

BACHELOROPPGAVE

Stien som appellerer til terrengsyklisten

En undersøkelse om stisyklistens ønsker i natur

Av

Knut Myking, kandidatnummer 119

og

Jørgen Tiltnes, kandidatnummer 105

Friluftsliv

ID3-322

Desember 2012



Sammendrag

Her vil vi ta for oss hvilke trekk som er fremtredende ved stier som brukes av terrengsyklister – som vi har definert som stisyklister. Vi har tatt for oss sti og stisyklister på grunn av vår felles interesse for sykling på sti som en friluftslivsaktivitet som gir oss nærhet til naturen, spenning og motorisk mestring. Dette sammen med arealplanen til Sogndal om et eventuelt friområde for terrengsykling ble grunnlag for denne bacheloroppgaven.

Av teoretiske avhandlinger om temaet har vi sett til litteratur som tar for seg terrengsykling, siden det finnes lite som tar for seg konkret stisykling. Vi har hovedsakelig sett til amerikansk litteratur som omhandler mange perspektiver rundt sti, men også linket dette med norsk litteratur. Det vi har sett etter er hva som kjennetegner en god sti, hvilke konflikter oppstår rundt temaet og hvilken tilrettelegging krever aktiviteten.

Metodevalget i denne oppgaven er en kvalitativ forskningsmetode. Dette er brukt fordi vi har ønsket å oppsøke en dybde og forståelse om emnet. Så vi har valgt dybdeintervju med fire utvalgte objekter vi ser på som kvalifiserte på grunn av deres erfaring, verv og profesjoner innenfor terreng og stisykling.

Den dataen vi har fått tak i fra intervjuene og teorien, har blitt sammenlignet og diskutert. Vi har hatt en subjektiv innfalsvinkel til temaet hele veien, men delt opp hovedspørsmålet opp i flere deler, for så å sette det inn i en stor sammenheng.

Hensikten med denne oppgaven er å finne svar på spørsmålet - *Hvilke karakteristiske trekk er fremtredende ved stier som appellerer til terrengsyklister?* Vi har kommet frem til syv karakteristiske trekk som gir svar på dette. Disse trekkene er sykkelvennlighet, motoriske utfordringer, lavt konfliktnivå, holdninger, informasjon, tilrettelegging og naturopplevelse.

Stikkord: Stisykling, terrengsykling, sti, konflikt, tilrettelegging, naturopplevelse,

Forord

Som to staute karer, som begge er født med ski på beina, møttes vi i Sogndal for første gang halvannet år siden i et klasserom ved Høgskulen i Sogn og Fjordane. Våre felles interesser viste seg å være mer enn ski og friluftsliv. Når snøen forsvinner og skia må av, setter vi sykkelen mellom beina.

Syklingen vi bedriver i den snøfrie tiden kaller vi stisykling. Dette er en aktivitet som gir oss utfordringer, spenning og til tider utrolig følelser av flyt. Stisykling er noe som også går som hånd i hanske når det kommer til å oppleve både spenning og natur. For oss er stisyklingen en friluftslivsaktivitet vi på lik linje bedriver om vinteren med toppturer. Vi mener stisykling som en aktivitet inneholder kvaliteter som, lek og moro, sterke og nære naturoplevelser og hvor mosjonen vi får er en bonus.

Da tiden kom for å velge tema, fant vi fort ut at dette måtte bli stisykling og tilrettelegging for vår del. Dette falt seg naturlig på bakgrunn av vår interesse for temaet. At det tidligere er skrevet lite om tilrettelegging generelt for terrengsykling og enda mindre om stisykling spesielt, ble ikke lysten til å ta for oss emnet noe mindre. Dette har resultert i denne oppgaven du nå skal til å lese!

Til slutt i dette forordet må vi takke alle som har gjort oppgaven mulig. Spesielt alle våre informanter som har stilt opp på en profesjonell måte til intervjuene og vært samarbeidsvillige gjennom hele prosessen av oppgaven. Takk til bibliotekdamene som har stilt opp når vi har vært i nød om å finne litteratur. En siste og stor takk til Vegard Albert Vereide, vår veileder, som har vist like stor lidenskap til oppgaven som vi har hatt hele veien!

Sett deg godt til rette, så ønsker vi deg god lesing!

Knut og Jørgen.

Innhold

Sammendrag.....	1
Forord.....	2
Innhold	3
1. Innledning.....	4
1.1 Bakgrunn.....	4
1.2 Problemstilling	5
1.3 Definisjon av terrengsykling.....	6
2. Teori	7
2.1 Sti.....	7
2.2 Konflikter rundt sti	14
2.3 Tilrettelegging for stisykling.....	16
3. Metode.....	18
3.1 Valg av metode	18
3.3 Objektene	19
3.4 Intervju	20
3.5 Analyse	21
3.6 Reliabilitet og validitet.....	22
4. Intervju og analyse.....	23
4.1 Sti.....	23
4.2 Konflikter	25
4.3 Tilrettelegging	29
5. Konklusjon	32
6. Kilder	34
7. Vedlegg.....	36
7.1 Intervjuguiden.....	36

1. Innledning

Da den menneske-drevne tråsykkelen ble oppfunnet var dette en terrengsykkel. Grunnen til at det går an å påstå dette er at da sykler ble introdusert i Europa og senere USA var det lite vedlikeholdte veier. Dermed måtte man sykle på stier og veier med jord og grus som underlag. Den moderne terrengsykkelen ble først utviklet av entusiaster på 1970- tallet i USA (IMBA, 2007). Terrengsykling blir derfor sett på som en relativt ny aktivitet i Norge. Den startet her til lands på 1980-tallet, og har siden vokst jevnt. Bruken har vært mest sentrert rundt de store byene, men spredt seg rundt i landet.

Veksten rundt terrengsykling den siste tiden kan en se med et enkelt eksempel på påmeldingen til Birkebeinerrittet. Rittet blir sett på som et terrengsykkelritt hvor mesteparten av trasen går på grusvei. I 2006 ble startlisten på 12.000 fylt på et halvt døgn (Teknologirådet, 2006), til neste års ritt i 2013 er 17.500 påmeldt, hvor plassene ble fort fylt opp på samme dag som påmeldingen åpnet (birkebeiner.no). Dette er et eksempel på veksten blant terrengsykling som sport, men dette gjelder også for tursyklister og mosjonister som sykler på stier og skogsbilsveier. Veksten har resultert i at noen alpinanlegg som Hafjell startet med "Bike Parks" hvor en tar heisen opp til toppen for å sykle ned igjen på sommerstid (Teknologirådet, 2006).

NOTS(2010), Norges organisasjon for terrengsyklister, ser på terrengsykling som en ny friluftslivsaktivitet og får støtte for dette synet av forskningsarbeidet til Teknologirådet (2006) og Alf Odden (2008). Terrengsykling har nå spredt seg rundt i landet og blitt en ny brukergruppe av naturen. Ser vi videre til Odden (2008) sine tanker og Teknologirådets (2006) rapport om friluftslivets fremtid, blir terrengsykling sett på som en ny aktivitet i friluftslivet som vil rekruttere unge friluftslivsdeltakere og overleve tidens tann. Terrengsykling som friluftsliv gir utgangspunktet for denne bacheloroppgaven.

1.1 Bakgrunn

Vår bakgrunn til denne oppgaven er vår felles interesse for terreng og stisykling. Begge har også en stor interesse rundt friluftsliv som vi studerer sammen og er grunnlaget for denne bacheloroppgaven. Vi ser på stisykling som en mulighet til å være i og oppleve natur på nært hold, samtidig som vi opplever spenning og motoriske utfordringer som gir en mestringsfølelse.

I Sogndal og spesielt Kaupanger finnes det et rikt stinett og beliggenheten tilbyr en lang sesong for natursykling. Det er vært gjort lite tilrettelegging av stien for sykling, og det som har vært gjort har blitt gjort av ildsjeler. Når Sogndal kommune la frem sin arealplan om friluftsliv ønsker de å tilrettelegge for terrengsykling og muligheten for et friområde til sykling (sogndal.kommune.no), gjorde dette oss interessert i å skrive en oppgave om noe vi hadde stor interesse for. Vi kom opp med flere spørsmål rundt emnet om tilrettelegging for terrengsykling og hva det ville innebære, dette ble mye av bakgrunnen for vårt valg av problemstilling.

1.2 Problemstilling

Med forslag i arealplanen til Sogndal og vår felles interesse for stisykling og friluftsliv som bakgrunn, har dette fått oss til å velge problemstillingen:

Hvilke karakteristiske trekk er fremtredende ved stier som appellerer til terrengsyklister?

Med andre ord skal vi finne ut hva som gjør at en sti er god å sykle på og hvorfor enkelte stier bli syklet mye på.

For å finne ut av dette mener vi at det må stilles underbyggende spørsmål om det vi ser på som kriterier for at en sti skal være suksessfull. Vi har valgt oss tre underproblemstillinger som vi mener er essensielle for å finne suksessen til en sti:

- 1. Hva er en god sti for terrengsykling?** Dette er et veldig åpent spørsmål som retter seg til personlige synspunkt fra intervjuobjektene. Vi vil se etter fellesnevner og motsetninger i svarene og sammenligne dette med gjeldene litteratur.
- 2. Hva er det som kjennetegner konflikter knyttet til terrengsykling?** Ved å finne ut av dette veit vi hva slags problemer som oppstår når noen sykler på sti, og hvilke utfordringer terrengsykling som aktivitet har. Vi ser på forhånd av studiet at en sti med lite eller ingen konflikt vil være en suksessfaktor.
- 3. Hva er det som kjennetegner god tilrettelegging for terrengsykling?** Her ser vi etter hva som er løsningen på utfordringene til terrengsykling på sti.

Ved å ta for oss disse tre underproblemstillingene håper vi å få svar på problemstillingen vår og kunne si noe hva som gjør at en sti har høy trafikk av terrengsyklister.

1.3 Definisjon av terrengsykling

Før vi går videre inn i oppgaven må vi definere hva vi vil ta for oss av terrengsykling. Ser vi til Odden (2008) som viser til en differensiering innefor friluftslivet har dette også har skjedd innenfor terrengsykling.

Tursykling → Terrengsykling → Downhillsykling

Denne modellen viser at brukere av sykkelaktiviteten skiller seg ut og spesialiserer seg i en ny type aktivitet. Dette gjelder i stor del for sykling hvor det er mengder av utstyr å velge i, hvor alt er laget til et spesielt område innenfor terrengsykling.

Et annet poeng er at det virker som den allmenne tanken om terrengsykling er all sykling utenfor asfalt, som både Skår, Odden og Vistad(2008) og NOTS (nots.no – om oss, 2007), definerer terrengsykling som. Dette gjør begrepet veldig vidt og for stort til denne avhandlingen, så vi vil derfor vise til en egen modell om terrengsykling.

Terrengsykling må sees på som et allment paraplybegrep som dekker alle typer sykling utenfor asfalt. Under denne paraplyen finnes det derfor mange spesialiseringergrupper, som for eksempel tursykling, grus-sykling, utforsykling, topptursykling og stisykling.

Det er stisykling vi vil ta for oss i denne oppgaven. Stisykling sees på som sykling med fokus på naturopplevelse, mosjon, frisk luft og mestringsfølelse ved tekniske utfordringer (wikipedia.org – stisykling). I vår definisjon foregår dette på stier, smale traktorveier og dyretråkk utenfor tilrettelagte grusveier. All sykling som foregår på sti kan sees på som teknisk sykling eller natursykling.

