Mulighetsstudie sykkel i Sulis



INNLEDNING

Sulitjelma ligger i en frodig innlandsdal 140 meter over havet, 40 km øst for Fauske, på den nordlige bredden av Langvatnet. Sultitjelma er nesten helt omringet av fjell og isbreer, og har om lag 400 innbyggere

Kort Historie

1858 ble det funnet kobber- og svovelkis i området og en begrenset utvinning i starten. Først da den svenske industrimannen Nils Persson i 1887 sikret seg rettighetene til forekomsten ble det igangsatt gruvedrift av større omfang. Etter dette opplevde bedriften og stedet en nærmest eksplosjonsartet utvikling. Allerede tidlig på 1900-tallet var gruveselskapet landets største bergverk og nest største industribedrift. Gruveselskapet produserte både svovelkis og kobber, og hadde på det meste (i 1913) 1 750 ansatte. I 1983 hjemfalt bergverkskonsesjonen til staten som dermed overtok gruvedrifta. Den siste rest av bergverksdrift i Sulitjelma ble lagt ned i 1991.Under bakken i Sulitjelma finnes gamle gruveganger i ufattelige 1200 km lengde.



Figur 1 tv. Kibben ned fra jakobsbakken th. Nils Persson, mannen som startet gruveeventyret

Sulitjelma sin plassering er sentral for vinteraktivitet for hele salten. Det eksisterer pr i dag mellom 600- 700 hytter og leiligheter, med plan for å bygge ut flere. Ved å fremme sin historie, friluftsaktiviteter, og det familievennlige fjellet, at Sulitjelma kan bygge posisjon og identitet. Gjennom god planlegging, samarbeid, kreativ tilrettelegging og høy kvalitet kan Sulitjelma bli en unik destinasjon for Sykling både på grus, sti og i spesialbygde lek/ferdighetsområder. Å appellere til de moderne, aktive familiegjestene Kan Sulitjelma være attraktive for unge mennesker som søker et alternativ til hverdagen i byen med lek i naturen – enten det er på ski eller på to hjul. Det er ikke de høyeste fjellene eller lengste nedfartene som er avgjørende for hvor attraktiv et sted er som sykkeldestinasjon



Nils Person , skaper av gruveeventyret

INNHOLDSLISTE

1. Bakgrunn
2. Områdeavgrensing
3. Mål og retningslinjer
4. Definisjoner
5. Kartlegging
6. Tiltaksplan
7. Finansieringsmodeller og eierskap
8. Vedlikehold

1. Bakgrunn

Sulitjelma ligger midt i Salten. Vakker natur, snille fjell, et stort aktivitetstilbud og en godt etablert reiselivsnæring beskriver plassen godt. Arrangementsprogramet har tradisjonelt linket på vinteraktiviteter med ulike idrettsarrangement og andre familiearrangement. «Sulisfjellet» har i dag et godt merket nettverk av rødmerkede turstier både sørover, nordover østover og vestover. De eksisterende grusveiene i høyfjellet gir et naturlig og fint utgangspunkt for syklister som vektlegger naturopplevelsen, eller som er opptatt av treningssykling på grus. Sykling på grusveier har relativ lav terskel, ettersom det sjeldent er tekniske hinder involvert.

De siste årene har sykling på sti rundt Sulis hatt en økning. Utviklingen følger en større internasjonal trend, hvor teknisk sykling på stier blir stadig mer populært, bl.a. i takt med at fulldempede stisykler blir allemannseie. Sykling på sti gir en annerledes opplevelse enn tursykling, ettersom det er mestring og spenning som er i fokus. Stisykling har et naturlig nedslagsfelt da aktiviteten ofte appellerer til folk som driver med alpin frikjøring på vinteren – en aktivitet som gir lignende «flytfølelse» som stisyklingen.

Karttjenester som Trailguide samler brukergenerert innhold og viser stier i dalføret og på høyfjellet. Derfor er det også liten grad av kontroll med hvilke stier syklister oppsøker og hvor det oppstår slitasje eller konflikt som følge av aktiviteten. Naturlige stier i Sulis er stort sett veldig krevende å sykle for folk flest, og derfor må stisykling som finnes på Sulis i dag betegnes som stier for entusiaster. Målsettingen med denne studien er å vise hvordan destinasjonen kan implementere en ny type infrastruktur for sykkel, for å treffe destinasjonens primære målgruppe: aktive familier.

Akkurat som med alpin skikjøring og langrenn er det tilrettelegging som er nøkkelen. Gjennom å utvikle morsomme stier med ulik vanskelighetsgrad, bærekraftig utforming og sentral beliggenhet, kan Sulis tette gapet mellom tursykling og sykling på tradisjonell sti. Siden fokuset i denne planen er tilretteleggingstiltak. Eksisterende grussykkelruter vil i mange tilfeller inngå som koblinger til evt nye opparbeidede stier.

Hvem er stisyklisten?

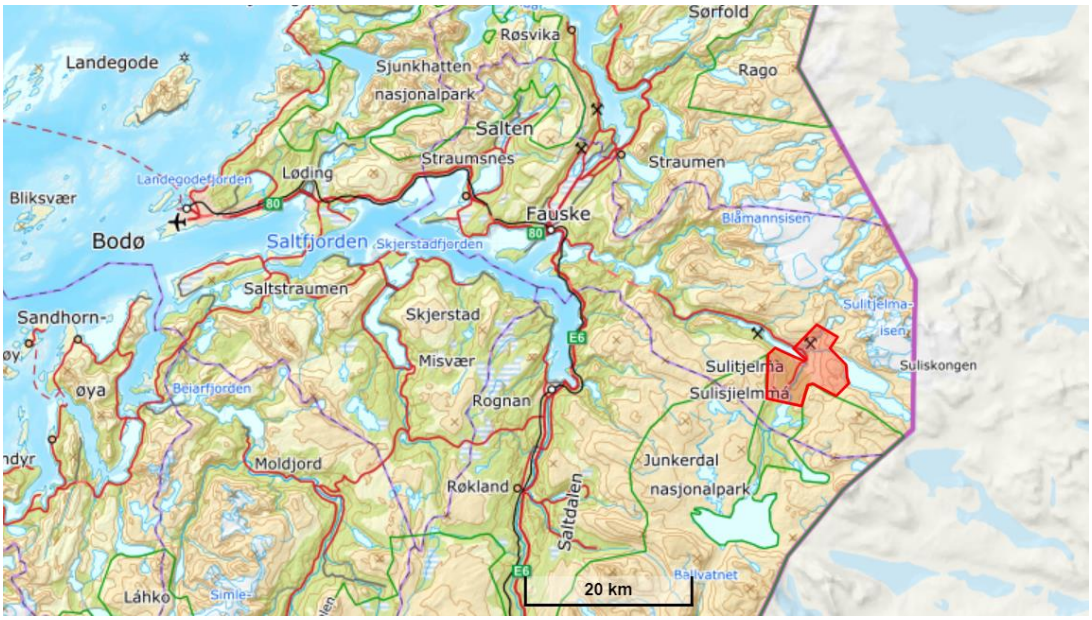
Stisyklister finnes i alle alder og ferdighetsnivåer og felles for alle er at de oppsøker sykling på smale stier til skogs eller til fjells. Stisykling kan ses på som en friluftsorientert aktivitet der stien er i fokus, og har blitt en motvekt til organisert og konkurranseorientert stisykling (mest kjent for store grusritt som Birken og Grenserittet).

