



STIFTELSEN
SKÅNSK MTB
UTVECKLING

Arbetsplan
Trailhead
Ystad

Ystad Kommun

Projektsamordnare
Författare av arbetsplan
Fredric Piper, Ausdauer Projekt & Konsult
fredric@ausdauer.se
0735153240

Grundförutsättningar

Stiftelsen Skånska MTB Utveckling och MTB Skåne projektet:

Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling jobbar i Skåne för att främja utvecklingen av mountainbike som sport och friluftaktivitet. Stiftelsen jobbar aktivt för att samla medel och kunskap för att kunna skapa bra lösningar som främjar mountainbike i samförstånd med andra nyttjandegrupper. MTB Skåne är ett projekt som stiftelsen driver för att få fram 500 km kvalitet-säkrade mtb leder i Skåne av internationell standard.

Under 2018-2020 driver Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling ett samordningsprojekt för att bistå markägare och kommuner med en ökad kunskap och en arbetsplan för hur man kan utveckla och skapa goda förutsättningar för stigcykling som välkomnar rätt målgrupper utifrån olika intressenters behov i området.

Under samma period driver stiftelsen även ett Leaderprojekt i Sydöstra Skåne. Hållbar Tillväxt Genom Ledbaserad Turism och Fritid – MTB leder.

Fastigheter:

Markägare: Ystad Kommun

Bakgrund: Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling driver ovan nämnda Leaderprojekt där ett antal marklov dragit ut på tiden och riskerar att hindra projektet från att anlägga så mycket led som man önskar inom projektet. Man har därför öppnat upp för att hitta nya områden för sista delen av projektiden. Under sommaren 2019 kontaktas Stiftelsen av Peter Eriksson som jobbar på Ystad kommun och som vid samtal på kommunen kommit fram till att områdena nedan skulle passa väl med ideerna om mtb spår. Området har på plats besökts och det finns goda förutsättningar att inom ramarna för Leaderprojektet ta fram skyltade basleder på mellan 5-15 km i området.

Då vi jobbar med utveckling av kvalitetssäkrade leder samt kommunikationen av dessa mot såväl lokala cyklister, som regionala cyklister och besökande i Skåne, har vi utgått från att eventuella framtida leder ska kunna ingå i vårt koncept MTB Skåne, där vi tar ansvar för skyltningar och bistår markägare med underhåll och tillsyn av lederna, antingen genom egen försorg eller genom att vi jobbar genom lokala föreningar och ger dem rätt riktlinjer för bra förvaltning och utveckling. Detta kan även uppnås genom att lokala krafter ansluter sig till vänföreningen MTB Skåne, ett alternativ som känns mest aktuellt för Ystad området.

Föreningar och/eller andra intressenter: I området finns utöver vad som lyfts fram i kommunens planer redan en etablerad freesbigolfbana att ta hänsyn till samt en stugkolin, Klondyke, i noröstra hörnet som man ej bör störa genom att anlägga stig för nära.

Kända restriktioner i området: Då området är planlagt har detta inte undersökts, utan vi ser att förslagen går att tolka in i disponeringen och utvecklingen av området.

Mål med området: Området är tänkt att utvecklas för lokalt rekreativliv. Arbetet har stannat av något vad vi kan se och genom nu pågående Leader projekt kan man få lite ytterligare fart i att forma till området, och även väva in ett rekreativliv som kan passa mot besöksnäringen och den i Skåne efterfrågade soft nature upplevelsen.

Målbilden för området borde vara att göra det mer attraktivt för aktivt friluftsliv genom stigcykling och framförallt skapa lösningar som välkomnar barn, ungdomar och nybörjare. Området har goda förutsättningar för detta och skulle även kunna rymma alternativa ruttdragningar där man bygger in svårare ledpartier för att även vara mer tävlingsinriktade cyklister glädje av området, utan att exkludera de primära målgrupperna som bör vara de som behöver förhållandevis lätta stigar och leder för att komma igång med sitt spontanidrottande och friluftsliv.

Makroperspektiv på området: Området ligger i en urban kontext vilket gör att man bör räkna på ett stort antal nyttjare av stigar och leder.

