

Sterkere tilbake – halvveis

Innledning

For å ta det viktigste først, så er vi nå inne i en kraftig justering. Fra toppåret i 2014 er nedgangen i antall solgte lisenser på ca 81%. Et betydelig inntektsgrunnlag er borte og flere arrangementer sliter med deltakelse for å bevare bærekraftigheten. De økonomiske konsekvensene er i ferd med å få fotfeste, ikke bare på forbundsnivå, men også hos klubbene. Klubbene sliter med å skaffe frivillige, de

«Sykkelsportens største problem er å omsette denne interessen i deltakelse»

føler seg påtvunget krav og regler som de selv mener ikke gagnar formålet og heller ikke

får de deltakere til de arrangementene de gjennomfører.

Sjeldent har det vel sett mørkere ut, men aldri har det heller vært større muligheter. Aldri har det vært flere som benytter seg av sykkel til transport og/eller trening. Interessen rundt internasjonale, profesjonelle ritt er enorm. Den generelle kunnskapen rundt syklingens taktiske og tekniske verden har kommet til et nivå som kun var forbeholdt en liten gruppe for kun få år siden.

Sykkelsportens største problem er å omsette denne interessen i deltakelse på arrangementer. For mens arrangementene har mistet 4 av 5 av sine deltakere, så har klubbene klart å holde på nesten 3 av 4 medlemmer. Som Mikael Jalving skrev det i Jyllands-Posten 16. juli, «problemet er ikke strukturelt, men kulturelt». Det er ingen tvil om at det arbeides godt i klubbene for å ta vare på og aktivisere sine medlemmer. Den store utfordringen ligger i at de nye

sykkelrytterne ikke har kultur for å sykle ritt. Men hvem skal lære de opp? Gjennom en lengre prosess har det vært samtaler med ca 25% av klubbene i NCF. Det har vært fokus på klubbene som gjennomfører terminlistefestede arrangementer. Det er helt sikkert mulig å stille spørsmål ved hvorfor man ikke har kontaktet 100% av klubbene, men det er ikke funnet formålstjenlig gitt den tiden som er til rådighet. Hver samtale har blitt forberedt og selve samtalen har vært god og ofte på godt over timen. Mange av klubbene har de samme utfordringene og tilbakemeldingene dreier seg ofte om de samme tingene.

Samtidig som nedgangen er en reel utfordring som rammer sykkelsporten hardt er dette på ingen måte unikt for sykling. Selv om media og enkeltpersoner roper høyt for å fordele skyld innad i sykkelmiljøet, så er det helt vei å snu seg. Det er tydelig at det er ikke bare i norsk sykkelsport dette er et problem. Dette gjelder flere idretter både nasjonalt og internasjonalt samt kultursektoren.

Det føles viktig å påpeke at denne teksten er ført i pennen av et menneske, men er et sammendrag av tilbakemeldinger fra andre.

Utfordringer

Opplevelse av NCF

Først og fremst har det vært en hyggelig prosess å ringe rundt til klubbene. Allerede ved de aller første samtalene kom den første utfordringen til overflaten. Klubbene opplever et forbund som er på avstand. Klubbene sier de aldri har opplevd at forbundet ringer ut, men at det kun er de som må ringe inn. Dette er selvsagt et en sannhet som må tillegges en sterk modifikasjon. Allikevel er det en reel opplevelse klubbene sitter igjen med. Det

er ikke forventet å snu et slikt inntrykk kun via disse samtalen. Det er allikevel en start for å kommunisere hva NCF faktisk bidrar med.

For arrangører av, og ryttere som deltar på aktive ritt vil de møte kommisærer oppnevnt av NCF. Kommisærene har som oppgave å påse at konkurranseregler følges samt at arrangementet gjennomføres i tråd med gjeldende regelverk og retningslinjer. Både ryttere og arrangører opplever et varierende nivå på kommisærene. Nivået på kommisærer må vurderes ut fra de enkelte kommisærers evne til å følge opp gjeldende lovverk og retningslinjer. Enkelte kommisærer er godt forberedt ved tidlig å kontakte arrangør og gjennomføre nødvendig forberedende tiltak. Andre lar det være med nærmest kun å møte opp til start. Dette medfører at situasjoner og hendelser som enkelt kunne vært forhindret ved tidligere involvering ikke blir oppdaget og nødvendige tiltak derfor ikke kan iverksettes. Kommisærene er oppnevnt av, og utsendt av NCF. De er representanter fra NCF. Når nivået på kommisærer oppleves som varierende vil det speile hvordan arrangørene opplever NCF. Verst er det da selvsagt i de tilfellene hvor kommisærene begår feil eller i andre sammenhenger ikke representerer NCF på en tilfredsstillende måte.

Klubbenes opplevelse av NCF er ofte at det kun er regler og krav. Det er spesielt to områder som nevnes av så godt som samtlige.