Stisykling utvikler seg ofte til å bli mer enn bare en aktivitet, og påvirker både ferier, fritid, forbruk og til og med hvor man velger å bosette seg. Stisyklister oppsøker gjerne de samme stiene og destinasjonene igjen og igjen, akkurat som alpint og langrenn – men er også villige til å oppsøke nye stiopplevelser på nye steder. Mestring, naturopplevelser, frisk luft og sosialt samvær med andre stisyklister er viktige elementer i opplevelsen – uansett ferdighetsnivå. Entusiasten er interessert i stier med kombinasjon av “flyt” og tekniske utfordringer, gjerne lengre turer der de samtidig får treningsutbytte og en utflukt fra hverdagen. Familier ønsker seg stier der hele familien kan sykle sammen, og gjerne et kompakt nettverk av stier med ulik vanskelighetsgrader. Slik at alle familiemedlemmer får utfordringer på sitt eget nivå. Korte stirunder i umiddelbar nærhet til de mest nødvendige servicefunksjonene som toaletter, kafe og sykkelutleie foretrekkes. Dytting eller trilling av sykkelen og lange transportetapper kan fort ta motivasjonen fra de minste syklistene.

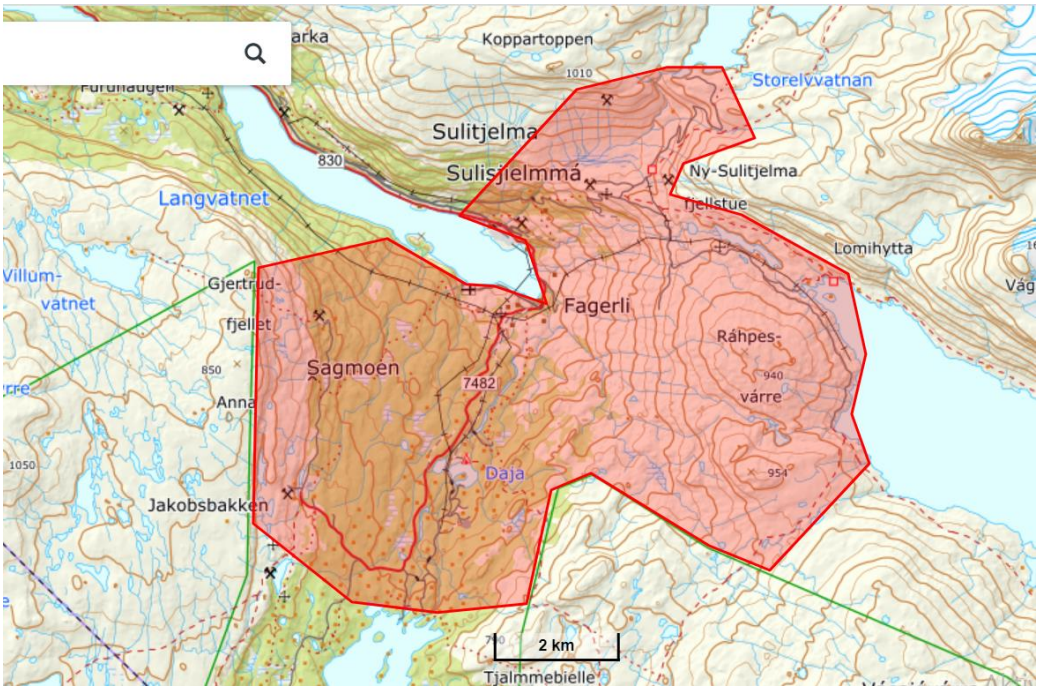
Tidligere kartlegging

Grunnlaget for en satsing på stisykling i Sulitjelma er ikke godt dokumentert fra før. Det er blitt syklet på eksisterende gamle tråkk og kjerreveier og noe av det er registret på terrengsykkelappen Trailguide.

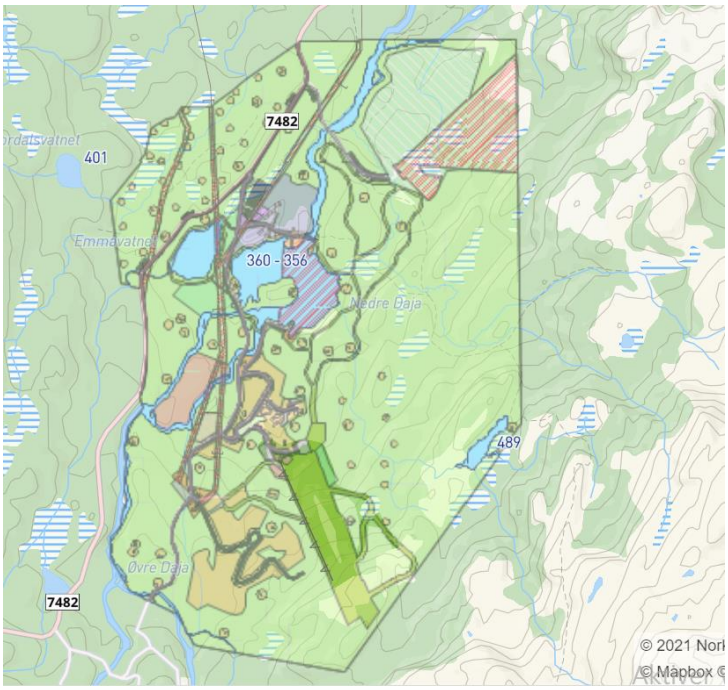
2. Områdeavgrensing



Innzoomet kart for området Jakobsbakken, Daja, Sulitjelma og jakobsbakken



Reguleringsplan for utvikling av område rundt Daja



3. MÅL

Mål for stisykkelsatsning i Sulitjelma

- Å gjøre hele Sulitjelma til en sykkeldestinasjon
- Skape bedre bomiljø, gjennom økt trivsel og folkehelse
- Å stimulere til etablering av ny næring og sesongutjevning
- Øke rekruttering og antall stisyklister

Mål for mulighetsstudien

- Kartlegge eksisterende stier og gi tiltaksplan for utbedring
- Identifisere egnet områder for bygging av nye stier og anlegg, i tråd med prosjektets retningslinjer
- Presentere tydelig satsingsområder med prioriteringsrekkefølge for realisering av tiltak innenfor 10 års tidsramme

4. DEFINISJONER

Forklaring av sti og anleggstyper

Naturlig sti

- Det som finnes overalt i norsk natur (ofte kalt naturlig sti)

- Blir til av slitasje fra dyr eller mennesker
- Overflaten består av stedlige jordmasser, stein og røtter
- Brukes av alle brukergrupper
- Ikke retnings-bestemt
- Er som regel korteste vei fra A-B (tilfeldig eller planlagt)



Flytsti

- Sti laget spesifikt for terrengsyklister
- Bygget med maskin eller for hånd
- Overflaten består av stedlige jordmasser eller gruset
- Hovedsakelig brukt av syklister, men kan også brukes av andre brukergrupper
- Er bygget til en spesifikk vanskelighetsgrad som tar Hensyn til helling, bredde, overflatemateriale og tekniske elementer
- Ofte retningsbestemt



Ferdighetsløype

- Kort stirunde eller sløyfe med innlagte tekniske elementer på siden av hovedstien
- Overflaten består av stedlige jordmasser, importert grus, stein og tre-elementer
- Brukt av hovedsakelig syklister, passer for alle terrengsykkeltyper
- Fokus på teknikkøvelse i terrenget med muligheter for progresjon (flere alternativer)



Ferdighetspark (FP) "Lekeplass for syklister"

- Kompakt område med elementer av flere ulike vanskelighetsgrader i ring eller linjer
- Overflaten består av stedlige jordmasser, importert grus, stein og tre-elementer - Brukt kun av syklister - Fokus på teknikkøvelse på elementer og naturlige hindringer med muligheter for progresjon



Pumptrack, «Stisyklings svar på ballbinge»

- Kompakt sykkelbane som man tar seg rundt på uten å bruke pedalene, ved å «pumpe» over kuler og gjennom doserte svinger
- Overflaten består av jord, grus, asfalt eller kompositt (modul-baser
- Asfalt og modul-varianter kan brukes med sykkel, scootere, skateboards og rollerblades