En subjektiv bedömning av läget är att det främst kommer besökas för att det kommer finnas roliga leder då det urbana läget inte ger en så stark naturupplevelse. Det är därför rimligt att anta att det ur ett turistisk perspektiv inte kommer vara så attraktivt för naturen, men ledernas potential gör ändå att man kan räkna med att det kommer komma besökande cyklister utifrån. Sammantaget borde en satsning på mtb leder inte leda till ökade krav i framtiden på större parkeringsplatser etc då det främst torde vara ett område för lokala cyklister.

Om områden i Öja Mossa färdigställs med öppet vatten och vandringsleder kommer det bara förhöja attraktionsvärdet på föreslagna leder för stigcykling och vi ser inga uppenbara intressekonflikter då det blir en bra zonerings där vandringen blir i ett område och cyklingen i andra.

Nyttjanderättsavtal: (Led, ledbygge, skyltning, digital skyltning, marknadsföring)
Tas förslagsvis fram mellan Ystad Kommun och Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling

Tillstånd: Vidare tillstånd eller behov av samråd med t ex SKoF eller lokala naturskyddsföreningen bör utredas av kommunen innan något form av nyttjanderättsavtal skrivs på

Organisering och genomförande:

Att röja fram baslederna, skylta upp dessa och lägga upp dem på den digitala plattformen Singletracker rymms inom ramarna för rådande Leaderprojektet.

I samordningsprojektet engagerar vi lokala krafter som vill vara med i stigbygget och framtidens underhåll och organiserar detta i vänföreningen till MTB Skåne projektet. På så sätt får området tillgång till föreningens samarbetsparnters erbjudande om billiga maskiner, grus, sten, material mm för att i framtiden höja nivåerna på lederna till mer hållbar konstruktion och även skapa ”futures” längs leden som gör den än mer attraktiv.

Området har potentiell att bli attraktiva att besöka för många cyklister. Det krävs då dock ett lyft att körytor på föreslagna stigar, bättre iordningställande av grönytor runt omkring och förslagvis även ett pumtrackområde som binder ihop lederna med staden. Ett sådant projekt kan man komplettera med efter att basen är färdigställd. En generös och rimlig budget då för att nå en riktigt hög nivå för området bör ligga runt 1 mkr.

Finansiering:

Se ovan. Första steget redan klart. Nästa steg bör bli en framtida fråga då ansvarig för den delen måste utses. Förslagsvis bör detta kunna vara lokalavdelningen i vänföreningen MTB Skåne om vi lyckas engagera en tillräckligt stor grupp.