- Kurs av løypevakter og stasjonære vakter
- Sikkerhetsmanual landevei

Vakter

Det første som dukker opp om du spør en norsk sykkelklubb om hvorfor det er vanskelig å arrangere ritt, så vil svaret være kurs for løypevakter og stasjonære

vakter. Reelt sett kan det ikke konkluderes med at det er vakter spesielt som er den store utfordringen. Det å finne vakter til vaktposter er vanskelig fordi det i utgangspunktet er vanskeligere å finne dugnadshjelp enn tidligere. Utfordringen med de gjenstående vaktposter blir i så måte et meget tydelig bilde på at det er vanskelig og kan dermed lett få skylden. Samtidig som vakter ofte blir et bilde, så er det klart at utfordringen også er reel. Når man søker frivillige bidragsytere, så ønsker man i utgangspunktet kun å notere navn ved siden av arbeidsoppgaven. I denne sammenhengen er man nødt til å gjøre vesentlig mer. Det er enkelt å se for seg forskjellen på å skaffe frivillige til en selvforklarende kioskvakt i en håndballhall kontra det å skaffe en løypevakt hvor det kreves et kurs. Det hjelper dessverre lite at kurset ikke er vanskelig, at det ikke tar lang tid eller at

det kan gjøres fra sofaen. Kurset er et hinder for å kunne bidra, uansett hvordan vi vrir og vender

«Det hjelper dessverre lite at kurset ikke er vanskelig»

på det. Om man skal være løypevakt eller stasjonær vakt, så kreves det altså et kurs. Mest krevende her er kurs for stasjonære vakter. Her kreves et e-læringskurs med en estimert tidsbruk på ca 5,5 timer og det fysiske kurset varer i ca 4 timer. I tillegg til dette avsluttes det med en skriftlig prøve. Det finnes med andre ord en risiko for at man bruker 9,5 timer uten at man består og kan benyttes til noe som helst. En stasjonær vakt har, i trafikken, samme myndighet som politiet, men står runder i rang. Det må være ubestridt at det kreves opplæring utover førerkort for å overta politiets oppgaver sånn uten videre.

Krav om antall både løypevakter og stasjonære settes fra vegvesenet. Her er det en stor utfordring at

vedtaksmyndighet innehar svært liten kompetanse rundt sykling og sykkelritt. Det er liten forståelse fra myndighetene om hva som skal foregå og det blir ofte argumentert med udokumenterte påstander. Dette omtales nærmere i avsnitt om søknadsprosess.

I tillegg til arrangørens egne sivile vakter, har politiet også myndighet til å avgjøre behovet for innsats fra politiet. Her finnes det liten eller ingen reel mulighet til å klage.

Kravet om utdanning for løypevakter, stasjonære vakter og mobile vakter ble først iverksatt fra sesongen 2017, men gjort gjeldende fra 2018. Vaktene utdannes med en tilhørende godkjenning som må fornyes etter fem år. Kravet om en regodkjenning er med på å høyne terskelen for frivillige bidrag ytterligere. Norsk sykkel sport står ovenfor en stor utfordring når mange godkjente vakter nå mister sin godkjennelse før sesongen 2023 starter. For å kunne gjennomføre kurs for å utdanne nye vakter kreves kursholder godkjent av vegvesenet.

Regler og krav

Det andre som dukker opp er at kravene som stilles for å arrangere ritt er altfor strenge. Det finnes en sikkerhetsmanual for arrangement på landevei og denne tas ofte opp som et eksempel. I sakens anledning må det nevnes at de færreste klubber og rittledere har en forståelse av at sykkelritt er et produkt som skal leveres og at en slik manual er til for å styrke dette produktet og bidra til en gjenkjennbar utforming uavhengig av hvilket ritt man er med på. Det presiseres at denne manualen i hovedsak gjelder for aktive ritt. Turritt er også nevnt i manualen, men er ikke omfattet av like mange krav. Uavhengig av dette leses ofte manualen som krav for gjennomføring av sykkelritt på landevei.

Søknadsprosess

Selve søknaden må kunne beskrives som enkelt utformet. Kravene er universelt utformet og skjematisk satt opp. For en arrangør vil det være noe arbeid dersom det er snakk om et nytt ritt som skal arrangeres for første gang, men en gjentakende søknad kan benytte en stor del av klipp og lim fra tidligere år. Arrangørens utfordringer rundt søknadsprosessen er nok ikke å finne i selve søknaden, men heller i kommunikasjon med vegmyndighetene. I flere sammenhenger er det opplevd at sykkelritt er omtalt som et problem. I et eksempel fra en høringsuttalelse delt med NCF siteres politiet på følgende: «*Vi deler derfor synspunktet om at søndag med samme starttidspunkt eller helst tidligere, ville ha vært en langt bedre løsning både med tanke på sikkerhet og belastning for samfunnet for øvrig*». I eksempelet beskrives omsøkt aktivitet som en belastning for samfunnet fordi man ønsker å arrangere et turritt gjennom befolket område en lørdag morgen. Rittet hadde et forventet deltakerantall på ca 200 og ønsket å profilere seg som en aktivitet der opplevelse stod høyere enn resultatlistene. I et annet eksempel gjennomføres det et turritt med i overkant av 70 deltakere hvor den aller største delen av rittet foregår på grusvei og hvor rittets profil tydelig henvender seg til de som ønsker en opplevelse og ikke de som jakter resultater. Rittet har ingen premiering til de raskeste, men kun uttrekkspremier. Det er åpenbart at rittet ønsker en lavterskelprofil og at konkurranseelementet er minst mulig.

