

Vegar Mæland

Utfordringer med sykling i Oslomarka

Skullerudprosjektet som forsoningstiltak og pionérprosjekt

Masteroppgave i idrettsvitenskap

Seksjon for kroppsøving og pedagogikk
Norges idrettshøgskole, 2016

Sammendrag

Denne masteroppgave undersøker utfordringer rundt terrengsykling i Oslomarka. I Østmarka foregår et tilretteleggingsprosjekt for stisykling, som et tiltak for å dempe motsetninger med andre friluftslivsutøvere og samtidig skape bærekraftig flerbruk. Mange opplever Marka rundt hovedstaden som unik og viktig, og området er landets mest brukte arena for fysisk aktivitet, rekreasjon og naturopplevelser. Den representerer et mangfold av aktiviteter og synspunkter på bruk og vern av naturen. Forskjellige tilnærminger til sykling i Marka skjer i skjæringspunktet mellom idrett, friluftsliv og naturopplevelser, som utgjør de tre likestilte formålene i markaloven. I tråd med politiske målsettinger har friluftslivet en sentral rolle i et samfunnsaktuelt folkehelseperspektiv (Meld.St. 39, (2015-2016)).

I møtet mellom de mange som ferdes i den bynære naturen, skapes spenninger mellom brukergrupper. Behovet for dialog, forsoning og tilrettelegging har meldt seg. Markainteressenenes organisasjoner og foreninger har interessert seg. De ledes gjennom paraplyorganisasjonen Oslo og Omland Friluftsråd, med rådgivende innspill til forvaltningsapparatet. Dette arbeidet er bakgrunnen for det praktiske tilretteleggingsprosjekt for stisykling i Østmarka; Skullerudprosjektet.

For å undersøke problemfeltet empirisk, har jeg valgt å studere relasjoner mellom syklistene og andre utøvere av friluftsliv i Marka. Dette kan også tolkes som et spørsmål om hvordan forholdet mellom bruk, tilrettelegging for bruk og vern av natur blir erfart, forhandlet om og forvaltet. Som en avgrensning av forskningstemaet har jeg undersøkt utfordrende sider ved sykling i Oslomarka, og tilrettelegging for stisykling gjennom Skullerudprosjektet spesielt. Jeg har med en kvalitativ tilnærming benyttet en metodetrianglering, med deltagende observasjon, intervju og analyse av materiale fra sosiale medier som tre utfyllende verktøy for datainnsamling. Denne tilnærmingen søker svar på følgende overordnet problemstilling: *Hvordan oppfatter og erfarer ulike parter utfordringer knyttet til bruk og vern av Marka gjennom sykling?*

Terrengsykling i Oslomarka skaper konflikter. Kjernen i disse knyttes til høy fart og manglende hensyn fra syklistene i møte med andre brukere på grusveiene, og slitasje på stiene. Mens det er stor enighet om disse punktene, er det mer uenighet om

løsningsperspektiver og hvem som har ansvar for og hvordan redusere konflikten. Syklistene ser utfordringer i eget miljø, og har på formelt organisasjonsnivå tatt konsekvensene av dette. Skullerudprosjektet er ment som en praktisk løsning på en betent situasjon og en forsoning mellom brukergrupper og ulike syn, som på sikt kan skape bærekraftige løsninger for sykling. De fleste interesseorganisasjonene stiller seg bak initiativet. Oslo og Omland Friluftsråd er her en pådriver for gode løsninger for bærekraftig flerbruk av Marka. Oslo kommune ga tillatelse til tilretteleggingsprosjektet, og ser også dette som en mulighet til å gjøre sykkelritt i Marka mer skånsomt, på opparbeidede traséer. Kommunen ser sykling som en positiv aktivitet i Markabildet, og legger med det til rette for idrettens plass, i tråd med formålsparagrafen i markaloven. Østmarkas Venner er en viktig stemme om flerbruket i Østmarka, og mener derimot at kommunen forvalter idrettsperspektivet på bekostning av de øvrige formålene, knyttet til friluftsliv og naturopplevelse. De er kritiske til at det arrangeres sykkelritt i Østmarka, som tidvis skaper stor slitasje, og forringer opplevelsene til andre brukere.

Østmarkas Venner savner en større involvering i den formelle prosessen i planleggingsfasen til Skullerudprosjektet. Her har Oslo og Omland friluftsråd vært en sentral aktør, og forsøkt å legge til rette for dialog i saker om blant annet terrengsykling. Til en viss grad støttes behovet om større dialog og inkludering fra initiativtagerne til Skullerudprosjektet. Tilretteleggingsprosjektet har på sin side skapt innovative løsninger for en bærekraftig sykkelsti. Det er brukt stedegne materialer fra terrenget, i form av blant annet tømmer og stein. Kloppelegging, brobygging og tørrmuring har ført til en sti som skal tåle bruken fra mange syklistene og andre brukere. Tiltaket har så langt høstet mye positiv omtale fra flere hold.

Nøkkelord: Osloområdet, terrengsykling, stisykling, konflikt, brukergrupper, skullerudprosjektet, tilrettelegging.

Innhold

Sammendrag	3
Innhold	5
Forord	8
1. Innledning og bakgrunn	9
1.1 Friluftslivet i nasjonal forankring	9
1.1.1 Osloomarka – Unik og viktig	10
1.1.2 Eksempler på konflikter i naturen.....	11
1.1.3 Terrengsykling som konfliktfelt	12
1.2 Skullerudprosjektet	13
1.3 Problemstilling	15
2. Teori	17
2.1 Ferdsl i naturen er regulert gjennom lovverk og kulturelle praksiser	17
2.1.1 Brukerperspektivet.....	19
2.1.2 «Markaorganisasjonene»	19
2.2 Kunnskapsstatus	20
2.2.1 Brukerkonflikter uttrykt i media	22
2.2.2 Løsninger finnes i demokrati om Marka.....	23
2.2.3 Ringvirkninger av sykling	23
2.3 Teoretisk fortolkningsramme	24
2.3.1 Konflikt.....	24
2.3.2 Friluftsliv som maktkamp og diskusjonsfelt.....	24
2.3.3 Moralske dimensjoner i friluftslivet	25
2.3.4 Friluftsliv som sosiale konstruksjoner	27
3. Metode og design	29
3.1 Kvalitativ tilnærming – Metodetriangulering	29
3.1.1 Fortolkning og hermeneutikk	30
3.2 Feltarbeid og deltagende observasjon	31
3.3 Sosiale medier	32
3.3.1 «Østmarka» på Facebook	33
3.4 Kvalitative forskningsintervju	35
3.4.1 Utvalg og rekruttering – «Ansvarlige Markapolitikere»	35
3.4.2 Intervjuguiden.....	36
3.4.3 Gjennomføringen av intervjuene	37
3.4.4 Transkripsjon av intervjuene	38
3.5 Analyse	40

3.5.1	Temasentrert analyse	40
3.5.2	Gyldighet og pålitelighet i oppgaven.....	43
3.5.3	Overførbart til andre sammenhenger?	43
3.6	Forskningsetiske hensyn.....	44
3.6.1	Min rolle som forsker	44
3.6.2	Ufullstendig anonymisering.....	45
3.6.3	Styrker og svakheter ved metodevalget.....	46
4.	Sykling i Marka – Sykkelglede som utfordrer.....	47
4.1	Bærekraftig flerbruk av Marka – Friluftsliv for alle	47
4.1.1	Forvaltning av sykkel i Oslomarka: Et samspill mellom myndigheter og organisasjoner	47
4.1.2	Perspektiver på terrengsykling - Idrett, friluftsliv og naturopplevelse	48
4.2	Konflikt mellom brukergrupper	51
4.2.1	Stor fart og manglende hensyn på grusveiene	52
4.2.2	Slitasje på stiene – Uenighet om sykkelens påvirkning.....	56
4.3	Sykelrittene er en kilde til konflikt.....	62
4.3.1	Terrengsykkelrittet 2015 – Uenighet også i sykkelmiljøet	63
4.3.2	Østmarkas Venner er kritiske til kommunens forvaltningsarbeid	66
4.3.3	Økt sykkelmengde med rittene – Økt følelse av trengsel på stiene?	68
4.4	Flerbruk og naturvern, interesse- og identitetskonflikt?	69
4.4.1	Sykling som fremmedelement	72
4.4.2	Vern av Marka – En utfordring for syklistene?	74
5.	Sykkelforum og konfliktløsning	77
5.1	Skullerudprosjektet skapes	77
5.1.1	Arbeidsgruppa og Sykkelforumet.....	78
5.1.2	Skullerudprosjektets plass i Sykkelforumet.....	80
5.2	Uenighet om legitimiteten i den formelle beslutningsprosessen	82
5.2.2	Informasjon og dialog.....	88
5.3	Hvordan påvirker medias vinklinger sykkeldebatten?	89
5.3.1	Øker motsetningene på grunn av medias fokus på konfliktstoff?.....	91
6.	«Pionéren» - En håndbygget natursykelsti	93
6.1	Stibyggning – Utvikling av bærekraftige løsninger	93
6.1.1	Et prøveprosjekt med stedege materialer og arbeid med håndkraft.....	94
6.1.2	Skullerudprosjektet: Et lite inngrep i den store sammenhengen.....	98
6.2	Resultater til nå – Veien videre med SKP	100
6.2.1	Sabotasje mot stibyggningen	102
6.2.2	Dialog og synspunkter på tilrettelegging	103
6.2.3	Argumenter for tilrettelegging	105
6.2.4	Ulike perspektiver på tilrettelegging – Hensynet til naturen og dyrelivet	106
7.	Oppsummering og avsluttende refleksjoner.....	108

7.1	Problemstillingene	109
7.1.1	Synspunkter på konflikt om sykling i Oslomarka	109
7.1.2	Hvordan har prosessen med Skullerudprosjektet foregått?	110
7.1.3	Stibygging som forsoning?	111
7.2	Veien videre	112
	Litteratur.....	114
	Vedlegg	119

Forord

Mai nærmer seg slutten og sommeren banker på døra. Ute skinner sola, og inne sitter jeg og skriver om hvor viktig det er å komme seg ut i Marka. Lørdag 28. mai, to dager før endelig innlevering av masteroppgaven, gikk Terrensykkelrittet 2016 av stabelen. Gjennomføringen bidro til stor idrettsglede for mange. Rittet har i flere år vært gjenstand for diskusjon. I årets utgave gikk deler av traséen på en tilrettelagt sti, på bakgrunn av arbeidet som har vært gjort med Skullerudprosjektet. Et spennende tilretteleggingstiltak, og et pionerprosjekt i Østmarka.

Arbeidet med masteroppgaven har tidvis vært krevende. Det har også vært lærerikt, og utfordret meg på ulike plan. For eksempel på hvordan imøtekomme et engasjerende og interessant tema på en så nøytral og vitenskapelig måte som mulig. Sterke meninger og innflytelsesrike stemmer innenfor bruk og vern av bynært friluftsliv, har gjort meg bevisst på egen rolle og ståsted, både som forsker og privatperson. Det har blitt viktig å forholde meg til forskningsfeltet på en lyttende, men distansert måte, og holde fokuset rettet på det overordnede arbeidet med oppgaven.

Jeg ønsker å rette en takk til alle som bidratt i prosessen. Interessen og engasjementet rundt bruken av Marka er stor. Alle som har medvirket i prosjektet har vært åpne og inkluderende til min deltagelse, og gitt meg mulighet til innsyn i forvaltningsarbeid av friluftslivet i Osloområdet. Dette har vært nyttig for et bredt materiale til oppgaven, men også gjort arbeidet interessant og gjennomførbart for meg. Det setter jeg stor pris på.

Først og fremst ønsker jeg å takke veileder Kirsti Pedersen Gurholt, for gode innspill helt fra idé og utforming, til ferdig prosjekt. Du har bidratt med god støtte, og vist meg vei gjennom alle ledd i forskningsprosessen. Dette har vært til uvurderlig hjelp for et vellykket prosjekt. Takk til mine medstudenter for emosjonell støtte og for humoristiske og saklige innspill i hverdagen på masterkontoret. Også min søster Jorunn fortjener en takk, for et skarpt blikk på innhold og språk i oppgavens avsluttende fase.

Oslo, mai 2016

Vegar Mæland

1. Innledning og bakgrunn

Menneskers tilknytning til natur er viktig, og skaper følelsesmessige bånd. Mange har et sterkt forhold til Oslomarka og klare meninger om naturområdene rundt hovedstaden. I Norge er bruk og vern av naturen et tema som stadig er oppe til debatt, og som har lange historiske røtter. Dette kom spesielt til uttrykk da alfahunnen i ulveflokk, som holder til i Østmarka, ble skutt høsten 2015. Senere ble også alfahannen avlivet som følge av sykdom, noe som gjorde valpenes framtid usikker. Historien om ulvene vekket følelser fra flere hold, og er en debatt som ofte har framme i det offentlige lys. Under kommune- og fylkestingsvalget samme høst ble også saken om aktivitetssoner i Marka hyppig debattert. Mange av friluftsansjonene engasjerte seg, og gikk mot å innføre aktivitetssoner. Forslaget skapte politisk strid, der flere partier vinglet om standpunkt i saken, og bidro til at Marka ble gjenstand for en sentral diskusjon i valgkampen. Det knyttet mange meninger, mye engasjement og sterke følelser til Oslomarka, og hvordan den skal forvaltes og brukes på en god måte.

1.1 *Friluftslivet i nasjonal forankring*

Denne masteroppgaven ble til i 2015. Samme år ble «Friluftslivets år» arrangert for tredje gang, og er et prosjekt som har bidratt til å fremme opplevelser i naturen som en spire til økt livskvalitet og helse, og et rikere liv på flere plan (Friluftslivets år, 2015). Klima- og miljødepartementets initiativ til satsning på et aktivt friluftsliv, har bred politisk støtte. Målet har vært å vise fram bredden av aktiviteter i friluftslivet, og å markere et nasjonalt og viktig symbolsk eierskap til naturen i den norske befolkningen. Tradisjonelt ligger dette symbolske eierskapet godt forankret i en bred, norsk natur- og friluftslivskultur.

Majoriteten av nordmenn bruker friluftsliv som en aktiv del av fritida. I perioden 2001 – 2011 deltok 92 % av den voksne befolkningen over 16 år i en eller flere former for friluftsliv, én gang eller mer i løpet av et år (Dervo (red.), Skår, Köhler, Øian, Vistad, Andersen & Gundersen, 2014). Friluftsliv defineres bredt i disse forskernes oppsummering av status for utøvelsen av friluftsliv i Norge, og tallet framhever kunnskap om den viktige rollen friluftslivet har i norsk kultur. Innholdet i rapporten analyserer bruk av naturen til varierte tilnæringer, og at mangfoldet av aktiviteter har

økt i undersøkelsesperioden. Ulike former for sykling og båtliv har blitt mer populært, spesielt terrengsykling og kajakkpadling. I befolkningen har andelen som har drevet terrengsykling fordoblet seg, fra 13 til 26 % i perioden 2001 – 2011. Resultater fra undersøkelsen peker på en økende interesse for sykling i fjellet og i andre naturområder, og at aktiviteten blir mer spesialisert og utstyrskrevende. De tradisjonelle aktivitetene sopp- og bærplukking, har hatt en markant nedgang. De har også hatt en nedgang i et lengre tidsperspektiv, ifølge øvrige undersøkelser, fra 1970 til 2000-tallet (Dervo et al., 2014). Fotturer på sin side er fortsatt den aktiviteten flest driver med, og deltagelse i blant annet skitur, bading og jakt og fiske er stabil (Dervo et al., 2014).

1.1.1 Osloområdet – Unik og viktig

Begrepet Osloområdet viser til natur- og utmarksområdene utenfor hovedstaden, og skogen som ligger i Oslo og omkringliggende kommuner. Marka er tilrettelagt på mange måter. Skogsbilveier, merkede og umerkede stier, skiløyper, badeplasser, idrettsanlegg, stuer og serveringssteder gir muligheter for varierte aktiviteter og flerbruk. Marka inneholder også vernesoner, og et mangfold av plante- og dyrearter.

I Osloområdet finnes det mange aktive friluftslivsutøvere. Tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) tilsier at Oslo med nabokommuner teller ca. 1 million innbyggere (SSB, 2015). Dalen (2011) beskriver i en undersøkelse om bruk av Osloområdet, utarbeidet for Oslo Kommune, at anslagsvis 415 000 mennesker bruker Osloområdet i løpet av et år. Tallet sier ingenting om hvor hyppig bruken er, men forskerens antagelse går ut på at daglig eller ukentlig bruk ikke virker uvanlig. Den korte avstanden til bynære naturområder, gjør at Marka ofte er viktigste arena for rekreasjon og fysisk aktivitet for mange. Her er kontrastene til byens rytme stor, og tilgangen til naturen beriker mange Osloborgeres hverdag. Å sikre at Marka kan brukes av flest mulig, uten at naturmiljøet og kulturminner forringes, er et vesentlig virkemiddel i folkehelsesammenheng. Dette har vært ett overordnet mål for norsk friluftslivspolitik gjennom flere tiår. Målet er støttet gjennom lovverk om friluftsliv, og stortingsmeldinger (Meld.St. 18 (2015-2016)). Det innebærer at folk skal ha anledning til å bruke Marka på en måte som gir glede, mestring, og bidra til rekreasjon og meningsfulle naturopplevelser. Disse samfunnsnyttige aspektene, som også oppfattes å berike den enkelte, kan ses i sammenheng med det overordnede formålet slik det uttrykkes i markalovens §1.

Det store antallet som bruker som Marka, bringer med seg forskjellige mål og interesser, og høy aktivitet innenfor et avgrenset område kan skape motsetninger. De ulike interessene og synspunktene vil møtes gjennom bruk og forvaltning av Marka. I lys av disse utfordringene dukker interessante problemstillinger opp, om hvordan motsetningene oppfattes, erfares og forstås, og hvorvidt forsoning og felles løsninger kan finnes i dette møtet. Kryssende brukerinteresser har et potensial til å utvikle seg til konflikter dersom ingenting gjøres for å dempe motsetningene. Konfliktspørsmålet er spesielt viktig i Oslomarka, siden mange ferdes her.

1.1.2 Eksempler på konflikter i naturen

Lind, Oraug, Rosenfeld & Østensen (1973) skriver i en studie av historiske konflikter i Oslomarka, at det før 1850 var svært få motsetninger mellom de som ferdes i området, og at bruken ofte handlet om andre formål enn friluftsliv. Konflikten oppstod i hovedsak på 1900-tallet, og dreide seg om tømmerhugging, utbygging av hytter, kraftledninger og veier, forskjellige interesser knyttet til elvene i området, og andre forhold i randsonen mellom by og utmark. Forskjellige problemstillinger har oppstått med vekst og utvikling av byen og samfunnet. I tillegg har endringer i bruks- og interesseområder påvirket debatten om friluftsliv, idrett og naturopplevelse. Lind et al. (1973) forteller om engasjement og konflikter i tilknytning til Marka i en årrekke, men også om en utvikling i konfliktenes innhold.

Dette kom til uttrykk da mediedebatten rundt innføringen av markaloven raste. Loven trådte i kraft 1. september 2009, og foranledningen ble uttrykt å være en dragkamp mellom de ulike interessene i lovens formål. Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) sikrer at Marka er vernet mot utbygging innenfor Markagrensa, samt at det skal legges til rette for idrett, friluftsliv og naturopplevelse, og bevares et rikt og variert naturmiljø og kulturlandskap med kulturminner (Markaloven, §1, 2009). I artikkelen «En gave til folket – Om markaloven, makt og medier», skriver Gurholt & Broch (2011) om hvordan Marka framstår som et diskursivt felt, gjennom en heftig debatt i norske aviser i forkant av lovens ikrafttredelse. Daværende miljøvernminister Erik Solheim omtalte loven som «en gave til folket», etter mange tidligere initiativer fra ulike miljøer for å få vernet Oslomarka mot ytterligere utbygging. I kjølevannet av lovforslaget, oppstod en emosjonell og polariserende debatt, der friluftsliv og naturvern ble satt opp mot idrett, gjennom en konfliktfylt vinkling i

media. Idretten ble framstilt å representere «bruk er beste vern», og assosieres med framskritt og ungdommelig nyskapning. Alt dette stilles i sterk opposisjon til friluftslivets tradisjonelle verdier, som angivelig er samlet under en fane, og higer til «hermetisering» av Marka. Ulike interesser engasjerte seg, og naturvern, representert ved Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA), ble satt opp mot naturødeleggende profitt og økonomisk kapital, forvaltet av skogsjefen til grunneier Carl Otto Løvenskiold, og investorene som ønsket å bygge ut Tryvann vinterpark. Debatten ga uttrykk for at de tre formålene i markaloven hadde kryssende verdier, og stadfester Marka som et sentralt diskusjonsfelt.

Frode Flemsæter ved Norsk senter for Bygdeforskning, trekker fram interessante betraktninger om moral i det norske friluftslivet. I en kronikk i Utemagasinet skriver Flemsæter (2014) at det «enkle friluftslivet» ikke alltid er så enkelt, og at det finnes sterke meninger om hvordan naturen *bør oppleves*. Her nevnes flere konflikter i norsk friluftsliv, blant annet knyttet til stil og tradisjon innad i klatremiljøet i Romsdalen, og mellom syklistene og turgåere i Moldemarka. Dette er konflikt som også har ført til oppslag i media (Gjelstenli, 2014; Hagen, 2015a; Hagen, 2014a; Hagen, 2014b; Hagen, 2014c; Hagen, 2015b; Romsdals Budstikke, 2014). Flemsæter (2014) sier at konflikter mellom de som ferdes i naturen gjerne uttrykkes i media. Motsetningene belyser viktige verdimeslige spørsmål, om hva som regnes som akseptable aktiviteter, akkurat «her og nå», blant grupper i det etablerte og tradisjonelle friluftslivet. Forskeren skriver at det foreligger en forventning om å slippe og forholde seg til «de andre», på tur. Spørsmålene om moral og hvordan Marka bør brukes og oppleves aktualiseres i denne oppgaven.

1.1.3 Terrengsykling som konfliktfelt

Det finnes også eksempler på konflikter i Oslomarka. Hvem skal dele skisporet? Ulike interesser mellom forskjellige stiler, tradisjoner og mål står mellom skiløperne. Der noen søker en tur i ro og refleksjon, ønsker andre en treningsøkt med fokus på fraspark og fart. Den mest intense og pågående konflikten, er for tiden knyttet til sykling i Marka. Min oppgave tar utgangspunkt i dette, og søker forståelse og erfaring for utfordringene rundt terrengsykling.

Terrensykling kan ha tilhørighet i både friluftsliv- og idrettssammenheng, eller være transport mellom for eksempel hjem og jobb. Stisykling er en spesialisert grein av terrensykling, og er en relativt ny aktivitet i norsk natur. Syklistene benytter veier og stier i skogsområdene, til rekreasjon, naturopplevelse, trening eller konkurranse i form av sykkelritt, og her møtes både velvilje og motstand blant andre som ferdes på de samme veiene og stiene.

Tidligere forskning (Sameien & Authen, 2014; Tiltnes, 2015) forteller om reelle konflikter mellom syklistene og turgåere i Oslomarka. Samtidig virker konfliktene ofte og være mer oppildnet gjennom mediens bilde av situasjonen, enn tilfellet er når de ulike brukerne er ute i Marka (Sameien & Authen, 2014; Tiltnes, 2015; Flemsæter, 2014). I forbindelse med sykkelritt i Østmarka, har det blitt trykket avisinnlegg om uenigheter rundt rittenes konsekvenser og totale påvirkning (Lund, 2015a; Michalsen, Kunze Juul Dam & Aas, 2015a, Lund, 2015b; Kunze Juul Dam, Aas & Michaelsen, 2015b; Lund 2015c). Sprikende syn på syklingas plass i naturen, og ulike tolkninger av markalovens formål, kan skape rom for konflikter, som er viktig å trenge inn å forsøke og forstå. Med denne bakgrunnen, falt valget på å lage et masterprosjekt om sykling i Marka. Målet med oppgaven er å belyse utfordringer med terrensykling i Oslomarka generelt, og Skullerudprosjektet i Østmarka spesielt.

1.2 Skullerudprosjektet

Skullerudprosjektet (heretter SKP) er et tilretteleggingstiltak gjennomført av og for en voksende gruppe stisyklistere. Geografisk tar prosjektet utgangspunkt i en populær del av Østmarka, på Skullerudåsen og i området rundt. Beliggende ved Rustadsaga og Skullerudstua, er dette et populært turområde i nær tilknytning til boligfeltene omkring. Bare i Bydel Østensjø, har 47 000 mennesker denne delen av marka som nærmeste nabo (Oslo kommune, 2016).

I mai 2015 ble det praktiske arbeidet satt i gang, etter godkjenning fra Bymiljøetaten i Oslo kommune. Kommunen er grunneier i Østmarka, og ga tillatelse til å tilrettelegge stier for sykling på Skullerudåsen (Norsk Organisasjon for Terrensykling (heretter NOTS), 2015a). Søknaden ble sendt inn av NOTS Oslo og Omegn våren 2015 (NOTS, 2015b). Interesseforeningen for terrensyklistere er initiativtaker til SKP. Bakgrunnen

for prosjektet er et arbeid som har hatt mål å bedre utfordringene knyttet til sykling i Marka, ledet av Oslo og Omland Friluftsråd (heretter OOF).

