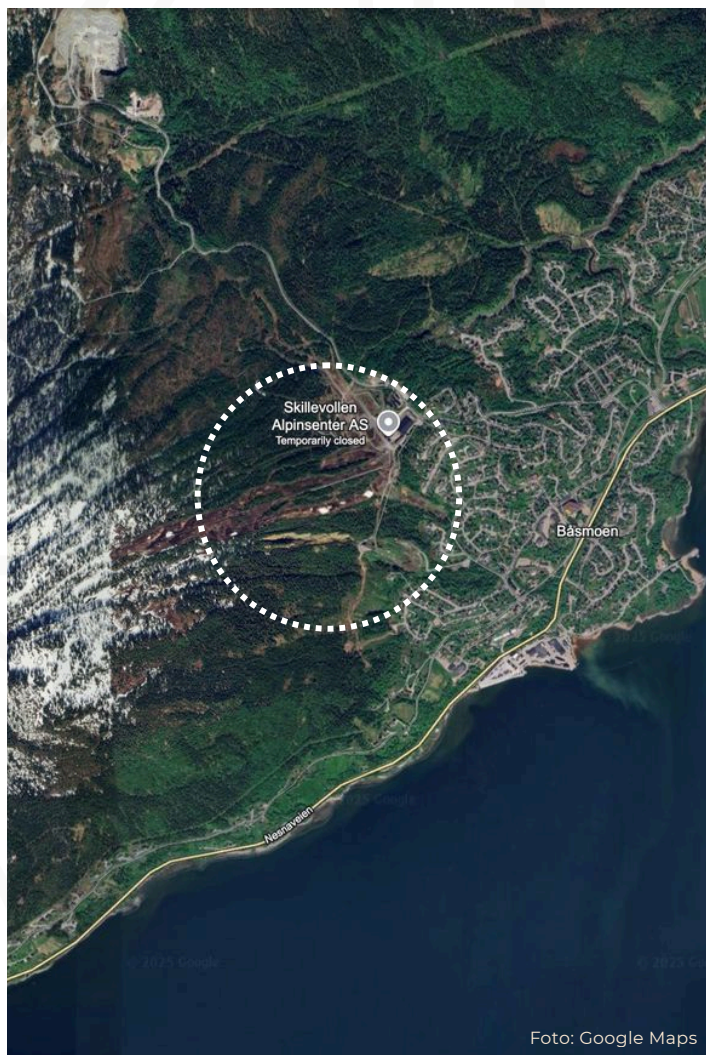


Foto: Google Maps

Topografi og geologi

Området har et kupert landskap med naturlige høydeforskjeller, skogkledde skråninger og partier med myr og berg i dagen. Geologisk består området hovedsakelig av forvitret fjell og morenemasser.

Terrenget og eksisterende stier gir gode forutsetninger for etablering av ulike typer sykkelanlegg med relativt små inngrep.

Klima og sesongvariasjoner

Mo i Rana har subarktisk klima med snørike vintre og milde, korte somre. Været skifter raskt og påvirker bruken av området:

- Vinterstid dominerer ski- og alpinsport.
- **Vår, sommer og høst er egnet for sykkelbruk og barmarkstilbud.**

Sykkelparken må utformes med materialvalg og byggeteknikk som tåler værpåkjennning, sesongmessig stengning og høstregn/snøsmelting.

Vegetasjon og biologisk mangfold

Naturverdiene vurderes som moderate, med skog og myrdrag som dominerende naturtyper, **og uten verneområder eller fredete arter i planområdet.**

Stibyggingen skal tilpasses terrenget med minst mulig vegetasjonsinngrep, og erosjonssikring vurderes i overgangssoner mot fuktig grunn.

Kulturminner og kulturmiljø

Det finnes få fredede eller vernede kulturminner innen planområdet. Disse kan lett unngås.

Det gamle hoppanlegget i Båsmofjellet inngår som en del av den nyere lokale idrettshistorien, og det vurderes hvorvidt enkelte deler kan dokumenteres eller bevares symbolsk.

Anlegget er teknisk nedlagt, visuelt dominerende, og egner seg ikke for gjenbruk uten omfattende rehabilitering.

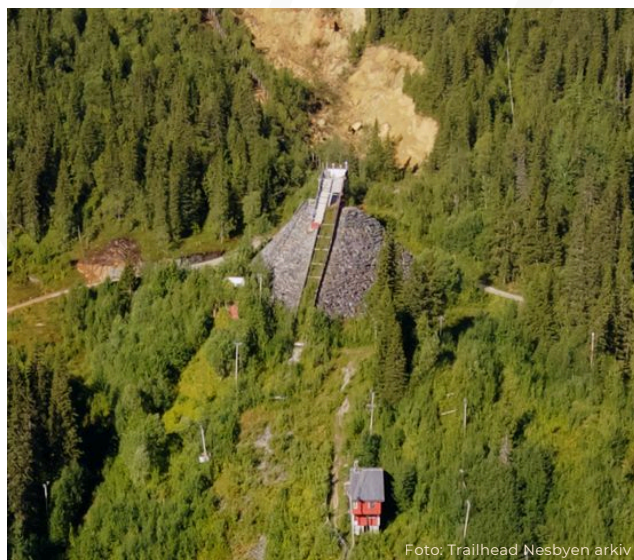


Foto: Trailhead Nesbyen arkiv

Nåværende bruk

Munklia og Båsmofjellet benyttes hovedsakelig til uorganisert friluftsliv og er populære turmål for gående og skiløpere.

Området fungerer som nærtur- og rekreasjonsområde for beboere i Mo i Rana, med aktiviteter som langrenn, toppturer, fotturer, bærplukking og uformelle sykkelturer.

Skillevollen Alpinsenter har betydelig aktivitet vinterstid, inkludert drift av heis og preparerte løyper.



Foto: Kristoffer Møllevik / Visit Helgeland



Foto: Oddbjørn(c)Farkvam

Eksisterende infrastruktur



Området har enkelte stier og tråkk, gamle adkomst- og serviceveier, samt parkeringsplasser og strøm/vann til nærliggende idrettsanlegg.



Per i dag finnes ingen etablert teknisk infrastruktur (toalett, benker, skilt eller parkering) direkte i planområdet, med unntak av anlegg i Skillevollen idrettspark og Skillevollen Alpinsenter.

Denne eksisterende infrastrukturen gir et godt utgangspunkt for å etablere et tilgjengelig, funksjonelt og driftssikkert sykkelanlegg med lavt behov for nye tekniske inngrep.

6

OVERORDNET KONSEPT OG UTVIKLINGSFASER



Rana Bike Park er planlagt som et langsiktig anlegg der konsept, utforming og gjennomføring er tett koblet for å sikre kvalitet, tilgjengelighet og bærekraft over tid.

Planlegging og utvikling av sykkelparken

For å realisere visjonen til Rana Bike Park - å bli en attraktiv og gjestfri møteplass - er tre viktige aspekter ivarettatt i planleggingen: (1) sosiale, (2) miljømessige, (3) økonomiske.



SOSIAL BÆREKRAFT

Tilgjengelig og inkluderende tilbud for hele befolkningen, med særlig fokus på barn og unge



MILJØMESSIG BÆREKRAFT

Bærekraftige prinsipper i design og materialvalg, bevaring av naturverdier



ØKONOMISK BÆREKRAFT

Realistisk budsjett, fasedelt gjennomføring og variert finansieringsstrategi



Helhetlig designprinsipp

- ✓ Utformingen av Rana Bike Park baseres på en helhetlig og funksjonell sammenheng mellom parkens ulike elementer.
- ✓ Det skal etableres et logisk og brukervennlig løypenettverk som knytter sammen de ulike sonene og gjør det enkelt for besøkende å finne frem.
- ✓ Stiene skal ha felles utgangspunkt, og det skal tilrettelegges for naturlige samlingspunkter og hvileplasser.

Universell utforming og tilgjengelighet

Tilgjengelighet vurderes for ulike brukergrupper, inkludert barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.



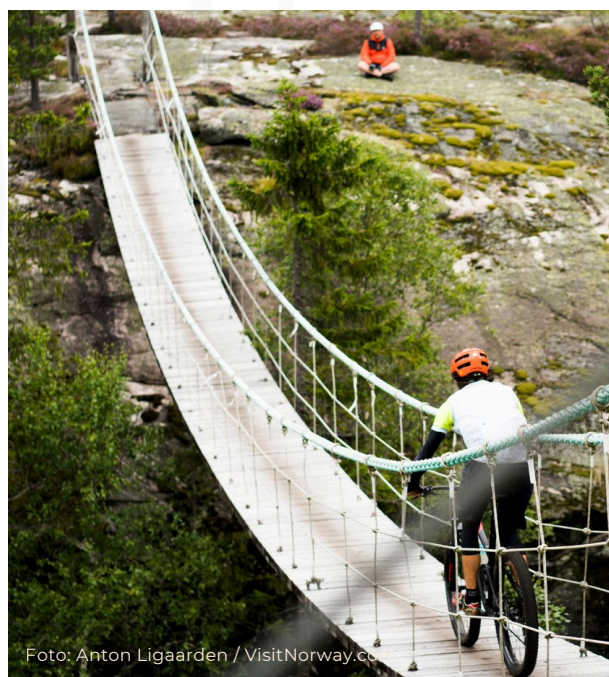
Sikkerhet som integrert del av designet

- | | |
|---|---|
| ✓ Klare linjer og god sikt i traseene. | ✓ Sikkerhetssoner rundt hopp og tekniske elementer. |
| ✓ Skilting og gradering av løyper etter vanskelighetsgrad (grønn, blå, rød, svart). | ✓ Tydelig avgrensning mellom ulike brukergrupper (syklister, gående, barnehager, m.m.). |
| ✓ Informasjonstavler ved startpunkt med løypekart og sikkerhetsregler. | ✓ Risikovurdering og ROS-analyse i forkant av bygging. |

”

“Terrenghsykling er unikt i stiverdenen. For terrenghsyklisten er stien selve opplevelsen. Ingen andre stibrukere føler, setter pris på og nyter nyansene ved en velbygd sti som er skapt med bevissthet og kreativitet planlagt og designet for sykkelen.”

