

BACHELOROPPGAVE

”Oslo marka – tur-mekka eller slagmark?”

En deskriptiv studie av årsaker til brukerkonflikt mellom stisyklister og turgåere

av

Tonje Sameien, kandidat nr. 203
Jostein Amlie Authen, kandidat nr. 207

”Municipal forests of Oslo – the holy grail of outdoor adventure or a battlefield?”

A descriptive study of what causes user conflict between mountain bikers and hikers

Friluftsliv 3. år bachelor
ID3-322
Desember 2014



Avtale om elektronisk publisering i Høgskulen i Sogn og Fjordane sitt institusjonelle arkiv (Brage)

Jeg gir med dette Høgskulen i Sogn og Fjordane tillatelse til å publisere oppgaven **Oslomarka – tur-mekka eller slagmark?** i Brage hvis karakteren A eller B er oppnådd.

Jeg garanterer at jeg er opphavsperson til oppgaven, sammen med eventuelle medforfattere. Opphavsrettslig beskyttet materiale er brukt med skriftlig tillatelse.

Jeg garanterer at oppgaven ikke inneholder materiale som kan stride mot gjeldende norsk rett.

Ved gruppeinnlevering må alle i gruppa samtykke i avtalen.

Kandidatnummer: 203. Tonje Sameien

JA NEI

Kandidatnummer: 207. Jostein Amlie Authen

JA NEI

Sammendrag

Vi har valgt å undersøke konfliktnivået mellom stisyklister og turgåere i Oslomarka.

Teorigrunnlaget rundt hva som forårsaker brukerkonflikt på sti har vist seg å være sparsomt, men godt. Mye av det som er skrevet om terrengsykling er også gjeldende for nisjegrenen stisykling. Mesteparten av litteraturen har vi hentet fra utlandet, da særlig fra USA og New Zealand, og knyttet den sammen med undersøkelser og teori fra Norge. Undersøkelsene vi har brukt, omhandler konflikter mellom turgåere og syklistene fra så langt tilbake som 1987.

Våre funn er samlet inn gjennom en kvantitativ spørreundersøkelse. Datautvalget omfatter 283 respondenter. Dette mener vi er et tilstrekkelig utvalg av en populasjon som kan representere brukerne av Oslomarka. Funnene våre har vi sammenlignet med de ovennevnte undersøkelser og vi har saumfart litteraturen om hva som forårsaker konflikter, for å sette temaet i perspektiv.

Hensikten med oppgaven er å finne svar på problemstillingen: *Hvor og når oppstår konflikter mellom turgåere og stisyklister i Oslomarka?*

Vår oppgave tilfører en nyansering av brukerkonflikten. Der tidligere undersøkelser har konstatert at det *er* en brukerkonflikt, forsøker vi å finne årsakene til den. Forskjellene er markante. Turgåerne er den brukergruppen som i størst grad opplever flest negative hendelser. Vi har også funnet ut at *crowding* (trengsel) kan være årsak til noen av brukerkonfliktene. Videre oppstår flesteparten av brukerkonfliktene i helger, helligdager og nær knutepunkter. Det største antallet brukerkonflikter oppstår på grus, og de to største årsakene er fart og oppførsel. Hensikten med å ferdes i Oslomarka er relativt sammenfallende mellom stisyklister og turgåere. Det mest positive resultatet vi har kommet fram til, er at det er tegn på at brukerkonflikten ikke er så omfattende og fastlåst som media beskriver, og at den muligens har gått noe tilbake siden forrige spørreundersøkelse fant sted i 2011.

Nøkkelord: stisykling, turgåere, brukerkonflikt, knutepunkter, innsikt, crowding

Forord

Vi er begge ivrige stisyklister og synes konflikten mellom brukergruppene er urovekkende, særlig når det er snakk om å utestenge den ene brukergruppen. Dette er et samfunnsrelevant tema som opptar oss begge. Valget var derfor enkelt da tema til bacheloroppgaven skulle velges: Konflikter mellom turgåere og stisyklister i Oslomarka, og hvor og når de oppstår.

Arbeidet med denne oppgaven har vært interessant. Vi har lært mye og tilegnet oss kunnskap og informasjon vedrørende konflikter mellom ulike brukergrupper. Bonusen har vært et litt tydeligere bilde av situasjonen i Oslomarka. Vi håper at arbeidet kan være med på å belyse konflikten og viktigheten av å tilrettelegge slik at begge brukergruppene trives på stien. Gjennom arbeidet med oppgaven ser vi i større grad verdien av å forstå hverandres måter å være i naturen på. Friluftslivet er mangfoldig og det er viktig at vi aksepterer og respekterer hverandre uansett hvordan vi ferdes, slik at en lettere kan styre unna lignende konflikter i framtiden.

Vi vil rette en takk til Vegard Vereide for oppkvikkende og reflektert veiledning. Bokormene på biblioteket fortjener også en stor takk. Uten bøker og hjelp til å finne dem hadde det blitt dårlig med oppgave. Lånekassen og foreldrene våre takkes for økonomisk støtte til et, til tider, enormt kaffekonsum. Vi ønsker også å takke Øyvind Aas, redaktør i bladet Terrengsykkel, og Andreas Grimsæth journalist i UT.no, for hjelp til å distribuere undersøkelsen. Sist men ikke minst: Tusen takk til alle dere 283 som tok dere tid til å besvare undersøkelsen. Uten dere hadde det blitt lite interessant lesing.

God lesing!

Tonje og Jostein

Innhold

Sammendrag	2
Forord	3
Innhold	4
1.0 Innledning.....	5
1.1 Bakgrunn.....	6
2.0 Problemstilling.....	7
2.1 Hva er en brukerkonflikt?	7
3.0 Teori.....	8
3.1 Hva er stisykling?	8
3.2 Når er du en stisyklist?.....	8
3.3 Hva er en sti?	9
3.4 Hva er stisyklistene og turgåerne sitt mål med turen?	9
3.5 Stivettreglene.....	10
3.6 Hovedfaktorer for konflikt	10
3.6.1 Slitasje	11
3.6.2 Hvor farlige er egentlig stisyklistene?	11
3.6.3 Crowding – den psykologiske følelsen av trengsel.....	12
3.6.4 Brukerkonflikt	13
3.6.5 Ulike brukerinteresser	14
3.7 Allemannsretten	15
4.0 Metode.....	16
4.1 Valg av metode	16
4.2 Spørreundersøkelse som metode.....	16
4.3 Utvalg.....	17
4.4 Fordeler og ulemper.....	18
4.5 Reliabilitet og validitet	18
4.6 Personvern.....	19
5.0 Resultat	21
5.1 Hvem opplever konflikt?	21
5.2 Hvor og når oppstår konflikt?	22
5.3 Hva er årsaken til konfliktene?	23
6.0 Diskusjon.....	28
6.2 Hvem opplever konflikt?	28
6.3 Hvor og når oppstår konflikt?	29
6.4 Hva er årsakene?	30
6.5 Slitasje.....	33
7.0 Konklusjon.....	35
8.0 Kilder:	36
9.0 Vedlegg.....	40
9.1 Vedlegg 1.....	40
9.2 Vedlegg 2.....	41

1.0 Innledning

”One person complained, albeit with tongue in cheek, of ‘...the swift and stealthy bicycle as deadly as the ancient war chariot, running people down or at least causing the nervous man to jump to one side like a tarantula.’ – McShane, 1994 (Gåsdaal, 1997:8)

Sitatet over er fra tidlig 1900-tall, omtrent samtidig som terrengsykling ble introdusert som transportmiddel og leketøy til europeerne. Misnøyen med den nye brukergruppen vokste men roet seg når motorvognene etter hvert tok over. Samtidig som bilens popularitet vokste, forsvant restriksjoner og trusler om å forby terrengsykling. Når terrengsykling nå er tilbake med stormskritt lyder klager og forslag om forbud som et ekko i media. Aftenposten skriver artikler som: *”Kjettingsabotasje mot sykkelritt”* (Løken, 2011). Dagens Næringsliv sprer samme budskap med: *”Syklistene ødelegger for stillhet og ro”* (Kleiven, 2014). Ditt Oslo påstår at: *”Syklistene slakter forslag om vern av Marka [...]”* (Finnstad, 2013). Med slike overskrifter og artikler slår de an tonen på brukerkonflikten. Eksempler på at noen har lagt glasskår i eller spent piggråd over stiene, viser en tydelig konflikt mellom turgåere og stisyklister. Skal vi tro media og ulike organisasjoner, er denne brukerkonflikten en uløselig knute som bare kan løses ved sperring av, og forbud mot sykling på blåstiene.

”Toleranse er sinnets største gave; den krever den samme anstrengelsen av hjernen som å balansere på en sykkel” – Helen Keller (Syklistenes Landsforening, 2013b)

At det oppstår konflikt mellom brukerne av Marka, kan kanskje forklares med at turgåerne i stor grad fram til 1990-tallet har hatt blåstiene for seg selv. Med et friluftsliv i utvikling (Odden, 2008) vokser det fram nye aktiviteter som bidrar til økt deltakelse i den frie luft. Stisyklingen representerer et spenn fra det tradisjonelle til det moderne friluftslivet. Nye aktivitetsformer kan føre til ulikt syn på stiens bruksområder og videre bidra til brukerkonflikter. I Dervo et al. (gjengitt etter Brown, 2014; Flemsæter, Setten & Brown, 2014; Brown, 2012 – s.28), vises det til relasjonen mellom syklistene og gående som skiller seg ad når det gjelder fart, rytme og andre erfaringsmåter. De forskjellige brukergruppene foretar ulike moralske vurderinger om hvilken rettmessig plass de ulike formene for friluftsliv har.

Denne ”eksplosjonsartede” brukerkonflikten ønsker vi å belyse gjennom å nyansere situasjonen.

1.1 Bakgrunn

Vi er begge ihuga stisyklistere. En av oss har hjemmebane i Oslo og den andre i Lofoten. Begge ferdes i naturen til fots og som stisyklistere og synes det er synd når det oppstår konflikt mellom brukergrupper. Tidligere undersøkelser og forskning som i stor grad har blitt gjennomført i USA, England og New Zealand, har undersøkt konflikt i forbindelse med terrengsykling og ikke spesifikt stisykling. Hovedteorien vår er hentet fra Steve Taylor (2010) sin doktoravhandling "Extending the dream machine: Understanding dedicated participation in mountain biking", sykkelorganisasjonen International mountain biking association (IMBA) (Webber, 2007), og forskning på det psykologiske fenomenet *crowding*, av Jacob og Schreyer (1980).

Ideen til oppgaven fikk vi da vi jobbet med et arbeidskrav som omhandlet konflikten mellom syklistere og turgåere. I prosessen oppdaget vi at det er gjort svært lite forskning i Norge på dette området. I følge rapporter om friluftsliv er sti- og terrengsykling en voksende aktivitet (Dervo, Skår, Köhler, Øian, Vistad, Andersen og Gundersen, 2014). Datamaterialet til oppgaven er samlet fra Osloområdet siden det udiskutabelt er det mest brukte friluftsområdet i Norge. Totalt har nesten 1,2 millioner innbyggere fra 19 kommuner, Marka som nærmeste større turområde (Oslo og omland friluftsråd [OOF], 2014).