«I eksempelet beskrives omsøkt aktivitet som en belastning for samfunnet»

Politiets høringsvar til denne søknaden påla arrangør to vaktposter med stasjonære vakter innenfor siste km for å øke sikkerheten rundt en spurt. En spurt arrangøren på ingen måte ønsker selv eller oppfordrer til. Heller fraråder. I tillegg må nevnes at deltakere i et hvert turritt må forholde seg til vegtrafikkloven.

I flere tilfeller oppleves det enklere å arrangere sykkelritt i terrenget. Uansett form er arrangement noe som må jobbes grundig med og forberedes godt. Forskjellen er at sykkelritt i terrenget ikke

Terrengritt opplever også en nedgang, men de mindre rittene opplever en mindre nedgang og enkelte ritt opplever til og med en oppgang.

Frafall av kompetanse

Sykkelsporten krever kompetanse på flere områder. Det eneste området hvor det uttrykt bekymring er kompetanse på arrangement.

Mange av de samme rittene har vært drevet av de samme personene i lengre tid. Frem til og med 2019 var det enkelte av disse som begynte å enten gradvis eller

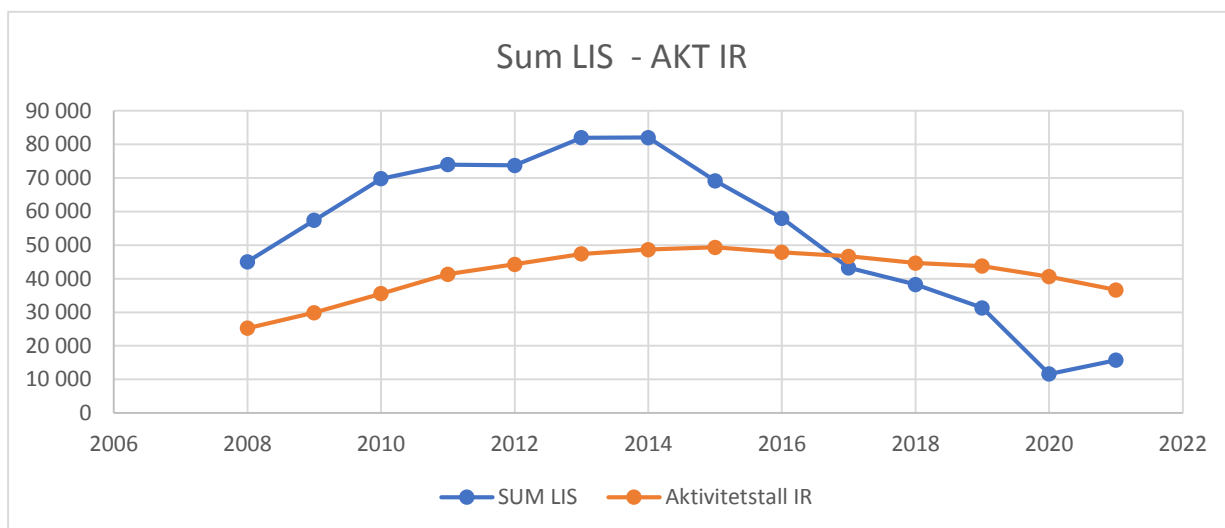
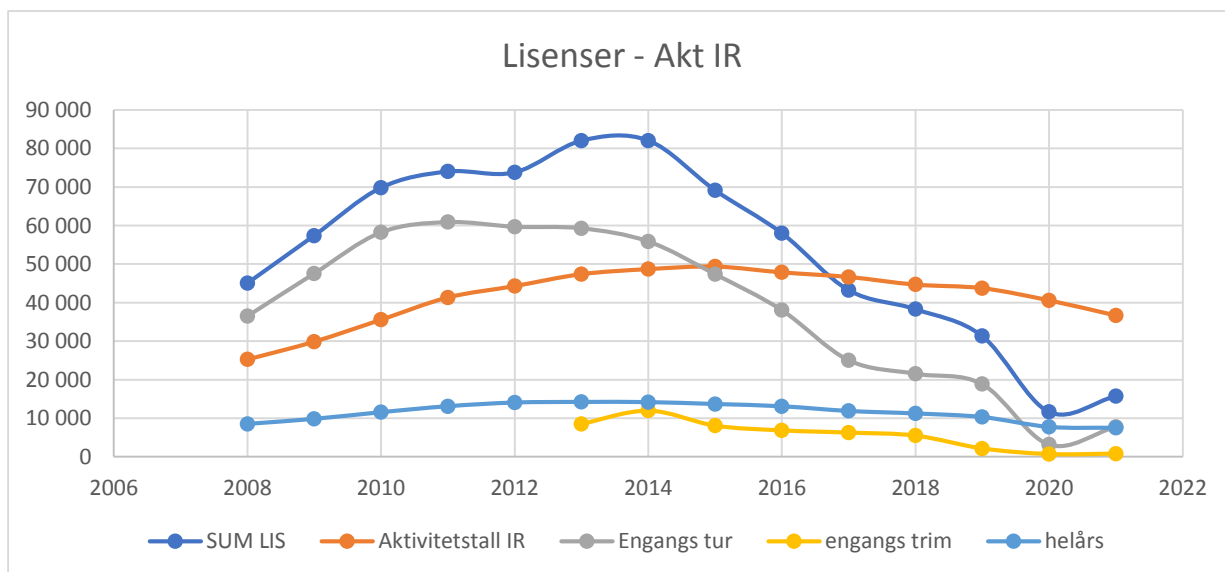