/ Dave Wiens, Administrerende Direktør i IMBA /



Utviklingsfaser

Rana Bike Park bygges trinnvis - for nybegynnere, familier og erfarne syklister.

- Hver fase står sterkt alene og gir umiddelbar verdi for brukere og lokalmiljø, samtidig som den gradvis bygger opp parkens fulle tilbud.
- Først når alle fasene er realisert, får vi den fulle effekten: en komplett sykkelpark med tilbud for alle ferdighetsnivåer, helårlig aktivitet og maksimal reiselivsverdi.



Byggetrinn 1:

SOSIALT

Grunnleggende ferdighetsområde og pumptrack kombinert med lette flytstier. Gir lek, mestring og trygg introduksjon til sykling for alle aldre.



Byggetrinn 2:

FLYT

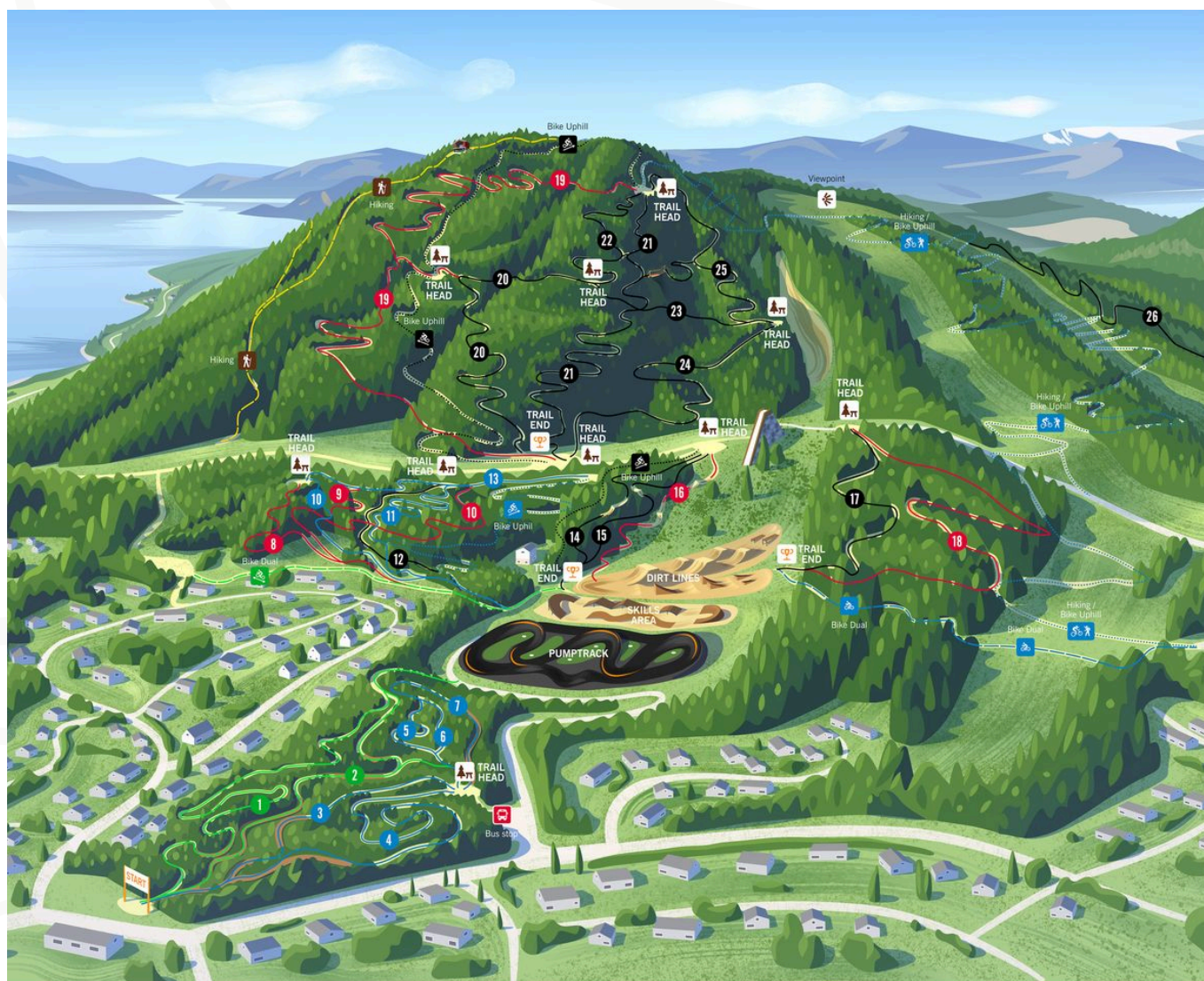
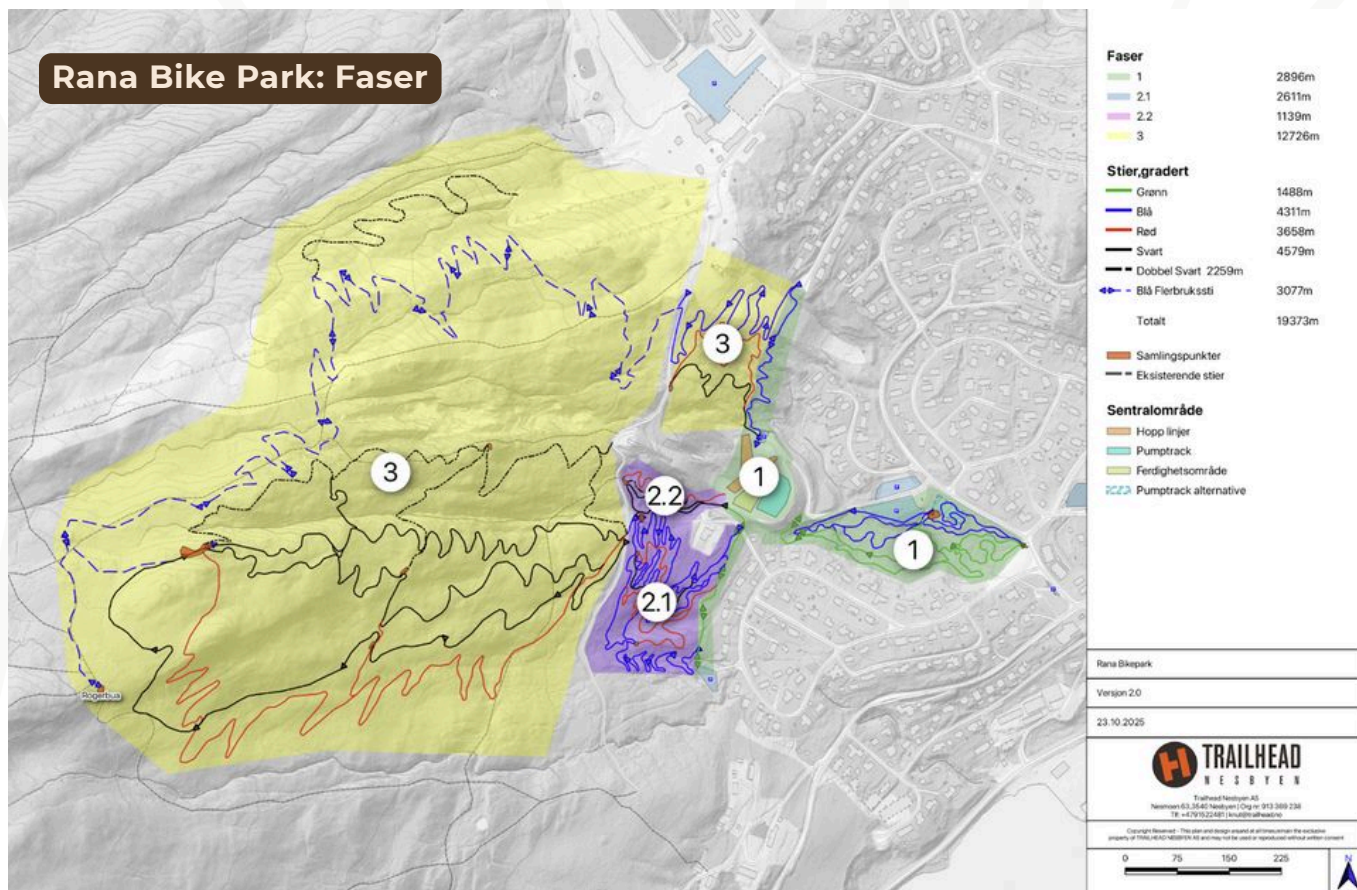
Flere stier med naturlig terreng og moderat vanskelighetsgrad. Skaper variasjon, progresjon og rom for trening og lokale ritt.



Byggetrinn 3:

FART

Teknisk krevende stier og høyere fart - designet for erfarne syklister. Gir utfordringer, utvikling og potensial for arrangementer.