Vi har selv liten erfaring med konflikter i skogen. Vi bruker naturen til både tradisjonelle og nyere spesialiserte aktiviteter som stisykling uten at vi av den grunn føler det er motsetninger mellom dem. Konflikten mellom stisyklistere og turgåere i Marka har stadig vært omtalt i media i tillegg til at det har blitt foreslått å forby stisykling i deler av Marka (Fylkesmannen, 2013). Et slikt forslag vil ramme opp mot 150 000 brukere av Osloområdet som mener at det er viktig for dem å ha mulighet til å sykle på sti (Dalen, 2011).

Vårt mål med denne studien er derfor å undersøke hvor og med på hvilken bakgrunn den eventuelle konflikten mellom stisyklistere og turgåere har oppstått. På sikt kan dette kanskje være med på å skape større aksept for flerbruk av skogsområdene rundt hovedstaden og redusere brukerkonflikter. Som Gåsdaal (1997) sier avslutningsvis i sin rapport om hvordan normer for sameksistens kan oppnås: "*Jeg har selv sett slike normer praktisert langs amerikanske turveier, og vil ikke uten videre utelukke at også nordmenn kan komme opp på et liknende sivilisasjonsnivå*" (s. 27).

2.0 Problemstilling

”Å undersøke et problem er i virkeligheten å løse det” – Mao Zedong

I denne oppgaven ønsker vi å undersøke hvor og når negative hendelser mellom turgåere og stisyklister oppstår. Mange mener at stisyklister og turgåere har ulike mål ved bruk av stien (Taylor, 2010). Dette ønsker vi å undersøke noe som resulterer i oppgavens problemstilling:

Hvor og når oppstår brukerkonflikter mellom turgåere og stisyklister i Oslomarka?

For å få kunnskap og innsikt i denne problemstillingen har vi presisert tre underproblemstillinger:

- i) Hvem opplever konflikt?
- ii) Hvor og når oppstår konflikt?
- iii) Hva er årsaken til konflikt?

Da vil det være nødvendig å innhente informasjon om når og hvor hendelser oppstår, og om de opptrer i tilknytning til de store knutepunktene i Marka. Samtidig ønsker vi å undersøke hva som er opplevd årsak til konflikt. Ved hjelp av disse spørsmålene og underproblemstillingene håper vi å kunne vise et mer nyansert bilde av konflikten i Oslomarka.

2.1 Hva er en brukerkonflikt?

Brukerkonflikt kan defineres som en situasjon der den ene identifiserer sin misnøye som et resultat av den andres atferd (Jacob & Schreyer, 1980).

3.0 Teori

3.1 Hva er stisykling?

I henhold til teorien definerer vi stisykling som; *sykling på smale stier som følger terrenget utenfor tilrettelagt vei med fokus på fysisk aktivitet, mestring og naturopplevelse.*

Vi velger å ta utgangspunkt i denne teorien ettersom både Myking og Tiltnes (2012), Arbeidsgruppa for sykkel i Marka (ASM) og Wikipedia tar for seg ulike aspekt ved ferdsel i Marka og blir for unøyaktige for vår avhandling. Myking og Tiltnes (2012) tar for seg hvor stisykling foregår, mens ASM (OOF, 2014) hvorfor en driver med det.

Begrepet som oftest blir brukt om sykling utenfor asfaltvei er *terrengsykling* eller *mountain biking* (Skår, Odden & Vistad, 2008; Webber, 2007). Norsk organisasjon for terrengsykling (NOTS) mener med dette alt fra sykling på grusvei, til spesialiserte grener som utforsykling og sykling på tynne broer bygd i trærne kalt North Shore (NOTS, 2007b).

I Myking og Tiltnes (2012) sin bacheloroppgave kommer de fram til en definisjon av stisykling. I henhold til den foregår den på stier, traktorveier og dyretråkk utenfor tilrettelagt vei (Myking & Tiltnes, 2012). En annen beskrivelse kommer fra ASM. Den stadfester at stisykling er knyttet til naturopplevelse, lek, lav hastighet, mindre grupper og mange stopp (OOF, 2014). Wikipedia (Stisykling, 2013) definerer stisykling som: ” [...] *sykling med fokus på naturopplevelse, mosjon, frisk luft og mestringsfølelse*”.

3.2 Når er du en stisyklist?

Skår et al. (2008) definerer en terrengsyklist som ” [...] *a person who had cycled on rough trails or in difficult terrain more than ten times during the previous year*” (s.36). Oppfattelsen om noe er *rough trails* eller *difficult terrain* må ses på som subjektiv da folks ferdigheter i stor grad varierer. Begrepet terrengsyklist blir derfor for vidt for vår oppgave, og vi velger derfor å ta utgangspunkt i vår egen definisjon av stisykling for å definere en stisyklist.

En stisyklist har flyttet seg fra grusveien og leker på smale stier som følger terrenget. Stisyklisten befinner seg utenfor tilrettelagt vei og har fokus på fysisk aktivitet, mestring og naturopplevelse.

3.3 Hva er en sti?

Anette Bischoff (2012) skriver i sin doktoravhandling at en sti er et ferdselsspor som naturlig følger terrenget, og som oftest har naturlig underlag. Den er heller ikke mer enn 30–40 centimeter bred. Hun legger også til at stien gir naturopplevelse, fellesskapsfølelse og trygghet. Den smale stien vil ikke romme mer enn én person i bredden (Bischoff, 2012).

På engelsk brukes ordet ”*singletrack*”. Wikipedia definerer denne type sti som: ”*singletrack is a narrow mountainbiking trail that is approximately the width of the bike*” (Singletrack, 2014).



Typisk blåsti i Marka. Foto: Jostein Amlie Authen

Definisjonene stemmer overens med stiene i det geografiske området denne oppgaven omhandler. I oppgaven brukes begrepet *blåmerket sti*, som er merkede stier i Marka som samsvarer med begrepet *singletrack*. Mange av disse stiene har blitt brukt i lange tider og har sin opprinnelse fra ferdsel inn til setre og husmannsplasser (Marka, 2014). Disse stiene er i all hovedsak smale og har ikke plass til stort mer enn én i bredden.

I henhold til teori oppsummerer vi med at *en sti i hovedsak er smal og rommer ikke mer enn én i bredden. Stien gir gode forutsetninger for naturopplevelse, fellesskapsfølelse og trygghet.*

3.4 Hva er stisyklistene og turgåerne sitt mål med turen?

Gjennom Bischoffs (2012) avhandling kommer det fram at turgåere ønsker at stien skal gi mulighet for rekreasjon og avkobling, sosialt samvær, stillhet, fysisk aktivitet, naturopplevelse og relasjon til natur. Tidligere forskning har presentert noen få generaliseringer om hva stisyklistere ønsker (Taylor, 2010; Webber, 2007; Horn, 1994). Disse er: naturopplevelse,

utfordring og mestring, fysisk aktivitet, variasjon, sosialt samvær, relasjon til natur, samt rekreasjon og avkobling. Det er altså mye som tyder på at turgåernes og stisyklistenes mål i stor grad sammenfaller.

3.5 Stivettreglene

I spørreundersøkelsen bruker vi fire av stivettreglene fra NOTS. Organisasjonen er politisk uavhengig og ble startet i 2004 (NOTS, 2007b). Hoveddelen av deres arbeid retter seg mot å sikre syklistenes rettigheter og muligheter. De ser på sykling i utmark som et privilegium, ikke en rettighet, og har derfor laget stivettreglene slik at det ikke skal oppstå konflikt mellom brukere av stiene eller unødig slitasje på stiene (NOTS, 2007a; Mordt, Ridola, & Tandstad, 2014). De fire stivettreglene vi bruker i spørreundersøkelsen, følger under:

1. Vær omtenksum og hyggelig i møte med turgåere
2. Du har alltid vikeplikt for fotgjengere
3. Begrens farten slik at du ikke er til fare eller ulempe for andre, særlig langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier
4. Brems ned til gangfart i god tid før du passerer andre på en smal sti (NOTS, 2007a)

3.6 Hovedfaktorer for konflikt

Det er et faktum at ikke alle brukere av utmark kommer like godt overens, noe som vises tydelig i mediebildet (Kleiven, 2014; OOF, 2014; Løken, 2011; Mordt, et al., 2014). Dalen (2011) har funnet fire typer begivenheter som erfaringsmessig skaper konflikter i Marka, hvor syklist i høy hastighet er hovedårsaken. Hele 46 % av Markas 415 000 brukere oppgir at de har opplevd negative hendelser med bakgrunn i denne årsaken (Dalen, 2011). Det er urovekkende at så mange brukere av Marka som har opplevd å få turopplevelsen sin redusert på grunn av syklist som sykler for fort.

Det virker ikke som det er mye tilgjengelig data av vitenskapelig art når det gjelder konflikt mellom turgåere og stisyklist i Norge. IMBA, grunnlagt i 1988, og må sies å ha lang fartstid innen forvaltning av terrengsykling (Webber, 2007). Organisasjonen identifiserer tre hovedårsaker til at det oppstår konflikter, som omhandler hvilket syn andre har på stisyklist:

- Slitasje på naturen – Altså at stisyklister forårsaker uakseptabel slitasje på naturen
- Sikkerhet – syklistene er en trussel mot sin egen og andres sikkerhet
- Det sosiale aspektet – At terrengsyklister har mål og verdier som ikke er i samsvar dem med andre brukere av stien har

Dette er årsaker til konflikt som går igjen i nesten all litteratur vi har lest (Taylor, 2010; Moore, 1994; Cessford, 1995; Woehrstein, 1998, 2001; Weir, 2000). De ovennevnte årsakene er også de som oftest blir trukket fram i media når man snakker om hvorfor stisyklister ikke er ønskelig på blåstiene (Kleiven, 2014; OOF, 2014; Løken, 2011).

3.6.1 Slitasje

Med økningen i antall stisyklister har stier blitt en knapp ressurs (Frost, 1995). De fleste stisyklister har tatt i bruk allerede eksisterende stier, noe som fører til økt bruk av disse. I en undersøkelse fra New Zealand av Horn (1994) viste det seg at 75% av brukerne av området mente at slitasje på sti var et problem med stisykling. Diskusjonen vedrørende slitasje har omhandlet selve stien og ikke miljøet rundt. Så langt har det ikke blitt påvist mer slitasje på grunn av stisyklister (Arnberger, Brandenburg & Muhar, 2002; Cessford, 1995; Woehrstein, 1998, 2001; Weir, 2000). En europeisk undersøkelse viser at stisyklister påvirker stien i større grad ved sykling i oppoverbakke. Samme undersøkelse viser at turgåere påvirker stien i større grad ved å gå nedover (Woehrstein, 1998, 2001). Webber (2007) skriver også at spor etter stisykkeldekk er enklere å identifisere enn fotspor, og mange konkluderer derfor med at stisykling sliter mer på stien. Forskerne derimot konkluderer med at det er økt bruk som fører til økt slitasje og ikke stisykling per se (Webber, 2007).

3.6.2 Hvor farlige er egentlig stisyklistene?

Ut i fra relevant teori er det mye som tyder på at møteulykker mellom stisyklister og turgåere hører med til sjeldenhetene. Det er ingen registrerte ulykker i møte mellom stisyklist og turgåer i Marka i Statistisk sentralbyrå sine arkiver (SSB, udatert). Taylor (2010) mener at ulykker mellom turgåere og stisyklister hører med til sjeldenhetene også i New Zealand.