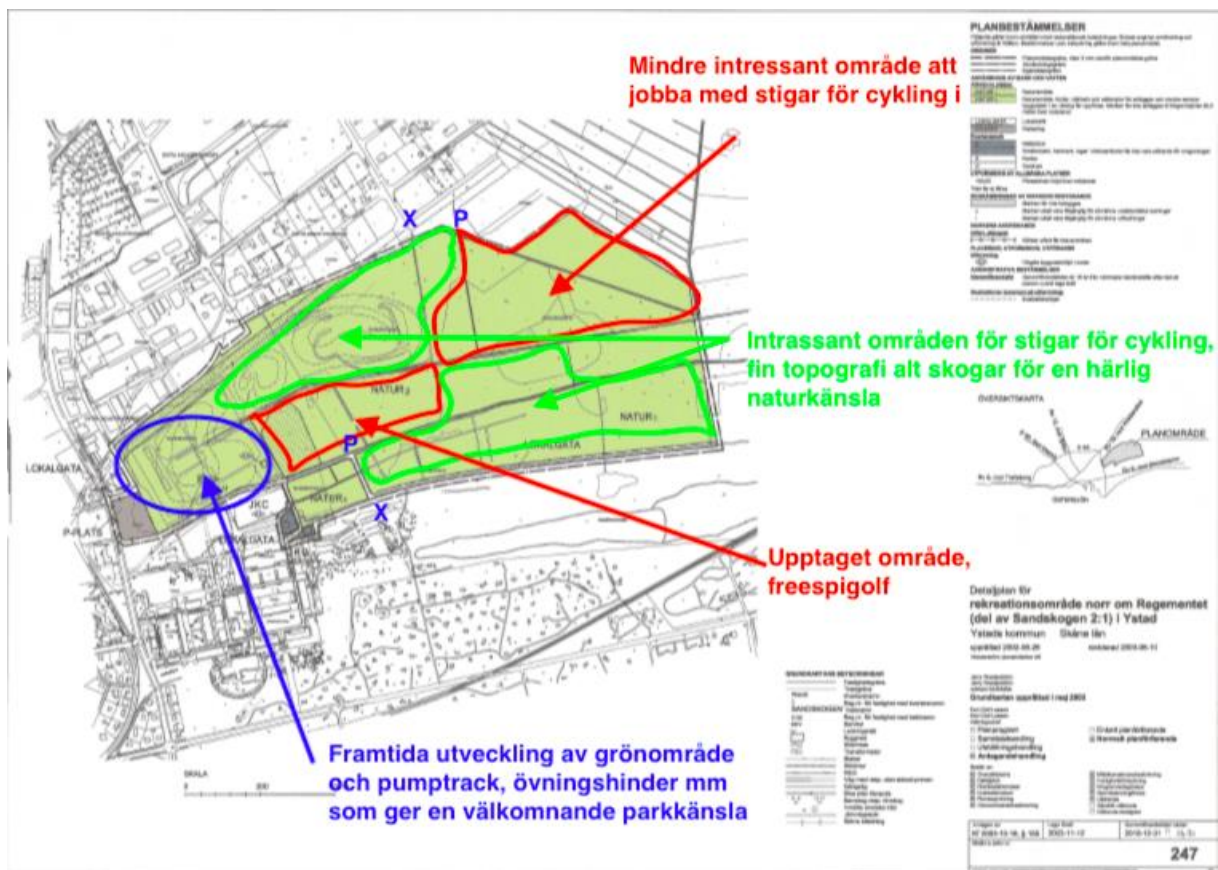
Övrigt: Följande förslag är en grov skattning efter samtal med Peter Eriksson, platsbesök och okulär besiktning av området samt en snabb genomgång av detaljplan för området. I Leaderproejktet är vi redo att sätta igång under vintern med arbetena. Frågan om samråd krävs eller om tillstånd bör sökas bör besvaras av kommunen innan man går vidare, likaså att någon form av nyttjandeavtal tas fram mellan kommunen och Stiftelsen Skånsk MTB Utveckling.

Området enligt detaljplanen:





Förslag på disponering för att kunna ta fram spår och stigar för mtb cykling:



Det blåa området är en framtida "port" till området och bör utformas som en för alla välkomnande park. I denna skulle det vara lämpligt att bygga en så kallad pumptrack som välkomnar barn och unga att spontanidrotta på sina cyklar. Upp mot de andra spåren kan man göra kortare loppar med olika hinder där man kan öva sinar färdigheter i balans mm för att stärka självförtroendet innan man kanske ger sig ut på en längre runda i skogen. Detta område bör vävas in som ett separat framtida projekt.

X:en är alltså angöringspunkter. Det norra kan förväntas en hel del trafik då besökare hos Roslins Cykelaffär sannolikt kommer angöra spåren härifrån. Bör beaktas när man planerar stigen och skyltningen. Likaså kommer sannolikt sommargäster m fl att angöra söderifrån och blir då viktigt att på ett tydligt sätt leda fram med skyltning fram till spåren. De båda Pna är närmsta befintliga parkeringsplatser. Som nämnts ovan, sannolikt att Roslins Cykelaffär kan vara en starthubb där man kan få extra service som cykeltvätt, service mm. Frågan ej ställd dock!!

De gröna områdena är de som jag ser som har en fin potentiell att utveckla stigar som på ett bra sätt kan balansera andra intressegruppers möjlighet att vara i och nyttja området även i framtiden. Detaljplaneringen av stigar och leder kommer handla om att skapa interaktionsytor som möjliggör bra möten mellan människor, dvs att man har god uppsyn och ser varandra i tid, och att stigarna är designade så att cyklister fart är låg och möjliggör möten i likvärdig fart som med löpare i området.