Fig 1 og fig 2



trenger å forholde seg til forskriften om sykkelritt på veg med mindre de skal benytte seg av offentlig vegnett.

helt trekke seg ut av arrangementene. Da coronaen kom i 2020 aksellererte denne trenden og flere tidligere drivkrefter er nå

ute av arrangementene. Med det sitter det nå igjen en arrangørskare som i mindre grad har fått overført den nødvendige kompetansen for gjennomføring av sykkelritt.

Arrangement som ikke treffer

Som nevnt tidligere er det arrangementene generelt og de store breddearrangementene spesielt som er de store taperne når frafallet av deltakere er slik det er nå. Etter samtaler med klubber, ryttere, arrangører og leverandører til sykkelporten er det tydelig at det aldri har vært flere som sykler eller er interessert i sykling enn hva det er nå. Allikevel må vi tilbake til rundt år 2000 for å finne tilsvarende antall solgte lisenser. Både helårs- og engangslisenser inkludert.

På den positive siden ser vi av rapporterte aktivitetstall at klubbene i større grad klarer å holde sine medlemmer aktive. Som vist på fig 1 og 2 er det en kraftig nedgang i antall lisenser fra 2014 til 2021. I 2017 krysser grafene hverandre og det selges for første gang færre lisenser enn hva som rapporteres i aktivitetstall fra klubbene. Ut ifra dette kan vi i verste fall si at situasjonen vi står i nå er en varslet krise fra 2015, eller i beste fall fra 2017.

Det er ikke ønsket å grave seg ned i historikk og statistikk, men det har vært naturlig og nødvendig for å forstå dagens utfordringer. De store spørsmålene som

«kan gjenta at
problemet ikke er
strukturelt, men
kulturelt»

uansett står
igjen, er
hvorfor det
ikke er flere
som melder
seg på

arrangementer? Hva er det som har gjort at tidligere deltakere ikke er med lengre og hvorfor klarer vi ikke å tiltrekke oss nye?

Tilbakemeldinger fra både klubber og ryttere samsvarer rundt punktet at deltakerne mer og mer ønsker opplevelser fremfor resultatlister. Å presentere dette som en løsning vil på ingen måter sende noen sjokkbølger gjennom befolkningen. Dette er det mange som både er klar over og jobber med allerede. Allikevel ser ikke potensielle deltakere ut til å bli med. Det er her vi spesielt kan gjenta at problemet ikke er strukturelt, men kulturelt. Det kan virke å være en tidligere kultur som nå fortsatt lever i ånden. Arrangementene sliter med å nå frem til massene med budskapet om at de tilbyr en opplevelse.

Fra 2020 til og med 2022 er det mange som skylder på pandemien. Utfordringen er at om vi legger statistikken til grunn så ser det ut at nivået i 2021 er mer et forventet nivå enn påvirkning av pandemien. Naturlig nok vil det også i norsk sykkelport være et frafall gjennom pandemien tilsvarende ellers i kultur- og idrettssektoren, men sykkelnorge var allerede på vei nedover før pandemien slo til. Det som nok kan være en større utfordring nå enn før pandemien er at deltakerne venter lengre med å melde seg på enn før pandemien. Samler vi elementene, opplevd mer krevende søknadsprosess, vanskeligere å få tak i frivillige med kompetanse, færre deltakere totalt og de som melder seg på venter lengre med å melde seg på, så blir terskelen for å avlyse lavere.

Det er nok også viktig at vi forholder oss realistiske til hvor mange ritt som har levedyktighet med dagens deltakermasse. Som tidligere nevnt er vi tilbake til rundt 2000 når det gjelder antall solgte lisenser.

Strava

Er det ikke på Strava, så har det ikke skjedd. Å sträva på svensk betyr å streve. Vi har nok fått litt å streve med i Strava. For å være med på et sykkelritt må man betale en sum for å melde seg på. Denne summen definerer på ingen måte hva du kan forvente å få igjen for det. Det må legges ned en viss treningsmengde for å stille forberedt. Tid må settes av både med tanke på trening, men også rittdagen. Rittdagen må planlegges med alt fra transport til barnepass. Man må komme seg til rittet. Gjerne i god tid for å ha tid til å hente startnummer og andre forberedelser. Rittet skal gjennomføres. Til

«Rittdagen må

planlegges med alt

fra transport til

barnepass»

slutt kan man være i faren for å skulle ha en premie, den må det i så fall ventes

på. Til slutt kan man starte på hjemturen og det vanlige familielivet.