En undersøkelse gjennomført i fjellene i Santa Barbara, California i 1987, viser at majoriteten av brukerne (84 %) hadde møtt stisyklister i fjellet. Bare 11 % av disse respondentene var

misfornøyd med møtet (Keller, 1990). Sikkerhetsrisiko var ikke en bekymring for 67 % av respondentene (ibid.). Keller (1990) gjennomførte senere samme undersøkelse i 1989 for å teste hypotesen: "[...] *increased use is resulting in increased user conflicts*" (Mosedale, 2003:30). Denne viste at etter hvert som stisykling ble mer populært, ble turgåerne mer vant til å møte stisyklister og revurderte dermed sine meninger om denne brukergruppen. Som følge av dette gikk brukerkonfliktene tilbake (Mosedale, 2003).

Høy hastighet er som nevnt hovedårsaken til at turgåere opplever en reduksjon av turopplevelsen i møtet med stisyklister (Dalen, 2011; Taylor, 2010; Webber, 2007). Denne årsaken blir nevnt av de fleste i forbindelse med stisykling og sikkerhet. Mangel på innsikt i stisyklistenes grad av mestring kan føre til at en opplever dem som litt ukontrollert (Jacob & Schreyer, 1980). Ifølge IMBA og ASM er det ikke veldig høye hastigheter involvert i sykling på sti (Webber, 2007; OOF, 2014). Stien kan ha egenskaper av å ha høy teknisk vanskelighetsgrad, eller naturlige punkter som gjør at det ikke er mulig å oppnå særlig høy hastighet (Webber, 2007). Det er derfor et paradoks at dette blir oppgitt som den hyppigste årsaken til konflikt. På bakgrunn av dette er det derfor viktig å undersøke om negative hendelser oppstår på sti eller grusvei, ettersom grusvei kan innby til høyere fart (Webber, 2007; OOF, 2014). Et av objektene i Myking og Tiltnes (2012) sin oppgave, som forøvrig er styremedlem i NOTS, sier at hastigheten ligger mellom gang- og løpefart på sti og at trafikken er lavere. Fart bidrar derfor lite til konflikter. Gjennomsnittlig hastighet på sti for en som går, vil være omtrent 3–4 kilometer i timen (Horgen, 2010). For en som jogger, vil den være noe høyere, og snitthastigheten ved sykling på sti er ikke stort høyere (Myking & Tiltnes, 2012).

3.6.3 Crowding – den psykologiske følelsen av trengsel

En potensiell kilde til stress er trengsel eller *crowding*. Den fysiske tettheten er definert som det fysiske området som er tilgjengelig for et antall individer. Den psykiske følelsen av trengsel er definert som følelsen av å ikke ha tilstrekkelig plass tilgjengelig (Myers, 2012). Men høy tetthet er ikke alltid ensbetydende med *crowding*. På en konsert sammen med tusenvis av mennesker kan en oppleve høy tetthet uten at den negative følelsen av trengsel oppstår (ibid.). På den andre siden kan *crowding* oppleves dersom vi er alene ute i skogen og noen kommer innenfor synsvidde (ibid.). En slik underliggende mellommenneskelig prosess omfatter personers evne eller manglende evne til å kontrollere sine møter med andre (ibid.).

Den psykologiske følelsen av trengsel – *crowding* – blir av de fleste sett på som negativt. En rekke studier har rapportert positive korrelasjoner mellom høy tetthet og negative sosiale forhold (Schmitt, 1966). Myers (2012) skriver at når folk er klar over tettheten vil de føle mindre *crowding* enn hvis tettheten kommer uventet. I områder med høy tetthet er det viktig at brukerne er positive til de ulike aktivitetsformene. Dersom positive holdninger innføres i et område med høy tetthet, som for et knutepunkt i Oslomarka, vil *crowding* produsere gunstige effekter (ibid.). Det motsatte gjelder da for negative holdninger, hvor *crowding* kan bidra til brukerkonflikt.

Det kommer fram at konflikter ofte oppstår i områder hvor mange ferdes (Dervo et al., 2014; Taylor, 2010). Dette refererer vi til som hovedutfartsårer eller knutepunkter. Ifølge Gundersen, Andersen, Kaltenbom, Vistad og Wold (2011) vil ikke nødvendigvis opplevelsen bli ødelagt av at det er mange mennesker tilstede. *Crowding* påvirkes også av relasjoner. Dersom en person er omringet av venner, vil vedkommende ikke oppleve trengsel i like stor grad som om menneskene rundt var fremmede (Gundersen et al., 2011). Forventninger spiller også en viktig rolle. Dersom du forventer å være alene kan du oppleve den negative følelsen av trengsel, men dersom du håper å være alene, men forventer å møte eller se andre mennesker, vil kvaliteten på opplevelsen din mest sannsynlig ikke bli påvirket (Myers, 2012). Etersom det anslagsvis er 415 000 mennesker registrert som har brukt Marka som turområde de siste tolv månedene, bør en kanskje forvente å møte andre når en ferdes i dette området (Dalen, 2011).

3.6.4 Brukerkonflikt

Typisk for brukerkonflikter i naturen er at de er asymmetriske. Den ene brukergruppen opplever konflikt, mens den andre opplever ingen eller liten konflikt (Webber, 2007). Dette er gjerne tilfelle for stisyklister og turgåere, hvor stisyklistene ikke har problemer med de gående mens de gående, har problemer med stisyklistene (Gundersen et al, 2011; Taylor 2010; Webber, 2007).

For at en brukerkonflikt skal oppstå, må den ene brukeren lage en sammenheng mellom den andre brukerens atferd og deres reduksjon av turopplevelsen. Den andre parten endrer da de fysiske eller psykiske komponentene som skaper den enes helhetlige naturopplevelse (Jacob & Schreyer, 1980). Personer med veldig tydelige forventninger til naturen er mer utsatt for å

oppleve konflikt enn personer med mer generelle eller udefinerte forventninger.

Brukergrupper med samme mål kan fortsatt være uenige i hvordan en når det spesifikke målet. Som for eksempel i hvor stor grad en brukergruppe synes det er viktig å drive en spesifikk aktivitet for å nå et mål. Toleranse for ulike livsstiler er avgjørende her (Jacob & Schreyer, 1980).

Mange turgåere ser på personen med stisykkelen som et symbol på det arrogante ressurskonsumerende samfunnet vi lever i, nøyaktig det mange flykter fra ved å ferdes i Marka (ibid.). Å forstå hvordan brukergruppene påvirker hverandre er viktig for å forstå konflikten. Det er ofte usikkert om en gruppes oppfatning av en annen gruppe er basert på personlige erfaringer, informasjon fra media eller andre kilder. Alle disse indikatorene kan vise et høyt potensial for brukerkonflikt, selv om det faktiske konfliktnivået er lavt (ibid.).

3.6.5 Ulike brukerinteresser

De siste årene har brukerkonflikten mellom turgåere og terrengsyklister stadig vært presentert i media. Artikler skrevet av Kleiven (2011), Løken (2011) og Mordt, Ridola og Tandstad, (2014) framhever dette. Området som har fått mest fokus, er Osломarka. I 2013 gjennomførte Miljøverndepartementet i Oslo en høring vedrørende å forby sykling på deler av stinettverket som et ledd i vern av verdifulle skogsområder (Fylkesmannen i Oslo og Akershus Miljøvernavdelingen, 2013). Noen parter ytret at det – av ulike årsaker – er svært sjenerende at det sykles på stier i Marka (Kleiven, 2011).

Moore (1994) skrev i sin undersøkelse ”Conflicts on multiple-use trails”, gjennomført i USA, at konflikter på sti kan oppstå blant ulike brukergrupper. Årsak til brukerkonflikt kan være at stisykling ”kolliderer” med flere ulike brukeroppfatninger om hva friluftsliv er, og hvilke forventninger og brukerne med sin aktivitet. Slike forskjeller i interesser og mål hos brukerne fører ofte til et negativt syn på stisykling (Moore, 1994). I 1990 skrev Keller: ”*Conflicts are likely to arise when people feel threatened, or when they believe something belonging to them is in danger*” (s. 26). Forståelsen mellom ulike brukergrupper er viktig for å hindre misforståelser og konflikt. Det er også viktig å belyse utfordringer ved flerbruk av friluftsområder, som ifølge Taylor (2010) er hvor de fleste uoverensstemmelser oppstår.

3.7 Allemannsretten

I mange av landene litteraturen vår stammer fra, er det strengere reguleringer på ferdsel i utmark enn i Norge (Webber, 2007; Taylor, 2010). IMBA presenterer en rekke konfliktdempende tiltak (Webber, 2007). Eksempler på dette er stier som er beregnet for kun én aktivitet (sykling eller fottur), eller hvor hver brukergruppe har fått tildelt bestemte dager de kan benytte seg av de ulike stiene (Webber, 2007).

I Norge kan det bli praktisk vanskelig å gjennomføre en slik idé på grunn av allemannsretten. Frilufsloven ((1957) §2) stadfester: *"I utmark kan enhver ferdes til fots hele året, når det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet"*. Frilufsloven ((1957) §2) beskriver videre: *"Det samme gjelder ferdsel med [...] 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."* Det vil si at turgåere og stisyklistere har de samme rettighetene i frilufsloven, men: *"Retten til sykling (og alle andre aktiviteter i naturen) kan begrenses"* (Reusch, 2014a). Dette har eksempelvis skjedd på deler av stiene på Fløyen i Bergen, Søndre Jeløy landskapsvernområde i Moss og veien rundt Sognsvann i Oslo (Reusch, 2014b) som alle har blitt stengt for sykling.

Det er knyttet plikter opp mot det å ferdes i utmark. Man *"[...]skal opptre hensynsfullt og varsomt for ikke å volde skade eller ulempe for eier, bruker eller andre, eller påføre miljøet skade"* (frilufsloven, (1957) §11). I følge aktsomhetsplikten plikter *alle* å ta hensyn uansett aktivitet (frilufsloven, (1957) §11). Turgåere og stisyklistere har altså de samme rettighetene ved ferdsel i utmark og har samme aktsomhetsplikt.

4.0 Metode

4.1 Valg av metode

Metoden er verktøyet en benytter for å løse utfordringene i forbindelse med det å innhente, kontrollere eller etterprøve kunnskap (Dalland, 2000). Dette verktøyet kan deles inn i to hovedsyn: kvantitativ og kvalitativ metode (ibid.). For å kunne systematisere datainnsamlingen er det nødvendig med systematiske måter å regne, beskrive, analysere og tolke disse opplysningene på (Befring, 2007). De kvantitative metodene har den fordelen at de tar sikte på å forme informasjonen om til målbare enheter som gir oss mulighet til beskrive fenomenet ved hjelp av tall (Dalland, 2000).

Med oppgaven vår ønsker vi å skape et representativt bilde av konflikten i Marka og i hvilke områder den oppstår. En såkalt *miniatyrpopulasjon* vil være vanskelig å oppnå med en kvalitativ utvalgsmetode (Befring, 2007). Vi har derfor valgt å bruke et empirisk-kvantitativt design med spørreundersøkelse som datainnsamlingsmetode (ibid.).

4.2 Spørreundersøkelse som metode

En kvantitativ spørreundersøkelse er særlig relevant for undersøkelse av meninger og holdninger i store utvalg og populasjoner (Befring, 2007). Metoden er nyttig for å få troverdig kunnskap om forekomster og sammenhenger i en ellers vanskelig sosial kontekst (ibid.). De to viktigste elementene en bør tenke grundig over, er hvem som skal spørres, og hvordan man skal stille de rette spørsmålene (Dalland, 2000). Ingen kan forklare eller sikre at spørsmålene er forstått, slik at all nødvendig informasjon må bli gitt i spørreundersøkelsen (ibid.).