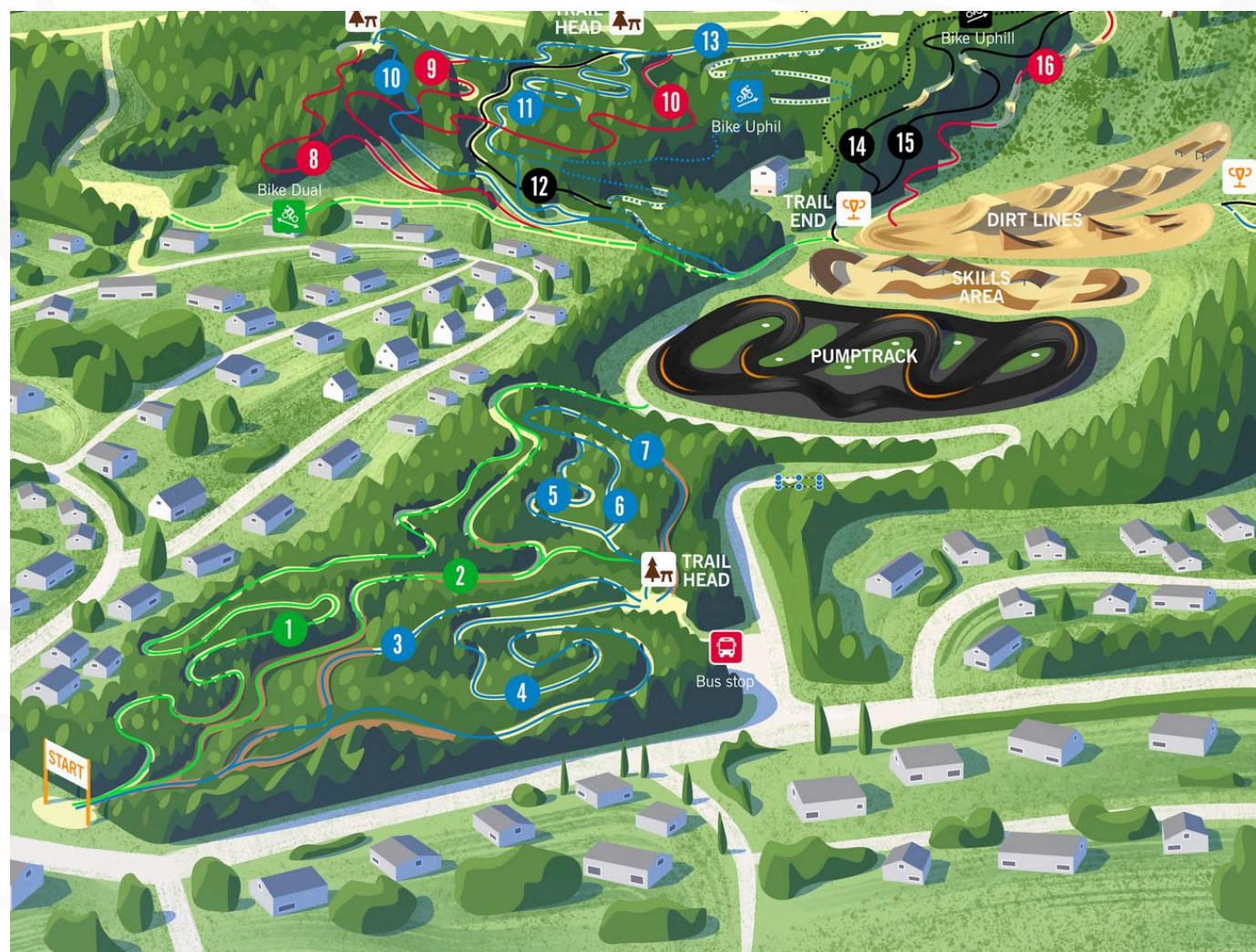


Byggetrinn 1: Sosialt

Pumptrack, skills area, hopp linjer og barnevennlige stier danner grunnmuren i Rana Bike Park. Her skal barn, ungdom og familier kunne øve, leke og utvikle ferdigheter i trygge omgivelser.



- Pumptrack
- Ferdighetsområde
- Hopp linjer
- Barnevennlige stier



Byggetrinn 1: Sosialt

Asfaltert Pumptrack + Mini Bane

En pumptrack er en moderne lekeplass og dynamisk nav for sykling, skateboard, longboard eller scootere. Den passer både nybegynnere og erfarne utøvere, fungerer som treningsplass, sosial møteplass, og kan arrangere lokale og internasjonale konkurranser.

- Plasseres i Munklia-området med god tilgjengelighet og nærhet til serviceområder.
- Utformes i asfalt for lavt vedlikehold og høy brukervennlighet for alle hjul typer.
- Dimensjoneres til ca. 60-100 m i lengde, med mulighet for flere linjer.



Foto: Adam Marsal / We Love Cycling



**Det finnes over 1 500 pumptracks verden over,
og mer enn 50 av dem er i Norge!**



EGERSUND



SULDAL



FJELLSTRAND



ÅRDAL, RYFYLKE



Foto: Gisle Johnsen - Hafjell Bike Park



Foto: Trailhead Nesbyen arkiv



Foto: Trailhead Nesbyen arkiv



Foto: Linda Butkus / Harstad Bike Park

Byggetrinn 1: Sosialt

Ferdighetsområde (Skills Area)

Ferdighetsområde er et spesialbygd miljø som er designet for å gi en trygt og engasjerende arena for både barn og voksne til å utvikle viktige sykkelferdigheter.

Syklister bruker ofte disse områdene før eller etter en stiøkt, og de fungerer også som et flott sted for uformell lek og moro.

- Ferdighetsområde i Rana - plassert nært pumptracken.
- Inneholder balansehindre, små hopp, lave drops, og teknikk- elementer for sving og kontroll.
- Konstrueres i tre, stein og jord.



Byggetrinn 1: Sosialt

Grønne Flytstier

Grønne / Familie-løyper gir en jevn flyt med enkle elementer som ruller og bermer, noe som gjør disse løypene til et ideelt valg for nybegynnere som begynner seg ut på terrengsykkelstier for første gang.



Byggetrinn 1: Sosialt

Blå Flytstier

Blå stier er kjent for sin popularitet, og tiltrekker seg mange besøkende til sykkelparker. Løypene i Rana Bike Park vil være intet unntak, siden de vil tilby spennende, men trygge turer med lett begynnernivå på hopp, veldesignede bermer / voller, og svinger som oppmuntrer syklistene til å øke hastigheten og omfavne utfordringen.



Byggetrinn 1: Sosialt

Hopp Linjer (Dirt lines)

Hoppelementer er grunnleggende elementer som oppmuntrer eller krever at en syklist blir midlertidig luftbåren. Størrelsen og utformingen av disse hoppene er direkte relatert til nivået på stien eller aktiviteten.

- Bygges i et åpent område i Munklia.
- Minst to linjer - én for viderekomne og én for erfarne.
- Hoppene skal ha tydelig progresjon i størrelse og sikre, doserte landingssoner.
- Materialvalg: jord og grus, eventuelt med treforsterkede take-offs.



Byggetrinn 2: Flyt

Andre byggetrinn utvider anlegget med flytstier i ulike vanskelighetsgrader og naturlige utsiktspunkter. Stiene skal inspirere til lek, trening og naturopplevelser - både for mosjonister og erfarne ryttere.



- Blå og røde flowtrails
- Air DH / hopplinjer
- Oppstigningssti og utkikkspunkt
- Kobling mot eksisterende traseer

Byggetrinn 2: Flyt

Stier, gradert

Grønn	0m
Blå	1707m
Rød	714m
Svart	191m
Dobbel Svart	191m
Blå Flerbrukssti	0m

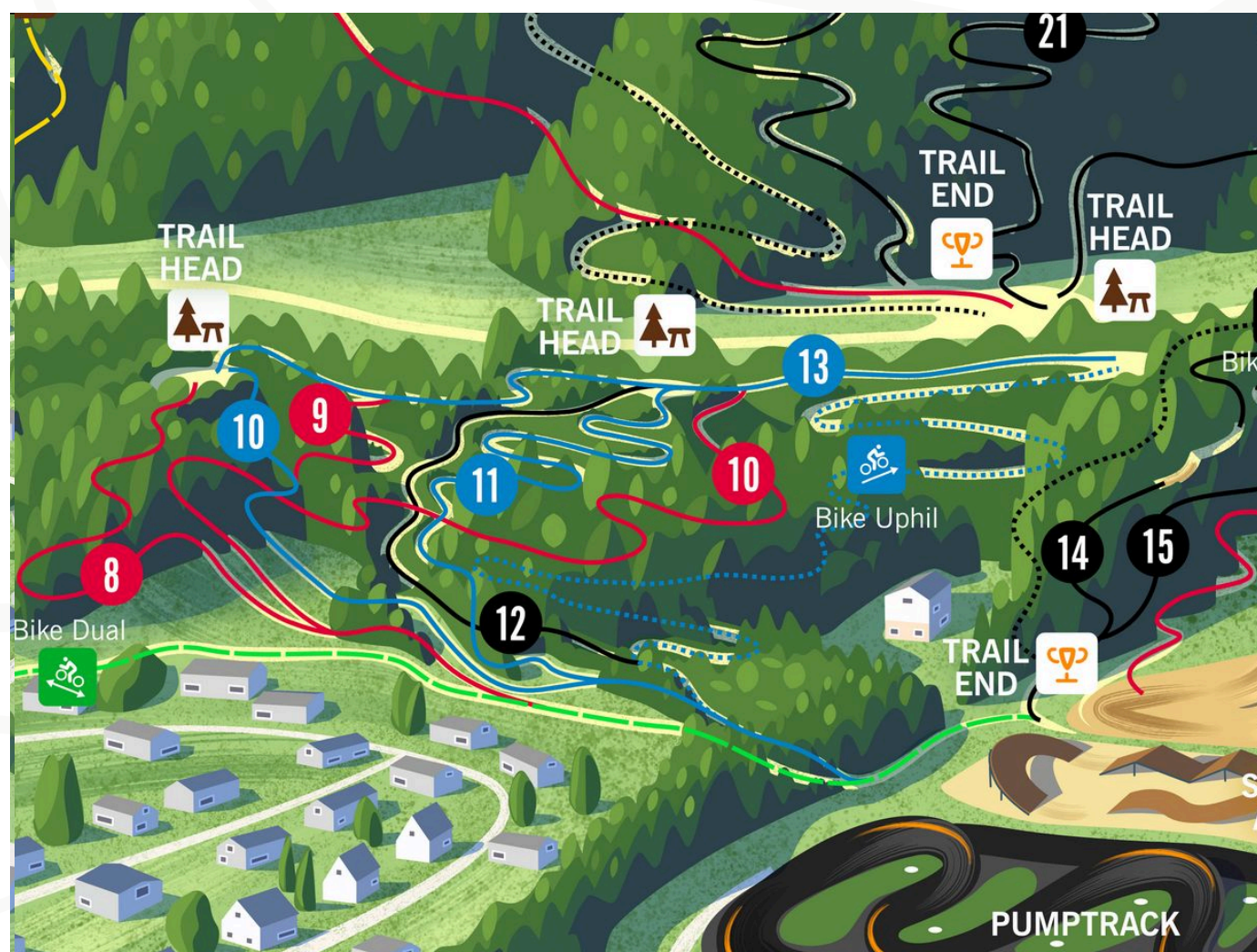
Totalt 2611m

Samlingspunkter

Sentralområde

- Hopp linjer
- Pumptrack
- Ferdighetsområde
- Pumptrack alternative

0 25 50 75



Byggetrinn 2: Flyt

Blå og røde flytløyper (Flow trails)

Utforløype-flytstiene byr på en artig, flytende, terrengdrevet berg- og dalbane-følelse. Med minimalt behov for tråkking på pedalene og bremsing, lar disse stiene syklisten navigere terrenget på en intuitiv og sømløs måte.