Hopplinjer

- Linjer med hopp i flere ulike vanskelighetsgrad, bestående av hovedsakelig platåhopp i forskjellige størrelser
- Overflaten består av jord eller grus - Brukt kun avsyklister
- Tillater et bredt spekter av brukere, dersom platåhopp kan rulles og linjene er gradert etter vanskelighetsgrad
- Sosialt anlegg med fokus på teknikkøvelse og progresjon



GRADERING AV TERRENGSYKKELSTIER

Anbefalte retningslinjer for bruk av graderingsmal



	Lett	Middels	Krevende	Meget krevende	Ekstrem
Bredde	Min. 90 cm	Min. 60 cm	Min. 30 cm	Min. 15 cm	Kan være mindre enn 15 cm
Overflate	Vanligvis jevn overflate med fast, stedegen masse eller grus.	Som «lett», men partier med løs og ujevn overflate kan forekomme. Kan forekomme innslag av stein og røtter.	Kan være løs og til tider meget ujevn. Kan ha hyppig forekomst av stein og røtter.	Som «krevende», men kan ha omfattende forekomst av større stein og røtter.	Som «meget krevende».
Maksimal vanskelighetsgrad på tekniske element	Ingen eller meget enkle tekniske hindringer, som små kuler med avrundet profil og lave, oppbygde svinger, kan forekomme.	Mindre hindringer og enkle, tekniske partier, som doseringer og kuler med avrundet profil, kan forekomme.	Noen krevende hindringer, som kortere bratte partier, platåhopp og mindre dropp, kan forekomme. Elementene må kunne rulles i lav fart.	Uundgåelige hindringer med potensielt høy risiko, som hopp med mellomrom, dropp, bratte og eksponerte partier, kan forekomme.	Uoversiktlige og uunngåelige hindringer med ekstrem vanskelighetsgrad og risiko forekommer.
Maksimal gjennomsnittlig stigning i oppoverbakke	3 %	5 %	7 %	Kan være mer enn 7 %	Som «meget krevende».
Maksimal gjennomsnittlig stigning i nedoverbakke	5 %	7 %	9 %	Kan være mer enn 9 %	Som «meget krevende».

5. KARTLEGGING

Eksisterende stier og anlegg

- Det er generelt lite tilrettelagt for stisykling og de eksisterende flerbruksstier har høyt teknisk vanskelighetsgrad.
- Stiene som er registrert er lite sammenkoblet.
- Tilkomst til stiene er hovedsakelig via eksisterende vei/grusvei
- Høyfjellstiene/ gruveveiene i Sulis har en stor opplevelsesverdi. Utbedringstiltak ?. Eksisterende stier vurderes å passe best den øvre delen av brukerpyramiden (entusiaster):
    - veiene til Tjoarvi, Jakobsbakken, Ny Sulis og Lomi åpner opp for gode områder for Shuttling og/eller bare tursykling.

Områder for utvikling av nye stier og anlegg

Utvikling av nye stier for sykling må ta hensyn til terrenget med både design og konstruksjon som gjør at sluttresultatet passer for syklister. Måten syklister beveger seg i terrenget og bruksmønsteret, er annerledes enn for andre brukergrupper. Det er ikke nødvendigvis størrelsen på arealet som er avgjørende, men muligheten til å legge opp attraktive og stimulerende stier.

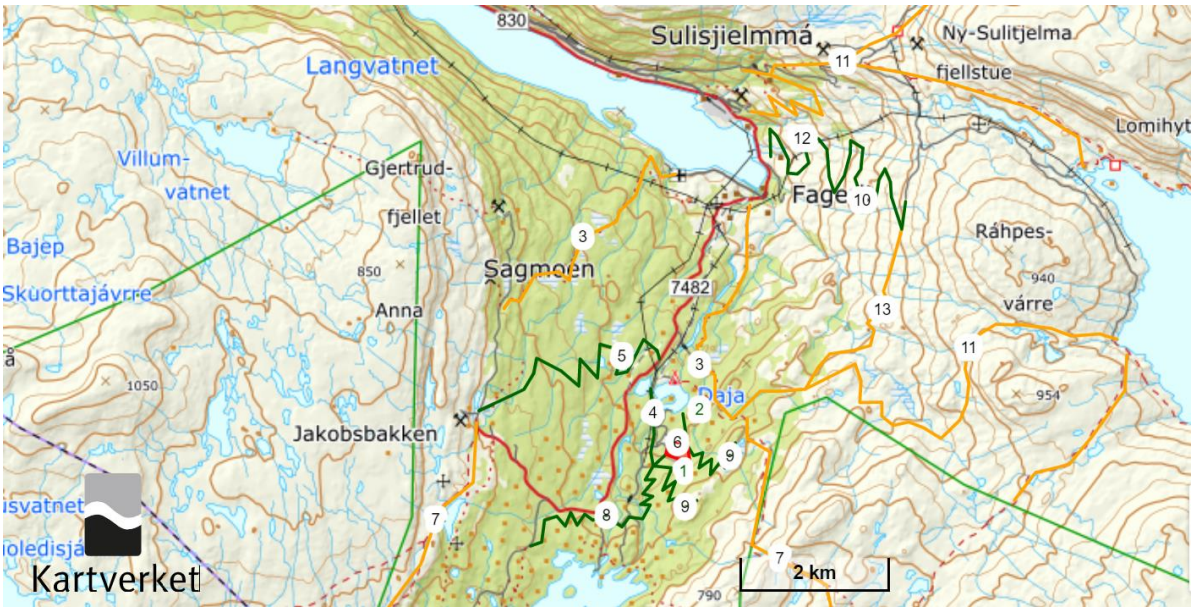
Områder for utvikling av nye stier og anlegg

- Steder der grunnforholdene er best må utnyttes til stisenter og lavterskeltilbud.
- Sykkelanlegg bør bygges der det er mest hensiktsmessig i forhold til fasiliteter, tilgjengelighet og arealbehov.
- Det må tas hensyn til flerbruk ved utbygging av nye stier i områdene med andre brukergrupper.
- Det må tas hensyn til alpinbakker og snøproduksjon i skianleggene, og bygging av nye stier i disse områdene må vurderes nøye.

Mangel og behov

- Sykkelspesifikke stier koblet med eksisterende stinett
- Rekrutteringsanlegg (ferdighetspark, hopplinjer og pumptrack)
- Utbedring og vedlikehold av eksisterende flerbruksstier

6. TILTAKSPLAN



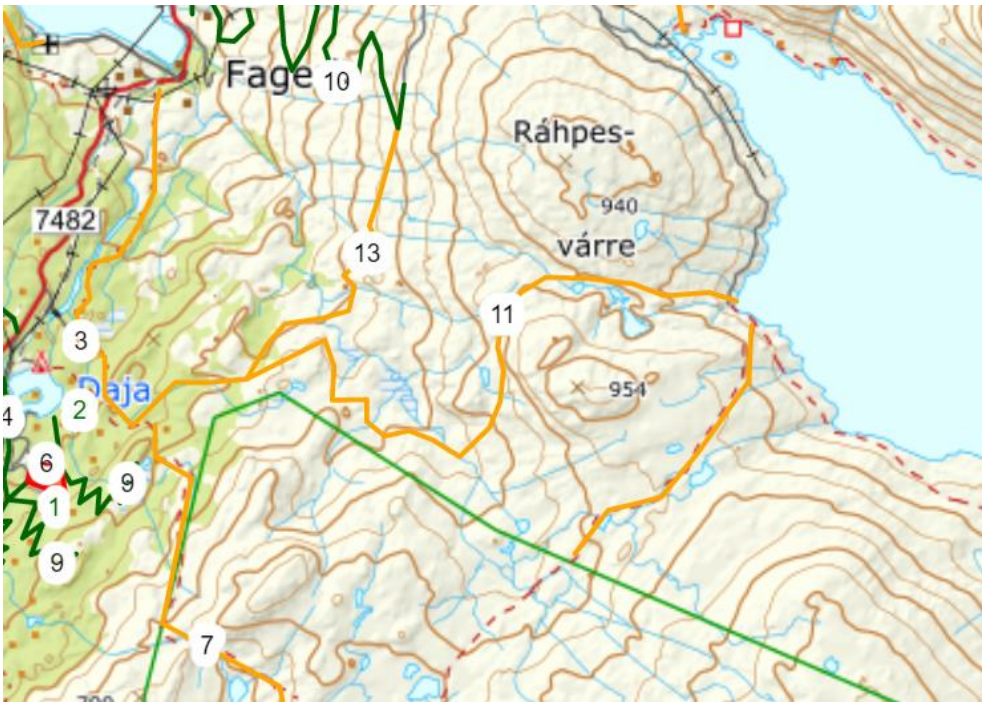
Oversiktskart med nummerering linket til teksten under

6.1 Utbedring av eksisterende stier

Utbedring av gamle kjerreveier/stier fra Jakobsbakken til kjerkegård, og fra Daja og ned til museum. nr 3.