De röda områdena är antingen ”upptagna” eller ligger låglänt eller sankt. I nordöst ligger även ett koloniområde som vi har förstått har djuruppfödning mm vilket inte främjas av ökad rörlighet av andra intressenter i det direkta närområdet.

Inom de grön markerade områden kan vi inom Leaderprojektet ta fram ett stort antal km stig och skylta upp dessa. Arbetena kommer främst handla om att röja fram stigarna och göra maskinellt uthugg i grässvål och skylta upp dessa. Planeringen kommer dock göras så att antingen ideella krafter, eller framtida projekt kan höja nivån av åkytan med bättre slitlager mm för att på sikt skapa ett område med hög internationell standard som kan främja även besöksnäringen i Ystad.

Området med ett grovritat rött spår har fin topografi med många mindre kullar och kommer bli ett perfekt område för rolig cykling. Grundtesen är att skapa ett basspår som är relativt lätt, tekniskt sätt och koppla på loopar med lite mer utmanande dragning och mindre hinder. Spåret ska även kunna användas för mindre klubbävlingar eller liknande.

Det blå spåret ska eftersträva känsla av en naturstig som kan guida cyklister genom skogen på ett kul och trevligt sätt. Genom att jobba med långa, svepande svängar kan vi skapa fartkänsla för cyklisten, utan att den faktiska farten blir särskilt hög, vilket främjar upplevelsen för andra människor i området.



Generella bygginstruktioner:

Klassificering av svårighetsgrad och riktlinjer för stigen bredd och lutning:

- Grön Stig är en lätt stig, bör vara runt 60 - 90 cm bred, med en relativt slät stigyta som är fast packad. En genomsnittlig lutning uppför får ej överstiga 3 % och en genomsnittlig utförslöpa ej överstiga 5%.
- En blå stig är snarlik en grön men kommer ha mindre hinder på stigbädden såsom rötter, stenar, berg i dagen. Stigytan kan också vara lösare med småsten mm samt kommer vara smalare, 40- 60 cm är ett bra riktvärde. En genomsnittlig lutning uppför får ej överstiga 5 % och en genomsnittlig utförslöpa ej överstiga 7 %.
- En röd stig är mer tekniskt krävande och smalare där riktvärdet är minst 30 cm bred. Stigen kommer upplevas ha mer naturliga hinder som lösa stenar mm. Rötter, stenar och hinder kan ha storlek så att de inte kan passeras rullandes utan ställer krav på att man som cyklist kan stegra sin cykel eller hoppa över hindren. En genomsnittlig lutning uppför kan ligga på upp till 7 % och en genomsnittlig utförslöpa upp till 9%.
- En svart led kommer vara minst 15 cm bred och likna röd med skillnaden att passager av svårigheter och storlek på hinder mm är än större och inte kommer kunna undvikas för att ta sig fram på stigen. En genomsnittlig lutning uppför kan vara upp till 9 % och en genomsnittlig utförslöpa upp till 12% (observera generella byggtekniker om att inte överstiga 50% av fallinjens lutning samt ej övertiga 10 % lutning utan att ha byggt upp underlaget för att tåla denna lutning).

Generella byggtekniker, mankraft.