Foto: Lars Storheim / Visit Norway

Byggetrinn 2: Flyt

Air DH / Hopplinjer

Hopplinjer - bygget med progressive ferdighetsbyggingsmuligheter. Hopplinjer i Rana Bike Park vil bli blant parkens fremtredende magnetlinjer.

Disse løypene vil inneholde en rekke hopp i ulike design, og henvender seg først og fremst til erfarne ryttere. Løypene vil gi syklistene en helhetlig hoppeoplevelse, med mulighet for ulike hoppetyper (step-downs, step-ups, hip-jumps).



Foto: Gudmund Nymoen / Harstad Bike Park



Foto: Gudmund Nymoen / Harstad Bike Park



Foto: Linda Butkus / Vesterålen Bike Park

Byggetrinn 3: Fart

I tredje fase utvides parken med lengre stier og tekniske partier i naturlig terreng. Her vil det være plass til arrangementer, eventyrstier og opplevelser for alle og utfordringer for de mest erfarne.



- Rød og svart sti
- Tekniske seksjoner
- Elsykkel-vennlige klatreruter
- Naturopplevelse og utsikt

Byggetrinn 3: Fart

Røde og svarte stier

Røde og svarte stier - naturlige, tekniske og så rå som det kan bli. Stiene vil bestå av utfordrende elementer som steiner, røtter, bratte og smale partier, hopp, fall og trekonstruksjoner for syklister på ekspertnivå.



Byggetrinn 3: Fart

Tekniske stier

Tekniske / naturstier gir adrenalinpumpende utfor- og enduroopplevelser, med utfordrende teknisk terreng for erfarne ryttere.

- Plasseres i brattere terreng med naturlig variasjon.
- Bruker eksisterende topografi og inkluderer røtter, steiner og bratte partier.
- Konstrueres med håndverktøy og lokale materialer for lav påvirkning.



Byggetrinn 3: Fart

Elsykkel-vennlige klatreruter

Behagelige stigninger som tar syklistene tilbake til der stiene starter. Stiene vil være omgitt av skogsoaser, som byr på flotte eventyr for alle. Det kan være ulike tekniske integrerte segmenter på stiene med muligheter for å ta enklere eller mer utfordrende ruter med unike naturlige fjellformasjoner, smale partier etc.

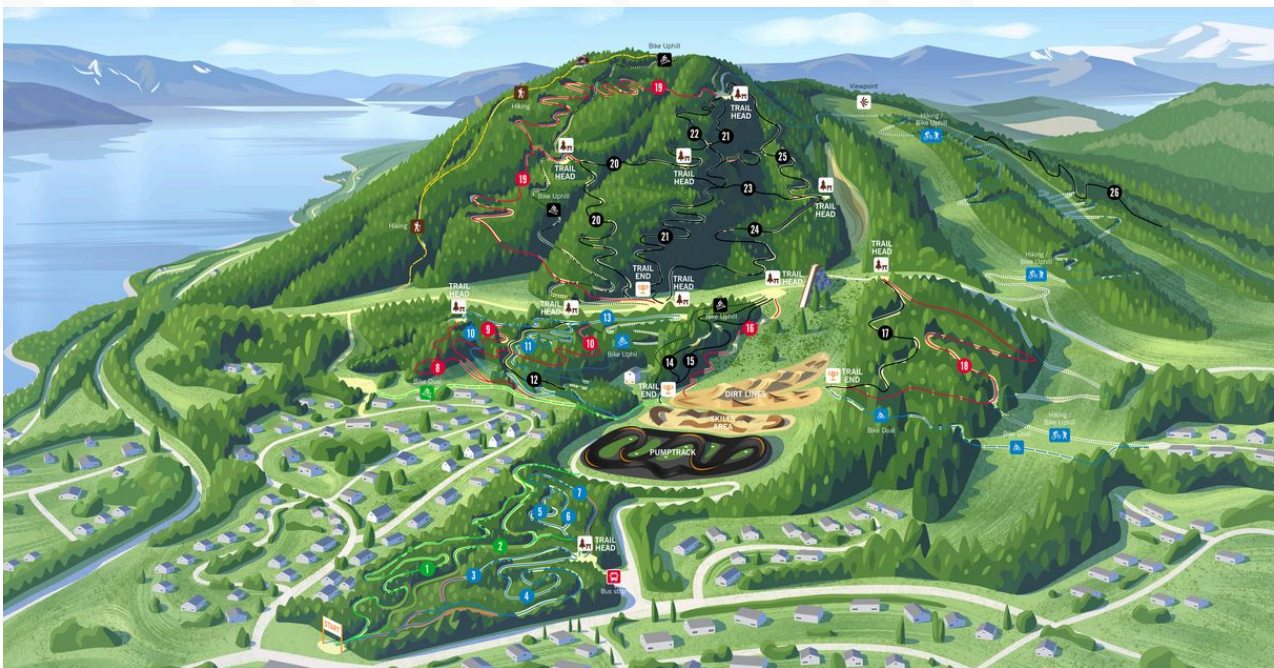


Visuell identitet

- Rana Bike Park har som mål å utvikle seg til en moderne og nyskapende destinasjon som fungerer som en viktig ressurs for regionen, lokalsamfunnet og turismen.
- **For å oppfylle denne visjonen, må parken etablere en robust visuell identitet som gjør den til en potensiell magnet for global oppmerksomhet**, og tiltrekker seg ikke bare nye brukere, men også fremmer muligheter for partnerskap og støtte fra enkeltpersoner og organisasjoner som deler parkens verdier.
- Anlegget bør utvikle et sammenhengende merkevarekonsept som viser det frem som en terrengsykkeldestinasjon av høy kvalitet og et knutepunkt for ulike aktiviteter og ulike besøkende.



Målet er å skape en distinkt og dristig identitet, og posisjonere Rana Sykkelpark som en av landets, og til og med Nord-Europas, fremste destinasjoner for friluftsentusiaster.



Skilting og informasjon

- **Strategisk veifinning og passende løypeskilting er grunnleggende for å skape en flott terrengsykkelopplevelse.**
- Store områder / løypekart, løypeklassifiseringsskilt, trailhead-skilt, løypeprogresjonstavler, tekniske varselskilt og informasjon om korrekt etikette, er alle viktige deler av skilting i sykkelparker.
- Skilt bør plasseres strategisk ved informasjonssentre, ved trail heads, kryss og foran ulike løypeelementer. **Installering av skilt og merking bidrar i stor grad til å sikre sikkerheten til parkens besøkende.**



Siden konseptet sykkelpark vil være noe nytt for noen besøkende, **er det lurt å plassere pedagogisk informasjon for yngre syklister og nybegynnere**, hvor dette forklares:

- hvilke områder som er best å starte med;
- hvilken type sykkel passer for ulike sykkelruter og områder;
- hvilket sykkelutstyr som anbefales (hjelme, knebeskyttere...).



5 TYPER SKILTING

Det er en rekke typer skilt som bør brukes i hele parken, og hver har en egen funksjon:

1. Generell informasjonsskilt

- Plassert nederst i området der de fleste starter besøket.
- Skiltet introduserer besøkende for alle aktiviteter og soner, samt informerer om reglene for bruk og sikkerhet i aktivitetsparken.



Foto: Linda Butkus / Harstad Bike Park

2. Infoskilt ved trail head

- Plassert øverst i løypesystemet for å informere syklister om alle aspekter ved bruk av løypene.
- Dette skiltet er viktig for å kommunisere spesifikk informasjon som gjør det mulig for syklister å ta den riktige avgjørelsen om hvilke sykkelstier de skal velge, basert på deres evner og ferdigheter.

3. Skilt om løypeinformasjon

- Plassert ved startpunktet for hver løype og introduserer besøkende til løypene og deres vanskelighetsgrad, og selvfølgelig for bruks- og sikkerhetsreglene mens de er i sykkelparken.



Foto: Linda Butkus / Harstad Bike Park

4. Aktivitetsområdeskilt

- I likhet med informasjonsskiltene for hver sykkelsti bør det også settes opp egne skilt for alle andre aktiviteter i parken, som for eksempel pumptracks, freestyleparker, ferdighetspark osv.

5. Advarsel / Sikkerhetsskilt

Advarsels- / sikkerhetsskilt er avgjørende for effektivt å kommunisere viktig informasjon til besøkende på en enkel og lett forståelig måte. Disse skiltene tjener forskjellige formål:

- **Retningsskilt**

Disse skiltene hjelper besøkende med å navigere gjennom parken, og sikrer at de enkelt kan finne veien til de ønskede destinasjonene.



- **Element- / seksjonsskilt**

Disse skiltene brukes til å advare besøkende om spesifikke elementer i løypa eller seksjoner som kan kreve spesiell oppmerksomhet eller ferdigheter.



- **Skilt for løypekryss / sammenslåing**

Disse skiltene er spesielt viktige ved løypekryss og områder hvor flere løyper / stier smelter sammen.



- **Andre informative skilt**

Bortsett fra advarsler, kan parken bruke skilt for å kommunisere ulike forskrifter eller restriksjoner.