OOF er en paraplyorganisasjon, som forvalter interessene til 18 kommuner og 42 idretts-, friluftsliv-, og naturvernorganisasjoner, og har en rådgivende funksjon overfor myndighetene om flerbruk i Osloområdet (OOF, 2016). I 2012 ble det på et styremøte satt ned en arbeidsgruppe som skulle undersøke og identifisere konflikter og eventuelle løsninger rundt sykling som aktivitet i Marka (OOF, 2014). Arbeidsgruppa for sykling i Marka besto av representanter fra DNT, Skiforeningen, Naturvernforbundet, Østmarkas Venner og NOTS, samt deltagelse fra lokale sykkelklubber. I januar 2014 utarbeidet arbeidsgruppa en rapport, som blant annet pekte på at det er et potensiale for konflikt mellom syklistene og turgåere i populære områder ved de store utfartsstedene i marka (OOF, 2014). Det ble videre foreslått at Oslo Kommune, i samarbeid med de involverte partene, burde anlegge noen få og enkle traseer spesielt for stisykling i nærmarka. Dette forslaget tok NOTS senere initiativ til å videreføre, og planene om å tilrettelegge et stinettverk for sykling på Skullerud ble til. Sparebankstiftelsen DNB ble søkt om støtte på 600 000 kroner, til å kunne gjennomføre tiltaket. Pengestøtten ble innvilget, og planene for SKP ble konkretisert, og søknad ble sendt til kommunen (NOTS, 2015b). Det ble videre etablert en egen prosjektledelse, med lønnet prosjektleder på bakgrunn av midlene som ble gitt.

I henhold til søknaden, har SKP spesielt to hovedformål, som er en direkte oppfølging av arbeidsgruppas konklusjon (NOTS, 2015b). Det ene målet handler om utbedring og forsterking av stier i området rundt Skullerudåsen (Kippernes, 2015a; NOTS, 2015b). Hensikten er å knytte sammen flere stier, og med det skape et tilrettelagt område for stisykling som tåler mye bruk. Det andre målet er at utvikling av et bærekraftig stinettverk, antas å lette trykket fra øvrige stier, der mange andre ferdes. Dette punktet har til hensikt å forbygge konflikter med andre brukergrupper, ved å lage gode rammer for flerbruk i det populære turområdet (NOTS, 2015b).

Første del av SKP består i hovedsak av «Pionéren», og refererer til opparbeidelsen av en tilrettelagt sti. Denne ble formelt åpnet 31. oktober 2015. Senere har NOTS mottatt ytterligere 280 000 kroner av Sparebankstiftelsen DNB, til å videreføre prosjektet slik det var utformet i søknaden (NOTS, 2015c).

Ferdsel i naturen er knyttet opp til ulike interesser, gjennom befolkningens praktisering av et mangfold av aktiviteter. Tidlig i forskningsprosessen ble jeg fortalt, noe humoristisk, men med en alvorlig undertone, av en av de involverte i et møte om sykling i Marka, som jeg var blitt invitert til å delta på: «*Du har stukket hånden din inn i et vepsebol!*» (Feltnotater, august 2015). Hvordan vepsebolet har blitt til, hvem som deltar og hva som er grunner til at sykling er gjenstand for en slik karakteristikk blir sentrale spørsmål i oppgava. Hvordan sørge for konfliktløsning i mye brukte friluftsområder? Hva er ringvirkningene av SKP? Og kan bruk av sykkel i naturen være et ledd i et aktuelt og viktig folkehelseperspektiv, som kan imøtekomme mange barn og unges interesser? Ut over dette kommer perspektivet om syklingens egenverdi, og terrengsykling som et voksende fenomen. Jeg ser dette som gode begrunnelser for hvorfor undersøke problemfeltet i en forskningssammenheng.

1.3 Problemstilling

Masteroppgavas intensjon er å utvikle kunnskap om hvordan konflikter mellom ulike brukergrupper skapes, forhandles og erfares. I dette er konflikten rundt sykling i Marka et hovedpoeng. Jeg har valgt å studere SKP som en konkretisering og avgrensning av oppgaven. Jeg ønsker å undersøke alle delene av prosessen med SKP. Forarbeid og formelle behandlinger av prosjektet i et forvaltningsperspektiv, og videre til den praktisk gjennomføringa av stibygging. Prosjektet tar utgangspunkt i personer og grupper som bruker naturområdene i Østmarka til friluftsliv, naturopplevelse og idrett.

Ferdsel i naturen påvirkes gjennom forvaltning og praktisk tilrettelegging, lover, kulturelle normer og personlige valg og verdier. Dette kan beskrive hvordan forvaltning, flerbruk og demokrati kan utvikles for å imøtekomme ulike brukergruppers interesser og behov, samtidig som naturen, miljøet og ferdsel i området ikke forringes. Sentrale spørsmål er derfor knyttet til ulike parters erfaringer og oppfatninger av konflikten med terrengsykling, SKP som et demokratisk tiltak og om det er enighet eller uenighet i samarbeidet mellom frivillige organisasjoner og forvaltningen knyttet til sykkelspørsmål.

For å kunne undersøke problemfeltet empirisk, har jeg valgt å studere relasjoner mellom syklistene og andre utøvere av friluftsliv i Osloområdet. Dette kan også beskrives som et spørsmål om hvordan forholdet mellom bruk, tilrettelegging for bruk og vern av natur

blir erfart, forhandlet om og forvaltet. Mitt mål er at denne oppgaven kan bidra til å belyse kunnskap om konflikt rundt sykling i Marka generelt, og hvordan SKP oppfattes og erfares av involverte parter spesielt. Dette fører fram til forskningsspørsmålet som utgjør oppgavens problemstilling:

Hvordan oppfatter og erfarer ulike parter utfordringer knyttet til bruk og vern av Marka gjennom sykling?

For å kunne gi svar på dette spørsmålet, har jeg utviklet tre delspørsmål, som kan belyse og utdype problemstillingen:

- *Hvilke sentrale synspunkter om terrengsykling i Oslomarka kommer til uttrykk mellom grupper som bruker Marka?*
- *Hvordan oppfatter ulike parter med tilknytning til Marka at prosessen med Skullerudprosjektet har foregått?*
- *Hvordan bidrar den praktiske delen av Skullerudprosjektet til konfliktløsning og forsoning mellom ulike interesser i Østmarka?*

2. Teori

Vitenskapsteoretisk springer den teoretiske fortolkningsrammen i masterprosjektet ut fra en kombinasjon av eksisterende litteratur og begreper om konflikter, samt ulike syn på hva friluftsliv er. I teorikapittelet vil jeg beskrive disse perspektivene. Med dette er målet å gi en bakgrunn for å diskutere forskjellige syn og spenninger i friluftslivet, som kan knyttes til konflikt om ulike brukerinteresser og terrengsykling spesielt. I hovedsak har jeg benyttet norskspråklig litteratur. Deler av den analytiske rammen for prosjektet, ble utviklet forut for datainnsamlingen. Siden er det teoretiske perspektiv videreutviklet gjennom prosjektets ulike faser, i lys av nye funn. Flere av begrepene som er brukt er langt på vei etablert og innarbeidet. I kapittel 6 er det også brukt enkelte begreper fra min empiri i utvalgte overskrifter underveis.

2.1 **Ferdse i naturen er regulert gjennom lovverk og kulturelle praksiser**

Lov om friluftslivet, ofte kalt friluftsløven, regulerer muligheter og begrensninger for ferdsel i naturen, og avklarer forholdet mellom grunneier og allmenheten. «*Formålet med denne loven er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes*» (Friluftsløven, §1, 1957).

I en internasjonal sammenheng er ikke friluftsløven unik. I de fleste europeiske land kan folk ferdes fritt i utmark, med Storbritannia som et unntak (Brox, 2001). På folkemunne kalles mulighetene til å ferdes i utmark i Norge «*allemannsretten*», også på privateid grunn. Den gir både frihet og muligheter, men medfølger også plikter:

I utmark kan enhver ferdes til fots hele året, når det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet. Det samme gjelder ferdsel med ride- eller kløvhest, kjelke, tråsykkel eller liknende på veg eller sti i utmark og over alt i utmark på fjellet, såfremt ikke kommunen med samtykke av eieren eller brukeren har forbudt slik ferdsel på nærmere angitte strekninger. Kommunens vedtak må stadfestes av fylkesmannen (Friluftsløven, §2, 1957).

Løven nevner her spesifikt tråsykkel. Det gis anledning til å sykle på veier eller stier i utmark, samt over alt på fjellet. Et viktig prinsipp i løven er at det gis store friheter,

samtidig som den også pålegger et alminnelig, men vesentlig ansvar for den som ferdes ute. All ferdsel skal skje hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet. I dette ligger det rom for ulike tolkninger om hva som er hensynsfullt ovenfor andre mennesker, og dyre- og naturlivet. I tillegg plikter enhver å vise varsomhet ovenfor naturen for å unngå stor slitasje, forsøpling eller ødeleggelse av naturmangfoldet. Loven viser til «sunn fornuft», slik at naturområdene skal bevares for også framtidige generasjoner. Dette er eksemplifisert gjennom et kulturelt prinsipp om «sporløs ferdsel». Lovens bestemmelser pålegger med andre ord hver enkelt å oppføre seg på måte som er *helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig*.

I områder der naturen er sårbar, hvor det finnes et unikt naturmangfold eller på andre måter tilhører spesielle hensyn, blir friluftslovens formål en viktig retningsgiver. Marka utenfor Oslo brukes av mange mennesker, og det knyttes ekstra utfordringer til området som følge av dette «trykket». I 2009 ble Oslomarka vernet gjennom Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven). I markaloven heter det:

Formålet med 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, 2009).

Markaloven har et hovedformål som er tredelt. Oslomarka med tilhørende områder skal altså gjennom loven *vernes for* friluftsliv, naturopplevelse og idrett, med likevekt mellom de tre områdene.

Behovet for en god allmenn folkehelse og å oppdra barn og unge til å skape tilknytning til- og omsorg for naturen, er stadfestet gjennom den nye stortingsmeldingen for friluftslivet; Mld. St. Nr. 18 – Friluftsliv: Natur som kilde til helse og livskvalitet (Meld.St. 18 (2015-2016)). Meldingen utdyper to sentrale politiske mål fra regjeringen: Å ivareta og videreutvikle friluftslivets posisjon gjennom allemannsretten, bevaring og tilrettelegging av sentrale friluftsområder for økt aktivitet. Naturen skal også brukes som lærings- og aktivitetsarena for barn og unge i større grad. Markaloven og politiske føringer rettes inn mot *bruk* av naturen som et viktig virkemiddel.

2.1.1 Brukerperspektivet

Begrepet om «brukere» og «brukergrupper» av naturområder, og mer spesifikt i dette tilfellet, «markabrukere», er etablert som en vanlig omtale av de som er ute i naturen. I debatten om bruk og vern i Marka og diskusjoner rundt terrengsykling, er disse begrepene for lengst innarbeidet. Gjennom friluftsliv blir mennesker beskrevet som brukere av naturen. Framstilling er interessant, om enn noe problematisk. I dagens samfunn lever mange ofte distansert fra naturen, og særlig i et urbant miljø som Oslo kan representere. Likevel er daglig turer i Marka viktig for mange, og tanken på at det er mulig, er en del av folks identitet. Dette er rotfestet i den norske kulturen, der friluftsliv både er en motsats til en hektisk hverdag, gjennom rekreasjon, og i form av en berikende egenverdi som naturopplevelser kan innebære. I en slik sammenheng, kan det å omtale eller redusere folks muligheter for turopplevelser og tilknytning til Marka gjennom friluftsliv, som «bruk av» og «brukergrupper» være problematisk. Friluftsløven benytter til sammenligning ordet *ferdsel* i natur.

I denne oppgaven stilles det spørsmål rundt hva som karakteriserer akseptabel bruk, bærekraftig bruk og forbruk. Den offentlige politikken har som mål at flest mulig skal bruke Marka, men at dette også skal innebære minst mulig negativ påvirkning på naturen. Hvordan dette skal løses er det ikke alltid enighet rundt, og omhandler ulike syn på bærekraftig bruk, hva som kreves av tilrettelegging og hvordan tilretteleggingen skal foregå for å kunne sikre bærekraftig bruk. Dette medfører også en problemstilling om hvordan flerbruk av Marka kan koordineres, og bidra til å unngå unødig konflikt mellom ulike grupper.

2.1.2 «Markaorganisasjonene»

Et etablert begrep som har vist seg gjennom oppgaveprosessen, er «markaorganisasjonene», som omhandler de ulike organisasjonene som har organisert sine interesser for Marka, og arbeider med bruk og forvaltning for medlemmene. Oslo og Omland Friluftsråd er paraplyorganisasjonen for disse partene. Friluftsrådet arrangerer styremøter, der ulike representanter fra markaorganisasjonene jobber med saker knyttet til friluftsliv og områdene i Osломarka som diskusjonsfelt. Det arrangeres også årsmøter og medlemsmøter, der medlemmene kan uttrykke og diskutere fritt, arbeidsprogram vedtas og representasjon i styret og andre organer velges. Markaorganisasjonene er viktige høringspartnere når tiltak og endringer innenfor

markagrensen ønskes vedtatt. De bidrar med konstruktive innspill og uttalelser, og har en rådgivende funksjon overfor de formelle forvaltningsinstansene, som kommune, fylkesmann og departement.

2.2 Kunnskapsstatus

I en masteroppgave skriver Tiltnes (2015) om en generelt god tone mellom stisyklister og vandrere på stiene i Osloomarka, men identifiserer tre konfliktpunkter mellom gruppene. Fart hos syklistene, uenighet om slitasje fra bruken av stiene og forstyrrelse av fred og ro på turen er grunnlag for sosiale og mellommenneskelige konflikter.

I en bacheloroppgave om terrengsykling og brukerkonflikter skriver Sameien og Authen (2014) at turgåere i større grad opplever negative hendelser i møte med stisyklister, enn det stisyklistene og de som representerer begge aktivitetene gjør. Resultater fra studien viser at omtrent to av tre negative hendelser oppleves i tilknytning til «knutepunkter» på grusveiene i Marka, og i helger eller på helligdager, der trykket fra brukerne er stort. Sameien og Authen (2014) diskuterte om dette kunne forklares med begrepet «crowding», som kan oversettes med en opplevelse av trengsel. Studien var en kvantitativ spørreundersøkelse, der forholdet mellom turgåere og stisyklister som brukte blåmerkede stier i Osloomarka ble undersøkt. Målet med studien gikk ut på å utvikle kunnskap om hvor og når konflikter mellom turgåere og stisyklister oppstår i tilknytning til Marka. I alt fikk forskerne inn 283 svar fra respondenter som selv drev med en eller begge av aktivitetene, og som alle var bosatt i Oslo kommune.

I studien (Sameien og Authen, 2014) kom det videre fram at majoriteten av turgåerne oppga at den negative opplevelsen var relatert til høy fart hos syklistene, mens syklistene selv ikke opplevde dette som et problem. Nesten ni av ti turgåere ga også opp «syklistene passerer for nært» som grunn til negativ opplevelse. Heller ikke her opplevde syklistene dette som et problem, der kun 1 av 4 oppga samme grunn. Funnene i undersøkelsen preges av et asymmetrisk forhold i oppfattelsen av hendelsene mellom gruppene. Personene som utøvet begge aktivitetene, så ut til å være mer nøytralt innstilt til den andre gruppa, når de selv opptrådte som turgåer eller syklist. Undersøkelsen gir en antydning av kjerneområder i konflikten, men det er fortsatt hull i kunnskap på feltet.

Et lignende, asymmetrisk forhold mellom to brukergrupper ble funnet i en studie (Jackson & Wong, 1982) om opplevd konflikt mellom skiløpere og snøskuterkjørere i Alberta, Canada. Skuterkjørerne forholdt seg enten positivt eller likegyldig i møte med skiløperne, mens skiløperne mente de som kjørte skuter forstyrret aktiviteten og påvirket opplevelsen negativt. I studien fant forskerne ut at det virket å være lite gjensidig forståelse for den andre brukergruppens aktivitet. Forskerne mente forskjellene i hvordan konflikten ble opplevd var mer kompleks enn kun knyttet til selve bruken av området. Skiløperne hadde en annen motivasjon og et annet formål med aktiviteten enn skuterkjørerne.

I en annen studie (Gåsdaal, 1997) ble gående og syklende på veiene i bymarka i Oslo og Trondheim talt og intervjuet. I alt ble 815 intervjuer gjennomført. Intervjuene var baserte på en spørreundersøkelse som var laget på forhånd, med forskjeller både i utvalget og selve spørreundersøkelsen i Oslo og Trondheim. I Oslo ble datainnsamlingen gjennomført både i Nord- og Østmarka, på trafikkerte områder, som da var vurdert regulert for sykling hos skogsjefen i kommunen (Gåsdaal, 1997). Totalt i undersøkelsen oppga mindre enn 15% at blandingen av turgåere og syklistere skapte «store problemer» på veiene. I utvalget av informanter fra Oslomarka, rapporterte omtrent 40% av turgåerne om en forringelse av turopplevelsen på grunn av sykling i kategoriene «ofte» eller «av og til», om hvor hyppig forringelsen skjedde.

Det kom også fram av studien, at syklistene i hovedsak ble tillagt skylden for de problemene som oppsto (Gåsdaal, 1997). Dette var også syklistene stort sett enige i. Turgåerne oppga høy fart og at syklistene skapte utrygge situasjoner, som grunn for problemene. Kun enkelte av turgåerne beskyldte likevel *alle* syklistene for å skape problemer, og de fleste informantene ga uttrykk for at *noen* av syklistene forårsaket ulemper. Resultatene ga et inntrykk av et noe større konfliktnivå i Oslo enn Trondheim, men dette kan også sees i sammenheng med en større brukermasse i Oslomarka. Hverken i Oslo- eller Trondheimsmarka ble det lagt vekt på terreng- og stislitasje som problemområder knyttet til sykling. To informanter nevnte nettopp dette. Videre ble sykling som et fremmedelement trukket fram av to informanter. Intervjuerne la ikke vekt på disse spørsmålene, og antyder at tallet kunne vært noe høyere dersom dette hadde vært tilfelle. På en annen side tolket forskerne resultatene dit hen at slike synspunkter ikke hadde vesentlig eller intens utbredelse. Et interessant spørsmål er

knyttet til om situasjonen har endret seg siden slutten av 1990-tallet, da aktiviteten har hatt en utvikling og stisykling har økt i popularitet siden den gang (Dervo et al., 2014).

2.2.1 Brukerkonflikter uttrykt i media

Brukerkonflikter har over tid blitt oppfattet og uttrykt som oppildnet i media. I 2010 ble det sendt opp en kjetting over løypetraseen i forkant av Terrensykkelrittet (Heretter TSR) i Østmarka (Løken, 2010a). Kjettingen ble oppdaget av en løypevakt like før start, og dette hindret en mulig ulykke. Personen som stod bak, hevdet seinere i et anonymt brev til Aftenposten at kjettingen var sendt opp nær en kontrollpost, så den skulle bli sett, og medføre at syklistene måtte gå av sykkelen (Løken, 2010b). Begrunnelsen for handlingen gikk ut på at syklistene ødela mange av stiene i Østmarka, og vedkommende truet med å fortsette aksjonene så lenge syklistene brukte området.

TSR er et årlig vårarrangement, og går siste lørdagen i mai, i Østmarka. Lørdag 30. mai ble rittet for 2015 avviklet. Store nedbørsmengder i forkant av og under arrangementet skapte utfordringer for arrangørene, spesielt med tanke på slitasje på stiene det ble syklet på. Østmarkas Venner reagerte på følgene som oppsto i forbindelse med rittet. Foreningen mottok henvendelser fra andre brukere, som uttrykte fortvilelse over skadene som rittet forårsaket, skriver foreningen på sine sider (Røsjø, 2015a).

Arrangementsansvarlig for TSR, Anders Kunze Juul-Dam, lovet forbedringer opp mot nye arrangementer, og sa at arrangørene ville gjøre nye vurderinger dersom forholdene ble tilsvarende i videre utgaver (Holtet, 2015). Arrangørene ville gjøre det de kunne for å rydde opp i etterkant. Noe av utfordringen i 2015, dreide seg om at sabotører hadde flyttet løypemerkingen (Holtet, 2015). Dette førte til at andre stier enn de som var opprinnelig tenkt, ble brukt som løypetrasé. Dette gjorde ifølge Kunze Juul-Dam at slitasjen økte ytterligere, ettersom ikke alle stiene var egnet for sykling. Debatten om TSR har tidvis blomstret opp på blant annet www.terrensykkel.no og i sosiale medier.

Eksemplene legger grunnlag for interessante spørsmål rundt medieperspektivet på konflikter. Hva sies om SKP på debatten i sosiale medier? Debatt om friluftsliv generelt, og sykling i naturen spesielt foregår også på diverse nettsider og forum. Eksempler på disse er brukerforumet på www.terrensykkel.no, www.utemagasinet.no og egne grupper om terrensykkelritt og for naturområdet Østmarka på Facebook. Både

diskusjon om TSR 2015 og SKP har funnet sted. Et viktig poeng i denne masteroppgava, er hvordan denne debatten foregår, hva som blir sagt, og av hvem. Kommer uttrykte meninger gjennom disse kanalene fram på en måte som gjør at de kan påvirke den overordnede debatten, eller den praktiske gjennomføring av SKP? Hva er reaksjonene på prosjektet? Et mål med masterprosjektet er å belyse slike spørsmål.

2.2.2 Løsninger finnes i demokrati om Marka

Konflikter kan finnes på flere plan i friluftslivet. Det finnes eksempler som omhandler konflikter mellom forholdet til bruk og vern, tilrettelegging, utbygging eller forbud mot ferdsel. Konflikten kan også dreie seg om kulturelle aspekter, der grupper eller personer hevder en moralsk rett til å bruke visse områder på bestemte måter. De kan også ha et juridisk grunnlag, og innebære tolkninger rundt eksempelvis allemannsretten eller annen lovgivning. De ulike konfliktene kan finne løsninger gjennom forvaltningsapparatet, dialog eller praktiske tiltak.

Redaktør i Utemagasinet, Gunhild Aaslie Soldal, stiller spørsmålet om konfliktnivået i norsk friluftsliv har økt, og hevder at diverse medieoppslag tyder på det (Soldal, 2014). Soldal skriver videre at det er problematisk dersom påståtte konflikter blir gjenstand for nye lovbestemmelser, som begrenser bruk av områder for enkelte grupper. Hun trekker fram konflikten mellom syklistene og turgåere i både Østmarka og Rennebu som eksempler. Der spenninger mellom brukere skaper konflikt, fremhever Soldal betydningen av dialog, og argumenterer for at det bør være plass til alle i naturen.

2.2.3 Ringvirkninger av sykling

Oslo Kommune har i disse dager et rødgrønt flertall i Byrådet. Det sittende byrådet har gitt uttrykk for satsning på en grønnere politikk, med miljøbyråd Lan Marie Nguyen Berg fra Miljøpartiet de grønne i spissen. Sykkel står sentralt i en bedring av det trafikale og miljømessige bybildet. Sykling i Marka kan sees som en rekruttering til en sykkelpositiv befolkning, og økt sykling på veier og stier i Marka kan gi nødvendig trening og ferdighet som kan tas med inn i et mer hektisk bymiljø. Freudendal-Pedersen & Thorup (2014) viser til København kommune, som ønsker å øke antallet daglige sykkelpendlere til 50% innen 2020, og står med det ovenfor en utfordring på lik linje med mange andre byer. Det å gjøre bilister om til syklistene, og dermed endre en gruppe menneskers hverdagsmobilitet, er et aktuelt perspektiv også i norsk sammenheng.

2.3 Teoretisk fortolkningsramme

2.3.1 Konflikt

Konflikter og forhandlinger er noe som skjer mellom mennesker. I et epistemologisk perspektiv, vil mennesker søke å forstå Verden på en meningsfull måte. Aktiviteter og hvordan disse legitimeres, kan påvirkes av virkelighetsorienteringen man har ovenfor aktiviteten. Syklistenes perspektiv en viktig ramme. Hvordan syklistene oppfatter at egen ferdsel kan føre til en nedtoning eller eskalering av konfliktnivået i Østmarka, vil bero på samhandlingen med andre brukergrupper. Dette kan forstås som en sosial sammenheng, og en sosiokulturell kontekst.

Jacob & Schreyer (1980) definerer konflikt som en situasjon der en persons mål med en aktivitet krysser med andres oppførsel. Og at andres mål og framferd setter en begrensning for dette målet eller aktiviteten. En konflikt om en ressurs i friluftslivet manifesteres når de ulike brukergruppen ønsker å stanse, forby, eller redusere aktiviteten til andre brukergrupper. Denne definisjonen legges til grunn i oppgaven, som et grunnlag for forståelse rundt konfliktbegrepet. Jeg oppfatter dette som bred definisjon, som også åpner for tolkning. Dette åpner muligheten for at en del av spenningene mellom brukergrupper i norsk friluftsliv kan omtales som konflikter, også spørsmålene knyttet til terrengsykling. Spørsmålet videre er om dette kan beskrive den pågående situasjonen i Østmarka, og stisykling på Skullerud som konkret felt.