Utbedre sti fra Lomi ned til Daja, nr 11, Orange farge

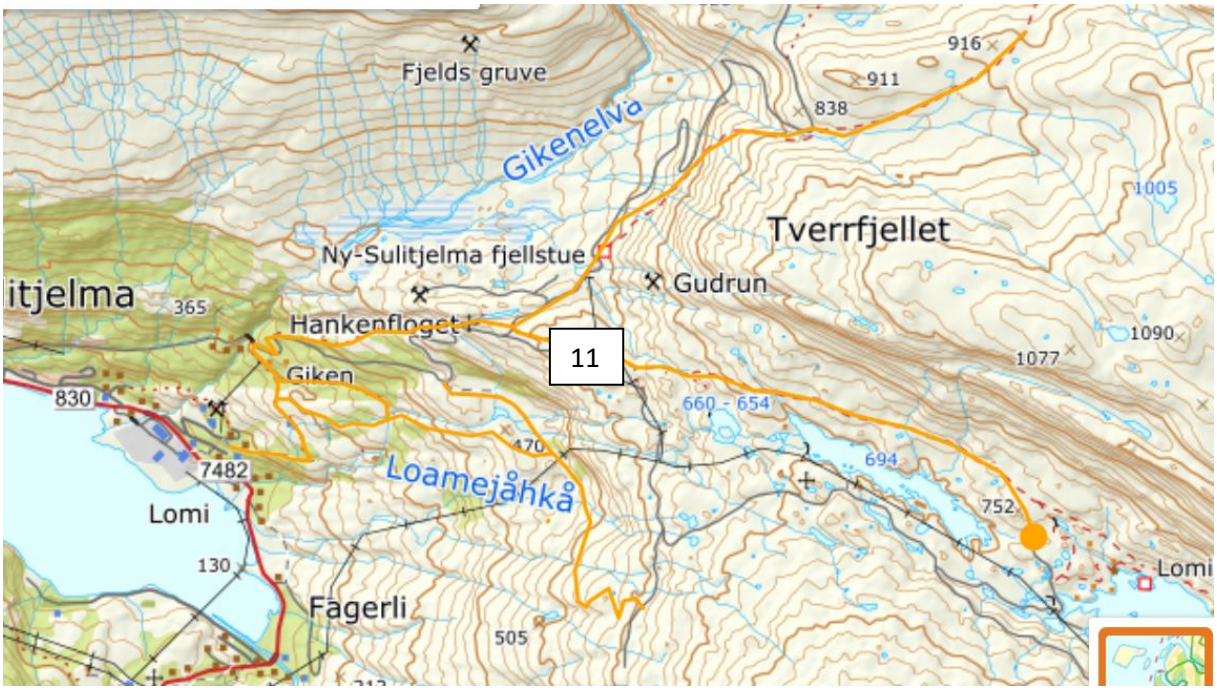


Utbedre stier fra Jakobsbakken-Tjoarvi (diamanten)

Utbedre stier fra Tjoarvi –Daja (øst for dalen) nr 7, Orange farge



Utbedre stier fra de gamle gruveområdene Giken, Hanken, Ny Sulis, Lomi og vei rett opp for Fagerli, og ned til Sandnes Fagerli, nr 11 (orange farge)







3. Utbedring av sti/kjerreveier Jakobsbakken-kirkegård, og Daja -Museum			kr	100 000
7 Utbedring av av naturlig stier jakobsbakken - Tjorvi og Tjorvi - Daja			kr	100 000
11. Utbedring av naturlige stier fra Lomi-Daja og ned fra Ny -Sulis			kr	300 000

Ved valg av eksisterende stier til utbedring er det tatt hensyn til følgende spørsmål:

- Grunnforholdene og terreng
• går deler av stien allerede i en bærekraftig plassering?
• er det lett tilgang til råmaterialer (stein eller mineraljord) for utbedring?

- Opplevelsesverdi/Spektakulær natur
• er omgivelsene stien går i så ettertraktet at bruken vil øke, selv uten utbedringer?
• er stien i seg selv så populær at den vil fortsatt sykles uten utbedringer?

- Logistikk og tilgjengelighet
• vil utbedringer på stien gjør stien mer tilgjengelig for flere?
• er det koblinger til fasiliteter i nærheten?
• hvordan vil utbedringer og økt sykkeltrafikk påvirke andre brukergrupper?

Gjennomføring av tiltak:

Selv om det har etter hvert blitt flere entusiaster som driver med stibygging på sine lokale stier, anbefales det å engasjere et profesjonelt stibyggeforetak. Det er visse krav til blant annet sikkerhet, dokumentasjon og forsikring som må ivaretas. Et profesjonelt firma har det nødvendige kompetanse og riktig verktøy til å utføre jobben til en bestemt tidsplan. På mindre tiltak som utbedring av eksisterende traseer eller stier som kan bygges for hånd eller med små inngrep av maskiner bør det kunne utføres av lokale krefter etter veiledning/opplæring

Oppgaverekkefølge:

1. Utbedre stier / bygge nytt
   • Ferdigstillingsrapport og vedlikeholdsplan skal overleveres prosjekteier av utførende entreprenør ved utført arbeid
2. Lage skiltplan
   • Skilting og merking skal utføres i henhold til nasjonal standard. Turruter for tur- og stisykling» på Merkehåndboka.no
   • Skiltplanen skal inkludere informasjonstavle ved hovedinngang til stiene, navneskilt og merking ved stikryss og tekniske elementer med stor risiko
3. Evaluere tiltak
4. Vedlikeholde

6.2 Nye stier og anlegg

Tiltaksplan er utarbeidet først og fremst med hensyn til prosjektets mål og retningslinjer. Et nytt tilskudd av stier og anlegg vil øke rekruttering og interesse lokalt og bygge opp en solid stisykkelkultur. Det vil gi lokale næringsaktører et verktøy til å kapitalisere på den økende stisykkelturismen.

Tiltaksplanen er dermed lagt opp med hensyn til hvert områdes styrker og svakheter, slik at det bygges riktig tiltak på riktig plass.