For å omtale stisykling er vi nødt til å definere begrepet sti. International Mountain Bicycling Association - IMBA, definerer en sti som et ferdselspor som følger naturlig terrenget og har nesten alltid et naturlig underlag, hvor bredden kan variere, men idealet er rundt halvmeteren (IMBA, 2004). Annette Bischoff (2012) definerer strukturen til en sti på samme måte, men begrenser bredden til 30- 40 cm. I tillegg legger hun til menneskelige aspekter til stien som at den bla. gir naturopplevelse, felleskapsfølelse og trygghet og skiller mellom den brede og smale sti (Bischoff, 2012). IMBA hevder at det beste stibegrepet er det engelske begrepet "singletrack" som er et ferdselspor i terrenget med plass til kun en person i bredden. "Singletrack" sier noe om stiens struktur fremfor begrep som vandresti eller sykkelsti som sier noe om bruk av stien(IMBA, 2004).

2. Teori

I dette kapitlet presenterer vi litt av det som finnes av teori om stier som er relevant for stisyklister. Det er produsert lite teori om terrengsykling på sti i Norge, men i Nord-Amerika er det blitt produsert noe de siste ti åra. IMBA som er en forkortelse for International Mountain Bicycle Association har gitt flere bøker om emnet sti og terrengsykling. I denne studien har vi brukt to bøker knyttet til denne organisasjonen. Felton Vernon (2004) har skrevet den ene av disse bøkene som heter "Trail Solutions, IMBA's Guide to Building Sweet Singletrack" (IMBA, 2004). Den andre boka er det Webber Pete (2007) som har redigert, denne boka heter "Managing Mountainbiking, IMBA's Guide to Providing Great Riding" (IMBA, 2007). NOTS som er en forkortelse for Norsk organisasjon for terrengsykling, er den norske organisasjonen som er tilknyttet International Mountain Bicycling Association.

Troy Scott Parker har laget en bok som heter "Natural Surface Trails by Design" (2004) som tar for seg stier i et rekreasjons perspektiv. Vi også har sett til hva Bischoff (2012) har kommet frem til i sin avhandling om stier, mennesker og naturopplevelse. I tillegg til disse kildene er det trukket inn annen litteratur vi ser som relevant til teorien.

2.1 Sti

I Norge har Bischoff skrevet en avhandling om stier, mennesker og naturopplevelser. Det hun tar for seg i denne avhandlingen er spørsmålet om hvilken betydning tilrettelegging av turstier har for menneskers opplevelse, tolkning og forståelse av natur (Bischoff, 2012). For vår problemstilling kommer hun fram til et par momenter som er interessante og relevante.

Hun konkludere med at hvordan stien er tilrettelagt bestemmer hvordan turgåeren (brukeren) opplever nærhet eller distanse til naturen. Bischoff skiller mellom den brede og den smale sti. Den brede sti gir den vandrende økt tempo, jevn bevegelses rytme, større distanse til omgivelsene og flytter oppmerksomheten vekk ifra øyeblikket. Den smale sti senker tempoet til vandreren, gir en vekslende bevegelsesrytme, følger bevegelser i landskapet og retter oppmerksomheten mot de nære omgivelsene og bevegelsene (Bischoff, 2012).

Bischoff peker også på at de stiene som forankrer brukeren best mulig til landskapet, er de stiene som er smale, kronglete, ligger godt i terrenget og er forankret i omgivelsene gjennom underlag og landskapselementer. Hun trekker også fram forventinger og følelser som svært avgjørende for opplevelsen som skapes av en tur på sti (Bischoff, 2012).

Flytter vi blikket over på amerikansk litteratur er det interessant å se hvordan Parker håndterer det amerikanske stibegrepet "trail". Han introdusere tre nivåer som skal gjøre det enklere å kommunisere rundt stier. I denne oppgaven har vi sett på det ene nivået som vi mener er relevant, som er det grunnleggende nivå: Grunnleggende forutsetninger for stien (Parker, 2004).

I det grunnleggende nivået tar Parker for seg menneskelige perspektiver på sti og fremhever at naturlige former og linjer finnes overalt i naturen og er sentralt i alt som er visuelt for mennesket. Videre peker Parker på at mennesket er tiltrukket av å ferdes langs kanter, ankerpunkter og innramming. Eksempel på kanter kan være en bekk eller skille mellom skog og eng. Eksempel på ankerpunkter kan være et stort ensomt tre, en stor kampestein eller en foss. Eksempel på innramming er høye trær på hver side av stien som gjør at du føler at du er i ei gate og at stien er tydelig markert slik at du føler at du er på ett spor. Poenget til Parker er at kanter, ankerpunkter og innramming plasserer stien naturlig i terrenget. Dette gir mennesker et intuitivt grunnlag for å ferdes der de gjør. Kanter, ankerpunkter og innramming inviterer også til utforskning, pauser og inntrykk fra naturen (Parker, 2004).

Videre trekker Parker(2004) fram menneskelige følelser som er viktig for hvordan stier oppleves. Parker mener også at ulike mennesker (ulike brukere av stier) ofte føler det samme om stien. Han poengterer også at her er det snakk om følelser og ikke meninger. Han presenterer fire grunnfølelser som påvirker opplevelsen av stien. Disse følelsene er:

- Sikkerhet. Føles det trygt å gå på stien? Mennesker ønsker å kunne håndtere risiko og samtidig kjenne seg trygge.
- Effektivitet. Dei som ferdes på sti ønsker ferdes på en effektiv måte. Og stien bør overbevise brukerne om at det raskeste er å holde seg på stien.
- Lekenhet balanserer sikkerhet og effektivitet. I motsetning til veier skal stier være varierte og følge naturlige former som gjør dem lekne.
- Harmoni. Gode stier fremkaller en følelse av at det er naturlig å være her. Stien skal være komfortabel med sine omgivelser.

Gode stier får fram alle disse følelsene hos brukerne mener Parker(2004).

Når vi har forstått de menneskelige sidene ved å ferdes på sti kan vi se på de fysiske kreftene som virker på stien. Det er tre fysiske krefter som påvirker stien (Parker, 2004):

1. Komprimering: Handler om at underlaget blir presset ned av brukerne. Ulike brukere påfører underlaget ulike typer press. For eksempel vil en hest komprimere stien mer enn en fotgjenger.

2. Forskyving: Handler om at stien kan bli forskyvet av mye trafikk. Mye trafikk gjør at underlaget blir rota sammen og spredt ut til siden.
3. Errosjon: Handler om at vann som renner i stien vasker med seg underlaget og graver stien djup.

Til slutt ser Parker(2004) på bæredেকে, det vil si underlaget vi går på. Dette avgjør i stor grad hvordan disse tre fysiske kreftene får utfolde seg. Ulike underlag har ulike egenskaper.

IMBA har gitt ut to bøker som omhandler temaet sti. Den første som heter "Managing Mountainbiking"(2007), tar for seg alle sider ved å tilrettelegge for terrengsykling. Det som blir tidlig vektlagt i denne boken er hva terrengsyklister ønsker, som er (IMBA, 2007):

- Komme i kontakt med natur
- Flykte fra hverdagens rutiner og støy
- Ha det gøy
- Møte utfordringer
- Få trim
- Oppleve variasjon
- Sammenheng mellom stier
- Kameratskap, være sosiale på tur
- Føle at de hører til i landskapet (ikke en være inntrenger på fotvandreres territorium)
- Fasiliteter; P- plasser, vaskemuligheter, toalett, kiosker, rasteplasser, utsiktspunkt etc.

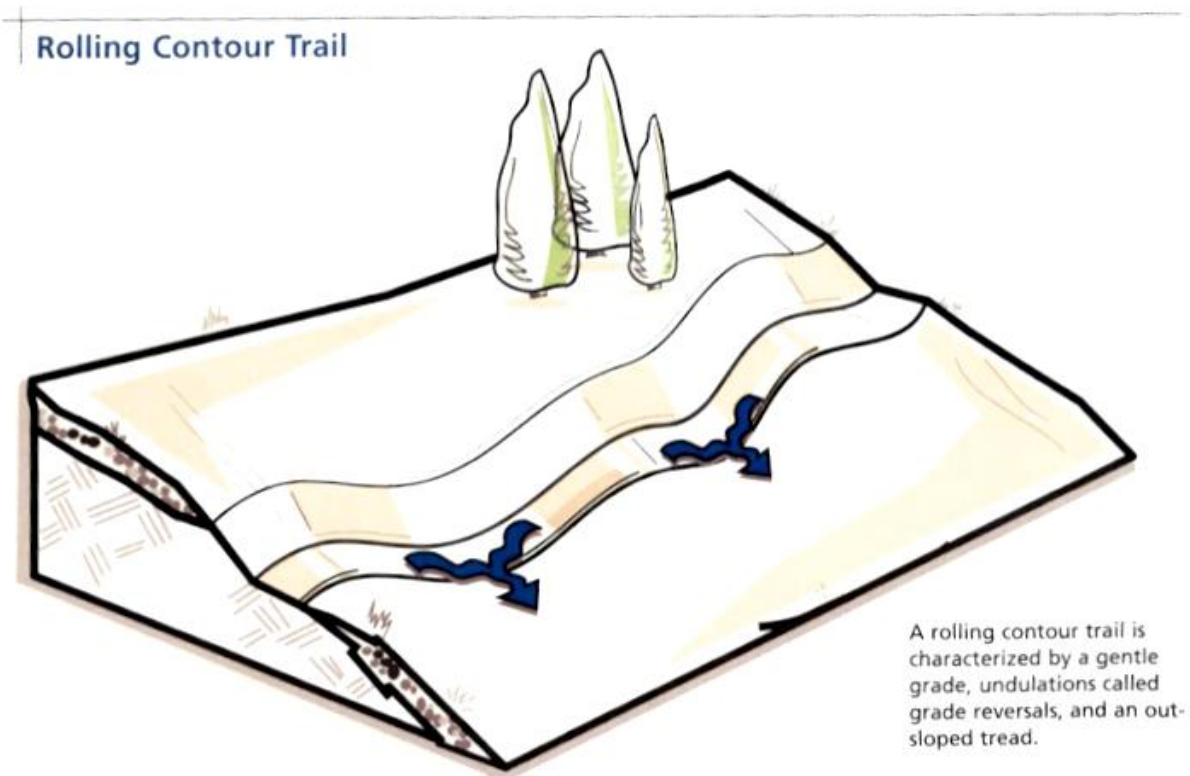
Den andre bok IMBA har gitt ut heter "Trail Solutions"(2004) og tar for seg stier fra A til Å i et amerikansk, terrengsykkel perspektiv. Noe som blir vektlagt her er begrepet singletrack, altså en ferdselsåre med kun en fil. Singletrack står i kontrast til traktorvei eller skogsvei som er så brei at man kan passere andre brukere. Å kalle en sti for vandresti eller sykkelsti er feil mener IMBA fordi det sikter til bruk av stien, ikke hvilken struktur stien har (IMBA, 2004).

Videre peker IMBA på at de fleste stientusiaster, både vandrere, ryttere og syklister ønsker en nær forbindelse til natur. Singletrack tilbyr dette mye bedre enn bredere spor som traktorveier og skogsbilveier. De fremhever også at singletrack senker farten til syklister pga. at singletrack er smal og kronglete. Det er på åpne veier og breie stier at syklister kan få så høye hastigheter at de kommer i direkte konflikt med andre brukere (IMBA, 2004).

Både IMBA og Parker tar opp begrepet, "sustainable trails", bærekraftige stier. IMBA(2004) definerer en bærekraftig sti til å:

- Beskytte miljøet
- Imøtekomme ulike brukeres behov
- Kreve lite vedlikehold
- Minimere konflikter mellom ulike brukere.