2.3.2 Friluftsliv som maktkamp og diskusjonsfelt

Friluftsliv er oppfattet som typisk og betegnende for en del av norsk kultur, og står som et allment symbol på noe viktig og stolt. Tordsson (2010) trekker på Pierre Bourdieus teorier når han hevder at friluftsliv framstår med en viktig sosial og kulturell rolle i det norske samfunnet, på bakgrunn av motsetninger og forskjeller. Den kulturelle betydningen gjenspeiles i de mange og sprikende meningene og oppfatningene av friluftslivet. Kampen om Marka, områdets betydning og stridighetene rundt etableringen av markaloven, brukes som eksempel på utsagnet, og beskriver også det sosiale feltet. Når forslaget til markaloven ble lagt ut på høring i 2008, var det få andre debatter som bidro med like mye intensitet og oppildnet innhold i Aftenpostens nettutgave (Tordsson, 2010). Kampen om Marka framstår som en strid om definisjonen av friluftslivets grenser, og hvor dette krysser eller sammenfaller med interessene til idrett og naturopplevelse, noe også Gurholt & Broch (2011) beskriver. Ulike aktører på hver sin

side i dette spenningsfeltet, representerer forskjellige sosiale og kulturelle mål. Dette legges fram og kan brukes i debatten om Marka, og endres i takt med definisjon av hva som er hva i friluftslivet, og hvem som engasjeres i debatten. Et viktig spørsmål blir om visse deler av friluftslivet, idretten eller naturvernet oppfattes å ha forrang i Marka.

Friluftsliv kan betegnes som en diskurs. Tordsson (2010) hevder at under diskusjonen om friluftsliv, finnes en omfattende diskurs om hva som har verdi, hvem som skal ha makten og hvordan vi skal forholde oss til tilværelsen. I friluftslivet gjenspeiles også makt- og verdikamp i det norske samfunnet for øvrig. Tordsson beskriver dette som en bakgrunn for en tidvis høy temperatur i debatten rundt norsk friluftsliv, som ofte handler om det symbolske. Et særlig intenst eksempel fortøner seg i diskusjonen om bruk av snøscooter på vinterfjellet. Motpolene i naturvennlig og stille ferdsel blir satt opp mot motorisert og støyende forurensning. Dette kan også sees fra andre perspektiver, der skigåing som fysisk mestring og krevende utfoldelse, står mot bruk av motoriserte hjelpemidler for tilgang til naturen, gjerne for de som ikke har slike forutsetninger. Alternativt kan dette også handle om muligheter satt opp mot begrensninger som finnes i friluftslivet, og naturen som arena for sosiale maktforhold. Dette forteller om en debatt som omhandler hva friluftslivet *bør være*.

2.3.3 Moralske dimensjoner i friluftslivet

Flømsæter, Brown & Holm (2011) skriver om perspektiver i friluftslivets moralske landskap, i artikkelen «Friluftslivets moralske landskap – trender og tradisjoner». Artikkelenes datagrunnlag baserer seg på intervjuer av ansatte ved Direktoratet for naturforvaltning (DN) i Norge og Scottish Natural Heritage (SHN) i Skottland, i tillegg til intervjumateriale fra en upublisert skotsk studie om terrengsyklister og turgåere. Et tilsynelatende økende spenningsnivå i det norske friluftslivet beskrives gjennom forskjellige aktiviteter og motsetningsforhold, der terrengsykling trekkes fram som eksempel. Spenningene er knyttet til ulike krefter som ønsker å si noe om hva friluftslivet er og bør være. De møtes i friluftslivets moralske landskapet, i feltet mellom det forskerne identifiserer som to parallelle univers.

Hvilke aktiviteter som kan anses innenfor rammen av friluftslivsbegrepet, og hvilke verdier og måter å gjøre aktivitetene på, kan knyttes til en oppfatning av friluftslivskulturen (Flømsæter et al., 2011). Moralske vurderinger om friluftslivet

uttrykkes som rett og galt, passende og upassende, og bra eller dårlig, og blir styrt av den sosiale eller samfunnsmessige konteksten man er i. De to universene beskriver forskerne med begrepene *tradisjoner* og *trender*. Den tradisjonelle, sterke friluftslivstradisjonen står støtt, med solide røtter i den enkle friluftslivet, der fotturer symboliserer en aktivitet hvor man er i ett med naturen. Dette universet er allerede definert i det kulturelle og sosiale landskapet. Trendene, som det andre univers, representerer på sin side en åpenhet, der det meste er godtatt som friluftsliv. Nye aktiviteter forbindes gjerne med yngre generasjoner, og typiske eksempler er elvepadling, terrengsykling, kiting og frikjøring på ski. Disse aktivitetene er såkalt «action-pregede». De finner sted i nytt terreng, men også på etablerte arenaer i møtet med det tradisjonelle. Nye trender understreker friluftslivets betydning for folkehelse, integrering og øvrige politiske mål, hvor økt fokus på tilrettelegging og tilgjengelighet i bynære områder framheves. Trendene er også forbundet med endringsprosesser i friluftslivet, og kjennetegnes av kommersialisering på flere plan. Opplevelser skal i et moderne perspektiv uttrykkes gjennom sterke opplevelser, i delvis opposisjon til det tradisjonelle, hvor sistnevnte er representert ved prinsippet om tur etter evne.

Tradisjon og trender kan oppsummeres som begreper for forskjellige tilnærminger i friluftslivet. Hvilke prosesser som blir sett på som legitime i denne sammenhengen, knytter forskerne til moralske aspekter, som er både bevisste og ubevisste konstruksjoner i friluftslivskulturen. Disse konstruksjonene påvirker måter å se, tolke og gjøre friluftsliv på, og kan også sees som en utfordring for forvaltningen (Flemsæter et al., 2011). Forskerne stiller spørsmål om hvem som føler seg hjemme i friluftslivet, på bakgrunn av kontekst og relasjoner i lys av hva friluftslivet *skal være*. Dette får implikasjoner for forvaltningsspørsmål, i en tid der natur ønskes tilgjengeliggjort for alle fra politisk hold, og hvor nye grupper og aktiviteter på samme tid møter en etablert kultur i et moralsk landskap.

Studien fra Skottland legger til grunn at folk trekker normative grenser i oppfatningen av rett og galt i friluftslivet (Flemsæter et al., 2011). Grensene er avhengige av personenes forutsetninger, samt konteksten og landskapet de utøver aktiviteten i. Det identifiseres grensetrekninger rundt fire elementer i friluftslivet; *steder*, *utøvere*, *praksiser* og *materialiteter*. Hvor man befinner seg, avgjør med andre ord om aktiviteten oppfattes som legitim eller ikke. Forskerne sammenlignet funnene med egne

undersøkelser, og belyser meninger som at terrengsykling ikke hører hjemme «langt til fjells». Sykling kan forbindes med et fremmedelement, ødeleggelse og forstyrrelser i et etablert og tradisjonelt syn. Hvem som hører hjemme hvor, og hvilke aktiviteter som kan «aksepteres», begrepsfester forskerne til friluftslivets utøvere og praksiser. Her styres også synspunkter etter hvilket av de to nevnte universene man trekkes mot. Terrengsykling er risikofylt og adrenalinpreget, og dermed både hensynsløst og uansvarlig. Påfallende likheter i spenningsmomentet, knyttet til for eksempel jakt og fiske, anses derimot å være berikende og edelt. Verdimessige spenninger kan også diskuteres gjennom materialitetene. Også her forbindes tradisjonelle oppfatninger om hva som hører hjemme og ikke i naturen. GPS og primus er greit, mens det stilles spørsmål til nymotens kunstfiberklær. Forfatterne mener dette belyser framtrede moralske aspekter i friluftslivskulturen og tror disse grensdragningene også gjelder i Norge. Til denne oppgava rettes så spørsmålet om det moralske landskapet påvirker diskusjonen om terrengsykling i Oslomarka.

Flemsæter, Setten & Brown (2014) publiserte en artikkel der de diskuterer hvilke spenninger som oppstår i kjølevannet av endringsprosesser i norsk friluftsliv. Arbeidet kan sees i sammenheng med artikkelen om moralske aspekter i friluftslivet, og bygger på dataene fra intervjuer med ansatte i DN. Forskerne ba representanter for denne offentlig forvaltningsinstansen vurdere møter mellom forskjellige aktiviteter og grupper på bestemte steder, til bestemte tider. I artikkelen stilles spørsmål om hvem som setter premissene for hva som skal «høre hjemme» i friluftslivet, enten det er på fjellet, i marka eller på stiene. Resultater av studien forteller at friluftslivet tillegges en betydelig moralsk dimensjon. Forskerne identifiserer tre aspekter knyttet til den moralske dimensjonen. I friluftslivet kan visse kunnskaper og ferdigheter «kreves» for å drive friluftsliv. Dette kan også knyttes sammen med at man må gjøre seg fortjent til friluftslivet, men på riktig måte. Litt slit, gjerne gjennom tradisjonelle aktiviteter, danner grunnlag for «ekte opplevelser», slik naturen helst bør oppleves. Dette kan igjen ha konsekvenser for hvordan naturen blir forvaltet, hvilke organisasjoner som blir støttet og hvordan vernebestemmelser blir utformet (Flemsæter et al., 2014).

2.3.4 Friluftsliv som sosiale konstruksjoner

Bjørn Tordsson (2010) forteller om grunnleggende måter å erfare, fortolke og skape en virkelighetsforståelse av kulturen man deltar i. Dette begrepsfestes som *kulturelle*

konstruksjoner. Skillet mellom natur og kultur er et klassisk eksempel på dette, hvor man bærer «kulturelle briller» som virkeligheten sees med. Vår egen virkelighetsoppfatning preges i stor grad av disse brillene, og gjøres sjelden til gjenstand for refleksjon eller problematisering, den bare er der. Friluftslivet er for mange dypt forankret gjennom flere tiårs utøvelse og bruk, og kan oppfattes som noe selvfølgelig. Betingelser for kulturelle syn og våre oppfatninger av virkeligheten, blir lært og erfart gjennom sosiale sammenhenger, og i samhandling med andre. Et eksempel kan kobles til ferdsl i Marka, der gitte normer og usagte moralske prinsipper ligger til grunn. Vi hilser på fremmede i skiløypa, eller gir tips om fine steder å besøke, noe vi ikke vanligvis gjør med folk vi møter på gata i byen.

Kirsti Pedersen Gurholt har skrevet en doktorgradsavhandling om emnet, og beskriver interesse motsetninger mellom det tradisjonelle og moderniteten (Pedersen, 1999). Dette er et høyaktuelt tema i dag, selv om aktivitetsmønstrene nok er noe endret på en del fronter. I avhandlingen gis innsyn i tilnæringer til et annet omdiskutert felt i norsk friluftsliv, der interesse motsetninger mellom kjøring med snøscooter og andre interesser kommer til uttrykk. Typisk for denne debatten har vært scooter som et symbol på støyforurensning og noe som ikke har tilhørighet i naturen. I forskningsfeltet i Altaområdet, legges det ofte vekt på andre tilnæringer. Et praktisk hjelpemiddel, muligheter og som et tegn på at andre folk er i nærheten, kan synet på snøscooteren te seg svært annerledes enn i den travle Oslomarka. Alta kommune bruker betegnelsen *motorisert friluftsliv*, som forteller om fenomenet friluftslivet i lys av den geografiske konteksten (Pedersen, 1999). Debatten om ferdsl med snøscooter var også intens, og ble uttrykt som en polarisering mellom snøscooterfolket og skigåere og naturvernere, i skjæringen mellom et gode, eller en trussel mot natur og tradisjoner.

3. Metode og design

Metode kan forstås som å finne en vei som fører fram til en ny innsikt i, og kunnskap om det emnet forskningsprosjektet har satt seg mål å belyse (Kvale & Brinkmann, 2015). Gode metodiske valg danner grunnlag for å skape kunnskap om et emne, som er nøyaktig, etisk og troverdig for leseren. Selve valget av metode må ses i lys av hvordan problemstillingene kan besvares på faglige og kvalifiserte måter, og kalles gjerne forskningsprosjektets *design* (Thagaard, 2013). Oppgavens metodiske del må presenteres på måter som gir innsyn i fremgangsmåtene, og med det sørge for transparens i prosjektet. Dette prosjektets søker å undersøke menneskelige erfaringer, oppfatninger og synspunkter rundt terrengsykling som tema for debatt og diskusjon. Med utgangspunkt i forskningstema og problemstillingene, falt det naturlig å benytte en kvalitativ tilnærming i min masteroppgave.

Kvalitative forskningsmetoder brukes ofte innen samfunnsvitenskapelige felt, som psykologi, sosiologi og pedagogikk (Kvale & Brinkmann, 2015), som også berører mitt fagfelt. Formelle krav til metode i forskningen er nødvendig for å utvikle samfunnet på en etisk og vitenskapelig måte.

3.1 Kvalitativ tilnærming – Metodetriangulering

I prosjektet er det benyttet tre metodiske verktøy for datainnsamling, gjennom en kombinasjon av intervju, deltagende observasjon, og analyse av diskusjonsmateriale om sykling i Marka hentet fra sosiale medier. Metodevalget har sprunget ut av oppgavens problemstillinger, og hvordan disse kunne belyses på en faglig og interessant måte. Denne måten å jobbe på, kan forstås som en metodetriangulering, der flere verktøy ble tatt i bruk for å utvikle kunnskap (Befring, 2010; Grønmo, 2004). Triangulering viser til å benytte forskjellige, og gjerne utfyllende metoder, og med dette synliggjøre ulike innholdsdimensjoner i datamaterialet. Dette har gitt et bredt empirisk bilde av forskningstemaet. Det rike datagrunnlaget har gitt informasjon om forskjellig sider av feltet, lagt grunnlag for ulike analytiske perspektiver og er tilstrekkelig for å kunne utvikle relevant kunnskap slik jeg ser det. De ulike delene av datainnsamlingen og hvilket materiale de har gitt, beskrives videre i egne avsnitt i kapitlet.

3.1.1 Fortolkning og hermeneutikk

En målsetning ved bruk av kvalitative metoder søker å frembringe forståelse for sosiale fenomener (Thagaard, 2013). På bakgrunn av dette legges det vekt på *fortolkning* og *hermeneutikk*. En hermeneutisk tilnærming foregår gjennom ulike tolkninger av fenomenene. Meningen som søkes, kan forstås i lys av sammenhengen det studeres i. Dette prinsippet i hermeneutikken framhever fortolkningen som viktig i det kvalitative perspektivet. I min oppgave er fortolkningen av de data som hentet inn en viktig del av metodetilnærmingen, og gjort gjennom leting etter forståelse i synspunkter, oppfatninger og erfaringer om sykkelspørsmål i Osloomarka (Fangen, 2010).

Fortolkningen uttrykkes ofte som en *hermeneutiske spirial*. Prosessen har vært fleksibel, og gjort at jeg kunne vandre fritt, og på ulike tidspunkt i arbeidet se de forskjellige delene med nye perspektiver (Thagaard, 2013). Slik har nye sammenhenger mellom teori, empiri og metode kommet fram underveis. Dette betraktes som en runddans mellom de forskjellige perspektivene på oppgaven, og forklarer den kvalitative forskningsprosessen som åpen, uten et nødvendig start- eller endepunkt. Et eksempel fra min oppgave er at jeg reviderte problemstillingene underveis og derfor så datamaterialet og teori på nye måter. Denne måten å arbeide på, har gjort det vanskelig å sette strek og avslutte prosjektet. Hermeneutikken fremhever på sin side at fenomener kan tolkes på forskjellige måter, og at ingen egentlig sannhet er gjeldende (Thagaard, 2013).

Jeg har valgt SKP av flere grunner. Prosjektet er for det første noe nytt. Jeg kom som forsker inn i startfasen av den praktiske realiseringen i prosjektet. Muligheten lå derfor i å følge utviklingen og framdriften i dette. Prosjektet er nyskapende i norsk sammenheng. Lignende tiltak gjøres bland annet i Nordfjord, men under helt andre forhold, der brukermassen er liten og konfliktperspektivet ikke er like framtreddende. En annen sammenligning kan gjøres til restaurering av mye brukte turveier i fjellet, rundt Besseggen, der innleide Skjerpaer fra Nepal besitter stor kunnskap utfører arbeidet. En undersøkelse av SKP vil kunne belyse sider ved konflikt- og spenningsnivået som sykling i marka er opphav til, og som kan være nyttige for både politikere, forvaltnings-, natur- og friluftslivsinteresserte.

3.2 Feltarbeid og deltagende observasjon

Den første datainnsamlinga i prosjektet startet med *deltagende observasjon*. Denne metoden kan gjennomføres på mange måter, og betegnes ofte synonymt med *feltarbeid* (Fangen, 2010). Konkret startet feltarbeidet da jeg ble fikk lov til å være med på et møte i Sykkelforumbet på Rustadsaga i august. Videre hadde jeg kontakt med personer i ledelsen i SKP, og fikk informasjon gjennom dette. Jeg ble etter hvert med på praktisk stibyggerarbeid, åpne debattmøter som berørte sykling i Marka, en dag hvor jeg fulgte NOTS sitt arbeid med sykling for barn på «Verdens kuleste dag», jeg har stått på stand på holdningskampanjen «Sykle med huet», i tillegg til en befaring av Pioneren i samarbeid med SKP-ledelsen og Østmarkas Venner, samt den offisielle åpningen av «Pioneren» 31. oktober 2015. Se vedlegg for fullstendig liste med datoer bak i oppgaven. Mellom disse øktene brukte jeg tid til fordypning i metodelitteraturen og samlet tanker og refleksjoner om aspekter som kunne være interessante til intervjufasen.

Begrunnelsen for dette metodevalget bygger på flere ting. Først og fremst ønsket jeg direkte kontakt med stibyggerne, for å få førstehånds kjennskap til det praktiske tilretteleggingsarbeidet. Dette innebar å følge stibyggingen i Østmarka, og jeg deltok på et par dugnader i regi av NOTS og Frøy, og en gang på dagtid med et par av de faste stibyggerne. Et annet mål handlet om å få bredere forståelse av diskusjonen om sykling i Marka og et innsyn i terrengsykkelmiljøet, som jeg ikke hadde fra før. Det finnes ingen fasit for gjennomføring av metoden, men et overordnet mål handler om å beskrive hva folk sier og gjør i en naturlig sammenheng (Fangen, 2010). Deltagende observasjon kombineres gjerne med andre metoder, noe som er gjort også i mitt prosjekt.

Denne delen av prosjektet har gitt data fra sykkelmiljøet, der syklistene har utgjort tyngden av *deltagere* i studien. I tillegg medførte tilnærmingen at *tilfeldig forbigående* har blitt inkludert, der dette kunne bidra med interessante perspektiver. Den deltagende observasjonen har gitt informasjon om mange aspekter rundt sykkelmiljøet. Blant annet aktivitetens stilling i idrett og friluftsliv, deltagerens meninger, argumenter og opplevelser om terrengsyklingens tilhørighet i Marka, argumenter for tilrettelegging for sykling, og diskusjonstemaer om andre brukergrupper. Feltarbeidet har også gitt utfyllende informasjon om stibyggerprosessen, og hvilke måter arbeidet er tenkt, planlagt og utført på. Dette har dreid seg om hvilke materialer som ble brukt, hvordan terrenget ble sett som et utgangspunkt, og hvordan de ulike

løsningene har kommet til syne og blitt diskutert syklistene imellom. Møtene jeg har deltatt på, har også belyst den formelle debatten om sykling i Marka, som har foregått på organisasjons- og forvaltningsnivå. Her kom ulike syn på sykling til uttrykk, og ga nyttige perspektiver med videre. Alle disse tingene var jeg lite kjent med i forkant av arbeidet med masteroppgaven. Jeg visste om en konflikt rundt sykling, og særlig knyttet til Terrengsykkelrittet, og at det var igangsatt et tilretteleggingsprosjekt for stisykling i Østmarka. Dette kjente jeg hovedsakelig gjennom artikler jeg hadde lest i media. Disse møtene som en del av feltarbeidet har vært av stor nytte, og nødvendighet for min kjennskap til forskningsfeltet.

Feltarbeidet var ikke et sammenhengende studie av et miljø, som deltagende observasjon ofte innebærer, men derimot et utvalg av arrangementer og hendelser som sammen kunne gi et godt bilde av forskningsfeltet (Fangen, 2010). Særlig mye informasjon har kommet fram gjennom å følge stibyggingen, og de praktiske løsningene ute i Marka. Samtidig har feltarbeidet gitt verdifull adgang til terrengsykkelmiljøet. Dette var med på å bedre min forståelse for, og gi et helhetlig bilde av de ulike problemstillingene knyttet til terrengsykling som aktivitet. Dette ga et rikt materiale, som jeg bygget videre på til intervjufasen senere i prosjektet (Fangen, 2010).

Underveis i feltarbeidet tok jeg notater. Disse var ofte korte, og noen ganger i form av stikkord. Mest av alt for å huske de viktige hendelsene og synspunktene som kom fram. Etter hver dag i feltarbeidet skrev jeg et oppsummeringsnotat. Her gjenga jeg viktige hendelser, meninger som kom fram og egne erfaringer og refleksjoner. Disse tekstene ble senere utgangspunktet for analysearbeidet.

3.3 Sosiale medier

Debatten om sykling i Marka foregår på mange plan, også på sosiale medier. I lys av prosjektet kan informasjon fra sosiale medier være en viktig kilde til kunnskap om synspunkter, meninger og argumenter om terrengsykling. Et mål med datainnsamlingen var å undersøke hvordan diskusjoner på nett kan belyse sider av sykkeldebatten. Denne datainnsamlingen begynte kort tid etter oppstarten av feltarbeidet. Bakgrunnen var at jeg ble oppmerksom på at SKP begynte å bli omtalt på sosiale medier, og at det var sprikende informasjon og varierende holdninger om tilretteleggingen. En metodebeskrivelse kan knyttes til analyse av foreliggende tekster, dokumenter eller

visuelle uttrykksformer, som kan være av både offentlig og personlig karakter (Grønmo, 2004; Thagaard, 2013). Materialet fra sosiale medier representerer det Grønmo (2004) kaller en muntlig framstilling. Dette hviler på at materiale i sin form er skriftlig, men ofte bærer preg av et muntlig uttrykk, som kan være typisk for sosiale medier. Dette er en nyttig informasjonskilde der uttrykk for meninger, standpunkt og vurderinger i relasjon til bruken av Osloomarka kommer fram, gjerne i en ufiltrert form. Informasjonen ligger tilgjengelig for alle, og består av en stor mengde materiale, som det hadde vært mulig å gjort en selvstendig masteroppgave rundt. Derfor har det vært nødvendig å gjøre et utvalg av relevant innhold. Jeg anser bidraget fra denne datakilden å være utfyllende til dataene fra intervjuene og observasjonen, og utgjør derfor ikke noe hovedtyngde i det empiriske materiale i oppgaven.

3.3.1 «Østmarka» på Facebook

For å belyse den pågående diskusjonen om sykling i Marka som overordnet diskusjonsfelt, og SKP spesielt, er et utdrag av diskusjoner fra sosiale medier (Facebook) inkludert. Dette ga fylldige beskrivelser av debatten fra ulike synsvinkler, og representerer kanskje et bredt lag av markabrukerne som engasjerer seg på nett. Disse dataene anses som et supplement til den formelle diskusjonen, med et personlig og folkelig preg på materialet.

Facebook er blitt populært i Norge. Dette er en lavterskelarena for ytringer om alt mellom himmel og jord. Jeg har undersøkt innlegg som har vært postet på gruppa «Østmarka» på Facebook. Gruppa har i perioden 2015-16 hatt stor aktivitet. Her postes flere innlegg daglig fra turer og aktiviteter, av ulike personer som deler sine varierte opplevelser fra Østmarka, gjerne med både bilder og tekst. Mange gir uttrykk for stor inspirasjon fra andres innlegg, samtidig som ulike meninger og erfaringer kommer fram. I forbindelse med saker som omhandler interessemotsetninger, som emnet terrengsykling, fungerer gruppa i mange tilfeller som et debattforum. Det legges ut store mengder materiale, som ofte preges av raske og direkte utsagn, og svar på disse gjennom en personlig uttrykksform (Thagaard, 2013).