For at resultatene skal kunne generaliseres for et større område, er det viktig at respondentene svarer på de samme spørsmålene, at spørsmålene er stilt på samme måte til alle, og at de er stilt i samme rekkefølge (ibid.). Et strukturert spørreskjema gir mulighet til å hente informasjon fra en mye større gruppe mennesker samtidig som lukkede spørsmål med satte svarkategorier vil redusere sannsynligheten for feiltolkning (ibid.). For at vi skal kunne si noe om hele populasjonen må utvalget være representativt. Da er det en forutsetning at undersøkelsen når ut til riktig gruppe (Befring, 2007; Dalland, 2000; Larsen, 2007).

4.3 Utvalg

De personene vi ønsker å si noe om i undersøkelsen, kaller vi for enheter eller respondenter. Det vi ønsker å si noe om, kaller vi variabler – for eksempel kjønn, alder eller at de har ulike meninger og interesser. Disse variablene kan også deles inn i ulike verdier, for eksempel kjønn som en variabel med to verdier mann og kvinne (Larsen, 2007).

Det er anslagsvis 415 000 personer som bruker Osloområdet (Dalen, 2011). Til sammen utgjør disse populasjonen som resultatene av undersøkelsen omhandler (Johannesen & Tufte, 2002). Det er imidlertid umulig å bruke alle disse personene i vår undersøkelse. Derfor har vi gjennomført en seleksjon, ved å ta utgangspunkt i stisyklister, turgåere og de som driver med begge deler – altså de som betegner seg selv som både stisyklister og turgåere. Ved å presisere egenskapene det skal sies noe om (variablene) hos enhetene får vi i tillegg mer valide svardata (Befring, 2007; Larsen, 2007). Denne utvelgingsmetoden kalles *stratifisert randomisering* og gjør det mulig å foreta generaliseringer. Da kan vi i større grad trekke slutninger som er representative for hele populasjonen (Larsen, 2007). På denne måten har alle enheter i populasjonen vi ønsker å undersøke, like stor mulighet til å svare på spørreundersøkelsen.

Faktorer som virker inn på representativiteten i et utvalg er størrelsen på utvalget og utvalgsmetoden (Befring, 2007). Jo flere vi trekker ut, desto større er sjansen for å få et representativt utvalg (ibid.). Vi ønsket å nå ut til de som bruker Marka regelmessig og valgte derfor *stratifisert randomisering* fordi den kan være med på å bedre representativiteten og redusere utvalgsfeil (Befring, 2007; Larsen, 2007).

Variablene vi har brukt for å dele enhetene inn i ulike grupper, blir presentert nedenfor:

- Stisyklister
- Turgåere
- De som har begge deler som aktivitet
- Hjemkommune (nødvendig at de er bosatt i Oslo for at de skal få delta i undersøkelsen)

4.4 Fordeler og ulemper

Spørreundersøkelser kan presenteres med både åpne og lukkede spørsmål (Larsen, 2007). Fordelen med åpne spørsmål er at vi er helt sikre på å ikke styre respondentene til å gi bestemte svar (ibid.). Fordelen med lukkede spørsmål er at svarene vil bli mer presise (ibid.). I tillegg vil det være lettere å rettlede respondentene slik at de ikke feiltolker spørsmålet (ibid.). Debatten rundt temaet vi har valgt har til tider vært svært opphetet og det er mange personlige følelser inne i bildet. Det er også vesentlig mer tidkrevende å tolke de åpne spørsmålene (ibid.). Derfor falt valget på lukkede spørsmål. Svar fra et stort antall respondenter gjennom lukkede spørsmål vil være lettere å generalisere for en befolkningsgruppe (Befring, 2007).

Fordelen ved bruk av spørreundersøkelse er at respondentene kan svare i eget tempo (Dalland, 2000). Mulighet for absolutt anonymitet er også tilstede (ibid.). Ulempen er at det gir få muligheter til å kontrollere respondentens forståelse og tolkning av spørsmålene. Dette håper vi å unngå ved god informasjon om temaet i starten av undersøkelsen og lukkede spørsmål som begrenser muligheten for feiltolkning (ibid.).

4.5 Reliabilitet og validitet

Reliabilitet kan forklares som påliteligheten eller nøyaktigheten til en spørreundersøkelse. I en kvantitativ undersøkelse vil dette innebære at undersøkelsen kan reproduseres under lignende forhold. Etterprøvbarheten anser vi som relativt god, da resultatene er tilgjengelige for alle (Halvorsen, 2003). Det legges også ved en kopi av spørreundersøkelsen som ble brukt under datainnsamlingen (vedlegg 2), slik at andre kan bruke materialet eller eventuelt avdekke konstruerte eller manipulerte data (ibid.).

Larsen (2007) sier: *"[...] vi har lett for å trekke konklusjoner på grunnlag av oss selv og våre egne liv"* (s.14). Våre personlige interesser kan være med på å farge hvordan vi tolker resultatene av spørreundersøkelsen. Ved kvantitativ metode vil en i mindre grad ha mulighet til å påvirke resultatene enn ved en kvalitativ metode som øker validiteten på resultatene (Dalland, 2007).

Validitet handler om oppgavens gyldighet. Dette innebærer at vi må samle inn data som er relevant for vår problemstilling (Larsen, 2007). Noen av variablene vi har valgt, er om

respondentene bruker Marka regelmessig og om konflikten er opplevd på blåsti eller på grusvei. På denne måten kan vi undersøke akkurat det konfliktområdet vi ønsker. Konflikten mellom brukergruppene i Marka kan ses på som sammensatte variabler. Ved å passe på at de variablene vi har valgt dekker det vi ønsker å måle, unngår vi validitetsproblem (Hellevik, 1995). Slike problem oppstår som regel fordi forskeren befinner seg på to ulike plan i skriveprosessen: teoriplanet og empiriplanet (Halvorsen, 2003). God definisjonsmessig validitet avhenger av å klare å utarbeide et godt samsvar mellom begrepene som er brukt både i teorien og empirien i oppgaven. Mangel på validitet forekommer når enhetsutvalget er for vidt og fanger opp flere egenskaper enn vi er interesserte i, altså når dataene ikke er relevante for problemstillingen (Hellevik, 1995).

For at spørsmålene skal belyse problemstillingen, er det viktig at de er presise og relevante for oppgaven. Dette er igjen med på å øke validiteten (Larsen, 2007). I en sak hvor mange kan ha en personlig agenda, kan polarisering av meningene være et problem. I undersøkelsen prøver vi unngå dette ved bruk av lukkede spørsmål (ibid.). Vi har unngått vage kategorier som sjelden, litt og ofte og i større grad stilt spørsmål som kan gi kvantifiserbare data gjennom ja- og nei-svar.

En stor utfordring ved surveyopplegg er frafallsproblemer hvor en ”mister” data fra noen av respondentene og dermed ikke får data fra hele utvalget (Befring, 2007). Med en stor datamengde er det derimot ingen problem å fjerne ufullstendige svar (Halvorsen, 2003). For at utvalget skal bli representativt er det nødvendig at antall respondenter ikke overstiger 10 % (Befring, 2007). Over dette vil validiteten synke omvendt proporsjonalt med antall respondenter (ibid).

4.6 Personvern

For å ivareta personvern i forskningsprosjekter er det utarbeidet sentrale lovbestemmelser for forskernes bruk av persondata. Disse bestemmelsene er nedfelt i lov om personregistre fra 1980 (personopplysningsloven, 2000). Dersom studenter bryter loven om personvern, kan de sette både veileder og studiested i miskreditt (Dalland, 2000).

Personopplysninger innhentes direkte fra den registrerte via spørreskjema. Datamaterialets innhold vedrørende indirekte personopplysninger er bostedskommune eller regelmessig bruk

av Marka, alder, kjønn, syklist, turgåer eller begge deler. Dette datamaterialet vil bli presentert med tall i oppgaven. Enkeltsvar vil ikke være mulig å gjenkjenne for utenforstående. Det vil heller ikke bli trukket fram enkeltpersoner i analysen av materialet siden det er samlingen av data som er interessant og ikke enkeltrespondenter (Hellevik, 1995).

Vi har tatt kontakt med hjelpesenteret hos SurveyMonkey.com. De har bekreftet at ved å velge bort IP-adresselagring, slik vi har gjort, vil datamaterialet lagres anonymt og slettes i ettertid (SurveyMonkey, 1999). Respondentenes anonymitet er altså ivaretatt. Deltakerne informeres om vilkårene gjennom informasjon i en kort introduksjon av spørreundersøkelsen, hvor de også vil bli informert om hensikten med bacheloren. Det innsamlede datamaterialet registreres og oppbevares ved bruk av privat datamaskin tilknyttet internett. Datamaterialet også er beskyttet med passord på PC, internett og selve spørreundersøkelsen. Det etiske perspektivet vedrørende personopplysninger er dermed ivaretatt (ibid.).

Ettersom ”[...] meldeplikten gjelder uavhengig av om all rapportering fra prosjektet er anonym” (Norsk samfunnsvitenskapelig database [NSD], 2014), og: ”Det er hvordan du behandler personopplysninger underveis fra datainnsamlingen starter til resultatene publiseres, som avgjør om prosjektet må meldes” (ibid.), har vi søkt NSD om godkjenning av datainnsamlingen. NSD vurderte søknaden og kom fram til at prosjektet ikke omfattes av meldeplikten eller personopplysningsloven. Godkjenningen av søknaden fra NSD følger som vedlegg 1.

5.0 Resultat

Resultatene av spørreundersøkelsen blir presentert deskriptivt ved bruk av tabell. Resultatene er her komprimert og presentert mest mulig presist gjennom en valid framstilling av det vi har observert (Befring, 2007). Hver tabell har en tilhørende tekst som forklarer hva tallene viser. Gruppefordelingen av enhetene har ulikt totalantall. Vi legger derfor inn frekvensfordelinger i prosent, hvor alle prosenttall er rundet av til nærmeste hele tall. Avrundingen vil kun gi små utslag når tallmaterialet er såpass stort som det vi har (ibid.). Et unntak er første tabell hvor vi viser fordelingen av respondenter for å vise hvilket tallmateriale vi har tatt utgangspunkt i.

5.1 Hvem opplever konflikt?

Er du bosatt i Oslo kommune og/eller bruker Oslomarka regelmessig?					
Totalt antall besvarelser	404				
Ufullstendige svar	45				
Respondenter bosatt utenfor Oslo kommune, eller som ikke bruker Oslomarka regelmessig	76				
Relevante svar	283				
Av disse er fordeling	Alle	Turgåere	Stisyklister	Begge deler	
Antall respondenter	283	82	91	110	
Prosent	100 %	29 %	32 %	39 %	
Alder i år	Antall	Alle	Turgåere	Stisyklister	Begge deler
17 - 21	9	3 %	0 %	7 %	2 %
21 - 25	23	8 %	9 %	12 %	4 %
25 - 35	86	30 %	27 %	36 %	28 %
35<	165	58 %	65 %	45 %	65 %
Kjønnsfordeling	Kvinner	Menn			
Antall	89	194			
Prosent	31 %	69 %			

Tabell 1 viser totalt antall besvarelser, om respondentene regelmessig bruker Marka, og hvilke svar som er valide for oppgaven. Den viser også kjønns- og aldersfordeling.