For å klare å nå disse målene har IMBA satt opp noen prinsipper. Det første som blir vektlagt er problemet med erosjon. Løsningen på dette problemet er stier som har en så kalt rullende kontur. De vil si at de traverser i terrenget med varierende lavt stigningstall. Dette fører til at vann ikke vil renne nedover hele stien, men over stien eller langs stien et lite stykke, før det renner ut til siden (IMBA, 2004)



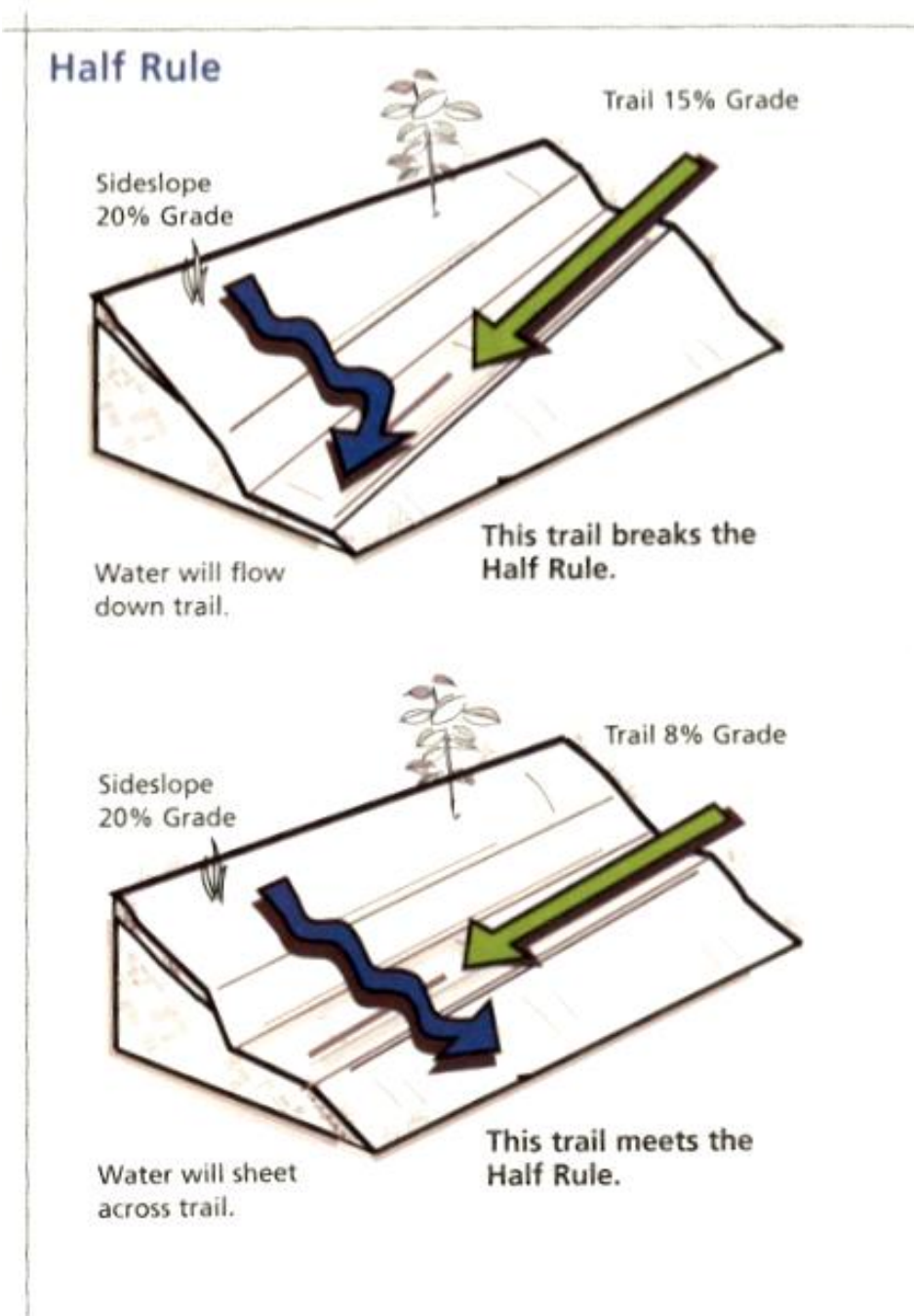
Illustrasjon hentet fra IMBA (2004)

Det neste som blir vektlagt er stiens stigning i terrenget. Å la en sti gå i fallretningen er lite gunstig siden vann vil renne i den. Å la en sti ligge i vater er heller ikke gunstig siden den vil samle opp vann. Stier bør derfor alltid ha en viss stigning eller traverserer flatt gjennom terreng som har litt stigning (IMBA, 2004)

Ut i fra disse grunnforståelsene har de satt opp fem grunnelementer som gir en bærekraftig sti (IMBA, 2004):

1. Halveringsregelen. Denne går ut på at en sti skal maksimalt ha halvparten av stigningen som terrenget den går i. Dvs om terreng har et stigningstall

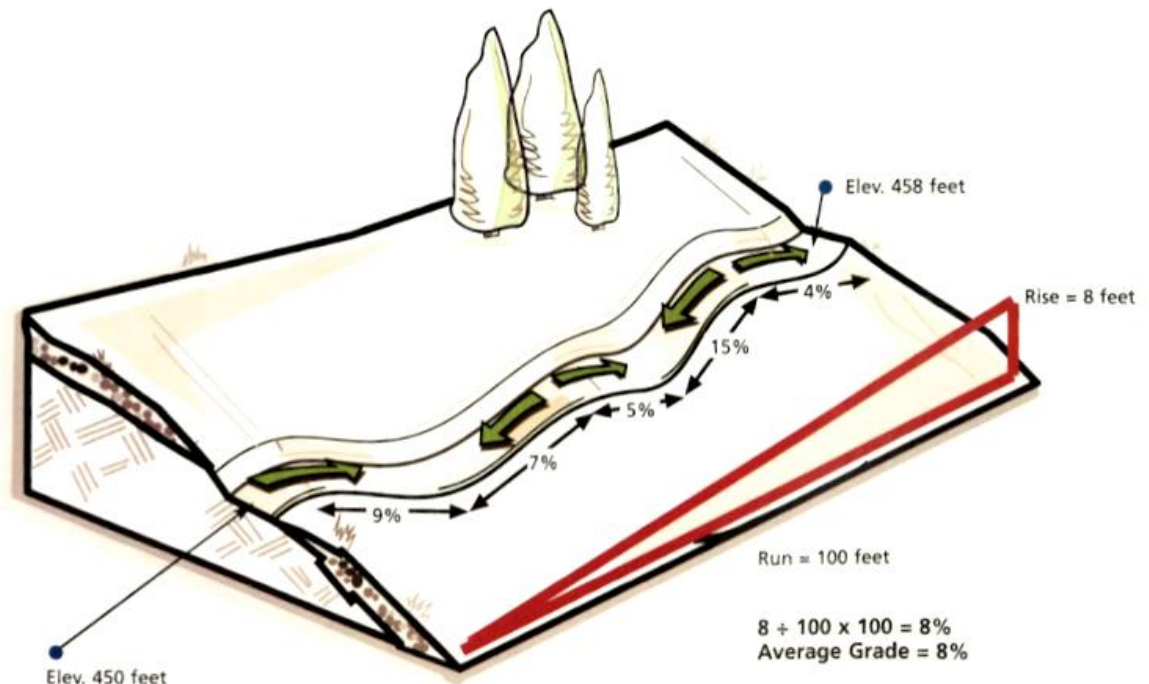
på 16% skal stien som traverserer i terrenget ikke ha et stigningstall som er over 8%. Slik unngår vi såkalla fallinje-stier.



Illustrasjon punkt 1, hentet fra IMBA (2004)

2. 10% gjennomsnittelig stigning. Denne regelen går utpå at stiens gjennomsnittelige stigning ikke skal overskride 10%. Selv om deler av stien kan ha høyere stigningstall enn 10%.

Average Trail Segment Grade

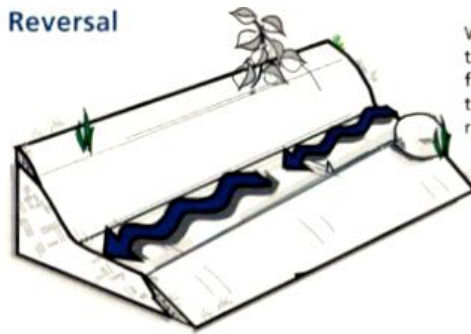


Illustrasjon punkt 2, hentet fra IMBA (2004)

Fordeler med å følge denne regelen er bla:

- Gjør det lettere å planlegge stibyggingen, får fram flere veier til toppen
 - Passer til ulike typer jord.
 - Minimerer erosjon fra brukere (f.eks bremsespor)
 - Gjør det enklere å finne alternative ruter om det er behov for det.
 - Imøtekommer "bølger" på stien på en god måte.
3. Maksimalt stigningstall på stien. Finn ut hvor bratt bratteste parti kan være og samtidig være bærekraftig.
 4. Endring i stigningstall. Ved å la stien gå opp og ned i bølger vil du skape mange utganger for vann å renne. Det er også veldig gunstig for syklister å få variasjon i terrenget, skaper mer flyt og opplevelse enn en sti som stiger jevnt.

Grade Reversal



Water may become trapped on trail and flow long distances if there are no grade reversals.

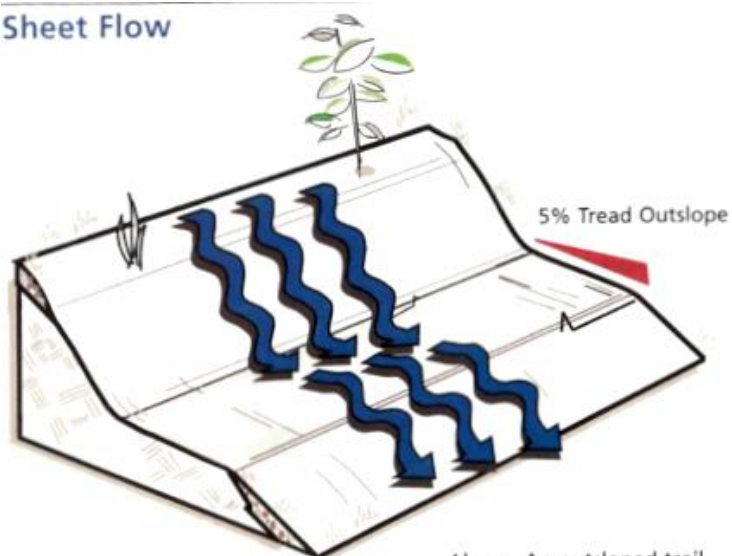


A grade reversal forces water to drain off the trail.

Illustrasjon punkt 4, hentet fra IMBA (2004)

5. "Ut- skråning". En sti bør ha et lite fall utover slik at vann kan renne av stien. Det mest ideelle er 5% "ut-skråning"

Sheet Flow



Above: An outsloped trail tread allows water to drain in a gentle, non-erosive manner

Illustrasjon punkt5, hentet fra IMBA (2004)

Bærekraftige stier har alle disse elementene innlemmet i seg på en sammensatt måte. Den sikreste måten å finne ut stigningstallet i terreng og sti er ved å bruke et clinometer (IMBA, 2004).

Utover disse konkrete fysiske sidene ved bærekraftige stier peker IMBA på sider som merking av stier, informasjon om stien og langs stien (type terreng, lengde, vanskelighetsgrad etc.) og skilt materialer som avgjørende for om en sti kan kalles bærekraftig eller ikke (IMBA, 2004).

IMBA tar også fram viktigheten av å tilrettelegge for at brukere kommer seg gjennom et stinettverk på en god måte, tips for å få til dette er:

- Samle stien, eller rettere sagt ramme inn stien, slik at brukere følger stien.
- "Kvel" eller snevre inn stien foran hindere, slik at brukere setter ned farten.
- Lag kurver. Ved at stien svinger til høyere og venstre, opp og ned, dette gir brukeren en illusjon om at det går fort, selv om hastigheten faktisk er relativt lav.
- Spre brukere utover hele stinettverket.
- Sørg for en differensiert stiopplevelse for brukere på ulike ferdighetsnivåer.

Det siste som IMBA (2004) vektlegger er forståelse av ulike jordtyper.

2.2 Konflikter rundt sti

En konflikt kjennetegnes ved at to eller flere parter har verdier og behov som ikke er forenlige, og er til hinder for at motparten får realisert sine interesser (Gjøsund, Huseby, 1998).

