

**Jørgen Tiltnes**

# **Stisyklister og vandrere på de samme stiene**

*- tiltak som kan bedre brukerforholdet*

**Masterstudium i idrettsvitenskap**  
Høgskulen i Sogn og Fjordane – Mai, 2015



 <b>HØGSKULEN I SOGN OG FJORDANE</b>	 <b>NORGES IDRETTSHØGSKOLE</b>
<p>Boks 133, 6851 SOGNDAL, 57 67 60 00, fax: 57 67 61 00 – post@hisf.no – www.hisf.no</p>	
<p>Masteroppgave i: Idrettsvitenskap</p>	
<p>Tittel: Stisyklister og vandrere på de samme stiene – tiltak som kan bedre brukerforholdet</p>	
<p>Engelsk tittel: Trailbikers and Hikers on the smae path – Measures to improve the user relationship</p>	
<p>Forfatter: Jørgen Tiltnes</p>	
<p>Emnekode og emnenavn: ID3-355 - Masteroppgave i idrettsvitenskap</p>	
<p>Publisering i institusjonelt arkiv, HiSF Biblioteket (sett kryss): Jeg gir med dette Høgskulen i Sogn og Fjordane tillatelse til å publisere oppgaven 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</p> <p>JA X      Nei</p>	<p>Dato for innlevering: 30.05.2015</p>
<p>Eventuell prosjekttilknytning ved HiSF</p>	<p>Emneord (minst fire): Stisykling, Oslomarka, brukerforhold, konflikter, tiltak, terrengsykling</p>



## Sammendrag

I media har det de siste årene kommet frem flere konflikter mellom syklister og vandrere i Oslomarka. Denne studien har som formål å finne en dypere forståelse for hva som kan gjøres for å bedre forholdet mellom stisyklister og vandrere i marka fremover. For å avgrense oppgaven vil studiet se på sykkelformen stisykling; sykling som i hovedsak foregår på de smale stiene.

Metodisk er det brukt kvalitative dybdeintervju med seks erfarne brukere av marka, både syklende og vandrende. For å sikre en bred og dyp kunnskap om temaet er samtlige informanter hentet fra organisasjoner som på ulike vis er knyttet til fritidsbruk av marka.

Av tidligere teori kommer det frem flere sosial likheter og ulikheter mellom vandreren og syklisten. Konfliktene er som oftest mellommenneskelig, men kan også være grunnet sosial verdiforskjeller. En utdanning av brukerne, eller fysiske tiltak og separering av brukerne er forvaltningstiltak som er funnet for å håndtere konfliktene.

Dette studiet viser at det hovedsakelig er lite konflikt på stiene i marka mellom stisyklister og vandrere, og det er generelt en god tone mellom partene ved kontakt. Det indentifiseres likevel tre konfliktflater mellom partene. Konfliktene er i all hovedsak knyttet til enkelte populære og bynære utfartssteder. Første konflikten er hvor enkelte får opplevelsene av ro og å være alene i marka forstyrret av stisyklistene. Slitasje er et annet konflikttema hvor studiet finner store motsetninger mellom syklister og vandrere. Det tredje konflikttemaet som kom fram i studien handler om fart på syklistene. Hovedsakelig en utfordring på grusveiene, men også blitt vanligere på enkelte stier. Konfliktene bunner i både mellommenneskelig og sosiale konflikter.

Tiltak som studiet finner å kunne bedre forholdet ytterligere er; Holdningsarbeid, som alt virker å bidra til et bedre forhold. Klopper, som er brukervennlige både for syklister og vandrere og rendyrker stien. Anbefalte stier for syklister ved de mest populære utfartsstedene, som kan bidra til å spre de forskjellige brukergruppene.

**Nøkkelord:** Stisykling, Oslomarka, brukerforhold, konflikter, tiltak, terrengsykling



## Forord

Veien til denne endelig masteroppgaven om forholdet mellom syklister og vandrere, og hva som kan gjøres for å bedre forholdet ytterligere, har vært en kronglete sti. Det startet som en rolig og planlagt tur med snev av spenning og mestring underveis. På veien fløt det gjennom seks intervjuene, med informanter som gledelig delte av sin brede erfaringer og kunnskap. Samtlige fortjener en stor takk for å stille med uvurderlige bidrag som gjorde denne oppgaven i det hel tatt mulig.

Informantenes bidrag gjorde likevel veien videre til en teknisk vanskelig og til tider frustrerende sti. Det var ofte hindringer i veien om hva som skulle med og ikke. Det dro meg ut på sidespor, inn i dype og forvirrende temaer. Temaer jeg gjerne ønsket å få med meg på veien.

Heldigvis har jeg hatt to supre veileder ved Høgskulen i Sogn og Fjordane, i Kristin Løseth og Vegard Albert Vereide. De har bokstavelig talt vist veien til den rette sti for denne studien. Selv om denne reisen var en første gang for oss alle, er jeg godt fornøyd med veien vi fant frem til. Så tusen takk for all hjelp underveis på denne stireisen.

På slutten av denne kronglete stiene har det hjulpet på å jobbe seg fremover, side ved side med enkelte medstudenter. De har bidratt med gode og raske tips, samt godt humør, som har hjulpet meg å passere enkelte hindringer på slutten av stien. På hele reisen har jeg fått uvurderlig støtte og hjelp fra mine nærmeste til å komme meg i mål. Takk til dere alle sammen.

Til slutt har denne kronglete ferden resultert i denne bunken med papir. Jeg håper den bunken papir gir deg som leser, en dypere forståelse - om forholdet mellom syklister og vandrere på stien, og om hvilke tiltak som mulig kan bedre forholdet ytterligere.

God lesing!





# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>5</b>
<b>Forord</b> .....	<b>7</b>
<b>1.0 Innledning</b> .....	<b>11</b>
<b>1.1 Problemstilling</b> .....	<b>13</b>
<b>1.2 Oppbygning av oppgaven</b> .....	<b>14</b>
<b>2.0 Teori</b> .....	<b>15</b>
<b>2.1 Osломarka</b> .....	<b>15</b>
<b>2.2 Terrengsykling</b> .....	<b>17</b>
2.2.1 Definerings av sykkelformene .....	18
2.2.2 Stisykling.....	20
<b>2.3 Vandrerer og syklisters motivasjon</b> .....	<b>20</b>
2.3.1 Motivasjon for vandring og terrengsykling i naturen .....	21
2.3.2 Stiens kvaliteter .....	24
<b>2.4 Konflikter</b> .....	<b>26</b>
2.4.1 Konflikt mellom syklende og vandrende .....	26
2.4.2 Slitasje som et konfliktområde .....	28
2.4.3 Konfliktdependende tilrettelegging.....	29
2.4.4 Stivettregler og skilting .....	32
<b>3.0 Kvalitativ metode</b> .....	<b>36</b>
<b>3.1 Utvalget</b> .....	<b>36</b>
<b>3.2 Intervju som metode</b> .....	<b>38</b>
3.2.1 Intervjuet .....	39
3.2.2 Transkribering.....	40
<b>3.3 Analyse</b> .....	<b>40</b>
3.3.1 Fenomenologi og hermeneutikk.....	41
3.3.2 Forsker i eget miljø.....	42
<b>3.4 Reliabilitet og validitet</b> .....	<b>43</b>
<b>3.5 Etikk</b> .....	<b>45</b>
<b>4.0 Analyse og diskusjon</b> .....	<b>47</b>
<b>4.1 Forholdet mellom stisyklister og vandrende</b> .....	<b>47</b>
4.1.1 Gnisninger og lite nyanser i media .....	47
4.1.2 En hyggelig stemning i skogen .....	48

4.1.3	Problematisk nærrområde for mange mennesker .....	51
<b>4.2</b>	<b>Konfliktområder.....</b>	<b>53</b>
4.2.1	Problematisk søken etter skogens ro .....	53
4.2.2	Terrengslitasjen på stien.....	57
4.2.3	Fart, en fare på grus og på sti .....	61
<b>4.3</b>	<b>Virkemidler .....</b>	<b>65</b>
4.3.1	Holdningsarbeid .....	66
4.3.2	Tilrettelegge og kloppe stien.....	67
4.3.3	Anbefalte og attraktive stier .....	70
<b>5.0</b>	<b>Avsluttende resultater .....</b>	<b>77</b>
5.1	Forholdet mellom stisyklister og vandrere i marka? .....	77
5.2	Hva er så de sentrale konfliktområdene? .....	78
5.3	Virkemidler for å bedre forholdet fremover? .....	80
	<b>Kildeliste .....</b>	<b>83</b>
	<b>Vedlegg.....</b>	<b>89</b>
	Vedlegg 1 .....	90
	Vedlegg 2 .....	92
	Vedlegg 3 .....	94
	Vedlegg 4 .....	96

## 1.0 Innledning

*Striden om stien* prydet forsiden av *Terrengsykkel* nr.49. (Ørslie, 2014 a), *Syklisten ødelegger for stilhet og ro* var en overskrift i *Dagen* Næringsliv (Kleiven, 2014). I Aftenposten debattinnlegg kom det frem at *Skogsstiene ødelegges* (Nordby, 2013), noe som skyldtes syklingen på stiene. Stisykling i Oslomarka har de siste åren skapt flere overskrifter i media om ødeleggelse og konflikter. Mitt ønske med denne oppgaven er derfor å bidra til en dypere forståelse for hvordan stisykling i Oslomarka oppleves av erfarne markabruker, både syklister og vandrere. Jeg ønsker å få frem likheter og ulikheter hos de to brukergruppene sine opplevelser av markabruk og konkretisere sammenfall og ulikheter i motivasjon for bruken, brukerforhold mellom brukergruppene og ikke minst potensielle virkemidler for fremtidig markabruk som kan bedre forholdet.

Friluftslivet står sterkt som den desidert største folkeaktiviteten og blir bedrevet av to tredjedeler av befolkningen (Brevik og Rafoss, 2012). Gjennom tiden har friluftslivet i Norge vært i endring fra de tradisjonelle aktivitetene som turgåing, fiske m.m., til en mer moderne bruk, hvor blant annet sykling i naturen har hatt en økning (Bischoff og Odden, 2000). I rapporten til Brevik og Rafoss (2012) er sykling til tur eller jobb, og som trening, to av de åtte store folkeaktivitetene her til lands.

De siste årene har stier, som før nesten ble bare brukt av vandrere, blitt mer og mer brukt av terrengsyklistene og stisyklistene. Som Hansson (2014) skriver på ut.no: *Stiene er ikke lenger bare trafikkert av fotgjengere. Å sykle er blitt en populær og utfordrende måte å leke seg over skog og hei*. Tilveksten av syklister på stiene har også skapt debatter om bruken av skogen. I 2013 lå det et forslag hos fylkesmannen i Oslo og omegn om å verne enkelt områder i Oslomarka. Forslaget foreslo å stenge syklister ute fra nærmere angitte områder. Fylkesmannen valgte ikke å etterkomme forslaget (Mellingsæter, 2013). Forslag om restriksjoner og separering har til stadighet vært oppe i mediene gjennom artikler og debattinnlegg, hvor det hevdes at syklistene skaper problemer med slitasje og ødeleggende forstyrrelse av fred og ro, trekkes frem. I *Terrengsykkel* (nr.49) ble det skrevet en flere sider lang artikkel om sykling på stiene. Artikkelen beskriver en usikker fremtid for sykling med tanke på hvor det blir lov og ikke lov å sykle (Ørslie, 2014b).

Min personlige opplevelse som markabruker, både til fots og på sykkel, er at situasjonen ofte virker overdreven i media. Min egen opplevelse av konflikt mellom brukerne samsvarer derfor ikke med det som fremmes i media. Dette er mye av min personlige motivasjonen for studiet, å finne ut hvilken opplevelse av brukerforholdet som er reel. Jeg har fra før skrevet en bachelor om stisyklistenes ønsker av en sti sammen med Knut Myking (2013). Gjennom det arbeidet gjorde vi funn som viste at stisyklistenes mål er opplevelser i naturen og en levendegjøring av at veien er målet. Vi fant også at det er gjort svært lite forskning om emnet her til lands.

Mye av bakgrunnen for denne avhandlingen ligger i all presseoppmerksomhet temaet ”vandrere og syklister i marka” har fått de siste årene. Gjennom pressen har det kommet frem diskusjoner og påstander om blant annet slitasje på stier etter syklingens inntog på stiene. I innlegget *Kort sagt* i Aftenposten (08.05.13) trekker Tunold (2013) frem flere punkter som større slitasje fra syklister, konfrontasjoner og separering. Tunold (2013) foreslår rødmerkete stier for syklister og blåmerket for vandrere. Presseoppslagene dreier seg i stor om følgende temaer; Slitasje av stiene – det er skrevet flere innlegg om hvordan slitasjen på stiene har blitt verre etter syklistene begynte å bruke de smale stiene (Nordby, 2013 og Tunold, 2013). Ødelagte turopplevelser – grunnet støy og møte med raske syklister ødelegger dette for turopplevelsen til vandrerne (Falk, 2014, Kleiven, 2014 og Tunold, 2013). Separering – det er kommet frem flere forslag om vern av deler av marka som kan gi forbud mot sykling og separering som deler løypenettet mellom syklister og vandrere (Kleiven, 2014 og Tunold, 2013).

Det er fortsatt lite med nasjonal forskning om terrengsyklister, selv om det finnes noe, som Skår, Odden og Vistad, (2008). Forskningsmessig har vi lite kunnskap om det reelle konfliktnivået i Oslomarka, og samfunnsmessig mangler en kunnskapen for videre håndtering av den nye brukeraktiviteten stisykling i marka. Mediedekningen sykling i marka får gir et bilde på hvilket samfunnsaktuelt tema dette er. Med denne oppgaven ønsker jeg å kunne bidra med ny kunnskap og dypere forståelse til samfunnet, om relasjonene mellom brukergruppene i marka og potensielle virkemidler til fremtidig bruk.

## 1.1 Problemstilling

Jeg ønsker å drøfte forholdet mellom syklistene og vandrere i Oslomarka, med spesielt fokus på stisyklistere. Det fremstår gjennom media at det er en brukerkonflikt i marka mellom stisyklistene og vandrerne. Derfor vil jeg finne ut hvordan forholdet mellom stisyklistere og vandrere virkelig oppleves. Om det er noen konflikter mellom partene, hva er i så fall de sentrale konfliktområdene, og hvilke tiltak det tenkes en kan gjøre for å bedre forholdet. Dermed lyder problemstillingen i dette studiet som følger:

***Hva kan gjøres for å bedre forholdet mellom stisyklistere og vandrere i Oslomarka i tiden fremover?***

For å svare på denne problemstillingen har jeg satt opp tre underproblemstillinger for komme i dybden av hovedproblemstillingen.

1. *Hvordan oppleves forholdet mellom stisyklistere og vandrere i marka?*

Først må det avklares hvordan forholdet mellom stisyklistere og vandrere oppleves, for å avklare om det er noen konfliktflater og behov for tiltak fremover.

2. *Hvis konflikter identifiseres, hva er så de sentrale konfliktområdene?*

Med denne underproblemstilling ønsker jeg å få en dypere innsikt i identifiserte konflikter og bakgrunnen for konflikten(e) tilknyttet stisyklingen i Oslomarka, om det er noen.

3. *Hvilke virkemidler kan ha størst potensial for å bedre forholdet mellom vandrere og stisyklistere i marka fremover?*

Med dette spørsmålet er ønsket å finne ut om det eventuelt bør tas i bruk noen form for virkemidler eller tilretteleggingstiltak for videre stisykling i Oslomarka, og som også kan minke eventuelle konflikter.

For å avgrense oppgaven og sikre en rett forståelse av problemstillingen, må enkelte begreper avklares. Med *vandrere*, menes brukere som brukere hovedsakelig bruker bena. Det vil si at dersom en informant løper mye i marka blir han kategorisert som vandrere i denne studien. Det er forholdet mellom vandrere og *stisyklistene* dette studiet ønsker å få en dypere forståelse av. Stisykling er en sykkelform som hovedsakelig

foregår på smale stier fremfor tilrettelagte grusveier. En dypere redegjørelse for begrepet stisykling kommer i første delen av teorikapittelet.

## **1.2 Oppbygning av oppgaven**

For å sikre et valid svar på den valgte problemstillingen vil jeg etterstrebe å gjøre denne oppgaven så transparent som mulig, og presentere studiets valgte teori og metode. Jeg vil fremlegge empiri, analyse og diskusjon av funnene, og til slutt fremme og begrunne tanker/forslag om videre forskning.

I teorikapittelet vil først Osloomarka kort presenteres, før en grundig diskusjon rundt begrepet stisykling. Dette for å gi leseren en bedre forståelse om temaet som vil bli studert i denne oppgaven. Videre vil eksisterende kunnskap om vandring og sykling i natur og ulike motiv knyttet til friluftsliv presenteres. Deretter diskuteres konflikter mellom vandrere og syklister i naturen ved hjelp av sentrale teoretiske begrep knyttet til denne type konflikter. Enkelte tema som har vist seg å kunne være problematiske, så som slitasje, vil komme frem i denne delen. Til slutt vil konfliktdempende og stiforbedrende tiltak presenteres i teoridelen.

Metodekapittelet vil gjøre rede for min fremgangsmåte og metodevalg gjennom studiet. Det vil komme frem hvilke valg som er gjort med tanke på datainnsamling, valgmetode av informanter og analysemetode. Ved å redegjøre for dette får leseren et innsyn og en mulig forståelse for hvorfor studiet har kommet frem til funnene som er gjort.

Den største delen av oppgaven tar for seg empiri, analyse og diskusjon av sakskomplekset opp mot valgt teori. Her vil informantenes opplevelser og meninger, inklusiv direkte sitat, trekkes frem for sammenligning og diskusjon mot teorier. For å besvare oppgaven vil temaene fra problemstillingen bli tatt opp igjen og være styrende for hva som trekkes frem av intervjuene.

Til slutt vil studiets funn og resultater presenteres, med en behovsvurdering av fremtidig forskning som bør gjøres rundt temaet stisykling i marka.

## 2.0 Teori

I teorikapittelet vil det gjennomgås teorier som kan belyse oppgavens problemstillinger, og skape en forståelse for informantenes syn og opplevelser. For å gi en kontekst til empirien jeg senere skal presentere vil jeg først si litt om Oslomarka som bruksområde for ulike typer friluftsliv. Deretter vil jeg belyse og definere terrengsykling og mer spesifikt stisykling som begrep. Jeg vil så se nærmere på motivasjonen til de mennesker som velger å gå eller sykle på tur i skog og mark. Dette vil forhåpentligvis gi et innblikk i forskjeller og likheter mellom to ulike grupper brukere av marka.

Konflikt er et sentralt begrep i denne oppgaven. Ulike typer konflikter diskuteres og mulige årsaker til konflikter mellom syklister og vandrere fra tidligere studier presenteres. Deretter vil mulige tiltak som kan dempe kjente konflikter, og bedre forholdet mellom syklister og vandrere bli presentert. De ulike typene konflikter kan med fordel knyttes til ulike typer tiltak. Samlet sett ønsker jeg dermed at teorien skal fungere som en forståelsesramme for den videre empiriske analysen.

### 2.1 Oslomarka

Oslomarka er et fellesbegrep for skogsområdene som ligger rundt Oslo og inkluderer Vestmarka, Krokskogen, Bærumsmarka og Kjekstadmarka i vest, Nordmarka i nord, Lillomarka, Gjelleråsen og Romeriksåsene i nordøst, Østmarka, Sørmarka og Gaupesteinsmarka i sørøst (Thorsnæs og Tvedt, 2009). Dette er populære bruksområder for Osloregionens innbyggere. Marka inneholder mye småkupert skogsterreng med store og små vann. Marka har stort mangfold av merkede skiløyper og stier, med høy tetthet av skogsveier opparbeidet for skogsdrift. I 2009 ble det vedtatt en egen lov om vern og forvaltning av naturområdene i Oslomarka; Markaloven (Thorsnæs og Tvedt, 2009). Formålet med denne loven er å:

*... fremme og tilrettelegge for friluftsliv, naturopplevelse og idrett. Loven skal sikre markas grenser og bevare et rikt og variert landskap og natur- og kulturmiljø med kulturminner. Det skal samtidig tas hensyn til bærekraftig bruk til andre formål.* (Markaloven, §1)

Loven skal fremme og tilrettelegge for friluftsliv. I denne sammenheng dekkes stisykling av begrepet friluftsliv og friluftslivloven. Markaloven åpner for muligheten til å utvikle regler for å regulere hensynsfull bruk av marka. Markaloven og dens reguleringer skal bidra til et velfungerende friluftsliv, og utvikle et godt forhold mellom ulike brukere, og herunder avverge mulige konflikter. Markaloven gir også muligheter til å verne deler av marka mot drift, hvis naturen gir særskilte naturopplevelser for friluftslivet (Bugge og Reusch, 2014).

Deler av Osloomarka er privateid. I og med at arrangement som friluftsmøter og idrettsstevner kan føre til skade eller ulemper på privat grunn, kreves samtykke fra grunneier for å kunne gjennomføre arrangement (Friluftslivloven, §10). Friluftslivloven gir syklist og vandrere rett til å ferdes på merkede og umerkede stier i utmarka, uavhengig av om det er på kommunal eller privat grunn. Friluftslivloven krever god oppførsel blant brukerne. Ved ferdsel eller opphold på annen mands grunn skal en opptre hensynsfullt og varsomt, så det ikke fører til skade eller ulempe for eier eller andre brukere. En plikter også å ikke etterlate seg stedet i en tilstand som sjenerer andre. Brukere som oppfører seg hensynsløst eller påfører skade på eiendommen kan vises bort (Friluftslivloven, §11).

Markaloven setter vilkår for kommunal tillatelse til å anlegge nye stier og løyper i marka. Merking av eksisterende stier og løyper med vanlig med blå- og rødmerking, og likeledes nødvendig rydding av vegetasjon som gjøres uten terrenginngrep, er ikke definert som tiltak, og kan dermed gjøres uten kommunal tillatelse. Mindre tiltak som vedlikehold av stiene, fjerning av stubber og stein, samt små enkle tiltak for å bedre drenering for å hindre videre skade, kan også utføres uten søknad (Bugge og Reusch, 2014).

En undersøkelse fra 2011 (Dalen), gjennomført for å kartlegge bruken av Osloomarka viser 5% økning i bruk fra 81% i 2004 til 86% i 2011 av den voksne befolkningen i Oslo brukte marka i 2011. Nordmarka og Østmarka er de to områdene som er mest brukt. Å kunne gå turer til fots, på ski, oppleve stilhet og ro og kunne drive fysiske aktiviteter eller trimme, er de dominerende grunnene for at folk bruker marka (Dalen, 2011). For halvparten av brukerne var det viktig å kunne sykle på skogsveiene i kommuneskog. For 36% av brukerne var det viktig å kunne sykle på stiene og i



terrenget (Dalen, 2011). Markabrukerne er hovedsakelig ute ukentlig eller månedlig. Helgene og spesielt søndagen er dager med størst utfart (Dalen, 2011 og Hagen, 2013).

## **2.2 Terrengsykling**

Den menneskedrevne tråsykkelen kan fra sin opprinnelse kalles en terrengsykkel. Da sykkel ble introdusert i Europa, og senere i USA, var det lite vedlikeholdte veier. En måtte sykle på stier og veier med jord og grus som underlag, noe vi i dag kaller terrengsykling. Den moderne terrengsykkelen ble likevel først utviklet av entusiaster på 1970-tallet i California, USA. Entusiaster som ville ut av det urbane miljøet og oppsøke et mer helsefremmende miljø (Ruff og Mellors, 1993 og Webber, 2007).

Den moderne terrengsykkelen kom først i starten av 1980-tallet til Norge og England, hvor den først ble sett på som en mote-gjenstand. Terrengsykkelen ble fort sosialt akseptert å eie, og ble en gjenstand som kunne gi den ultimate frihet til å nå utover i den åpne natur (Ruff og Mellors, 1993).