Vi sitter igjen med 283 valide svar. Disse har vi delt inn i alder, kjønn, hvilken aktivitet de praktiserer, og alder. Videre har vi skilt mellom ”alle”, som er alle respondentene, turgåere, stisyklister og ”begge deler”, og de som både sykler sti og bruker Marka til fots.

Har du opplevd negative hendelser i møte med andre brukere i Oslomarka?	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Ja	39 %	49 %	37 %	34 %
Nei	61 %	51 %	63 %	66 %
Kjønnsfordeling				
	Kvinner	Menn		
Ja	48 %	35 %		
Nei	52 %	65 %		

Tabell 2 viser fordelingen mellom de som har opplevd negative hendelser og de som ikke har gjort det og fordelingen mellom kjønn.

Av 283 respondenter er det 111 som har svart at de har opplevd negative hendelser i møtet med andre brukere i Oslomarka. Dette utgjør totalt sett 39 % av respondentene. Fordelingen av de som har opplevd negative hendelser, er som følger: 49 % turgåere, 37 % stisyklistere og 34 % av de som sykler og går på sti. Totalt i spørreundersøkelsen har 48 % av kvinnene og 35 % av mennene opplevd konflikt.

5.2 Hvor og når oppstår konflikt?

Hvor oppstod hendelsen?	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Grus	54 %	62 %	32 %	65 %
Sti	46 %	38 %	68 %	35 %
Fant hendelsen sted i nær tilknytning til et av de store knutepunktene i Marka?				
	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Ja	68 %	65 %	65 %	73 %
Nei	32 %	35 %	35 %	27 %
Fant hendelsen sted på en hverdag eller helg/helligdag?				
	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Hverdag	34 %	30 %	32 %	41 %
Helg/helligdag	66 %	70 %	68 %	59 %

Tabell 3 viser hvor og når negative hendelser oppstår.

På spørsmål om hvor den negative hendelsen har funnet sted viser tabellen en relativt jevn fordeling mellom grus og sti. Henholdsvis 54 % på grus og 46 % på sti hvis vi ser alle brukergruppene under ett. Ser vi på de ulike brukergruppene hver for seg, har 62 % av turgåerne opplevd negative hendelser på grus og 38 % på sti. 65 % av ”begge deler” opplevde

de negative hendelsene på grus og 35 % på sti. Av stisyklistene rapporterte ikke overraskende bare 32 % av de spurte at den negative hendelsen oppstod på grus. Hele 68 % av hendelsene oppstod på sti.

Av respondentene svarte 68 % at de negative hendelsene oppstod i tilknytning til et av de store knutepunktene. På dette spørsmålet svarte 32 % at de ikke gjorde det. Her er det ingen markant forskjell mellom brukergruppene.

På spørsmål om den negative hendelsen oppstod på hverdag eller helg/helligdag, viser det seg at 34 % av hendelsene oppstod på en hverdag, mens 66 % av hendelsene oppstod i løpet av en helg eller helligdag. Her er det heller ingen tydelig forskjell mellom brukergruppene.

5.3 Hva er årsaken til konfliktene?

Hva var årsaken til hendelsen? (alle hendelser)	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Fart	52 %	90 %	21 %	41 %
Oppførsel	60 %	68 %	44 %	68 %
Passerer for nær	53 %	88 %	24 %	43 %
Støy	7 %	3 %	12 %	8 %
Hva var årsaken til hendelsen? (på grus)	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Fart	65 %	92 %	36 %	50 %
Oppførsel	78 %	76 %	73 %	83 %
Passerer for nær	63 %	88 %	27 %	54 %
Støy	7 %	4 %	18 %	4 %
Hva var årsaken til hendelsen? (på sti)	Alle	Turgåere	Stisyklistere	Begge deler
Fart	37 %	87 %	13 %	23 %
Oppførsel	39 %	53 %	30 %	39 %
Passerer for nær	41 %	87 %	22 %	23 %
Støy	8 %	0 %	9 %	15 %

Tabell 4 viser årsaken til hendelsen

Respondentene mener at de ulike årsakene til negative hendelser er fart, oppførsel, passering for nær og støy. Ser vi på alle hendelser under ett, troner oppførsel på førsteplassen med 60 % som årsak, tett fulgt av passerer for nær med 53 % og fart med 52 %. Støy er representert med bare 7 % og havner på en soleklar sisteplass.

I hvor stor grad ser du på stisyklister som en fare for turgåernes trygghet?	Alle	Turgåere	Stisyklister	Begge deler
Ingen	43%	17 %	52 %	55 %
Liten	33 %	24 %	43 %	32 %
Middels	11 %	24 %	3 %	6 %
Ganske stor	6 %	15 %	2 %	4 %
Stor	7 %	20 %	0 %	3 %

Tabell 5 viser hvordan respondentene opplever stisyklister som en fare for turgåerens trygghet

På spørsmål om stisyklister er en fare for turgåernes trygghet er fordelingen mellom alle respondentene slik: 43 % mener at stisyklistene representerer ingen fare, mens 7 % svarer stor fare. Tabellen viser tydelig at turgåerne mener at stisyklister er en fare for deres trygghet. Stisyklister og ”begge deler” er totalt uenige og ser i liten grad på stisyklister som en fare for turgåernes trygghet.

I hvor stor grad ser du på stisyklister som en fare for turgåernes trygghet?	Opplevd negative hendelser	Ikke opplevd negative hendelser
Ingen	32 %	50 %
Liten	29 %	36 %
Middels	14 %	8 %
Ganske stor	12 %	3 %
Stor	13 %	3 %

Tabell 6 viser i hvor stor grad de som har og ikke har opplevd negative hendelser, opplever stisyklister som en fare for turgåernes trygghet.

Tabellen viser tydelig at de som har opplevd negative hendelser ser på stisyklister som en større fare enn de som ikke har opplevd negative hendelser.

Stisyklistere			Turgåere		
Spørsmålene under omfatter din oppførsel vedrørende et utvalg av NOTS' stivettregler (Sett fra en stisyklisters perspektiv)			Spørsmålene under omfatter din oppfatning av hvordan stisyklistere etterlever et utvalg av NOTS' stivettregler (Sett fra en turgåers perspektiv)		
	Ja	Nei		Ja	Nei
Har du hørt om NOTS sine stivettregler?	80 %	20 %	Har du hørt om NOTS sine stivettregler?	26 %	74 %
Er du oppmerksom og hyggelig i møtet med turgåere?	100 %	0 %	Opplever du at stisyklistere er omtensomme og hyggelige i møtet med turgåere?	65 %	35 %
Overholder du vikeplikten ovenfor fotgjengere?	98 %	2 %	Opplever du at stisyklistere overholder vikeplikten for fotgjengere?	44 %	56 %
Begrenser du farten slik at du ikke er til fare eller ulempe for andre, særlig langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier?	95 %	5 %	Opplever du at stisyklistere begrenser farten slik at de ikke er til fare eller ulempe for andre, særlig langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier?	44 %	56 %
Bremser du ned til gangfart i god tid før du passerer andre på en smal sti?	96 %	4 %	Opplever du at stisyklistere bremser ned til gangfart i god tid før de passerer deg på en smal sti?	48 %	52 %

Tabell 7 viser hvordan stisyklistere opplever at de selv etterlever NOTS sine stivettregler, og hvordan turgåerne opplever at stisyklistere etterlever stivettreglene

Her har vi spurt etter hvordan stisyklistere opplever at de selv etterlever NOTS sine stivettregler, og hvordan turgåerne opplever at stisyklistene etterlever dem. Tallene viser stor skjevhet i opplevelsen.

Denne tabellen sammenlikner turgåerne som har opplevd og ikke har opplevd negative hendelser i møte med stisyklister, og opplevelsen av at stisyklister etterlever NOTS' stivettregler.		
	Opplevd negative hendelser	Ikke opplevd negative hendelser
Har du hørt om NOTS' stivettregler?	18 %	33 %
Opplever du at stisyklister er omtenksomme og hyggelige i møtet med turgåere?	55 %	74 %
Opplever du at stisyklister overholder vikeplikten for fotgjengere?	23 %	64 %
Opplever du at stisyklister begrenser farten slik at de ikke er til fare eller ulemper for andre, særlig langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier?	23 %	64 %
Opplever du at stisyklister bremser ned til gangfart i god tid før de passerer deg på en smal sti?	30 %	64 %

Tabell 8 viser hvordan turgåerne som har og ikke har opplevd negative hendelser, opplever at stisyklister etterlever stivettreglene.

Dette er svar på det samme spørsmålet som tabell 7, men delt inn i de som har og ikke har opplevd negative hendelser i møte med stisyklister. Her er det en synlig skjevfordeling. Færre av de som har opplevd negative hendelser har hørt om stivettreglene. De som har opplevd negative hendelser oppgir også at de i mindre grad ser stisyklister som hensynfulle i møtet med turgåere.

Hvilke mål og verdier har du ved ferdsel i Marka? Her har de krysset av for de to viktigste årsakene				
	Alle	Turgåer	Stisyklist	Begge deler
Rekreasjon og avkobling	60 %	60 %	57 %	62 %
Fysisk aktivitet	70 %	62 %	73 %	73 %
Mestring	13 %	1 %	27 %	10 %
Sosialt samvær	8 %	0 %	15 %	9 %
Stillhet	4 %	9 %	2 %	2 %
Naturopplevelse	45 %	68 %	25 %	45 %

Tabell 9 viser årsakene til ferdsel i Marka.

Fysisk aktivitet, rekreasjon og avkobling og naturopplevelse står fram som de tre viktigste årsakene for bruken av Marka. Turgåerne vektlegger naturopplevelsen i størst grad med 68 %. 45 % av de som driver med både stisykling og vandring, svarer at naturopplevelsen er viktig, mens bare 25 % av stisyklistene vektlegger denne. Rekreasjon og avkobling er jevnt fordelt mellom de tre brukergruppene med et snitt på 60 %.

Fysisk aktivitet er vektlagt likt mellom stisyklistere og ”begge deler”, mens turgåerne vektlegger dette noe mindre. Bare 1 % av turgåerne svarer at mestring er viktig. Hos stisyklistere svarer 27 % at dette er viktig, mens bare 10 % av ”begge deler” mener det samme. Sosialt samvær er relativt lavt vektlagt hos alle tre gruppene, men er viktigere for stisyklistere og de som driver med ”begge deler”. Ingen av turgåerne svarer at sosialt samvær er viktig.

I hvor stor grad mener du at stisyklistere og turgåere har et ulikt syn på stiens bruksområde? Ingen - Jeg mener at stisyklistere og turgåere ikke har et ulikt syn på stiens bruksområde. Stor - Jeg mener at stisyklistere og turgåere har totalt ulikt syn på stiens bruksområde.				
	Alle	Turgåer	Stisyklist	Begge deler
Ingen	12 %	7 %	10 %	16 %
Liten	26 %	20 %	32 %	26 %
Middels	32 %	29 %	41 %	33 %
Ganske stor	19 %	24 %	16 %	18 %
Stor	8 %	20 %	1 %	6, %

Tabell 10 viser i hvor stor grad brukergruppene mener de har ulikt syn på stiens bruksområde

Tabell 10 viser i hvor stor grad de forskjellige brukergruppene mener at de har ulikt syn på stiens bruksområde. Turgåere mener i større grad enn stisyklistere og ”begge deler” at brukergruppene har ulikt syn på stiens bruksområde.