Når det kommer til konflikter rundt syklist og stier trekker IMBA (2007) frem tre punkter som bunner i konfliktene. De trekker frem synet andre brukere har om terrengsyklist:

- Slitasje på naturen, at syklist sliter mer på naturen og har en uakseptabel innvirkning på naturen.
- Sikkerhet, at terrengsykling går utover sikkerheten for syklisten selv og andre brukere.
- Sosialt, at syklist har mål og verdier som ikke samsvarer med andre brukere av stiens.

Videre trekker IMBA(2007) frem faktaene om hvert punkt. Når det kommer til slitasje på naturen, så er den fra en syklist på tilnærmet likt nivå, som slitasjen fra en turgåer.

Litteraturen til Parker støtter også om dette, og viser til en oversikt som tar for seg slitasjen av både syklist og vandrer når der kommer til tråkk og forskyvning (Parker, 2004). Så når det kommer til syklist og fotgjengere på sti er det økningen i antall brukere som er avgjørende på slitasjen, ikke om en sykler eller går. Når det kommer til våtområder trekkes det frem av Arnesen og Lyngstad (2012) at generelt tråkk gir raskt skader på vegetasjon, derfor er klopper er tiltak for å kanalisere ferdsele på disse områdene noe de trekker frem.

Når det kommer til sikkerhet ser IMBA (2007) til at andre brukere ser på syklist som en fare og er redd for uhell som kollisjoner. Selv om dette gjelder sjeldenhetene, er følelsen av utrygghet hos andre bruker noe en skal ta alvorlig. Derfor kan stier det sykles på tilrettelegges slik at høy fart på sykkel er vanskelig å oppnå og øke kunnskapen blant syklistene om bremsing. En syklist som viser trygghet og kontroll over fart og bremsing, kan gi trygghet til andre brukere.

Holdningen andre brukere tror syklist har, kan også ligge til grunn for konflikter. Tanken om at syklist kun tenker på det high-tech utstyret sitt og jakter etter adrenalin-opplevelser er en misoppfatning. Syklist er ofte på søken etter de samme naturopplevelsene som en turgåer i tillegg til motoriske utfordringer og spenningen som stien gir en syklist, se punktene om hva en terrengsyklist søker etter over i teori om sti (IMBA, 2007). Dette støttes også opp av norsk litteratur som trekker frem at syklist som bruker fjelheimen har de samme verdiene som alle andre brukere - mosjon, frisk luft og naturoppleving (Skår m.fl., 2008).

IMBA (2007) trekker til slutt frem praktiske beslutninger som hindrer konflikter mellom brukere. Informasjon som skilt og kart som informerer om brukergrupper og hvilke normer og regler som gjelder for området. Utdanning blant syklisten om hvilke holdninger som gjelder og videreføre disse til nye reglen, som NOTS sine stivettregler (nots.no – stivettregler). Stidesign som gjør ferdsele tryggere med tanke på flere bruker, unngå partier som appellerer og gir mulighet til stor fart blant syklistene. Reguleringer blir tatt opp som det siste punktet av IMBA(2007), men her til lands har vi friluftslivsloven som gir alle rett til å ferdes fritt i norsk natur også syklist:

I utmark kan enhver ferdes til fots hele året, når det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet.

Det samme gjelder ferdsel med ride- eller kløvhest, kjelke, tråsykkel eller liknende på veg eller sti i utmark og over alt i utmark på fjellet, såfremt ikke kommunen med samtykke av eieren eller brukeren har forbudt slik ferdsel på nærmere angitte strekninger. Kommunens vedtak må stadfestes av fylkesmannen.(Lovdata.no)

Denne loven ser vi som essensiell å trekke frem med tanke på alle brukeres rettigheter til ferdsel i Norsk natur i forhold til brukerkonfliktene.

2.3 Tilrettelegging for stisykling

Innovativ Fjellturisme (IFT) har siden oppstarten i 2006 jobbet med å styrke sommersesongen til norske reiselivsdestinasjoner og møte konkurransen fra det internasjonale markedet. IFT har lagt ned et stort arbeid i å utarbeide en nasjonal standard for skilting og gradering av turløyper. I arbeidet med dette har prosjektdeltakerne kommet frem til at land som blant annet Sverige, Sveits, Østerrike og Canada har kommet mye lengre enn Norge i arbeidet med å tilrettelegge for ulike aktivitetstilbud (IFT, 2011).

Fordeler med skilting og gradering er ifølge innovativ fjellturisme

- Tillrettelegge for gode naturopplevelser for alle brukergrupper
- Hjelpe brukere til å velge hensiktsmessige turer utfra egne forutsetninger. Dette er en avgjørende faktor for å sikre gode naturopplevelser
- Fargekoder og skilt vil kunne informere om eventuell risiko forbundet med bruk av visse stier/ løyper og på denne måten hindre at noen legger ut på en for krevende tur (sikkerhetsaspektet)
- Tilrettelegge for styrt ferdsel i nærområdene til destinasjonene. Gjennom planlagt og styrt ferdsel kan slitasje og mulige brukerkonflikter unngås (vern, miljø, lokale hensyn)
- Godt planleggingsverktøy for å sikre et nettverk av varierte stier og turløyper som ledd i å styrke attraktiviteten til en destinasjon eller et naturområde.
- Gjennom felles system vil brukerne kunne få samme type informasjon uavhengig av hvor i landet de er på tur (IFT, 2011).

Det er utarbeidet en skiltmal spesielt for syklistene. IFT skiller mellom tursykling og terrengsykling. Tursykling blir definert som sykling på vedlikeholdt vei, mens terrengsykling blir definert som sykling utenfor vedlikeholdt vei. Der enkelte turer/ruter har en blanding av sykling på og utenfor vedlikeholdt vei er målet å ha 20/80 grensegang i skiltingen. En terrengsykkelsti kan ha 20% veisykling. Utgangspunktet er hva slags utstyr eller ferdigheter man må ha for å sykle minst 80% av turen (IFT, 2011).

Definisjon: Sykling utenfor vedlikeholdt vei

Passer for	Høydemeter	Stigningsgrad
 <ul style="list-style-type: none"> • Krever ingen spesiell erfaring • Sykles normalt uten fotiset • Terrengsykkel bør brukes 	< 100 m	Maks 10 %
 <ul style="list-style-type: none"> • Middels dyktige syklister • Tekniske partier som kan kreve fotiset • Terrengsykkel anbefales • Anbefales ikke med tilhenger 	< 300 m	Maks 20 %
 <ul style="list-style-type: none"> • Dyktige syklister med gode terrengsykkelferdigheter • Tekniske partier som kan kreve fotiset • Terrengsykkel anbefales 	< 500 m	Maks 30 %
 <ul style="list-style-type: none"> • Terrengsyklister på ekspertnivå som er vant til fysisk krevende turer • Krevende tekniske partier • Terrengsykkel anbefales sterkt 	Ingen maks	Ingen maks

Hentet fra Innovativ Fjellturisme (2011)

Løypetype	Tekniske elementer/eksponering
<ul style="list-style-type: none"> • Relativt flat og sykkelbar smal sti/traktorvei • Underlaget skal i hovedsak være jevnt og fast • Kan normalt sykles med tilhenger • Stigninger og utforkjøring kan sykles av de aller fleste (barn/voksne) på en terrengsykkel uten å måtte stå av sykkel 	<ul style="list-style-type: none"> • Ingen betydelig eksponering • Ingen vesentlige tekniske partier • Barnåssti, hardtrampet og jevnt underlag uten for store hindringer.
<ul style="list-style-type: none"> • Kupert og variert smal sti • Varierende underlag og bredde, fra løst til fast. • Kortere bratte stigninger og/eller utforkjøring 	<ul style="list-style-type: none"> • Noe eksponering • Kortere tekniske partier • Barnåssti, sva, stein, røtter etc.
<ul style="list-style-type: none"> • Kupert og variert smal sti • Svært varierende underlag og bredde, gjerne løse underlag • Bratte stigninger og/eller utforkjøring 	<ul style="list-style-type: none"> • Middels eksponering • Lengre tekniske partier, røtter, steiner, sva osv.
<ul style="list-style-type: none"> • Svært kupert og variert smal sti • Underlag og bredde som krever teknisk svært gode terrengsykkelferdigheter • Bratte stigninger og/eller utforkjøring 	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelig eksponering • Svært tekniske partier på alt slags underlag

Som vi nevner senere gir friluftsløven syklister rett til å ferdes fritt i norsk utmark. For å henge opp skilt og informasjon om ferdsel er man nødt til å ha godkjenning fra grunneier. Dette er man også nødt til om man vil drive annen tilrettelegging. Hvordan terrengsyklister kan drive tilrettelegging utover skilting i et norsk perspektiv har vi ikke funnet noe litteratur om.

IMBA tar for seg temaet samarbeid grundig i begge sine bøker. Det som blir vektlagt er her viktigheten av å samarbeide konstruktivt med så kalt "land managers" og private grunneiere. Tips for å få godkjenning fra grunneier kan enkelt settes opp slik (IMBA, 2004)

- Identifiser hvem som eier grunnen der det ønskes tilrettelegging
- Sett opp konkrete mål, muligheter utfordringer og alternativer ved tilretteleggingen.
- Når man tar kontakt med grunneier/ forvalter bør man være profesjonell, ærlig og nøyaktig.
- Gjennom en fleksibel og konkret dialog med grunneier kan man bli enige og gjerne lage en formel avtale om tilretteleggingen.

Når en grunneieravtale er på plass fremholder IMBA viktigheten av dugnadsarbeid av frivillige og samarbeid med andre organisasjoner og bruker for at tilretteleggingen skal bli suksessfull (IMBA, 2004).

3. Metode

3.1 Valg av metode

Til denne oppgaven stod valget mellom to forskningsmetoder, kvalitativ og kvantitativ. Begge tilnæringsmetodene til hensikt å *"... bidra til en bedre forståelse av det samfunnet vi lever i, og hvordan enkeltmennesker, grupper og institusjoner handler og samhandler innenfor dette"* (Holme og Solvang, 1996,s.73). Forskjellen på de to metodene er hovedsakelig at kvalitativ forskning fremhever innsikt og søker forståelse, hvor kvantitativ forskning fremhever oversikt og søker forklaring (Tjora, 2010). Det sies også at kvalitativ metode egner seg godt om det er forsket lite på fenomenet siden vi får dybdeinformasjon (Johannesen, Tufte og Christoffersen, 2010). Dette er grunnene til at vi har valgt en kvalitativ forskningsmetode.

Slik vi ser det i forhold til vår problemstilling er det forsket veldig lite rundt vårt tema, hvert fall i Norge. Den litteraturen som det oftest blir sett til innefor vårt tema stammer oftest fra USA, derfor vil det være en styrke for vår forskning å få dybdeintervju med de mer anerkjente personene som har engasjert seg i fenomenet terrengsykling på sti i Norge. For å få til dette må vi være fleksible og åpne og da faller valget vårt på kvalitativ metode (Johannesen m.fl., 2010).

Kvalitativ forskning forutsetter gode intervjuer. Dette er viktig for grunnlaget til vårt emperi som vil bli grunnlaget for vårt resultat. Intervjuene bør gjennomgå en prosess på sju steg for å få til dette (Kvale og Brinkmann, 2009):

- Tematisering, hva du vil undersøke og hvorfor?
- Planlegging, valg av forskningsmetode, intervjuguide og intervju objekter
- Datainnsamling, utførelse av intervjuene på mest mulig gunstig måte.
- Transkribering, overføre intervjumaterialet til analyse, transkribering fra tale til tekst.
- Analyse, sammenligne og vurdere delene i funnet ditt.
- Kvalitetsvurdering, er det vi har funnet troverdig og overens med virkligheten?
- Rapport, resultat og metoder blir presentert i et ferdig produkt.