I Norge har tilslutningen til terrengsykkel som friluftslivsaktivitet økt gradvis og blir sett på som en av de moderne friluftslivsaktivitetene som har blomstret opp og kommet for å bli (Odden, 2008). Hovedsakelig er det den yngre delen av befolkningen som tiltrekkes av aktiviteten (Odden, 2008). Odden (2008) skriver at de nye formene for friluftsliv, som terrengsykling, ville ha en vekst av deltakere i fremtiden. Dette er noe som en ser i dag, både når en trekker inn i skogen eller ser i mediene, hvor syklistene i skog og marka oftere kommer til syne. Ser en på den fysiske aktiviteten blant befolkningen i Norge er friluftsliv, herunder sykling, blant de mest brukte fysiske aktivitetsformene (Breivik og Rafoss, 2012).

I følge Taylor (2010) vil vandrerne forbli den dominerende forbrukergruppen av naturen, men behovene til terrengsyklistene, gjennom populariteten til terrengsyklingskultur, blir stadig mer anerkjent. Fremveksten av terrengsykling kan sees som et skifte fra å bruke naturen for å fremme følelsen av harmoni, til et fokus på personlig prestasjon og ytelse, hvor naturen bli konsumert i en mer fysisk og konsentrert måte (Taylor, 2010).

### 2.2.1 Definerings av sykkelformene

For å kunne forstå forholdet mellom stisyklister og vandrere, må en først forstå begrepet stisykling og dens kontekst. Først må en se til begrepet terrengsykkel ut fra et bredt perspektiv, og hvordan den har utviklet seg gjennom tiden. Utviklingen går både på hva begrepet innebærer og hvilket utstyr som brukes. Taylor (2010) viser til flere definisjoner av selve terrengsykkelen, som at sykkelen må være kraftig og tung for å tåle bruken, sykkelen må ha flere gir og demper foran og kraftige dekk, eller at sykkelen skal ha lette rammer og mye annet utstyr. Bare å formulere hvordan en terrengsykkel ser ut er vanskelig, - mye grunnet spesialiseringen som har utviklet seg innenfor terrengsykling. Odden (2008) viser til hvordan terrengsykling er en spesialisering av aktivitetene tursykling gjennom sin modell:

Tursykling → Terrengsykling → Downhillsykling (Odden, 2008)

I dagens samfunn har det oppstått flere former for spesialisering av terrengsykling, og uttrykket terrengsykling må sees på som et paraplybegrep for all sykling utenfor asfaltveier (Norges Organisasjon for Terrengsykling - NOTS, 2007a og Skår et. al., 2008). Gjennom de siste års utvikling har det oppstått mange underdisipliner av terrengsykling. Det er likevel en stor overlapp mellom kategoriene og mange menneskers sykling omfatter kanskje flere varianter, mye avhengig av innstillingen til selve syklisten (Taylor, 2010).

Siden terrengsykkel som begrep kan være ganske bredt og inneholder flere former som kan overlappe hverandre så jeg nytten av en figur om kan gi et bilde av terrengsyklingen og dens fenomener. Derfor har jeg laget en egen beskrivende figur om terrengsyklingen og dens typer som bygger på teorier og definisjoner fra flere organisasjoner og publikasjoner (NOTS, 2007a, Odden, 2008, Skår, Odden og Vistad, 2008, Sykkelrapport, 2014 og Taylor, 2010,):



### **2.2.2 Stisykling**

Fokuset i denne avhandlingen vil være rettet mot fenomenet stisykling. Stisykling er mer utfordrende sykling enn tradisjonell terrengsykling som grus- og rittsykling, kalt cross-country internasjonalt (Taylor, 2010). Stisykling foregår hovedsakelig på en smalere sti eller singletrack, smale traktorveier eller dyretråkk utenfor tilrettelagte grusveier. Stiene inneholder naturlige elementer, hvor det kan være gjort mindre tilrettelegging. Tilrettelegging for å gjøre stiene mer fremkommelige, så som klopper over myrer eller andre elementer, kan by på forskjellige utfordringer hos syklisten.

Stisykling er et voksende og ungt fenomen i Norge. I kjølvanet har det oppstått blader, festivaler, guider, stibyggere og organisasjoner tilknyttet fenomenet, ved siden av utstyrsutvikling som er konstruert for bruken. Stisykling kan sees på som enkelt friluftsliv for en ny generasjon friluftsfolk (Ørslie, 2014b).

Terrengsykling vil i denne oppgaven være et paraplybegrep som dekker all sykling som forgår i marka. Grussykling er sykling som i all hovedsak skjer på tilrettelagte grusveier. Som nevnt tidligere er det likevel viktig å ha med seg at det forekommer store overlapp mellom sykkelformene, avhengig av innstillingen til syklisten (Taylor, 2010).

### **2.3 Vandrere og syklisters motivasjon**

I etterfølgende teoridel vil ulike motiv og opplevelser blant både terrengsyklister og vandrere drøftes. Med dette ønsker jeg å gi leseren et bilde av viktige grunner for bruken av marka hos begge brukergruppene. Kunnskap om likheter og ulikheter i bruk av marka hos vandrere og terrengsyklister, kan være til hjelp for å forstå forholdet mellom de to brukergruppene. En slik gjennomgang av tidligere studier kan dermed bidra til å forstå bedre *hva som kan gjøres for å bedre forholdet mellom stisyklister og vandrere i Oslomarka fremover*, før perspektivene fra denne studiens informanter blir analysert og diskuteres opp mot tidligere funn.

Motivasjonen til vandreren er ganske godt dekket av nasjonale studier som har sett på opplevelser og følelser på stien, egnet for å forstå motivasjonen i et nasjonalt perspektiv og lokalt tilknyttet bruk av Oslomarka. Men når det kommer til studier om stisykling

foreligger det få studier. Dette henger nok sammen med at stisykling er et relativt ungt fenomen i både norsk og internasjonal sammenheng. Denne studien vil i hovedsak bruke studien fra Taylor (2010), som omfatter flere sykkelformer, men hvor en finner igjen "*trail riding*" som en av flere sykkelformer inkludert i studien. Siden Taylor (2010) ser på flere former for sykling vil den analyse av syklistens motivasjon gjelde for terrengsyklister.

### **2.3.1 Motivasjon for vandring og terrengsykling i naturen**

I Norge driver 9 av 10 med en form for friluftsliv som for eksempel fotturer, ski, sykkel og fiske i skog og mark (Wergeland, 2009). Brukers motivasjon hjelper oss å forstå hvorfor folk engasjerer seg i fritidsaktiviteter på den måten de gjør. Motivasjonen er ikke endimensjonal. Tilsynelatende sprikende motivasjon kan samtidig bli oppfylt i samme aktivitet. Kombinasjonen av å ville utforske landskapet og å søke etter spenning, er funnet å være viktige motivasjoner for terrengsykling, - selv på den samme turen (Taylor, 2010).

I den norske befolkningen er det ett gjennomgående trekk å ønske seg vekk fra mas og stress, komme seg ut i frisk natur, og bort fra støy. Disse trekkene er viktig motivasjon for turgåere (Dalen, 2011 og Wergeland, 2009). Å kunne gå tur og oppleve naturens stillhet og ro, er de to viktigste motivasjonene for Oslobefolkningen til bruk av marka (Dalen, 2011). Naturopplevelsen er svært subjektiv og avhenger av flere faktorer som påvirker oss i møte med naturen. Kvaliteter ved naturen er med på å utløse følelser hos vandreren. Skiftende elementer i naturen understreker kvalitetene i naturmiljøet, dette får betydning for den følelsesmessige relasjonen som skapes. Naturen tillegges også kvaliteter fra egne erfaringer og med bakgrunn fra en felleskulturell forståelse, for eksempel barndommens landskap, eller landskaper som gir trygghet versus utrygghet (Bischoff, 2012).

De menneskelige følelsene er vesentlige faktorer i møtet med naturen. Naturopplevelsen virker å bli sterkt påvirket av sinnsstemning, forventningene og følelsene en tar med seg på tur. Måten vi tar inn inntrykkene fra naturen er avhengig av den sinnsstemningen vi har i situasjonen. Dette er noe som påvirker hvordan vi tolker og opplever naturen. Det kan tyde på at en ubevisst søker mot natur som gjenspeiler sin egen sinnsstemning

(Bischoff, 2012). I Norge og Oslo er naturopplevelsen og stillheten og roen i skog og mark viktige grunner for å være ute i skogen (Dalen, 2011 og Wergeland, 2009). I Osломarka er dette de to viktigste grunne blant brukerne til å oppsøke marka. Dette er viktigere for eldre enn for unge brukere, og viktigere for kvinner enn menn (Dalen, 2011).

Blant syklistene er gleden over å gjøre noe nytt eller oppdage et annet sted, inklusiv den spenningen som dette kan gi, den grunnleggende motivasjon for sykling. Opplevelsen av nye steder er en fremtredende motivasjon for terrengsykling. Jakten på noe nytt kan også tilfredsstillere andre motivasjoner for å sykle, så som for eksempel søken etter eventyr eller nye utfordringer. Å ha det moro, gir en positiv, stimulerende følelse av å ha en god opplevelse, og er utvilsomt en motivasjon for deltakelse i terrengsykling (Getz og McConnell, 2014, Taylor, 2010 og Webber, 2007).

En viktig pådriver er det faktum at terrengsykling blir sett på som en utmerket form for mosjon, gjennom fysisk aktivitet (Getz og McConnell, 2014). Terrengsykling kan også være et middel til en mental avkobling, hvor mentalt velvære og fysisk aktivitet er relatert til hverandre. Å komme vekk fra hverdagen og ut i naturen gir dessuten mentalt velvære (Taylor, 2010 og Skår et. al., 2008).

Det har også vært en økning i befolkningen som motiveres av fysiske grunner, som å få trim og komme i bedre fysisk form gjennom markabruk (Dalen, 2011 og Wergeland, 2009). I Osломarka er fysisk aktivitet og trim den tredje viktigste faktor for å bruke marka. Denne motivasjonsgrunnen har hatt en økning på 5% fra 2004 (77%) til 2011 (82%), målt i prosent av andel brukere som oppgir dette som viktig når en oppsøker skogen. Fysisk aktivitet og trim er viktigere for de unge enn de eldre, samtidig som dette er viktig for flere menn enn kvinner (Dalen, 2011).

Sosial motivasjon, gjennom å oppleve og dele turen med andre er viktig for syklisten. Å møte andre underveis på turen, og føle tilhørighet til et samfunn som syklist, gir bidrag til syklistens sosiale motivasjon. Møte med vandrere har ingen negativ påvirkning, siden de er anerkjente brukere av naturen opp gjennom tidene (Taylor, 2010 og Webber, 2007). Å føle en tilknytning til stien og føle seg velkommen blant andre er også et viktig sosialt aspekt for syklisten (Webber, 2007). Det er derfor en motsetning i at

moderne friluftaktiviteter legger mindre vekt på det sosiale verdier enn tidligere, spesielt blant ungdom (Bischoff og Odden, 2000).

Det sosiale er også en motiverende faktor hos de norske vandrere. Å være sammen med venner og familie er viktig for over halvparten av befolkningen (Wergeland, 2009). Det sosiale er en enda viktigere faktor i Oslo, hvor 74% av brukerne er i marka sammen med venner eller familie. 46% bruker marka alene. Av disse er det flere som bruker marka både med andre og alene (Dalen, 2011). Mer tradisjonelle turbrukere, kalt høypurist brukere i Hagen (2013) sitt studie, foretrekker derimot å være alene. Disse trekker ut i Marka på stiene, vekk fra det tilrettelagte og ønsker å slippe å møte på andre under turen.

Det er svært mange likheter mellom vandrende og syklende i naturlig terreng. Et tydelig skille mellom syklistens motiver for sykling i forhold til motivene for vandring, er mestring og utfordring. Mestring og utfordring er nøkkelkomponenter for stisyklisters motivasjon. Utfordringer som kan komme i flere former langs turen, og som kan utfordre syklisten både mentalt og fysisk. Å mestre disse utfordringene er en stor motivasjon for syklistene (Taylor, 2010, Skår et. al., 2008 og Webber, 2007). Likevel kan utfordringene virke negativt på motivasjonen, hvis de ikke lar seg mestre. Som ved fall eller opplevelsen av å ikke klare å passere en hindring (Taylor, 2010).

Omfang av ønske om å oppleve risiko er variabelt blant syklistene. Risiko må sees i sammenheng med utfordringene en står ovenfor, hvor risiko og kompetanse møtes. En optimal opplevelse av aktiviteter beskrives ofte som en *flow*-tilstand eller en opplevelse av flyt. Flow er ikke motivasjon alene, men et velkomment bi-produkt av spennende, utfordrende eller risikabel sykling (Taylor, 2010). Spenning er en følelse som blir beskrevet som en av de viktigste motivasjonene. Spenningen blir beskrevet som et tillegg til opplevelsene en får ved å vandre (Taylor, 2010). Blant vandrerne i Norge er det få som motiveres av spenning, men det er likevel en økning fra 1992 til 2009 i befolkningen som lar seg motiveres av spenning på tur (Wergeland, 2009).

Naturen og dens omgivelser kan være rammen for søken etter spenning, men også være noe terrengsyklistere kan nyte, på lik linje som tradisjonell aktiviteter. Terrengsykling gjør det mulig å kombinere mange av elementene ved fotturer - utforske naturen og

besøke nye steder - sammen med følelsen av fart og avstand - i én aktivitet (Taylor, 2010). Terrengsyklister virker å verdsette de tradisjonelle verdiene på linje med tradisjonelle friluftslivsaktiviteter, så som verdsettelse av naturen (Skår et. al., 2008).

### 2.3.2 Stiens kvaliteter

Det er mange likhetstrekk mellom syklist og vandrers motivasjon for bruk, samtidig som en finner motivasjonsgrunner hos syklisten som ikke er særlig tilstede hos vandreren. Syklisten og vandreren deler stien, og stiens kvaliteter spiller inn på brukerens opplevelser. Menneskelige følelser er viktig for hvordan stier oppleves, ulike mennesker og ulike brukere av stier føler likevel ofte det samme om stien. Det er her snakk om følelser og ikke meninger (Parker, 2004). Parker presenterer fire grunnfølelser som påvirker opplevelsen av stien:

- Sikkerhet. Føles det trygt å gå på stien? Mennesker ønsker å kunne håndtere risiko og samtidig kjenne seg trygge.
- Effektivitet. De som ferdes på sti ønsker å 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 skal kunne få frem alle disse følelsene hos brukerne (Parker, 2004).

Stiens kvaliteter har vesentlig betydning for relasjonen som skapes mellom brukeren og omgivelsene. Kvaliteten ved en sti kan gi en følelse av trygghet og fellesskapsfølelse, samtidig som den skal gi en opplevelse av muligheter. Muligheten til å komme seg frem til nye steder, oppleve noe nytt og kunne komme seg frem i ett vanskelig terreng. Dette skaper muligheter for ulike opplevelser enten en går, løper eller sykler (Bischoff, 2012).

Som grunnleggende for det menneskelige perspektiv, fremheves naturlige former og linjer som finnes overalt i naturen. Kvaliteter som er visuelt viktige for mennesket (Parker, 2004). Mennesket er tiltrukket av å ferdes langs kanter, ankerpunkter og innramminger. Bekker, eller skiller mellom skog og eng, er eksempler på naturlige kanter i naturen. Ankerpunkter kan være et stort, ensomt tre, en stor kampestein eller en



foss. Selve innrammingen kan komme frem via høye trær på hver side av stien, som gir følelsen av å gå i en gate. Tydelig merking av stien gir følelsen av å være på ett spor. Kanter, ankerpunkter og innramminger plasserer stien naturlig i terrenget. Dette gir mennesker et intuitivt grunnlag for å ferdes der de gjør. Kanter, ankerpunkter og innramming inviterer også til utforsking, pauser og inntrykk fra naturen (Parker, 2004).

”Den smale sti” har flere meninger, men er også et uttrykk som passer for stiene hvor stisykling i hovedsak bedrives. Begrepet den smale sti er hentet fra Bischoff (2012) som beskriver at stien skaper nærhet til naturen og knytter oppmerksomheten til de nære naturomgivelsene. Noe som senker vandrers tempo. Stien ligger naturlig i landskapet og skaper en vekslende gangrytme. Oppmerksomheten blir rettet mot de nære omgivelsene, og fokus veksler mellom det nære og fjerne i naturen. Dette er til stor kontrast til brede tilrettelagte tur og skogsveier, som består for det meste av et grusdekke. Den brede stien flytter fokuset fremover, noe som gir en større distanse til omgivelsene. Gangrytmen er jevn og tempoet er høyere. Fokuset og oppmerksomheten er også ofte rettet på annet enn selve turen og naturen rundt (Bischoff, 2012).

Beskrivelsen av den smale sti sammenfaller med de kvalitetene en syklist ser etter og motiveres av (Taylor, 2010). Internasjonalt brukes begrepet *singletrack* som angivelse av den smale sti for terrengsykling. Singletrack er betegnelsen som er mest brukt som angivelse av stisyklistens fortrukne sti/trassé. (Taylor, 2010). Begrepet brukes også naturlig i sykkelmiljøene og tidsskrifter rundt stisykling her til lands. International Mountain Bicycling Association – IMBA (Felton, 2004) definerer singletrack å være en ferdselsåre med kun en fil. De fleste stientusiaster, både vandrere og syklister ønsker en nær forbindelse til natur, noe singletrack og den smale sti tilbyr, bedre enn brede spor. Singletrack senker farten til syklister ved at singletrack, så vel som den smale sti, er smal og kronglete, som den smale stien, men den kan gi opplevelsen av større fart på grunn av nærheten til naturen rundt stien (Felton, 2004).

Oppsummeringsvis kan en se at Vandrere og syklisters motivasjon har flere likhetstrekk, som fysisk aktivitet og ønsket om å komme seg vekk (Bischoff, 2012, Dalen, 2011, Getz og McConnell, 2014, Taylor, 2010, Skår et. al., 2008, Webber, 2007 og Wergeland, 2009). Vandrernes primære ønske om naturopplevelse (Bischoff, 2012, Dalen, 2011 og Wergeland, 2009) finner en igjen hos terrengsyklisten. Syklistene vil i

tillegg ha utfordringer, spenning og mestring (Taylor, 2010, Skår et. al., 2008 og Webber, 2007). Sistnevnte motivasjonsgrunner er lite til stede blant vandrere (Dalen, 2011 og Wergeland, 2009). Både vandrere og stisyklistere søker den gode følelsen og relasjonen en får med naturen i bruk av de samme smale stiene (Bischoff, 2012, Felton, 2004, Parker, 2004 og Taylor, 2010). Selv om syklistere og vandrere har mange sosiale likheter og motiver for å bruke stiene, er det også ulikheter dem imellom. Vandreren og syklisten knytter flere like relasjoner til de smale stiene. En klargjøring av syklistens og vandrers motivasjonen kan bidra til å forstå forholdet og konfliktene dem imellom.

## **2.4 Konflikter**

Halvparten av Oslomarkas brukere har en eller flere ganger i løpet av ett år fått redusert turgleden på grunn av syklistere med stor fart (Dalen, 2011). Med mange brukere i marka er det også ulike behov, til ulike tider og situasjoner (Hagen, 2013). En tilvekst av syklistere har ført til økt konflikt mellom syklistene og vandrerne i marka skal en tro medieoppslag og oppslag på internett (Sykkelrapport, 2014). Hvorvidt det er en konflikt i Oslomarka vil bli drøftet med støtte i teorier om hva en konflikt er, og hva som skaper konflikten mellom de to brukerne. Der konflikt identifiseres vil oppgaven drøfte hvilke virkemidler som kan bidra til å dempe konflikten(e). Målet er å skape en forståelse for hvordan forholdet mellom syklistere og vandrere er, og hvilke tiltak som kan bedre forholdet. Derfor vil det videre presenteres teorier som omhandler konflikter, slitasje som konfliktområde og tiltak for å håndtere konfliktene.

### **2.4.1 Konflikt mellom syklende og vandrende**

En konflikt kjennetegnes ved at to eller flere parter har mål, verdier og behov som ikke er forenlige, og er til hinder for at motparten får realisert sine interesser (Gjøsund og Huseby, 1998). En fysiske tilstedeværelse av en person eller gruppe kan forstyrre målene for en annen person eller gruppe som fører til konflikt. Det kan også oppstå konflikt gjennom forskjeller i sosiale verdier hos brukere med ulike holdninger og verdier (Carothers, Vaske og Donnelly, 2001 og Gjøsund og Huseby, 1998). Konflikt kan oppstå selv om det ikke er direkte kontakt mellom partene. Konflikten er ofte en enveiskonflikt, hvor for eksempel vandrerne plages av syklistene, mens syklisten opplever samme situasjon uproblematisk. Noe som resulterer i at det også blir opplevd

mer konflikter knyttet til sykling, enn til vandring (Carothers et. al., 2001 og Gjørund og Huseby, 1998).

Konflikter kan deles inn i to kategorier, mellommenneskelige og sosiale konflikter. Mellommenneskelige konflikter mellom turgåere og terrengsyklister er oftest relatert til uhensiktsmessige handlinger (Carothers et. al., 2001). Slike uhensiktsmessige handlinger kan for eksempel vær ubehagelige overraskelser når syklisten kommer brått på vandreren, spesielt bakfra. Andre eksempler er fart, mangel på høflighet, trengsel, eller følelsen av utrygghet og sikkerhetsmessige bekymringer. Selv om sykling kan føles sikkerhetsmessige truende, er kollisjoner og uhell en sjeldenhet (Carothers et. al., 2001, Walker og Shafer, 2011, og Webber, 2007). Konflikt oppstår gjerne i miljøer hvor det er flere ulike aktører på samme område. Eksempel på slike konflikter kan være mellom kajakkpadlere og motorbåter, jegere og ikke-jaktende og skikjørere og snowboardere. Mellommenneskelig konflikt er altså ikke ”spesielt” for situasjonen mellom syklistene og vandrere (Carothers et. al., 2001).

Sosiale konflikter oppstår ved ulike verdier og holdninger (Carothers et. al., 2001). Det kan oppstå sosiale konflikter mellom terrengsyklister og vandrere som kanskje kommer av ulike verdier knyttet til bruk av marka. Vandreren representerer en tradisjonell friluftslivsaktivitet, mens terreng- og stisyklisten vil representere en ny, ikke-tradisjonell form for aktivitet på de samme brukerstedene. De tradisjonelle brukerne kan sette spørsmål ved ikke-tradisjonelle aktiviteter, og hvorvidt de er sosialt akseptert i naturen. Ved økende deltakelse i en ikke-tradisjonell aktivitet som terrengsykling, øker potensialet for en sosial konflikt mellom vandrere og syklistene, - mellom tradisjonelle og ikke-tradisjonelle brukere. Hvis en hendelse ikke er observert, men ses på som problematisk, må den stamme fra en konflikt i sosiale verdier (Carothers et. al., 2001 og Webber, 2007).

Både mellommenneskelige og sosiale verdi-konflikter kan påvirkes av brukerens toleranse til andres livsstil (Carothers et. al., 2001), og opptrer avhengig av hvorvidt brukeren aksepterer eller avviser en annerledes livsstil enn ens egen. Toleranse er vanligvis knyttet til forestillinger om en bestemt gruppe, forskjellig fra konkrete reaksjoner på spesiell atferd. En vandrere med fokus på rekreasjon som støter på en syklist, vil lett kategorisere syklisten til en generell brukergruppe. En gruppe som

representerer en annen livsstil en ens egen. Forskjeller i livstiler er ofte synlig gjennom visuelle effekter. En sykkel vil eksempelvis skille syklisten og vandreren. Dermed kan en person kategorisere andre utfra registrerte eller innbilte likheter og ulikheter i livsstil. En som viser lite toleranse til andres livsstil vil også mer sannsynlig oppleve konflikter (Carothers et. al., 2001).