Internett, og sosiale medier spesielt, gir mulighet for analyse av kombinasjonen mellom tekst og en visuell kommunikasjonsform. I prosjektet er det visuelle hovedsakelig koblet til bilder, som kan beskrive skader, spor eller tilrettelagte løsninger for å unngå

slitasje i et sykkelperspektiv. Dette krever en kildekritisk tilnærming, på bakgrunn av usikkerhet knyttet til opphavet, og mulighet for endring av innhold og forfalskninger, som Internett representerer (Thagaard, 2013). Det kan være vanskelig å vite hvor representativ gruppen er for brukerne av Østmarka. Et spørsmål blir om de som skriver på gruppa er aktive i Marka, eller om innleggene er moralsk og humoristisk motiverte, basert på ironi eller ønsket om å skape debatter for underholdnings skyld. Markhams artikkel fra 2007 (sitert av Thagaard, 2013) påpeker at i studier av Internett må det tas høyde for nettstedenes sosiokulturelle særpreg når innholdet studeres. Forskerens inntrykk er at gruppa er folkelig, men engasjerer bredt. Administrator på siden bidrar med en beskrivelse av «Østmarka» på Facebook:

«Kjære alle Østmarka medlemmer. Vi har nå rundet 6350 medlemmer av gruppa. Jeg vil gjerne konkretisere at gruppe er til for alle, og for å dele bilder, tips og flotte opplevelser i marka. Terrengsyklister, skiløpere, fjellklatrere, kanopadlere hundeeiere, jegere, soppstankere, forkjempere for ulv og kritikere mot rovdyr kan alle sammen dele sine beste Østmarkaopplevelser og se andres. Debatter kan oppstå av og til, men innlegg som har rene politiske eller ekskluderende formål kan bli fjernet. Reklame, provokative innlegg og netthetsere blir slettet, sammen med brukeren. Alle skal trives på siden, så rapporter av upassende innlegg mottas med takk, slik at vi kan fjerne disse. Takk til alle som bidrar med flotte inntrykk og forsett og kos dere» (Postet 6. juli 2015, av Eirik Smestad, på gruppa Østmarka, Facebook).

En annen grunn til at jeg har brukt sosiale medier er at jeg har fått mer kunnskap om Østmarka som turområde. Dette utdyper valget om å inkludere denne metoden i oppgava. Gjennomgangen av debattråder og innlegg er gjort i tidsperioden fra september til utgangen av 2015. Alle innleggene som utgjør datamaterialet, har omhandlet sykling i Marka direkte. Innleggene ble sammen med tilhørende kommentarer skrevet ut, og på denne måten gjort klare for analyse. Dette begrenset innholdet betraktelig. På en annen side betød det også at diskusjonstemaer om sykling i andre debattråder som har startet om andre temaer, kan ha blitt oversett. Jeg tror likevel informasjonen som har kommet fram er representativ for sykkeldebatten på gruppa. Materialet er behandlet manuelt, og framgangsmåten har vært en systematisk gjennomgang av innlegg i gruppa. Metodisk grenser dette til kvalitativ innholdsanalyse (Grønmo, 2004). Når et innlegg blir postet i gruppa, kommer navnet på personen som postet opp. Etterpå er det da mulig å trykke «liker», eller tilføye kommentarer. Videre kan andre kommentere selve kommentaren, og slik kan ett innlegg raskt bli en lang samtale eller diskusjon. Av hensyn til store mengder kommentarer, har jeg valgt å legge

ved hovedinnleggene som ble brukt i analysen, men utelat kommentarene som jeg har analysert. Det vises for øvrig til gruppa, der materialet ligger offentlig tilgjengelig.

3.4 Kvalitative forskningsintervju

Intervjuene har utgjort det største datagrunnlaget i prosjektet. Hovedtyngden av materialet som presenteres i diskusjonskapitlene er hentet fra samtaler med *intervjupersonene*. Metodetrianguleringa i oppgava bygger på en sammenheng mellom de forskjellige metodiske tilnærmingene. Både den deltagende observasjonen og diskusjonsstoffet fra sosiale medier har vært med på å påvirke intervjuprosessen, fra utformingen av intervju spørsmålene til analysearbeidet. Alle intervjuene ble gjennomført etter at de to andre datainnsamlingene var avsluttet. I oppgava er fem representanter for offentlig forvaltning og frivillige organisasjoner intervjuet. De ble spurt om å dele sine erfaringer og synspunkter rundt avhandlingas tema.

Kvale & Brinkmann (2015) beskriver intervjuet som både et håndverk, en kunnskapsproduserende aktivitet og en sosial praksis. Det kvalitative forskningsintervjuet kan sees som en samtale mellom to personer, som har et spesifikt formål, og der kunnskap oppstår i samtalen mellom personene. Håndverket referer til de ferdighetene forskeren knytter til seg gjennom intervju praksis. Det legges vekt på at samtalenes kvalitet preges av den sosiale settingen vel så mye som intervjuerens teoretiske kunnskaper. Selv hadde jeg lite erfaring med forskningsintervjuer fra tidligere. Det medførte at intervju fasen ble en læringsprosess for meg, der håndverket måtte læres gjennom praktisk utøvelse og lesing av metodelitteratur.

3.4.1 Utvalg og rekruttering – «Ansvarlige Markapolitikere»

Intervjuundersøkelsen kan beskrives med ulike faser, (Kvale & Brinkmann, 2015). I mitt prosjekt har jeg brukt teori om metode som en ramme til å forstå intervju prosessen. Den kvalitative forskningens natur innebærer at flere av fasene overlapper hverandre. En del av planlegging av undersøkelsen, handlet om å velge ut personer til intervju.

Utvalget er gjort med tanke på hvem som kunne gi nyttig informasjon for å besvare forskningsspørsmålene i oppgaven. I metodelitteraturen kalles dette for et *strategisk utvalg*, fordi personene innehar sentrale kunnskaper på forskningsfeltet. Jeg har intervjuet representanter for OOF, Bymiljøetaten i Oslo kommune, Østmarkas Venner,

og to representanter for SKP. På bakgrunn av sine formelle posisjoner, anser jeg alle intervjupersonene som *nøkkelinformanter* (Thagaard, 2013). Det at jeg gjorde et feltarbeid først, gjorde det lettere å finne ut hvem jeg skulle bruke som informanter i intervjudelen. Jeg fikk god oversikt over de ulike aktørene ved å være observatør på de ulike møtene, og innsikt i hvilken kunnskap disse kan ha i lys av sine roller.

Informantene ble kontaktet direkte via telefon og det ble avtalt en samtale. Jeg sendte videre en e-post med informasjon om studien. Intervjupersonene har vist interesse og forståelse, og vært positivt innstilt til meg som forsker. Alle sa ja til å delta i studien, som gjorde at ingen aktører ble utelatt. Dette er med på å styrke oppgavas pålitelighet mot forskningsfeltet. Intervjupersonene har også hatt et stort engasjement ovenfor tematikken. Jeg velger derfor å omtale informantene som «ansvarlige markapolitikere». De forhandler om interesser til mange brukere, og bidrar med det til viktige beslutninger i «markapolitikken».

3.4.2 Intervjuguiden

Kvalitative intervjuer følger ikke standardiserte trinn i et regelbasert metodikk (Kvale & Brinkmann, 2015). En slik åpen struktur betraktes som både en fordel og en ulempe. Intervjuprosessen i denne oppgaven har vært preget av gjentatte endringer underveis. På bakgrunn av de erfaringene jeg gjorde underveis, foretok jeg endringer for å optimalisere forutsetningene for gode samtaler. Underveis i intervjuprosessen oppdaget jeg at intervjuguiden bar preg av å inneholde for mange spørsmål, og stort detaljfokus i enkelte av formuleringene. Jeg valgte å beholde hovedspørsmålene, og kutte ut eller skrive om enkelte delspørsmål. Intervjuundersøkelsen beskrives som en ustrukturert prosess, som følger mye brukte tilnærminger, og at valgene som gjøres påvirker prosjektet (Kvale & Brinkmann, 2015). Min måte å gjøre det på faller inn under kategorien semi-strukturert intervjuguide, som er typisk når intervjuene søker erfaringer og meninger rundt et emne. Spørsmålene i intervjuguiden bygget på viktige spørsmål som hadde oppstått på bakgrunn av tidligere datainnsamling. Jeg utviklet noen hovedkategorier, som jeg ønsket å belyse. Disse var Skullerudprosjektet og prosessen rundt, tilrettelegging for sykling i Marka, hva konfliktene går ut på, sykkelritt, slitasje og medias rolle. Under hver kategori var det i ulik grad flere spørsmål, og underspørsmål til disse igjen.

En fordel med å ha nedskrevne spørsmål, er muligheten til å holde en rød tråd gjennom intervjuet. Jeg erfarte gjennom mine samtaler at intervjuguiden gjorde det enkelt å følge temaene, og unngikk at viktige spørsmål druknet underveis. På en annen side ble intervjuguiden brukt i varierende grad i de ulike samtalene. Jeg opplevde at alle informantene var engasjerte, og snakket fritt rundt mange av spørsmålene. Derfor ble det ikke alltid nødvendig å stille alle de nedskrevne spørsmålene. Dette kjennetegner kvalitative intervjuer, der samtalen ofte er delvis styrt, men også åpner for at intervjupersonenes perspektiver bringer fram andre nyanser enn forskeren har sett for seg (Kvale & Brinkmann, 2015). Samtalens form styres derfor delvis av intervjuguiden, og delvis av det informanten bringer fram, eller det forskeren tar tak i underveis.

3.4.3 Gjennomføringen av intervjuene

Forskningsintervjuet har et formål om å produsere kunnskap om et avgrenset tema (Kvale & Brinkmann, 2015). For å tilegne meg erfaring, gjennomført jeg tre prøveintervjuer med andre studenter før de reelle intervjuene. Jeg ble også intervjuet av disse tilbake. Dette hjalp meg til å teste ut og reflektere rundt hvordan stille spørsmålene, men også lytte til hvordan disse oppfattes som intervjuperson. Etter hvert intervju gjorde vi en oppsummering, der vi ga hverandre tilbakemelding på intervjuene. Studentene hadde på sin side ikke den ønskede kunnskapen om mitt forskningstema, og jeg valgte derfor å gjennomføre et pilotintervju med en syklister, som hadde kjennskap til SKP. Dette ga nyttig informasjon om spørsmålene i intervjuguiden, og hvorvidt disse kunne gi svar på det jeg ønsket informasjon om. Et resultat av prøveintervjuet tydeliggjorde nødvendigheten av å korte ned antallet spørsmål og redusere detaljnivået i de ulike spørsmålene.

Samtalene ble gjort på lik måte for alle informantene. Utgangspunktet var en avtale der vi møttes, og hvor det var praktisk å utføre intervjuene. Noen ble gjort på arbeidsplassen, andre hjemme hos informanten, eller på avtalt sted, enten i arbeidstiden, eller utenom. Dette ga alle intervjuene sine egne preg. Min opplevelse var at intervjuene hadde en fortrolig ramme, der intervjupersonene oppriktig delte sentrale synspunkter.

Innledningsvis i samtalene informerte jeg om studiens innhold, og informantens muligheter til å trekke seg, eller avstå fra å svare på deler av spørsmålene. I tillegg ble det avklart hvem informantene uttale seg på vegne av. Jeg som forsker stilte spørsmål

fra intervjuguiden, men åpnet også for at personene kunne ta opp relevante temaer. Spørsmålene ble sjeldent formulert ordrett slik de var skrevet ned i intervjuguiden, og samtalen foregikk i større grad fritt rundt temaene jeg tok opp. I senere utgaver av intervjuguiden valgte jeg å skrive ned flere delspørsmål i stikkordsform framfor fulle setninger. Jeg opplevde at dette gjorde samtalen mer åpen. Det ble ofte gjort hopp i den opprinnelige strukturen fra intervjuguiden, og nye perspektiver kunne dukke opp. I disse situasjonene måtte jeg ta valg, som gikk på å følge opp eller ikke følge opp disse nye aspektene. Thagaard (2013) forklarer dette som en balanse mellom *systematikk* og *innlevelse* i forskningsprosessen. I forbindelse med enkelte spørsmål ble det også stilt oppfølgingsspørsmål, for å utdype mer konkret informasjon der jeg ønsket dette. I tilfeller der jeg var usikker på om vi hadde samme forståelse av spørsmålene, eller der svarene virket å sprike fra det jeg ønsket å spørre om, var oppfølgingen nyttig.

Det ble brukt båndopptaker i alle intervjuene. Jeg noterte også kort underveis. Dette for å trekke ut det jeg oppfattet som hovedpoengene i informantenes svar. Samtidig lå det en sikkerhet i å ha notatene dersom opptaket skulle feile (Thagaard, 2013). I tillegg kunne jeg benytte stikkordene i analysen, der jeg kunne se hva som umiddelbart ble oppfattet som sentralt i intervjusituasjonen, og veie dette opp mot senere refleksjoner.

Intervjuene ble gjennomført over et relativt stort tidsrom. Dette ga mulighet for å transkribere noen av intervjuene før alle var gjennomført. Denne framgangsmåten ga en dypere innsikt i spørsmålene, og resulterte i en økt forståelse for hva spørsmålene bidro til å gi informasjon om. Jeg erfarte at dette ga en frihet også for meg selv som intervjuer, ved at jeg bedre kjente spørsmålene og enklere kunne komme med oppfølgingsspørsmål. På denne måten fløt ofte samtalen bedre. Slik forberedte jeg også neste intervju med ny informasjon om meg selv som intervjuer. Jeg mener dette styrket de neste intervjuene, samtidig som hver enkelt intervjusituasjon er unik, og vanskelig kan sammenlignes. På slutten av hvert intervju be også informantene spurt om de ønsket å legge til noe mer. Jeg opplevde spørsmålet som fruktbart, da det i to intervjuer dukket opp sentrale bemerkninger, og elles fungerte som en oppsummering av samtalen.

3.4.4 Transkripsjon av intervjuene

Etter at dataene er samlet inn, handler videre arbeid om å analysere materialet. Intervjuopptakene ble derfor *transkribert* til skriftlig format, og med det strukturert for

analyseprosessen. Kvale & Brinkmann (2015) problematiserer transkripsjonen, fordi opptakene transformeres fra en muntlig kilde til et skriftlig tekstspråk. I denne overgangen kan lett forskjellige dimensjoner i materialet gå tapt, og da det oversettes til et annet «språk»; fra en muntlig til en skriftlig diskurs. I min oppgave var målet at materialet fra lydopptaket skulle forbli så autentisk som mulig, slik intervjupersonene fortalte det. Dette er en utfordrende øvelse. Jeg valgte å transkribere ordrett av opptaket, men unngikk å ta med alle overflødigheter som «ehh», «umh» og sukk. Der personene ga spesielt uttrykk for noe, er det tillagt et utropstegn, eller understreket ordet for å framheve poenget. Jeg valgte også å markere et mellomrom der personene hadde et opphold i praten. Dette for å symbolisere pauser, og om bruke denne inn i analysen som et verktøy. Disse pausene ble senere strøket i det presenterte materialet, da det ikke ga noen god flyt i tekstspråket, og kunne forvirre leseren mer enn det beskrev personenes uttalelser. I analysen var derimot dette til hjelp, for å skape forståelse for om personen snakket direkte eller trengte tid. Der personen trengte tid for å ordlegge seg rundt spesifikke spørsmål, kunne dette tydes som at spørsmålet ble oppfattet som viktig, eller som noe nytt, og ga en tilleggsdimensjon i analysearbeidet.

Den endelige teksten som presenteres i oppgaven, vil ikke ikke være nøyaktig ordrett det personen fortalte i samtalen, men innholdet er likevel forsøkt beholdt i sin opprinnelige utgave. Jeg har beholdt samme framgangsmåte for alle intervjuene, slik at ikke skjevheter oppstår som følge av forskjeller i behandlingen av intervjuene. Transformeringsen til tekstformat gjør likevel at intervjupersonens kroppsspråk, stemmeleie og dynamikk i samtalen forsvinner (Kvale & Brinkmann, 2015). For å motvirke dette, har jeg behandlet intervjutranskripsjonene med varsomhet. Innholdsdimensjonen er forsøkt bevart, samtidig som transkripsjonene er delvis skrevet om i analysedelen.

I min oppgave har jeg gitt intervjupersonene anledning til å se gjennom det analyserte materialet i ettertid. Det var to grunner til dette. Først og fremst knyttet til at intervjupersonene uttalte seg som representanter for en part, og med det kunne kontrollere at de uttrykte informasjon som var i tråd med partens synspunkter. Det andre handlet om at det ikke skulle oppstå sprik mellom forsker og informant i intervjuinnholdet i oppgaven, og ble stilt som et krav fra noen av informantene for la seg intervjuet. I denne sammenhengen forhørte jeg meg også med Norsk

Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD), som oppga at det er vanlig at intervjupersonene ser gjennom materialet, når de selv ikke anonymiseres fullstendig. Dette styrker forskningsprosessen fordi det kan luke vekk eventuelle feiltolkninger som har blitt gjort av forskeren under transkripsjonen eller i analyseprosessen.

Transkripsjon ga fra mine fem intervjuer i overkant av 90 sider tekst. Dette betraktes som en del av selve analysen, der innholdet kan bli gjenstand for refleksjon mens det skrives ned (Kvale & Brinkmann, 2015). Jeg betraktet transkripsjonene i min oppgave som en slags forfase til analysen. Til en viss grad framkom inntrykk av informantens synspunkter, både under intervjuene og gjennom transkripsjonen. På den andre siden var dette faser hvor jeg hadde fokus på oppgavene med henholdsvis å intervjuer og transkribere, og analyseperspektivet falt i stor grad bort. Analysen ble tatt opp når jeg hadde transkribert ferdig intervjuene enkeltvis, og hadde materialet i tekstformat.

3.5 Analyse

Prosjektet inkluderer tre forskjellige typer datamateriale. Felles for disse er analysemetoden, som har basert seg på en temaanalytisk tilnærming. Analyse er knyttet til fortolkning av datamaterialet, og søker å få fram meningen i det som sies, og hvordan det legges fram (Kvale & Brinkmann, 2015).

3.5.1 Temasentrert analyse

Formålet med en temasentrert analyse er å gå i dybden på de ulike temaene i forskningsfeltet (Thagaard, 2013). Valget mitt springer ut fra datainnsamlingen, der en strukturering av sentrale temaer var utgangspunkt for intervjuguiden. Informasjonen som kom fram underveis i observasjonsdelen og fra Facebook, var med på å konkretisere og utvikle overordnede spørsmål rundt temaene. Disse bygger igjen på forskningsspørsmålene fra problemstillingen, og en naturlig konsekvens var å ta tak i datamaterialet med en tematisk analyse. Temaanalyse egnert seg godt i prosjektet, gjennom søken etter dybdeforståelse av sykling i Marka som diskursivt felt (Thagaard, 2013).

I første del av analysen brukte jeg *meningskoding* for transkripsjonene, feltnotatene og dokumentene fra sosiale medier, der nøkkelord og setninger ble knyttet til tekstavsnittene for å få en større oversikt over innholdet (Kvale & Brinkmann, 2015).

Dette gjorde det enklere å se flere mønster i datamaterialet, og framheve hvilke temaer som sprang ut av dette. Første analysefasen handler om å få et helhetlig inntrykk av hva datamaterialet beskriver og forteller. Dette er tolkning av første grad (Fangen, 2010). Dette er knyttet til hva jeg som forsker forstår som informantenes synspunkter, i en fortettet form, men er også koblet til intervjupersonens egen forståelse (Kvale & Brinkmann, 2015). Videre brukte jeg *meningsfortetting*. Metodisk omfatter dette en omstrukturering av informantenes opprinnelige utsagn, hvor lange setninger komprimeres og omgjøres til konkrete formuleringer uten at meningen i innholdet tas bort (Kvale & Brinkmann, 2015).

I denne sammenhengen kom også ulike begreper til syne. Sentrale begreper ble gjort til gjenstand for enkelte overskrifter i diskusjonskapitlene, for å framheve betydningsfulle resultater. I dette ligger både en *induktiv* og *deduktiv* tilnærming. Den deduktive delen dreier seg om eksisterende begreper hentet fra intervjuguiden, observasjonsdelen og teorimaterialet, mens det induktive springer ut fra nye begreper som har oppstått i empirien fra intervjuene (Thagaard, 2013).

Neste fase bestod av å undersøke hvilke hovedpoeng som kom fram fra de enkelte temaene. En sammenligning av informasjonen fra de ulike informantene gir en dypere forståelse for hvert tema (Thagaard, 2013). Dette ble gjort gjennom en tematisering av de ulike uttalelsene i intervjuene, og observasjonsnotatene. De delene av datamaterialet som ble ansett å være mest relevante for oppgaven, ble puttet inn under hvert enkelt overordnet tema. Dette utgjorde fem hovedtemaer, som ble merket med markeringstusj manuelt, og bestod av følgende: *Tilretteleggingsprosessen, bruk og vern av Marka, hovedområder i konflikten, slitasjeperspektiv på syklinga og medias rolle*. Senere i oppgaven ble disse videreutviklet som kapitler og overskrifter i diskusjonsdelen. Jeg bemerket også hvilke deler av materialet som pekte seg ut som overraskende, kontroversielt og informativt. I den første fasen ble mesteparten av materialet valgt ut, noe som ga en stor bredde i materialet, og i tolkningsmangfoldet. Når hver transkripsjon var ferdig gjennomgått, hadde jeg da en oversikt over hvilke temaer intervjupersonen hadde snakket om. Denne analysemetode ble også gjort med observasjonsnotatene og utskriftene fra Facebook.

I intervjuene framstår transkripsjonene som en strukturering av intervjumaterialet, mens meningen fra samtalen utvikles i den *egentlige analysen* (Kvale & Brinkmann, 2015). Denne «egentlige» delen av analysen handler om fortolkningens andre- og tredje grad (Fangen, 2010). Her la jeg vekt på at det foreliggende materialet skulle sees i lys av øvrig datamaterialet og i kombinasjon med den forforståelsen jeg hadde med inn i analysen. Dette beskrives som annengrads fortolkning, og handler om å undersøke med et kritisk blikk, og å se etter mening i et nytt lys. Tredjegrads fortolkning inkluderer de teoretiske perspektiver som oppgaven dreier seg om, og søker etter informantenes egentlige mening. Jeg hadde en opplevelse av at det var vanskelig å skille mellom gradene av fortolkningen, og at dette tidvis fløt over i hverandre.

Et senere steg i analysen handlet om å velge ut hvilke utsnitt fra dataene som ga mest fyldig informasjon om forskningsspørsmålene. Derfra ble de satt inn i et dokument som videre ble utviklet som resultat og diskusjonsdelen i oppgaven. I denne delen gjennomførte jeg en omskriving av materialet, til et mer tekstvennlig språk. Dette var igjen som den tidligere meningsfortettingen, og en konsentrering av teksten til et bedre skriftlig språk (Kvale & Brinkmann, 2015). I ettertid er en kritisk innvending til eget arbeid, at dette kunne vært gjort i tilstrekkelig grad i første omgang for å lette arbeidet. Siden ble intervjupersonene invitert til å se over materialet som jeg ønsket å bruke i den ferdige avhandlingen. Et resultat av dette medførte i samarbeid med noen av informantene en ytterligere tekstbehandling, fordi de ønsket et mindre muntlig preg på teksten. Samtidig førte det til at informantene var med på å se mer av sine opprinnelige utsagn, og at innholdet i materialet ikke ble forvrengt. Diskusjonsdelen ble delt videre i tre nye og endelige kapitler, og bredden i diskusjonsmaterialet snevret inn. En naturlig konsekvens var at noe av datamaterialet falt bort, men at dybden i det gjenværende materialet i diskusjonen ble uthevet.

Thagaard (2013) hevder at ved bruk av temasentrert analyse, er det en grunnleggende nødvendighet at de ulike informantene kommer med informasjon om de samme temaene. Alle intervjuene har vært sentrert om hovedspørsmålene, med enkelte revideringer av noen spørsmål i intervjuguiden mellom hvert enkelt intervju. Dette kjennetegner den kvalitative forskningsprosessen, der nye innsikter stadig gjør at forskeren kan oppdage nye perspektiv det er verdt å følge opp. Samtidig har de ulike intervjupersonenes synspunkter skapt variasjon og nyanser i kunnskapen om de ulike

temaene i prosjektet. Analysen av de ulike temaene må sees i lys av den helheten dataene er samlet inn i. Thagaard (2013) poengterer viktigheten av dette og beskriver at meningen fort kan havne ut av sin kontekst. I prosjektet er sitatene satt i sammenheng med spørsmålene som har vært stilt, og presenteres under tilhørende diskusjonstema. Her presiseres at det er forskerens tolkninger av hvilke temaer sitatene tilhører.

3.5.2 Gyldighet og pålitelighet i oppgaven

I min oppgave bruker jeg begrepene *gyldighet*, og *pålitelighet*, som beskriver uttrykk for en kritisk vurdering av kvalitativ forskning. Spørsmålene er interessante for mitt prosjekt, og bør forklares i redegjørelsen for en vitenskapelig forskningsprosess. I alle forskningsprosjekter, kvalitative som kvantitative, vil det kunne oppstå *bias*. I mitt prosjekt er dette i stor grad knyttet til min forforståelse. Det ble derfor viktig å beskrive mitt utgangspunkt og mitt perspektiv inn i oppgaven, med tanke på å redegjøre for mine valg og med det skape troverdighet i prosjektet (Thagaard, 2013).