Verdien av gjennomtenkt skilting må ikke undervurderes!

Mange reisemål bruker store summer på å lage sykkelveier og aktivitetsområder, men kommer til kort når det gjelder skilting. Selv om det kan virke som en liten og ubetydelig del av en aktivitetspark, er skilting prikken over i-en fra besøkendes perspektiv - **det spiller ingen rolle hvor gode sykkelstiene er hvis folk ikke finner frem.**

Annen infrastruktur

Rasteplasser og utsiktspunkter

- Når syklistene navigerer i stiene, vil de møte på en rekke strategisk plasserte rasteplasser og utsiktspunkter, som tilbyr praktiske steder å pause, lade opp og nyte utsikten.
- Disse områdene vil variere i stil, størrelse og funksjon for å imøtekomme de ulike behovene til de besøkende - alt fra raske stopp til mer romslige områder for lengre pauser.



Samlingspunkt(er) / baseområde(r)

- Det etableres ett hovedsamlingspunkt ved Munklia med benker, bord og mulig takoverbygg eller gapahuk.
- Dette skal fungere som start- og møtepunkt, samt base for arrangement.
- Universell utforming skal ivaretas.
- Belysning og nærhet til informasjonstavler og toaletter vurderes.



Adkomst og parkering

- Adkomst til parken skal tilrettelegges for gående, syklistar og biltrafikk.
- Parkering etableres ved eksisterende områder på Skillevollen, med justeringer for å imøtekomme økt bruk.
- Det planlegges dedikert sykkelparkering og trygge gangforbindelser mellom parkering og anlegget. Kapasitet skal være tilstrekkelig for både hverdag og arrangement.



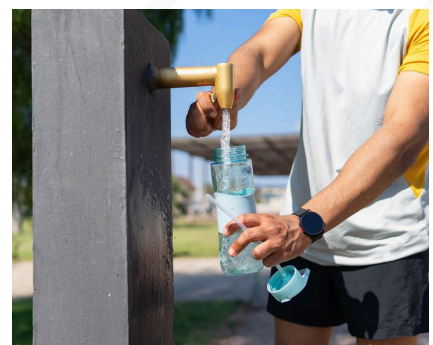
Søppelhåndtering og vedlikeholdsstasjoner

- Det plasseres avfallsstasjoner ved sentrale knutepunkt og i baseområdet.
- I tillegg etableres enkle vedlikeholdsstasjoner med verktøy, luftpumpe og mulighet for vannpåfylling. Disse skal fremme bærekraftig bruk og økt trivsel for besøkende.



Servicebygg (ved behov)

- Behovet for et enkelt servicebygg vurderes, avhengig av fremtidig bruk og økonomi.
- Det kan inkludere toalett, garderobe, sykkelvask, verksted og lager.
- Midlertidige løsninger som brakker eller modulbygg kan vurderes i tidlig fase, før eventuell permanent etablering.



Faseplan og Tidslinje

Prosjektet er lagt opp som en trinnvis utvikling for å sikre god kvalitet, forankring og gjennomførbarhet.

2025 - Forprosjekt og masterplan

- Kartlegging av behov (skoler, barnehager, brukere)
- Masterplan utarbeides av Trailhead Nesbyen
- Dialog med kommunen om byggesøknad og dispensasjon
- Avklaringer om bruksavtale

2026 - Fase 0: Forberedelser og rydding

- Reguleringsavklaringer, prosjektering og miljøundersøkelser
- Detaljprosjektering av anleggselementer og innhenting av teknisk kostnadsoverslag

2027 - Byggetrinn 1: Sosialt

- Pumptrack + mini-track
- Ferdighetsløype
- Hopplinjer
- Grønne/blå flytstier
- Oppholdsplasser og infrastruktur
- Offisiell åpning fase 1

2028 - Byggetrinn 2: Flyt

- Utvidelse av løypenett
- Air DH / hopplinjer
- Oppstigningsstier og utsiktspunkter
- Offisiell åpning fase 2

2029 - Byggetrinn 3: Fart

- Rød og svart løype
- Arrangementstilpassede traseer
- Teknisk terreng
- Offisiell åpning fase 3

2030 - Videre utvikling

- Utvidelse av stinettverk
- Arrangementstilpasset infrastruktur (lysanlegg, scene, mm.)
- Digitale verktøy og apper for brukerinformasjon og booking

**Tidsbruk
per fase:**



**Planlegging:
3–6 måneder**



**Byggestart til
ferdigstillelse:
4 – 6 måneder**

(avhengig av sesong og omfang)

1

PARTNERSKAP OG ARRANGEMENTER



Rana Bike Park er et prosjekt for folk og fellesskap. Gjennom samarbeid mellom idrettslag, kommune, næringsliv og frivillige vil vi skape et sted som samler generasjoner og bygger helse og glede.

Potensielle partnerskap

Partnerskap gir muligheter til å spre et oppdrag i hele samfunnet. Eksempel på potensielle partnerskap for Rana Sykkelpark som kan forbedre drift, rekkevidde og effekt:



Lokale bedrifter

Partnerskap med lokale hoteller, restauranter og butikker kan tilby pakketilbud eller kampanjer som kombinerer besøk til sykkelparken med opplevelser i nærområdet. Dette kan styrke lokal turisme og gi økonomiske fordeler for samfunnet.



Sykkelmerker og forhandlere

Samarbeid med sykkelmerker eller butikker kan inkludere sponsede arrangementer, demodager for nye sykler, og rabatter på utstyr eller tjenester for besøkende.



Profesjonelle syklister og påvirkere

Engasjement med profesjonelle ryttere og sosiale medier-påvirkere kan gi workshops, løp eller 'meet & greets', noe som øker oppmerksomhet og profilering av parken.

Eksempel 1:



Trysil Bike Park x
Brage Vestavik

Eksempel 2:



Hafjell Bike Park x Mads
Andre Haugen

Eksempel 3:



Harstad Bike Park x
Sebastian Aslaksrud



Miljøorganisasjoner

Partnerskap med miljøgrupper kan fremme bærekraftig praksis gjennom utdanningsprogrammer, miljøvennlige sykkelarrangementer eller samarbeid om restaurering av stier.



Idrettsorganisasjoner

Samarbeid med organisasjoner som arrangerer sportsbegivenheter kan gi vertskap for konkurranser, som enduro- eller XC-løp, og bidra til nasjonal og internasjonal anerkjennelse.



Regjerings- og reiselivsråd

Samarbeid med lokale og nasjonale myndigheter eller reiselivsråd kan fremme parken som en viktig attraksjon og muliggjøre tilgang til finansiering eller markedsføringsstøtte.



Utdannings- og treningsentre

Samarbeid med organisasjoner som tilbyr sertifiseringer og opplæring innen terrengsykling og utendørssport kan åpne for vertskap av kurs og programmer som tiltrekker et bredere publikum.



”

“Visit Helgeland ser med spenning på og gir sin fulle støtte til etableringen av Rana Bike Park i Mo i Rana. [...] Vi ser frem til å bruke Rana Bike Park aktivt i produktutvikling og i vår markedsføring mot noen av de viktigste målgruppene og markedene til reiselivet på Helgeland, og til å bidra til at prosjektet blir et viktig tilskudd for regenerativ utvikling i regionen.”

/ Kitt Grønningsæter, Visit Helgeland AS -Daglig leder/reiselivssjef/

Arrangementer og aktivitet

Rana Bike Park blir en profesjonell arena for små og store arrangement, både lokalt og regionalt. Skaper en arena for mange muligheter.

Lokale arrangement

- Treningssamlinger
- Skole- og barnehagedager
- Pumptrack-konkurranser
- Familiesøndager
- Lavterskel ungdomsarrangement
- Guidede turer i sykkelparken

Regionale og nasjonale muligheter

- Helgelandsmesterskap i terrengsykling
- Air DH og hopplinje-events
- Regionale ritt for barn og ungdom
- Sykkelfestivaler i samarbeid med næringsliv og reiseliv

Aktivitetsprogram

- Sommerskole i samarbeid med kommunen
- Sykkelkurs for barn og ungdom
- Teknikktimer
- Opplevelsesdager for bedrifter (sponsorverdi)



Det viktigste å huske på er å lage arrangementer som henvender seg til et så bredt publikum som mulig.

Arrangementene kan være en-dagers eller flere-dagers arrangementer, uansett er det nødvendig å integrere aktiviteter som tiltrekker både de yngste og de eldste (ikke bare sykkelrelaterte aktiviteter).

8

ØKONOMI OG FINANSIERING



Foto: Brynjar Tvedt

Sammen skaper vi en arena for glede, mestring og fellesskap - for hele Helgeland. Rana Bike Park er forankret i lokalt engasjement, fagkompetanse og solide samarbeidspartnere.

Økonomi

- En moderne sykkelpark er ikke et kostnadsprosjekt, men en investering som skaper målbare gevinster for reiseliv, folkehelse og lokal aktivitet.
- Erfaringer fra både Harstad og Trysil viser tydelig effekt: økt bruk av området fra dag én, sterk vekst i besøksnæringene, nye arrangementsmuligheter og betydelig lokal verdiskaping.
- For å sikre god styring, forutsigbar fremdrift og lav økonomisk risiko, er prosjektet delt inn i tre tydelige byggetrinn. Dette gjør det mulig å realisere anlegget gradvis etter hvert som midler blir tildelt - uten å forplikte helheten på forhånd.
- Prosjektet er fleksibelt og skalerbart, og kan tilpasses budsjettammer uten tap av kvalitet.