Folk som observerer en hendelse og oppfatter det som et problem, kan oppleve det både som en konflikt av sosiale verdier eller en mellommenneskelig konflikt, eller en kombinasjon av begge (Carothers et. al., 2001). I forholdet mellom terrengsyklister og vandrere er potensiale størst for mellommenneskelige konflikter. Sosiale konflikter mellom vandrere og syklister er usannsynlig som følge av at de som oftest deler mange like verdier. Syklister bedriver ofte andre tradisjonelle aktiviteter. Personer som driver med både sykling og vandring opplever mindre konflikter fra en av partene, enn en person som kun driver med en av aktivitetene (Carothers et. al., 2001, Getz og McConnell, 2014 og Skår et. al., 2008). Spor fra syklister på stiene har likevel ett potensial for sosial konflikt (Taylor, 2010 og Webber, 2007).

#### **2.4.2 Slitasje som et konfliktområde**

*Skogsstiene ødelegges* (Nordby, 2013) er titlene på en artikkel hvor det kommer tydelig frem et syn om at syklistene sliter mer enn vandrerne. Det er en vanlig oppfatning at syklistene sliter mer på stien enn vandrere. Dette kan skape konflikter. Sporene etter en syklist vil være lett gjenkjennelige, og føre til at noen skylder på syklisten for ødeleggelse av stien (Taylor, 2010 og Webber, 2007). Opplevelsen av slitasje kan forekomme uten et direkte møte mellom syklist og vandrere, og må sees på som en sosial konflikt mellom de to partene (Carothers et. al., 2001). Slitasje har vært et tema i media om konfliktene rundt stisykling i Oslo, og i magasinet *Terrengsykkel* (Ørslie, 2014a) uttalte Annette Bischoff seg om slitasjeproblematikken:

*Jeg ser mange argumenter med at stisykling ødelegger stien og naturen, men det oppfatter jeg som vikarierende argumenter. Det handler nok mer om tradisjoner, vaner og verdier enn fakta. Alle som ferdes i naturen lager spor, og ubevisst aksepterer mange den type spor som de er vokst opp med og dermed vant til.* (Ørslie, 2014a)

Slitasje på stien er et resultat av fysiske krefter som påvirker stien, de fysiske påvirkningene kan i følge Parker (2004) deles i tre kategorier:

- Komprimering: Handler om at underlaget blir presset ned av brukerne. Ulike brukere påfører underlaget ulike typer press.
- Forskyving: Handler om at stien kan bli forskjøvet av mye trafikk. Mye trafikk gjør at underlaget blir rota sammen og spredt ut til siden.
- Errosjon: Handler om at vann som renner i stien vasker med seg underlaget og graver stien dyp.

Bæredekke, underlaget en går på, avgjør i stor grad hvordan disse tre fysiske kreftene får utfolde seg. Ulike underlag har ulike egenskaper (Felton, 2004 og Parker, 2004).

Ser en til eksisterende forskning av slitasje på sti, er det udiskutabelt at all bruk sliter på stien, men det vises ikke at syklistene sliter noe signifikant mer på stiene enn vandrerne (, Mosedale, 2003, Parker, 2004 og Webber, 2007). Et betydelig antall av akademiske studier har blitt gjennomført for å undersøke slitasje på stier fra forskjellige brukere. De fleste studier finner ingen signifikant forskjell mellom effekten av fotturer og terrengsykling (Chiu og Kriwoken, 2003, Mosedale, 2003, Parker, 2004 Taylor, 2010, og White, Waskey, Brodehl og Foti, 2006,). Det er likevel ingen tvil om at sykling på våt mark sliter betydelig mer enn sykling på tørr mark (Symmonds, Hammitt og Quisenberry, 2000).

Sammenlignet med erosjon på en sti forårsaket av dens faktiske eksistens og naturkrefter, er erosjon fra aktiviteter, som terrengsykling og fotturer, hevdet å være ubetydelig (Taylor, 2010). Undersøkelser som er gjort om konsekvensene av syklistene på sykkelstier, er sammenlignbare med tilsvarende undersøkelser om slitasje på stier for fotturer eller flerbruks stier. Slitasjen på terrengsykkelstier er i stor grad begrenset til hovedslitebane. Terrengsykling er sannsynlig en bærekraftig aktivitet på riktig forvaltede stier (White et. al., 2006).

### **2.4.3 Konfliktdependende tilrettelegging**

Konflikter relatert til stisykling er som regel mellom syklisten og vandreren. Carothers et al. (2001) hevder at fra et ledelsesperspektiv er det to generelle strategier som er blitt

anerkjent for å håndtere en konflikt; gjennom reguleringsplan og/eller utdanning . Når konflikten stammer fra mellommenneskelige konflikter, er sonedeling av uforenlige brukere på ulike steder av ressursen, en effektiv strategi. Når kilden til konflikten er forskjeller i verdier, er derimot en reguleringsplan lite effektiv. I slike situasjoner, kan informasjon og utdanning om årsaker til underliggende forvaltningstiltak, være mer effektive for å redusere konflikt. (Carothers et. al., 2001).

Mange vandrere har ofte negative holdninger til syklistene, men kan ha problemer med å spesifisere hvilken adferd hos syklister som reduserer turopplevelsen (Watson, Williams og Daigle, 1991). Konflikten har likevel ofte vist seg å være mellommenneskelige, knyttet til uhensiktsmessige handlinger. Som tidligere nevnt er dette i motsetning til konflikt av sosiale verdier (Chiu og Kriwoken, 2003, Carothers et. al., 2001 Walker og Shafer, 2011 og Webber, 2007). Separate løyper for turgåere og terrengsyklistene kan bidra til å dempe noe av konflikten, men å begrense stibruken er ofte en upopulær forvaltningsstrategi. Dette er muligens spesielt upopulært i Norge med tanke på allemannsretten som sikrer vandrere og syklistene fri ferdsel i utmark (Friluftsløven, §2). Et eksempel på dette var i 2013 hvor det ble fremmet forslag om å verne fire områder i Osloområdet, og derigjennom gjøre de utilgjengelige for syklistene i form av vedtak. Dette forslaget ble til slutt trukket tilbake av Fylkesmannen på grunn av massive protester (Mellingsæter, 2013).

Som et alternativ til å stenge løyper for bestemte brukergrupper, kan slike konflikter i følge Carothers et al.(2001) løses mer effektivt gjennom en kombinasjon av økt rettshåndhevelse, utvidet utdanningsprogram og bedre skilting. Dette kan resultere i at turgåere og terrengsyklistene får en økt bevissthet om atferd som kan skape konflikt. Dermed vil konfliktskapende adferd muligens minke og behovet for å lukke stier, på grunn av konflikter, elimineres .

Syklistene med tidligere erfaring med konflikt, eller som forstår potensialet for konflikter, kan gjøre bevisste beslutninger om å sykle andre steder eller kanskje bruke egne dedikerte stier (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010). Dermed vil syklisten aktivt unngå stier hvor det er potensiale for konflikter med andre brukere. Det i seg selv vil være en viktig miljøattributt mot konflikter. Det finnes også indikasjoner på at graden av konflikter med terrengsykling vil reduseres over tid, i takt med at andre brukere får

mer kjennskap med syklingen og møter syklister selv (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010).

På stier der stisykling og vandring foregår, men hvor turgåerens opplever bekymring for sikkerheten, kan aktiv forvaltning av stiene som minimerer farepotensialet vurderes (Mosedale, 2003). Sikkerhetsforebyggende tiltak vil kreve strategiske plasseringer av naturlige og konstruerte hindringer, for å kunne redusere syklistens hastighet i utforbakker og svinger. Hvis det er ønskelig å redusere antall syklister på enkelte stier kan plasserte hindringer øke vanskelighetsgraden. Noe som kan minke antallet syklister på de gitte stiene (Mosedale, 2003).

Ved en eventuell forvaltning og tilrettelegging, hvor en vurderer å lage muligheter for terrengsykling, må en huske syklistenes mangfoldige preferanser for å sykle. Hos sykkelryttere som får erfaring, synes de å ha innstillinger og preferanser for å bevege seg mer mot nye muligheter, preget av naturlige omgivelser, utfordringer, variasjon, og singletrack sykling (Taylor, 2010 og Mosedale, 2003). Tiltak vil være avhengig av støtte fra det lokale terrengsyklingsamfunnet, og kommunikasjonen mellom forvalter og syklister bør være tilstede gjennom hele tiltaksperioden. Det er viktig at en forvalter kan forklare innholdet i et eventuelt tiltak, dens årsaker og anslå utfallet, spesielt ved for eksempel utestengelse av syklister. Beslutning om tiltak som hindrer terrengsyklingen, viser seg å ofte å bli tatt uten støtte i vitenskapelige eksperimenter eller vurderinger (Cessford, 1995 og Mosedale, 2003).

Med tanke på brukervirkninger på stiene er det ikke er fastslått at terrengsykler har noen større innvirkning enn andre friluftaktiviteter. Hvis store sporskader er forventet som følge av bruk, vil tilstedeværelsen av enhver bruk være problematisk. Kunnskap om alle brukeres slitasje på naturen kan bidra til å minimere slitasjen. Mange problemer ved bruk av naturen er knyttet til generell bruk, ikke bare terrengsykling. Ved fare for store skader er det derfor nødvendig å finne alternative måter å redusere det totale brukertallet, enn drastiske tiltak som er rettet mot og er marginaliserende av terrengsyklingsamfunnet (Cessford, 1995 og Mosedale, 2003).

Et tiltak mot slitasje, og også sørge for sikre stier, er å skape ”*sustainable trails*”, oversatt til bærekraftige stier. Bærekraftige stier handler om å beskytte miljøet og

naturen, og samtidig imøtekomme ulike brukeres behov. De krever også lite vedlikehold og kan bidra til å minimere konfliktene mellom de forskjellige brukergruppene (Felton, 2004 og Parker, 2004). For å kunne klare dette har IMBA (Felton, 2004) satt opp enkelte prinsipper som skal minimere erosjonen og slitasjen på stien. Disse prinsippene bygger på at stien skal ha en rullende opp-og-ned struktur som gir endring i stigningstallet. Sustainable trails har gjerne skjæringer og en gjennomsnittlig stigning, som ikke er mer en halvparten av det naturlige terrenget på stedet. Dette vil føre vann ut av stiene, i stedet for at vannet renner i og med stien, slik som ved sti som går rett med fall-linjen. Dette igjen reduserer erosjonen av stien. Skilting og informasjon om stinettverket bidrar også til bærekraftige stier (Felton, 2004).

IMBA (Felton, 2004) trekker også frem viktigheten av å tilrettelegge for at brukere kommer seg gjennom et stinettverk på en god måte, tips for å få til dette i følge IMBA er:

- Samle stien, eller rettere sagt ramme inn stien, slik at brukere følger stien.
- ”Kvel” eller snevre inn stien foran hindre, slik at brukere setter ned farten.
- Lag kurver. Ved at stien svinger til høyre og venstre, opp og ned, gir dette 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.

I forhold til norske preferanser er gode stier kjennetegnet av hvilke opplevelser en ønsker på turen, og hvordan stien ligger i naturen. Ved hyttefelt vil en for eksempel forvente en del tilrettelegging tilknyttet feltet, mens på en smal naturlig sti, kan bare et blåmerke for å vise vei virke unaturlig. Tiltak som bringer brukeren nærmere naturen og gir en etisk naturopplevelse, og samtidig bidrar til å kunne passere vanskelige partier, kan aksepteres. Ellers er det ofte ønskelig med lite tilrettelegging for å ta vare på opplevelsene som oppstår på de smale stiene (Bischoff, 2012).

#### **2.4.4 Stivettregler og skilting**

Informasjon om faren for slitasje på naturen kan bidra til å minimere slitasjen. Det er nødvendig med kjøreregler for syklistene (Cessford, 1995 og Mosedale, 2003). Regler



kan og bidra med å utdanne syklisten, og på den måte bidra til mindre konflikter (Carothers et. al., 2001). Slike regler kan vi finne hos Norsk organisasjon for terrengsykling (NOTS) som har utarbeidet stivettregler (NOTS, 2007b) som legger vekt på at sykling i naturen er et privilegium, og at det er andre ikke-syklister som bruker stiene. Derfor bør en tenke etter hva en kan gjøre for at de en møter på, skal oppleve terrengsykling som et positivt innslag i friluftslivet.

NOTS – Stivettregler:

1. Vær omtenkssom 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.
5. Ikke lag nye spor. Dersom du ikke har ferdigheter til å fersere en hindring, gå av sykkelen.
6. Unngå å sykle på spesielt sårbare stier like etter perioder med mye nedbør.
7. Ikke lag stien bredere ved å sykle utenom vanndammer eller hindringer.
8. Bær sykkelen gjennom myrområder slik at det ikke dannes dype spor.
9. Ikke lås bakhjulet i bratte nedoverbakker.
10. Dersom to syklister møtes i en bakke, har den som sykler oppover forkjørsrett.

(NOTS, 2007b)

Det er også utarbeidet egne sykkelvettregler for marka i et samarbeid mellom flere organisasjoner som har tilknytting til marka. Oslo og Omland Friluftsråd, DNT Oslo og Omegn, Skiforeningen, Østmarkas Venner, Bærum Natur og Friluftsråd, Norsk Organisasjon for Terrengsykling avd. Oslo og omegn, IF Frøy, Sportsklubben Rye, Bærum og Omegn Cykleklubb, Lørenskog Cykleklubb og Oslo kommune sykkelprosjektet har vært med på å lage reglene. Flere av reglene har likheter med NOTS (2007b) sine egne. Reglene går ut på å bidra til trivsel og trygghet i Marka som syklist, unngå stor fart, unngå å sykle i store grupper og unngå unødig skade på naturen (Oslo og Omland Friluftsråd, 2014).

Sammen med de veiledende reglene, kan bedre skilting også bidra til en økt bevissthet om atferd som kan skape konflikt hos turgåere og terrengsyklister (Carothers et. al.,

2001). Skilting og merking av stiene er også en av faktorene for at en sti skal kunne være bærekraftig (Felton, 2004). Årsaken til at systemet for skilting og gradering av turløyper er viktig, er for å kunne tilrettelegge for gode naturopplevelser for alle brukergrupper (Innovativ Fjellturisme, 2011). Skilting og veiledning kan hjelpe brukere til å velge hensiktsmessige turer utfra egne forutsetninger. Noe som er avgjørende for å sikre gode naturopplevelser. Fargekoder og skilt vil kunne informere om eventuell risiko forbundet med bruk av visse stier og løyper, og dermed hindre at noen legger ut på en for krevende tur. Skilting kan tilrettelegge for styrt ferdsel i nærområdene og gjennom planlagt og styrt ferdsel kan slitasje og mulige brukerkonflikter unngås. Skilt er et godt planleggingsverktøy for å sikre et nettverk av varierte stier og turløyper. Skilting er også egnet som ledd i å styrke attraktiviteten til en destinasjon eller et naturområde. Gjennom et felles skiltsystem vil brukerne kunne få samme type informasjon uavhengig av hvor i landet de er på tur (Innovativ Fjellturisme, 2011). Merking av stiene er likevel en balansegang mellom å skape og å begrense muligheter. Gjennom merking skapes trygghet, den leder brukeren på rett vei og gjennom sårbar natur som en da tar vare på. Likevel kan merking virke styrende og ta fokus til brukeren og gjøre det vanskelig å bryte med stien (Bischoff, 2012).

Oppsummeringsvis om konflikter og tiltak kan en si; for at en konflikt skal oppstå, må en part få sine ønskede mål ødelagt av en annen part (Gjøsund og Huseby, 1998). Konflikter mellom to parter deles opp i mellommenneskelige og sosiale konflikter, hvor mellommenneskelig konflikter oppstår ved opplevelse av uhensiktsmessige handlinger fra en part, når de to partene møtes. Når syklister og vandrere møtes på stien vil vandreren kunne oppleve det som konfliktfylt dersom syklistene har stor fart (Carothers et.al., 2001). Som tiltak er en separering, eller fysiske tiltak som minker de uhensiktsmessige handlingene, måter å dempe konfliktene på (Carothers et.al., 2001, Cessford, 1995 og Mosedale, 2003). Separering er ofte upopulært og bør ikke gjøres uten kartlegging av konfliktproblemet. Ved den sosiale konflikten trenger ikke partene å møtes. Opplevd konflikt belager seg på verdier og holdninger, for eksempel om hva som er en legitim bruk av marka og ikke (Carothers et.al., 2001). Her kan utdanning av brukerne fungere dempende, ved å vise hvilke sosiale verdier som deles, og som plager andre (Cessford, 1995 og Mosedale, 2003).

Sosiale og mellommenneskelige konflikter kan også kombineres. Det er vist at opplevde konflikter er mer knyttet til sykling, enn til vandring. Konfliktene kan være enveiskonflikter, hvor kun en part opplever konflikten. Brukere som både sykler og vandrer har mindre sannsynlighet for å oppleve konflikt, enn brukere som kun sykler eller vandrer. Mennesker med lavere toleranse vil også mer sannsynlig oppleve konflikter (Carothers et.al., 2001). I kartlegging av konflikter mellom syklistene og vandrere er det funnet å være mest mellommenneskelige konflikter og færre sosiale (Carothers et.al., 2001, Getz og McConnell, 2014 og Skår et. al., 2008). Konflikter ser ut til å kunne dempe seg over tid. Brukergrupper blir kjent med hverandre, og syklistene trekker unna steder de opplever om konfliktfylte (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010).

En sosial konflikt kan oppstå som følge av synlige spor fra syklistene på stiene. Dette kan føre til en oppfatning om at syklistene sliter mer på underlaget enn vandrere. Dette er ansett å være en normal slutning (Taylor, 2010). Dette skjer selv om det ikke er funnet noen signifikante forskjeller av slitasjen fra syklistene og vandrere, men all bruk sliter (Chiu og Kriwoken, 2003, Mosedale, 2003, Parker, 2004, Taylor, 2010, Webber, 2007 og White et.al., 2006) For å minke slitasjen kan en tilrettelegge for mer bærekraftige stier (Felton, 2004). Dette er muligens noe som ikke fungerer like godt i Norge, hvor brukernes ønske er lite tilrettelegging på naturlige stier i (Bischoff, 2012).

I Norge er det allerede kommet frem flere retningslinjer om holdninger en bør ha på sykkelen for å bedre forholdet mellom syklistene og vandrere (NOTS, 2007b og Oslo og Omland Friluftsråd, 2014).

### **3.0 Kvalitativ metode**

I denne studiene er ønsket å finne ut hvordan stisyklingen oppleves for brukerne i Osloomarka, hvilke konflikter som oppleves å være knyttet til aktiviteten og hvilke virkemidler med potensial som kan tas i bruk. For å finne svar på opplevelsene kreves en fortolkende paradigme, hvor fokuset ligger på informantens opplevelse og meningsdanning og hvilke konsekvenser meningene har. Stisykling i Norge er et fenomen det vites lite om, derfor vil kvalitative dybdeintervjuer være hensiktsmessige (Tjora, 2013). Kvalitativ metode tar utgangspunkt i et mindre utvalg respondenter, med mål om å finne ut av hvorfor utvalget opplever det de gjør. Det kvalitativt designet har fokus på dybdeforståelsen, det kontekstnære og kontekstavhengige, nærheten til feltet og informantene. Et lite utvalg som resulterer i tekstdata (Krumsvik, 2014). Den kvalitative forskningsprosessen har et fleksibelt forskningsopplegg hvor det arbeides med ulike deler av prosessen samtidig. Gjennom prosessen kan derfor problemstilling, datainnsamling, analyse og tolkning gjensidig påvirke hverandre og problemstillingen kan dermed også endres underveis i arbeidet (Thagaard, 2013).

For å sikre gode empiriske data av intervjuer har jeg fulgt syv stadier igjennom denne intervjuundersøkelser. Tematisering, planlegging, intervjuing, transkribering, analysering, verifisering og rapportering (Kvale, 2005). Med tematisering formulerte jeg hva som skal undersøke og hvorfor. Planlegging tar for seg planlegging av hele prosessen om hvilken kunnskap er ønsket. Intervjuene ble gjort med grunnlag i en intervjuguide hvor jeg reflektert over tilnærming til kunnskapen som søkes. Transkribering klargjorde intervjumaterialet til analyse ved å gjøre om intervjuene fra tale til tekst. I analysedelen ble delene i funnet sammenlignet og vurdert. Med verifisering så jeg om funnene var generaliserbare, reliable og valide. Selve oppgaven er sluttresultat hvor funn og metoder blir presentert i et ferdig lesbart produkt, som overholder vitenskapelige kriterier og etiske hensyn (Kvale, 2005).

#### **3.1 Utvalget**

Intervjuobjektene som har blitt tatt med i studien har blitt valgt ut fra snøballmetoden (Larsen, 2012 og Tjora, 2012). For å få tak i personer med kunnskap om temaet tok jeg kontakt med mennesker jeg antok kunne mye om temaet. Dette vil si ledere for

organisasjoner og tidsskrifter som har en tilhørighet til Oslomarka eller har ytret seg offentlig om temaet stisykling i marka. Noen valgte selv å stille, mens andre opplyste om andre som kunne være gode informanter til studiet. Intervjuobjektene selv har også informert om andre mulige objekter til studiet.

For å sikre en viss bredde har jeg kun intervjuet en person fra hver organisasjon. Det har også bevisst blitt tatt kontakt med informanter med forskjellige bruksinteresser i mark, som vandring eller sykling. Fordelingen av syklister og vandrere har vært 50/50. Det ble indentifisert i starten av hvert intervju, hvor informantene forklarte hvordan de bruker marka til vanlig. Kjønnsmessig ble utvalget bestående av menn, selv om det ble ikke lagt vekt på kjønn i utvelgelsen av informanter.

Informantene har som nevnt tilknytning til forskjellige foreninger og organisasjoner som er tilknytt til Oslomarka. Dette vil si DNT Oslo og Omegn, NOTS Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Skiforeningen, Terrengsykkel-magasinet og Østmarkas venner. Hvilke informanter som er knyttet til hvilke organisasjoner vil ikke komme frem, grunnet i at informantene snakker på grunnlag av egne erfaringer og for å unngå eventuelle etiske konsekvenser for organisasjon og informant. Likevel nevnes organisasjonene for å vise til bredden i utvalgt og organisasjonene er en del av livsverden til informantene og kan ha bidratt til å forme informantenes meninger og opplevelser.

Gjennom arbeidsprosessen og intervjuene er det blitt tydelig at miljøene til informantene er nok så nære, og jeg ser at informantene kan ha en kjennskap til hverandre utenfor studiet. Jeg vil derfor kun gi en generell informasjon om informantene for å ytterlig opprettholde anonymiteten til informantene så godt som mulig. Informantene er voksne menn fra en trettiårsalderen og opp til pensjonistalder, samtlige bruker marka aktivt flere dager i uka. Fra noen år med bruk til bruk gjennom hele livet. Bruksområdet er hovedsakelig de to største delene av marka nord- og østmarka. Brukermåten varierer fra kun syklende til kun bruk på føttene med jogging og vandring, flere bruker marka både med sykkel og til fots, men med hovedvekt på en av delene. Som nevnt tidligere er fordelingen av informantene 50/50 om de er hovedsakelig syklister eller vandrere.

Ved bruk av sitater vil informantene representeres med fiktive navn, for å holde informantene anonyme. Bak fiktive navn vil også en veldig avrundet alder og aktivitetsformen, syklist eller vandrør, komme frem. Ved å gjøre det på denne måten vil jeg så godt som mulig opprettholde anonymiteten til informantene, samt gi leseren et tydelig bilde av hva syklistene og vandrørne opplever. Dermed vil leseren selv kunne se likheter og ulikheter i opplevelsene og meningene til informantene.