For å registrere en tur på Strava trenger du å kle på deg, gå ut døra hjemme, sykle så lenge du rekker og når du er hjemme kan du studere et utall antall lister på alle segmentene du har vært gjennom.

I en verden der flere holder seg unna kultur- og idrettsarrangementer nå enn tidligere (kilde ssb, norsk kulturbarometer 24. mai 2022), er det vanskelig å nå frem med et budskap om å melde seg på, uansett hvor gøy det måtte være. Det arrangementene slåss om er folks fritid. En fritid som fylles med stadig mer. Strava er i så måte løsningen dersom vi kaller arrangementene problemet. Det kommer med en løsning på at man kan gjøre flere ting på kortere tid. Også konkurrere litt. Det er helt sikkert mange vinklinger som kan bli brukt om Strava og man kan mene hva man vil om treningseffekten i forbindelse med bruk av appen. Det viktige i denne sammenhengen er at

Strava blir anerkjent som en utfordrer når det gjelder å samle deltakere til et arrangement.

Media og andre negative vinklinger

I løpet av 2022 har det både blitt produsert flere saker med negativ vinkling rundt i tillegg til enkeltpersoners høye røster. Det er viktig at både media og enkeltpersoner får ha sine meninger, men det er viktig at fremstilte meninger baserer seg på fakta. En utfordring er at de færreste klubber kommuniserer med NCF daglig. De forholder seg derfor til hva som blir skrevet og sagt i ulike medier og forum. Dette skaper en negativ spiral. Det er å anta at dette er selvsagt, men det må likevel nevnes. Det mest skumle er om man her oppnår etablerte sannheter som i realiteten ikke stemmer. Slik det ofte blir fremstilt er at dette er et problem isolert til sykling i Norge, hvilket ikke er korrekt. Det er sett på konkurranser i andre kondisjonsidretter som langrenn og løping samt sykkelarrangement i Sverige. Disse opplever også en nedgang på sine breddearrangementer. F.eks er dette tallene fra Vätternrundan de siste årene:

- 2017 – 19 974 deltakere
- 2018 – 19 709 deltakere
- 2019 – 19 262 deltakere
- 2022 – 12 216 deltakere

Tallene viser en nedgang på 36,5% fra 2019 til 2022. Forskjellen fra det svenske arrangementet til norske sykkelritt er at de hadde en stabil deltakermasse før 2020, mens deltakelsen i Norge var i negativ utvikling allerede.

Det er i samtaler med arrangører og andre resurspersoner i Sverige kommet frem at det er nedgang i flere arrangementer, men her er det ikke lagt frem tall.

I tiden fremover er det også naturlig å følge spent med på utviklingen i Danmark. Sykling i Danmark Har i 2022 opplevd det

man må kunne få kalle en unik interesse. Med både start av Tour de France og Tour of Scandinavia samt sammenlagtvinner av Tour de France for herrene. På tross av den enorme interessen som har kommet i kjølvannet av dette, har dette foreløpig ikke ført til noen økt interesse ute hos sykkelklubbene. Dette ifølge personer med kjennskap til det danske markedet.

I tillegg til media er det en utfordring at enkeltpersoner benytter seg av ulike kanaler til å snakke ned NCF og ulike arrangører. Ingen er tjent med all den negative omtalen. Både forbund og arrangører bør og må tåle kritikk, men mye av det som kommenteres har en direkte skadelig virkning og kan virke som om er motivert av en form for skadefryd snarere et ønske om å utvikle sykkelporten. Det er ofte kritikk som ikke er spesielt godt begrunnet eller som i aller høyeste grad i alle fall er helt unødvendig. Det har utviklet seg en kultur hvor det nærmest har gått sport i å sverte NCF og norske arrangører.

Antall ritt

Samtidig med at deltakerantallet økte, vokste også tilbudet av sykkelritt. I denne sammenheng er det nødvendig å minne om at vi er tilbake på et nivå på salg av lisenser som ligger rundt år 2000. I år 2000 ble det terminfestet 352 sykkelritt. I 2019 var terminfestet 774. Den mye omtalte ritt døden kan altså se ut til å ha en noe mer naturlig forklaring. Det er klart det fortsatt er mulig for mange av de nye arrangementene å overleve, men da må man senke forventningene. Det finnes ikke lengre grunnlag for at et hvert nytt ritt kan forvente en strøm av deltakere fra dag en. Det skal nevnes at vi i dag har flere grener enn tidligere. Uansett vil det bli færre deltakere per ritt når antall lisenser er der det er. Samtidig har vi nå alle muligheter.

Rigger vi oss for at dette er normalen, så kan vi skape vekst fra her vi står.