Kostnader Rana Bike Park fase 1-3

	KOSTNAD
FASE 1	
Prosjektering og ledelse	1,204,249
Pumptrack (Hoved)	3,587,100
Pumptrack (Mailandet)	1,889,388
Skills Area	2,131,250
Hopplinjer	2,484,625
Sykkelstier	5,032,000
Turveier (ink skilting)	1,910,625
Startområder / pause steder	500,000
Skilting og profilering	300,000
Uforutsett	550,000
SUM FASE 1	19,589,237
FASE 2	
Planlegging/design/ledelse	455,438
Munklia Flow	6,763,500
Air DH	1,657,750
Skilting	187,500
Offentlig saksbehandling og regulering	750,000
Infrastruktur (pauseområder/tilkomst/skilt)	500,000
SUM FASE 2	10,314,188
FASE 3	
Planlegging/design/ledelse	1,401,813
Turvei til toppen	10,020,000
Sykkelstier	16,953,750
Hengebru	500,000
Skilting	187,500
Infrastruktur / startområder / pause steder	375,000
SUM FASE 3	29,438,063
TOTALT	59,341,488

Hva prosjektet inkluderer



Prosjektet inkluderer følgende fysiske tiltak:

- Opparbeidelse (planlegging, design og bygging) av sykkelanlegg.
- Enkel infrastruktur som adkomst, samlingsplass, benker og informasjonsskilt.
- Miljø- og sikkerhetstiltak, herunder erosjonsforebygging, drenering og merking.
- Reetablering av overflaten der det er nødvendig.



Prosjektet omfatter i tillegg følgende ikke-fysiske elementer:

- Behovs- og interessentkartlegging
- ROS-analyse og HMS-plan
- Etablering av driftsrutiner og vedlikeholdsansvar
- Finansieringsstrategi og søknadsprosess for spillemidler



Hva prosjektet ikke inkluderer:

- Oppføring av større bygninger som servicebygg, klubbhus eller garderober.
- Store inngrep i landskapet utenfor Båsmofjellets regulerte idretts- og LNF1-område.
- Heisbasert sykling eller kommersielle elementer som krever inngangsbillett.
- Permanent lysanlegg eller asfaltering av stier (med mindre særskilt behov oppstår i senere fase).
- Eventuell fjerning av eksisterende strukturer (gammelt hoppanlegg).
- Geoteknisk undersøkelse.

Avgrensningen er gjort for å sikre et realistisk og gjennomførbart prosjekt innenfor gjeldende arealplaner og økonomiske rammer, med mulighet for framtidig utvikling.

Prosjektet organiseres med en tydelig rollefordeling mellom styringsgruppe, prosjektgruppe og eksterne samarbeidspartnere for å sikre fremdrift, forankring og kvalitet i alle faser av utviklingen.

Finansiering

- Finansieringen av sykkelparken planlegges gjennom en kombinasjon av offentlige tilskuddsordninger, regionale og lokale støtteordninger, stiftelser, sponsorer og egeninnsats.
- Prosjektet bygges opp trinnvis, og hvert byggetrinn søkes finansiert gjennom en bred portefølje av tilgjengelige midler. Dette inkluderer statlige ordninger for idrett og fysisk aktivitet, regionale utviklingsmidler, kommunale ordninger knyttet til folkehelse og nærmiljø, samt støtte fra stiftelser og privat næringsliv.
- Målet er å sikre en bærekraftig og forutsigbar finansieringsmodell, der ingen enkeltaktør står for en dominerende del av kostnadene, og hvor prosjektet kan realiseres i takt med tildelte midler og tilgjengelige ressurser.

Strategi for å sikre finansiering:

1

Lage samlet søknadsplan 2025–2027

2

Prioritere søknad om forprosjektmidler, og deretter spillemidler til anlegg

3

Etablere sponsorutvalg og utvikle sponsorpakker

4

Fordele kilder per fase: offentlige midler til infrastruktur, private til elementer og aktivitet

Identifisering av mulige finansieringskilder



Spillemidler (Tippemidler)

Statlige midler til idrettsanlegg. Hovedfinansieringskilde



Kommunale midler

Kan søkes gjennom investeringsbudsjett, idrettsplaner og folkehelsemidler



Fylkeskommunale midler

Regional utvikling, folkehelse, friluftsliv, NIK-anleggssfond



Statlige midler

F.eks. Miljødirektoratet, Kulturdepartementet, BU-midler



Private sponsorer og næringsliv

Lokale bedrifter, navnesponsorat, materiell, kontantbidrag



Stiftelser og legater

Sparebankstiftelser, Gjensidigestiftelsen, Samfunnsløftet m.fl.



Folkefinansiering (crowdfunding)

Kan styrke lokal forankring og deltakelse



Egeninnsats / dugnad

Arbeidstimer, bygging av enkel infrastruktur, merking, rydding. Verdisettes og kan inngå i spillemiddelsøknader

Finansieringsplan

Finansieringsplan: Fase 1

Finansieringskilde	Beskrivelse / Forutsetning	Beløp (NOK)
Spillemidler (Ordinære anlegg)	Anlegget splittes opp i ulike deler	4,325,000
Moms-kompensasjon	Estimert 25% refusjon av brutto varekostnad	4,759,809
Stiftelser	Søknad om støtte fra f.eks Anleggsloftet og Samfunnsloftet	8,750,000
Sponsorer / Næringsliv	Salg av løypenavn og elementer (Generalsponsorat)	500,000
Egenkapital / Andre fond	Oppsparte midler samt mindre stiftelser (Gjensidige etc.)	254,428
Verdi av dugnad	Egeninnsats: Rydding, montering, finish (ca. 5000 timer)	1,000,000
SUM FINANSIERING		19,589,237

Finansieringsplan

Finansieringsplan: Fase 2

Finansieringskilde	Beskrivelse / Forutsetning	Beløp (NOK)
Spillemidler (Ordinære anlegg)	Anlegget splittes opp i ulike deler	1,450,000
Moms-kompensasjon	Estimert 25% refusjon av brutto varekostnad	2,391,047
Stiftelser	Søknad om støtte fra f.eks Anleggsloftet og Samfunnsloftet	5,773,141
Sponsorer / Næringsliv	Salg av løypenavn og elementer (Generalsponsorat)	200,000
Egenkapital / Andre fond	Oppsparte midler samt mindre stiftelser (Gjensidige etc.)	0
Verdi av dugnad	Egeninnsats: Rydding, montering, finish (ca. 5000 timer)	500,000
SUM FINANSIERING		10,314,188

Finansieringsplan

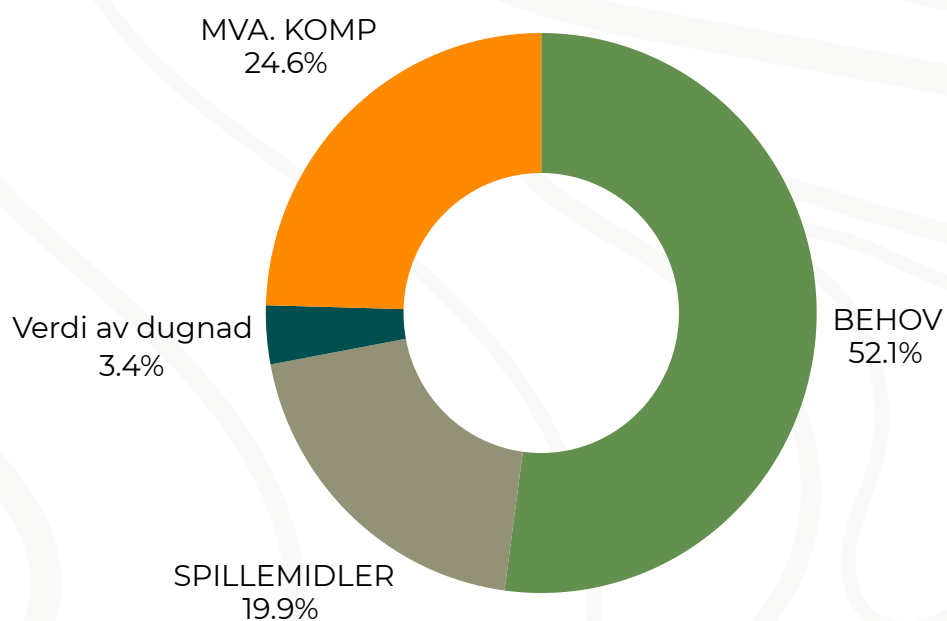
Finansieringsplan: Fase 3

Finansieringskilde	Beskrivelse / Forutsetning	Beløp (NOK)
Spillemidler (Ordinære anlegg)	Anlegget splittes opp i ulike deler	6,000,000
Moms-kompensasjon	Estimert 25% refusjon av brutto varekostnad	7,359,516
Stiftelser	Søknad om støtte fra f.eks Anleggsløftet og Samfunnsløftet	15,378,547
Sponsorer / Næringsliv	Salg av løypenavn og elementer (Generalsponsorat)	200,000
Egenkapital / Andre fond	Oppsparte midler samt mindre stiftelser (Gjensidige etc.)	0
Verdi av dugnad	Egeninnsats: Rydding, montering, finish (ca. 5000 timer)	500,000
SUM FINANSIERING		29,438,063

TOTAL FINANSIERING ALLE FASER

EGENKAPITAL/ANDRE FOND	254,428
BEHOV	30,801,688
SPILLEMIDLER	11,775,000
Verdi av dugnad	2,000,000
MVA. KOMP	14,510,372
TOTAL FINANSIERING	59,341,488
TOTAL KOSTNAD	59,341,488

Finansiering alle tiltak støtteberettiget



Spillemidlene dekker om lag 1/3 av de delene av prosjektet som er støtteberettiget, som pumtrack, ferdighetsområde og terrengstier.

I praksis betyr dette at **spillemidlene vil utgjøre rundt 30-40 % av kjerneanleggene i de ulike fasene**, mens øvrige tiltak finansieres gjennom sponsorer, stiftelser og offentlige bidrag.

Tiltak utenfor spillemiddelordningen

Følgende tiltak er ikke støtteberettiget via spillemiddelordningen, men vurderes som viktige for brukervennlighet, trivsel og tilgjengelighet.

De finansieres separat og blir realisert etterhvert som man får midler tilgjengelig gjennom søknader til stiftelser, sponsorbidrag, kommunale investeringsmidler eller dugnadsinnsats.