### **3.2 Intervju som metode**

Samtalen i et forskningsintervju er basert på den hverdagslige samtalen, men med et faglig tema. Med intervjuene hadde jeg som mål å hente inn respondentens livsverden og dennes tolkninger av fenomenet stisykling i Oslomarka. Forskningsintervju som metode er allikevel mer strukturert og går dypere enn en spontan konversasjon. Selv om samtalen som systematisk intervjuforskning er relativt nytt som samfunnsvitenskapelig metode, ville det knapt eksistert allmenngyldig kunnskap uten samtalen mellom mennesker. Intervjuet som forskningsmetode innebærer å utvikle og fornye, utvide og berike samfunnsvitenskapens oppfatning. Forskningsintervjuet gir ikke bare kvalitative tekster istedenfor kvantitative data, men gjenspeiler alternative oppfatninger (Kvale, 2005).

Ved bruk av kvalitativ metode med dybdeintervjuer av et smalt og valgt utvalg, stiller det krav til egen forhåndsforståelse hos forskeren. Min forhåndsforståelsen har kommet til ved å tilnærme meg tilgjengelig teori om emnet, samt egne erfaringer fra markabruk og sykling. I intervjuene blir det gjort oppdagelser, som sammen med teori gir grunnlag for nye og bedre hypoteser og resultater. Disse kan igjen påvirke problemstillingen.. Problemstillingen er derfor fleksibel og må kunne endres underveis i prosessen (Thomas Nelson og Silverman 2011).

Som vitenskapelige fremgangsmåte kan man se til hermeneutisk tilnærming, en studie om hva forståelse er og hvordan en bør gå frem for å få forståelse. (Føllesdal og Walløe, 2000). Forhåndsforståelse om emnet beskrives som forståelseshorisonten, en summ av mengden oppfatninger og holdninger en har på et gitt tidspunkt, bevisst og ubevisst. Denne forståelseshorisonten vil utvikle seg gjennom forskningsprosessen og utvikler seg i en hel-del-hel tilnærming. Dette er en tilnærming hvor den helhetlige kunnskapen

øker for hvert dypdykk i deler av emnet. Forskningsprosessen utvikler forståelsen til en spiral som utvider seg gjennom prosessen, og uttrykkes som den *hermeneutiske sirkel* (Føllesdal og Walløe, 2004).

### 3.2.1 Intervjuet

Før selve intervjuene ble en intervjuguide gjort klar. Guiden skulle gi god oversikt over emnene og de tematiske spørsmålene jeg ønsket svar på. Guiden fungerte som en relativt grov skisse som satte opp rekkefølgen på temaene gjennom intervjuet.

Rekkefølgen fulgte samme rekkefølge som underproblemstillingene, som fungerte som overordnede spørsmål til temaene. I intervjuguiden ble også flere tematiske spørsmål gjort klare for å sikre relevansen til forskingen. Intervjuguiden gav en vis struktur på intervjuets forløp, blant annet for å lette analysearbeidet (Kvale, 2005).

Som intervjuer ønsket jeg en god og dynamisk relasjon mellom meg og intervjuobjektet. Dette for å få til ”den gode samtalen”. For å oppnå et så godt utgangspunkt som mulig, med en trygg, avslappet og god intervjusituasjon, fikk informantene selv bestemme tid og sted (Tjora, 2013). Før selve intervjuet fikk alle informantene tilsendt et infoskriv om oppgaven, samt deres rolle i studiet. I intervjuet ble min personlige, og oppgavens bakgrunn presenterte for informanten. Selv om intervjuguiden ble satt opp relativt strukturert med tanke på rekkefølge på temaene, var spørsmålene skrevet som forslag og fungerte som hjelpespørsmål for hva som var viktig å få frem i intervjuet. Dette hjalp for å unngå en akademisk sjargong på intervju spørsmålene, og holde spørsmålene så enkelt formulert som mulig. Dette sikret en god dynamikk i intervjuet. Med bruk av diktafon kunne jeg som intervjuer holde fullt fokus på intervjuets tema og informanten (Kvale, 2005).

Under selve intervjuet var det informantenes svar og valg av tema som styrte rekkefølgen på emnene. Dette førte til en relativt ustrukturert intervjusituasjon. Selv om intervjuguiden hadde et strukturert oppsett kunne det under intervjuet hoppe frem og tilbake mellom samtaleemnene. Intervjuene ble gjennomført på en halvstrukturert måte. Det åpnet opp for endringer underveis i intervjuet, og gav meg mulighet til å følge opp informantenes svar og beretninger. I slutten av hvert intervju ble det gjort en oppsummering for å sikre en rett forståelse av informantenes svar. Informantene fikk

anledning for å ta opp det de eventuelt fortsatt satt inne med for å sikre at informantene fikk frem alt de mente var relevant (Kvale, 2005).

### **3.2.2 Transkribering**

Det er ingen fasit på hvordan transkripsjonen fra tale til tekst skal gjøres. Transkripsjon strukturerer intervjuet og gjør det bedre egnet for analysen (Kvale, 2005). Jeg valgte å transkribere alt som kom frem under intervjuet, utenom enkelte muntlige gjentakelser eller lyder, som for eksempel informanter som startet samtlige svar med et *ja* eller *mhm*. I denne studien legger jeg vekt på en dypere forståelse om opplevelsene rundt temaet stisykling. Jeg har lagt vekt på et generelt inntrykk av informantenes synspunkter. Derfor har noen uttalelser blitt noe omformulert, fra muntlig til skriftlig språk. Dette for å gjøre det enklere for leseren å forstå, uten at informantens meningen er blitt endret (Kvale, 2005). I fortsettelsen vil sitat merkes med anførselstegn eller i egne avsnitt. Ved bruken av diktafon kan jeg vise til direkte sitat fra informantene, slik at deres stemme kommer frem til leserne. Sitatene er ikke tatt ut av sin kontekst og vil bidra til å styrke arbeidets pålitelighet (Tjora, 2013).

Alle intervjuene foregikk på bokmål og hadde en alminnelig språkform som opprettholder informantens anonymitet selv gjennom sitatbruk. Det er derfor ikke blitt endret noe særskilt på dialekt eller språk. Ved gjennomgående bruk av bokmål i oppgaven blir det også enklere for leseren.

### **3.3 Analyse**

Målet med den kvalitative analysen er å fremme kunnskapen om saksområdet til leseren, uten at leseren må gjennom all dataen som er generert i studiet (Tjora, 2013). Selve analysen startet ved noen tilfeller allerede under intervjuene, hvor intervjuobjektene beskrev sin livsverden. Informanten fortalte fritt om sin egen opplevelse, for så, underveis, å introdusere nye forhold om temaet i løpet av intervjuet (Kvale, 2005). Dette forkom ikke ved alle intervjuene, men noen informanter startet en egen drøftelse rundt sine egne meninger. Jeg tolket flere av informantens svar underveis og forhørte meg om disse tolkningene. Dette førte til bekreftelse eller avkreftelse og nye runder med svar og tolkninger (Kvale, 2005). En av informantene forklarte for



eksempel at han ikke hadde tenkt over temaet så nøye før som han gjorde under intervjuet .

Analysen som startet i selve intervjuet tok jeg med meg videre i analyseprosessen. Tjora (2012) har satt opp en *stegvis-deduktiv induktiv metode* for å analysere kvalitative data. Den går ut på å jobbe etappevis fra rådata til et konsept eller teori, med hjelp av en induktiv og deduktiv analyse av materialet. I den induktiv prosessen utvikler en data til teori. Empirien vil være utgangspunktet for utvikling av forståelsen av temaene som blir utforsket (Thagaard, 2013). Under prosessen mot en endelig teori gjøres det tilbakeblikk for å sjekke det teoretiske til det mer empiriske i en deduktiv prosess. Dermed knytter en begreper fra analyseteksten sammen med bidrag fra andre teorier. Dette gir en forbindelse mellom mitt prosjektets fenomener og tilsvarende fenomener i andre tidligere studier. Den kvalitativ tilnærmingen forutsetter at analysen preges av at empirien, og en innarbeidelsen av teoretiske begreper som er relevant til analysen (Thagaard, 2013 og Tjora, 2012).

I analysen er det brukt en temasentrert tilnærming (Thagaard, 2013). Fokuset gjennom analysen har vært rettet mot de tre underproblemstillingene.. All informasjon relevant for temaene som kom frem gjennom intervjuene ble studert. Hovedpoenget er å sammenligne informasjonen fra informantene og gå i dybden på temaene å få en dyp forståelse. For å ta vare på det helhetlige perspektivet er informasjonen til hver informant satt i sammenheng med det opprinnelig utsnittet de er en del av. Ved å analysere sammenhengene mellom temaene opparbeides et grunnlag for at materialet forstås i sin helhet (Thagaard, 2013).

### **3.3.1 Fenomenologi og hermeneutikk**

Som forsker har jeg brukt et fenomenologisk vitenskapssyn ved å ta utgangspunkt i den subjektive opplevelsen hos respondenten, og søke den dype meningen i informantenes erfaringer. Refleksjoner over egne erfaringer har også bidratt til å danne grunnlaget for denne forskningen. Det sentrale i fenomenologien er å forstå fenomener på grunnlag av perspektivene til informantene og beskrive opplevelsen av omverden deres. Som forsker vil jeg trekke ut og beskrive de felles erfaringene informantene deler og uttrykker. Dette

bygger på den underliggende fenomenologiske antakelsen om at realiteten er slik folk oppfatter den (Thagaard, 2013).

For å ikke miste det helhetlige perspektivet til informantenes livsverden, som kan være en fare i temaanalysen (Thagaard, 2013), vil jeg støtte meg til hermeneutikken. Hermeneutikken bygger som nevnt på en hel-del-hel-tilnærming, dette betyr at min forståelse som forsker av et fenomen er forankret i konteksten jeg studerer. Samtidig er forståelsen for fenomenet forankret i forståelsen av konteksten. Dermed går prosessen i en hermeneutisk sirkel hvor delene betraktes i lys av helheten, mens delene belyser helheten og forståelseshorizonten utvides (Føllesdal og Walløe, 2004). Gjennom en kontinuerlig prosess har dypdykkene i temaene belyst den større konteksten som temaene er en del av, og utvidet min forståelse om temaene og konteksten rundt dem.

### **3.3.2 Forsker i eget miljø**

Ved valget av problemstilling og metode hadde jeg allerede med meg en betraktning om mulig utfall i bakgrunn av min forhåndsforståelse. Derfor kan min posisjon som forsker påvirke forskningen, og denne påvirkningen er det viktig å gjøre rede for (Tjora, 2013). Som forsker i eget miljø har jeg med meg et engasjement for stisykling i marka. Jeg har selv brukt marka mye, både til fots og på sykkelen, og hatt mine opplevelser og gjort mine erfaringer. En utfordring med egne erfaringene og en forhåndsforståelsen er at det kan føre til at jeg overser nyanser som ikke samsvarer med mine egne erfaringer. Som en styrke gir disse er erfaringene et godt grunnlag for forståelse av fenomenene som studeres. Min personlige erfaring har å hjulpet meg til å forstå informantenes situasjon i intervjuene (Thagaard, 2013). Dette har jeg brukt så godt jeg kan som en ressurs, samtidig som jeg har vært bevisst over de fordommene og forventningene jeg hadde med meg inn i studiet.

Fordelen ved å forske i eget miljø har vært at intervjuobjektene har kunnet snakke fritt og komme med eksempler, uten noen videre forklaring. Dermed forstyrres ikke flyten i samtalen. Forhåndsforståelsen og kjennskapet til miljøet har også bidratt til å kunne bekrefte intervjuobjektene kunnskap og deres beretninger. Ved forklaringer om hvilke områder informantene selv bruker eller opplever som mest problemfylte, har min tilknytning til både vandrere og sykkelmiljøet hjulpet til å forstå informantene og hvilke

områder av marka det vises til. Min tilknytning til syklingen har også bidratt til at jeg kan bekrefte forståelse for informantens beretninger, som for eksempel informanten som beskrev terrengsykkelen da han startet å sykle: ”... en tjue år siden da jeg begynte. Da var det stiv gaffel og 50 psi i dekk, - noe du vet hvordan det er å sykle med.”

Med min tilknytning til sykkelmiljøet vet jeg at det var slik syklene var for tjue år siden, med stiv ramme og harde dekk. En mer krevende måte å sykle på enn dagens sykler som til kontrast har ramme med dempere og dekkene er mykere for bedre grep. Min forhåndsforståelse for tradisjonelt friluftsliv gjennom utdanning og eget bruk til fots i marka har også gitt meg en forståelse for informantene som trekker frem viktigheten av stillheten og roen i marka.

Som stisyklist og markabruker selv har jeg også blitt farget av eget miljø. Når jeg gikk inn i arbeidet med oppgaven ville jeg se hvordan stisyklingen opplevdes blant brukerne og hvilke virkemidler som kan komme til nytte i fremtiden. Dette gjorde at jeg ikke la mye vekt på syklingen som skjedde på grusveiene i starten av arbeidet. Selv om oppgaven har hovedfokus på stisyklingen i marka, har arbeidet med oppgaven satt lys på hvordan stisykling og grussykling i marka påvirker hverandre og samlet sett må sees på som terrengsykling i marka. Jeg ser at i deler av arbeidet med denne oppgaven overså jeg innvirkningen grussykling ville kunne ha på stisykling, og motsatt, siden jeg var fokusert på mitt kjente miljø, stisyklingen.

### **3.4 Reliabilitet og validitet**

Reliabilitet omhandler påliteligheten til oppgaven, og innenfor en positivistisk tradisjon er idealet at forskeren er en nøytral eller objektiv observatør. Innenfor kvalitativ forskning med en fortolkende tradisjon er det innsett at forskeren ikke er fullstendig nøytral (Thagaard, 2013 og Tjora, 2013). Inn i denne studien har jeg hatt en forhåndsforståelse og egne meninger. Jeg har hatt engasjement og motivasjonen for å forske på emnet i et miljø jeg kjenner. Dette betraktes som en ressurs, men også som støy fra meg; forhold jeg som forsker på studiet må være klar over (Tjora, 2013). Gjennom redegjørelse av min forskningsprosess og metode, samt å være konkret og spesifikk i oppgaven om datainnsamling og analyse øker påliteligheten til arbeidet. Ved å redegjør for hvilke faktorer som peker på hvorfor resultatene, og designet og metoden

som er brukt, ønsker jeg å gjøre oppgaven så gjennomiktig som mulig (Thagaard, 2013 og Tjora, 2013).

Reliabilitet omhandler studiets repliserbarhet som i kvalitative studier kan være vanskelig å oppnå. Siden relasjonen mellom meg som forsker og objektene ikke kan reproduseres er det viktig for meg å gjøre rede for fremgangsmåten i prosjektet. Derfor har det vært viktig for meg å være nøye og konkret i rapporteringen av min fremgangsmåte gjennom prosjektet. Ved å rapportere detaljert om teorien, metodevalg, fremgangsmåte og analysen som er gjort i min studie, ønsker jeg å gjøre studiet gjennomiktig. Ved å gjøre forskningsprosessen gjennomiktig vil jeg styrke oppgavens reliabilitet (Thagaard, 2013).

Validiteten handler om gyldigheten av oppgaven og er tilknyttet tolkningen av dataen. Gyldigheten vurderes med henblikk på om spørsmål og svar representerer den virkeligheten som er studert (Thagaard, 2013 og Tjora, 2013). Ved å ha etterstrebet å holde forskningen innenfor rammer av faglighet og forankre den i relevant forskning og teori opprettholder jeg den viktigste kilden til høy gyldighet (Tjora, 2013). Gjennom metodekapitlet har jeg forsøkt å vise en intern validitet ved å begrunne metodevalg, og være gjennomiktig. Dette for å styrke validiteten (Thagaard, 2013).

Dersom forståelsen som utvikles internt i dette studiet også kan være gyldig i andre sammenhenger, gir dette studiet en ekstern validitet (Thagaard, 2013). Thagaard (2013) beskriver dette som overførbarhet som har en direkte tilknytting til hvordan en kan argumentere for at studiets utviklede tolkninger kan ha gyldighet i andre sammenhenger. Ordet overførbarhet kan tolkes som en innsnevring av generaliseringen man kan tenke seg kvalitative studier kan forme (Tjora, 2013). Med bruk av en *stegvis-deduktiv induktiv metode* er målet å utvikle teorier som kan ha relevans ved andre tilfeller. Ved å benytte tidligere forskning og teori i tillegg til studiets analyserte datamaterialet, sikres en relevans utover studiet, som dermed støtter opp under en større gyldighet og generalisering. Sentrale trekk i studiet om fenomenet stisykling i marka kan muligens ha en overførbarhet til andre lignende miljøer. Funnene i dette studiet kan dermed ha en gyldighet i andre lignende sammenhenger og gi denne oppgaven en teoretisk generalitet. Dermed prøver jeg å oppnå at studiet skal kunne gi det Tjora (2013) og Thagaard, (2013) kaller en konseptuell og teoretisk generalisering.

### 3.5 Etikk

For å opprettholde de etiske verdiene i vitenskapen ble de tre etiske reglene for forskning på mennesker (Kvale, 2005) fulgt gjennom prosessen. De tre etiske reglene er et informert samtykke, konfidensialitet og konsekvens. For å ta det siste først, konsekvensene, må studiet ta hensyn til mulig skade og fordeler intervjupersonene kan ha ved å delta, - både personlig og gruppen de representerer (Kvale, 2005). Det vil ikke bli komme frem hvilke informanter som har tilknytning til hvilke organisasjoner, siden uttalelsene er personlige og på ingen måte knyttet til organisasjonen informantene måtte ha tilknytning til. Dette sikrer også at organisasjonene ikke har noe å tape eller vinne ved at en fra deres gruppe deltar i studiet. En ulempen med at informantenes tilknytning ikke kommer frem er at leseren mister innblikk i noe som kan være med å farge informantenes meninger. Likevel mener jeg å få vist frem likheter og motsetninger blant informantene gjennom sitatbruk.

Konfidensialiteten sikrer informantenes anonymitet, så de ikke skal bli gjenkjent i oppgaven (Kvale, 2005). Selv om noen gav et muntlig samtykke i intervjuet til bruk av navn vil ikke dette bli gjort i henhold til personvernombudet og etiske konsekvenser. Utfordringen med konfidensialiteten i denne studien har vært at informantene er representanter for et nettverk med tilknytning Oslomarka. Derfor kan informantene ha kjennskap til hverandre utenfor studiet. For å unngå gjenkjennelse av informantene vil de kun gis en generell presentasjon av informantene.

Alle informantene ble bedt om signere et samtykke, hvor overordnet mål og hovedtrekkene til prosjektet ble presentert. Et signert samtykket viser at informantene stiller frivillig til intervjuet og har muligheten til å trekke seg når som helst fra forskningen (Kvale, 2005). For å sikre at alle etiske regler ble fulgt, ble prosjektplanen sendt inn til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste, hvor personvernombudet fant at prosjektet ikke krevde meldeplikt eller konsesjonsplikt (*se vedlegg 3*). Dette var på grunn av forskningens formål, tema i intervjuet om stisykling i Oslomarka og at informantene ble holdt anonyme under hel forskningsprosessen og det ikke var noen konsekvenser ved å delta i studiet.

Ved bruk av temasentret tilnærming i studien vil et dilemma være at deler av informantens bidrag løsrives fra sin opprinnelige sammenheng, og fokuset rettes mot

temaene fremfor informasjon om den enkelte deltaker. Med fokus på temaene i analysen kan dette føre til en fremmedgjøring for deltakeren og en opplevelse av at deres forståelse ikke er representert i det endelige resultatet. Det kan likevel ha motsatt virkning, ved at deltakeren kjenner seg igjen i funn av felles synspunkter fra informantene. En styrke ved temasentret tilnærming hvor deltakernes fulle situasjon ikke blir presentert, er at det blir vanskelig å kjenne igjen vedkommende i teksten. Dermed holdes informantene anonyme i studiet (Thagaard, 2013).

## 4.0 Analyse og diskusjon

Gjennom analysedelen vil informantenes opplevelser av forholdet mellom syklende og vandrende på stien, opplevde konfliktområder og potensielle tiltak bli drøftet.

Informantenes uttalelser vil bli diskutert opp mot den aktuelle teorien. Teoriene som blir benyttet presenteres kort for leseren underveis. Temaene fra intervjuene, blir drøftet i analysedelen, og vil bidra til å kunne gi et svar på studiets problemstilling: *”Hva kan gjøres for å bedre forholdet mellom stisyklister og vandrere i Oslomarka i tiden fremover?”* Analysen er bygget opp rundt oppgavens tre underproblemstillinger.

### 4.1 Forholdet mellom stisyklister og vandrende

Første underproblemstilling for denne studien handler om å lære mer om forholdet mellom syklist og vandrere på stiene i marka. I media kommer det, som nevnt tidligere, gjerne fram at det er konflikter mellom stisyklister og vandrere i marka. Stisyklisten sto også i fare for å bli stengt ute av enkelte deler av marka i 2013 på grunn av brukerkonfliktene (Mellingsæter, 2013). Gjennom intervjuene kom det fram at utviklingen i bruk av marka, både blant syklist og vandrere, virket generelt å bevege seg fra stien til grusveien. Informantene mente at det var færre på stien nå enn tidligere. Allikevel oppleves det av informantene en vekst av stisyklister. Selv om det ikke finnes noen konkrete tall om dette, er en antatt vekst av stisyklister noe som er kommet frem tidligere (Dalen, 2011, Sykkelrapport, 2014 og Ørslien, 2014).

I denne delen vil det bli sett nærmere på forholdet mellom vandrere og syklist på stien. Først kort om opplevelsen av media sin dekning, før opplevelsen av det generelle forholdet på stiene i marka presenteres. Til slutt vil det drøftes hvor informantene opplever størst potensiale for konflikter.

#### 4.1.1 Gnisninger og lite nyanser i media

Informantene har gjennom media fått med seg stridigheter mellom brukerne, men har ikke personlige erfaringer for dette. Kristian, 30. år – vandrere. *”Jeg registrerer at det er gnisninger, personlig opplever jeg ikke gnisninger, men registrerer at andre opplever det. Det registrerer jeg i media og det kommer opp i diskusjoner.”*

Bjørn, 45. år – syklist poengterer ett dilemma når det kommer til debatten om konflikter i marka. Den skiller ikke godt nok mellom sykkelformene. *”Det er jo noe av det som har vært problemet med debatten om stisykling i marka, den har ikke vært nyansert. Altså, du har sykling på grus, stisykling og så har du rittsykling ved arrangementer.”*

Det kommer frem av intervjuene at de mest negative til sykling oppleves gjennom media, ikke ved møter på stien. Mulig har de mest negative en lav toleranse for sykling og dermed opplever sykling konfliktfylt (Carothers et. al., 2001), og gir uttrykk for dette gjennom media. Dermed oppleves konflikten større i media enn på selve stien. Å skille artene av terrengsykling kan forståelig nok være vanskelig med tanke på overlappingen av artene (se: Fig. 1.) Likevel er fokuset i dette studiet stisykling og vil se dypere på opplevelsen av forholdet mellom vandrende og syklende på selve stiene i marka.

#### **4.1.2 En hyggelig stemning i skogen**

Selv om det kan være vanskelig å skille stisyklingen ut fra generell terrengsykling i marka, ønsker jeg med denne studien å få en dypere forståelse for hvordan forholdet mellom brukerne oppleves på stiene i marka.

Et førsteinntrykk etter gjennomlesningen av materialet, er at forholdet mellom syklister og vandrere i marka stort sett er godt. Dette kan illustreres gjennom Atle, 60 år:

*”Allment så er det en hyggelig stemning i skogen, og folk hilser og smiler.”* forteller Atle, 60 år – syklist. Dette er en opplevelse samtlig av informantene forteller om.

Grunnen for denne opplevelse virker å være todelt, det er sjeldent en treffer på folk på stien, og når en gjør det, er det en trivelig tone mellom de møtende, om det er syklister eller vandrende.