Valget av kvalitativ metode gjøres på grunn av det er lite forskning og litteratur om emnet og vi søker etter dybden og forståelse om emnet. En annen grunn er også at stisykling i dag er en relativt ny aktivitet og de som driver aktiviteten er sjelden organiserte og dermed vanskelige å komme i kontakt med. Derfor vil vi se til anerkjente aktører i terrengsykkelmiljøet. Ved å gjøre kvalitative dybdeintervju med aktører som har lang erfaring innenfor terrengsykling eller har lyktes med tilrettelegging for terrengsykling, vil det kunne gi oss den innsikten og forståelsen vi trenger for å kunne svare på vår problemstilling (Tjora, 2010).

3.3 Objektene

Vi har valgt å intervju fire objekter som har forskjellige erfaringer og virkeområder innen for terrengsykling. Dette er personer som er fra forskjellige virksomheter innen for terrengsykling, men har sykkelinteressen som et fellestrekk.

Intervjuobjektene har alle lang fartstid med terrengsykling og er svært delaktige i store virksomheter som henvender seg til terrengsyklister. Virksomhetene objektene kommer fra er tidskrifter om terrengsykling, Norges største downhill-anlegg, det eneste sykkelhotellet i landet og landets organisasjon for terrengsyklister. Disse objektene er valgt på grunn av deres erfaring i forhold til konflikter, kunnskap om sti og syklisters ønske om sti og deres erfaringer om tilrettelegging, fra store, til små eller ingen inngrep i naturen for å tilrettelegge for sykling.

Jan; er friluftslivsveileder og guide av profesjon, han har drevet med guidete turer med terrengsykkel siden 1989, har holdt til i Oslo-området tidligere, men er nå i Arendal. Vært med på flere prosesser og prosjekter som omhandler tilrettelegging for terrengsykling, da stisykling. Er i dag eier av Canvas Hotel, som ligger i Nissedal og belager seg på stisykkel-turisme. Objektet har drevet med sykling siden 80-tallet og ser etter stier som gir flyt, motoriske utfordringer som krever at tankene og fokuset er på stien og at stigningen og helningen lar seg sykle.

Snorre; har også drevet med sykling siden 80-tallet. Holdt til på flere steder i Norge, vært med som konsulent på sykkelsti-prosjekter rundt Lillehammerområde. Han er pådriver, løypebygger og "mastermind" av landets største utforanlegg, Hafjell bikepark. Sykler både sti og utfor. Har som Jan erfaring fra en kommersiell del av terrengsyklingen, og legger derfor stort fokus på sikkerhet rundt sykkeltraseen. Fokuserer tydelig på jevn vanskelighetsgrad og et løyepedesign som får syklisten til å tenke og handle riktig i forhold til fart og utfordring, noe som skaper moro og sikkerhet.

Øyvind; har base i Oslo, hvor det mulig er størst trafikk av stisyklister i landet. Har holdt på med sykling siden starten av 1990-tallet. Best kjent i Oslo-området hvor han har holdt til i både Øst- og Nordmarka. Han er redaktør for landets største tidskrift som tar for seg all type sykling i terrenget, Terrengsykkel. Sykler det meste av sti, har et syn på at der en kan gå er det mulig å prøve å sykle, en oppoverbakke kan også være morsom å sykle, men da er den også ofte morsom å sykle ned igjen.

Tony; har syklet i de siste 15 år, flere timer i uken, driver ikke med konkurranser og ser på stisykling som en ny friluftslivsaktivitet. Holder til på vestlandet i Bergen og Molde. Sitter i styret til NOTS, Norsk organisasjon for terrengsykling. Driver mye med toptur med sykkel, hvor en dytter opp sykkel på en topp for så å sykle ned stia for å oppleve lek. Ser etter stier som har god drenering, som gjør stien farbar i stort sett

all slags vær, og at stien ikke er noe mer tilrettelagt enn med klopper over bløte områder og strategisk plasserte dreneringer.

Disse objektene gir oss et erfaringsrikt empiri, hvor objektene har drevet med og vært med under utviklingen av terrengsykling i Norge. De har vært med fra starten av fra den tid hvor de kunne se hvem som hadde syklet i skogen før dem på dekkmønsteret, til i dag hvor terrengsykling nærmest har blitt en allmenn aktivitet. Objektene har profesjoner som gir forskjellige innfallsvinkler på hvordan en ser på terrengsyklingen og utviklingen den har hatt. Forskjellen er også stor i forhold til erfaringer og deres syn på tilrettelegning, fra trasser som er blitt byggemeldt på grunn av de store inngrepene, til og la stia være som den er og kun utbedre de våteste områdene. Disse objektene kan sees på som de ekstreme tilfellene innenfor temaet og bygger på vår før-forståelse, før-dom og før-teori vi har til prosjektet, som Holme og Solvang (1996) skriver om utvelgelse av undersøkelsesenheter.

Vi er klar over at objektene helst skal holdes så anonyme som mulig, men i denne oppgaven mener vi at det ikke lot seg gjøre å anonymisere objektene mer enn det vi har gjort. Dette er fordi objektene har lang fartstid innenfor terrengsykling og har arbeid eller verv som omhandler og bemerker seg i forhold til terrengsykling. Siden terrengsykling også er et relativt ungt og relativt lite miljø, mener vi at det ville vært nærmest umulig å holde dem helt anonyme, slik at mennesker i miljøet ikke ville forstått hvem objektene er.

Vi legger vekt på at objektene fikk vite hvilke andre objekter som er med i avhandlingen før intervjuene og at samtlige har tillatt bruk av fornavn og profesjon. Intervjuene omhandler heller ikke noe som kan komme objektene til skade slik vi ser det, og vi mener å ha tatt de nødvendige etiske hensyn ovenfor objektene som Tjora (2010) trekker frem. Ved å vise hvilke posisjoner og erfaringer objektene har i forhold til terrengsykling, mener vi som forskere å ha fått tak i et bredt og erfaringsrikt syn på vår problemstilling, med få kvalitative intervjuer og at dette styrker vår validitet i avhandlingen.

3.4 Intervju

Selve intervjuene ble forbredt med en intervjuguide hvor våre tre underproblemstillinger sto for hovedspørsmålene i guiden, men alle hadde flere underbyggende spørsmål. Hovedspørsmålene var til dels veldig vide og åpne, for å komme i dybden av objektets egen tolkning og mening rundt spørsmålet. Underspørsmålene gjorde vi mer spesifikke for å få konkret ut av objektet informasjonen vi var ute etter. Vi gjennomførte et pilotintervju med et objekt vi visste hadde lang erfaring innenfor terrengsykling, dette intervjuet har vi ikke brukt i

oppgaven. Etter pilotintervjuet endret vi noe på få spørsmål, som vi ment kunne gi oss enda mer innsikt og informasjon.

Under selve intervjuene ønsket vi at objektene skulle ha en avslappet holdning. Derfor gikk intervjuene mest mulig på objektenes premisser, de fikk bestemme når og hvor intervjuene skulle gjøres, så godt det lot seg gjøre. Dette førte til at intervjuene foregikk i Oslo, ved Hafjell og i Sogndal. Vi fikk dessverre ikke intervjuet alle objektene ansikt til ansikt. Vårt siste objekt ble intervjuet over mail, noe som gav oss veldig spesifikke og gode svar på guiden vår. Her sendte vi oppfølgende spørsmål hvor det trengtes. De resterende intervjuene ble gjennomført som en samtale rundt temaet som ligger i problemstillingen og underproblemstillingene våre. Guiden vår ble ikke fulgt slavisk for å holde samtalen mest mulig flytende, steder hvor vi var inne på et tema vi ville ha mer ut av stilte vi da oppfølgende spørsmål.

Begge to var delaktige i intervjusamtalen for å holde kontroll på at spørsmålene i guiden vår ble besvart. Alt ble tatt opp med båndopptaker så notering under intervjuet ikke ville bli noe forstyrrelse. Etter intervjuet ble alt transkribert for å kunne få en bedre oversikt og trekke ut det viktigste av intervjuet.

3.5 Analyse

Bakgrunnen for denne oppgaven ligger i vår felles interesse for temaet og aktiviteten terreng og stisykling. Vi sitter derfor med en del innsikt i temaet fra før og har styrket dette med teori før intervjuene. Dette gjør at vi har hatt en felles forståelse med informanten om temaet. Noe som vi har vært avhengige av for å skape en god dialog med informant, få frem personlige refleksjoner og skape en felles forståelse av virkeligheten. Derfor kan vi si at våre intervjusituasjoner har vært intersubjektive (Tjora, 2010). Ved å bruke sitat i analysen vil dette også gi en intersubjektivitet ovenfor leser.

Ut i fra analysen av datamaterialet må man sette i gang og tolke det man har funnet. Man må finne fram til noe som ikke ligger ordrett i datamaterialet. Ved å forsøke å forstå og forklare delene i analysen kan forskeren komme med en tolkning som gir svar på det en leter etter med oppgaven (Johannesen m.fl., 2010). Dette er gjort fra første intervju for å styrke vår forståelse om temaet, som vi kunne ta med i de neste intervjuene. Ved at vi deler opp i mindre deler og ser i dybden, for så å sette det sammen i en helhet igjen tolker vi data subjektivt for å skape mening. Dermed er vi hermeneutiske i denne oppgaven når vi tolker dataen. Dette er helt i tråd med Jean Piaget forskning som sier noe om menneskelig læring gjennom assmillasjon og akkomodasjon (Befring, 2004).

Vi ser at i analysen og diskusjonen må vi se til litteratur som hovedsakelig tar for seg og bruker begrepet terrengsykling på grunn av lite konkret litteratur om stisykling. Dette er likevell vår oppgave å trekke ut av litteraturen det som omhandler vårt konkrete tema for denne forskningen.

3.6 Reliabilitet og validitet

Reliabilitet handler om påliteligheten til oppgaven, dette gjøres ved å fortelle om konteksten rundt undersøkelsen. Ved å gjøre dette redegjør vi for hvorfor resultatet langt på vei ville blitt det samme om man forsøkte å gjøre prosjektet med andre folk (Tjora, 2010). Dette omhandler hvordan dataen har blitt behandlet. Vi har i vår oppgave begge vært med på alle intervjuene (som ble gjort ansikt til ansikt), vi har fordelt transkriberingen, men lest over og hørt intervjuene. Med bruk av diktafon kan vi også vise til direkte sitat fra informantene så deres "stemme" kommer frem til leserne som vil styrke troverdigheten (Tjora, 2010).

Validiteten handler om gyldigheten av oppgaven. Dette vil si at vi som forskere forholder oss bevist til aktuelle teorier, perspektiver og forskninger som er gjort på samme område (Tjora, 2010). Vi sammenligner vårt empiri med teori og er åpne på hvordan vi har praktisert forskningen og redegjør for de valgene vi har tatt. Dette mener vi og ha fått frem i metodekapitlet. Dermed mener vi å ha holdt oss til at forskningen har pågått innenfor rammer av faglighet og forankret i relevant forskning og teori, som er den viktigste kilden til høy gyldighet (Tjora, 2010).

4. Intervju og analyse

Her vil hva som kom ut av intervjuene bli presentert, og vår analyse og diskusjon opp mot teorikapitelet vil komme frem i enden av hvert emne. Intervju og analyse delen har som teoridelen blitt delt opp i tre emner: sti, konflikt og tilrettelegging.