6.0 Diskusjon

6.1 Generelt

Vi mottok 404 besvarelser på spørreundersøkelsen vår. Ved analyse av datainnsamlingen oppdaget vi ufullstendige svar der respondenter har svart på de fire første spørsmålene og avsluttet undersøkelsen. Frafallsproblemer er som nevnt en utfordring ved surveyopplegg ved at en mister data fra noen av respondentene (Befring, 2007). Dette kan du se tydelig i tabell 1, hvor data fra ufullstendige svar og respondenter som er bosatt utenfor Oslo kommune, eller som ikke bruker Oslomarka, utgjør 121 svar. Disse svarene er fjernet på grunn av deres mangel på relevans for vår oppgave, og fordi de kan redusere validiteten. Vi sitter da igjen med 283 respondenter som er valide for vår oppgave. Ved bruk av riktig utvalgsmetode håper vi at vi har fått tak i et representativt utvalg av populasjonen som skal undersøkes.

Tabell 1 viser at det er en jevn fordeling blant respondentene i antall stisyklistere, turgåere og de som driver med begge deler. Denne fordelingen fører til at alle brukergruppene er jevnt representert og dermed enklere kan sammenlignes slik at vi kan trekke gyldige konklusjoner.

Videre i diskusjonen vil vi svare på underproblemstillingene kapittelvis og bruke disse til å svare på hovedproblemstillingen. Underproblemstillingene er:

- i) Hvem opplever konflikt?
- ii) Hvor og når oppstår konflikt?
- iii) Hva er årsaken til konflikt?

6.2 Hvem opplever konflikt?

Den første underproblemstillingen spør etter hvem som opplever konflikt. Tabell 2 viser tydelig at turgåerne opplever mer konflikt enn stisyklistere og begge deler. Typisk for en brukergruppe er å velge normer og regler for hvordan en skal nå et mål – eksempelvis å vandre stille i naturen for å oppnå rekreasjon og avkobling. Innsikt i hverandres aktiviteter og verdien av aktiviteten kan være viktig for å unngå misnøye blant brukergruppene. Dersom brukergrupper i et område har ulike måter for å oppnå samme mål, i tillegg til ulike normer, kan det oppstå en asymmetrisk konflikt (Jacob & Schreyer, 1980; Moore, 1994). I tabell 6 ser vi at turgåerne som ikke har opplevd konflikt, ser på stisyklistene som en langt mindre fare

enn turgåerne som har opplevd konflikt. Dette er kanskje ikke overraskende. Men trekker vi inn tabell 8, ser vi at langt flere av turgåerne som har hørt om stivettreglene, ikke har opplevd konflikt. Det kan hende dette bare er tilfeldigheter. Men det kan også peke på at de som har innsikt i den andres aktivitet, i mindre grad er utsatt for negative hendelser og således brukerkonflikt (Moore, 1994).

I vår undersøkelse kommer det fram at kvinner opplever flere negative hendelser enn menn (tabell 2). Dette kommer også fram i Dalens (2011) undersøkelse. Vi vet ikke årsaken til denne fordelingen, men tenker at dette kunne vært et interessant tema å undersøkt videre.

Av resultatene konkluderer vi med at turgåerne opplever negative hendelser i større grad enn stisyklister og ”begge deler”, noe som igjen kan føre til en brukerkonflikt.

6.3 Hvor og når oppstår konflikt?

Tabell 3 viser hvor og når negative hendelser har oppstått, altså mulige årsaker for konflikt. Hovedfunnene viser at 68 % av de negative hendelsene oppstår i tilknytning til knutepunkter. 66 % av hendelsene oppstår i helger eller helligdager. Tabellen viser også at over 60 % av turgåerne og ”begge deler” har opplevd negative hendelser på grus- eller skogsbilvei. Naturlig nok er det færre stisyklister (32 %) som har opplevd negative hendelser her, ettersom de i hovedsak sykler på sti. Resultatene viser at 65 % av ”begge deler” har opplevd negative hendelser på grus, samtidig som 73 % av samme brukergruppe har opplevd hendelsene i tilknytning til knutepunkter. Dette viser kanskje at brukergruppen opplever *crowding*, som fører til en reduksjon i tuopplevelsen (Myers, 2012).

Ettersom turgåere og ”begge deler” har opplevd de fleste negative hendelsene på grusvei kan en spørre seg om det faktisk er stisyklister de har møtt. Stisyklister forsøker i all hovedsak å holde seg på utfordrende stier, ikke på grusveier (Webber, 2007; Myking & Tiltnes, 2012). Stiene har høyere teknisk vanskelighetsgrad enn grusvei og innbyr dermed ikke til like stor fart (Webber, 2007). At farten på grusvei er høyere, kan derfor være en årsak til at brukergruppene opplever de fleste negative hendelsene på grus.

Det er udiskutabelt at det er høyere tetthet i tilknytning til knutepunktene i helgene. Derfor er det også naturlig at det er her de fleste negative hendelsene oppstår. Dersom en person

forventer å være alene i naturen, men oppsøker disse folkefylte områdene, er det høy sannsynlighet for at denne personen vil bli forstyrret på veien mot å få forventningene sine innfridd. Denne forstyrrelsen fører ofte til at personen opplever konflikt mellom sine mål og forventninger, og andres mål og forventninger (Myers, 2012). Hvis en i mindre grad forventer at en skal ferdes alene og i fred og ro rundt Sognsvann, kan en kanskje bli mindre utsatt for *crowding* (Gundersen et al., 2011).

Folketallet stiger jevnt og trutt og dermed også antall personer som benytter seg av Marka (Dalen, 2011). I tillegg til befolkningsøkningen har også antall terrengsyklister og stisyklister økt (Dervo et al, 2014). Ved å sammenligne våre resultater med Dalens (2011) undersøkelse oppdaget vi at det ikke er noen økning i negative hendelser på tross av økt antall brukere av Marka. I Dalens (2011) undersøkelse har 46 % av brukerne av Marka opplevd negative hendelser. Ut i fra våre resultater ser vi en tilbakegang på 7 % i og med at bare 39 % av brukerne av Marka har opplevd negative hendelser (tabell 2). Teori fra Keller (1990), som fant ut at konflikter mellom brukergrupper synker etter hvert som brukerne blir mer vant til hverandre, underbygger våre resultater. Dette kan selvfølgelig være tilfeldigheter, men det kan også være et tegn på at brukergruppene har blitt mer vant til hverandre. Dermed ser de kanskje ikke lenger på den andre som en ”trussel” for sin aktivitet og revurderer kanskje sine meninger om brukergruppen.

Som svar på underproblemstillingen kommer vi fram til at flertallet av brukerkonfliktene oppstår i helger i tilknytning til knutepunkter og i større grad på grus enn på sti. Det er mange flere inngangspunkter til Oslomarka enn de mest bynære. Økt informasjon om disse kan kanskje være med på å spre brukerne av Marka. Dette kan kanskje Bymiljøetaten utfordres til.

6.4 Hva er årsakene?

Da vi undersøkte årsakene til de negative hendelsene (se tabell 4, alle hendelser), oppdaget vi en asymmetrisk fordeling hvor 90 % av turgåerne mente at fart var årsak til en negativ hendelse, mens bare 21 % av stisyklistene mente det samme. Gruppen ”begge deler” hadde også en markant lavere oppslutning rundt fart som årsak. Tabell 4 viser videre at 88 % av turgåerne mente at stisyklister passerer for nær. Også her er det langt lavere oppslutning hos stisyklister og ”begge deler”, som mener at de holder god avstand.

Dette kan kanskje forklares med at turgåerne har manglende innsikt i hvor god kontroll stisyklisten har på sykkelstien (Webber, 2007).

Av ”begge deler” angir 43 % passerer for nær som årsak til en negativ hendelse (se tabell 4, alle hendelser). Disse resultatene ser vi igjen ved negative hendelser på grusvei og sti. Selv om det er en høy andel, er det fortsatt markant mindre enn hva turgåerne oppgir.

Brukergruppen ”begge deler” kan ha mer forståelse for at det er de som kontrollerer situasjonen i møte med en ”myk trafikanter” i tillegg til at de har mer innsikt i turgåerens opplevelse (ibid.). På bakgrunn av dette tar de dermed mer hensyn, noe som kan være med på å forklare hvorfor brukergruppen ”begge deler” opplever mindre konflikt enn de to andre (se tabell 2).

Tabell 2 viser tydelig at turgåerne opplever større grad av negative hendelser enn de to andre brukergruppene. Dette kan være fordi de ser seg selv som ”myke trafikanter” og har manglende innsikt i stisyklistenes mestring og kontroll. I en situasjon hvor turgåeren møter en stisyklist, er det gjerne den ”myke trafikanten” som opplever konflikt (Webber, 2007), noe tallene i vår undersøkelse viser tydelig (se tabell 5).

Tabell 4 viser også årsaker til negative hendelser på grus vs. sti. Sammenligner vi disse resultatene, ser vi at alle brukergruppene opplever mindre konflikt på sti enn på grus. Fart og oppførsel er i mindre grad en årsak til negative hendelser på sti, noe som kan forklares ved at hastigheten på sti er lavere (Webber, 2007). Resultatene tyder kanskje også på at syklistene i større grad etterlever stivettreglene på sti enn på grus. *”Vi vil bidra til økt trivsel og trygghet i Marka. Vi vil få syklistene til å ta mer hensyn.”* – Johan Hval, OOF (Martinsen, 2013).

Tabell 5 viser i hvor stor grad respondentene opplever stisyklistene som en fare for turgåernes trygghet. Størstedelen av turgåerne (59 %) mener at stisyklistene er i middels, ganske stor og stor grad en fare for turgåernes trygghet. Dette stemmer dårlig overens med en virkelighet der ulykker mellom stisyklistene og turgåere sjelden oppstår (Taylor, 2010; Webber, 2007). Av stisyklistene er det bare totalt 5 % som mener at de er til fare for turgåerne. ”Begge deler” ser i stor grad ikke på stisykling som en fare for turgåernes trygghet. Dette kan være et tegn på at innsikt i egen og andres aktivitet er med på å senke opplevelsen av brukerkonflikt (Moore, 1994).

Som et bidrag til at alle skal føle seg trygge i Marka har NOTS (2007a) utarbeidet stivettreglene slik at det ikke skal oppstå konflikt mellom brukere av stien. Tabell 7 viser hvordan respondentene føler at stisyklistere etterlever et utvalg av disse reglene. Tabellen viser en tydelig asymmetrisk fordeling mellom brukergruppene, hvor turgåerne opplever at stisyklistene ikke etterlever disse retningslinjene, mens stisyklistene mener at de følger dem. Denne skjevfordelingen kan forklares med at det ofte er den ”myke trafikanten” som opplever konflikt som følge av at stisyklistene kanskje mangler innsikt i turgåernes opplevelse av situasjonen (Webber, 2007).

Når brukerinteressene ikke sammenfaller, kan det oppstå en asymmetrisk brukerkonflikt (Jacob & Schreyer, 1980; Moore, 1994). Tabell 10 viser i hvor stor grad brukergruppene mener de har et ulikt syn på stiens bruksområde. At turgåerne i større grad mener de har et annet syn på stiens bruksområde enn stisyklistene, kan forklares med at de har laget normer for hvordan en skal ferdes i naturen – den norske friluftslivstradisjonen – og at stisyklistenes normer ikke passer med deres (Jacob & Schreyer, 1980). Det kan også være et tegn på at turgåerne føler at deres rett til å ferdes i Marka er truet (Moore, 1994), og at stisyklistene endrer den helhetlige naturopplevelsen. På bakgrunn av dette kan det oppstå en brukerkonflikt hvor skylden for turgåernes misnøye blir identifisert som stisyklistenes atferd (Jacob & Schreyer, 1980).