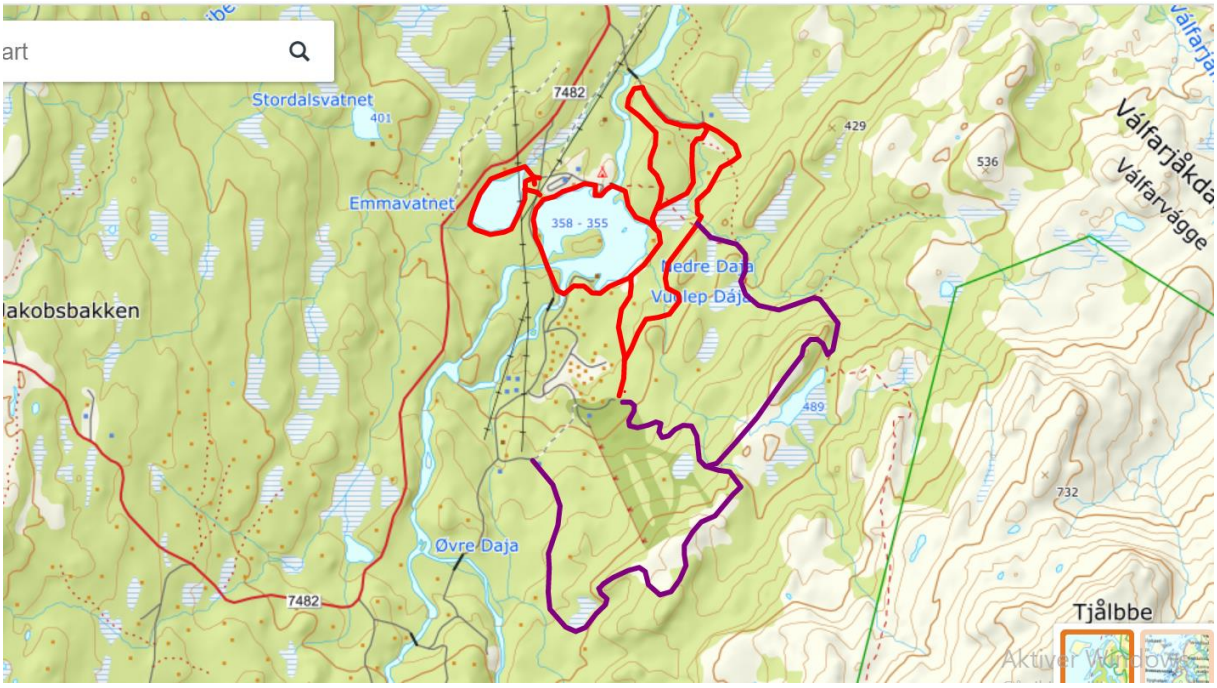
Fysiske tiltak

- Pumptrack,
- Ferdighetspark og stier
- Hopplinjer
- Flytstier
- Utbedring og vedlikehold av eksisterende stier
- Koblingsstier
- Skilting og merking
- Vedlikehold

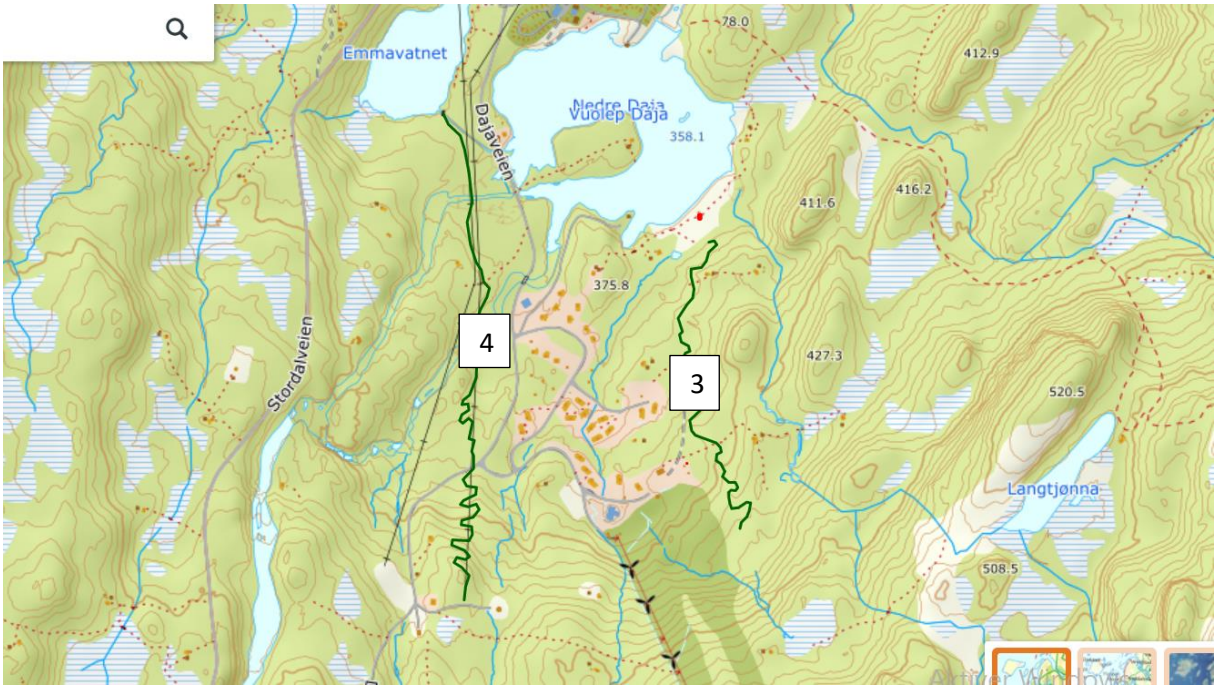
Evt sosiale tiltak

- Opplysningsarbeid mot næringsaktører
- Infokvelder/workshops
- Teknikkurs og demodager - Sosiale sykkeltreff ("ride nights")
- Undervisning og kurs
- Holdningsarbeid og kampanjer ("del stien")
- Digitale kartløsninger
- Infomøter med interessegrupper og grunneiere Stibyggerkurs og Dugnad

Turveier som gruses i bredde på 2 meters bredde. Både for gående og syklende. De røde er allerede under bygging. De lilla er tenkt som små toppturer for gående samt mulig tilkomst til fremtidige flytstier for sykkel.



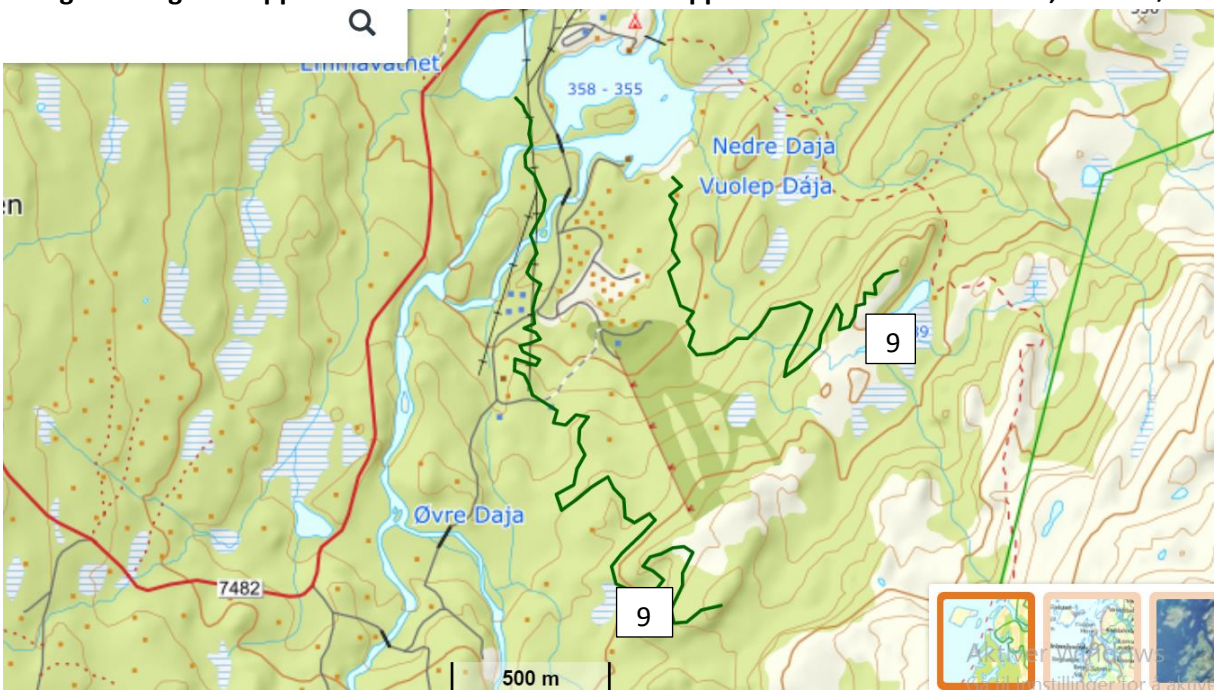
Lett flytsti fra skianlegg nord ned til vann/gapahuk nedre Daja og Kraftledningsstien