4.1 Sti

Hva kjennetegner en god sti for terrengsykling? Dette var spørsmålet som vi innledet intervjuet med. Vi fikk ulike svar på dette, men ingen av svarene var motstridende. Jan sa det på en fortreffelig måte med dette svaret:

”Flyt, kan du sitte på sykkelen lenge nok også må det være passe vanskelig... Naturlig hindringer og variasjon. Stien må kreve at hjernen er virksom med aktiviteten, at du ikke tenker på andre ting. Du må være til stede i aktiviteten, i motsetning til jogging i lysløypa. Aktiviteten må være så krevende at oppfattelseevnen, kreativiteten, tilpasningsevnen må være aktiv når du holder på. Hvis det er innaktivt på grunn av her går alt av seg selv, så er det en dårlig sti”. (Jan)

Dette kan sees på som en veldig generell uttalelse om stisykling som sier noe om hvordan utøvere ønsker å bli stimulert når de sykler på sti. Snorre, som har designa stiene i Hafjell sykkelpark kommenterer også at målet med stiene er å sørge for at folk smiler og har det gøy når de kommer ned. I tillegg gjør dette stiene tryggere å sykle fordi hastigheten blir justert naturlig gjennom hindringer og variasjon. Alle intervjuobjekter trekker fram tørt underlag som en grunnleggende forutsetning for en god sti.

Utover dette er det ingen motstridende uttalelser om hva som blir sett på som en god sti for terrengsykling. Det eneste objektene har ulike meninger om er hvor bratt (stigningstall) en god sti kan være. Dette ser vi i sammenheng med objektenes ulike preferanser til stisykling.

Neste tema som ble tatt opp rundt sti er hvordan objektene mener at stiene og bruken av disse har utviklet seg. Her fikk vi gode og delvis uventa svar fra enkelte. Snorre kom med en god refleksjon om sammenhengen mellom stiers opprinnelse og hva dagens syklist ønsker.

”Jeg er veldig opptatt av stier og glad i å sykle sti sjøl. En sti som har begynt som et dyretråkk har et litt mer organisk design kan du si, den flyter mer i terrenget og er lagt mer naturlig. Det har ofte begynt med det, så har det blitt brukt av mennesker og blitt utbedra og blitt steinsatt hist og pisst etter hvert som de begynte å bære med seg tyngre ting”. (Snorre)

Vi tolker dette som at disse stiene følger terrenget på en måte som sammenfaller med hva syklistene kjennetegner som en god sti. Når vi ser på hvordan antall syklistene har utviklet seg de siste tjue årene får vi et interessant svar fra Øyvind:

Det har vært en klar eksplosjon i den siste tiden. Har dessverre lite tall på det. Jeg begynte å sykle for 20 år siden i marka, da kjente jeg alle som drev med det, 5-6 i østmarka og 10-12 i nordmarka, da kunne jeg se på dekkmønstrene hvem som hadde vært ute. (Øyvind)

Jan underbygger dette også med skildring av hvordan det var på 90- tallet og hvordan antall syklistene på sti har økt fram til i dag. Av objektenes svar kan vi trekke ut at antall brukere av sti på sykkel har økt, men som Øyvind finner vi ingen statistikk som støtter om dette. Jan trekker frem at salg av terrengsykler hos de største sportsbutikkene kan sees på som en indikasjon på at terrengsykling er blitt allment. Vi kan dessverre ikke vise til forskning som kan dokumentere for økning av antall stisyklistene.

Om temaet, en god sti å sykle på, kan vi si at alle våre objekter er relativt enige om hva som er en god sti for stisykling. Om vi sammenligner dette med det som Parker (2004) skriver, sammenfaller det godt med følelsene av lekenhet og sikkerhet. Harmoni blir ikke nevnt eksplisitt av våre objekter. Punktet til Parker om effektiv ferdsel er noe ingen objekter trekker frem, nærere stikk motsatt når vi ser til hva Jan sier. Stisyklistene er ikke opptatt av og komme rasket mulig fra A til B, men at opplevelsen er det viktigste (se sitat av Jan i analyse om tilrettelegging). Av dette virker det som om veien er selve målet for en stisyklist.

Sammenligner vi objektenes svar med det som IMBA(2007) skriver passer det også med at syklistene ønsker å ha det gøy, oppleve variasjon i underlag og møte utfordringer. Ingen av våre objekter er så spesifikke som IMBA(2004) på hva som er en bærekraftig sti. Vi spør i intervjuet etter hva de mener er en god sti å sykle på, ikke hva som er en bærekraftig sti. Vi ser likevel at Tony trekker frem en interessant kritikk av stimerkingen som skjøt fart på begynnelsen av 1900- tallet. Han legger vekt på at stien som ble merket ikke følger terrenget og er for bratte til å drenere effektivt og dermed ikke er bærekraftige.

Når vi ser på utvikling av stier ser vi at objektene peker på dyretrakk som den beste opprinnelsen til sykkelvennlige stier. Videre blir det pekt på at terrengsykling har gått fra noe for spesielt interesserte med mindre variasjoner av utstyr, til nå hvor det er mange syklistene som ikke kjenner hverandre og som har ulikt utstyr til ulik bruk.

Hva sier litteraturen om dette? "Trail Solution" nevner innledningsvis at stier har blitt designa og brukt til transport siden romerikets tid. I dag blir stier i stor og voksende grad brukt til rekreasjon (IMBA, 2004). I følge IMBA er terrengsykling en av de

rekreasjons-aktivitetene med størst vekst i USA. De viser til "Outdoor Industry Foundation" som via statistiske undersøkelser har kommet fram til tre viktige poeng

- Nesten 40 millioner sykler på sti i USA.
- Økningen i syklistene nådde sin topp i 2001 og har holdt seg stabil etter det
- Det er halvparten så mange terrengsyklistere som vandrere men mange flere stisyklistere enn andre stibrukere. (IMBA, 2007, s.17).

I Norge har vi ikke funnet noe litteratur eller data som tar for seg hvordan syklistenes bruk av stier har utviklet seg, men i følge alle våre fire objekter skjedde det drastisk økning av syklistene i terrenget på sti fra starten av 2000- tallet

Det er ingen som nevner at bruken av stiene, altså om folk sykler brattere eller flatere stier, har endret seg. Det kan se ut som en syklist sin tilnærming til stibruk er temmelig lik selv om utstyret har blitt mye bedre og antall brukere har økt voldsomt.

Til slutt ser vi på hva objektene mener er bakgrunnen for at mennesker sykler på stier i dag. Her blir det pekt på mye av den samme motivasjonen som ved alle andre friluftaktiviteter fra objektene. Når vi sammenligner dette med det som står i bøkene sammenfaller det godt med hva IMBA(2007) mener terrengsyklistere ønsker med aktiviteten (se teori kapitlet). Disse ønskene er som sagt temmelig like andre utøvere av friluftslivsaktiviteter(Skår m.fl., 2008).

Ser vi på hvordan folk finner fram til stier er det mange svar som blir gitt av våre objekter. IMBA holder tydelig fram merking av stier som viktig for at syklistere skal finne fram til sykkelvennlige stier. De mener stier bør merkes der de starter og der de krysser hverandre. De påpeker også at stier som er mer avsidesliggende bør skiltes i mindre grad siden skilt kan forringe naturopplevelsen til brukere (IMBA, 2004). Bischoff (2012) peker også på merking av stier i sin avhandling og hevder at merking av stier er en balansegang mellom å skape og begrense muligheter. I våre intervjuer blir merking nevnt, men det kommer ikke fram som avgjørende for at det blir syklet på stier nå. Av dette kan vi spørre, har skilting stor betydning for stisyklistere i Norge? Og kanskje enda viktigere, hadde flere syklet på sti, om stiene var merket for dette? Vi finner ikke mye litteratur som underbygger at syklistere finner fram til stier gjennom sosiale relasjoner, sosiale medier, internettforum eller andre medier, selv om dette kommer fram i våre intervjuer.

4.2 Konflikter

Ut av objektene svar kan man trekke ut at det er flere faktorer som ligger til grunn i de fleste konfliktenes. Av erfaring fra informantene kommer det frem at konflikter oppstår først og fremst på spesielt tilrettelagte turområder. Tony, styremedlem i

NOTS, får tydelig frem erfaringer om hvilke konflikter som oppstår knyttet til terrengsykling:

”Etter NOTS erfaring oppstår konflikter først og fremst på spesielt tilrettelagte turområder i tilknytning til utfartspunkt på dager med høg trafikk av både fotgjengere, hunder, ryttere, og syklist. Dette gjelder spesielt bynære grusveier hvor syklisten kan holde mye høyere fart enn fotgjengere. På sti i skogen er sykkelarten imellom gang og løpefart, og trafikken mye lavere. Det er derfor svært lite konflikter her.”(Tony)

Denne påstanden blir støttet opp av de andre informantene, som også trekker frem at konflikten oppstår når syklistene holder stor fart, folk blir skremt, det skjer nestenulykker eller ulykker. Dette er da på turveier som er svært tilrettelagte, hvor det er mulig for syklistene å oppnå og holde høy fart. De syklistene dette oftest omhandler er typen birkensyklister kommer det frem av objektene. Birkensyklister er terrengsyklister som har hovedfokus på fart, puls og treningsutbytte av turen. Som det trekkes frem i sitatet er sykkelarten i skogen ofte lavere, og trafikken mye lavere. Opplevelsen av konflikter virker derfor å være liten ved sykling på stiene blant objektene.

En syklist kan likevel endre opplevelsen til andre brukere på stiene i naturen. Dette kan være en annen grunn til konflikter. Jan trekker frem en menneskelig side ved forandringer av opplevelser folk relaterer til stier og områder.

”Mennesker har en iboende motstand mot forandring. . . . Det er ikke noe mer komplisert enn det, der du (som syklist) ødelegger turopplevelsen for de andre brukerne eller endrer den, så må enten de endre seg eller tilpasse seg eller finne et annet sted. Det er det konflikten bunner i, ikke som debatten har sporet av med at du lager større og dypere spor (med sykkel).”(Jan)

Konflikten om slitasje, er av flere objekter kalt en avsporing av debatten om stisykling. Parker (2004) og IMBA (2007) legger frem i sine bøker at slitasjen på stiene er på tilnærmet samme nivå av en stisyklist som en turgåer. Det er antallet brukere av stien som spiller inn hvor stor slitasjen av stien er. En forskjell blir det ved våtmark hvor syklistene søker tørt land og ikke har problem med å legge nytt spor hvis det er mulig, kommer det frem i intervjuene. Dette fører til at stiene utvider seg. Tiltak mot dette er å fremme holdninger om og ikke sykle på de våteste områdene rett etter perioder med mye nedbør. Et annet er å legge klopper som er sykkelvennlige. Dette er en type tilrettelegging samt alle informanter ser på som en nødvendighet. I et biologisk perspektiv trekkes klopper også frem som et tiltak i forhold til generelt tråkk på vegetasjon, som raskt får skader i våte områder (Arnesen og Lyngstad, 2012). Vi ser også poenget om at syklistene ofte kanalisere seg på stier som er kjent for å få kvalitet ut av tiden de har til rådighet, dette øker slitasjen på de gitte stiene. Slitasjen

av stien skjer da på grunn av økt antall bruker, som kan sees i sammenhenge med veksten av aktiviteten, ikke på grunn av selve aktiviteten.

Om økningen syklistene har resultert i flere konflikter er det delte meninger om, det blir trukket frem at hadde antallet vært som på 1990-tallet ville det ikke vært konflikter. Objektene ser og på at økningen og utviklingen har gitt en mer positiv holdning til terrengsykling i enkelt samfunn.

Konflikter som oppstår med grunneier virker å være på grunn av at syklistene satser på tilgivelse, fremfor tillatelse. Så ved tilrettelegging av sti på annen manns jord, skal det skje med tillatelse fra grunneier, ellers er nei ett nei og skal respekteres av syklistene kommer det frem av objektene.

Det som virker av objektene å være hovedproblemet for konfliktene er rett og slett holdningene folk har til hverandre. Når det går utover folks egne ønsker og opplevelser i naturen oppstår konfliktene. Dette går alle veier mellom brukerne, som Snorre kort forklarer:

"...folk er utrolig frekke og det går alle veier, syklistene kan være ufine mot folk som vandrer og vandrer mot syklistene osv. Akkurat som i trafikken ellers."