Jeg mener jeg har beskrevet de metodiske sidene på en forståelig måte, og med det skapt transparens for leseren. Dette gjør det også mulig å vurdere om en gjentakelse av forskningen ville gitt samme resultater. Dette beskriver forskningas pålitelighet. I mitt studie ville tidsdimensjonen, og det faktum at prosjektet kun gjennomføres en gang, gjort det vanskelig å gjenta forskningen, men leserens muligheten til å gjennomgå de ulike fasene ligger der.

Gyldigheten i prosjektet framgår dersom forskninga faktisk belyser det temaet som undersøkes (Kvale & Brinkmann, 2015). Jeg mener mitt prosjekt har en rød tråd, der problemstillingen legger føringer for datainnsamling og diskusjon og drøfting. I tillegg må materialet sees i lys av teorien og forskerens forforståelse. Jeg har i diskusjonen poengtert forskjellene mellom mine og informantenes tolkninger. Studien konsentrerer seg om sykling i Marka og SKP, og gyldighet i oppgaven går ut på om resultatene beskriver dette. Jeg mener at de tolkningene som er gjort, representerer den virkeligheten som er studert, og at dette kommer fram i teksten.

3.5.3 Overførbart til andre sammenhenger?

Forskning har en hensikt om å utvikle kunnskap som kan sammenligne og beskrive andre lignende felt eller temaer som det som studeres, og er ofte kalt ekstern validitet. I

kvalitativ forskning kan resultater brukes til å forstå lignende fenomener. Det er likevel knyttet usikkerhet til å generalisere funn, fordi de bygger på dypere forståelser av enkelte personer, grupper eller felt. Begrepet *overførbarhet* brukes her med større riktighet for om studien også kan være gyldig i andre sammenhenger (Thagaard, 2013).

Dersom resultatene i en undersøkelse som kan sies å være både pålitelige og gyldige, kan muligheten for at resultatenes overførbarhet til andre situasjoner, personer eller sammenhenger drøftes (Kvale & Brinkmann, 2015). Mitt prosjekt har hatt et lite utvalg, og jeg har gått i dybden på ulike sider ved terrengsykling. Mine resultater kan tenkes å være veivisende. For eksempel kan tilretteleggingsprosjekter i likhet med SKP, i mye brukte naturområder gjerne rundt andre byer, bli aktuelle problemstillinger. Da kan kunnskap om SKP være nyttig for de som eventuelt skal ta stilling til et slikt prosjekt. Et annet eksempel er dersom løsninger på konflikter knyttet til sykling kommer fram. Det egner seg derimot dårlig å trekke konklusjoner til å gjelde som standardiserte framtidige forvaltningstiltak. Slike mål kan sies å falle utenfor oppgavene til kvalitativ forskning. Hvert nærområde har sine trekk og bruksmønstre, som må tas hensyn til. Resultatene i et studie som dette kan knyttes til det lokale feltet som er undersøkt, men tendenser, og viktige erfaringer som kan gjelde andre steder kan løftes fram.

3.6 *Forskningsetiske hensyn*

En viktig problemstilling i kvalitativ forskning, omhandler forskerens rolle. I mitt prosjekt har datainnsamlingen ført meg inn i et visst samarbeid med de jeg har søkt informasjonen fra. Det har gitt en innsikt i forskningsfeltet som jeg ikke hadde fra før. Samtidig har relasjonene som har blitt etablert både skapt utfordringer og fordeler, noe som kjennetegner den kvalitative forskerrollen (Thagaard, 2013).

3.6.1 *Min rolle som forsker*

Min inngang til dette prosjektet har bakgrunn i en mangfoldig interesse for idrett og friluftsliv. Jeg utøver selv flere aktiviteter gjennom både idrett og friluftsliv, gjerne med Osloområdet som arena. Arbeidet med oppgaven har gitt meg tid til å vurdere eget perspektiv, og se ulike synspunkter som kanskje har vært tatt for gitt i min forforståelse. Både i sammenheng med friluftsliv-, idrett- og naturforståelse, men også i hensynet til den større sosiale sammenhengen mellom disse. Jeg har vært nødt til å reflektere rundt

hvilken posisjon jeg har som forsker, og i hvilken grad min forforståelse av feltet har påvirket den analysen som foreligger i oppgaven.

En overordnet kritikk mot kvalitativ forskning tilsier at den ikke er «nøytral» eller objektiv. Thagaard (2013) skriver på sin side at forskning aldri vil kunne bli fullstendig uavhengig. Min egen bakgrunn, kunnskap og interesse for emnet som studeres, påvirkes av de «brillene» jeg møter problemfeltet og informanter med. Jeg anser det som en fordel at jeg ikke var kjent med sykkelmiljøet da jeg gikk inn i prosjektet, og heller ikke har en agenda om å framheve denne aktiviteten spesielt. På en annen side har dette stilt større krav til min evne til å innhente informasjon og søke forståelse og kunnskap om sykkelmiljøet, diskusjonene og de pågående konfliktene. I slike tilfeller er det nødvendig å opprettholde en kritisk distanse i feltarbeidet, og med det en grad av troverdighet til forskningen. Deltagende observasjon gjør at man kommer tett på de miljøene man studerer (Fangen, 2010). En del av dette betød for min del å være deltager i stibyggingen. Dette har gjort at jeg på mange måter har inntatt syklistenes utgangspunkt, og belyst kunnskapsfeltet fra deres synsvinkel. For å gjøre oppgaven så pålitelig og gyldig som mulig, har jeg derfor beskrevet og begrunnet de metodiske valgene som er gjort (Kvale & Brinkmann, 2015).

Jeg har opplevd forskningsfeltet som svært spennende, og fullt av sterke meninger og holdninger. Dette har gjort at jeg har måttet tolke inntrykk og uttalelser nøye, og unngå for raske slutninger gjennom refleksjon og analyse av datamaterialet. Rent praktisk har forskningsfeltet krevd en viss avstand til personer, deres meninger, agendaer og uttalelser i forbindelse med prosjektet. Denne balansegangen er en av de store utfordringene med kvalitativ forskning (Kvale & Brinkmann, 2015).

3.6.2 Ufullstendig anonymisering

Alle intervjupersonene skrev under på et informert samtykke. Det har ikke vært mulig å anonymisere informantene fullstendig, fordi de representerer aktører som opererer i åpenhet i samfunnet. Oppgaven hadde mistet mye troverdighet om representantene skulle uttalt seg anonymt. De blir i oppgaven presentert som representanter for sine aktører, men personene blir ikke presentert nærmere. Dette har gitt arbeidet med oppgaven et dilemma, da det er vanlig å anonymisere informantene på en måte som gjør at uttalelsene ikke kan spores tilbake. Informantene har uttalt at denne måten å løse det

på ikke har vært et problem. Mitt inntrykk er at resultatet ble at informantene har gjort stor refleksjon rundt sine uttalelser, men også snakket relativt fritt. Siden de ikke hadde mulighet for å være helt anonyme, har det vært en forutsetning at de uttalte synspunktene skal representere partens verdier og standpunkter. Alle intervjupersonene ble invitert til å se gjennom materialet før publisering. En slik kvalitetssikring var nødvendig både for informantenes mulighet til å godkjenne uttalelsene for parten de representerer, og rette opp eventuelle misforståelser mellom informant og forsker. Jeg betrakter denne delen av intervjuprosessen som konstruktiv, og en styrke for oppgaven. Noen av informantene har også kommet med innspill til tolkninger, som har hjulpet til med å utdype forskjellige perspektiver i etterkant.

3.6.3 Styrker og svakheter ved metodevalget

Jeg har underveis i metodekapittelet nevnt noen styrker og utfordringer med forskningsarbeidet. Forskningsfeltet, og de ulike personene jeg har møtt i forskningsarbeidet har vært åpne og interesserte. Det har vært uvurderlig for å muliggjøre prosjektet, og til stor hjelp i jakten på kunnskap om emnet. Dette har gjort det mulig å undersøke det jeg ønsket, og forskningsfeltet har ikke begrenset muligheten.

En styrke med intervjudelen handler om at jeg på forhånd hadde møtt og snakket med de fleste intervjupersonene før selve intervjuet, gjennom observasjonen. Derfor er inntrykket at samtalen bygde på et visst grunnlag, og en felles forståelse av forskningas mål. Jeg tror dette kan ha skapt tillitt i intervjusituasjonen, og ført til en grad av større åpenhet i samtalen. Med intervjupersonene har jeg hatt en god dialog i forbindelse med intervjumaterialet, og at faren for å unngå misforståelser i uttalelsene har vært redusert til et akseptabelt nivå.

Jeg startet tidlig med feltarbeidet, og dette pågikk over flere måneder. Det la grunnlag for å forstå forskningsfeltet på en god måte. Jeg fikk tid til å reflektere underveis. Datainnsamlingen har gitt et stort materiale, og kunne samtidig vært enda større. Metodetrianguleringen har gjort at jeg har brukt mye tid på alle aspekter rundt datainnsamling og analyse. Dette har kanskje gått på bekostning av teoretiske innfallsvinkler til prosjektet. Dette ville jeg balansert i større grad om arbeidet skulle vært gjort om igjen.

4. Sykling i Marka – Sykkelglede som utfordrer

4.1 Bærekraftig flerbruk av Marka – Friluftsliv for alle

I denne delen av oppgava presenteres datamaterialet. Resultatene diskuteres fortløpende, og i dette kapittelet legger jeg fram materiale som kaster lys over den frøste delproblemstillinga: *Hvilke sentrale synspunkter om terrengsykling i Oslomarka kommer til uttrykk mellom grupper som bruker Marka?*

4.1.1 Forvaltning av sykkel i Oslomarka: Et samspill mellom myndigheter og organisasjoner

Oslo kommune har det lokale forvaltningsansvaret for de deler av Oslomarka som kalles Østmarka, og er grunneier. Kommunen forvalter dette felles godet på vegne av folket, gjennom retningslinjer fra folkevalgte politikere og myndigheter. Bymiljøetaten er den utøvende instansen i kommunen, og representanten for etaten som jeg intervjuer framhever et samsvarende mål med myndighetens overordnede politiske retningslinjer: *«Etatens holdning er at Marka skal være for flest mulig, og at flest mulig skal kunne benytte seg av det flotte tilbudet det er»* (Representant for Bymiljøetaten (heretter BYM), 2015). I norsk sammenheng er det en offentlig oppgave å sikre tilgangen til Marka for flest mulig. Naturområdene rundt hovedstaden forvaltes av kommunene i samarbeid med organisasjoner og foreninger. Representanten for Oslo og Omland Friluftsliv (heretter OOF) utdyper perspektivet, og beskriver betydningen av Marka:

Det er mange som sier, litt humoristisk, at Marka er hellig. Og det finnes prester som forteller om minneord i begravelser, om mennesker som ikke var veldig religiøse, men trekker fram Marka som den store katedralen. Så Marka har en helt spesiell betydning for mange, og folk slåss for eksempel mot slitasje, selv innenfor sin egen plen! Sånn at vi må bare erkjenne at dette heldigvis appellerer til både følelser og fornuft (Representant for OOF, 2016).

Bruken av Marka bringer også fram momenter som skaper motsetninger mellom brukere og brukergrupper. Som en konsekvens av at rundt regnet en million mennesker sogner til Marka, kan det forventes at det oppstår utfordringer mellom forskjellige brukerhensyn. Derfor handler forvaltningen om å avveie forskjellige bruksmåter og vernehensyn. Det overordnede målet ligger i å skape hensynsfull og positiv aktivitet, gjennom det forvaltningen kaller *bærekraftig flerbruk*. Ut over de politiske og formelle forvaltningsinstansene finnes det mange organisasjoner og foreninger med interesser i

Marka. I Oslo samler paraplyorganisasjonen OOF interessene til 18 kommuner og 42 idretts-, friluftsliv-, og naturvernorganisasjoner, som har rådgivende oppgaver overfor myndighetene om flerbruket i Marka:

OOF er 80 år i 2016, og ble etablert fordi man så at Marka var i ferd med å bli nedbygget, av veier, hytter, hus og så videre. Og det var de som var forutseende, og så at man måtte ta vare på Marka, for at den skulle brukes. Og det var først og fremst Marka som en helseheim, til rekreasjon, friskluft, hente krefter, både for de som var i arbeid, og for ungdom. Og det har endt opp med at vi sloss for å bevare Marka for bruk, og at den ikke skal bygges ned. Og veldig mye av dette handler om forhold til begrepet om bruk og vern, med utgangspunkt i markaloven. Og vi inviterer de store organisasjonene som jobber med Marka, når det kommer til diskusjoner om dette vern-bruk begrepet. Og sykling er en typisk sak, knyttet til hvordan vi kan løse flerbruket i Marka. Og da har vi Sykkelforumbet, hvor vi setter oss ned med organisasjonene, og går nøye gjennom hva utfordringene er, og stiller spørsmål om dette er noe vi kan leve med. Hvilke innspill skal vi ha tilbake, dersom det for eksempel er et forslag som påvirker dette (Representant for OOF, 2016).

Østmarkas Venner er en viktig stemme i forvaltnings spørsmål knyttet til deler av Marka. Representanten beskriver foreningens sentrale handlingsområder, og samtidig en oppfatning av hovedverdier i medlemsmassens syn på natur og friluftsliv:

Østmarkas Venner er en venneforening av Østmarka, som ble starta for snart 50 år siden, i november 1966. Bakgrunnen for at Østmarkas Venner ble start opp, var utbyggingspresset på Marka. Det var store planer om bygging blant annet i Skullerudområdet, og det var vel det som fikk begeret til å renne over for folk. Det foreningen har jobbet med i alle disse 50 årene, er å prøve å beskytte Østmarka mot utbygging, mot inngrep, alt fra kraftlinjer, og veier og master, og hva det måtte være. ØV har også jobbet for opprettelse av verneområder, både Østmarka naturreservat, verneområdene Spinneren og Hauktjern, var det jo vi som foreslo. Vi har foreslått nasjonalpark i 2012, som Oslo kommune veldig gjerne ønsker skal bli en realitet. [...] Du kan si at vår medlemsmasse er nok i hovedsak de som liker det enkle friluftsliv, og er opptatt av naturopplevelse og naturvern. Men det er klart at det er et spenn der for vi har ca. 4000 medlemmer (Representant for Østmarkas Venner (heretter ØV), 2016).

4.1.2 Perspektiver på terrengsykling - Idrett, friluftsliv og naturopplevelse

Det finnes flere syn på hvilken plass sykling har i naturen. Ulike interesser i Marka ser sykling fra forskjellige vinkler, og vil med det kunne skape kontraster i perspektivet på terrengsykling som aktivitet og dens tilhørighet. Forskeren intervjuer to representanter for en av de mange brukergruppene, som på den ene siden er en aktivitet i sterk vekst, til glede for mange, og på den andre siden kan bli oppfattet som en trussel mot naturen i

Marka. En av informantene legger vekt på at sykling kan være mye, og kobles til både friluftsliv, idrett og naturopplevelse, som utgjør de tre hovedformålene i markaloven:

Jeg mener at terrengsykling, det er flere ting. Det er en litt glidende overgang, fra aktivt friluftsliv, og alle grader via uorganisert trening, til organisert aktivitet og til ritt. Det siste er idrett og ligger under sykkelorganisasjonene. Jeg ser også en veldig klar utvikling av sykkelporten og sykling som friluftsliv. Vi har fått en utstyrsutvikling med lettere sykler, fulldempere, større hjul og bredere dekk, senest fatbikes. Dette betyr at stisykling har blitt mulig for flere og at bruksområdet for sykkel utvider seg. Trenden er at egenorganisert, aktivt friluftsliv og særlig stisykling er på frammarsj. [...] Det er mange av terrengsykkelrittene som sliter med oppslutning. Engasjementet går over i en ny fase hvor det er mindre konkurranseorientert, og mer orientert mot opplevelse og aktivitet, kall det aktivt friluftsliv. Stisykling er mestring, det er fysisk aktivitet, altså trening, mosjon, og det er naturopplevelse. Det å ta seg fram i naturen, se årstidenes skiftninger, stoppe opp og høre dyrellyder, se på utsikten, altså det å mestre naturen, være ute i den, og det sosiale, at man ofte gjør det flere ifølge, eller at du møter andre stisyklistere i skogen, og så deler man erfaringer. Det er en viktig bit av det. Det er ikke så mye konkurranse og idrettsselement i det jeg beskriver nå, dette kaller jeg aktivt friluftsliv (Representant for Skullerudprosjektet1 (heretter SKP1), 2015).

Representanten for sykkeliden forteller om sykling som *aktivt friluftsliv*. Dette er en interessant betraktning, da sykling i naturen er gjenstand for tolkning som flere ting. Informanten legger vekt på at også terrengsykling, utvikler seg. Noen av terrengsykkelrittene sliter med oppslutning, og i stisykkelmiljøet er det stort fokus på aktiviteten som en del av et rekreasjonsbasert friluftsliv. På en side representerer altså stisykling et moderne aspekt, med et vesentlig utstyrspreget og utvikling av lettere sykler. Dette øker framkommeligheten, og tilgjengeliggjør sykling i naturen for flere. Et annet syn, som også representanten for SKP1 trekker fram, tilknyttes fysisk aktivitet, mestring og klassiske elementer av naturopplevelse. På en slik måte kan det tolkes at nye trender og aktiviteter møtes i et rom der det tradisjonelle friluftslivet har stått, og fortsatt har en viktig plass. Hvorvidt dette skaper motsetninger, eller styrker den felles norske turkulturen, er et spennende spørsmål.

Arbeidsgruppa for sykling i Marka gjorde en inndeling av fem forskjellige sider ved terrengsykling som overordnet begrep. *Grussykling* handler om trening på grusveier med høy fart. *Rittsykling* foregår på en blanding av sti og vei, er både organisert og uorganisert, og kan være under ritt eller som trening til ritt. *Stisykling* inkluderer naturopplevelse, lek, mindre grupper, lav fart og mange stopp. *Tursykling* er til og fra en aktivitet eller et turmål, gjerne med familier eller i små grupper, og foregår i moderat

fart. *Utforsyking* er heisbasert eller transportbasert opp, for sykling på stier eller løyper i høy fart nedover (OOF, 2014). Denne oppgava inkluderer alle disse formene, med unntak av utforsyking, og bruker terrengsyking som det overordnede begrepet.

Et aktivt friluftsliv kan også sees som en viktig del av folkehelseperspektivet, og er i tråd med retningslinjene og utviklingstrekk gjengitt i stortingsmeldinger og rapporter om friluftslivets status (Meld.St. 18 (2015-2016); St.meld. nr.39 (2000-2001); Dervo et al., 2014). Stisyking oppfattes som en moderne aktivitet i friluftslivet, og har gjort et betydelig inntog i Østmarka. ØVs representant forklarer stisyking som en ny aktivitet:

Stisyking er en ganske ny aktivitet. Og det er jo egentlig de siste 10 årene, kan jeg si, hvor det har eksplodert. Og selvfølgelig så handler det om at det er en ny aktivitet, folk er vant til at de har rusla på stiene i fred og ro i alle år. Det er sikkert sånn at folk kanskje må venne seg til det. Men det er mange som mener det er veldig hyggelig. Når det gjelder mesteparten av terrengsyklistene, eller stisyklistene får jeg vel kalle de, så jeg tror det er mange som synes de er helt ok (Representant for ØV, 2016).

Syklistene kan være alt annet enn en ensartet gruppe, og det finnes et spenn, også innad i sykkelmiljøet. Terrengsyking som overordnet begrep kan inneholde mange elementer, knyttet til for eksempel grussyking eller stisyking som adskilte former for aktivitet. Representanten for ØV forteller videre om det de anser å være to ulike grupper av syklistene:

Det er ganske stor forskjell på sykling på stier og grusveier. På grus er det stort sett farta og manglende hensyn som er utfordringen. Og da tror jeg kanskje at jeg skal dele syklistene i to. Det ene er den vanlige tursyklisten, som sykler på tur, og de er veldig hensynsfulle. De sykler til siden, de senker farta når de møter barnefamilier, bikkjer eller mennesker som går. Også har du treningssyklistene. Og det er en helt annen kategori. Det vi ser blant annet ganske godt når vi står på «Sykle med huet-arrangementet», og deler ut brosjyrene, er at tursyklistene, de smiler og de tar imot, og prøver å ta hensyn og synes det er veldig bra at vi står der. Mens noen av treningssyklistene de ignorerer at vi står der, og tar ikke engang imot den lille brosjyren, og noen tar imot den litt motvillig. Så, syklistene er i hvert fall to ganske adskilte brukergrupper (Representant for ØV, 2016).

Utsagnet identifiserer to kategorier av syklistene. Det fortelles med dette om en treningsfokuseret eller konkurransepreget del av sykkelmiljøet. Dette kan tolkes å være knyttet til idrettsperspektivet. Det finnes også en mer turpreget gruppe av syklistene, som dyrker friluftslivet i større utstrekning. Sannsynligvis finnes det også en stor overgang

mellom kategoriene, og mange driver kanskje flere former for sykling i ulike sammenhenger. Skillet mellom idrett og friluftsliv ute i Marka er hverken enkelt å trekke, eller kanskje nødvendig å forholde seg eksplisitt til. På en annen side har utstyrsutviklingen gitt mange muligheter, og konkurransepreget i terrengsyklingen er sannsynligvis en konsekvens i forlengelsen av dette. Det ØV forteller, er ikke uproblematisk, og reiser noen viktige spørsmål som er knyttet til konflikten om sykling i Marka. I oppgaven har jeg intervjuet to representanter for SKP, som representerer informasjon om sykkelsiden. Jeg spurte representant for SKP2 om personen har formeninger om denne debatten, i lys av sin tilknytning til sykkelprosjektet:

Ja, jeg har veldig mange og veldig sterke meninger om det, helt klart. Men terrengsykling er stort, og består av veldig mye, og derfor man må skille. Særlig to forskjellige brukstyper, som gjerne blir sausa sammen, er stisykling, og grussykling. Som begge foregår på dedikerte mountain bikes. Det en forskjell på tursykling, familietursykling på grus, og grusritt-trening. Det siste er i alle fall en veldig rask form for treningsorientert grussykling. Også har du stisykling. Og de har forskjellige problematikker rundt seg, i et rom hvor friluftsliv og idrett møtes, helt konkret. Stisykling kan være både idrett, og ren rekreasjon. Jeg heller mot å definere den rene stisyklinga som en slags tur-rekreasjon, altså på linje med turgåing. Og min bruk havner helt klart mer mot friluftsliv. Men det er jo adrenalinbasert friluftsliv til en viss grad. Men jeg må også tilføre her, at stisykling går i et relativt lavt tempo, og har i snitt omtrent samme hastighet som joggende (Representant for SKP2, 2015).

4.2 Konflikt mellom brukergrupper

Alle informantene i dette prosjektet er enige om at det er utfordringer i spørsmålet knyttet til sykling i Osloomarka. Det er også i stor grad enighet om hva kjernepunktene i konflikten handler om. Hvordan utfordringene skal løses, hvem som i størst grad skaper utfordringene og hvor ansvaret for bedre løsninger finnes, knyttes det større uenighet til. Representanten for OOF beskriver følgende rundt utfordrende sykling i Marka:

Ja. Det er ingen tvil om dette med friluftsløven og sykkel er det noe helt annet nå, enn da man begynte å snakke om sykkel. Nå har teknologi og utstyrsutvikling gjort at sykling er blitt enkelt og mer morsomt, som gjør at man kommer fram nærmest over alt i Marka. Så vi har prøvd å kartlegge de ulike utfordringene med sykling, knyttet til de ulike brukergruppene. Og det kan kort deles opp i to. Det ene er slitasje på stier. Og det er en sammensatt diskusjon. Først og fremst knyttet til terrengsykkelrittene og våte forhold. Det andre, som vel alle er enige om, handler om fart på grusveier. Og det er kanskje den aller største utfordringen. Men det er en utfordring som må løses. Fra politisk hold, så er det sagt at gåing og sykling er en del av folkehelseperspektivet. Det å få gamle og unge ut, vekk fra stillesitting, ut og trene eller være i bevegelse. Og da må vi prøve å finne løsninger på dette (Representant for OOF, 2016).

Representanten utdyper to konfliktfylte sider knyttet til sykling i Marka, og en enighet om at dette er kjernen i motsetningene mellom terrengsyklistere og andre brukergrupper. Mitt inntrykk er at alle informantene støtter seg på dette punktet, der de to overordnede problematikene ligger til slitasje på stiene, og fart og manglende hensyn i sammenheng med grussykling. Slitasje som følge av stisykling, blir oppfattet i sammenheng med sykkelrittene, og særlig under våte forhold. Dette aspektet i debatten har fått mye spalteplass i presse og på sosiale medier. Det finnes sprikende meninger om syklistene har skylden, eller om den kan tillegges økt bruk fra alle grupper, og andre faktorer.

4.2.1 Stor fart og manglende hensyn på grusveiene

Her diskuteres utfordringen om sykling på grus, der stor fart og manglende hensyn fra syklistene oppfattes å føre til utrygge og ubehagelige situasjoner for andre brukere.