Deltakerne blir eldre

I 2014 skrev Per Arne Jakobsen en artikkel om hvordan deltakere i norske idrettsarrangement blir eldre. Denne kan være nyttig å dra frem som noe av forklaringen på dalende eller stupende deltakelse. Dette samsvarer også med at den dalende deltakelsen også gjelder for flere idretter.

Levendefødte, 1900-1998

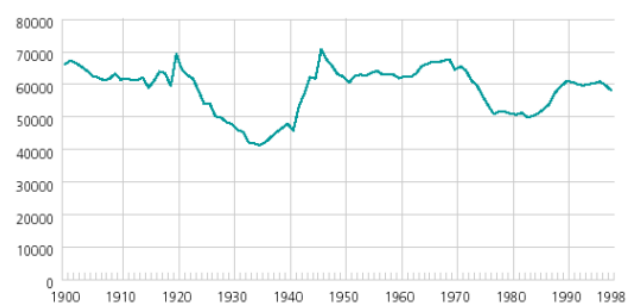


Fig 3

Hovedpoenget i artikkelen handler om antall levendefødte i landet og når de er født. Det blir også sammenliknet med aktivitet etter alder som vist i fig 4



Fig 4

Demografiske svingninger er vanskelig for NCF å påvirke i noe særlig grad, men er noe man nødvendigvis må forholde seg til for årene fremover. Det er rett og slett slik nå at vi er nede en dump hvor populasjonen av mennesker i den mest

aktive aldersgruppen er betydelig mindre enn tidligere år. Her vil det komme et oppsving igjen når vi skriver 2025 på kalenderen. Utfordringen vil da være å bevare et attraktivt tilbud til de som ønsker å prøve sykling. For selv om markedet blir større vil kampen om deltakerne være hard.

Mangel på profiler

Den allmenne interessen rundt sykling må kunne sies å ha startet med Thor Hushovd sin første start i 2001 og at TV2 startet sine TV sendinger i 2003. Siden gikk det oppover med både antall solgte lisenser og nye sykkelritt så dagens lys. Under årenes løp kom det flere tydelige profiler med Kurt Asle Arvesen, Edvald Boasson Hagen og ikke minst Alexander Kristoff. Disse var med på å styrke interessen og holde den oppe. Ser vi på interessen i dag har det stilnet rundt de store stjernene og vi mangler profiler som står klare til å overta rampelyset. En ting er at det er flere norske ryttere som kjører inn gode resultater, men det er en akutt mangel på en eller flere sterke profiler. Resultater alene skaper ikke profiler.

Forslag til tiltak

Vakter

Det er fra flere klubber og arrangører som har ytret et ønske om en enklere oversikt over hvor de kan få tak i vakter med kompetanse. Hvordan dette kan løses teknisk har det ikke kommet konkrete forslag til, men det er naturlig å tenke en åpen base hvor arrangører enkelt kan få tilgang til navn, kompetanse og kontaklinformasjon.

En annen utfordring rundt vakter er at disse må regodkjennes med samme kurs som da de tok det første gang. Flere har ytret et behov for en enklere løsning på dette.

Sikkerhetsmanual

Det er allerede startet et arbeid med å revidere dagens sikkerhetsmanual, heretter kalt sikkerhetsveiledning. Dette er et godt og gjennomarbeidet produkt som sikrer en god og sikker gjennomføring av sykkelritt på vei. For flere oppleves den som voldsom og overveldende. Det er i ferd med å utvikle seg en uttalt sannhet om at denne er vanskelig. Veilederen trenger et omdømmeprojekt. Det er nødvendig at klubber og arrangører opplever via kommunikasjon at denne veilederen er noe som er produsert for å hjelpe klubbene.

En rittleder per gren

Arrangører har stilt spørsmål rundt hva NCF bidrar med og at det må tas større eierskap til egne produkter. Norges Cup og mesterskap burde hatt samme rittleder for samtlige ritt per gren. Det er allerede arrangementsmedarbeidere ute på samtlige Norges Cup og mesterskap. Det er med andre ord ressurser ute på alle ritt i utgangspunktet. Med samme rittleder på alle ritt vil man oppnå en større grad av kontroll over eget produkt samt at arrangørene vil oppleve en større tilstedeværelse fra NCF. Samtidig vil det være enklere å

overføre kompetanse til arrangørene ved at de gis samme informasjon. Det antas at det også vil være enklere å fylle

rittorganisasjonene, da man kan gjennomføre samme oppbygning av organisasjon fra ritt til ritt.

Det er fort gjort å tenke at en slik organisering vil føre til økt arbeidspress på en allerede belastet arrangementsavdeling. Det er en

«Med samme rittleder på alle ritt vil man oppnå en større grad av kontroll over eget produkt»

bekymring som ikke deles. Ved en gjennomtenkt organisering vil ikke nødvendigvis arbeidsmengden bli større. Mulighetene for at den heller vil bli mindre er absolutt tilstede. Rittleder vil sitte tettere på prosesser og kunne avdekke avvik på et tidligere tidspunkt enn hva man er i stand til nå. Dermed vil klubbene oppleve et NCF som evner å ta tak i utfordringer fra start i stedet for å være på etterskudd.