Tiltak	Kostnad (anslag)	Finansieringskilder	Prioritet
Gapahuk, benker, møteplasser	400 000–600 000	Sponsor, stiftelser, dugnad	Høy
Belysning og strøm	Ikke prioritert nå		Lav
Gress, pynt, landskapsforming	200 000–500 000	Fond, sponsor	Lav/ middels
Skilting og portaler (standalone)	150 000–300 000	Sponsor, bankstiftelse	Middels
Parkering og vei	300 000–800 000	Kommune (teknisk budsjett)	Høy

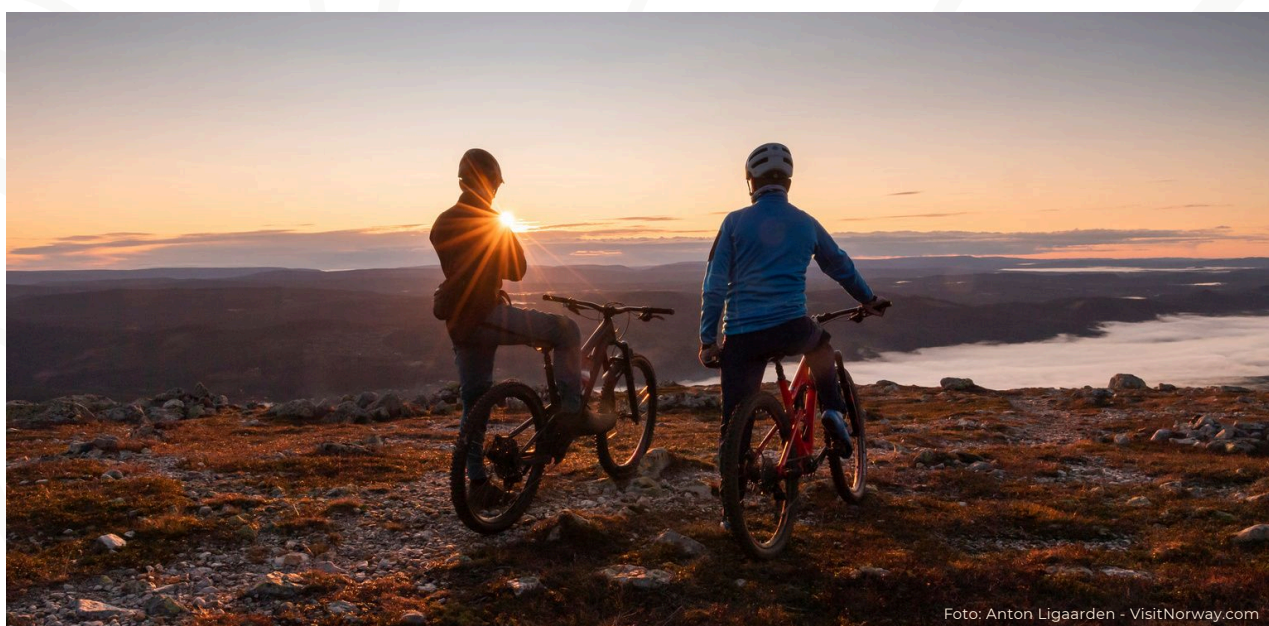


Foto: Anton Ligaarden - VisitNorway.com

Drift og vedlikehold

God og forutsigbar drift er nøkkelen til et levende og trygt anlegg.

Ansvar

Rana Sykkelklubb har ansvar for drift og vedlikehold av anlegget.

Daglig, ukentlig, Årlige oppgaver

- Inspeksjon og reparasjon av stier
- Rens av pumptrack og fallsoner
- Sikkerhetssjekk av ferdighetsområder og hopp
- Vegetasjonskontroll og rydding
- Skilt, merking og informasjonsoppslag

Vedlikeholdskapasitet

- Klubben mobiliserer dugnad og frivillighet
- Stibyggere kan utføre faglig oppgradering årlig
- Kostnadseffektivt: Forvaltningen av pumptrack krever svært lite vedlikehold

Estimert årlig driftskostnad

50 000 - 150 000 kr per år, avhengig av omfang av nye elementer.

Dette kan finansieres gjennom:

- medlemskontingent
- frivillige bidrag
- samarbeid med kommune
- sponsorater
- deltakelse i Friluftslivets midler

9

BÆREKRAFT, BYGGING OG RISIKOHÅNDTERING



Foto: Trailhead Nesbyen arkiv

Utviklingen av Rana Bike Park skal gjennomføres på en måte som ivaretar naturverdiene i området og sikrer at prosjektet blir et positivt bidrag til lokalsamfunn, folkehelse og miljø.

Rana Bike Park: bærekraftsprinsipper og hensyn

Sykkelparken skal planlegges, bygges og driftes etter prinsipper for bærekraftig naturbruk, med fokus på minimal belastning på terreng, vegetasjon og dyreliv.



Begrenset naturinngrep

Målet er å bevare mest mulig av eksisterende naturverdier. Traséer legges der terrenget allerede tåler ferdsel, og inngrep reduseres ved å følge naturlige linjer i landskapet.



Skånsom stibygging og vannhåndtering

Stiene bygges etter nasjonale retningslinjer for bærekraftig stisykling, med fokus på erosjonskontroll og god drenering. Dette innebærer riktig fall, sustainable trail-design, bruk av lokale masser og tiltak som hindrer vannoppsamling og slitasje.



Aktiv transport og utslippsreduksjon

Sykkelparken skal gjøre det attraktivt å gå og sykle til området, med trygge adkomster, sykkelparkering og gode koblinger til eksisterende stinett og gang-/sykkelveier. **Målet er redusert bilbruk og lavest mulig klimafotavtrykk.**



Gjenbruk og opprydding i eksisterende anlegg

Gamle konstruksjoner og rester fra tidligere bruk kan gjenbrukes - det ryddes opp etter underveis i byggeprosessen og etter endt prosjekt. **Området restaureres for å gi ny funksjon, bedre sikkerhet og et mer helhetlig landskap.**



Ivaretagelse av friluftsliv og hensynsområder

Sykkelparken utvikles med respekt for andre brukere og naturhensyn. I områder markert som “svært viktig friluftsliv” planlegges det spesielt skånsomt, med fokus på konfliktfrie traseer, god skilting, deling av bruk og bevaring av opplevelseskvalitet for turgåere, barnehager og skoler.



Langsiktig bærekraft og vedlikehold

Drift og vedlikehold planlegges fra starten av for å sikre et robust og varig anlegg, og beskytter den betydelige investeringen som en aktivitetspark representerer. Det etableres rutiner for årlig kontroll, overvåking av slitasje, frivilliginvolvering og tydelig ansvarsdeling. Dette gir lavere levetidskostnader og et anlegg som fungerer i tiår framover.

Relevante lover og forskrifter

Planlegging, bygging og drift av sykkelparken skal skje i samsvar med gjeldende lover og forskrifter. Følgende regelverk er spesielt relevant for prosjektet:

- Plan- og bygningsloven (PBL)
- Naturmangfoldloven
- Forurensningsloven
- Friluftsloven
- Kulturminneloven
- Vegtrafikkloven og forskrifter om universell utforming

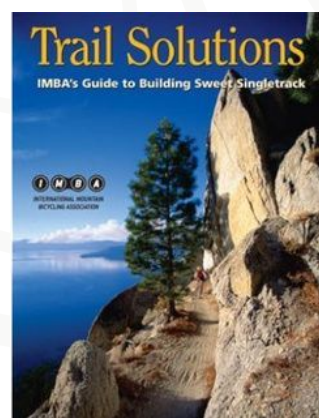


Foto: Brynjar Tvedt

Bærekraftige byggemetoder og profesjonell gjennomføring

- Bruk av profesjonelle organisasjoner og erfarne løypebyggere i planlegging og utvikling av terrengsykkelstier er avgjørende **for å sikre løyper som er morsomme, trygge og bærekraftige.**
- **God stibygging forutsetter kunnskap** om vanskelighetsgrader, korrekt gradering av løyper og riktig byggeteknikk tilpasset terreng og bruk.
- **Planlegging og bygging av Rana Bike Park** baseres på anerkjente prinsipper for **bærekraftig stibygging.**

- **“Trail Solutions - IMBA’s Guide to Building Sweet Singletrack”** fra International Mountain Bicycling Association (IMBA) **benyttes som sentral faglig referanse**, og metodene og prinsippene fra denne vil ligge til grunn for tekniske løsninger og utforming av løypenettet.



Trailhead Nesbyen - profesjonell sti- og parkbygging

- Engasjert i forprosjektet og utarbeidelsen av masterplanen
- Bred og dokumentert erfaring med planlegging, bygging og vedlikehold av terrengsykkelstier og parker over hele landet
- Med bakgrunn som aktive syklister og flere tusen timer praktisk stibygging, kombinerer de solid håndverk med fagkunnskap fra kurs i regi av NOTS og IMBA.
- Erfaring med hovedplaner for større anlegg, dialog med kommuner og grunneiere, samt deltakelse i det flerårige Tråkk'n'Roll-prosjektet i Hallingdal, som utdannet Norges første profesjonelle stibyggere.
- Bygger alt fra universelt utformede stier for rullestolbrukere til krevende terrengsykkelløyper, og tilbyr vedlikehold og oppgradering av eksisterende anlegg etter bærekraftige prinsipper

Risikohåndtering - oversikt

- Risikohåndtering er en sentral del av prosjektet og vurderes fortløpende gjennom hele utviklings- og byggeprosessen.
- Risikohåndtering i Rana Bike Park er tenkt som et helhetlig system, der flere tiltak og rutiner bygger på hverandre.
- **Målet er å beskytte prosjektet som helhet og sikre trygge, bærekraftige og forutsigbare rammer for brukere, drift og forvaltning.**
- Dette ivaretas gjennom tydelige rutiner for planlegging, dokumentasjon, inspeksjon og vedlikehold.
- Når risikohåndtering forstås som et sammenkoblet system, blir risiko en integrert og håndterbar del av prosjektet - til fordel for både brukerne og lokalsamfunnet.