Representanten for SKP1 utdyper hvordan grussykling kan skape utfordringer:

Debatten om sykling i Marka har utviklet seg gjennom flere år. Jeg føler at den oppstod mest som et problem med sykling på grusveier. Altså, typisk sykkelklubber eller «Birkensyklister» som trener ved å sykle i Marka, og som sykler fort på grusveiene, og med det kommer i konflikt med de som går tur. Veiene, i alle fall i Oslodelen av Marka, er i all praksis oppfattet som turveier, selv om de formelt sett er veier i veitrafikklovens forstand. Man skal ta gjensidig hensyn til hverandre. Mange turgåere vil nok oppleve markaveiene som rene turveier, slik at alt på hjul, enten det er sykler eller særlig biler, oppfattes som et sterkt fremmedelement, som ikke har noe der å gjøre. Og det er klart, kommer det en gjeng med syklistere i fart, så kan det bli en konflikt ut av det. Det virker skremmende og forstyrrende, og har du i tillegg småbarn eller hunder som man er redd for, så ligger det konfliktstoff i det. Rett og slett i hastighetsforskjellen. Jeg opplever at dette har vært mye av bakgrunnen for debatten om sykling i Marka (Representant for SKP1, 2015).

Syklistene kan skape farlige situasjoner dersom de sykler fort og i nærheten av andre som går langs samme vei. Forskerens inntrykk er at et ikke har vært mange møteulykker mellom syklistere og andre, men eksemplene finnes (Løken, 2010, Sæther, 2004). Det kan være knyttet et stort ubehag dersom man føler seg utrygg på tur, og det er ikke i tråd med det friluftsløven og markaløven foreskriver. Det er enkelt å oppnå relativt stor fart på grusveier, særlig i partier med lengre nedoverbakker, som for eksempel finnes mellom Sognsvann og Ullevålseter i Nordmarka. Trygghet og trivsel på tur er viktige verdier, og alle må ta nødvendig hensyn.

Fart vil som flere av informantene beskriver være en viktig faktor i møtene mellom syklister og andre. Sameien og Authen (2014) forteller om en asymmetrisk opplevelse av konfliktfulle møter i Osloomarka. I studien spurte forskerne om brukerne har opplevd negative hendelser i møte med andre brukere i Osloomarka? 39% svarte at de har opplevd negative hendelser. I større grad gjaldt dette turgåerne. Ubehagelige møter kan også handle om en opplevd forskjell i møtene. Av de turgåerne som har opplevd negative hendelser, oppga en stor majoritet at dette var knyttet til «fart», at den andre «passerer for nært» og «oppførsel». Dette gjaldt både på grus og sti, men i noe større grad på grus. Studien etterspurte også «støy» som en faktor i disse møtene, men dette så ikke ut til å være en viktig del av den negative hendelsen for de fleste, heller ikke på sti. Derimot beskriver undersøkelsen at turgåerne opplevde møtet med syklister som annerledes, enn det syklister selv gjorde. Forskerne forklarer dette fenomenet med en asymmetrisk opplevelse av møtet, der syklister har kontroll på sin egen sykkel, mens turgåerne er prisgitt syklisterens ferdigheter når de passerer. Samtidig gir de som representerer begge grupper uttrykk for en langt lavere frykt for sikkerheten. Dette kan forklares med at de som har kjennskap til en egen og andres aktivitet, ikke opplever konflikten på samme måte (Sameien og Authen, 2014).

Videre beskriver funnene i studien en jevn fordeling totalt mellom de negative opplevelsene på sti og grusvei (Sameien og Authen, 2014). Dette understreker de to problematikene som informantene i denne oppgaven forteller om, og at det knyttes utfordringer både til sykling på både sti og grus. Østmarkas Venner har vært en viktig stemme i debatten om sykling i Østmarka. Representanten presenterer det de erfarer som kjernen i sykkelkonflikten i forbindelse med sykling på grusveiene:

På grusveiene så ser jeg egentlig ikke noen andre utfordringer enn farta, og det å ta hensyn, manglende hensyntakende, men da har jeg også sagt at jeg tror kanskje 80 % av de som sykler i Marka tar hensyn. Og det er de få, de med treningsiver, som ødelegger for resten. Og det sier også andre som liker å sykle på tur, at de synes det er leit. [...] Og det er synd å si det, men det er stort sett menn, i en aldersgruppe opp til en 40-50 [år], og det er bare trening som står i huet på dem. Du ser noe av det samme i skiløypa også. De som bare er opptatt av å trene og som tar staven og pirker borti gamle kjerringer som ikke går fort nok, eller kjeftar på de som har bikkje, eller skriker «løype». Treningsiveren tar ikke hensyn til de andre brukerne (Representant for ØV, 2016).

Østmarkas Venner bringer her inn perspektivet om idrettspreget i syklinga. Stor fart og treningsiver på grusveiene må ikke nødvendigvis være knyttet til idrett, det kan handle

om lek, mosjon og det å utfordre egen grenser. På en annen side preges syklinga på grusveiene av et visst treningsfokus. Over en tidsperiode det siste tiåret har terrengsykling blitt mer populært og utstyret har utviklet seg (Dervo et al., 2014). Konkurranser har også dukket opp, og Birkebeinerrittet og Terrengsykkelrittet er eksempler. De siste årene har også en ytterligere utvikling av lett vekt på syklene, og et mer ekstremt preg på noen konkurranser utfordret sporten, og gitt mer ekstreme varianter av ritt, som for eksempel Ultrabirken. Et slikt perspektiv medfører et større behov for regelmessig trening. Dette er ingen unnskyldning for hensynsløs oppførsel, men forskerens tolkninger at det kanskje bidrar til å øke konkurransepreget også i Marka. Representanten for Østmarkas Venner påpeker også det viktige i at noen ødelegger for de få. Dette er ødeleggende i et perspektiv der enkeltes hensynsløse adferd straffe det kollektive, og kanskje allmennhetens oppfattelse av syklistene som gruppe.

Skiforeningen arrangerte 7. september 2015 et åpent møte i Holmenkollen, hvor temaet var sykling i Marka. Møtet var organisert som en paneldebatt med representanter fra Naturvernforbundet Oslo og Akershus (NOA), NOTS Oslo og Omegn, Østmarkas Venner, Den Norske Turistforening (DNT), Skiforeningen, IF Frøy, og representanter for grunneierne Oslo Kommune og Løvenskiold. En debattleder innledet møtet, og spurte representantene om synspunkter i forhold til mange aspekter om sykling i Marka. Derfra spant debatten videre på emner som representantene tok opp, i tillegg til en del spørsmål som kom fra publikum i salen.

Representanten for Oslo kommune uttalte et viktig prinsipp om hensynsfull ferdsel i Marka: *«Alle må ta sin del av ansvaret i forhold til ferdsel. Og det understrekes at størst energi krever størst ansvar, og ute i Marka er dette ofte syklisten»*. Dette utsagnet beskriver et viktig poeng i møtet mellom ulike brukere. Det kan tolkes å være tuftet på friluftslovens bestemmelser om retter og plikter med ferdsel i utmark, at denne skal skje hensynsfullt og uten å ødelegge for andre. Slik har syklistene et spesielt ansvar når de ferdes på grusveiene, nettopp fordi i de fleste tilfeller er syklistene den parten med størst energi, og dermed også størst skadepotensiale (Feltnotater, 2015).

Et annet tema som dukket opp i debatten, var forslag om soneinndeling for aktiviteter, og forbud mot sykling i enkelte områder av Marka som løsning på konflikten: Representant for NOA fortalte noe sarkastisk at man burde gjennomføre en aksjon: *«Vi*

burde innføre aksjonen: Båndtvang for barna – syklistene kommer». Dette ble begrunnet med at de mottok mange henvendelser om «fæl sykling». Videre foreslo representanten at: «Soneinndeling er et alternativ. Syklingen ødelegger for stillhet og ro i naturen». En person fra salen ønsket å følge opp utsagnet, og sa følgende om syklingas påvirkning: «Sykkel bråker ikke mer enn andre brukere og biler!». Til dette svarte NOAs representant at: «Sykling er et påtrykk av moderne uro». En påfølgende kommentar til denne uttalelsen fra en annen blant publikum var: «Sykling er da naturopplevelse!», hvorpå NOAs representant sa: «Det er en forskjell i naturopplevelsen, men den er viren å forklare». Utsagnet til NOA ble støttet gjennom en kommentar fra en annen av publikummerne. NOAs representant fortsatte: «Vi kan ha soner med sykkelforbud og soner for sykling». Panelet var ikke samstemt i saken om soneinndeling. Blant annet påpekte representant for kommunen at forbud ofte skaper nye konflikter, og at styrken i friluftslivet er å unngå slik detaljregulering. Leder for Bærum Natur- og Friluftsråd, Rigmor Arnkvern var en av de blant publikum som bidro i debatten med et synspunkt på syklingas inntog i Marka. Hun sammenlignet problematiske syn på terrengsykling med den gang skøyting i skiløypene begynte. Dette skapte mye debatt, og brøt med den klassiske stilen som var en tradisjonell høyborg i den norske vinterfriluftslivet. (Feltnotater, september 2015).

Debatten om sykling i Marka er et sentralt diskusjonsfelt, som Tordsson (2010) beskriver. Konflikten handler om hva friluftsliv skal være, og hvordan Marka skal brukes. Dette kan også handle om symbolske verdier. Uttalelsene fra NOAs representant i dette møtet, kan tolkes som at aktiviteten sykling ikke ønskes, fordi det krysser med en oppfatning av hva friluftslivet helst bør være. Dette er i så fall det Flemsæter et al., (2011) kaller en moralsk dimensjon i friluftslivsdebatten. Dette belyser friluftslivet som et både et sosialt diskusjonsfelt, men også mangfoldet i de ulike meningene som tilhører feltet. Skøyting i skiløypene er i dag en integrert del av aktivitetsmønsteret, og ikke spesielt knyttet til et konfliktperspektiv. Det er flere steder i Marka tilrettelagt traseer for både skøyting og klassisk, og problematikken handler ikke lenger om skøyting som en utenforstående identitet. Forskerens tolkninger at kanskje vil dette også kunne sies om syklingas plass i Marka, en gang i framtida.

Det kan være et problem at enkelte hendelser gjøres til gjenstand for en generalisering av utfordringene mellom sykling og andre interesser. Representant for SKP2 forteller

om et slikt perspektiv på konflikten. Lokale problemstillinger settes opp mot et helhetlig bilde av sykling, og med det kan utfordringer i geografisk avgrensede områder som Østmarka, ødelegge for det overordnede omdømme til terrengsyklingen:

Jeg synes konflikten er banal og i veldig stor grad en skinnkonflikt. Hvis du zoomer bokstavelig talt litt ut, så er det et problem at kulturlandskapet gror igjen. Det er et stort nasjonalt problem. Også finnes noen veldig små områder, det er snakk om noen hundre meter, eller noen kilometer, rundt en hovedstad, hvor det er store reelle konflikter. Og jeg opplever at konfliktene brukes til å generalisere, at man tar de konfliktene også zoomer man ut til kartet, også implementeres de problemene over hele norgeskartet. [...] Så det banale i den skinnkonflikten, det er jo det at veldig lokale problemstillinger gjøres til utgangspunkt for motstand mot all sykling (Representant for SKP2, 2015).

4.2.2 Slitasje på stiene – Uenighet om sykkelens påvirkning

Informantene trekker i fellesskap fram slitasje på stiene som et hovedpunkt i konflikten. Slitasje kan forstås på flere måter, og er et diskursivt felt. Hvor går grensen for hva som er skade på naturen, og hva er akseptabel slitasje som følge av bruk? Mekanisk slitasje er synlig, strukturell og fysisk betinget. Aspektet om det visuelle kan omhandle kulturelle syn og identitet i friluftslivet, som terrengsykling er en del av.

Representant for Bymiljøetaten blir spurt om etaten opplever at det er en konflikt rundt sykling i Marka: «Ja, det er ikke tvil om at det enkelte steder har vært et noe høyt konfliktnivå» (Representant for BYM, 2015). På oppfølgende spørsmål fra forskeren om etaten har noen formening og hva grunner til dette kan være, svarer representanten: «Nei, det vi får tilbakemeldinger om, er jo at det er folk som mener syklistene forstyrrer naturopplevelsen, og at de ødelegger stiene» (Representant for BYM, 2015).

Dette berører to punkter som beskriver differensierte sider av slitasje som konflikt. Forstyrrelser av andres opplevelser kan handle om hvordan ulike brukergrupper ønsker at Marka skal brukes, og hvordan konflikt oppstår og skapes i møtet mellom ulike syn på aktiviteten (Tordsson, 2010). Det andre aspektet knyttes til et argument som ofte framsettes, der sykling på stier skaper stor slitasje og oppfattes som uholdbart. Sistnevnte er en stor del av diskusjonen som pågår, der syklistene oppfattes å tidvis sette store og dype spor etter seg. Problematikken om slitasje er en sammensatt og utfordrende debatt. Ulike synspunkter på slitasje fra forskjellige brukergrupper legger føringer for debattfeltet. På en side finnes det lite vitenskapelig forskning, som sier noe

om hvor mye slitasje en sti egentlig påføres gjennom for eksempel sykling og turgåing. Dette er med på å gjøre debatten uoversiktlig, følelseladd og at personlige meninger kan gjøres til gjenstand for premisser som det diskuteres ut ifra. Det er viktig å presisere at mange faktorer spiller inn, og viktigheten av de ulike faktorene vil variere fra sted til sted, endres med værforhold og de skiftende sesongene.

En del av spørsmålet om syklingas legitimitet, handler om hvor stor mekanisk slitasje på stiene som medfølger aktiviteten. Her berøres flere tematikker knyttet til synligheten av sykkelspor i stien, årsaker til gjørmete partier og breddeutvidelse av stiene. Mange forhold spiller inn i regnestykket. Underslagets struktur og fasthet, og hvorvidt dette består av løsmasser, hardtrampet jord eller grunnfjell. Denne sammensetningen, kombinert med trykket mot underlaget, som følge av en skosåle, et sykkelhjul eller hover fra en hest, vil påvirke forskjellig. Trykket vil øke med stor vekt oppå stien, og kan komme av en økning i antallet som ferdes, eller det faktum at stien ikke er bærekraftig for aktiviteten. Samtidig vil trykket være relativt, og endres med forholdet mellom fart, størrelse på trykkflaten og vekten av trykket, sett opp mot underlagets bæreevne. En stor betydning kan også knyttes til været, i kombinasjon med stiens kapasitet til å drenere ut vann. Våte partier er særdeles utsatt, og vil avgjøre hvor mye, og hvilken type bruk som kan tåles. Som eksempel vil ei fuktig myr være dårlig egnet til å sykle i. Økt bruk kan også medføre økt slitasje, men ikke alltid. For eksempel der fjell utgjør stiens underlag, vil slitasjen være svært begrenset. I slike partier kan stien sies å være *bærekraftig*, og vil tåle veldig mye bruk, også til dels under våte og generelt ugunstige forhold i et slitasjeperspektiv.

Arbeidet med oppgaven har belyst flere perspektiver på hvordan bruk av sykkel i Marka kan tolkes å bidra til slitasje. Østmarkas Venner representant forklarer om forskjeller mellom syklisters og turgåeres påvirkning på stiene, og begrunner oppfatningen:

Jeg tror jeg vil si det sånn at det er veldig forskjell på stiene. Det finnes ikke to stier som er like. Du har noen stier som nesten går på bart fjell, som stedvis oppe på Skullerudåsen, og der er det jo ikke noe slitasje. Du kan ha løsmasser, det kommer helt an på hva slags løsmasser, har du for eksempel leire så kan det bli mye slitasje. Og der det er grus, ser du forskjell på oppoverbakker og nedoverbakker, og der det er flatt, så det er veldig mange aspekter. Men med min kjennskap til jord, jordsmonn og erosjon, så mener jeg helt klart at en syklist sliter mye mer på terrenget enn en fotgjenger gjør. Og det tror jeg handler om fysiske lover. At du har dette navet, pedalene som driver rundt, og får en større energi når du sykler enn når du går, og det er jo derfor du kan

sykle mye fortere på en sykkel. Og den energien, den går jo ned i hjulene, og det er med på å spinne opp jord og jordsmonn og røtter og hva det måtte være (Representant for ØV, 2016).

Øian, Andersen, Follestad, Hagen, Eide & Kaltenborn (2015) stadfester at bynære skogsområder kan sees på som sårbare, på grunn av stor menneskelige påvirkninger. Rapporten trekker fram interessante resultater, og påpeker at jordsmonn ser ut til å være mer sensitivt for ferdsel med hest, sammenlignet med ferdsel til fots eller med sykkel. I motsetning til en oppfatning mange uttrykker, vil bruk av sykkel i mange tilfeller påføre mindre slitasje på jordsmonn enn gående. Rapporten sier også dette om påvirkning på stier:

Ferdsel til fots, med sykkel og med hest representerer relativt små forskjeller når det gjelder slitasje på jordsmonn og vegetasjon. Bruk av hest utsetter imidlertid jordsmonnet for mer slitasje, sammenlignet med de to andre ferdselsformene, og øker risikoen for jordkomprimering og erosjon. Årsaken er i første rekke knyttet til hestens vekt. Det er også registrert at hester mer enn mennesker bringer med seg fremmede arter. Effekter av sykling kan være erosjon og utbredelse av stier, men dette har mer med helningsgrader og svinger å gjøre enn med egenskap ved jord og vegetasjon. Opprettelse av egne traseer er med andre ord generelt av større betydning enn syklistenes atferd. For alle tre typer ferdsel gjelder det at jordsmonn og vegetasjon er mest sårbar i bratte skråninger og i dalbunner der jordsmonn er løst og fuktig (inkludert myrområder) (Øian et al., 2015, s. 6).

Forskerne påpeker likevel at årsakssammenhengene knyttet til erosjon og slitasje er komplekse (Øian et al., 2015). Det trekkes også fra at det er lite forskning som sier noe om betydningen av at sykkelen gjør folk i stand til å ferdes over lengre avstander, og med det påvirke stiene mer enn for eksempel gående. Videre beskrives også at det mangles kunnskap om påvirkningen i områder med intensiv sykling, eller der det er spesielt tilrettelagt for kanalisering av ferdsel som kan opprette et stort trykk. Dette er spesielt aktuelt for SKP, og områdene i Østmarka som brukes mye. Det påpekes i rapporten at mye av terrengsyklingen foregår uorganisert, og med det på stier som opprinnelig er anlagt for gående. Dette vil typisk være det blåmerkede stiene i Osloomarka. Forskerne spør også om effekten av «fat bikes», men her mangles kunnskap.

Et spørsmål som har blitt stilt fra flere, dreier seg om hvorvidt syklistene skader stiene ved å ikke vise tilstrekkelig hensyn der det er nødvendig. Dette er et spørsmål som underliggende krever premisser for å kunne besvares. Hvor går grensa for hva som er

tolererbar slitasje, og hva er skade på stien som ikke ønskes? Forskerens inntrykk går ut på at det finnes ulike oppfatninger til hva som anses å være greit. Sølete stier er typisk for denne diskusjonen, som dreier seg om den visuelle opplevelsen, i tillegg til den fysiske påvirkningen. Slitasje er ikke alltid en faktor som kan bevises enkelt. Syklistene får gjerne kritikk, på grunn av at sykkelspor ofte er mer synlig enn andre avtrykk i sølete partier. Til en viss grad gjelder dette også der det har vært ridd med hest. Kommunen har en overordnet holdning til dette. Bymiljøetatens representant forteller hvordan de anser syklistenes påvirkning i en helhet:

Vi mener vel at de faktiske skadene på grunn av en syklist er ganske begrenset. Der hvor mange sykler og det er veldig bløtt, kan det oppstå skader, men der er det veldig ofte bløtt fra før av også. [...] Det er klart, hvis det er mange som sykler mye, så blir det mer slitasje på hver sti, i hvert fall på enkelte strekninger. Vi ser jo også at det er mange stier det blir syklet en god del på, hvor det ikke blir skader i det hele tatt. Og de stiene som blir brukt mye av de som går på beina, blir også klinete der det er bløtt. Så vi har måttet også legge klopper i mange vanlige stier, så folk ikke skal stå til knes i gjørme. [...] Forskeren spør om en utdyping av sammenhengen: Vanlige stier vil si blåmerka stier? Blåmerka stier. Hvor det ikke er mange som sykler (Representant for BYM, 2015).

Her legges vekt på at økt slitasje først og fremst kommer av økt bruk. Samtidig tillegges kommunens representant et poeng om at hver enkelt syklist ikke sliter veldig mye, og at andre brukergrupper også bidrar til slitasje. Etaten forholder seg til slitasje med en pragmatisk holdning. Når bruk forvolder skade, eller ødeleggelser, er det nødvendig med en vurdering av eventuelle tiltak, som klopping eller omlegginger av stier. Hvor denne grensen går, er imidlertid et spørsmål som ikke med enkelthet kan besvares.

Slitasjen fra gående, syklende og andre brukere vil sammen påvirke underlaget. Det er grunnlag for å tro at slitasjen fra gående og syklende er noe ulik på de forskjellige typene av underlag. Flere av informantene har trukket fram at turgåerne gjerne hopper fra stein til stein. Turgåere har muligheten til å gjøre dette, der sykkelene må ha kontakt med underlaget, og dermed «dras» mer gjennom partiene. Ønske om å unngå å bli våt eller gjørmete på beina, medfører på en annen side at man også går rundt våte partier i stien. En tilhørende konsekvens vil da kunne være at stien blir utvidet i bredden. Dette kan tillegges alle typer bruk. En oppfatning som danner et perspektiv, kommer fra en av syklistene, som fremhever en generell misoppfattelse om slitasjedebatten på stiene:

Det er positivt feil, veldig mange plasser. Altså plasser hvor det ikke er stisykling, men veldig mye bruk av noen stier, så blir det stor slitasje. Også må man spørre om det er et problem. Jeg synes ikke nødvendigvis det er et så stort problem. Men for eksempel mange plasser nordpå, så har man fått denne toppturkulturen. Man går til postkasse også skriver inn navnet. Hvor pensjonister og masse folk går opp og ned, de ivrigste går tre ganger på en dag. Det er ingen som sykler sti der, med det er jo digre sår i terrenget, opp til de mest populære vardene. [...] Og i tillegg er mye av det man ser lokalt, faktisk feil. Det at man ser et sykkelspor i stien, betyr jo ikke at slitasjen på stien er laget av sykkel. [...] Og det er ikke noe som beviser at årsakssammenhengen er at syklinga gir den bredden på den stien. Jeg vil heller si at, vi har ikke noe forskning på det, men det er jo de stiene som er mest brukt som er veldig breie. Og det er også det at man sykler jo ikke sti i bredden, det er ikke mulig omtrent. Det er i alle fall ikke artig, og det er rett og slett noe man ikke gjør. Men man går jo gjerne tur, fire stykker i bredda, ikke sant. Det er ikke noe unaturlig eller noe galt i det, men da vil jeg mene at det er noe som har mer å si på bredda på stien, hvis man opplever at det er et problem (Representant for SKP2, 2015).

Et annet viktig aspekt handler om at stiene i seg selv er *slitasje* på naturen. Bruk av stiene kan kobles til innarbeidede vaner, der stien sees som en eksisterende del av skogen. På bakgrunn av dette vil slitasjen allerede være en etablert i naturbildet. OOFs representant bidrar med et overordnet blikk i diskusjonen rundt slitasje:

Dette med slitasje er en ganske sammensatt diskusjon. Men jeg opplever det på den måten at vi ikke må dette ned i noen feller i den sammenhengen. [...] Jeg vil nevne et litt overordnet eksempel. Flere steder i Marka, for eksempel ved Brekkekrysset, på vei inn mot Maridalen og Nordmarka, går det en sti inn fra grusveien nesten hver annen meter. Det er veldig tett med stier. Og dette er stier laget av gående. Hadde derimot syklister laget så mange stier, så hadde det blitt et rabalder. Så jeg tror vi må tenke litt større. Vi skal være veldig forsiktig med stiene våre, og passe godt på dem. Men vi også være klar over at stiene er i prinsippet slitasje i naturen. Det er det ingen som tenker over. Og syklistene må passe på at de ikke kjører i filler stier, men jeg tror vi må erkjenne at stisykling det kommer vi til å ha. Også må man kanskje tilrettelegge noen steder (Representant for OOF, 2016).

Forskeren spør en av syklistenes representanter: «Hvor mye slitasje skal man egentlig tåle da? Hvis vi tar for eksempel Østmarka da, som eksempel. Hvis det er økt bruk av Marka, må vi tåle økt bruk av stiene og økt slitasje?».

Jeg mener at det må man tåle. Et sånt studie kan komme fram til at terrengsykling objektivt, faktisk sliter dobbelt så mye, og at det er noe man må kunne leve med. I forhold til de veldig breie turstiene som du har, fordi du har masse utfart, så mener jeg at det ikke er noe problem at stien av og til er ti meter brei. Det er klart at gevinsten for kropp og sjel, det samfunnsmessig med det, det er ikke engang noen pris å betale. Men man burde jo allikevel ta de tingene her på alvor, og motvirke slitasje. Og minimere slitasjen. Og det kan jo ofte gjøres veldig enkelt. I Nord-Norge så har noen i kommunen har kommet på, at man tar

bare å veksler de toppene. Neste år så flytter vi kassa til neste topp. Også er det jo noen topper som det er veldig naturlig å gå til. Mye av toppturtrafikken som skapes av selve topptur-trimbølgen, det er jo styrt av hvor de kassene er. Og når man gjorde det, så motvirker man det da (Representant for SKP2, 2015).