At turgåerne i stor grad har hatt blåstiene ”for seg selv” siden friluftsløven ble innført i 1957 (friluftsløven, 1957), kan kanskje være med på å forsterke opplevelsen av at stisyklistene invaderer deres enemerker ytterligere. Undersøkelsen vår viser i tillegg at det finnes en liten andel ”råtne egg” blant stisyklistene som rett og slett ikke bryr seg om å senke hastigheten i møte med turgåere (tabell 7). Mest sannsynlig dreier dette seg om enkeltindivider. Disse har anledning til å ødelegge for mange turgåere, og i samme slengen stisyklistere, på sin destruktive ferd gjennom Marka.

Tabell 9 viser hvilke mål og verdier brukergruppene har ved ferdsel i Marka. Her ser vi tydelig at rekreasjon og avkobling og fysisk aktivitet veier tyngst hos alle. Naturopplevelsen står sterkere hos turgåerne og ”begge deler” selv om det også er en betydelig andel av stisyklistene (25 %) som vektlegger denne verdien. Vi konkluderer derfor forsiktig med at brukergruppens mål og verdier sammenfaller. Således burde det i det minste ikke være

grunnlag for brukerkonflikter i sammenheng med ulike mål for ferdsel i Marka (Moore, 1994; Jacob & Schreyer, 1980).

I tabell 9 ser vi tydelig at stisyklister (15 %) vektlegger sosialt samvær høyere enn turgåere (0 %). Dette kan være en av årsakene til at turgåere i større grad enn stisyklister opplever *crowding* (Meyers, 2012). Kanskje dette kan være et resultat av at turgåere i større grad enn stisyklister forventer å være alene i Marka. Forstyrrelse i måloppnåelse kan bidra til en brukerkonflikt hvor turgåeren ser en sammenheng mellom stisyklistens atferd og sin egen reduserte turopplevelse (Jacob & Schreyer, 1980).

Oppførsel kan være så mangt, men er også en gjentakende årsak til negative hendelser. Tabell 4 viser at oppførsel er et mindre problem på sti enn på grus, noe som kan være et resultat av stivettreglene som ble innført i 2007 (NOTS, 2007a). En sammenligning av Dalens (2011) og våre resultater viser også en nedgang i brukerkonflikten. Dette kan forstås som en virkning av økt forståelse for de ulike brukergruppene, men også som at flere har hørt om stivettreglene og at de i større grad blir fulgt (tabell 7).

Som svar på underproblemstillingen kommer vi fram til at årsaken til brukerkonflikt kan oppsummeres med at brukergruppene har manglende innsikt i hverandres aktivitet, mål og verdier. Turgåerne har muligens et større ønske om fred og ro enn stisyklistene og er derfor mer utsatt for *crowding*. Stisyklistene mangler innsikt i turgåernes opplevelse av møtet mellom myk og hard trafikanter. Turgåerne ser seg selv som ”myke trafikanter” og kan derfor oftere oppleve møtet som negativt.

6.5 Slitasje

Ut i fra relevant teori tyder mye på at slitasje ikke øker ved bruk av sykkel spesifikt, men ved økt bruk av stien generelt (Sprung, 2007; Webber, 2007). Stiens utforming og hvordan den er bygd i terrenget med hensyn til drenering er gjerne synderen her. Dette gjelder stier generelt og ikke bare stier det sykles på. Antallet som bruker Marka øker jevnt i takt med Oslos befolkning. Ved å tilrettelegge nye eller eksisterende stier kan man til dels kompensere for slitasje ved økt bruk (Webber, 2007). Her gjør allerede NOTS og flere andre friluftslivsorganisasjoner som Den norske turistforeningen (DNT), en kjempejobb med

tilrettelegging av mer bærekraftige stier som alle brukere av Marka kan benytte seg av.

Ut fra ovenstående teori og ut fra teori forklart tidligere i oppgaven velger vi å ikke undersøke slitasje videre i forbindelse med brukerkonflikt.

7.0 Konklusjon

Problemstillingen vår er: *hvor og når oppstår brukerkonflikter mellom turgåere og stisyklistere i Oslomarka?* Gjennom å analysere og diskutere teori og empiri har vi gjort det mulig å svare på problemstillingen. I tillegg har vi kommet fram til noen hovedpunkter som vi mener er viktige for å forstå brukerkonflikten.

Flertallet av brukerkonfliktene oppstår i helger/helligdager i tilknytning til knutepunkter og i større grad på grus enn på sti som følge av blant annet *crowding*. Det er mange flere inngangspunkter til Oslomarka enn de mest bynære. Økt informasjon om disse kan muligens være med på å spre brukerne av Marka. Dette kan kanskje Bymiljøetaten utfordres til.

Turgåerne opplever negative hendelser i større grad enn stisyklistere og de som driver med både stisykling og vandring. Turgåerne som ikke opplever konflikt, har mer innsikt i aktiviteten stisykling. De har i større grad hørt om NOTS' stivettregler og oppfatter stisyklistere som en mindre fare. Informasjon om stivettreglene er derfor viktig å få ut til alle. De som har opplevd negative hendelser, ser i større grad på stisyklistere som en fare for turgåerne. Brukergruppenes innsikt i hverandres aktiviteter kan bidra til å redusere brukerkonflikter (Moore, 1994).

Media og andre med sterke personlige meninger er med på å gi inntrykk av at brukerkonflikten i Oslomarka vokser (Jacob og Schreyer, 1980). Våre resultater tyder på det motsatte. Det er viktig å påpeke at vår undersøkelse ikke er en duplikasjon av Dalens (2011). Ved sammenligning av Dalens undersøkelse i 2011 og vår, kan tallene tyde på en nedgang i brukerkonflikten.

Vår oppgave nyanserer situasjonen i større grad, og resultatene viser at brukerkonflikten er asymmetrisk og mer kompleks enn tidligere forskning har vist. Turgåere og stisyklistere må samarbeide slik at begge får muligheten til å få mer innsikt i aktiviteten og dermed føler seg tryggere og tar mer hensyn i møtet med hverandre. Dette holdningsarbeidet er allerede godt i gang (NOTS, 2007a, 2007b; OOF, 2014). Vi føler også at det er viktig å presisere at det alltid vil eksistere "råtne egg" i begge leirer som kan øke misnøyen mellom brukergruppene. Vi må ikke la dem ødelegge den gode opplevelsen på blåsti uansett aktivitetsform.

8.0 Kilder:

Arnberger, A., Brandenburg, C., & Muhar, A. (2002). *Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas*. Austria: Bodenkultur University Vienna.

Befring, E. (2007). *Forskingsmetode, med etikk og statistikk*. Oslo: Det Norske Samlaget. Seksjon høgare utdanning.

Bischoff, A. (2012). *Mellom meg og det andre finds det stier: En avhandling om stier, mennesker og naturopplevelse* (Doktoravhandling Universitetet for miljø- og biovitenskap). Hentet fra: http://www.naturliv.no/dr_oppg/bischoff_stien.pdf

Brown, K (2014). *Spaces of play, spaces of responsibility: Creating dichotomous geographies of outdoor citizenship*. Lest i: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2014/1073.pdf>

Brown, K.M (2012). *Sharing public space across difference: Attunement and the contested burdens of choreographing encounter*. Lest i: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2014/1073.pdf>

Cessford, G.R. (1995). Off-road impacts of Mountain Biking: A literature review and discussion. *Science and research series No. 92*. Science and Research Division. Department of Conservation.

Dalen, E. (2011). "Kommentarrapport. Undersøkelse om bruk av Oslomarka. 10.-17-september 2011". [internett] Tilgjengelig fra: http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/friluftsetaten%20%28FRI%29/Internett%20%28FRI%29/dokumenter/markaundersokelse_2011.pdf

Dalland, O (2000). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal akademisk. 3.utg.

Dervo, B.K., Skår, M., Köhler, B., Øian, H., Vistad, O.I., Andersen, O. og Gundersen, V. (2014) . *Friluftsliv i Norge anno 2014: Status og utfordringer*. Hentet fra: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2014/1073.pdf>

Finnstad, V. S (2013, 5. mars). Et forbud skaper bare mer konflikt. *Ditt Oslo*. Hentet fra: <http://www.dittoslo.no/nordstrands-blad/nyheter-nordstrands-blad/et-forbud-skaper-bare-mer-konflikt-1.7795180>

Flemsæter, F., Setten, G. & Brown, K.M (2014). *Morality, mobility and citizenship: Legitimising mobile subjectives in a contested outdoors*. Lest i: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2014/1073.pdf>

Friluftsløven (1957). §2 Lov om ferdselskultur og eierens bortvisningsrett. §11 Lov om ferdsel i utmark. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>

Frost, D. (1995). *River valley parks & Trail Survey*. Canada: Edmonton River Valley Parks. Upublisert.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus Miljøvern avdelingen (2013, mai). *Vern av fire friluftsområder i Oslo kommune iht. Markaloven § 11*. Hentet fra: http://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMOA/Milj%C3%B8%20og%20klima/Marka/Fylkesmannens%20tilr%C3%A5dning_16052013.pdf

Gundersen, V., Andersen, O., Kaltenborn, B. P., Vistad, O. I. & Wold, L. C. (2011). *Målstyrt forvaltning: Metoder for håndtering av ferdsel i verneområder*. Hentet 21. november 2014 fra: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2011/615.pdf>

Gåsdal, O. (1997). "Konflikter mellom fotgjengere og syklistere i Oslomarka og Tronheimsmarka". Hentet fra: <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/oppdragsmelding/489.pdf>

Halvorsen, K. (2003). *Å forske på samfunnet. En innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag

Hellevik, O. (1995). *Sosiologisk metode for brukere av samfunnsforskning*. Oslo: Universitetsforlaget.

Horgen, A. (2010). *Friluftslivsveiledning vinterstid*. Kristiansund: Høyskoleforlaget.

Horn, C. (1994). *Conflict in Recreation: the case of mountainbikers and tramps*. (Masteravhandling, Lincoln University, New Zealand). New Zealand: Department of parks, recreation and tourism, Lincoln University. Upublisert.

Jacob, G.R. & Schreyer, R. (1980). Conflict in outdoor recreation: A theoretical perspective. *Journal Of Leisure Research. Volume 12, Number 4. (s.368-380)*. Utah State: the National Recreation and Park Association.

Johannesen, A og Tuft P.A. (2002). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt Forlag.

Keller, K.J.D. (1990). *Mountain Bikes on Public Lands: A Manager's Guide to the State of the Practice*. Washington, D.C.: Bicycle Federation of America, Inc.

Kleiven, T. T. (2014). Syklistene ødelegger for stillhet og ro. *Dagens Næringsliv*. Hentet 29. september 2014 fra: <http://www.dn.no/dnaktiv/2014/07/29/1537/Sykkel/syklistene-odelegger-for-stillhet-og-ro>

Larsen, A. K. (2007). *En enklere metode. Veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*. Bergen: Fagbokforlaget.