*På stiene er det såpass få som sykler og går enda, at det er ikke noen konflikt. Om du møter en gjeng syklister, og det er ikke noe gøy, men det er ingen konflikt. Jeg har ikke opplevd noen enkelthendelser i det hele tatt, og folk er jo høflige og smiler og prater sammen og sånn.*

Daniel, 70 år – vandrer



For at en mellommenneskelig konflikt skal kunne oppstå, må fysisk tilstedeværelse av en person som forstyrrer en annens mål med oppholdet være til stede (Gjøsund og Huseby, 1998). Ved at det er sjeldent er en direkte kontakt mellom syklister og vandrere på stien, vil det være mindre sannsynlig at en konflikt vil oppstå.

Selv om det ikke oppleves som noen spesiell konflikt mellom vandrerne og stisyklistene på stiene, forteller enkelte vandrerinformanter at det kan være irriterende å treffe på syklisten, spesielt i grupper. Det virker likevel å være en høflig tone mellom vandrerne og syklisten. Å hilse og være vennlig oppleves å bedrer forholdet mellom de to partene. Dette synes syklisten å ha blitt mer klar over med tiden. Fredrik, 60 år, beskriver denne endringen godt:

*De har nok skjønt at for å bli akseptert så er de nødt til å ha en annen stil enn mange hadde før. Det er bra, det gjør at fellesforståelsen kanskje kan oppstå. De er blitt mer oppmerksomme på det er andre i marka med andre interesser, så de hilser og prøver å være litt mer imøtekommende.*

Fredrik, 60 år – vandrer

At gode holdninger og vennlighet ovenfor andre brukere skaper en god stemning er naturlig, men dette vil også bidra til mindre opplevelse av konflikt (Carothers et. al., 2001). Det kommer frem at konfliktnivået oppleves å ha dempet seg den siste tiden; ”Jeg føler konflikten har dempet seg det siste året, det har det.” Fredrik, 60år – vandrer.

Tidligere er det vist at en bevisstgjøring, her blant syklistene, kan bidra til å dempe konfliktnivået (Carothers et. al., 2001). Stisyklistene som nye markabrukere virker å være mer imøtekommende og oppmerksomme ovenfor andre på stien. Dette har bidratt til å dempe opplevelsen av konflikt.

Det virker også som det tar tid før en blir vant til nye aktiviteter i naturen. Med tiden har sykkelinformantene fått følelsen av at stisyklingen er blitt en del av bruken i marka, og at stisyklingen vil bli sammenlignbart med langrenn som folkeaktivitet.

*Jeg synes stisykling har blitt mer en vanlig og hverdagslig aktivitet i marka, grunnet aldersspredningen blant terrengsyklister. (...) Det er mer en folkeaktivitet enn det var før, og jeg tror det vil bli mer og mer sammenlignbart med det å gå på langrenn. Med hvem som driver med det og hvordan det bedrives.*

Emil, 40 år – syklist

Det finnes teorier om at konflikter mellom syklistene og vandrere med tiden vil dempe seg. Tradisjonelle brukere blir kjent med den nye formen for bruk, som i seg selv demper konflikten (Mosedal, 2003 og Taylor, 2010). En slik utvikling kan virke å ha skjedd over tid. Selv om stisykling er en relativt ung aktivitet, virker den å ha blitt mer akseptert. Konflikten som opplevdes tidligere har dempet seg. Bedre og mer imøtekommende holdninger fra syklistene, kombinert med få sammentreff på stiene, virker å gi sterke bidrag til denne utviklingen. Muligens er toleransen høyere når det tilhører sjeldenhetene å møte på en annen bruker, og denne hilser og er vennlig i møtet. Med en høyere toleranse, er det mindre sannsynlig å oppleve konflikt (Carothers et. al., 2001).

Tidligere er det vist å være to former for konflikter mellom syklistene og vandrere. Det er mellommenneskelige konflikter som skyldes uhensiktsmessige handlinger fra en part. Så er det forskjeller i sosiale verdier som skaper konflikt (Carothers et. al., 2008) Intervjuene viste flere sosiale likheter mellom syklistene og vandrere i motivasjonen for å bruke naturen. Det virker å gjelde naturopplevelse, avkobling og mosjon ved bruk av stiene. Sykkelinformantene trakk også fram utfordring, mestring og det sosiale ved stisykling som motiverende faktorer. Naturopplevelser, rekreasjon og trim er vist å være streke motivasjonsfaktorer for vandrere (Bischoff, 2012, Bischoff og Odden, 2000, Dalen, 2011, Wergeland, 2009). Disse faktorene, samt utfordring, mestring og det sosiale er tidligere vist å motivere syklistene (Getz og McConnell, 2014, Taylor, 2010, Skår et. al., 2008 og Webber, 2007).

*Det er vel en unik kombinasjon av naturopplevelse og avkobling, som det gir ved å fysisk bruke kroppen og sykling, det er jo også mestring og glede og veldig sosialt ofte, selv om jeg sykler veldig mye alene, så treffer du folk.*

Atle, 60 år – syklist

Når stisyklistene legger større vekt på naturopplevelsen som motiverende grunn enn tidligere vist, deler de samme sosiale verdiene for å bruke marka som vandrerne. Ved at motivene er såpass sammenfallende kan det virke som om konflikter mellom syklistene og vandrere i liten grad kan beskrives som sosiale konflikter (Carothers et. al., 2001). Mulig kan syklistene og vandrerne med tiden, og gjennom å møte på hverandre på stien, ha blitt mer klar over hverandres likheter, og lært av hverandre. Noe som kan bedre forholdet (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010).

Oppsummert kan en si at det er sjeldent en møter på andre på stiene, og når en gjør det, er det som regel et trivelig møte, hvor en hilser og smiler. Det er også flere sosiale likheter mellom syklisten og vandrerne på stiene, og det er virker å være lite mellommenneskelige og sosiale konflikter å oppleve på stiene i marka. Likevel er det enkelte steder og tider informantene har observert som kan være mer konfliktfylte. Konfliktene som ble beskrevet var gjerne knyttet til populære utfartsområder.

#### **4.1.3 Problematisk nærområde for mange mennesker**

Blant informantene kommer det tydelig frem at det enkelte steder i marka er potensielt mer konfliktfylt, mellom syklistene og vandrerne, enn andre steder. *”Osломarka totalt er jo veldig stor, men sykling er nok størst problem i Østmarka (...) Det er flere syklistene i Østmarka og rundt Sognsvann.”* Daniel, 70 år – vandrere. Ved disse stedene oppleves det flere brukere og brukerønsker på mindre deler av marka.

Østmarka tilbyr en morsom og attraktiv natur for syklistene. *”Jeg digger Østmarka, for den har så mye å by på, det er jo en veldig kupert mark type øst-vest, men så har du å veldig lange nor-sydvendte høydetrak, så du har alt der som gir naturopplevelser.”* Bjørn, 45 år – syklist. Det virker å være et stisykkelmiljø i Østmarka på grunn av den attraktive naturen og rittene som arrangeres. *”Når det arrangeres sykkelritt i Østmarka følger syklistene etter og skal trene der og sånn”* Daniel, 70 år – vandrere.

Samtidig som det er et miljø for stisykling i Østmarka er det et nærområdet for mange mennesker, dermed kan det være et utsatt sted for konflikter opplever Atle, 60 år – syklist.

*Det er et intensivt stisyklingsmiljø der. Det er også nærområdet for ganske mange mennesker, så det er ganske tilgjengelig. (...) så da blir det en del brukerkonflikter. En får høre det noen ganger at folk ikke liker at du sykler på de blåmerkede stiene, hvor en primært går på.*

Atle, 60 år – syklist.

Selv om det oppleves lett å komme seg vekk fra folk på sykkel, selv på de største utfartsdagene, kan det virke som stisyklisten holder seg på de kjente og nære stiene.

*...også på lørdag og søndag formiddag så skal du ikke langt inn i skogen før du er dønn alene. Og kanskje enda mer i Østmarka enn Nordmarka, selv om Østmarka er ganske liten. Det virker som at folk sykler de kjente traseene og stisyklisten har en tendens til å ha ganske kort aksjonsradius.*

Emil, 40 år – syklist

Det er ved de mest populære utfartsstedene, med flere brukergrupper, på utfartsdagen hvor det virker størst potensiale for konflikter. Som ved Sognsvann og utfartssteder til Østmarka som er populære steder for både syklist og vandrere. Tidligere rapporter viser at det er her de fleste bedriver det daglige friluftslivet (Sykkelrapport, 2014). Vi vet også at det er ved de tilrettelagte og nære sti- og løypesystemene hvor den største delen av friluftsliv foregår i dag (Bischoff, 2012). At vandrerne holder seg til den relativt nære Osloområdet og at det er i helgene, spesielt søndagene, mange er ute, - kommer fram i Hagen (2013) sin undersøkelse. Ved at det er flere brukere og brukergrupper som oppholder seg samtidig i et samlet område, øker sjansen for uønskete handlinger og grunnlag for mellommenneskelige konflikter (Carothers et. al., 2001, Walker og Shafer, 2011 og Webber, 2007). Selv om det ikke kommer frem fra intervjuene at opplevelsen av trengsel kan være en direkte årsak til mellommenneskelige konflikter, er det funnet indikasjoner på at det kan være en påvirkende faktor i randsonen (Sameien og Authen, 2014).

Samtlige informanter er klare på at de selv unngår stedene og tidene hvor det mest trafikkerte i marka, noe som kanskje bidrar til at de selv ikke opplever så mye konflikter ved disse stedene. Grunnen til at informantene unngår de potensielle konfliktområdene virker å være basert på tidligere erfaringer. Informantene bruker fortsatt mye av de

samme stiene som de alltid har gjort, men velger å unngå de mest trafikkerte stedene når mange er ute. Tidligere studier viser eksempel på at en unngår steder hvor en har erfart, eller forstår det er potensiale for konflikter, (Mosedale, 2003). Det kan tenkes at syklistene som bruker de kjente nære stiene etter hvert vil trekke vekk som følge av negative erfaringer eller ønske om nye utfordringer (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010).

Oppsummerende deler alle informantene flere av de samme grunnene for å bruke marka. Dermed er det flere sosiale likheter, noe som bør minke den sosiale konflikten (Carothers et. al., 2001, Getz og McConnell, 2014 og Skår et. al., 2008). Det fremkommer også indikasjoner på at sti og terrengsykling har begynt å få sin plass som en sosialt akseptert aktivitet i marka. Muligens har vandrerne fått en økt erfaring med syklistene, samtidig som syklistene generelt har bedret adferden sin i marka. Dette synes å ha bidratt til at konflikten dempet seg (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010).

Utenom potensialet for konflikter i randsonen på utfartsdagene, opplever informantene forholdet mellom stisyklistere og vandrere på sti veldig konfliktfritt. Det kommer likevel frem av intervjuene enkelte konfliktflater mellom syklistene og vandrerne. Dette gjelder opplevelsen av stilhet og ro, slitasjen på stien og fart på syklisten ved møte på vandrere.

## **4.2 Konfliktområder**

Til nå er det kommet frem et generelt godt forhold mellom stisyklistene og vandreren på stiene i marka. Likevel identifiseres det enkelte mindre konfliktflater tilknyttet stisykling i marka, dette gjelder hovedsakelig den bynære marka, ved populære utfartssteder til Østmarka og Sognsvann. De sentrale konflikteneområdene som kommer frem i studiet viser seg å være både mellommenneskelig og sosial, og en kombinasjon av disse. De tre konfliktflatene som kommer frem av intervjuene omhandler en forstyrrelse av fred og ro, slitasje og fart på syklisten.

### **4.2.1 Problematisk søken etter skogens ro**

Når det kommer til mulig konfliktområder mellom syklistere og vandrere på stiene, er disse knyttet til nærheten av de største utfartsstedene, på utfartsdagene som søndager. Informantene er tydelige på at det omhandler opplevelsen av stilhet og ro. Det er her informantene opplever at forstyrrelse av naturopplevelsen til enkelte vandrere kan bli et

konflikttema. For informantene er det naturlig at dette ikke er et problem innover i marka, men ved den nære.

*Det er der det er flest folk og flest syklistere, det er naturlig. Kommer du innover i marka så er ikke dette noe problem, så om det kommer en syklist inne i marka der så tåler man det fordi det er ikke så mange av dem.*

Fredrik, 60 år – vandrer

I den nære marka er det vist å være flest brukere, spesielt på søndager (Bischoff, 2012 og Hagen, 2013), og er også de områdene stisyklistene virker å oppholde seg på. Dermed øker potensialet for å møte på andre brukere, som kan skape konflikter hvis det går utover en annen parts turmål (Gjøsund og Huseby, 1998). Vandrende på stiene i nærmarka virker å ønske å få være i fred i naturen uten å bli forstyrret av stisyklistene.

*De som går aktivt på stiene søker natur, søker stilhet og søker mer ut av det tilrettelagte. Så derfor betyr det mye mer når det kommer en stisyklist der en tror det skal være stille. Hvis du sykler på en vei hvor det er normalt, så det betyr mye for den mentale innstillingen til de som går der.*

Fredrik, 60 år – vandrer

Beskrivelsen av vandrerne som opplever dette konfliktfylt sammenfaller godt med beskrivelsen til Hagen (2013) om mer tradisjonelle vandrerne. Vandrere som søker naturen med mål om å være alene og oppleve stilhet og ro på stiene Forstyrrelse på naturens fred og ro er noe sykkelinformantene har kjennskap til. Lydene som kommer fra syklistene kan likevel tolkes på andre måter;

*Det er klart en gjeng med syklistere lager lyder. De er begeistret og de forstyrrer kanskje skogens ro, men formidler skogens begeistring. For noen så er det, etter det de sier, at de opplever det som problematisk. Det jeg ser der er at det er vel en generasjon som er ganske mye eldre.*

Bjørn, 45 år – syklist

Sykkelinformantene mener det likevel er fullt mulig å oppleve stillheten og naturen for seg selv, selv om syklisten har kommet på stiene, så sant en er villig til å se etter andre steder. Her oppleves det et visst eierforhold til stien av enkelte vandrere.

*Det en mindre del som er innbitte marka-brukere som mener ting skal være sånn som det alltid har vært og at syklistene blir inntrengere på deres stier, som de har en form for eierforhold til. Men med allemannsretten så er det ingen som eier stien utenom grunneieren. Det er fra kjernen i dette miljøet vi ser en viss konflikt.*

Atle, 60 år – syklist

Konflikter mellom to parter er vist å oppstå når en for sine turmål, blir forstyrret av den annen part (Gjøsund og Huseby, 1998). En følelse av trengsel og uhensiktsmessige handlinger som oppleves forstyrrende er vist å kunne skape mellommenneskelige konflikter mellom syklistene og vandrere (Carothers et. al., 2001, Sameien, og Authen, 2014, Walker og Shafer, 2011 og Webber, 2007). En konflikt trenger ikke å oppleves av begge parter, men kan være en enviskonflikt hvor, en part opplever en konfliktfylt hendelse, mens den andre ikke gjør det (Carothers et. al., 2001 og Gjøsund og Huseby, 1998). Disse tidligere funnene virker å være aktuelle ved denne konflikten, hvor vandrerne virker å oppleve syklisten som forstyrrende på stillheten og ønsket om å være alene. Syklisten kan også oppleves som påtrengende, spesielt i grupper. Noe som kan påvirke toleransen til vandrerne. Dette er en konflikt som virker å oppleves av tradisjonelle vandrere, ikke av syklistene. Det kommer frem fra intervjuene viktigheten om ta vare på de tradisjonelle verdiene.

*Jeg tror det er viktig for friluftslivets egenart at man tar vare på noen områder hvor en skal kunne bedrive det tradisjonelle friluftslivet, hvor ikke det er utstyrspreget friluftsliv. Definisjonen for friluftsliv i gamle dager var jo enkelt friluftsliv som ikke avhengig av tilrettelegging og dyrt utstyr, som alle kunne bedrive i hverdagen. Det enkle friluftslivet, det er kjernen i det norske friluftslivet og den må vi passe på å ta vare på.*

Fredrik, 60 år – vandrere

Forstyrrelse av opplevd stillhet og ro tror Kristian, 30 år – vandrer, kommer mer an på forskjellig innstilling og bruk, enn selve fremkomstmiddelet. Aktiviteter som har et raskere tempo enn vandringen, kan være vanskelig for vandreren å forstå hensikten med, og skape en konflikt.

*Særlig hvis du får disse som er ute for å trene, og da skal det gå fort, så er ikke det forståelig for de som er ute å går tur. Så jeg tror ikke det har så mye med sykkelen å gjøre eller syklistene kontra fotgjengere. Det har mer med turgåere vs. treningsfantaster.*

Kristian, 30 år – vandrer

Hos informantene er det en samlet opplevelse av at de mest negative til stisykling, hovedsakelig er blant den eldre del av markabrukerne. ”Jeg har et inntrykk av at de som tar seg mest nær av det er pensjonister på søndagstur.” forklarer Kristian, 30 år – vandrer. Daniel, 70 år – vandrer beskriver noen av dem som ”...rene tradisjonelle friluftsmennesker, som går med sekk langt inn i marka og ønsker helst ikke å møte noen, og de er det nok relativt få av og de er nok litt opp i åra.”

Det kommer frem at dette er en konflikt som hovedsakelig er å finne i forhold til eldre vandrere med tradisjonelle verdier. Den moderne friluftslivsformen stisykling, kan dermed oppleves som en motsetning til det enkle og tradisjonelle friluftslivet ved vandring. Dermed kan det også være en sosial konflikt mellom gruppen som står for tradisjonell vandring og moderne stisykling, som er tidligere vist (Carothers et. al., 2001). Muligens er ikke den moderne bruken legitim og sosialt akseptert blant enkelte av de tradisjonelle brukerne, dermed skapes en sosial konfliktopplevelse.

For å oppsummere det som kommer frem fra intervjuene, virker det å være en relativt liten konflikt, som en finner hos en mindre og eldre gruppe tradisjonelle vandrere. Det virker å være sosiale og mellommenneskelige grunner for den opplevde konflikten. Stisyklistene virker å ødelegge for freden og roen, og vandrers ønske om å være alene. Enkelte av vandrerne kan også ha meninger om hva som er berettiget bruk i marka, hvor stisykling, som en moderne aktivitet med tekniske produkter ikke har tilstrekkelig berettigelse. Denne konflikten virker også å være en enveiskonflikt, hvor



det er forskjell mellom syklisten og vandrerne om hva som oppleves som forstyrrende støy og ikke.

#### 4.2.2 Terrengslitasjen på stien

Ett tema, hvor ulike synspunkt tydelig kom fram i intervjuene var terrengslitasje. Her var det ganske så delte meninger om syklingen på stiene kan knyttes direkte opp til den større slitasjen som oppleves på stiene, og om det i det hele tatt gjør noe. Ser en på andre undersøkelser er det ikke bevist noen signifikant større slitasje fra den ene eller andre part, når det gjelder syklist og vandrere. Det er selvsagt slik at økt bruk fører til økt slitasje (Chiu og Kriwoken, 2003, Mosedale, 2003 og Parker, 2004, Taylor, 2010, Webber, 2007 og White et. al., 2006). Våtere områder er mer sårbare for alt trykk, og en syklist sliter betydelig mer på vått underlag enn ved sykling på tørr mark (Symmonds et. al., 2000). Selv om en det er delte meninger om slitasjeforholdet mellom vandrende og syklende, så har samtlige informanter opplevd en endring av enkelte stier i Oslomarka, spesielt i randsonen.

Den tydeligste forskjellen mellom sykkel- og vandreinformantene er opplevelsen av hvor mye en syklist sliter på stien i forhold til en vandrere. Samtlige av vandreinformantene opplever at stisyklistere fører til større slitasje på stiene ”...*nå er det blitt ganske mange og jeg føler at stiene blir ødelagt av stisyklingen.*” Daniel, 70 år – vandrere. At syklisten sliter mer virker opplagt for enkelt vandreinformanter.

*...du skal ikke være spesielt smart for å kunne stå ved siden av en sti å se forskjell på mennesker som går og sykler. En går fra sten til sten og rot og rot, men når en er på sykkel så må en nødvendigvis ned i gjørma. Så det blir slitasje. Ingen skal få meg til å tro noe annet.*

Fredrik, 60 år – vandrere

At det er ulik slitasjeopplevelse mellom syklisten og vandrerne er allerede kjent blant informantene. Vandreinformanten opplever at syklisten mener slitasjen fra sykling er mindre enn hva vandrerne mener og det skiller seg i en virkelighetsoppfatning.

*Pr i dag så mener nok de at slitasjen er mindre. Der har vi jo forskjellig virkelighetsoppfattelse. Vi mener nok slitasjen er større enn det de gjør. Det tror jeg nok er tilfelle og hvem som objektivt har rett er jo da vanskelig å si.*

Daniel, 70 år – vandrer

At syklisten setter spor på en annen måte enn fotgjengere er det en samlet enighet om blant informantene; vandrerne kan gå fra sten til sten mens, syklistene må gjennom gjørma. Dette gjelder særlig ved de våte områdene i marka. Samtlige informanter trekker fram våtområder som eksempel på område hvor det pekes på slitasje fra syklisten. *”Syklisten setter spor på en annen måte, kanskje en del steder hvor en turgåer vil hoppe fra sten til sten, så kjører syklisten mellom, og drar da med seg søla”* Atle, 60 år – syklist. Spor i gjørma som vandrerinformantene opplever som slitasje, opplever sykkelinformantene som spor. Syklistene opplever at denne forskjellen fører til en noe usaklig slitasjedebatt.

*Jeg har opplevd det gjennom media og i diskusjoner hvor det blir pekt på slitasje på konkrete steder. Grov slitasje og rasering på stiene. Det har jeg opplevd, men opplever det samtidig som noe usaklig. (...) det er sporene folk reagerer på, de ser at her har det vært syklisten og det plager dem, er min oppfatning av mye av det.*

Emil, 40 år – syklist

I våte områder, hvor vandrerne kan gå på harde og slitesterke gjenstander, må syklistene sykle gjennom eller rundt. Det er da naturlig at syklisten komprimerer stien mer på i disse områdene (Parker, 2004). Noe denne studien verken kan bekrefte eller avkrefte. Det er viktig å ta hensyn til at syklisten sliter betydelig mer i våte områder enn ved tørre (Symmonds et. al., 2000), men dette gjelder også generelt trykk (Arnesen og Lyngstad, 2012). Sykkelsporene virker i seg selv å kunne være til plage og oppleves som slitasje. *”De setter spor i våte partier og det er noen ganger så mye at det er til sjenanse for folk som går, selv om det er først og fremst, sånn jeg opplever det, slitasje på marka og stiene.”* Daniel, 70 år – vandrer.

Sporene som det er enighet at stisyklistene setter igjen virker å føre til en konklusjonen om større slitasje fra syklistene. *”Når du nevner våtområder, så ser man jo sykkelspore*

*gjennom, også blir det konklusjonen.*” Kristian, 30 år – vandrer. Det er likevel ikke bare syklisten som sliter stiene ved å unngå våte områder. *”Det er jo ikke bare syklisten som sykler utenfor bløte hull. Folk går jo rundt å, så det blir noe ovale stier.*” Fredrik, 60 år – vandrer.

Sporene fra syklistene er tidligere vist å skape en illusjon av større slitasje og kan i seg selv føre til en konflikt mellom brukerne (Taylor, 2010 og Webber, 2007). Dette virker å være tilfellet i dette studie, hvor spor skaper en opplevd større slitasje hos vandrerne, og som fører til en konklusjon om at syklisten sliter mer. Denne konklusjonen virker å føre til en sosial konflikt (Carothers et. al., 2001) mellom stisyklistene og vandrerne. Syklisten trenger ikke å være til stede for at vandreren skal oppleve sykkelsporet som konfliktfylt. Det virker å være en klar forskjell i virkelighetsforståelse mellom syklistene og vandrerne om hvordan en sykkel sliter på stien. Dette skaper en sosial konflikt om hva som er akseptabel og ikke slitasje på stien. Konflikten virker likevel ikke å utspille seg på selve stien når syklisten og vandreren møtes på stien, når en ser tilbake til forholdet mellom syklistene og vandrere på stien. NOTS (2007b) anbefaler at en unngår å sykle over våte områder hvor en lager nye spor, en ser likevel i dette studiet at syklisten nok ønsker å holde seg på sykkelstien å dermed lager nye spor.