Forskeren tror at en del av konflikten handler om at brukergrupper gjerne blir satt opp mot hverandre i diskusjonen om slitasje. Blant annet fordi det tillegges ulik vekt på hva slitasje er, og hvor mye slitasje som kan tåles gjennom bruken av Marka. Og også hvilken type bruk som ansees å være godtatt i Marka. Tilbake til feltarbeidet og møtet om sykling i Marka i Holmenkollen, kom interessante *meninger* om slitasje fram:

Et interessant spørsmål ble stilt av en av tilhørerne i salen: «*Hva går slitasjen fra syklistene ut på?*». Representanten for Løvenskiold svarte: «*Det er mye større slitasje på trærne og røttene fra syklistene enn andre*». Representanten ble videre utfordret på hva denne påstanden bygde på, av spørsmålsstilleren. Svaret ble gjentatt, uten at noe mer ble lagt til grunn. Forskeren tolker dette til å være en *mening* om slitasje. Et argument som vanskelig kan motsies, og som i mange tilfeller også kan være reelt. Problemet med slike argumenter, handler om at sakligheten i debatten mistes i noen grad, da påstander kan settes ut, og at dersom de heller ikke kan underbygges, bidrar dette til en mindre faktabasert diskusjon. Noe senere kom et innlegg fra en person blant publikum i salen: «*Blåstiene er ødelagt, gjort breie og våte, på grunn av økt bruk av sykkel*». Personen uttrykte at dette var noe vedkommende opplevde. Selv satt jeg med et inntrykk av at argumentet likevel ble framsatt med stor tyngde, og det var noe alle andre måtte forstå og forholde seg til (Feltnotater, september 2015).

Det kan trekkes viktige poenger ut fra dette. Spesielt er betraktningen om hvordan syklistene får skylden for at stiene er blitt «ødelagte», uten at det trekkes opp konkrete henvisninger som underbygger dette på en ordentlig måte. Det at noen mener at stien er blitt utvidet, gjørmete og med det ødelagt, er i seg selv en reell opplevelse. Hva den egentlige slitasjen går ut på oppleves ulikt fra person til person. Etter det flere uttrykte, ble det trukket konklusjoner om at slitasjen var syklistenes feil. Flere innspill fra salen gikk ut på at det personene selv hadde erfart, ble uttrykt som en «objektiv sannhet». Dette kan føre til problematiske diskusjonsfelt. Opplevelser og erfaringer fremsetter normative argumenter det er vanskelig å argumentere mot, uten at de underbygges. Hvis perspektivet til Flemsæter et al., (2011; 2014) trekkes inn, er debatten om slitasje et

uttrykk for at trender og tradisjoner i friluftslivet møtes på stiene i Marka. Stisykling som en moderne aktivitet kommer i konflikt med etablerte turkulturer, som ofte er representert ved gående. Dette er et problematisk møte, særlig der syklinga påvirker andre ferdseformer. Dette har spesielt blitt gjeldende med sykkelrittene i Østmarka.

Kristoffer Kippernes, journalist og redaktør i magasinet Terrensykling var til stede på møtet, og skrev en artikkel i etterkant. Her uttrykker Kippernes bekymring for enkelte av uttalelsene som kom fram i debatten (Kippernes, 2015b). Spesielt reagerer han på enkelte uttalelser om at sykling ble framstilt som en mindre verdig aktivitet i Marka. Kippernes skriver videre at flere i debatten snakket fordi hverandre, og at uenighetene ofte var basert på misoppfatninger og antagelser, heller enn fakta. Artikkelforfatteren vektlegger at syklistene i like stor grad er opptatt av å ta vare på Marka, som andre, og at sykkelmiljøet selv må ta tak i og formidle dette perspektivet. De forskjellige personene i debatten kan altså sies å uttrykke en *opplevd slitasje*. Uttalelsene må sees i en kontekst, og tolkes ut ifra dette. En av disse kontekstene kan handle om slitasjen som medfulgte av Terrensykkelrittet i 2015.

4.3 Sykkelrittene er en kilde til konflikt

Sykkelritt er fast inventar i Østmarka, og har skapt en spesielt stor debatt. I stor grad knyttes dette til slitasje som en medfølgende konsekvens av rittene. Våte forhold har i enkelte utgaver skapt debatt i ettertid, som i 2015. Det foregår mye stisykling generelt i Østmarka. Stiene innbyr på en god måte, og terrenget preges av en fint nettverk av store og små stier. Den geografiske betydning framstår som viktig. Bymiljøetatens representant vektlegger dette når det er snakk om konflikt knyttet til sykling:

Nå er det faktisk sånn at vi bare får negative henvendelser om sykling som foregår i Østmarka. I de andre delene av Marka så går det jo helt problemfritt, tydeligvis. Vi får i alle fall ikke noen henvendelser. Men i Østmarka, så er det enkelte som problematiserer dette (Representant for BYM, 2015).

Det kan finnes flere grunner til at konflikten oppstår spesielt i tilknytning til Østmarka. Et stort engasjement for området uttrykkes fra flere parter. Sykkelrittene foregår for eksempel ikke i Nordmarka, der grunneier ikke ønsker slike arrangementer. Dette har sannsynligvis ført til at Østmarka har fått et større sykkeltrykk, og spesielt av rittenes påvirkning. Mye av konflikten her, dreier seg nettopp om rittene. I dette berøres et

sentralt diskusjonsfelt, i skjæringspunktet mellom bruk og vern av Marka. På en side hevdes rittene å være en bidragsyter til slitasje og stor påvirkning av nærområdene, som mange beboere i nærheten av Østmarka benytter. Dette nådde et toppunkt i 2015, med våte forhold i tilknytning til Terrensykkelrittet 30. mai. I etterkant kom det reaksjoner på gjennomføringen og konsekvensene av rittet. Østmarkas Venner peker ut rittene som en viktig grunn for at det er konflikter om sykling i området:

Jeg tror nok at den viktigste årsaken til at det har vært brukerkonflikter i Østmarka, det er rittene! Det er ikke den enkelte stisyklisten i seg selv, men det er rittene. Både måten rittene har vært gjennomført på, og tillat, og det at rittene har gjort at det har kommet mange flere stisyklistere, sannsynligvis, til vårt område, enn det det ville gjort ellers. [...] Og hadde det ikke vært for disse rittene, så tror jeg ikke det hadde vært noe særlig konflikter knyttet til stisykling, i Østmarka. I hvert fall ikke på samme måten (Representant for ØV, 2016).

4.3.1 Terrensykkelrittet 2015 – Uenighet også i sykkelmiljøet

Terrensykkelrittet ble i 2015 et stort diskusjonstema. Rittet skapte diskusjoner, også innad i sykkelmiljøet. Utgaven ble preget av mye regn i forkant av rittet, og sabotasje mot løypeleggingen, som forverret påvirkninga på stiene som ble brukt. Umiddelbart etter rittet var det flere som reagerte på slitasjeskader som følge av arrangementet. I media, særlig gjennom Aftenpostens nettutgave, på sosiale medier, og debattforum på blant annet www.terrensykkel.no, raste kritikk og motsvar om rittet. Debatten er ikke ny, men forskerens inntrykk er at 2015 var sesongen der slitasjeproblematikken ble viktig, og at begeret rant over for mange. Østmarkas Venner har uttalt seg kritiske til gjennomføringen av TSR i flere år. Representanten begrunner noen av punktene de mener er viktige i denne sammenhengen:

En av de tingene vi er kritiske til, det er tidspunktet. At man velger å ha rittene så tidlig som i slutten av mai, mener vi ikke er så heldig, av to grunner. Det ene er hensynet til fugleliv og dyreliv, det er midt i ynglingen til både dyr og fugler, og generelt så kan man være restriktiv med å gi tillatelser til sånne ting i denne tidsperioden. Det andre er at det er større risiko for at Marka ikke har tørka ordentlig opp etter vinteren. Og så er det jo værforholdene. Hvis det har vært regn før, og marka er våt, så er det noen av stiene som ikke tåler rittene, rett og slett. Og så er det andre deler av stiene, der det er bart fjell, hvor det ikke noe problem. Det er veldig forskjellig, avhengig av vegetasjon, hvordan stiene kommer seg igjen. [...] Men stiene er så forskjellig, og dette skulle det vært tatt litt høyde for, når BYM gir tillatelser til disse rittene. Hvilke stier tåler et ritt og hvilke gjør det ikke. Og så må BYM ta hensyn til andre brukergrupper. Og noe av den kritikken vi har hatt mot BYM, det er at de har ikke hatt noen brukermedvirkning, når det gjelder disse rittene (Representant for ØV, 2016).

Østmarkas Venner er ikke alene om en kritikk til gjennomføringen av TSR. Ulike synspunkter innad i et miljø er ikke unikt. Representanten for SKP1 forteller om problematiske punkter fra gjennomføringen i 2015. TSR fikk mye kritikk, på bakgrunn av at våte forhold ikke ble tatt tilstrekkelig hensyn til under løypeleggingen. Forskeren spør om intervjupersonen opplever en berettiget kritikk av arrangøren:

Det er berettiget kritikk. På rittdagen var det rett og slett for vått til at rittet skulle vært gjennomført på den måten. Det var veldig bløtt der ute, man så det for eksempel på rundetidene, man brukte en halvtime – time lengre på runden. [...] Som deltager hadde jeg først og fremst en opplevelse av at dette var i overkant bløtt. Og jeg vet at det var flere som faktisk sto av syklene som sa dette ville de ikke være med på (Representant for SKP1, 2015).

Anders Kunze Juul Dam i arrangementskomiteen lover forbedringer i framtidige utgaver av rittet (Holtet, 2015). Han forteller at arrangøren skal ha en tydeligere plan B, dersom været i forkant gjør det nødvendig. På en annen side har arrangøren slitt med sabotasje av løypemerkningen natten før rittet, i flere år. Dette har ført syklistene inn på stier som i utgangspunktet ikke var tenkt brukt, og som kanskje har bidratt til større slitasje (Holtet, 2015).

NOTS Oslo og Omegn var ikke fornøyd med gjennomføringen av rittet, og kom med en uttalelse der de krever forbedringer, for ikke å stille terrengsyklingen i et dårlig lys (NOTS, 2015d). Organisasjonen kom også med en oppfordring til alle syklistene om å holde seg unna sterkt berørte områder, med beskrivelser og kartfesting. I etterkant samarbeidet NOTS med IF Frøy og kommunen, om dugnader for å rette opp skader, og videre fokusere på bærekraftige løsninger for stisykling. I uttalelsen (NOTS, 2015d) står også at de opparbeidede partiene av Pioneren som rittløypa benyttet, tålte syklinga bra.

Uenigheter innad i et miljø knyttet til en aktivitet er ikke uvanlig. For å bidra til et tolkningsperspektiv, kan en sammenligning gjøres med klatremiljøet i Romsdalen. Redaktøren i magasinet Klatring, Dag Hagen, skriver om splittelse i forbindelse med tilrettelegging av klatreruter i Romsdalen (Gjelstenli, 2014; Hagen, 2015a; Hagen, 2014a; Hagen, 2014b). Konflikten ble preget av ulike perspektiver på hva som er «god stil», og tuftet på ulike oppfatninger om norsk- og lokal tradisjon. Eksempelet tydeliggjorde en konflikt som oppsto mellom en tilretteleggende og en naturbevarende interesse. Møtet mellom tilnærmingene endte i en ødeleggelse av den tilrettelagte ruta

(Hagen, 2014a). På lik linje med sykkelmiljøet representerer aktiviteten klatring mange aspekter, holdninger og syn innad i en brukergruppe.

Beboer i Østensjø bydel, Kristin Lund, var en av de som tok til pennen, og rettet kritikk mot Terrengsykkelrittet i etterkant. Som bruker av området rundt Ulsrudvann og Nøklevannskogen, forteller hun om et ødelagt stinett i lokalområdet. Det hele betegnes som varige, omfattende skader, og hun tar til ordet for et midlertidig forbud mot terrengsykling i områdene der rittet gikk (Lund, 2015a). Arrangørene av rittet kastet seg inn i debatten, og Jørn Michalsen i IF Frøy, Anders Kunze Juul Dam i Fri Flyt og Øyvind Aas i Terrengsykling svarte på innlegget i Aftenposten. Her tar de selvkritikk på noen punkter, og mener de var for dårlig forberedt på det regntunge været. Løypeleggingen førte til stor slitasje i en del områder, men det legges vekt på at arrangørene ryddet opp i etterkant, og at naturen selv vil lege sårene i løpet av sommeren (Michalsen, Kunze Juul Dam & Aas, 2015a). De fremstilte videre en motkritikk til Lund, og hevder en svartmaling av Terrengsykkelrittet brukes som et middel for å kaste syklistene ut av Marka. Debatten fortsatte høylytt videre i Aftenposten mellom partene (Lund, 2015b; Kunze Juul Dam, Aas & Michaelsen, 2015b; Lund 2015c). Dette synliggjorde et skille i synet på positivt bruk og uakseptabel slitasje, og kan betraktes som et tolkningsspørsmål om formålet i markaloven

Terrengsykkelrittets grunnlegger, Øyvind Aas, som også er redaktør i magasinet Terrengsykling, nyanserer positive og problematiske sider ved gjennomføringen i 2015 (Aas, 2015). Aas summerer opp arbeidet som har vært gjort siden rittets oppstart i 2008, og artikkelen framhever at tidligere utgaver av rittet har hatt lite innvirkninger på stiene, og medført mye sykkelglede. Det har vært et innovativt ritt som har bidratt til å framheve Østmarka som en sykkeldestinasjon, uten krav om særlig tilrettelegging. Aas forteller videre at mange av stiene som har vært brukt til rittet, tidligere har vært ubrukte eller delvis gjengrodd. TSR har dermed åpnet nye stier, også for andre enn syklistene. Løypeetraseen ble holdt hemmelig før rittet, som skulle unngå stor treningsmengde i forkant av arrangementet, og bidra til en rettfærdig konkurranse for deltagerne. Dette slo i 2015-utgaven feil, da løypevalget ikke ble diskutert på forhånd, og arrangørene uttrykker at de vil rette opp i saken. Samtidig som artikkelforfatteren påpeker problemer med gjennomføringen i 2015, sender han en kritisk uttalelse til Østmarkas Venner. Han uttrykker at foreningen har «vært ute etter å ta terrengsyklistene generelt, og

Terrengsykkelrittet spesielt, i flere år» (Aas, 2015). Samtidig mener han de overdriver slitasjeskadene og de varige påvirkningene, for å vinne poeng i kampen mot rittene.

4.3.2 Østmarkas Venner er kritiske til kommunens forvaltningsarbeid

Lund retter i sitt innlegg et spørsmål til Bymiljøetaten, og spør om det er greit at et arrangement for ca. 800 deltagere skal gå på bekostning av alle andres mulighet til å ferdes på de samme stiene i uker etterpå? (Lund, 2015c). Lund er ikke alene om dette synspunktet. En tydelige stemme i kritikken av Bymiljøetaten har over tid vært Østmarkas Venner. Kommunen er grunneier i Østmarka, og står for godkjenning av idrett- og friluftslivsarrangementer. I tillegg forvalter de markaloven og andre berørte lovbestemmelser, i spørsmål om bruken av Marka. Østmarkas Venner mener kommunen har gjort denne oppgaven for dårlig i forhold til sykkelrittene:

Det går på godkjenning av løypa. Det første er at de må tenke gjennom hvor løypa skal kunne gå og ikke. Og vi mener at det Bymiljøetaten skal gjøre når de tillater et ritt, er at de må tenke på hensyn til andre brukerinteresser. De er satt der til å avveie hensyn, mellom det å arrangere ritt, og de ulempene dette rittet har på naturen, på stiene og på andre brukere. Så må de vurdere om den løypa det søkes om, hvor godt egner den seg, tåler den ritt, hva skjer hvis det er vått, tåler løypa det, alternative traseer. Da tenker vi at det skulle egentlig ikke vært nødvendig, fordi du burde ikke lagt løypa et sted hvor du trenger alternative traseer, arrangørene burde funnet en trase som tåler både vått og tørt, for å si det sånn (Representant for ØV, 2016).

Noe av spørsmålet om syklinga og hvor rittraséen går, dreier seg om stienes tåleevne. I forlengelsen av dette ligger også hvilke stier som har et stort brukstrykk. Midt i diskusjonen står de blåmerkede stiene, og hvorvidt sykling, og særlig rittene bør foregå på disse. Deler av løypa i TSR har gått på blåmerkede stier. Mange av disse er godt brukte og er store stier, som i en overordnet stilling kan tåle syklinga bra. En omlegging av rittraséene har blitt gjort for å unngå at de samme blåstiene blir brukt år etter år. En av intervjupersonene forteller hvordan dette utartet seg i den våte 2015-utgaven:

De stiene som tross alt tåler syklinga mest, det er de blåmerka stiene. Fordi det er der det er mest tråkket og ofte lagt sånn, av tradisjon eller bruk gjennom generasjoner, så er det de som er hardest og bredest, og tåler dette rittet best. Så har man tatt dette til følge, og prøvd å legge løypa til mindre brukte stier. Og det vet vi jo veldig godt, som har laget Skullerudprosjektet, at det som tåler denne bruken minst, det er smale, litt jordstier, hvor det er bløtt. Så å slippe på masse [syklister], og hvis det da på toppen av det hele er disse nærområdestiene, så har du da konflikten åpen. Mange folk inn på stier som ikke tåler det (Representant for SKP1, 2015).

Østmarkas Venner har en annen oppfatning av hvordan de blåmerkede stiene har blitt påvirket av rittene. De mener blåstiene og nærområdestiene har fått stor medfart:

Hvis vi tar utgangspunkt i flerbruksplanen for Oslo kommunes skoger, som blei vedtatt i 2007, blei Skullerud utpekt som en slags stadion for terrengsykkelritt. Og det var Marka-organisasjonene med på å akseptere. Også brukte man det et par-tre år, og rittene gikk i området der. [...] Men så begynte Bymiljøetaten, sikkert fordi Frøy søkte, å legge rittene til Haraløkka, selv om det står i flerbruksplanen at de skal gå fra Skullerud. Det de da også har gjort, er at de stadig vekk har skifta trasé. Jeg tror ikke det har vært samme trase et eneste år. Noen ganger har deler av traseen gått på samme sted, kanskje tre-fire år, og så har man flyttet den. En stund så gikk rittene over Garfangåsen, på andre siden av Elvåga. Så begynte det å komme mye klager på det fra brukerne, fordi at stien blei slitt, folk ble helt fortvila, og stien så til slutt ikke ut. Da hadde man forringet den stien. Det var ikke mange som brukte den, men det var en veldig populær og elsket sti, for de som liker å gå langt i Marka. Naturopplevelsen med å gå på den stien var da ganske forringet, og stien i seg sjøl, var blitt forringet for de som går til fots. I løpet av disse tre-fire årene. [...] For å gjøre en lang historie kort, man flytta rittet som hadde hovedtyngden rundt Skullerudstua i flerbruksplanen, til Haraløkka, tok i bruk mye av områdene der, dette er Nøklevannskogen, Ulsrudvannet, nærskogen til masse mennesker. Resultatet er at i det området så er det snart ikke en blåsti eller andre stier hvor det ikke har vært kjørt ritt, et, to, tre eller fire år (Representant for ØV, 2016).

Østmarkas Venner sendte et brev til Bymiljøetaten i Oslo kommune, datert 23. juni 2015, der de krever store endringer i etatens saksbehandling av terrengsykkelritt i Østmarka (Østmarkas Venner, 2015). I brevet viser foreningen til at gjennomføringen av Terrengsykkelrittet 30. mai 2015 påførte stiene i Østmarka store skader. Vedlagt ligger dokumentasjon på det de mener er manglende saksbehandling og krav til arrangørene. Det legges vekt på at dette har vært en gjentakende prosess over tid, og kritikken går ut på at kommunen ikke forvalter Marka på en tilfredsstillende måte ovenfor alle brukerne. Samtidig gir foreningen uttrykk for at etaten ikke tar konflikten på alvor, gjennom å tillate rittene å ødelegge deler av stinettverket. De ønsker videre en større involvering av øvrige brukerinteresser i spørsmålene om sykkelritt spesielt. Derfor stilles krav til kommunen om endring i prosessene, og en midlertidig stopp i tillatelsene til ritt. I brevet viser foreningen til at de har etterspurt innsyn i søknadsprosessene, og utilstrekkelig skriftlig dokumentasjon rundt saken fra kommunenes side (Østmarkas Venner, 2015). I intervjuet utdypes representanten dette som en viktig problemstillingen, og en grunn til brukerkonfliktene om terrengsykling:

Vi opplever det nok sånn at Bymiljøetaten, de tar ikke den rollen som de skulle tatt, med å ta hensyn til andre brukergrupper. Det gjelder ikke bare rittene, det

gjelder mange andre ting. De driver tiltaksorientert forvaltning. De ser på et og et tiltak, og en og en ting isolert, istedenfor å jobbe planmessig, holde på med planmessig forvaltning. Hadde de gjort det, så hadde de kanskje sett disse tingene på en annen måte, og sett at de avveier ikke brukerinteressene sånn som vi mener at de egentlig er satt til å gjøre. For de skal forvalte Marka vår på vegne av oss alle. Og hvis de tillater noe som har en ulempe for en annen brukergruppe, så skal de faktisk avveie det, og de skal høre på oss, og de skal også kunne dokumentere skriftlig hvordan de har vurdert våre interesser kontra interessen til de 850 som kjører rittet. Det er egentlig mye dette handler om, at de avveiningene gjør de ikke. De sier at de gjør det, men det er ikke synlig noe sted, fordi at det finnes ikke noe skriftlig, og det har ikke vært sendt ut til andre brukergrupper på høring. De tillater at blåstiene, som har vært brukt av markabrukerne i 50 år, blir gjort om til idrettsarena, for det er jo egentlig en idrettsarena den dagen. Uten at det har vært noen form for høring, eller brukermedvirkning, eller en vurdering av om dette har en ulempe for andre interesser (Representant for Østmarkas Venner, 2016).

Følgene av gjennomføringen av TSR tas også opp i intervjuet med Bymiljøetaten. I spørsmålet legges det vekt på at enkelte, blant annet privatpersoner og Østmarkas Venner, har uttalt at slitasjeskadene var store, og at stier har blitt ødelagt for framtida, mens andre igjen har nedtonet problemet, og fokusert på at naturen leges godt selv. Forskeren spør hvordan etaten oppfatter konsekvensen av slitasjen fra TSR 2015, og om skadene betraktes som store, i etterkant:

Nei. Sykkellarrangørene gikk også ut å gjorde noe, med en gang etter rittet. Og, noen steder kan man fortsatt se at det har vært syklet, men en god del av den traséen er det knapt mulig å se i dag. [...] Når det gjelder den befaringen i ettertid, så var vel egentlig holdningen at det kanskje ikke var så ille som det først ble fremstilt (Representant for BYM, 2015).

Befaringen det henvises til, var en gjennomgang av tilstanden i rittraséen omtrent 14 dager etter arrangementet. Med på dette var representanter for Markaorganisasjonene, og en artikkel ble skrevet på terrengsykkel.no i etterkant. Der uttaler en representant for arrangørklubben Frøy, at skadene i det store og hele var leget, eller i ferd med å bli leget, med noen unntaksvis partier på stiene som fortsatt var skadet (Meirik, 2015).

4.3.3 Økt sykkelmengde med rittene – Økt følelse av trengsel på stiene?

På den annen side arrangeres det ikke ritt ukentlig eller hver måned. Terrengsykkelrittet går siste helga i mai, hvert år. Østmarkrittet har blitt gjennomført to ganger, i 2013 og 2014. I 2015 kom ikke arrangøren til enighet med grunneiere, og i 2016 fantes det ikke kapasitet til å stable en arrangementskomité på beina (Østmarkrittet, 2016). Sommeren 2015 ble det også arrangert NM i rundbane på Grønmo, i regi av IF Frøy. Overordnet er

dette også et spørsmål om frekvens av rittene og informasjon til andre beboere. En konsekvens vil være at det foregår økt treningsaktivitet i ukene før ritt. Dette kan påvirke trengselen på stiene, hvis bruken av små stier intensiveres i nærområdene.

Sameien og Authen (2014) forteller om den psykologiske følelsen av trengsel, og siterer Myers (2012), som omtaler fenomenet *crowding*. Denne opplevelsen er avhengig av sosiale relasjoner i situasjoner man befinner seg i, og forventninger til situasjonen. I områder der man forventer å møte mange mennesker, vil opplevelsen av trengsel ikke nødvendigvis være like stor, for eksempel i forbindelse med knutepunkter i Marka. En økt tetthet av syklistene på nærområdestiene, vil kunne forstås som en kilde til opplevd trengsel. Funn i studien tilsier at *crowding* i stor grad er knyttet til knutepunkter i Marka, og til store utfartstidspunkter, i helger og på helligdager (Sameien og Authen, 2014). De som til daglig bruker stier i sitt nærområde, kan oppleve et økt trykk med sykling i tilknytning til ritt, og dette kan antas å skape en følelse av mer trengsel.