Personopplysningsloven (2000). Lov, 31. April 2000, om behandling av personopplysninger. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2000-04-14-31>

- Løken, A. (2011). Kjettingsabotasje mot sykkelritt. *Aftenposten, Nyheter*. Hentet 29. september 2014 fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/sport/Kjettingsabotasje-mot-sykkelritt-5330386.html>
- Marka (Oslo) (2014, 30.april). I *Lokalhistoriewiki*. Hentet 25.oktober 2014 fra: https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Marka_%28Oslo%29
- Martinsen, E. (2013). Ti sykkelregler skal hindre konflikt i Marka. *NRK*. Hentet 7. Desember fra: <http://www.nrk.no/ostlandssendingen/folkeskikk-pa-to-hjul-1.11890811>
- Moore, R.L. (1994). *Conflicts on Multiple-use Trails: Synthesis of the Literature and State of the Practice*. Hentet fra: http://www.imba.com/resources/bike_management/conflictsfull.html.
- Mordt, H., Ridola, H.N., & Tandstad, I., 2014. Vil ha slutt på kranglingen mellom turfolk i Oslo-Marka. *NRK, Nyheter, Østlandssendingen*. Hentet 2. desember 2014 fra: <http://www.nrk.no/ostlandssendingen/vil-lose-konflikter-i-oslo-marka-1.11596619>
- Mosedale, J. (2003). *Planning for appropriate recreation Activities in mountain environments: Mountain biking in the Canadian Rocky mountains*. Toronto, Ontario: Faculty of Environmental Studies, York University.
- Myers, D.G. (2012). *Exploring Physiology*. (9.utg). New York City; Worth Publishers.
- Myking, K. O og Tiltnes, J (2012). *Stien som appellerer til terrengsyklisten. En undersøkelse om stisyklistens ønsker i natur*. (Bacheloroppgave). Sogndal: Høgskulen i Sogn og Fjordane.
- Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) (2007a). *Stivettreglene*. Hentet fra: <http://www.nots.no/stivettreglene/>
- Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) (2007b). *Om NOTS*. Hentet 29.september 2014 fra: <http://www.nots.no/about/>
- Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (2014). Meldeskjema. Hentet 10.november 2014 fra: <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeskjema> Vedlegg 1.
- Odden, A. (2008). *Stabilitet eller endring – utviklingstrekk i nordmenns friluftslivutøvelse 1970-2004*. Keynote speech på konferansen til friluftslivsforskning, Karlstad Universitetet, november 2008. Hentet fra: https://teora.hit.no/bitstream/handle/2282/682/Endringer_og_stabilitet.pdf?sequence=1
- Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) (2014). Rapport fra arbeidsgruppa for sykkel i Marka (ASM), (2014, 8.januar). Hentet fra Oslo og Omland Friluftsråds nyhetsarkiv: http://www.markanytt.no/resources/11/files/578/Sykkelrapport-8.jan2014_med_bilder.pdf
- Reusch, M. (2014a, 17. april). Lov og rett for terrengsyklistere. Hentet 5. desember 2014 fra: <http://allemannsretten.no/2013/04/17/lov-og-rett-for-terrengsyklistere/>

Reusch, M. (2014b, 29. mai). Allemannsretten og sykling. Hentet 5. desember 2014 fra: <http://allemannsretten.no/2013/04/17/lov-og-rett-for-terrengsyklister/>

Schmitt, R.C. (1966). Density, health and social disorganization. *Journal of the American institute of planners*. United states, Chicago. (s.38-40).

Singletrack (2014, 18.november). I *Wikipedia*. Hentet 25.november 2014 fra: http://en.wikipedia.org/wiki/Single_track_%28mountain_biking%29

Skår, M., Odden, A., & Vistad O.I. (2008). *Motivation for mountain biking in Norway: Change and stability in late-modern outdoor recreation*. Hentet fra: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/00291950701865101>

Sprung, G. (2007). Natural Resource Impacts of Mountain Biking. *IMBA*. Hentet fra: <https://www.imba.com/resources/research/trail-science/natural-resource-impacts-mountain-biking>

Statistisk Sentralbyrå (SSB) (udatert). Hentet 28.oktober 2014 fra: <http://www.ssb.no/>

Stisykling (2013, 28.mars). I *Wikipedia*. Hentet 30.oktober 2014 fra: <http://no.wikipedia.org/wiki/Stisykling>

Surveymonkey (1999). *Om personvernpolicy*. Hentet 27.september 2014 fra: <https://no.surveymonkey.net/mp/policy/privacy-policy/>

Syklistenes Landsforening (2013a, 16.april). *Frykter sykkelforbud i Marka*. Hentet 6. Desember fra: <http://www.syklistene.no/2013/04/frykter-forbud-mot-sykling-i-marka/>

Syklistene Landsforening (2013b). Hentet fra: <http://www.syklistene.no/visste-du-at/toleranse-og-sykkel/>

Taylor, S. (2010). *Extending the Dream Machine: Understanding dedicated participation in mountain biking*. (Doktoravhandling). New Zealand: University of Otago.

Webber, P (2007). *Managing mountain biking. IMBA's guide to providing great riding*. Boulder: International Mountain Bicycling Association.

Weir, D.V. (2000). *A guide to the impacts of Non-motorized Trail Use*. Hentet fra: <http://www.mtnforum.org/sites/default/files/publication/files/199.pdf>

Woehrstein, T. (1998). *Mountainbike und umwelt*. Verlag, pirrot & druck, Saarbrücke.
Woehrstein, T. (2001). Pers.com. about translations of his book – Woehrstein (1998). Hentet fra: <https://www.imba.com/resources/research/trail-science/perception-and-reality-conflict-walkers-and-mountain-bikes-queen-charlotte>

9.0 Vedlegg

9.1 Vedlegg 1

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Harald Hårfagres gate 29
N-5007 Bergen
Norway
Tel: +47-55 58 21 17
Fax: +47-55 58 96 50
nsd@nsd.uib.no
www.nsd.uib.no
Org.nr: 985 321 884

Vegard Vereide
Institutt for idrett Høgskulen i Sogn og Fjordane
Pb 133
6856 SOGNDAL

Vår dato: 07.11.2014

Vår ref: 40085 / 3 / IB

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 30.09.2014. Meldingen gjelder prosjektet:

<i>40085</i>	<i>Kvantitativ undersøkelse av konflikten mellom brukergruppene i Oslomarka</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Høgskulen i Sogn og Fjordane, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Vegard Vereide</i>
<i>Student</i>	<i>Tonje Sameien</i>

Etter gjennomgang av opplysninger gitt i meldeskjemaet og øvrig dokumentasjon, finner vi at prosjektet ikke medfører meldeplikt eller konsesjonsplikt etter personopplysningslovens §§ 31 og 33.

Dersom prosjektopplegget endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for vår vurdering, skal prosjektet meldes på nytt. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>.

Vedlagt følger vår begrunnelse for hvorfor prosjektet ikke er meldepliktig.

Vennlig hilsen

Katrine Utaaker Segadal

Inga Brautaset

Kontaktperson: Inga Brautaset tlf: 55 58 26 35

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Tonje Sameien Tonjesameien@gmail.com

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.

Avdelingskontorer / District Offices:

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. nsd@uio.no
TRONDHEIM: NSD, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. kyrre.svarva@svt.ntnu.no
TROMSØ: NSD, SVF, Universitetet i Tromsø, 9037 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. nsdmaa@sv.uit.no

9.2 Vedlegg 2

Bachelor 2014 - Konflikt mellom brukergruppene av Oslomarka

I denne undersøkelsen ønsker vi å samle inn informasjon om situasjonen tilknyttet stisykling i Oslomarka. Med stisykling mener vi sykling som foregår på blåmerka sti. Disse stiene er i all hovedsak smale, rommer ofte ikke mer enn én i bredden og er i all hovedsak skapt ved ferdsel til fots (Bischoff, 2012). Hendelsene vi spør etter omhandler møtet mellom stisyklist og turgåer og hvordan de kan være en påvirkende faktor til konflikt.

Et av spørsmålene omhandler hvor hendelsen oppstod og da vil vi komme inn på grussykling som er sykling som foregår på de tilrettelagte skogsbilveiene inn til markahyttene, og stisykling som er definert over.

I undersøkelsen velger vi å benytte et utvalg av stivettreglene fra Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS), da disse reglene er relevante i forbindelse med vår datainnsamling.

Denne spørreundersøkelsen er en del av vår bacheloroppgave med problemstillingen: "Hvor og når oppstår brukerkonflikt mellom turgåere og stisyklistere i Oslomarka?"

Tusen takk for at du tar deg tiden til å svare på spørreundersøkelsen vår.

***1. Er du bosatt i Oslo kommune og/eller bruker Oslomarka regelmessig?**

Ja

Nei

***2. Alder. Kryss av for riktig alternativ.**

17-21

21-25

25-35

35->

***3. Kjønn**

Kvinne

Mann

***4. Har du opplevd negative hendelser i møte med andre brukere av Oslomarka?**

Ja

Nei

***5. Hvor oppstod hendelsen?**

Skogsbilvei/Grusvei

Sti

***6. Fant hendelsen sted i nær tilknytning til et av de store knutepunktene i Marka eller annet område med mye turtrafikk? Eksempel på et stort knutepunkt eller område med stor turtrafikk er Sognsvann, Nøkle vann, Frognerseteren, Lilloseter og Kikut**

Ja

Nei

***7. Fant hendelsen sted på en hverdag eller en helg/helligdag?**

Hverdag

Helg/helligdag

***8. Hva var årsaken til den ubehagelige hendelsen?**

	Ja	Nei
Fart	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppførsel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Passerer for nær	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Støy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

***9. I hvor stor grad ser du på stisyklister som en fare for turgåernes trygghet?**

Ingen				Stor
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

***10. Her vil vi at du skal krysse av for hvilken brukergruppe du assosierer deg mest med. Dersom du bruker Marka like mye som syklist og som turgåer, krysser du av for "begge deler".**

Hvilken brukergruppe tilhører du?

Begge deler

Stisyklist

Turgåer

*** 11. (Spørsmålene under ses fra stisyklistens perspektiv)**

Spørsmålene under omfatter din oppførsel vedrørende et utvalg av NOTS' stivettregler.

	Ja	Nei
Har du hørt om NOTS sine stivettregler?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er du oppmerksom og hyggelig i møtet med turgåere?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overholder du vikeplikten overfor fotgjengere?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begrenser du farten slik at du ikke er til fare eller ulemper for andre, særlig langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bremser du ned til gangfart i god tid før du passerer andre på en smal sti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*** 12. (Spørsmålet under ses fra en turgåers perspektiv)**

Spørsmålene under omfatter din oppfatning av hvordan stisyklister etterlever et utvalg av NOTS' stivettregler.

	Ja	Nei
Har du hørt om NOTS sine stivettregler?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opplever du at stisyklister er omtenksomme og hyggelige i møtet med turgåere?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opplever du at stisyklister overholder vikeplikten for fotgjengere?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opplever du at stisyklister begrenser farten slik at de ikke er til fare eller ulemper for andre, særlig langs veier og stier som innbyr til høy hastighet, eller i uoversiktlige partier?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opplever du at stisyklister bremses ned til gangfart i god tid før de passerer deg på en smal sti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*** 13. Hvilke mål og verdier har du ved ferdsl i Oslomarka? Kryss av for to valg.**

- Rekreasjon og avkobling
- Fysisk aktivitet
- Mestring
- Sosialt samvær
- Stillhet
- Naturopplevelse

*** 14. I hvor stor grad mener du at stisyklister og turgåere har et ulikt syn på stiens bruksområde?**

Ingen - Jeg mener at stisyklister og turgåere ikke har et ulikt syn på stiens bruksområde.

Stor - Jeg mener at stisyklister og turgåere har totalt ulikt syn på stiens bruksområde.

Ingen Stor