- Stigkorridor. Stigen är oftast inte särskilt bred men behöver oftast få tillgång till en korridor på upp till 2m bred och med en höjd som möjliggör stående cykling och fri plats att hoppa. I korridoren bör buskar, sly och grenar röjas bort för att säkerställa god sikt.
- När man anlägger leden/stigkorridoren första gången är det bra att se över korridorens lutning så att vatten kan rinna ifrån korridoren.
- I korridoren är det viktigt att försöka få bort små faror som kan fånga cyklistens pedaler eller utgöra fara för cyklisten om denna ramlar. Lämna aldrig små, spetsiga stubbar efter sly och buskar. Kan vara väldigt farligt. Lämna hellre 1 m höga stubbar så att de syns, eller hellre kapa dem under jorden, men helst gräva upp dem (vilket sällan av tids själ är möjligt)
- Få bort översta lagret mulljord från stigen. Mulljord binder vatten och blir snabbt lera. Genom att skrapa bort denna får man en bättre och mer hållbar åkyta. Detta innebär oftast att man också måste skrapa någon meter nedåt backen i stigkorridoren för att få rätt lutning på stigen och inte skapa en vall som samlar vatten på stigen eller att stigen blir en urholkning som samlar vatten. I sådant fall bör man fylla på med bärlager/fyllnadsmaterial.
- Undvik att fylla på stigar på utsidan med fyllnadsmaterial när dessa anläggs på slänter, gräv hellre in dem i backen. Håller mycket bättre.
- Stenlägga eller bygga upp med dränerande fyllnadsmaterial vid fuktiga markförhållanden
- Återställ marken runt leden. Vi vill alla köra på leder som känns som om de legat där för alltid och bara väntat på oss. Tänk att vi är landskapsformare och att det är viktigt att vi ser till att inte lämna spår efter vårt stig-bygge. Lämna inga jordhögar eller uppgrävda hål. Plana ut, fyll igen. Lagg över lite ris, stenar, löv mm för att täcka igen våra spår. Det är inte bara för vår egen upplevelse, det skapar en enorm goodwill hos andra användargrupper gentemot oss mtb cyklister. Det är fullt normalt att det kan ta upp till två år innan åtgärder för återställande upplevs som fullt naturliga.

Förstärkningsarbeten med maskin:

- Lederna kommer delvis eller helt behöva förstärkas på åkytan. Detta görs lättas med hjälp av väggrus, stenmjöl eller liknande material som packas med förslagsvis lättare markvibrator.
- Många gånger finns det bra material att hämta på plats om man gräver sig ner någon meter i backen längs leden, detta förenklar logistik och ekonomi då man kan göra många små diken längs leden som avsevärt kortar transport av materia. Viktigt att diken och groppar fylls igen med mullhaltiga jorden från stigbädden så man inte lämnar gropar efter sig i naturen. Spara grässvällen/markmossa/löv etc och täck över gropen när man är klar.
- För att få ut material på leden kommer mindre och lättare maskiner såsom ATV eller självlastad minidumper rationalisera arbetet
- Planera var materialet kan läggas ut, tänk igenom logistiken så att beställt material inte kommer för långt ifrån stigavsnittet som det ska användas på.

Viktiga regler för fysiskt hållbara stigar

1. The Half Rule. Åklinjen ska alltid vara hälften eller mindre än slutningens lutning för att vatten inte ska färdas i stigens riktning. Dvs en backe med 16% lutning tål inte stigar som är brantare än 8%. Kan man hålla sig till denna regel så har man goda förutsättningar att skapa hållbara leder som kräver lite underhåll.
2. Maximera the half rule. Ta med i beräkningen vilken jord och mark typ leden går på, hur många användare som förväntas "slita" på leden, hur svår man vill att leden ska vara, stenar och klippor. Här krävs det ofta lite mer erfarenhet och kunskap för att kunna värdera förutsättningarna, men om du är osäker, gå tillbaka till The half rule och använd försiktighetsprincipen.
3. Överstig aldrig 10% lutning. Lutning baseras på ett spann om mellan 30 -100 m. För att vara säker ska man egentligen hålla sig under 7% lutning. Undantag på klippor eller om man bygger t ex en stenkista eller liknande.
4. Låt alltid vatten få möjlighet att rinna av leden!!! Och låt det ske med jämna mellanrum. Vatten ska aldrig ges chans att accelerera längs stigen eller chans att ansamlas i pölar. Detta uppnås lättast genom att följa The half rule och se till att stigen alltid har en lätt lutning utåt och att det inte finns en nederkant utan att vattnet fritt kan rinna ut i grönskan bredvid stigen.
5. Sikt och säkerhet. För att undvika användarkonflikter längs leden är det viktigt att öka sikten längs lederna så vi ser varandra. Det är också bra att bygga in hinder och svängar som sänker hastigheterna, att skapa bredare platser för möten eller släppa förbi snabbare cyklister.
6. Undvik raka korsningar med andra stigar eller vägar, se till att stigen inbjuder till att sänka farten innan korsningen och att stigen ansluter parallellt med den andra vägen eller stigen. Detta ger korsande nyttjare möjlighet att lättare se varandra och ta hänsyn till när man korsar varandras väg. Tänk på att det ofta ger större nytta att skylta "korsande cykelled" till andra nyttjare än tvärt om.
7. Flow. En bra stig ger en skön känsla av flow. Dessutom är en känsla av att förstå flow ett bra instrument för att förstå erosion längs leden. Kantig cykling med mycket inbromsning ger erosion. Kan leden läggas så att man succesivt måste sänka farten och sedan uppmanas att vilja få med sig bra fart ut ur svängen istället för in i den? En bra tumregel är att följa naturen, inte jobba emot den. Olika mål med lederna eller ledavsnitten ger olika definitioner på flow. Man kan vilja skapa en lång, svepande led med mycket känsla av fart. Då är det viktigt att denna inte är brant, att svängarna ger bra fäste och går att planera i lång förväg så man inte behöver bromsa. Men, vi vill ju också har riktigt tekniska och svåra stigar vilket inte är ett problem om det är det man förväntar sig och är inne på. Kombinationen av dessa två är det som ofta leder till dåligt flow och motverkas lättast med att separera dem med en kort uppförbacke som får ner farten och hjälper cyklisten att se att nu ändrar stigen karaktär