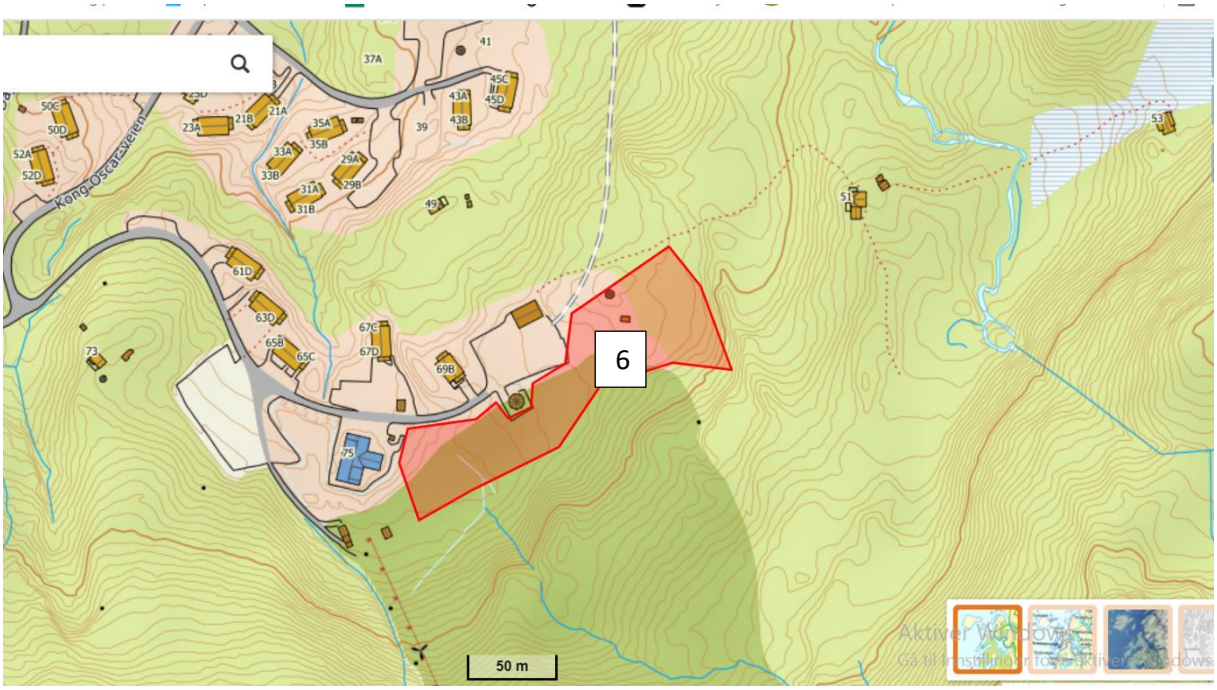


Mulige forlengelser oppover av nevnte stier etter at «Topp»- turveiene blir en realitet, nr 9. Grønn



2. Flytsti fra sletta ved ferdighetsløype ned til gapahuk ved dajavatn	0,7 km	40 m	kr	300 000
4. Flytsti langs høyspentlinje (thunderstruck Ac/Dc)	1,1 km	50 m	kr	700 000
9. Flytstier fra topp heis og ned til eksisterende ferdighetsløype og AC/DC	3,0 km	200 m		1 500 000

Pumptrack / ferdighetsområde ved skianlegg



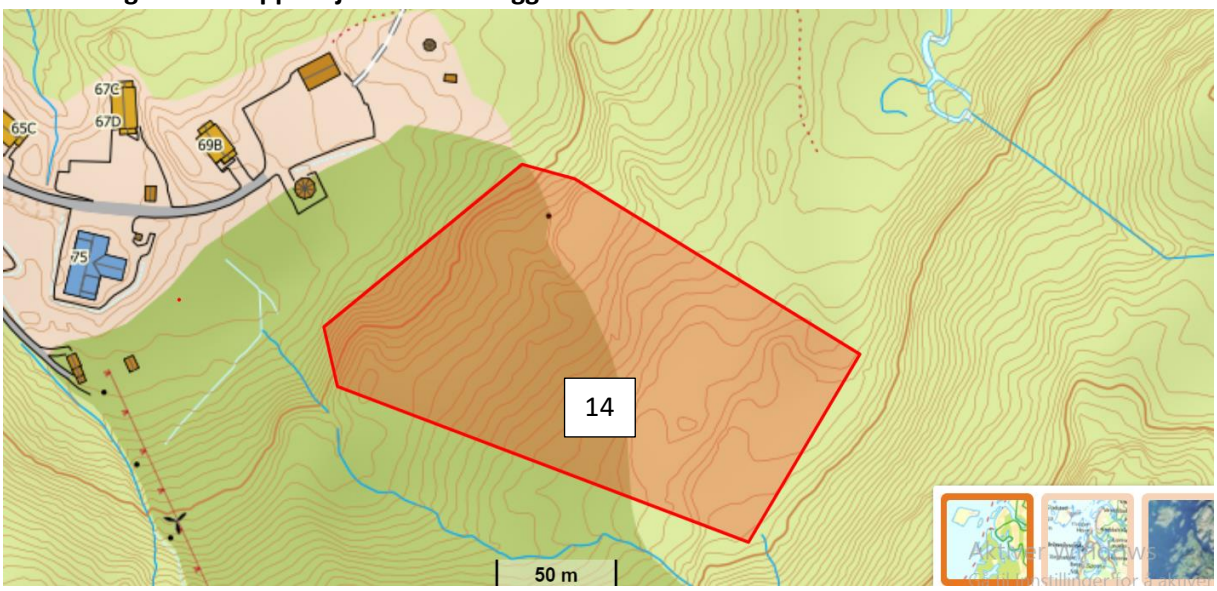






6. Asfaltert pumptrack på sletta ved skianlegg			600m2	kr		1 500 000

Område egnet for hoppelinjer ved skianlegg.