"Holdningsskapende arbeid er nøkkelen til alt, og gjensidig respekt"(Snorre)

Når det kommer til holdningene rundt terrengsykling må vi ha forståelse for at det er mange perspektiv rundt aktiviteten, mye på grunn av det omfattende begrepet. Et spørsmål noen av informantene og vi stiller oss er om terrengsykling er en sport eller en friluftslivsaktivitet, dette ser vi ofte kan ligge i en gråsoner. Dette kan også ligge til grunn for at andre bruker har fordommer mot stisyklisters friluftslivsverdier, som IMBA (2007) trekker frem. Vi ser det derfor som viktig at begrepet er blitt definert i innledning, og legger vekt på at denne avhandlingen tar for seg stisykling.

Selv om vi tar for oss stisykling i denne avhandlingen må vi som skrevet i metodedelens om analyse, se til litteratur som tar for seg terrengsykling som omhandler stisykling. NOTS (2011) ser på terrengsykling som en av de nye friluftslivsaktivitetene, noe som også blir trukket frem av Odden (2008) og Teknologirådets (2006) rapport om fremtidens friluftsliv. I teoridelen trekker vi frem at syklistene ofte søker de samme verdiene ved å være ute i naturen som andre brukere (IMBA, 2007 og Skår m.fl. 2008). Vi trekker frem dette perspektivet for å vise hvilke holdninger og verdier stisyklistene har og at det ofte deles med andre brukere. Dermed kan vi avlive myten om at stisyklistene kun jakter etter adrenalin-opplevelser og har et uetisk natursyn og -bruk.

Det kommer frem av informantene og litteraturen (IMBA, 2007), at de største konfliktenes oftest oppstår ved de mest tilrettelagte turveiene når det er mest trafikk og syklistene kan holde stor fart. Vi vil trekke frem at denne type terrengsykling ikke kategoriserer seg innenfor stisykling – som foregår på stier, utenfor tilrettelagte grus og asfaltveier. Derfor vil vi ikke gå mer inn på denne delen av konflikten, siden dette sjeldent omhandler stisykling, som Tony trekker frem.

Konsekvensene av konfliktenes mener objektene kan bli offentlige reguleringer, som objektene virker skeptiske til. Allemannsretten er like kjær for stisyklistene som for turgårene. Denne kan i fremtiden bli begrenset eller endret til former for tilrettelegging og regulering. Ser vi til litteraturen er regulering av stiene noe IMBA (2007) trekker frem som et konfliktdempende middel. Et forslag fra Øyvind går ut på å lage egne anlegg med løyper for høfartssyklistene (birkensyklister), for å få luket vekk de verste konfliktilfellene. Faren med å gjøre dette med syklistene er at det kan skape andre konflikter mot andre syklistene som bruker naturen, om hvorfor de ikke holder seg der det er satt av et område til sykling.

Holdningskapende arbeid blant syklistene, sykkelvettregler, god skilting og god informasjon er tiltak objektene trekker frem som konfliktdempende. En løsning på en konflikt kan også være å tilrettelegge for de gående. Tony anbefaler syklistene å holde seg unna de aller mest trafikkerte turveiene midt på dagen i utfartshelger, resten av uken kan man ferdes i de samme områdene stort sett alene. Selv om syklisten føler at de har en trygg avstand og har alt under kontroll, trenger ikke fotgjengerne å oppleve det slikt.

Konflikter på stier der stisyklingen foregår virker å være laber, men kan oppstå ved en endring av opplevelsen hos andre brukere, eller missoppfatninger om stisyklisters holdninger og slitasje. Om konfliktnivået øker med antall syklistene er det delte meninger om blant objektene, men tiltakene mot konfliktenes er det stor enighet om. Skilt og informasjon om hvilke normer og regler som gjelder i naturen blant syklistene og andre brukere. Holdningskapende arbeid hos syklistene og andre brukere, og en gjensidig respekt mellom de forskjellige brukerne må fremmes. Her ser vi at de felles verdiene stisyklistene og vandrere deler kan fremmes bedre. Stivettregler som informerer om hvilke normer som gjelder for brukere av området må fremmes, her kan en se til NOTS sine ti stivettregler som et forslag (nots.no – stivettregler, 2007). Planlegging og kartlegging av hvilke stier som egner seg og blir mest brukt til stisykling er et siste forebyggende tiltak som blir trukket frem av objektene. Disse tiltakene blir støttet opp om av IMBA (2007).

4.3 Tilrettelegging

Om temaet tilrettelegging var det mange ulike svar og mange ulike digresjoner som kom fram. En av våre objekter sa det veldig treffende på denne måten:

“Terrengsykling krever liten grad av tilrettelegging. Man bør la lokale syklistere få lov til å rydde gamle stier, og vedlikeholde de stiene man bruker. Ofte er det allerede et godt stinett med gamle kløvstier, dyretråkk, o.l. som er gode å sykle på. Der slike områder krysser mykt underlag og/eller det oppstår slitasje kan man kloppelegge og drenere. Merking av nye stier bør skje etter at en har lest seg opp på «sustainable trail design» og tar hensyn til prinsippene for å bedre vandrenasje”. (Tony)

Her ser vi at det blir poengtert at det ofte er et lite behov for tilrettelegging mange steder. Som fra temaet om hva som kjennetegner en god sti, der tørt underlag kom fram fra alle objekter, er det et ønske om å kloppelegge eller drenere våte områder på stier. Det kommer også fram at bruk av langrennstraseer til sykling på sommerstid fungerer dårlig, siden skiløypene ofte er lagt uten tanke på hva slags underlag som er ideelt å ferdes på om sommeren.

Et annet tema som kom tydelig fram er sykkelvennlighet og effektivitet. Våte områder, bekker og grunder representerer en hindring som krever at syklisten må ta beina av pedalene og avbryte aktiviteten. Syklisten ønsker å oppleve god sykling og ikke kjappeste veien til et punkt på turen. Her hadde Jan en veldig god metafor:

“Forskjellen mellom å tilrettelegge for syklistere og fotvandrere er at syklistere ikke skal noe sted, syklistere kan godt sykle en kilometer omvei for å unngå å gå over et steingjerde og av sykkel; kan sammenlignes med å gå på ski så kommer du til en brøytet vei, ned på veien av med skia over veien opp på sporet på med for å fortsette skituren igjen, en følelse de fleste nordmenn forstår, så på sykkel over en myr må det til en liten kløpp så er en over”. (Jan)

Det kommer også fram fra Øyvind og Tony at flerbrukstier som er ideelle for utforsykling ofte er problematisk. Slike stier bør derfor ikke skiltes som utforsykelstier selv om de egner seg til dette. Dette stemmer også med intensjonen til IFT(2011) som har laget utforsyklingmalen til bruk i heisbaserte anlegg for utforsykling. Dermed ser vi at både informanter og IFT(2011) er enige om alle stier som ikke er i et definert avgrenset anlegg bør skiltes med terrengsykkelmalen.

Det kommer også fram synspunkt om at en bør ha stor respekt og kjennskap om man skal rydde fram og skape nye stier. Grunnen til dette er at en sti får fort sedvane og dette er irreversibelt. Det vil si det er vanskelig å ”fjerne” en sti eller få folk til å slutte å ferdes der når det har oppstått en sti.

Den tredje formen for tilrettelegging som er mer indirekte (kartlegging, merking, informasjon osv.) er det særlig Øyvind som har mange tanker om. Kartlegging og merking av stier sees på som en grunnleggende tilrettelegging. Ved å ha et kart kan man også spre lokalkunnskap om hvor det er mest trafikk i helgene, slik at man oppfordrer folk til å unngå enkelte områder iblant og slik unngå en del konflikter, man kan også bruke kart til drive en del holdningskapende arbeide gjennom å synliggjøre stivettreglene som eksempel. På spørsmål om tilrettelegging for terrengsykling i Sogndal kom Øyvind med et godt poeng:

"Først og fremst kartlegging, av stiene som per i dag brukes til sykling. Så kan kommunen se om det er noen av stiene det er mye konflikt på, og ønsker det ikke skal være mye sykling på, så trenger ikke de stiene å anbefales for sykling, så det ikke blir noe forbud. Legge ut et skriv om det er noen som har problemer om det blir sykling på visse steder. Vanskelig å forby ferdsel av fotgjengere på tilrettelagte steder for syklistene". (Øyvind)

Når områder er kartlagt og blir brukt mye av ulike brukere kan vi få ønsker fra ulikt hold om differensiere eller kanalisere ferdselen. Tony reflekterer på en god måte ved det å drive storstilt tilrettelegging for terrengsykling med dette sitatet.

"I enkelte områder med svært høg trafikk kan det være aktuelt å anbefale enkelte trasèer for syklistene og enkelte for ryttere og fotgjengere, men NOTS er av den oppfatning at man ikke bør uthule allemannsretten ved å bruke lov/vedtak til å skille friluftsbukere i utmark. Vi er redd for at den generelle adgangen til å sykle på sti i framtiden begrenses grunnet utbygging av egne stier for sykling. Unntaket må evt. være dersom man skulle ønske å bygge «Trail centre» med sykkelturnisme for øyet."(Tony)

Spørsmålet om å differensiere bruken av stier er noe som IMBA også tar opp i boka "Managing Mountainbiking". Den generelle påstanden her er at åpen bruk er det mest ideelle (IMBA, 2007). Til tross for dette vil man enkelte steder i USA finne stier som det enten er forbudt å sykle på eller gå på av ulike årsaker. Dette spørsmålet er veldig interessant og aktuelt som vi ser i kommuneplanen til Sogndal.

Det siste som vi har tatt opp i forhold til tilrettelegging er organisasjonsvirksomhet. Alle vi har prata med mener det er positivt å ha en organisasjon som taler syklistenes sak og som kan drive konstruktiv tilrettelegging. Om denne organisasjonen er en skiheis, et hotell, et idrettslag eller en ideel organisasjon er ikke så viktig, men om man kun er private ildsjeler er det vanskelig å få gjennomført tilrettelegging. Snorre Jan trekker frem fordelene med å ha en organisasjon i ryggen:

- Du gir et mer seriøst og ryddig inntrykk til grunneiere, media og kommune.

- Skal du gjøre store inngrep som bruer eller gravemaskin arbeid der du hever/ senker terrenget mer enn en meter, skal du ha byggeløyve/ byggemelding fra kommunen. Ved å være en organisasjon er det gunstigere for denne prosessen.
- Skal du søke om midler er det en stor fordel å være en organisasjon for å bli prioritert.

Til slutt er det grunneierforhold som er kjernen i god tilrettelegging. Drømme-scenariet er at grunneierne er stolte og glade for at syklister og andre bruker grunnen deres til aktivitet. Dette har Snorre langt på vei lyktes med i Hafjell de siste årene. Det å klare å få til en eller annen form for premiering av grunneiere kan være svært positivt for tilretteleggingen hevder også Jan. Dette stemmer med hva vi kan lese om partnerskap i både "Trail Solution" (IMBA, 2004) og "Managing Mountainbiking" (IMBA, 2007). Det gjelder å skape enighet og vann/vinn situasjoner overfor grunneiere (IMBA, 2004).

En annen side som har kommet frem i intervjuene er mangelen på profitt ved tilrettelegging. Snorre hadde mange eksempler på at politikere, grunneiere og andre aktører i lokalsamfunnet og regionen er positive til å tilrettelegge for terrengsykling, helt til de blir gjort oppmerksom på at det er en del utgifter knyttet til dette, men ingen direkte inntekt. Spørsmålet som blir stående igjen blir da; hvordan skal en få dekket utgiftene og eventuelt tjene penger på tilrettelegging av sykkelvennlige stier? Dette spørsmålet blir også omtalt i IMBA (2004) sin litteratur som en hjørnestein når man lager stiforslag til grunneier/ forvalter. Tema som bør avklares rundt dette spørsmålet er, kommer denne tilretteleggingen turistnæringen til gode? Kommer denne tilretteleggingen folkehelsen til gode?

På bakgrunn av dette kan vi si at det er fire måter å organisere/ drive tilrettelegging for terrengsykling på.