Mountainbike lingo, vad innebär facktermerna

MTB – Förkortning av mountainbike

Loop - en stig som börjar och slutar på samma plats

Singletrack – en enkelstig där bara en cykel får plats i bredd

Trailbed – Stigbädd- ytan på stigen som kommer cyklas på

Stigkorridor – Området som stigen och stigbädden läggs i, ett område där man även jobbar med förutsättningarna för en bra stig utanför själva stigbädden, man kan jobba med lutningar, ta bort faror mm för cyklisten

Berm – en uppbyggnad i kurvor för att skapa en vall som ger cyklisten stöd och balans i kurvan

Roller – en byggd förhöjning på stigen. Används dels för att skapa en riktningsändring för att hindra ansamling av vattenflöden, men framförallt som ett tekniskt hinder som ökar

”kulfaktorn” på en stig. Placerar oftast många på rad

Flow – när den sammanlagda upplevelsen av ett parti upplevs kunna genomföras i likvärdigt tempo och repetitivt manövrerande upplevs ett flow i cyklingen, kan vara ett tekniskt svårt parti, men används oftast som begrepp för lite längre svepande partier där man kan få känslan av att cykeln nästan tar sig fram av sig själv

Grade reversel – för att förhindra att vatten kan färdas längre sträckor, fånga upp fart, och skapa erosion skapar man avbrott i en stigs lutning med ca 20 m mellanrum, eller mindre. Detta bidrar också till stigar och leder som ger åkaren en känsla av flow då stigen rör sig framåt i landskapet och inte blir för rak.

Dropp – en kant på 20 cm eller högre som tvingar cyklisten att hoppa ut för kanten

Stenkista – ett parti som man lägger mycket sten i för att skapa teknisk svårighet, kan variera stort vilken svårighet man skapar. Kräver kunskap om byggteknik för att hålla

Rock armig – samma princip som stenkista men målet är att skapa en hållbar, slät köryta som förhindrar erosion och slitage. Används framförallt i brantare partier eller blötta partier

Raised trailbed – i låglänta områden, eller platta vill man höja stigbädden för att denna ska bli dränerande och att vatten ska kunna rinna av själva stigbädden och bort från stigen

Full cut – på slänter och i backar när man bygger på skrå vill man gärna gräva in leden i backen då detta ger en stigyta som håller mycket bättre än om man försöker lägga på material utanpå slänten, det ger också goda möjligheter att kostnadseffektivt kunna använda befintliga material för rollers, berms och grade reversels.

Pumptrack – en bmx liknande bana med rollers och berms där man genom att ”pumpa” cykeln över rollersens plockar upp fart som gör att man kan ta sig runt banan utan att trampa.

För yngre barn blir en pumptrack som att cykla på en ”berg och dalbana”

Pump & Pedal – grunden liknar en pumptrack men är lite längre och innehåller också partier som man kommer behöva trampa sig fram på

Flowtrail – en stig som går lätt utför med berms och rollers som man som duktig cyklist ska kunna ta sig nerför utan att behöva bromsa eller trampa. Alla ska kunna köra en sådan led och känns sig glada och trygga.