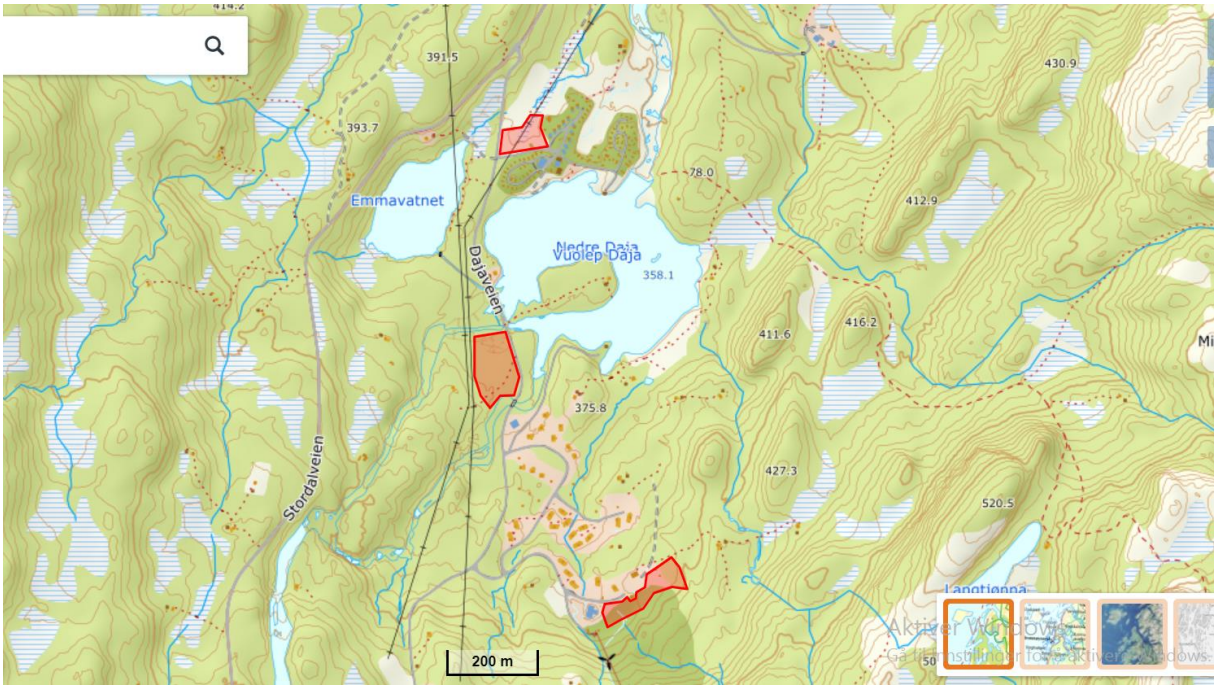




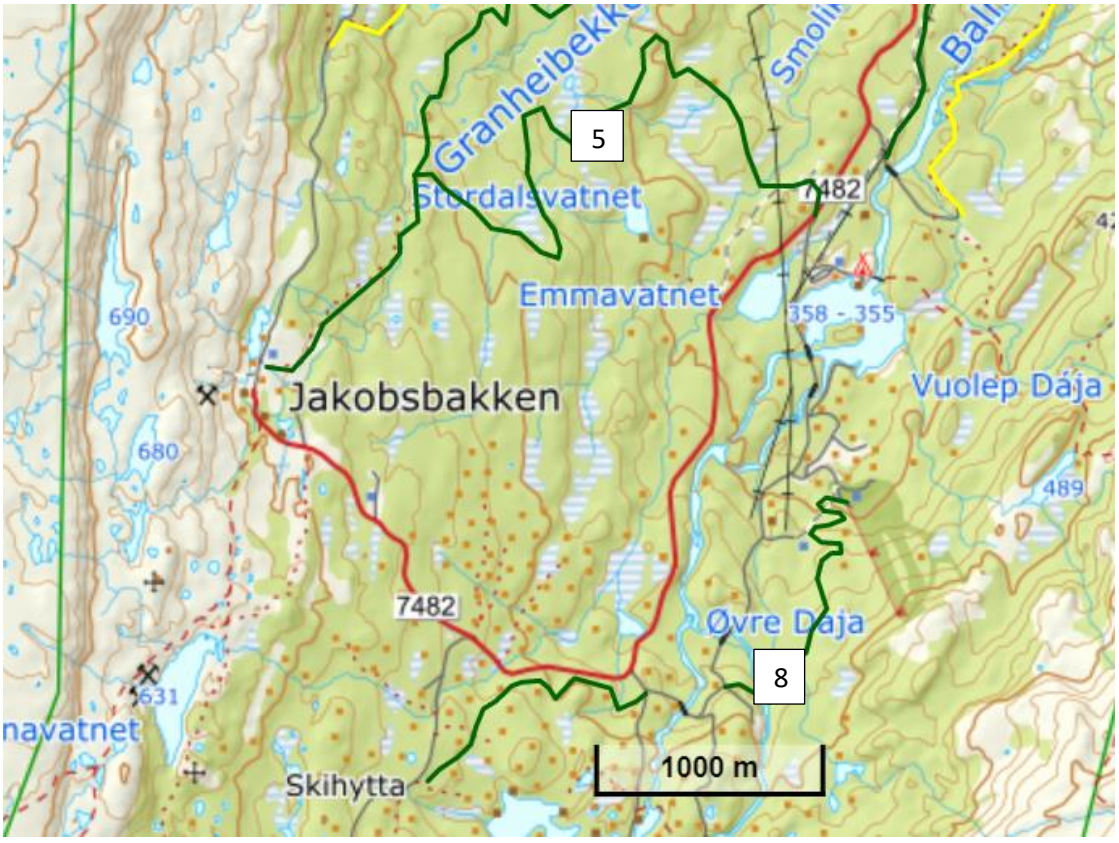


14. Hoppelinjer ved/ i skibakke				3 stk a 4 hopp	kr	300 000

Evt andre mulige plasseringer av pumptrack/ ferdighetsområder/plankestier



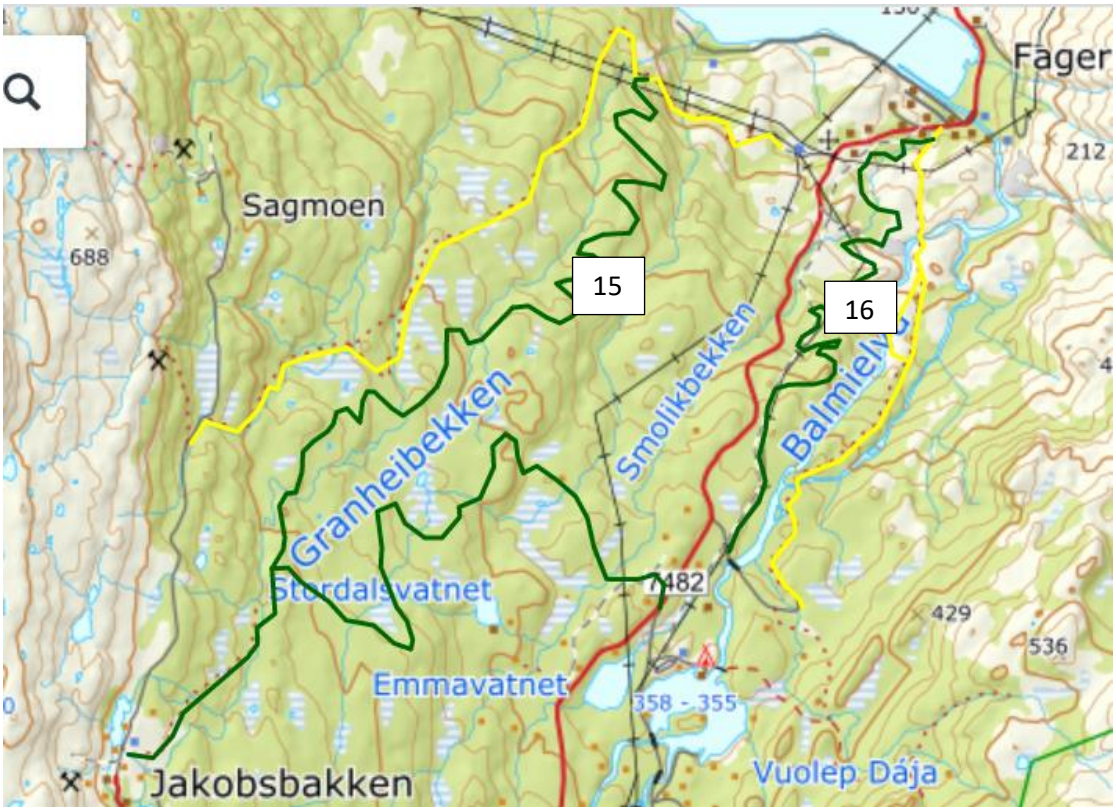
Flytsti fra Skihytta ned til Daja (Shuttel), Grønn farge. Nr 5.
Flytsti fra Jakobsbakken ned til Daja (Shuttel), Grønn farge nr 8.







Maskinbygd flytsti fra Jakobsbakken ned til SKS/ Kirkegård (paralellt med eksisterende sti/kjerrevei), Grønn farge nr 15. Maskinbygds flytsti fra Daja ned til museum paralellt med eksisterende sti/kjerrevei, Grønn farge nr 16.