1. Private ildsjeler kan tilrettelegge for terrengsykling.
2. En organisasjon kan tilrettelegge for terrengsykling.
3. Reiselivet kan tilrettelegge for terrengsykling.
4. Kommunen kan ha prosjekter knyttet til tilrettelegging for terrengsykling.

En kombinasjon av disse vil være det mest gunstige.

5. Konklusjon

Hensikten med denne oppgaven er å finne svar på spørsmålet - *Hvilke karakteristiske trekk er fremtredende ved stier som appellerer til terrengsyklister?* Vi har kommet frem til syv karakteristiske trekk som gir svar på dette. Disse trekkene er sykkelvennlighet, motoriske utfordringer, lavt konfliktnivå, holdninger, informasjon, tilrettelegging og naturopplevelse.

I begrepet sykkelvennlighet mener vi en sti med et underlag, som er naturlig for omgivelsene, og samtidig farbart for en stisyklist. At stien er tørrest mulig vil øke sykkelvennligheten, eksempelvis er myr ikke sykkelvennlig. Videre vil det si en sti som lar seg sykle, men likevel innebærer motoriske utfordringer og krever fullstendig tilstedeværelse i aktiviteten. Dette står i kontrast til for eksempel å sykle på en grusvei. I forståelsen om sykkelvennlighet er det viktig å legge vekt på at stien fortsatt skal være en naturlig sti, som bringer syklisten inn i naturen. Dette samsvarer med litteraturen til International Mountain Bicycling Association (2004 og 2007)

En stisyklist søker etter motoriske utfordringer og flyt. Motoriske utfordringer får syklisten av to faktorer. For det første må stien ha et variert og naturlig underlag av røtter, stein og jord. Videre er det viktig at retningsstrukturen og stigningstallet til stien er variert. Dette gir syklisten naturlig endring i hastighet og opplevelse av fart. Mestring av disse motoriske utfordringene vil gi en opplevelse av flyt. Vi ser at flere av disse trekkene samsvarer med Bischoffs (2012) kjennetegn på den smale sti. Dette samsvarer også med det Parker (2004) trekker frem med menneskelige oppfattelse og følelser knyttet til å ferdes på sti i natur.

Videre er det karakterisk at stisykling har et konfliktnivå som er lavt. Vi ser at det likevel ved få anledninger oppstår konflikter rundt stisykling. Disse konfliktene mener vi bunner i ulike misoppfatninger knyttet til stisykling. Dette kan resultere i negative holdninger stisyklister blir møtt med. Vi ser likevel at holdningen sykklister har med seg også kan medvirke til konflikter. Ved å bedre holdningen og respekten mellom brukerne mener vi det lave konfliktnivået vil minimeres ytterligere. Stier hvor en opplever gjensidig respekt og gode holdninger mellom brukerne, har derfor en karakter som appellerer til stisyklister.

Stier som blir syklet på er ofte kjent i miljøet for at de er gode å sykle på. Vi ser at det finnes lite informasjon om sykkelvennlige stier i Norge i dag. Kart og skilt mener vi vil gi en god og nødvendig informasjon til sykklister og andre brukere. I Norge ser vi et stort potensiale for å få frem mer informasjon, kartlegging og skilting om sykkelvennlige stier og holdninger overfor andre brukere. Vi ser til at Innovativ Fjellturisme (2011) har lagd en nasjonal skiltmal som vi mener bør brukes i større grad i fremtiden.

Kartlegging er en grunnleggende tilrettelegging som gir god informasjon og kan ha en holdningsskapende effekt. Skilt kan være til hjelp når syklister og andre brukere skal orientere seg i terrenget og være med på å skape forventninger om å møte andre brukere. Videre går ønsket om tilrettelegging fra stisyklister på å skape mer sykkelvennlighet og motoriske utfordringer, eller flyt som er den gylne kombinasjonen av disse. Konkrete eksempler på tilrettelegging stisyklister ønsker er klopping over våte områder, forbedre drenering av stier og små tiltak som forenkler eller øker de motoriske utfordringene på stien.

Det å oppleve de seks trekkene, som vi har nevnt ovenfor, i natur, er det som er kjernen i stisykling. Felles for alle trekkene er at det innebærer tilstedeværelse, ferdsel og opplevelse i naturen. Tar du vekk naturopplevelsen mister stisyklingen sin egenverdi. Derfor ser vi på naturopplevelse som det siste og viktigste karaktertrekket til stier som appellerer til terrengsyklister.

I vårt arbeid støtter vi oss til forskningsarbeidet som Odden(2008) og Teknologirådet(2006) har lagt frem om at terrengsykling, som en friluftslivsaktivitet, vil overleve tidens tann. Vi mener våre funn er sammenfallende med hva Bischoff (2012) mener er avgjørende for å skape nærhet mellom natur og vandrere. Likhetene mellom stisyklister og vandrere er derfor så tydelige at stisykling må sees på som en likeverdig friluftslivsaktivitet som vandring. Når vi ser denne oppgaven i sin helhet tør vi derfor å påstå at stisyklisten er den postmoderne vandreren i det norske friluftslivet, som levendegjør holdningen om at veien er målet.

Videre ser vi nå at miljøer som ønsker å tilrettelegge for stisykling som friluftsliv, er avhengig av ildsjeler som er forankret i en organisasjon, i en eller annen form. Et friområde i naturen for terrengsyklister, slik som Sogndal uttrykker i sin kommuneplan (sogndal.kommune.no), kan virke lite hensiktsmessig. Grunnlaget for å mene dette er at syklister mest sannsynlig vil ønske å ferdes utenfor dette området også. For oss virker det mer gunstig å åpne opp for at stisyklister kan gjøre mindre former for tilrettelegging på enkelte stier og områder. Dette må skje i samarbeid mellom stisyklister, grunneier og andre brukere.

Til slutt ønsker vi en debatt velkommen om hvordan stier kan utvikles på en naturvennlig måte, som imøtekommer ulike brukeres ønsker, innenfor de rammene som det norske lovverket gir. Vi mener begrepet terrengsykkel er meget bredt i forhold til dagens innhold. I debatten der terrengsykkelbegrepet brukes, spør vi oss om man heller bør bruke spesifikke termer for oppnå en saklig debatt. I vårt arbeid med temaet sti ser vi at begrepet bærekraftig stier nesten ikke blir brukt av norske aktører. I internasjonal litteratur er derimot dette begrepet tydelig til stede. Vi spør oss derfor om Norge bør begynne å bruke dette begrepet i den moderne håndteringen av stibegrepet.

6. Kilder

- Arnesen, T. og Lyngstad, A. (2012) *Effekter av tråkk og annen ferdsel på vegetasjonen i friluftslivsområder*. Blyttia 70.
- Befring, E. (2004) *Research and methods, ethics and statistics*. Unipub forlag, Oslo.
- Bischoff, A. (2012) *Mellom meg og andre er det stier... En avhandling om stier, mennesker og naturopplevelse*. Universitet for miljø og biovitenskap.
- birkebeiner.no (2012) *Rittet er fulltegnet* – hentet fra internett:
<http://www.birkebeiner.no/Birkebeinerrittet/Nyheter/Rittet-er-fulltegnet/> sist sett 5.12.2012.
- Felton, V. (IMBA, 2004) *Trail solutions: IMBAS guide til building sweet singletrack*. Jhonson printing, Boulder, USA
- Gjørund, P. og Huseby, R. (1998) *TO eller FLEIRE – Basiskunnskaper i gruppepsykologi*. NKS-Forlaget
- Holme, I.M. og Solvang B.K. (1996) *Metodevalg og metodebruk*. TANO AS.
- Innovativ Fjellturisme (IFT), (2011) *Skilting og gradering av turløyper og andre aktivitetstilbud i naturen*. Innovativ Fjellturisme.
- Johannesen, A. og Tufte P.A. og Christoffersen, L. (2010) *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Abstrakt forlag Oslo.
- Kvale, S. og Brinkmann, S. (2009) *Det kvalitative forskningsintervju*. Gyldendal Norsk Forlag AS
- Lovdata.no (1996) *Lov om Friluftslivet* – hentet fra internett:
<http://www.lovdata.no/all/hl-19570628-016.html>, sist sett 8.12.2012.
- NOTS, (2010) *Referat fra møte med Friluftslivsetaten - Høyringsuttaling kring verneforslag, konsekvensutreiing ogutkast til forvaltningsplan for Folgefonna nasjonalparkmed tilliggjande landskapsvernområde og naturreservat - Norsk organisasjon for terrengsykling* – NOTS.
- Nots.no – om oss, (2007) *Om NOTS* – hentet fra internett:
http://www.nots.no/?page_id=2, sist sett 5.12.2012.
- Nots.no – stivettregler, (2007) *Stivettregler* – hentet fra internett:
http://www.nots.no/?page_id=5, sist sett 12.12.2012

Odden, A. (2008) *Stabilitet eller endring – utviklingstrekk i nordmenns friluftslivsutøvelse 1970 – 2004*. Keynot speech på konferansen friluftslivsforskning, Karlstad Universitet 2008.

Parker, TS. (2004) *Natural Surface Trails by Design, Physical and human design essentials of sustainable, enjoyable trails*. Nature shape, Boulder, USA

Skår, M. og Odden, A. og Vistad, I. (2008) *Motivation for mountainbiking in Norway: Change and stability in late modern outdoor recreation*. Norsk geografisk tidsskrift. Oslo

Sogndal.kommune.no (2012) *Planprogram for arealdelen til kommuneplan – hentet fra internett: <http://www.sogndal.kommune.no/revisjon-av-arealdelen-til-kommuneplan.5067084-161179.html>*, sist sett 5.12.2012.

Tjora, A. (2010) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Gyldendal Norsk Forlag AS

Teknologirådet (2006) *Fremtidens friluftsliv – Scenarier for bruken av norsk natur i 2020*. Rapport1 – 2006, ILAS Grafiske.

Wikipedia – stisykling (2012) *Stisykling* – hentet fra internett: <http://no.wikipedia.org/wiki/Stisykling>, sist sett 5.12.2012.

Webber, P. (IMBA, 2007) *Managing Mountainbiking. IMBA´s guide to provide great riding*. Publication printers corp. Denver, USA

7. Vedlegg

7.1 Intervjuguiden

Navn

Alder

Profesjon

Forhold til sykling

Bosted

Hvordan vil du kategorisere deg innen terrengsykling?

Spørsmål med fokus på sti.

Hva kjennetegner en god sti for terrengsykling?

- Hvordan har du opplevd utviklingen av stibruk i forhold til terrengsykling?
- Hva er bakgrunn for at det blir syklet på disse stiene/områdene nå?
- Hva kjennetegner en sti som egner seg godt for sykling? Hvilke kriterier/kvaliteter ligger til grunn for ditt syn?

Hva kjennetegner konflikter knytta til aktiviteten terrengsykling?

- Hvilken type konflikter mener du oftest oppstår knytta terrengsykling?
- Hva mener du er bakgrunnen for disse konfliktene?
- Hvilke tiltak mener du kan være konfliktdepende/ forebyggende?
- Hvilke konsekvenser mener du disse konfliktene har fått?
- Hva mener du er ytterste konsekvens av slike konflikter?
- Mener du det er sammenheng mellom konfliktnivå og antall brukere?
- Hvordan mener du Sogndal kommune kan unngå konflikter?

På hvilken måte kan man tilrettelegge for terrengsykling?

- I hvilken grad mener du det har blitt tilrettelagt for sykling i terrenget?
- Mener du det bør tilrettelegges mer for terrengsykling ? Hvorfor? Hvorfor ikke?
- I hvilken grad mener du det bør skilles og tilrettelegges ulikt mellom grus, sti og utforsyklister?
- Hva mener du Sogndal bør ta hensyn til ved tilrettelegging for terrengsykling slik som det står i kommunplanen?
- I hvilken grad mener du terrengsyklister bør organisere seg for å få best mulig tilrettelagte stier?