Skulle man velge en slik løsning er det viktig at de lokale organisasjonene ikke mister eierskapet til selve rittet. Her kan man se på hvordan FIS har gjort det med f.eks. WC hopp hvor det er LOC som holder i alt rundt lokale forhold.

Hva kan man gjøre med turritt

Hvordan kan NCF bidra til å gjøre turritt mer attraktivt? Som nevnt flere ganger er vi nede i en dal. Dette er altså ikke en dal som følge av corona, men en trend som har vært pågående siden 2014. Den blir dog spesielt merkbart når man ikke får hatt nærkontakt med normal gjennomføring på to sesonger. Fordelen med å være i en dal er at det vil gå oppover på andre siden. Men som andre oppoverbakker kommer man seg ikke til toppen uten egeninnsats.

I 2025 vil vi altså få litt hjelp av demografiske svingninger. Vi kan ikke forvente at disse alene vil gi en ny vår for norske sykkelritt og må ses i sammenheng med andre tiltak. Allerede kan vi se en positiv utvikling i bunnen av dalen. SSB gjennomfører levekårsundersøkelsen, idrett og friluftsliv blant befolkningen over 16 år.

«Allerede kan vi se en positiv utvikling i bunnen av dalen»

De siste tallene herfra er oppdatert 8. desember 2021 og her kan vi finne følgende:

- 57,6% over 16 år trener flere ganger i uka
- 84,5% av de som trener gjør det for å få bedre helse
- 68,1% gjør det for å få frisk luft og naturopplevelsen
- 37,7% har syklet for å trene det siste året. Ca 1 647 000 mennesker
- 22,3% har syklet for å trene minst en gang i uka. Ca 974 220
- 5% Har deltatt i en idrettskonkurranse. Dette tilsvarer 220 000 mennesker

Med andre ord var det ca 974 220 mennesker som sykler for å trene minst en gang i uka, men som ikke var med på en konkurranse i 2021. Det er klart at ikke samtlige av disse vil strømme til sykkelritt med det samme, men dette er vårt reelle marked. Spørsmålet er om vi kan tilby de andre aktivitetene enn tradisjonelle turritt. Vi kommer tilbake til det.

Tradisjonen med turritt i Norge strekker seg langt tilbake i historien. Utover 2000-tallet kan det virke som om det ble et større fokus på at det var en konkurranse enn at det skulle være en opplevelse. Tilbakemeldinger viser at deltakerne i større grad ønsker seg tilbake til at det skal handle om opplevelser og gjennomføring. Det ønskes å foreslå et prosjekt som kan være et ledd i å synliggjøre endringen fra resultat til gjennomføring. I mangel av å komme opp med et godt norsk slagord er det foreløpig benyttet det engelske «your race, your pace». Konseptet er like enkelt som det er vanskelig. Turrittene skal oppfordres og hjelpes til å kommunisere at det er gjennomføring som er målet. Dette kan f.eks. styrkes ved premier til de tre beste i hver klasse ikke tillates i turritt.

Konsekvensene rundt dette er ikke utredet, men ment som et forslag som kan skape diskusjon.

Videre er konseptet ment å skulle være en bevisstgjøring av både arrangører og deltakere. Mange av de deltakerne som kunne ha meldt seg på har nok hørt rykter om at det er mye konkurranse i turritt. Det har det nok også vært, men flertallet av de vi kan håpe på at melder seg på et ritt ønsker først og fremst å gjennomføre.

I sammenheng med ovennevnte er det naturlig å ta med forslaget om å dele inn rytterne i klasser. Det å dele rytterne inn i klasser etter nivå i et turritt kan være med på å styrke opplevelsen av konkurranse. Her kan det være mer formålstjenlig å gjøre skillet mellom turritt og aktive klasser mer synlig. I realiteten vil det kunne skape et naturlig skille mellom de som ønsker å sykle for å vinne og de som ønsker å sykle for å gjennomføre og for opplevelsen. På sikt kan dette føre til at turritt vender seg mer i retningen av trimritt enn aktive ritt. Det er viktig å nevne at heller ikke dette har vært gjennom noen konsekvensutredning, men er foreslått som diskusjonstema.

Rittene må igjen stå frem og skape treningsmål som motiverer. Lenge var det de enkle konseptene som fylte opp plassene. For å ta et eksempel kan vi nevne Birken. Her ble tilbudet utvidet for å favne flere, men deltakerne forsvant. I motsetning står Jotunheimen Rundt hvor man har beholdt det ene

Rekruttering

Det er viktig å ha to tanker i hodet samtidig når vi snakker om rekruttering. På den ene siden ønsker vi en blomstrende barne- og ungdomsidrett som hjelper oss til å overleve på sikt. På den andre siden ønsker vi å rekruttere eldre deltakere inn til sporten for å skape

en høyere omsetning på kortere tid. Med dette menes det på ingen måte at dette er motsetninger som ikke lar seg kombinere, men det menes at det må være bevisste tanker rundt det. Barn og unge vil kunne dra med seg foreldre og ivrige foreldre vil kunne dra med seg barna sine. Utfordringen er at denne synergien vil vi kun ha muligheten til å dra nytte av dersom vi klarer å kommunisere og skape gode aktiviteter til begge grupper.