Et annet punkt som påvirker slitasjen i Østmarka er sykkelrittene som arrangeres der. Slitasjen oppleves sterkt etter ritt. *”Jeg har merket mer og mer av det, og jeg har merket at det er slitasje. Særlig der det har vært sykkelløp. Østmarka har jo to store sykkelløp og da ser man veldig til slitasje.*” Daniel, 70 år – vandrer. I Nordmarka har grunneierne sagt nei til rittsykling. Derfor blir Østmarka arenaen for stisykling og ritt. Det stilles spørsmål om hvor mye slitasje fra et ritt som er akseptabelt.

*Det som er uttalt er jo at det er terrengsykkelritt gir en veldig tung belastning, og da særlig i Østmarka hvor det er en konsentrasjon av terrengsykkelritt. Det henger jo sammen med at mye av Nordmarka er privat eid av Løvenskjold og han tillater ikke terrengsykkelritt (...) Rittene drar også inn en del treningssykling i løypene og løypene har ikke alltid vært like bærekraftige, så enkelte deler så ikke så pene ut etter rittet. Men hva er akseptabelt og ikke? Hvor mange går der?*

Atle, 60 år – syklist

Sykkelritt skaper et stort trykk på enkelte stier under selve rittet, men også til trening. Økt bruk har vist seg å fører til økt slitasje på stiene i traseen (Taylor, 2010 og White et. al., 2006). Muligens kunne slitasjen blitt mer fordelt i marka, hvis rittene ble fordelt i flere deler, men da er man avhengig av å få med grunneierne. Grunneier har rett til å nekte sykkelritt. At stier med høy brukerfrekvens blir mer slitt enn stier med lav brukerfrekvens er det ingen tvil om. Slitasje som spor i våte områder og slitasjen fra ritt, kan være problematisk. Det er delte meninger mellom sykkelinformantene og vandrerinformantene om hvordan stisyklingen sliter. Samtlige opplever slitasje, men sykkelinformantene har klarere formening om at økt bruk er grunnen til slitasje.

At økt bruk fører til slitasje er i det store bilde positivt mener sykkelinformantene. Dette med tanke på den positive effektene som kommer av å bruke naturen. *”Slitasjen er jo rett og slett det faktum at flere er ute. Så stisltasje er per definisjon ikke bare et problem, det er jo også et tegn på at marka brukes og det er faktisk ønskelig.”* Atle, 60 år – syklist. Og selv om det er enkelte steder en kan se at stiene har endret seg, kan det også overraske hvor godt stiene også holder seg;

*Jeg er blitt overrasket over hvor lite det er blitt slitt med sykling over 25 år. De oppleves ganske så likt som da jeg begynte å bruke dem og det overrasker meg litt. Det hender det går noen måneder mellom hver gang jeg får syklet i Østmarka nå og da blir jeg ganske overrasket at stiene ser ganske like ut.*

Emil, 40 år – syklist

Selv om det er sosiale uenighet om slitasjen er samtlige informanter enige om at all bruk sliter, som er vist til tidligere er funnet ved andre studier. Innover i marka opplever informantene slitasjen som et mindre problem, og ser at syklistene kan bidra med å holde de umerkede stiene, som ikke vedlikeholdes åpne. All slitasje er dermed ikke nødvendigvis negativ, men kan bidra positivt. Selv om stiene i randsonen utvider seg noe trenger ikke det være til plage.

*Fotgjengere sliter og syklistene sliter, det er jo enda godt. Hadde det ikke vært slitasje hadde det ikke vært stier (...) Jeg ser ikke på slitasje på sti som noe som helst problem fordi, utenom helt i randsonen, er disse stiene så knotete og det går så lite folk på de at det gjør jo ingen ting at de blir mer brukt, tvert i mot. I randsonene, er det et problem at stiene blir kraftige? Jeg synes ikke det. Slik jeg ser det så er det ikke noe problem i det.*

Kristian, 30 år – vandrer

At stiene nærmest byen, hvor det er flest brukere, skal kunne unngå endring virker for enkelt informanter urealistisk og påpeker at slik vil det være med stier nær byer.

*Så lenge en sykler på stier som alt er der og i perioder blir de litt oppkjørt og gror igjen, så er det litt livet til en skog rundt en by. Man kan ikke tro den skal få ligge der i ro statisk.*

Emil, 40 år – syklist

Når det oppsummeringsvis kommer til opplevelsen av slitasje, så skiller sykkel- og vandrerinformantene sine virkelighetsoppfatninger seg tydelig. Vandrerne opplever en større slitasje på grunn av syklingen på stiene. Syklistene opplever også slitasjen, men mener den ville vært den samme hvis alle stisyklistene i stede gikk eller løp på stiene. Endringen av stiene finner en i randsonen, hvor det er flest brukere. Innover i marka er ikke slitasje noe spesielt problem på grunn av få brukere. Kunnskap om slitasjeforskjeller mellom vandrere og syklistene vist tidligere å ikke finne signifikant forskjeller. Grunnet valg av metode kan ikke dette bekreftes eller avkreftes av denne studien, med tanke på slitasjen i marka. Det som kommer frem i studien er en klar forskjell i virkelighetsoppfatningen av slitasje mellom syklistene og vandrere. Mulig kan en slik sosial konflikt dempes ved en belæring om slitasjen, som er sett på som et mulig tiltak tidligere (Carothers et. al., 2001).

### **4.2.3 Fart, en fare på grus og på sti**

Jeg har så langt presentert utfordringer knyttet til stisykling i Oslomarka, og vist at dette dreier seg om slitasje og forstyrrelse på opplevelsen av fred og ro. Utfordringer som i hovedsak knyttes til stien i randsonen, nær populære utfartssteder. Selv om studiet har

hovedfokus på fenomenet stisykling, kom det tydelig frem gjennom arbeidet at en må se sykling på sti og grus i en kontekst. Fra informantene kom det frem at syklingen på grus sto for et klart konfliktområde, som fryktes å bli et problem også på stiene fremover. Dette gjelder farten på syklisten. Det er likevel fortsatt en forskjellen på opplevelsen ved å møte syklist på sti versus grus når det kommer til fart.

*På sti så plager dem meg overhode ikke. Der er det bare litt kuriositet å møte noen syklist der inne (...) På grusvei, er forskjellen at syklisten sykler ganske fort, og det merker man, - altså det kan være skummelt når de sykler fort og en må passe seg. Men på sti så tenker jeg ikke over det i det hele tatt.*

Kristian, 30 år – vandrer

Farten på syklistene på grusveien kommer frem som det største konfliktområdet fra samtlige informanter med tanke på sykling generelt i marka;

*Jeg opplever jo at hovedkonflikten er fart på grusvei, det er det som har et reelt farepotensiale og oppleves som et problem. Så dette med konflikt på sti med å forstyrre opplevelsen og slitasje på sti er det en mye mindre dimensjon på, men det finnes en konfliktflate der.*

Atle, 60 år – syklist

Grunnen til råsyklingen på grusveien virker å være dårlige holdninger. ”Det å sykle fort på grus skjer, og alle er enige om at er dumt, som å kjøre som en gris på veien, det skal man jo ikke.” Emil, 40 år – syklist. Det virker å være en delt virkelighetsoppfattelse om farten syklisten holder er kontrollert eller ei. Bjørn, 45 år – syklist gir et eksempel hvor en syklist passerte en kvinne med barnevogn:

*Kanskje det var stor fart for en med barnevogn og kanskje kunne det vært et barn der og dem som synes dette er problematisk, de opplever dette som usikkert, selv om syklisten har full kontroll. Så det er sånn jeg ser og opplever dette, og dette her er på grus ikke på sti.*

Bjørn, 45 år – syklist

På grusveiene opplever informantene at fart er et problem, og at dette er det tydeligste konfliktområdet mellom vandrere og syklister i marka. Grussykling er nok den største sykkelformen i marka. For halve Oslos befolkningen er dette en viktig aktivitet å kunne gjøre i marka (Dalen, 2011 og Sykkelrapport, 2014). Samtidig har halvparten av brukerne av Oslomarka fått turopplevelsen ødelagt på grunn av stor fart på syklister (Dalen, 2011). Selv om samtlige informanter legger vekt på at dette konfliktområde i hovedsak gjelder grusveiene, antydes det at dette også forekommer på stiene.

*Jeg har forståelse for at frykten for uhell kan ødelegge turopplevelsen og at det kan bli et konfliktpunkt frykter jeg. De kan være redde for seg selv, barn og hunder når syklister kommer i stor fart. Dette har nesten kun vært et grussveifenomen (...) men jeg ser for meg at det kan bli en problemstilling på stier også. Hvor fotgjengerne føler at de er utsatt, og den følelsen kan en ikke fnyse av.*

Emil, 40 år – syklist

Sykkelinformantene mener utviklingen av syklene har gjort det lettere å sykle fort. Noe som er blitt en trend i den siste tiden. Allerede er det steder hvor det oppleves stor fart på stisyklistene, - noe som kun bør forekomme på mer egne steder. Hvor stiene er opparbeidet så det er lett å få stor fart i randsonene kan en allerede oppleve konflikter knytt til stisyklingen.

*Du har noen områder i marka hvor folk sykler opp for å sykle raskest mulig ned igjen og konkurrer med seg selv, og det bør det hvert fall være på spesielle steder hvor det ikke er til sjenanse for andre.*

Fredrik, 60 år – vandrør

Flere informanter frykter at større fart og flere syklister kan skap økte konflikter og alvorlige uhell. Noe som vil kunne være uheldig for terrengsyklingen.

*Jo flere syklister det blir, jo flere idioter, som er uansvarlige og dumme blir det. Der har en utfordringa da, hvis det blir en ulykke hvor en terrengsyklist skader en turgåer på en sti, så vil det bli ganske farlig for terrengsyklinga.*

Emil, 40 år – syklist

Hos enkelte sykkelinformanter oppleves Strava som farlig en utviklingen, med tanke på fartsproblematikken. Strava er et sosialt treningssamfunn på nettet hvor en kan sammenligne seg med-, og konkurrere mot andre som sykler de samme strekningene (kalt en *kom*) (Strava, 2015). Dermed kan det oppstå uorganiserte konkurranser om å sykle raskest mulig gjennom løypene. Det kreves større ansvar hos syklisten for når og hvor slik kappsykling skjer.

*En ting som jeg ser utvikler seg, som jeg ser ikke er til fordel for terrengsyklisten, det er jo Strava. Der søker du strekninger som ikke er tilrettelagt med sikkerhet som det er i en konkurranse, så utfordrer en litt den strikken. For en tenker at nå er en på vei til å ta en kom, også kommer det noen på stien, men en har skylappene på. Så det er en faktor i randsonen.*

Bjørn, 45 år – syklist

Stor fart på syklistene er en u hensiktsmessige handling som har vist seg å føre til ubehagelig opplevelser hos vandrerne (Carothers et. al., 2001, Walker og Shafer, 2011 og Webber, 2007). Dette er noe en ser igjen i dette studie. Dette virker å være den største konflikten ved sykling i marka i dag. Dette er en tydelig mellommenneskelig konflikt mellom vandreren og syklisten, som oppstår ved direkte kontakt mellom partene (Carothers et. al., 2001). Denne konflikten er av samtlige i all hovedsak knyttet til sykling på de brede, tilrettelagte grusveier, og ikke til stiene. Brede grusveier, som skaper en distanse til naturen er vist å øke tempoet til brukerne (Bischoff, 2012). Smale stier senker tempoet og trekker både vandrere som syklist nærmere naturen (Bischoff, 2012 og Felton, 2004).

Farten på syklisten kan en oppsummerende si at denne studien viser allerede forekommer blant stisyklisten i marka. Selv om tidligere teorier sier at stien vil senke tempoet til brukeren. Å sykle fort på stien oppleves allerede som en voksende trend blant syklistene. Strava kan slik sett knyttes til en uheldig utvikling blant syklisten. Det skaper en uoffisiell konkurranse mellom syklisten på usikrede stier, hvor de kan treffe på andre brukere. Spesielt ved steder i randsonen, hvor stier er utvidet og mer fartsvennlige, kan stisyklisten komme fort på vandreren. Denne konflikten mellom brukerne er allerede opplevd. Med større fart på syklisten frykter enkelte informanter alvorlige ulykker både på grus og sti, noe som kan ramme terrengsyklistenes muligheter



i marka. Det er likevel sjeldent ulykker forekommer (Webber, 2007). Opplevelsen av fart viser seg også å være svært delt mellom syklister og vandrere. En fart som oppleves som fullt kontrollert av syklisten, kan oppleves skremmende for vandreren. Dette blir mulig forsterket på de smale stiene hvor naturen er tettere på. Noe som gir større opplevd fartsfølelse (Felton, 2004). Selv om denne studien finner at stor fart på stisyklisten kan være konfliktfylt enkelte steder på stien, så er stor fart på syklisten hovedsakelig et grusveiproblem. Dette en konflikt som fortsatt virker liten på stiene, og kun få av informantene har opplevd slik konflikt. Konflikten er likevel til stede, og fryktes å kunne vokse fremover på stiene.

Oppsummeringsvis er konfliktflatene mellom syklistene og vandrerne tredelt. En mindre konflikt omhandler forstyrrelse på opplevelsen av fred og ro som enkelte vandrere opplever i randsonen. Dette er en konflikt som bunner i en kombinasjon av mellommenneskelig og sosial konflikt. Syklistene og vandrerne er svært delte i opplevelsene av hva som fører til slitasje. Dette er en tydelig sosial konflikt, som ikke virker å utfolde seg på stien mellom vandrere og syklister. Det virker som det trekkes konklusjoner blant vandrerne, om at syklister sliter mer enn vandrere, grunnet synlige sykkelspor. Våte områder synes å være mest konfliktskapende, på grunn av at sykkelsporene kommer tydeligere frem. Fartskonflikten en ser ved grusveiene, synes å være den største konflikten mellom syklister og vandrere i marka. Det er tendenser til at denne mellommenneskelige konflikten sprer seg til stiene. Selv om samtlige informanter knytter fartskonflikten til grusveiene, ser en at det allerede finnes små konflikter på enkelte stier på grunn av fart. Samtlige av konfliktområdene knyttes hovedsakelig til enkelte populære utfartssteder, spesielt på utfartsdagene.

For å finne ut hvilke potensielle virkemidler en kan ta i bruk for å opprettholde og bedre forholdet fremover, vil tenkte tiltak fra informantene presenteres og drøftes videre.

### **4.3 Virkemidler**

Selv om det fremkommer noen konfliktflater mellom syklister og vandrere i marka knytt til stisykling, virker disse å være relativt små. Når det likevel kommer frem enkelte konflikter, er målet med denne studien å forstå hvilke potensielle virkemidler

som kan bedre forholdet fremover. Holdningsarbeid og tilrettelegging peker seg ut blant informantene som to potensielle retningslinjer for konfliktdependende tiltak fremover.

#### **4.3.1 Holdningsarbeid**

Dårlige holdninger blant syklisten og konflikter ved sykling på grusveier var den første problematikken mellom syklistene og vandrere som kom frem i media. Denne studien viser at dette fortsatt virker å være den største konflikten. På stien virker det som stisyklisten har funnet sin plass. De må likevel være bevisste og jobbe videre for å ta vare på mangfold i bruk av stiene.

*Jeg mener å se og oppleve at her har vi kommet så langt at stisyklisten har fått en plass i marka, men jeg ser helt klart at i miljøene så må man jobbe for et større mangfold en det man ser nå. Det er de stiene som er blitt så bra at hastigheten øker og som ligger i randsonen, det er stier hvor syklisten må være veldig bevisst på hvordan en sykler og på hvilke tider en sykler der.*

Bjørn, 45 år – syklist

Som et tiltak for bedre holdninger blant syklistene er det laget noen retningslinjer fra NOTS (2007b) og Sykkelvettregler gjennom et samarbeid mellom flere organisasjoner i Oslo (Oslo og Omland Friluftsråd, 2014). Informantene vurderer disse retningslinjene som et godt bidrag, selv om det er forskjellige meninger om enkelte punkter. Av holdningsarbeid mener informantene at syklistene må bli bevisste på at de er den harde trafikanten og at de dermed bærer et ansvar for trygghetsfølelsen til vandrere.

*Vi som syklistene har et ansvar om at fotgjengere skal føle seg trygge. For jeg skjønner at hvis en er redd for å bli påkjørt så ødelegger det turopplevelsen (...) Så det er en viktig utfordring, at terrengsyklistene må bære med seg det ansvaret bevisst, at de må oppføre seg som syklisten ønsker at bilene skal oppføre seg mot dem, slik må vi oppføre oss mot vandreren.*

Emil, 40 år – syklist

NOTS (2007b) sine retningslinjer som har til formål å gjøre syklisten bevisst på hvordan de oppfører seg på stien, og veilede med tanke på slitasje og adferd ovenfor

andre brukere. Gjennom intervjuene fremkommer det at disse retningslinjene allerede synes å virke på syklistenes bidrag til et bedre forhold i marka.: *”Som punkt i reglene: ”Bidra til trivsel i marka, og vær omtenkssom i møte med turgåeren”, det har de forbedret seg på, kanskje ikke alle, men mange.”* Fredrik, 60 år – vandrer.

Selv om alt holdningsskapende arbeid blir sett på som et viktig bidrag til fellesskapet i marka, er dette svært krevende. *”Holdningsarbeidet er viktig, men selvfølgelig krevende. For du må være på hele tiden og det er alltid noen som ikke bryr seg like vel.”* trekker Atle, 60 år – syklist frem. Holdningsarbeid er heller ikke nødvendigvis, tilstrekkelig på enkelte områder. *”Det er bra, men det løser ikke hovedproblemet, noen steder bør syklisten være og andre steder ikke. Så reglene er greie nok for det generelle, men ikke spesifikt på de gitte områdene.”* Bjørn, 45 år – vandrer

Informantene mener at alt holdningsskapende arbeid er bra. Utdanning av friluftslivbrukernes holdninger er tidligere vurdert som en måte å kunne minke konflikter mellom syklist og vandrere. Da spesielt sosiale konflikter, men også mellommenneskelige konflikter med tanke på væremåte i møte med andre (Webber, 2007 og Carothers et. al. 2001). I henhold til denne studien virker dette å være knyttet til stisyklisten. Konflikten synes allerede å ha dempet seg grunnet holdningsarbeid i marka. Holdningsarbeid er likevel krevende og på enkelte områder er informantene tvilsomme til at holdningsarbeid i seg selv er nok. For disse områdene ser informantene for seg mer fysiske tiltak med former for tilrettelegging for flere typer bruk av marka.

#### **4.3.2 Tilrettelegge og kloppe stien**

Informantene har flere tanker og forslag til fysiske tiltak som kan hjelpe og bedre markabruken for alle brukere. I fortsettelsen vil oppgaven presentere flere potensielle tiltak som informantene ser for seg kan hjelpe på opplevelsen i marka. *”Jeg tror vi må se i øynene at det må en større grad av tilrettelegging. Sånn at stiene tåler bruken, som bærekraftige stier.”* Atle, 60år – syklist. Når det kommer til tilrettelegging med tanke på stisykling er det ikke snakk om gruslegging og utvidelse av stiene:

*Man bruker naturen sånn som den er, ikke gruse og planere ut, med maskiner, noe som kommunen legger seg på. Der har vi et problem med formidlingen, fordi når vi sier tilrettelegging for stisykling så tenker veldig mange sykkelvei.(...) Mens det vi gjør er å legge oss rundt trestubben og steinene.*

Atle, 60år – syklist

En forbedring av stiene gangner ikke bare syklistene. *”Ved stiforbedring så er det ikke for å tilrettelegge kun for syklist, men sikre at det ikke blir lagt flere spor. Beskytte og renyrke stien.”* Kristian, 30år – vandrer. Flerbruksstier må tilrettelegges bedre samtidig som holdningene fortsatt må være på plass. *”Da må det være en egen trase som er nogenlunde tilrettelagt for det. Så har man sykkelvettreglene som syklistene bør prøve å følge. Så kan man lage noen klopper, så en unngår utvidelse av stia.”* Fredrik, 60 år – vandrer. Informantene virker enige om at noe mer tilrettelegging av stiene for flerbruk er en vei å gå framover.

I kjent teori fra utlandet legges det vekt på bærekraftige stier, hvor det ofte gjøres større endringer på stiene for å lage ideelle linjer (Felton, 2004). Gjennom dette studiet kommer det frem at det vil være vanskeligere å gjennomføre i norsk natur, grunnet geografiske forskjeller og terrengmessige utfordringer.

*I Norge så er det plutselig et svaberg, så er det en kløft, så er det myr og så er det skråning med ur og så er det tett løvskog, og så ut i glissen skog. Det er så utrolig variert, og det er ikke da så lett å lage disse ideelle linjene da.*

Atle, 60 år – syklist

Hvor grensa går for hva som er akseptabelt i forhold til mengden av forbedringer av stiene, varierer mellom informantene. Det er en generell holdning om at det bør holdes på et minimum, for å videreføre en tradisjon om lite inngrep i naturen. En samordning mellom brukergruppene bør la seg gjøre.

*Dess mindre tilrettelegging som blir gjort av stiene jo bedre er det jo for alle parter, så det gjelder å spille sammen om det (...) En viss samordning av brukergruppene ved tilrettelegging av stiene tror jeg er lurt. Det bør være mulig å tilrettelegge for flere brukergrupper på samme sti.*

Fredrik, 60 år – vandrer

Informantene er enige om at flerbruksvennlige klopper er et tiltak som kan bidra positivt, når det kommer til våtområder som oppleves mest problematiske. Klopper er et tiltak som kanalisere ferdselen på disse, og hindrer generelt tråkk som raskt gir skader på vegetasjon (Arnesen og Lyngstad, 2012 og Webber, 2007).

*Kommer du lengre inn så er det fortsatt flerbruk som gjelder. Man må da gjøre stiene bærekraftige og det gjelder både gående og syklende. Er det en myr som er problematisk å komme over, da får vi en stispredning, og da, i samarbeid med kommunen, heller lage klopper som går over og det fungerer.*

Atle, 60 år – syklist

Klopper i marka, spesielt i Østmarka, oppleves ikke som noe nytt tiltak blant informanten, men et tiltak som alle kan nyte godt av.

*På høsten har jeg en del lange løpeturer i marka og ser at de kloppene nyter alle godt av, og jeg tror også sann sett det er en tilpasning som eldre også nyter godt av. Så jeg tror at vi må erkjenne at noe tre i marka er greit.*

Bjørn, 45år – syklist

Selv om klopper ikke er et nytt tiltak, kommer det frem fra informantene at mange av dagens klopper ikke er sykkelvennlige. Å tilrettelegge for sykling er omtalt i Sykkelrapport (2014). Det mangler imidlertid en mal for kloppene. ”Det har vært et problem at klopper er blitt bygget som nærmest sykkelfeller, som ikke blir sykkelbar.” forklarer Emil, 40år- syklist. Blant informantene er det enighet om at dagens klopper sjeldent er sykkelvennlige, og at sykkelvennlige klopper kan redusere slitasje på stien. Utformingen av kloppen kan være motstridene med tanke på praktisk og visuell utforming. Samarbeide mellom brukergruppene er viktig for å få til en god løsning.