Risiko (eksempler)	Tiltak (eksempler)
Slitasje på natur og stier	• Bærekraftige materialer og overflater • God drenering og terrengforståelse • Årlig faglig vedlikehold fra Trailhead Nesbyen • Egen dugnadsplan med frivillige
Konflikt mellom ulike brukergrupper	• Tydelig merking av stier • Separasjon mellom ferdighetsområder og flytstier • Informasjonsskilt og anbefalt bruk • Samarbeid med turforening og lokale friluftsjaktører
Reguleringsmessige forhold	• Dialog med kommunen fra forprosjektfasen • Masterplan som dokumenterer skånsom bruk • Dispensasjonssøknad for konkrete tiltak ved behov
Drift og arbeidsmengde	• Klare ansvarsroller • Forutsigbart vedlikeholdsbudsjett • Sponsorinntekter og støtteordninger • Dugnadsplan og opplæring
Sikkerhet og ytre forhold	• Vurdering av skred- og geoteknisk risiko ved større tiltak • Tiltak for å redusere risiko for ulykker og personskade • God håndtering av overvann og flom • Rutiner for brannfare og forebygging av hærverk



Foto: Simon Fossheim/Visit Helgeland

Rana Bike Park er historien om store ambisjoner. Det er fortellingen om hva som skjer når entusiasme, dugnadsånd og lokalt engasjement får grobunn - når ildsjeler, frivillige og næringsliv drar i samme retning for å skape noe varig for hele regionen.

Resultatet skal bli et moderne og inkluderende anlegg for sykling, lek og aktivitet - utviklet midt i hjertet av Helgeland, med naturen som ramme og fellesskapet som drivkraft.

Prosjektet skal:



Stimulere til daglig fysisk aktivitet for barn og unge.



Være et sosialt og tilgjengelig møtepunkt for hele befolkningen.



Tilrettelegge for skolars og barnehagers bruk i undervisning og lek.



Bidra til rekruttering og utvikling av terrengsykling som idrett.



Forsterke Munklia, Båsmofjellet og Skillevollens rolle som friluftsområde og arena for grønn mobilitet og bynær rekreasjon.

Organisering og samarbeid

- Prosjekteier:

Rana Sykkelklubb

- ansvarlig for planlegging, utvikling, drift og koordinering
- 89 medlemmer og økende aktivitet

- Samarbeidspartnere:

Bossmo & Ytteren IL

- drifter området Skillevollen
- samarbeid om bruk av området

Trailhead Nesbyen

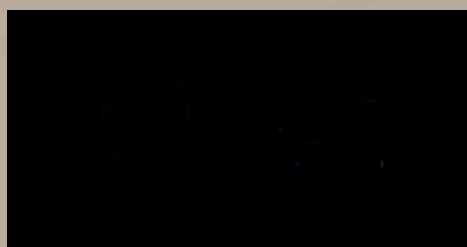
- ansvarlig for masterplan, faglig rådgivning og stibyggingskompetanse
- dokumentert erfaring fra hovedplaner, stibygging og store sykkelanlegg nasjonalt

- Lokal forankring:

Prosjektet er utviklet i tett dialog med:

- Rana kommune
- Skoler og barnehager i nærområdet
- Lokale aktører innen friluftsliv og reiseliv
- Frivillige ressurser, dugnadsmiljø og næringsliv

Sponsorer forprosjekt:



+ takk til alle 83 personene som har bidratt til spleis

Plan for medvirkning

Prosjektet legger opp til bred og åpen medvirkning for å sikre at anlegget svarer på behovene til ulike brukergrupper og berørte aktører. Følgende tiltak er planlagt eller gjennomført:

- **Informasjonsmøter og dialog:**

- Tidlige møter med Rana Idrettsråd, Rana kommune og lokale lag/foreninger.
- Planlagte åpne informasjonsmøter i samarbeid med Bossmo & Ytteren IL og Rana Sykkelklubb.

- **Workshops og idédugnader:**

- For barnehager og skoler, med fokus på trygghet, mestring og læring.
- Med ungdom og unge voksne med erfaring innen stisykling.

- **Referansegruppe:**

- Opprettes med deltakere fra idrett, friluftsliv, skoler, næringsliv og naturvern for å følge prosjektet underveis og gi innspill i kritiske faser.

- **Skreddersydd dialog med barnehager og skoler:**

- Fokus på tilpasning av enkelte deler av anlegget til aldersspesifikke behov.
- Forslag om egne "barnetraseer" og ferdighetssoner med pedagogisk merking.

- **Dialog med andre brukergrupper:**

- For å sikre sameksistens mellom ulike bruksformer (sykling, turgåing, ski).
- Klare soner og skilt som styrer trafikk og forventninger.

- **Bruk av digitale plattformer:**

- Informasjon og mulighet for innspill via nettsider og sosiale medier.
- Spørreundersøkelser og kartbaserte idéinnspill.

Evaluering og oppfølging

Plan for evaluering av prosjektet etter ferdigstillelse:

- Det gjennomføres en evaluering 6–12 måneder etter ferdigstillelse av Fase 1
- Vurdering skjer i samarbeid med brukere, kommune og driftsansvarlig
- Indikatorer for suksess inkluderer:
 - antall brukere,
 - brukerundersøkelser,
 - skolebruk, frivillighet,
 - medieomtale
 - økonomisk bærekraft

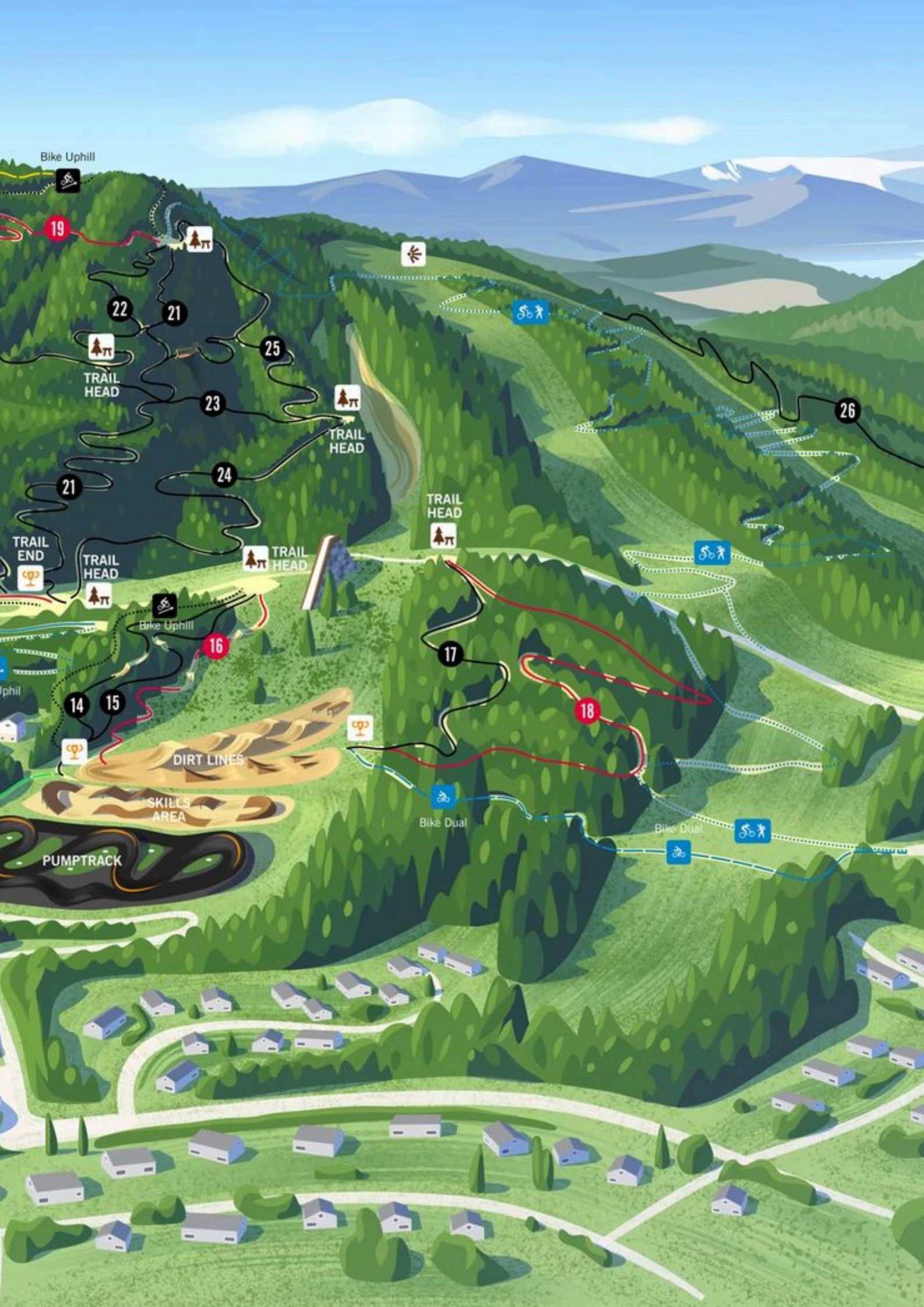
Plan for justeringer og videreutvikling basert på evaluering:

- Evalueringen danner grunnlag for å justere eksisterende traseer og tilbud
- Videre utbygging og utvikling (Fase 2 og X) planlegges med utgangspunkt i innhentede erfaringer
- Det etableres rutine for årlig gjennomgang og brukerfeedback for kontinuerlig forbedring



Foto: Lars Storheim / Den Ravinde, Nesbyen





Rana Bike Park – for neste generasjon



Gjennom Rana Bike Park skal vi skape et anlegg som fremmer folkehelse, reiseliv og frivillighet. Et sted der alle kan oppleve glede, mestring og tilhørighet.

Ønsker du å bidra? Ta kontakt med oss.

Kontaktinfo:

✉ post@ranasykkelklubb.no

🌐 www.ranasykkelklubb.no