Norske skiklubber har i mange år vært flinke til å skape gode miljøer. De samme type miljøene har vært vanskelige å få til i norske sykkelklubber. Kan det skapes positive effekter ved å samarbeide med skiklubber? Flere av landets skiklubber har fått bygget rulleskianlegg. Dette er anlegg som med noen utbedringer kan være ypperlige utviklingsarenaer for barn i sykkelklubber. Både med tanke på trening og ritt vil det være positivt å kunne la barn og unge trene i trygge omgivelser uten fare for interaksjon med biltrafikk. Her vil også behovet for vakter være minimalt. I tillegg skal vi ikke undervurdere verdien av et klubbhus når vi ønsker å bygge opp et miljø. Et samlingssted hvor man både kan møtes før og etter trening, men kanskje like viktig et sted som alle må bidra til å holde vedlike. Man vil da føle seg «pot committed» for å sitere pokerverdenen. Selv om man kanskje ikke sitter med de beste kortene eller man egentlig ikke ønsker å være med videre, så har man investert så mye at man heller blir med litt til enn å tape alt på en gang.

Lokale cuper med kontinuitet

Et av de kanskje viktigste tiltakene for rekruttering av barn og unge er lavterskelarrangement med kontinuitet. Her har man muligheten til både å gi barn og unge et tilbud, samt å skape et miljø og tilhørighet.

Idretten er viktig for barn og unge. Ungdataundersøkelsen viser blant annet til:

- Ungdom som driver med idrett, trives bedre på skolen og er mer fornøyde med foreldrene sine enn andre ungdommer
- Det er generelt små geografiske variasjoner i hvor mange som er med i organisert idrett
- De som slutter tidlig med organisert idrett, er langt mindre fysisk aktive og trener langt mindre enn de som fortsetter
- Hvilken rolle idrett spiller i familien, betyr mye for hvorvidt ungdom driver med og blir værende i organisert idrett. Foreldrene betyr like mye mot slutten av tenårene som i begynnelsen

Arrangementene bør stille så få krav som mulig til deltakerne. Dette høres ut som et selvsagt punkt, men er noe man bør ha et bevisst forhold til. Hvordan er egentlig adkomsten til arenaen? Hvor enkelt er det å forstå hvor det er oppmøte? Hvor vanskelig er det å forstå aktiviteten/løypa?

Like viktig som at det er enkelt er at det er kontinuitet i aktiviteten. At det gjennomføres en årlig aktivitet er mye bedre enn ingen aktivitet, men det har større effekt med flere gjennomføringer. Et eksempel på dette er rekrutteringsprosjektet Tour of Norway for Kids (ToNfK). Det er klart det er positivt for en klubb å ha en etappe, men effekten er liten dersom man kun lar det bli med den ene gjennomføring uten oppfølging eller flere aktiviteter i forkant eller etterkant. Det er naturlig å stille spørsmålet om man ved tildeling av et ToNfK arrangement skal stille krav om at det ene rittet skal være en av flere aktiviteter i klubben. I tillegg til

kontinuerlig aktivitet vil det være fordelaktig om klubbene får bistand til kommunikasjon og oppfølging. Her er det ikke snakk om å gjøre jobben for dem, men at det utarbeides et forslag eller en mal til hvordan klubbene kan følge de opp og kommunisere med de i etterkant. For å følge opp dette bør NCF ha en standardisert oppfølging som sendes ut til klubbene kort tid i etterkant.

Kommersielle tiltak

Det er allerede kommentert at det nå er nesten 1 million over 16 år som benytter sykling som trening minst en gang i uken. Av disse er det altså under 1% som løser lisens. Med andre ord bør det være et potensiale til for at flere av disse kan bidra økonomisk. Syklistene kommer åpenbart ikke til Cyklefobundet, så da må Cykleforbundet komme ut til folket. Det er selvfølgelig lett å si, men vanskelig å gjennomføre. Her burde det gjøres en jobb for å finne ut av hvilke prosjekter som kan iverksettes raskt, kontra hvilke som vil gi verdi over tid.

Et eksempel på prosjekt som har blitt foreslått er Sykkelkoppen. Kort beskrivelse: Man etablerer et nettverk av kafeer og restrestauranter som er naturlige samlingspunkter for syklistene. Disse samlingspunktene får utlevert kaffekopper i papp og kan selge varm drikke til syklistene til rabatterte priser og/eller kick back. Pappkoppene kan selges til de som ønsker å eksponere seg til syklistene.

Dette er ment som et eksempel på et prosjekt som raskt kan iverksettes og som er forbundet med liten økonomisk risiko.

Andre typer prosjekter man kan se på er prosjekter som får folk ut på sykkel. Et eksempel her er Pokemón GO eller stolpejakt. Det er urealistisk å tro at man skal kunne nå en hype tilsvarende

førstnevnte app, men noen vil man kunne håpe på.