*Det kan nok hjelpe å lage dem mer vennlige, men de må kunne være sånn at de ikke ødelegger det visuelle i myrområdet. Det er jo en konflikt å finne en visuelt fin klopp som også er sykkelvennlig. (...) Det må en kunne finne en løsning på synes jeg. Det er en praktisk utforming som noen bør kunne finne en løsning på.*

Daniel, 70 år – vandrer

Oppsummeringsvis er klopper en noe informantene ser kan tilrettelegge stien bedre for flerbruk. Klopper er heller ikke et nytt tiltak i marka, men et tiltak som kan være et gode for alle brukere. Det er en utfordring at flere av dagens klopper oppleves som sykkelfeller for sykklistene, mens sykkelvennlige klopper kan oppleves som visuelt upassende. En klopp som er brukervennlig for sykklistere og vandrere, og som er visuelt fin bør kunne lages ved et samarbeid mellom brukergruppene. Klopper vil kunne sentrere trafikken og være et gode for alle brukere, samt rendyrke stien og ivareta naturen ved de våte områdene (Arnesen og Lyngstad, 2012 og Webber, 2007).

#### **4.3.3 Anbefalte og attraktive stier**

I første del av analysen redegjøres for enkelte opplevde konflikter mellom brukere, og at disse oppleves i randsonen. I disse områdene har informantene tro på enkelte tiltak bedrer stemningen mellom brukerne. *”Jeg vil si det sånn at i nærområdene hvor antallet er et problem, da lager vi egne tilrettelagte terrengsykkelstier”* mener Atle, 60 år – syklist. Et eget område for sykklistene kan være en god løsning, hvis sykklistene ønsker det;

*Før jeg hadde gått i gang med dette her ville jeg spurt sykklistene om det er det de vil ha. For det er ikke sikkert i det hele tatt, noen synes kanskje at hvis det er stier som er tilrettelagt for sykkel er det helt uinteressant å være der fordi det er for lett. Mens andre vil kanskje ha en fast løype man tester seg selv i.*

Kristian, 30 år – vandrer

Det er viktig med god kommunikasjon mellom forvalter og sykklistere for at et ønsket prosjekt skal lykkes (Cessford, 1995 og Mosedale, 2003). Gjennom intervjuene mener flere av informantene et slike tiltak kan bidra positivt for markabruken, - spesielt på steder med tendens til konflikt.

*Har tro på at ved visse områder som er typiske innfallsporter til marka, type Skullerudstua, Rustadsaga, Sognsvann og lignende steder. At det der kan lages tilrettelagte terrengsykkelstier som brukerne oppfatter som morsomme, krevende og gøyale, så en lokkes over dit. Det er lov å gå der, men det gir lite mening når stien slynger seg inn i marka.*

Atle, 60 år – syklist

Emil, 40 år – syklist, har erfaring fra slike områder i andre land og mener det kan trekke til seg nybegynnere, og være et tilbud til de som ønsker å sykle fort i trygge omgivelser, og syklistene generelt, selv om marka er åpen for sykling.

*Jeg har jo vært i andre land hvor det er egne terrengsykkelområder, og det fungerer til en viss grad ved at du får lagt en del av trafikken dit. Spesielt da på tider hvor det å sykle i den åpne marka ikke er så lurt. Etter regnvær og på søndager, og det ser jeg som kan være en løsning.*

Emil, 40 år – syklist

Det er stor enighet blant informantene om å anbefale stier for syklistene som er bærekraftige og noe mer tilrettelagte. Tilrettelegging som gjør stiene mer attraktive for syklisten og som tåler bruken. Et godt tiltak kan være å holde syklisten mest mulig unna de blåmerkede stiene som tradisjonelt har vært forbeholdt vandrerne.

*Lage, åpne opp og ta i bruk stier som er egnet, bærekraftig, som går typisk på rygger med mye svaberg og slikt. Og som ikke er blåmerkede stier, som betyr mindre brukte stier, så vi leder trafikken bort fra blåmerka, hvor det er konflikt med turgåere, og få syklisten ut i skogen. Der møter en svært sjelden på andre brukere.*

Atle, 60 år – syklist

Det er områder enkelte informanter ser for seg er fine for sykling i randsonen, hvor en ikke finner vandrere. "Man har kraftgater. Hvorfor ikke legge stier for syklistene under kraftledningene, der er det hogd ned. Der går det ofte stier og folk er ikke så glad i å gå der, der kan en lage fine sykkelstier." Daniel, 70 år – vandrere.

Samtlige informanter ser fordeler med egne stier som appellerer til stisyklistene. Egne områder kan tilby en variasjon for syklistene på alle nivåer og gi syklisten mulighet til å trene adskilt fra andre. Områder og stier tilrettelagt for sykling gir også syklistene muligheten til å sykle i stor fart uten å forstyrre andre brukere (Webber, 2007). Smale stier, som stisyklistene søker etter, slynger seg i naturen og gir en berg- og dalbane-følelse for syklisten. Slike stier egner seg best for tilrettelegging spesifikt for sykling (Feltoen, 2004, Taylor, 2010 og Webber, 2007). I områder ved innfartsportene til Østmarka og Sognsvann, hvor det blir stor tetthet av brukere, spesielt på søndager, er det ett godt tiltak med spesifikke stier som sprer brukerne naturlig (Webber, 2007). Dette er også en løsning som trekkes frem i Sykkelfrapport (2014). Tilrettelegging med fysisk tiltak er anerkjent som den andre forvaltningsmetoden, ved siden av utdanning, for å håndtere konflikter. Med tilrettelegging som fører til en naturlig separering kan minke de mellommenneskelig konflikten som oppstår ved direkte kontakt mellom to parter (Carothers et. al., 2001).

Selv om særskilt anbefalte stier eller områder kan være et gode for mangfoldet i randsonen, må det være en god kommunikasjon utad om at det ikke er plikt for syklisten å måtte bruke disse. Sykkelinformantene frykter at andre kan oppfatte det som ett påbud, noe vandrerinformantene uttrykker forståelse for.

*Det en del av oss i miljøet er litt sånn engstelige for er at i det du får en arena som er tilpasset, så vil enkelte, spesielt i randsonen peke på den og si "nå har dere fått deres arena, gå til den". (...) viktig med kommunikasjon om at dette er et rekrutterings-anlegg, så det ikke blir sånn at man blir pekt på og må befinne seg der når man er på sykkelen i Østmarka.*

Bjørn, 45 år – syklist

For sykkelinformantene er det viktig ved anbefalte steder at "...terrengsykling som friluftsliv ikke må lide av det." Emil, 40 år – syklist. Ved å merke stier for sykling frykter sykkelinformantene at det kan føre til henvisninger fra vandrere som misforstår.



*Jeg ser også problemet med å skilte terrengsykkelstier, en kunne tenke seg et konsept, for en kjenner rød og blåmerka stier og det skjønner folk, men hvis du hadde begynt med gul eller grønn merking for terrengsykkelstier, så ville det veldig fort ført til en feilslutning. Brukeren vil ikke bare si at du kan sykle der, men at du skal sykle der.*

Atle, 60 år – syklist

Spesifikke stier for syklister kan føre til mindre møter mellom syklister og vandrende. Det er ønsket av informantene, men kan komme til å føre til en motvilje, skape følelsen av territorier, og rivalisering mellom vandrerne og syklistene (Webber, 2007). Informantene er redde for at dette vil skje ved tilrettelagte områder og stier for sykling i marka, selv om de ser fordelene med tanke på mangfoldet i randsonen.

Anbefalte og tilrettelagte steder for syklistene ser en av informantene som et første steg. Han ser også på muligheten til å trekke det litt lenger for å sikre fred og ro hos vandrerne i den nære delen av marka. Ved de mest brukte utfartsstedene foreslår han å dele områdene i gitte områder hvor det er lovlig å sykle, og andre områder uten sykling.

*Hvis det ikke fungerer kan man videre vurdere om det er steder det ikke burde være lov. Så dette kan man ta i trinn. Soneinndeling og samlet plan for stier for ulikt bruk og anlegg for ulikt bruk er tre forskjellige måter å tenke på.*

Fredrik, 60 år – vandrer

En eventuell separering gjennom regulering og lover er de andre informantene skeptiske til. Selv om en annen også ønsker en deling av stiene, ser han det som vanskelig.

*Jeg mener vi skal ha anbefalte sykkelstier (...) friluftsløven er jo veldig klar på det, hvis du er til sjenanse for andre så skal du ikke drive den aktiviteten i marka, det er jo veldig klart i friluftsløven og Markaløven, så en har hjemmel for å gjøre det jeg foreslår, men forbud er vanskelig, hvem skal håndheve det?*

Daniel, 70 år – vandrer

Hovedtrekkene til de skeptiske informantene kort oppsummert. "Det er noe med at lover må kunne håndheves og de må føles riktige og berettigete." Kristian, 30 år –

vandrer. At følelsen av at en lovpålagt deling av stiene kan bli rettferdig er det stor tvil om blant de fleste informantene. Det trekkes frem at lover heller ikke må lages etter enkelthendelser eller av enkeltpersoner. Mangfoldet på stiene mener Bjørn, 45 år – syklist, er viktig å ta vare på og ønsker derfor ikke en separering av markabrukerne.

*Det håper jeg ikke vi får fordi da vil man i større grad få en diskusjon om hvilke stier som passer for hva (...) Og jeg ser at mangfoldet i marka og mangfoldet i bruk er med på å holde stiene oppe, og jeg tror at en holdning med at de stiene er for oss, og de er for dere, det vil i praksis bli helt håpløst.*

Bjørn, 45 år – syklist

Separering av brukerne gjennom lov mener informanter bryter mot friluftslivstradisjonen som er i Norge om å være fri i naturen. De fleste informantene ser på en lovpålagt separering som et tiltak som vanskelig lar seg gjøre. Et slikt tiltak kan i verstefall også fungere mot sin hensikt og skape nye konflikter.

*Du skaper nye konflikter, og folk er opptatt av reglene, refortolkninger, hytting med neven, slå med kjeppen etter syklistene og syklisten kan begynne å kjepte på vandrerne som har forvillet seg inn på deres løyper.*

Atle, 60 år – syklist

Ved lovpålagt separering av syklist og vandrer er det vist et potensial av motvilje mellom brukerne, følelsen av territorier og rivalisering mellom vandrere og syklistene (Webber, 2007). En separering av brukerne er noe Bymiljøetaten er skeptisk til med tanke på dagens lovverk (Sykkelrapport, 2014). Med dagenes allemannsrett er en separering av forskjellige brukergrupper også vanskelig å gjennomføre uten en endring av dagens lover (Teknologirådet, 2006).

#### *Oppsummering av tilretteleggingstiltak*

Denne studien viser tre tiltak med potensiale til å bedre forholdene i marka. Fortsatt holdningsarbeid, tilrettelegging med flerbruksvennlige klopper og anbefalte stier ved de mest populære utfartsstedene. Ved holdningsarbeid og retningslinjer som stivettreglene og sykkelvettregelene (NOTS, 2007b og Oslo og Omland Friluftsråd, 2014) oppleves allerede en endring hos syklistene til det bedre. Dette er et tiltak som kan bidra til å

reducere både sosiale og mellommenneskelige konflikter (Carothers et. al., 2001). Selv om det er en god tone på stiene, må sykklistene ha det klart for seg hvilken rolle de har og hvilket ansvar de har for andres opplevelse av trygghet. Holdningsarbeid og opplysninger om slitasjen brukerne påfører naturen, kan i seg selv minke slitasjen (Cessford, 1995 og Mosedale, 2003). Selv om alt holdningsarbeid er bra, så er det krevende og det vil alltid være unntak, noen som ikke bryr seg. Derfor er dette kanskje ikke nok i seg selv på enkelte områder.

Av fysiske tilrettelegging for flerbruk av stiene er klopper for både vandrere og syklistene en løsning som bør komme i gang. Flerbruksvennlig klopp er vist å være et godt tiltak som kommer alle til gode og kan minke slitasjen på de våteste områdene (Arnesen og Lyngstad, 2012 og Webber, 2007). Klopper som ikke er sykkelvennlige blir tatt dårlig imot av syklisten, som vil lage spor rundt. Noe som igjen vil provosere vandreren. Muligens vil flerbruksvennlige klopper derfor rendyrke stien og minke den opplevde slitasjen. Noe som vil redusere sosiale konflikter. Fysiske tilrettelagte elementer, så som klopper, må oppleves naturlige ute i naturen for ikke å forringe turopplevelsen. Samtidig må tilrettelegging rettferdiggjøres hos brukeren ved at et tiltaket gir en logisk mening (Bischoff, 2012). En mal for bruk av flerbruksvennlige klopper er et tiltak som bør komme på plass.

Et større tiltak er å tilrettelegge områder eller stier for syklistene, i nærheten av de mest populære utfartsstedene. Disse kan tiltrekke seg syklisten og dermed skape en naturlig separering av brukerne og en unngår problematikken ved trengsel (Webber, 2007). Stiene vil være åpne for alle innenfor allemannsretten (friluftsløven, §2, 2014). Informantene i denne studien mener at de vil være lite attraktive for vandrere. Mye på grunn av måten den vil slynge seg i skogen og vil være lite effektiv for å komme seg innover. Dette kan trekke syklisten vekk fra de verste og mest brukte områdene, som blåmerkede stier i randsonen, så en reduserer møter med andre brukere så godt som mulig. En naturlig separering av brukergruppene er et tiltak som kan motvirke mellommenneskelige konflikter grunnet uhensiktsmessige handlinger (Carothers et. al., 2001). Med tanke på dette er det spennende at parallelt med dette studiets slutfase, har NOTS fått tillatelse til å tilrettelegge stier for terrengsykling på Skullerudåsen (NOTS, 2015).

Ved tiltak med egne anlegg eller stier må det vær en tydelig kommunikasjon om at dette er et alternativ for syklistene, og ikke et sted de *må* holde seg. Slike stier må fungere som et alternativ, ikke som det eneste stedet en kan sykle i marka. Tilrettelegging som skiller grupper kan skape en følelsen av egne territorier til sykling og vandring, og en motvilje og rivalisering mellom vandrere og syklistene (Webber, 2007). Dette er noe som kan bli et konfliktema, hvor syklisten blir henvist til anlegg eller stier anbefalt for dem. Ved å holde alle stiene åpne, for alle brukere kan møter mellom syklistene og vandrere fortsatt skje, noe som kan bidra til en gjensidig respekt mellom brukerne (Webber, 2007).

En lovpålagt separering av syklistene og vandrere er noe som vanskelig lar seg gjøre med dagens lovverk (Sykkelrapport, 2014, friluftsløven, §2, 2014 og teknologirådet, 2006). Ved en separering av marka må det for det først virke hensiktsmessig og rettferdig blant brukerne for at det skal fungere. En lovpålagt separering kan være et upopulært tiltak som kan skape nye konflikter (Carothers et. al., 2001), som en så ved verneområdene i 2013 (Mellingsæter, 2013).

Potensialet for høy fart på stiene kan aktualisere at tilrettelagte stier og klopper ikke vil være nok. Det kan tenkes at stier hvor stor fart og ferdsel av syklistene kan løses med mer tilrettelegging. Ved å legge naturlige hindringer, innsnevring og øke vanskelighetsgraden på stien kan det føre til lavere fart og færre syklistene på de gitte stiene (Mosedale, 2003 og Webber, 2007). Dette er tiltak som ingen av informantene trekker frem. Det virker å være et ønske om å holde marka ren fra unaturlig elementer og menneskelige preg, som er vist å kunne forstyrre opplevelsen (Bischoff, 2012).

## **5.0 Avsluttende resultater**

Gjennom denne oppgaven har målet vært å finne ut hva som kan gjøres for å bedre forholdet mellom stisyklister og vandrere i Oslomarka. Det ble det satt opp tre underproblemstillinger for å kunne finne ut av dette. Først måtte det finnes ut hvordan forholdet mellom stisyklistene og vandrerne opplevdes ut i fra informantenes fortellinger. Dermed kunne også eventuelle konflikter indentifiseres, for så å kunne finne hvilke tiltak som kan bedre forholdet ytterligere fremover. Dette kapittelet presenterer i korte trekk hovedfunnene i studien, og avsluttes med mine konklusjoner knyttet til problemstillingene samt tanker om fremtidig forskning rundt temaet.

### **5.1 Forholdet mellom stisyklister og vandrere i marka?**

Forholdet mellom syklistene og vandrerne på stien virker i all hovedsak å være generelt godt . Å møte på andre brukere av de lite tilrettelagte og smale stien, syklistene som vandrere, oppleves som en sjeldenhet, men det beskrives som trivelig når det skjer. Stisyklistene oppleves mer imøtekommende og vennlige nå enn tidligere. Stisykling virker også å ha blitt mer en folkelig aktivitet og en del av bildet av marka med tiden. En bedre holdning hos stisyklisten og at stisyklingen har forgått noen år anses å ha bidratt til en mindre konfliktopplevelse i marka. Dette mønsteret kan også gjenfinnes fra andre land (Carothers et. al., 2001, Mosedale, 2003 og Taylor, 2010) og kan inntil en viss grad knyttes til godt holdningsskapende arbeid av organisasjoner som NOTS og flere organisasjoner tilknyttet marka (Oslo og Omland Friluftsråd, 2014). Det er flere likheter ved motivasjon mellom stisyklistene og vandrerne som bruker marka. Dette virker som mulige grunner til det ikke oppleves store konflikter mellom partene. Informantene opplever konflikten hovedsakelig gjennom media og diskusjoner, ikke gjennom personlig bruk i marka.

Selv om tonen mellom stisyklisten og vandrerne generelt beskrives som positivt på stiene, er det enkelte geografiske områder som virker mer problemfylte. Dette er områdene ved Sognsvann og populære utfartssteder til Østmarka, som Rustadsaga, Skulerudstua og Østmarksetra. Disse områder trekkes også frem i Sykkelrapporten (2014) som populære men problematiske områder med tanke på sykling i marka. Spesielt i Østmarka oppleves det å være flest stisyklister på grunn av naturen som

appellerer til stisyklisten, samt rittarrangementer som tiltrekker seg syklistene. Det er ved disse nevnte utfartsstedene konfliktflater tilknyttet stisykling hovedsakelig identifiseres.

## **5.2 Hva er så de sentrale konfliktområdene?**

Det er vist tidligere at både vandrere og syklistene virker å holde seg hovedsakelig nære de mer tilrettelagte utfartsstedene (Bischoff, 2012). Dette virker å være tilfellet for stisyklistene også i dette studiet. Selv om en ikke trenger å dra langt inn i marka på utfartsdagene for å oppleve å være alene, virker stisyklistene å ha en kort radius og bruker mye av de samme stiene som vandrerne i randsonen. Helgene, spesielt søndager, er vist tidligere å være de store utfartsdagene (Hagen, 2013) og er tidene hvor dette studiet fant størst potensiale for konflikter i marka. Konfliktflatene som er blitt identifisert i studiet omhandler forstyrrelse på naturens ro og følelsen av å være alene, uenighet rundt slitasje av stiene og stor fart på syklistene. Konfliktene forekommer enten som det Carothers et. al (2001) kaller mellommenneskelige konflikter, basert på negative personlige erfaringer, eller som sosiale konflikter basert på ulikheter i verdisyn- eller som en kombinasjon av disse.

Den første konflikten som gjelder forstyrrelse på naturens ro og følelsen av å være alene, ser ofte ut til å gjelde forholdet mellom stisyklisten og en mindre, ofte eldre vandregruppe. På stiene i de gitte områdene, på utfartsdagene. Denne konflikten ser ut til å bunne i forstyrrelse av vandrerenes opplevelse av fred og ro, samt målet om å være alene i naturen uten bruk av tekniske hjelpemidler. Mulig har denne vandrergruppen en lavere toleranse for stisykling og opplever dermed lettere konflikt ved stisykling (Carothers et. al., 2001). Dette kommer frem å være en kombinasjon av mellommenneskelig og sosial konflikt, på linje med tidligere funn (Carothers et. al., 2001). I dette tilfellet opplever vandreren en konflikt med syklisten, men ikke motsatt, og må anses som en enveiskonflikt (Carothers et. al., 2001 og Gjøsund og Huseby, 1998). Informantenes erfaring med denne konfliktformen virker å ha påvirket til at de har unngått de gitte områdene på utfartsdagene når det er størst potensiale for konflikt. Dette kan muligens bli en generell utvikling fremover blant markabrukerne. Brukere som opplever, eller forstår potensialet for en konflikt, vil unngå de gitte områdene og tidene hvor det kan forekomme (Mosedale, 2003 og Taylor, 2010).

Slitasje på selve stien er den tydeligste konfliktflaten tilknyttet stisykling som kommer frem i dette studiet. Det er ikke funnet noen entydige forskningsfunn tidligere om at sykling på stier sliter mer enn vandring (Chiu og Kriwoken, 2003, Mosedale, 2003, Parker, 2004, Taylor, 2010 og White et. al., 2006). Det kommer frem en svært delt opplevelse av slitasjen i marka fra informantene. Samtlige av vandrerinformantene opplever en større terrengslitasje fra syklistene enn fra vandrere. Sykkelinformantene vektlegger at slitasjen skyldes hyppigere bruk av stiene. Den største slitasjen relateres til de gitte utfartsstedene hvor det er flest brukere, noe som vil føre til større slitasje på stien (Mosedale, 2003, Parker, 2004, Symmonds et. al., 2000 og Taylor, 2010). Innover i marka er det en felles enighet om at det er så få som bruker stiene, at stier som ikke vedlikeholdes kan gro igjen. Sykling på disse stiene kan bidra til å holde stiene åpne. Hvor ille slitasjen oppleves er svært individuelt mellom informantene, enkelte ser slitasjen som et stort problem, mens andre ser på slitasjen som uproblematisk.

Når vandrerne hevder at stisykling sliter mer enn vandring, blir dette gjerne grunnlagt ved at det er spor fra sykkeldekk i våte områder. Spor i seg selv er i tidligere vist å kunne føre til konflikter (Webber, 2007). Dette virker å være tilfelle i dette studiet, hvor våte områder virker som det mest problematiske slitasjepunktet. Hvor vandrerne går fra sten til sten over, må syklisten sykle gjennom. Alt trykket på våte områder sliter betydelig mer på vegetasjonen, enn ved tørre steder (Symmonds et. al., 2000). Konflikten rundt slitasje virker å bunne i at vandrerne og syklistene opplever denne slitasjen helt forskjellig, og at denne forståelsen oppstår uten direkte kontakt mellom partene. Dette gjør slitasjeproblematikken til en sosial konflikt mellom partene (Carothers et. al., 2001).

Den største konflikten ved sykling generelt i marka oppleves å være stor fart på syklistene, hovedsakelig på grusveiene. Noe som fører til utrygge opplevelser blant vandrerne. Det er sett tidligere å føre til en tydelig mellommenneskelig konflikt mellom syklistene og vandrere (Carothers et. al., 2001, Walker og Shafer, 2011, og Webber, 2007). Selv om det relateres i all hovedsak til syklingen på grusveiene, viser studiet at stor fart på syklisten allerede er et problem også på stien ved enkelte steder. Dette er nå en liten konflikt, men fryktes å kunne vokse med tiden. Stier som blir mer fartsvennlige, utstyrsutviklingen av sykler og uoffisielle konkurranser på sosiale medier, virker å bidra til en utfordrende utvikling med tanke på farten til stisyklistene fremover.

Alle konfliktene som identifiseres virker å komme av forskjellig virkelighetsoppfattelse mellom syklistene og vandrerne. De ser på lyden fra syklisten forskjellig, hvor vandreren opplever det som bråk, opplever syklistene det som et uttrykk av glede. Slitasjen mener syklisten er lik mellom vandring og sykling, og er et resultat av generelt bruk, mens vandreren opplever at syklisten sliter mer. Opplevelsen av fart på syklisten kan virke skremmende for vandreren, men kontrollert av syklisten. Mulig bunner disse forskjellige opplevelsene i tidligere livserfaringer og utfra registrerte eller innbilte likheter og ulikheter med andres livsstil (Carothers et.al., 2001). Dermed kan toleransen som er knytt til forestillinger en har om andre grupper, påvirker hvorvidt en aksepterer eller avviser en annerledes livstil enn ens egen. Ved en lav toleranse for andres livsstil kan det resultere i både mellommenneskelige og sosiale konflikter (Carothers et.al., 2001).