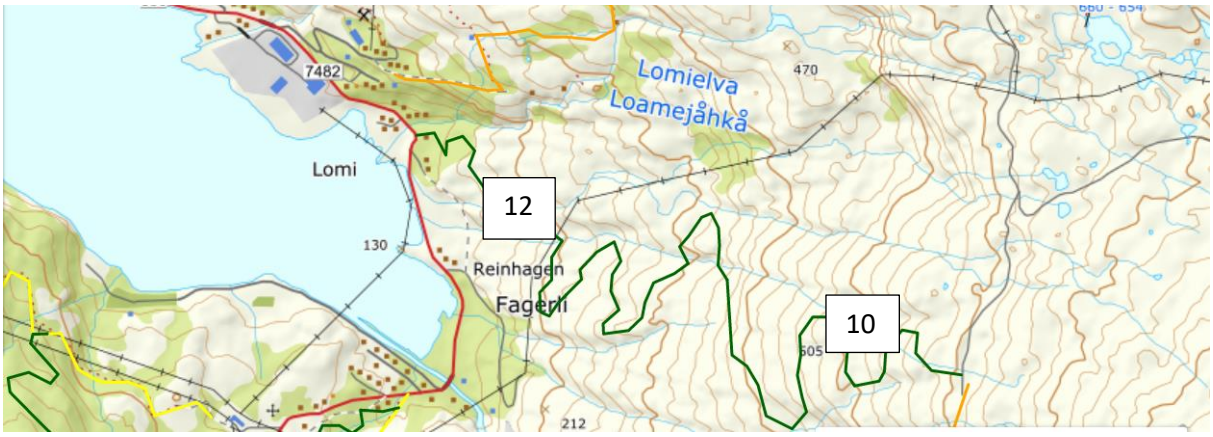






15. Flytsti fra jakobsbakken og ned til kirkegård/SKS. Parallell med kjerrevei					2 000 000
16. Flytsti fra Daja og ned til museum. Parallell med kjerrevei					1 200 000

Ny flytsti fra gruveområde rett opp fra Fagerli og ned til Fagerli (grønn farge) nr 10 og 12



10. og 12 Flytsti fra gruve sør for Ny-Sulis - Fagerli			3,5 km	200 m	kr	3 500 000

Det er meget gode forhold for utvikling av et stisenter med sykkelspesifikke stier og anlegg (pumptrack og ferdighetspark) oppe ved skianlegget.. De letteste stiene vil være nærmest infrastruktur, mens stiene med høyere vanskelighetsgrad utvikles etter hvert lengre oppover i lia. Det bør vurderes om det skal legges et topplag med grus på stiene som er nært stisenteret der pumptrack og ferdighetsløpe er. Slike stier tåler hardt bruk i all slags vær, i tillegg til å øke sesonglengden. Et tilbud av stier som kan tas i bruk tidlig på våren og sent på høsten. Er også avgjørende for å kapitalisere på tilreisende syklister på sin ferd gjennom Salten

7. FINANSIERINGSMODELLER OG EIERSKAP

A. Privat utbygging:
1. Tippemidler: Ikke søknadsberettiget
2. Mva-fradrag: Ikke fradrag for mva. (gråsone)
3. Bidrag fra sparebankstiftelser mv.: Ikke søknadsberettiget
4. Spleiselag: Mulig, men ikke optimalt.

B. Kommune:
1. Tippemidler: Ja
2. Mva-fradrag: Ja, direkte fradrag for 25% 3. Bidrag fra sparebankstiftelser mv.: Ikke søknadsberettiget
4. Spleiselag: Mulig, men lite sannsynlig

C. Idrettslaget:
1. Tippemidler: Ja
2. Mva-fradrag: Mva-kompensasjon for idrettsanlegg
3. Bidrag fra sparebankstiftelser mv.: Søknadsberettiget
4. Spleiselag: Mulig, men ikke optimalt inn i idrettslagets drift.

D. Aksjeselskap, samvirkeforetak, stiftelser og andre sammenslutninger med vedtekter som har idrettslig hovedformål og uten eget økonomisk formål – registrert i frivilligregisteret

1. Tippemidler: Ja
2. Mva-fradrag: Mva-kompensasjon for idrettsanlegg
3. Bidrag fra sparebankstiftelser mv.: Søknadsberettiget
4. Spleiselag: Kan legges godt til rette for spleiselag

8. VEDLIKEHOLD

Alle stier og anlegg bør ha en vedlikeholdsplan, enten det er et nærmiljøanlegg som en pumptrack, eller en lavterskel stirunde. Uten regelmessig vedlikehold vil vanlig bruk og slitasje over tid endre stiens vanskelighetsgrad, og ikke minst sykkelopplevelsen.

- Årlig vedlikehold for hver sti og anlegg må planlegges og budsjetteres for. Et profesjonelt stibyggeforetak kan lage detaljerte vedlikeholdsplaner med oversikt over arbeidsoppgaver og estimerte kostnader, lokale krefter kan utføre.
- Raking av løs grus/stein, rensing av dreneringer, rydding av busker og overhengende grein er noen av de vanligste oppgaver.
- Vedlikehold er en viktig del av skadeforebyggende arbeid, som f.eks rutinesjekk av konstruksjoner (løse plank) eller elementer.
- Vedlikehold bør dokumenteres, uansett om det er gjort på dugnad eller av profesjonelle

Forslag til prioritering

	Estimerte kostnader , utbygging over 4 år	lengde	fall				
1. år							
	1. Ferdighetsløype oppe på sletta ved skianlegg mot øst	?			200 000		
	2. Flytsti fra sletta ved ferdighetsløype ned til gapahuk ved dajavatn	0,7 km	40 m		300 000		
	3. Utbedring av sti/kjerreveier Jakobsbakken-kirkegård, og Daja -Museum	?			100 000		
				sum	600 000		600 000
2. år							
	4. Flytsti langs høyspentlinje (thunderstruck Ac/Dc)	1,1 km			700 000		
	5. Flytsti jakobsbakken - Daja	3,5 km	240 m		2 000 000		
	6. Asfaltert pumptrack på sletta ved skianlegg	600m2	kr		1 500 000		
	7 Utbedring av av naturlig stier jakobsbakken - Tjorvi og Tjorvi - Daja				100 000		
				sum	4 300 000		4 300 000
3. år							
	8. Flytsti fra Skihytta - Daja	2,4 km	170 m		1 500 000		
	9. Flytstier fra topp heis og ned til eksisterende ferdighetsløype og AC/DC	3,0 km	200 m		1 500 000		
	10. Flytsti fra gruve sør for Ny-Sulis - Fagerli	1,5 av 3,5 km	200 m		1 500 000		
	11. Utbedring av naturlige stier fra Lomi-Daja og ned fra Ny -Sulis				300 000		
				sum	4 800 000		4 800 000
4. år							
	12. Ferdigstilling av flytsti ned til Fagerli	2,0 av 3,5 km	250 m		2 000 000		
	13. Bygge ny smal tur/sykkelsti fra Daja til start flytsti opp for fagerli				100 000		
	14. Hoppelinjer ved/ i skibakke		3 stk a 4 hopp	kr	300 000		
	15. Flytsti fra jakobsbakken og ned til kirkegård/SKS. Parallell med kjerrevei				2 000 000		
	16. Flytsti fra Daja og ned til museum. Parallell med kjerrevei				1 200 000		
					5 600 000		5 600 000
						Sum	15 300 000

Priser

Det må presiseres at dette er grove estimater. Prisene inkluderer ikke evt tilførsel av masser som topplag av grus der det trengs. Heller ikke fyllmasser i kuler i pumptrack og hoppelinjer. Tallene som estimeres kan sannsynlig bli lavere, men det vil først vise seg etter første sesong med graving. Det er ikke tatt med tall for bygging av de allerede planlagte turveier som anleggsførerlinja skal bygge Kostnadene til utbedring av naturlige stier kan nok gjøres lavere om en dugnadsgjeng mobiliseres.
Prisene er eks mva.