### **5.3 Virkemidler for å bedre forholdet fremover?**

Det er tidligere vist til to strategier for å håndtere konflikter (Carothers et.al., 2001). En utdanning av brukerne om hva som er konfliktskapende kan dempe både mellommenneskelige og sosiale konflikter. Fysiske tiltak eller separering er en annen metode som kan spre brukerne og minke opplevelsene av uuhensiktsmessige handlinger. Slike fysiske tiltak kan minke de mellommenneskelige konfliktene (Carothers et.al., 2001). Dette er tiltak som kommer frem i dette studiet som virkemidler som kan bedre forholdet på mellom brukerne av stiene i marka.

Av fremtidige tiltak ser samtlige av informantene fordelene av et holdningsskapende arbeid. Her må en få frem syklistenes rolle og ansvar for vandreren opplevelse av trygghet og sikkerhet ved møter på stiene. En situasjon som oppleves kontrollert for syklisten kan oppleves helt motsatt for en vandreren. Både mellommenneskelige og sosiale konflikter kan minkes ved en opplæring av brukerne i marka (Carothers et. al., 2001 og Mosedale, 2003). Holdningsarbeidets positive ringvirkninger sees i dette studiet å allerede ha bidratt til å dempe opplevelsen av konflikter i marka.

Når det kommer til slitasjen hvor en ser størst splittelse i vandreren og stisyklistenes meninger, er samtlige enige om at flerbruksvennlige klopper må til. Det er de våte områdene som er mest problemfylt når det kommer til slitasjen. Flere av dagens klopper



oppleves sykkelfiendtlige. Det legges dermed nye spor av syklisten rundt, noe som igjen fører til sjenanse av vandrernes naturopplevelse. Klopper alle kan bruke og som er visuelt etiske, kan bidra til å rendyrke stiene og minke slitasjen ved de våte stedene (Arnesen og Lyngstad, 2012 og Webber, 2007). Selv om det er en samlet enighet om å holde marka mest mulig naturlig uten menneskelige inngrep, er klopper et tiltak som allerede er normalt å se i marka. Mer bærekraftige stier skal også kunne bidra til å minke konfliktene på stiene (Felton, 2004). Mulig kan flerbruksvennlige klopper minske inntrykket av sykkelspor i marka og dempe den sosiale konflikten rundt slitasje.

Holdningsarbeid og flerbruksvennlige klopper blir likevel ikke ansett som nok i de spesifikke problemområdene. Hvor det er mange på stien i et mindre område knytt til de populære utfartsstedene, da spesielt i helgene. Her er det flere brukerønsker som kolliderer med hverandre, derfor er det enighet om å få spredt brukergruppene i disse områdene. Tidligere studier (Felton, 2004, Taylor, 2010 og Webber, 2007) viser at stier eller områder tilrettelagt for sykling vil kunne tiltrekke seg syklistene på dager når det er ønskelig. Stiene må være attraktive, bærekraftige og unngå blåmerkede stier som vandrerne hovedsakelig bruker. Dermed ønsker en å få en naturlig separering av brukergruppene. Ved slike områder er det viktig med god kommunikasjon ut til markabrukerne for å skape en forståelse om at dette er et sted syklisten har som et alternativ, ikke et sted de *må* holde seg. Stiene vil dermed fortsatt være åpne for alle, innenfor allemannsretten slik den står. Ved å spre bruken unngår en store deler av mellommenneskelig konflikter i de verste områdene, og ved å holde stiene åpne for all bruk kan møter mellom syklist og vandrere fortsatt oppstå. Dermed kan læring gjennom møter oppstå og kan bidra til å dempe sosial og mellommenneskelige konflikter.

I intervjuene kom det fram, på linje med tidligere studier (Sykkelrapport, 2014 og Teknologirådet, 2006) at en eventuell lovpålagt separering av syklist og vandrere virker å være vanskelig gjennomførbart med tanke på en rettferdig fordeling, håndhevelse og uten en regelendring av dagens lover. Separering av brukergruppen er ofte et upopulært vedtak hos parten som blir rammet av vedtaket og kan også funger mot sin hensikt å skape ny konflikter.

Gjennom den forskningsprosessen var ønsket å finne ut; *Hva kan gjøres for å bedre forholdet mellom stisyklister og vandrere i Oslomarka fremover?* Basert på funnene over vil jeg ut i fra studien konkludere med at videre holdningsarbeid, flerbruksvennlige klopper og tilrettelagete og anbefalte stier for sykling, ved de mest populære utfartsstedene til marka, er tiltak som kan ytterligere bedre et godt forhold mellom stisyklister og vandrere i Oslomarka.

Gjennom arbeidet med dette studiet har jeg gjort meg enkelte tanker om hva som kan være videre bidragsytende å studere fremover. En kvantitativ studie på om slitasjen fra syklist og vandrere på stiene i et norsk miljø er noe som mangler i diskusjonen om slitasje i marka. Et annet interessant perspektiv er å prøve å få en dypere forståelse av stisyklisters verdier og motivasjoner i Norge. Dette vil mulig kunne avdekke større likheter eller forskjeller til tradisjonelt friluftsliv enn tidligere vist. Om en velger å tilrettelegge stier og lage flerbruksvennlige klopper for å dempe slitasjeproblematikken, hadde det også vært spennende å se på effekten av dette.

## Kildeliste

- Aas, Ø. (2014) Stisykkelen. I Kippernes, K. H. boka *Stisykling i Norge – 86 fantastiske sykkelturner fra Kristiansand til Tromsø*. (s. 253 – 256). Oslo, Fri Flyt AS.
- Arnesen, T., & Lyngstad, A. (2012). Effects from trampling and other activities in recreation areas. *Blyttia*, 70(3), 159-172.
- Bischoff, A. (2012) *Mellom meg og andre er det stier... En avhandling om stier, mennesker og naturopplevelse*. (Doktorgradsavhandling, Institutt for matematiske realfag og teknologi). Universitetet for miljø- og biovitenskap, Ås.
- Bischoff, A. & Odden, A. (2000) *Moderniseringsprosesser i utmarka – konsekvenser av endringer innenfor friluftslivet*. Institutt for Idretts- og friluftslivsfag, Høgskolen i Telemark
- Breivik, G. & Rafoss, K. (2012) Fysisk aktivitet; omfang, tilrettelegging og sosial ulikhet – en oppdatering og revisjon. *Norges Idrettshøgskole og Høgskolen I Finnmark*. Oslo/Alta
- Bugge, J. & Reusch, C. (2014) *Håndbok for markaloven*. Oslo og Omland Friluftsråd.  
Hentet 23.oktober 2014 fra  
<http://www.markanytt.no/pub/oof/main/?aid=199&cid=195>
- Carothers, P., Vaske, J. J. & Donnelly, M. P. (2001). Social values versus interpersonal conflict among hikers and mountain bikers. *Leisure Sciences*, 23(1), 47-61.
- Cessford, G. R. (1995). Off-road Impacts of mountain bikes. *Science & Research Series*, 92.
- Chiu, L., & Kriwoken, L. (2003). Managing recreational mountain biking in Wellington Park, Tasmania, Australia. *Annals of Leisure Research*, 6(4), 339-361.

- Dalen, E. (2011) *Kommentarrapport – Undersøkelse om bruk av Osloområdet 10. – 17. september 2011*. Synovate Norge. Utarbeidet for Oslo kommune, Bymiljøetaten.
- Falk, S. (2014) Mange syklister tror visst at de har forkjørsrett i marka. *Aftenposten*. Hentet 11.november 2014 fra, <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Mange-syklister-tror-visst-at-de-har-forkjorsrett-i-Marka-7771029.html>
- Felton, V. (Red.) (2004) *Trail solutions: IMBAS guide til building sweet singletrack*. Jhonson printing, Boulder, USA.
- Friluftsloven – lovdata.no (2014) Lov om friluftsliv. (Friluftsloven - §1, §2, §10, §11) Hentet 21.oktober 2014, fra <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16?q=friluftsliv>
- Føllesdal, D. & Walløe, L. (2000) *Argumentasjonsteori, språk og vitenskapsfilosofi*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Getz, D. & McConnell, A. (2014, January). Comparing Trail Runners and Mountain Bikers: Motivation, Involvement, Portfolios, and Event-Tourist Careers. In *Journal of Convention & Event Tourism* (Vol. 15, No. 1, pp. 69-100). Taylor & Francis Group.
- Gjøsund, P. & Huseby, R. (1998) *TO eller FLEIRE – Basiskunnskaper i gruppepsykologi*. NKS-Forlaget.
- Hagen, O. C. L. (2013) *Dagens bruk og morgendagens forvaltning av områder vernet etter § 11 i markaloven*. (Masteroppgave, Institutt for naturforvaltning) Universitetet for miljø- og biovitenskap.
- Hansson, E. (2014) Skikk og bruk med gaffel, hjul og pedaler. *UT.no*. Hentet 15.oktobere 2014, fra <http://artikkel.ut.no/skikk-og-bruk-for-stisykling-1.11734979>

- Innovativ Fjellturisme, (2011) Skilting og gradering av turløyper og andre aktivitetstilbud i naturen. Innovativ Fjellturisme 2. utgave.
- Kleiven, T. T. (2014) Syklistene ødelegger for stillhet og ro. *Dagens Næringsliv*. Hentet 15.oktober 2014, fra <http://www.dn.no/dnaktiv/2014/07/29/1537/Sykkel/syklistene-odelegger-for-stillhet-og-ro>
- Krumsvik, R. J. (2014) *Forskningsdesign og kvalitativ metode : ei innføring*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Kvale, S. (2005) *Det kvalitative forskningsintervju*. Gyldendal Norske Forlag AS, Oslo.
- Markaloven – lovdata.no (2014) Lov om naturområder I Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) Hentet 10.september 2014, fra [http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-05-35/KAPITTEL\\_1#KAPITTEL\\_1](http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-05-35/KAPITTEL_1#KAPITTEL_1)
- Mellingsæter, H. (2013) Trekker forslag om sykkelnekt i Oslomarka. *Osloby.no*. Hentet 15.oktober 2014, fra <http://www.osloby.no/nyheter/Trekker-forslag-om-sykkelnekt-i-Oslomarka-7212181.html>
- Miljøverndepartementet – handlingsplan (2013) Nasjonal handlingsplan for statlig sikring og tilrette- legging av friluftslivsområder. Utgitt av Miljøverndepartementet
- Mosedale, J. (2003) Planning for Appropriate Recreation Activities In Mountain Environments: Mountain Biking in the Canadian Rocky Mountains. Volume 7, Number 5, *FES Outstanding Graduate Student Paper Series*. Faculty of Environmental Studies York University Toronto, Ontario.
- Myking, K. & Tiltnes, J. (2013) *Stien som appellerer til terrengsyklisten - En undersøkelse om stisyklistens ønsker i natur*. (Bacheloroppgave, Friluftsliv) Høgskulen i Sogn og Fjordane. Sogndal.

- Naturmangfoldloven – lovdata.no (2014) Lov om forvaltning av nature mangfold (Naturmangfoldloven) Hentet fra internett den 09.10.2014 Link:  
[http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100?q=forvaltning+natur#KAPITTEL\\_1](http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100?q=forvaltning+natur#KAPITTEL_1)
- Nordby, K. (2013) Skogsstiene ødelegges. *Aftenposten*. Hentet 15.oktober 2014, fra  
<http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Skogsstiene-odelegges-7179797.html>
- NOTS, (2007a) *Om NOTS*. Hentet fra internett den 27.oktober 2014 fra  
<http://www.nots.no/about/>
- NOTS, (2007b) *Stivettreglene*. Hentet 27.oktober 2014 fra  
<http://www.nots.no/stivettreglene/>
- NOTS, (2015) *Skullerudsøknaden godkjent*. Hentet 10.mai 2015 fra  
<http://www.nots.no/skullerudsoknaden-godkjent/>
- Odden, A. (2008) *Stabilitet eller endring – utviklingstrekk i nordmenns friluftslivsutøvelse 1970 – 2004*. Keynot speech på konferansen friluftslivsforskning, Karlstad Universitet 2008.
- Oslo og Omland Friluftsråd, (2014) *Aksjonerer sammen for hensynsfull markabruk*. Hentet 28.oktober 2014 fra  
<http://www.markanytt.no/pub/oof/main/?aid=691&cid=91>
- Parker, T. S. (2004) *Natural Surface Trails by Design, Physical and human design essentials of sustianable, enjoyable trails*. Nature shape, Boulder, USA.
- Ruff, A. R., & Mellors, O. (1993). The mountain bike—the dream machine?. *Landscape Research*, 18(3), 104-109.

- Sameien, T. & Authen, J. A. (2014) "*Oslomarka – tur-mekka eller slagmark?*" - En deskriptiv studie av årsaker til brukerkonflikt mellom stisyklistere og turgåere. (Bacheloroppgave Friluftsliv) Høgskulen i Sogn og Fjordane, Sogndal.
- Skår, M., Odden, A., & Inge Vistad, O. (2008). Motivation for mountain biking in Norway: Change and stability in late-modern outdoor recreation. *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*, 62(1), 36-45.
- Strava (2015) *About Us*. Hentet 20.februar 2015 fra <https://www.strava.com/about>
- Symmonds, M. C., Hammitt, W. E., & Quisenberry, V. L. (2000). Managing recreational trail environments for mountain bike user preferences. *Environmental Management*, 25(5), 549-564.
- Sykkelrapport (2014) Rapport fra arbeidsgruppa for sykkel i marka. Oslo og Omland Friluftsråd, Oslo. Hentet 11.august 2015, fra <http://www.markanytt.no/pub/oof/main/?aid=627&cid=91&viewall=1>
- Taylor, S. (2010). *'Extending the Dream Machine': Understanding Dedicated Participation in Mountain Biking* (Doktorgradsavhandling, University of Otago). Dunedin, New Zealand.
- Thagaard, T. (2013) *Systematikk og innlevelse – en innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Teknologirådet (2006) Fremtidens friluftsliv – Scenarier for bruken av norsk natur i 2020. *Teknologirådet, Rapport 1 – 2006*. ILAS Grafisk, Oslo.
- Thomas J.R., Nelson J.K. & Silverman S.J. (2011). *Research methods in physical activity*. Human Kinetics, USA
- Thorsnæs, G. og Tvedt, K.A. (2009). Oslomarka. I *Store norske leksikon*. Hentet fra internett den 10.05.2015 Link: <https://snl.no/Oslomarka>.

- Tjora, A. (2012) *Kvalitative forskningsmetoder – i praksis*. Gyldendal Norske Forlag AS, Oslo.
- Tunold S.O. (2013, 08.05) Kort sagt - Bruk marka til glede og rekreasjon. *Aftenposten*. s. 13.
- Walker, J. R., & Shafer, C. S. (2011). Mode of Experience on a Recreational Trail: An Examination of How Hikers and Mountain Bikers Focus Their Attention. *Journal of Park and Recreation Administration*, 29(2).
- Watson, A. E., Williams, D. R., & Daigle, J. J. (1991). Sources of conflict between hikers and mountain bike riders in the Rattlesnake NRA. *Journal of Park and Recreation Administration*, 9(3), 59-71.
- Webber, P. (Red.) (2007) *Managing Mountainbiking. IMBA's guide to provide great riding*. Publication printers corp. Denver, USA
- Wergeland, I. (2009) *Undersøkelse om befolkningens friluftslivsvaner skrevet for Friluftslivets fellesorganisasjon, og Direktoratet for naturforvaltning*. Synovate Ltd. 23. April 2009
- White, D. D., Waskey, M. T., Brodehl, G. P., & Foti, P. E. (2006). A comparative study of impacts to mountain bike trails in five common ecological regions of the Southwestern US. *Journal of park and recreation administration*, 24(2), 21 – 41.
- Ørslie, G.A.R. (2014a) Ikke her? Bare der? – Norske stisyklistere er vant til å kunne sykle hvor de vil, når de vil. Er den tiden snart forbi? *Terrensykel nr.49*. s. 34 – 47.
- Ørslie, G.A.R. (2014b) Forord – Fjellet, skogen og friheten. I Kippernes, K. H. *Stisykling i Norge – 86 fantastiske sykkelturner fra Kristiansand til Tromsø*. (s.10 – 11 ). Oslo, Fri Flyt AS.



## Vedlegg

- Vedlegg 1: Informasjon og samtykke.
- Vedlegg 2: Intervjuguide
- Vedlegg 3: Tilbakemelding fra NSD
- Vedlegg 4: Forstørret Fig. 1.

## **Vedlegg 1**

### **Informasjon om deltakelse i forskningsprosjektet**

#### **”Stisykling i Oslomarka”**

##### **Bakgrunn og formål**

Målet med prosjektet er å få en dypere forståelse for konfliktene knyttet til stisykling og hvilke potensielle virkemidler som bør vurderes fremover i Oslomarka. Formålet er å kunne bidra med en vitenskapelig kunnskap om stisykling i marka. Studiet er en masterstudie som skjer ved Høgskulen i Sogn og Fjordane og Norges Idrettshøgskole.

Objektene som forespørres om deltakelse i studien anses å ha en innsikt og kunnskap om emnet studiet omhandler, dette begrunnes i organisasjonene objektene tilknyttet til og organisasjonens tilknytting til Oslomarka. For å sikre et bredt utvalg har de forespurte personene tilknytting til forskjellige organisasjoner.

##### **Hva innebærer deltakelse i studien?**

Deltakelse i studien innebærer hovedsakelig et dybdeintervju som vil bli tatt opp med diktafon og det vil bli foreta enkle observasjoner under veis. Spørsmålene vil omhandle stisykling i marka og opplevelsene objekt har til dette.

##### **Hva skjer med informasjonen om deg?**

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Kun forsker og prosjektleder vil kunne ha tilgang til denne informasjonen.

Personopplysninger vil ikke komme frem i avhandlingen og deltaker skal ikke kunne gjenkjennes i publikasjonen.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 30.06.2015. Alle personopplysninger som har kommet frem gjennom arbeidet vil anonymiseres. All kontaktinformasjon vil bli slettet ved endt prosjekt.

### **Frivillig deltakelse**

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.

Dersom du har spørsmål til studien, ta kontakt med

Jørgen Tiltnes

mail: jbtilt88@hotmail.com

eller med veileder

Kristin Løseth

mail: kristin.loseth@hisf.no

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

## **Samtykke til deltakelse i studien**

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

*Jeg samtykker til å delta i intervju*

-----  
-----

(Signert av prosjektdeltaker og dato)

## Vedlegg 2

### Intervjuguide

#### - Hvem er du? Navn\*, alder?

*\*Navn kommer ikke frem i avhandlingen.*

#### - Kan du fortelle litt om ditt forhold til Oslomarka?

- Hvordan bruker du selv marka?
- Hvor mange år har du vært en bruker av marka?
- Hvilke områder av Oslomarka bruker du?
- Hva er det som motiverer deg til å bruke marka?
- Hva føler du marka gir deg ved å bruke den?

#### - Har du opplevd noen endring av type brukere i Oslomarka gjennom de siste årene?

- Føler du det har blitt noen endring i antall brukere eller er det endring i brukermåten?  
Har det blitt flere eller færre brukere?
- Tror du det har blitt flere syklist totalt i marka, eller er det flere syklist som velger å bruke de smale stiene?
- Hvorfor tror du syklistene har begynt å bruke de smale stiene?
- Hvordan opplever du bruken av stisykling i Oslomarka?
- Tenker du stiene er mer tilgjengelige for syklist i dag enn før?
- Føler du andre bruker deler de samme grunnene som deg eller har andre grunner for å bruke marka?
- Kan du fortelle litt om dine opplevelser ved å treffe på andre brukere i marka?  
Vandrere og/eller syklist.
- Har du merket noe spesielt til slitasje pga. endring i bruk, som stisykling? Eller tror du dette er relatert til antall brukere?
- Har stisykling endret måten du bruker marka?
- Føler du vandrere ser på syklist som likeverdige marka-brukere og motsatt?

#### - Hvilke konflikter opplever du knyttet til stisykling i marka?

- Tenker du det er enkelte områder i marka er mer utsatt for konflikter enn andre?  
I så fall hvilke?
- Hva opplever du er grunnen til konfliktene?  
Enkelthendelser? Slitasje? Holdninger? Syklist eller vandrere? Hvem har skylda?
- Tror du stisyklist og vandrere deler de samme grunnene til å bruke marka?  
Eller opplever du det er forskjeller blant brukergruppene? - Hvilke? - Konflikt?
- Hvilke holdninger opplever du de forskjellige brukergruppene har til hverandre?
- Har konfliktene endret din bruk av marka?

- Hva tenker du om konfliktene fremover?

**- Hva mener du bør gjøres videre med tanke på stiene og konfliktene i marka?**

- Ser du for deg at det er nødvendig med noen form for tiltak i marka? Hvilke typer tiltak bør i så fall gjøres?
- Tenker du stiene kan tilrettelegges bedre for bruk av flere grupper? Klopper? Skilting? Informasjon?
- Hva tenker du om sykkelvettreglene for marka? I forhold til NOTS stivettregler? Kun henvender seg til syklistene, ingen regler for vandrere?
- Hva tenker du om eventuell separering av brukergruppene? - Gjennom gitte områder eller stier som et alternativ? - Hvilke områder mener du bør i så fall bør separeres?
- Hva tenker du om stisykling kun på egne stier eller rødmerkete stier og grusveier for eksempel?
- Noen organisasjoner tilknyttet marka ønsker Nasjonalparkstatus i deler av Østmarka, hvordan ser du på dette i forhold til fremtidig sykling i marka? Mtp. et generelt forbud mot sykling i Nasjonalparker.
- Hva tenker du kan bli konsekvensene av eventuelle restriksjoner eller separeringer?
- Hvordan skal en eventuell separering og/eller områdebegrensning håndheves i marka?

**- Oppsummering:** Slik jeg har forstått dine synspunkter... Noe du føler deg misforstått eller vil legge til?

## Vedlegg 3

**Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS**  
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Harald Hårfages 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

Kristin Løseth  
Institutt for idrett Høgskulen i Sogn og Fjordane  
Pb 133  
6856 SOGNDAL

Vår dato: 27.11.2014

Vår ref: 40408 / 3 / IB

Deres dato:

Deres ref:

### TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 22.10.2014. Meldingen gjelder prosjektet:

<i>40408</i>	<i>Stisykling i Oslomarka</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Høgskulen i Sogn og Fjordane, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Kristin Løseth</i>
<i>Student</i>	<i>Jørgen Tiltnes</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: Jørgen Tiltnes jbtilt88@hotmail.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*  
*TROMSØ: 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@svt.uit.no*

## Personvernombudet for forskning



### Prosjektvurdering - Kommentar

---

Prosjektnr: 40408

Informantene skal uttale seg om sin erfaring med bruk av Osloområdet. I følge meldeskjema skal ikke navn eller andre identifiserende opplysninger knyttes til datamaterialet som samles inn. Dersom navn på informanten nevnes i intervju, skal det være før lydopptak skrus på.

Personvernombudet forutsetter at alle opplysninger som behandles elektronisk i forbindelse med prosjektet er anonyme.

Med anonyme opplysninger forstås opplysninger som ikke på noe vis kan identifisere enkeltpersoner i et datamateriale, verken:

- direkte via personentydige kjennetegn (som navn, personnummer, epostadresse el.)
- indirekte via kombinasjon av bakgrunnsvariabler (som bosted/institusjon, kjønn, alder osv.)
- via kode og koblingsnøkkel som viser til personopplysninger (f.eks. en navneliste)
- eller via gjenkjennelige ansikter e.l. på bilde eller videoopptak.

Personvernombudet forutsetter også at navn/samtykkeerklæringer ikke knyttes til sensitive opplysninger.