Etter flere gjennomføringer av ritt, der forholdene enkelte år har vært problematiske, har behovet for fremme nye løsninger meldt seg. OOFs representant forteller hvordan de ser for seg at rittene kan gjennomføres mer skånsomt:

Det har vært en filosofi at man skal holde tett om hvor løypa går, for å unngå trening i rittløypa. På arrangementsdagen i 2015 var det fryktelig vått, også ble det store slitasjeskader. I ettertid så man at det kanskje hadde vært best med en fast trase. Akkurat som på skirenn, eller på gateløp, så er det jo faste traseer. Holmenkollmarsjen er en trase, Birkebeineren er en trase, Oslo Marathon er en trase. Også kan man legge til rette denne traseen her, i samarbeid med Markaorganisasjonene og arrangører. Og en konsekvens vil være at vi må regne med at det periodevis kan være litt bløtt og vått, etter at rittet har gått (Representant for OOF, 2016).

4.4 Flerbruk og naturvern, interesse- og identitetskonflikt?

Innholdet i denne oppgaven har en klar referanse til begrepene bruk og vern av naturen, og forholdet mellom de to. Står disse i motsetning til hverandre i sammenheng med konflikten rundt sykling i Marka? På en side står markaloven for både flerbruk og naturvern, og setter rammer for at disse kan forenes og at hensynet disse imellom skal avveies. Representant for OOF tar opp et interessant perspektiv om sykkel som utgangspunkt for ulike identiteter i friluftslivet:

Det er et politisk oppdrag å få folk ut i Marka. Og da er det to grupper som kanskje kan stå litt opp mot hverandre, og det er yngre og eldre. Det er politikk på nasjonalt- og lokalt plan. Med tanke på folkehelse, så må vi få folk ut. Her er sykling noe som kanskje appellerer til de litt yngre. Jeg tror at man må erkjenne at det såkalte enkle friluftslivet, det å gå på tur i Marka, å se på blomster og så videre, at man nå også har andre muligheter. På en måte også etterspør litt mer fart og spenning. Og det må vi bare ta innover oss. Da vil sykkelene være et element av det (Representant for OOF, 2016).

Sykling i Marka er ikke noe nytt. Men stisykling kan sees som en moderne aktivitet, som kan oppleves å slite med å bli akseptert og tatt inn under andre gruppers og interessers vinger. Forskeren tar opp spørsmålet med en av syklistene om hva som kan ligge i motstanden mot å akseptere sykling i Marka fullt ut, og hva denne delen av konflikten kan innebære. Handler det om at sykling ikke sees som en «høyverdig» form for friluftsliv, sammenlignet med mer tradisjonelle aktiviteter?

Jeg tror i alle fall at det er for enkelt å se dette bare objektivt målbart, bare at det er antallet syklistene og hvor det konkret sykles, som skaper motstand. Det er på veldig mange nivåer dette her. Og har veldig mye å gjøre med holdninger til hva man er vant til. Det er mye konservatisme ute og går, at alt som er nytt og uprøvd, det er man liksom i utgangspunktet kritiske til, og så bruker man da argumentene man kjenner, for å argumentere mot noe man nærmest ikke vet hva er. For du har jo dette «før-var-prinsippet», som jeg synes blir trukket veldig langt. Kanskje dette kan gi en skade på en eller annen fredet art, eller kanskje det forstyrrer dyrelivet. Man vet ikke, men for sikkerhets skyld. Hvor langt skal du trekke det, og samtidig skal man ha et flerbruk og verne Marka også for idrett, jeg føler at det dras noe langt (Representant for SKP1, 2015).

Disse to uttalelsene underbygger synspunktet om at det også er identitetsspørsmål i interessekonfliktene knyttet til terrengsykling. Tordsson (2010) skriver at for å forstå slike konflikter, må situasjonene sees ut i fra de kulturelle konstruksjonene som ligger bak, og i hvilken kontekst de står i. Aktiviteter i friluftslivet preges av oppfatninger om hva naturen er, hvordan den bør brukes, og hva som hører hjemme i den. Forskjellige syn på dette beskriver friluftslivet som et kulturelt fenomen. I Marka får syklinga en egen mening gjennom en sosial og kulturell kontekst, etablert av syklistene selv. Dette skjer både uavhengig av andres syn og meninger, men møtes også på stiene og veiene i Marka. I følge Tordsson (2010) framhever dette syklinga som et kulturskapt fenomen i friluftslivet, der konflikter kan oppstå mellom kryssende interesser.

Det reiser seg videre et spørsmål om hva identitetskonflikten går ut på i et praktisk møte. Flemsæter et al., (2011; 2014) beskriver her to parallelle sider av friluftslivet, det

tradisjonelle og det som preges av trender. Pedersen (1999) beskriver dette som interessemotsetninger mellom det tradisjonelle og moderniteten. Betragtninger kan tilsi at det tradisjonelle står i strid med det moderne i sykkeldebatten. Tidligere i kapitlet beskrev flere informanter terrengsyklingen. I lys av dette kan sykkelene representere både tradisjonelle verdier, men også mer moderne former for friluftsliv. Dette stiller spørsmålet om det trengs en dypere forståelse av konflikten for å kunne besvares.

Et av disse spørsmålene er hva enkelt friluftsliv er? Handler det om tradisjonelle aktiviteter, eller skilles det fra mer moderne trender, som gjerne oppfattes å handle om et stort utstyrsfokus og en stor grad av selvrealisering gjennom fart, spenning og konkurranse. Kan sykling betraktes som en motpol til det enkle friluftslivet, en distansering fra naturen og med det skape en identitetskonflikt med tradisjonelle verdier? Eller bør sykling også en del av dette enkelt friluftsliv, som handler om rekreasjon og naturopplevelse. Synet vil avhenge av de kulturelle brillene vi tar på oss (Tordsson, 2010). Perspektivet bringer fram synspunkter på rundt aktiviteten sykling i Marka. Representant for SKP1 sier det slik:

Jeg er opptatt av, og står for det som et syn, at Marka er vernet gjennom markaloven med tre likestilte formål. Det er naturopplevelse, friluftsliv og idrett. Og da kommer vi inn på de grunnleggende konfliktene, eller motsetningsforholdene mellom de ulike markainteressene. De som tok initiativet til markaloven og, som representerer naturvernet i veldig stor grad, de har en tendens til å avgrense seg i forhold til idretten. Etter deres ønske skulle ikke idretten vært med i markalovgivningen. Det var først etter intens jobbing fra idrettens side at dette ble tatt inn, og ble vedtatt slik som markaloven gjelder. Etter mitt syn har de [initiativtakerne til markaloven] aldri helt akseptert dette. Man kommer stadig tilbake til at idretten skal skyves til side, eller at man ikke har akseptert konsekvensene av hva vedtaket er, at man må gi plass også til idretten, enten det er anlegg, aktivitet eller sykkelritt, eller annet. Og at det stadig kommer opp forslag om verning, der man tar en omkamp på forholdet til idretten. Nå vil vel ikke de underskrive på den vurderingen, men man kan sitte med en sånn følelse at det er slik de tenker. Og det har litt å gjøre med hvilke premisser markadebatten foregår på, at det som normativt sett er bra, er naturvern og naturopplevelse, og når det gjelder friluftslivet, så er det det tradisjonelle og den enkle, som ikke krever tilrettelegging som er bra. Mens da det aktive friluftslivet, blir sett på som et fremmedelement og en forstyrrelse (Representant for SKP1, 2015).

Sykling er en aktivitet som har tradisjoner i Marka, men som også stadig er i endring. SKP1 representanten legger vekt på at bruksområdet for sykling har utvidet seg. Sykkelen har gått fra å være et transportmiddel, til i stor grad å være forbeholdt rekreasjon og idrett. Syklingen har en skiftende form, og kan inneha mange ulike

aspekter. En radikal utvikling av utstyret har gjort det mulig å sykle på nye steder i naturen, på en måte som gjør aktiviteten tilgjengelig for flere (Dervo et al., 2014). Med en fulldempet sykkel, med kraftige dekk, vil man kunne sykle på alt fra grus til bart fjell, og sykkelteknisk krevende stier, uten at anstrengelsen på en relativt lettvektig sykkel er enorm. Dette var ikke tilfellet på en slik måte for en del år siden.

My handler om *det enkle friluftslivet*. Hva som ligger i begrepet er gjenstand for diskusjon. Forskerens tolkning er at i debatten om sykling kan det enkle friluftslivet lett bli betegnet utelukkende med tradisjonelle aktiviteter, som fotturer, sinking av sopp og bær eller bålpyring. Dette har en tendens til å bli satt opp mot moderne aktiviteter, som benytter moderne utstyr eller er knyttet til såkalt «fart og spenning». På denne måten kan sykling uttrykkes og oppfattes som et fremmedelement i naturen.

4.4.1 Sykling som fremmedelement

Østmarkas Venner utdyper hvordan stisyklinga kan påvirke andre brukergrupper, gjennom tilbakemeldinger de har fått fra medlemmer eller andre brukere av Østmarka:

Det med stisykling er veldig sammensatt. Det er flere ting, det går på det med slitasje, og der står jo ord mot ord. Det går på at folk synes at det å møte en sykkel på en sti, det er litt sånn fremmedelement. Det er mer lyder, du hører lyd fra bremses, kanskje fra en bjelle, hvor du er vant til å gå på en blåsti for deg sjøl, eller bare en vanlig sti, og plutselig så skvetter du til av at det er noe som bremses opp bak deg. Føler at den freden blir litt borte, det er i hvert fall det folk forklarer (Representant for ØV, 2016).

Perspektivet om hva som er fremmed og forstyrrende, og hva som ikke oppfattes å være det, er viktig. En av representantene for sykkelprosjektet legger vekt på at det i flerbruket i Marka bør være rom for flere syn, aktiviteter og tilnæringer:

Naturvernerne, da mener jeg Naturvernforbundet, som fanebærer for det, og noen av venneforeningene, antyder at markaverket ikke er godt nok, så da må man verne noe ekstra, på forskjellige vernnivåer. Og det er greit nok, men jeg tror også at det grunnleggende her er at det er ulike syn på natur og friluftsliv, og holdningene i bunn. Jeg etterlyser litt den mer liberalistiske holdningen, «Kardemommeloven», «man skal ikke plage andre, man skal være grei og snill, og for øvrig kan man gjøre som man vil». At, OK, jeg liker ikke å sykle selv, jeg liker heller ikke å løpe med neonfargede plagg og ha musikk på øret, for jeg vil heller gå med kaffelars, tenne bål og høre på fuglelivet. Men at noen vil sykle og andre jogge, trenger ikke å utelukke eller ødelegge for den som vil vandre på sin måte. Marka er stor og det bør være plass til alle. Og vi står sammen om de store konfliktene, som nedbygging og ødelegging av Marka. Diskusjonene om forskjellig bruk eller tilrettelegging, er i det store bildet små konflikter man får

overlate til organisasjonene og myndighetene, og finne løsninger gjennom dialog, det mener jeg er fullt mulig (Representant for SKP1, 2015).

En tolkning av en restriktiv holdning til terrengsykling, kan komme av at aktiviteten er i endring. Spesielt stisykling er blitt populært, gjerne i områder som før har vært brukt kun av gående. Østmarkas Venner har stadig blitt beskyldt for å være motstandere av terrengsykling. Foreningen har vært kritisk til gjennomføring av ritt i Østmarka, men ikke uttalt at de ønsker syklistene bort fra Marka. Dette er et argument de i enkelte sammenhenger blir tillagt, blant annet på sosiale medier. I analysen av tekstene fra Facebook, har en slik påstand stadig dukket opp. En tolkning kan være at meningsbærende nyanser ikke blir reflektert rundt fra de som fremsetter dette synet. Foreningen gir videre et uttrykk for utfordringer med stisyklinga, og et eksempel er «inntoget» som er gjort på stiene på Skullerud, der turgåerne gjerne har vært alene:

Østmarkas Venner hadde den prinsipielle holdningen at man kunne hatt egne stier for terrengsykling, så kunne blåstiene vært for oss andre. Det fikk vi ikke noe gjennomslag for. Vi har hele tida ment at disse rittene burde gå på egne traseer. Men at det skal være eksklusivt sånn at ikke andre kan bruke de og vise versa, det har vel aldri vært intensjonen, hverken fra dem eller oss. Men det har vært snakk om at man kanskje kunne lede noe av trafikken, og ikke minst rittene inn på stier som ikke brukes så mye av andre. Og det synes vi har vært en god ide. Det vi er litt bekymra for nå, er at det er masse stier i Skullerudområdet, som ikke er merka, stier som folk har brukt i alle år. Det vi har fått reaksjoner på nå, er at Pioneren går dels på egne stier som de har laget selv, og så går den dels på mindre stier som har vært brukt av andre. Litt reaksjoner fra folk har det nok vært for å si det litt tabloid: Først har de ødelagt blåstiene våre, så begynner vi å trekke inn på småstiene, som vi også har brukt i alle år. Så får de tillatelse til Pioneren, og så gjør den at de er i stand til å sykle på disse stiene, som ikke er merka, hvor vi har søkt fred og ro. Det er litt sånn de reaksjonene vi har fått nå i løpet av høsten (Representant for ØV, 2016).

Representanten til OOF bringer fram et viktig poeng i debatten om syklingas plass, og legger til grunn et perspektiv der alle ønskes ut i Marka, på tross av reelle konflikter. Utfordringer knyttet til folkehelse, inaktivt arbeid og holdninger som skaper motsetninger mellom brukergrupper, kan ødelegge for en felles forståelse om at bruk av Marka er viktig. Representanten utdyper forskjellen mellom hva som er et virkelig problem, eller en personlig oppfatning som kan konstruere et problem:

Jeg det tror er viktig at alle har det fokuset på å skille mellom hva som er et problem og hva vi ikke liker. Er det et problem å møte en syklist på en sti? Eller er det det at du ikke liker det? Jeg må si til meg sjøl hver dag, at jeg må ikke blande de begrepene. Det er et problem hvis folk kjører i stykker stien, men det

er ikke et problem at du møter noen på en sti, på sykkel. Og det opplever jeg litt i denne sammenhengen, at noen liker ikke å møte en syklist. Det mener jeg er en utfordring vi har. Vi kan ikke innrette Marka etter hva vi ikke liker. [...] Det er kanskje kontroversielt, men jeg ønsker å være tydelig. Vi må tåle å se andre mennesker helt inntil, i nærområdene i Marka (Representant for OOF, 2016).

4.4.2 Vern av Marka – En utfordring for syklistene?

Et gjentagende spørsmål som dukker opp i debatten om sykling i Marka, er tanken om å forby terrengsykling. Her er det delte meninger om hva et forbud mot sykling vil innebære, og hva konsekvensene kan medføre. Jeg tror det er viktig å se dette overordnet. Bakgrunnen for eventuelle vedtak må begrunnes, og forbudene må bli overholdt i praksis. Det er et drastisk tiltak å enkeltvis stenge ute brukergrupper fra deler av Marka. «*Ligger det noe hensiktsmessig i å forby sykling i enkelte områder?*»:

Hvis det er slik at det er noen naturarter, enten at det er vernet noen spesielle naturmiljøer eller biotoper eller dyreliv som forstyrres av sykling, og det kan dokumenteres, så må vi akseptere det. Det kan også være spesielle nærområder med vei som er tilrettelagt for handicappede eller rett og slett, relativt smal vei med veldig mange, det er barn og eldre som går på tur, og at den er forbudt for sykling, for eksempel rundt Sognsvann. Den typen unntak synes jeg er helt greit. Vel og merke hvis det har vært en dialog, og man finner at det er alternativer for syklende. For man kan oppleve med en del av verneforslagene som har kommet opp, at det var ingen som hadde stilt seg spørsmålet «hva betyr dette for syklistene?», altså fantes det alternativer? (Representant for SKP1, 2015).

Representanten for SKP1 trekker fram viktigheten av at den gruppen forbudet gjelder spesielt, har fått være med og stilt seg bak et eventuelt verneforslag. Denne dialogen anses viktig for en felles forståelse av hvordan tiltak bør gjøres for en bedre, men også rettferdig forvaltning. Informanten forklarer videre et eksempel fra et verneforslag som kunne tenkes å skape store følger for syklistenes muligheter til å bruke Marka:

Det ble argumentert med at det var en bitteliten snipp av Marka som skulle vernes, og forbys for sykling. Syklistene var ikke spurt, og konsekvensene var ikke vurdert. Konsekvensene av noen av verneforslagene var jo at det ble skapt effektive barrierer mot sykling over store områder. Marka, hva er det? Jo det er vann, myrer og åser. Et bittelite verneområde i et markalandskap vil bety at du egentlig har hindret alle muligheter for å komme gjennom Marka på sykkel. Og den tankegangen, hvis den fikk lov til å bli normen for vern, at man gjør det uten dialog og uten å vurdere konsekvensene for aktivt friluftsliv, den vekket oss opp. Og var bakgrunnen for at lokallaget av NOTS i Oslo og omegn ble dannet. Det var tilbake til forbudssaken i 2010. Og som jeg føler vi ble forstått på, det ble jo ikke vedtatt (Representant for SKP1, 2015).

Flere av informantene ser utfordringer med forbud som ekskluderer brukerinteresser i Marka. Bymiljøetatens representant problematiserer den praktiske betydningen som kan oppstå ved å vedta forbud mot sykling:

Vi ønsker i utgangspunktet minst mulig forbud i Marka. Forbud viser seg ofte å lage mer konflikter enn de løser. Et typisk eksempel er stien rundt Sognsvann, hvor det er satt opp skilt om sykkelforbud. Vi får da en tilbakemelding av en far som har vært på tur med sin kone og sin 5 år gamle sønn. Sønnen har syklet, også har de blitt stoppet av andre brukere og skjelt huden full, på bakgrunn av sykkelforbudet. Noen forbud blir strukket for langt andre veien. Vår erfaring med å gå inn å lage den type forbud er dårlig. Bruken av Marka blir styrt av Friluftsløven, og den gir veldig store friheter, men den pålegger også hver enkelt bruker å ta et ansvar for å vise hensyn til andre (Representant for BYM, 2015).

Bymiljøetaten har et klart standpunkt. Forbud generelt bør unngås, blant annet fordi forbud i seg selv kan skape konflikter. Et forbud medfører å innskrenke en viss grad av frihet for enkelte eller flere interesser for å sikre dette. Forskerens forståelse er at behandling av flerbruker handler om et felles ansvar. Samtidig ligger det i dette felles ansvaret at hver og en tar sin nødvendige del av hensynet. En inndeling i egne «soner» og eksklusiv bruksrett til en sti, kan også by på utfordringer. Representanten utdyper:

Hver enkelt bruker må ha en høy terskel for at det kan være andre som ønsker å bruke Marka på en annen måte enn de selv. Det må være en viss raushet knyttet til Marka. Hvis vi ikke har det, så vil det alltid være problemer. Nå har vi fått denne sykkeltraséen, men vi har også vært veldig nøye med å presisere at det er en sti hvor det er lov å sykle, det er ikke en sykkelsti. Forskjellen på det er at dette ikke er en eksklusiv sti som bare syklistene skal bruke. Alle andre skal også kunne bruke den. Vi har ikke egne traséer for alle typer aktiviteter, for det er heller ikke mulig å bygge opp. Hvis vi sier at dette er en trasé forbeholdt syklistene, så vil syklisten kunne si at nå har vi endelig fått vår egen trasé, nå kan vi sykle så fort vi vil. Hva da med barnefamilien som er på bærtur, og et av barna setter seg i stien, og det kommer en mann på 100 kilo og sykler rett på. Da må den stien egentlig gjerdes inn da. Så det er veldig viktig at det ikke er en eksklusiv bruksrett, og alle har et individuelt ansvar når de er i Marka. Og den som har størst energi, har også det største ansvaret. Energi er da vekt ganger fart. Meningen er å prøve og gjøre den så attraktiv at flest mulig sykler der, men at de fortsatt har akkurat de samme plikter og rettigheter som alle andre markabrukere, til å ta hensyn til andre (Representant for BYM, 2015).

En videre konsekvens av eventuelle forbud mot sykling, dreier seg om forbudene vil bli overholdt. Her kan det tenkes at forbud som virker urimelige vil ha en lavere terskel for å brytes, og med det oppfattes som unødvendige restriksjoner. Samtidig er det et viktig poeng at bruken av Marka ikke blir gjort for komplisert. Et styrke i den norske friluftslivskulturen, er mulighetene for enkelt å fritt og ferdes i utmark generelt, som

friluftsløven legger opp til. Dersom dette oppstykket i mange lokale bestemmelser, vil det komplisere den daglige bruken til mange. Representant for Bymiljøetaten utdyper problematiske sider ved slike forbud:

Hvis man tenker tanken på å skulle forby sykling, hvordan skal det håndheves? Hvem skal påse det? Hvor mye ressurser skal det brukes i å følge opp at folk skal sykle der, og ikke der? Hvor mye skilt skal man sette opp med grenser, for her er det et område som er forbudt å sykle? Det er masse problematikk knyttet til den type forbud. Og vi mener at det veldig komplisert å skulle gjennomføre den type forbud (Representant for Bymiljøetaten, 2015).

Lovverket, gjennom friluftsløven og markaloven, sikrer grunnlaget for allmenn bruk av marka, der det overordnede målet er «friluftsliv for alle» (Friluftsløven, §2, 1957; Markaloven, §1, 2009). Sykling reguleres også av dette, og tillates som en av flere aktiviteter i naturen, under plikter om hensynsfull ferdsel. Dette kan sees som en del av brukerperspektivet, og går ut på at Marka er til for å brukes til gode formål, på måter som gjør at den ikke *forbrukes*. Forbud mot sykling kan vurderes i noen områder av Marka. Representant for OOF er likevel skeptisk til å forby sykling på et generelt plan:

Vi har et klart standpunkt her. Selv om man ønsker å tilrettelegge for sykling et sted, så er vi veldig tydelige på at vi ikke ønsker å forby det noen andre steder. Vi tror at det er uklokt. [...] Hvis det blir veldig mye restriksjoner ute i Marka, så tror vi at det blir lite trivelig å være på tur. Men hvis bruken blir veldig mye større, og konfliktene tar seg opp, så kan det hende at på noen steder, enkelte dager, kan det komme restriksjoner. Kanskje strekningen fra Sognsvann til Ullevålseter, på lørdager og søndager mellom 10 og 15, så sykles det ikke der. Og det er sånne ting vi jobber med å løse, ved informasjonskampanjer og holdningskampanjer. For eksempel «Sykle med huet» og det ulike organisasjonene legger ut på nett (Representant for OOF, 2016).

Bærekraftig flerbruk innebærer at alle forholder seg til friluftsløven. Det kan knyttes spørsmål til hvordan det tolkes av ulike brukergrupper. Syklistene ser også en utfordring i eget miljø. Forskeren spør om syklistene bidrar med slitasje, eller unødig framferd:

Jeg opplever vel at det er en grunn til å være selvkritisk innad i miljøet. Det er mange syklistene, som til tross for stivettregler og holdningskampanjer ikke tar nok hensyn. Men også ute i stisykkelmiljøet. Det sies at man ikke skal breddeutvide, og holde seg på stien, men en del folk forholder seg ikke til det! [...] Sykkelorganisasjoner og interesseorganisasjoner har en jobb å gjøre med holdningsarbeidet. Prøve å få folk til å velge de tørre stiene og kanskje holde seg hjemme når det er som bløtest, og i hvert fall velge trasé med omhu. Det er et kontinuerlig holdningsarbeid som må til, for det går ikke direkte gjennom, alle steder (Representant for SKP1, 2015).

5. Sykkelforum og konfliktløsning

Tematikken om sykling i Marka har skapt et behov for å imøtekomme utfordringene. Dette er forsøkt gjort gjennom SKP. I dette kapitlet beskrives, drøftes og analyseres det tidlige organisasjonsarbeidet, den formelle behandlingen av SKP, og hvordan aktørene som har blitt intervjuet erfarer at prosessen rundt dette har fungert. I tillegg spør jeg hvordan media kan påvirke konflikten om sykling. Hensikten med kapitlet er å drøfte spørsmål to i problemstillingen: *Hvordan oppfatter ulike parter med tilknytning til Marka at prosessen med Skullerudprosjektet har foregått?*

5.1 Skullerudprosjektet skapes

Skullerudprosjektet ble til i et forsøk på å skape konfliktløsning og forsoning mellom brukerinteresser, og er fortsatt en pågående prosess når denne oppgaven skrives. Prosessen blir i denne oppgaven presentert i to kapitler. Kapittel 5 omfatter forarbeidet til det praktiske prosjektet, der det formelle organisasjonsarbeidet som ble ledet av OOF, endte i en søknad til Oslo kommune om et praktisk tilretteleggingstiltak for stisykling. I kapittel 6 diskuteres selve stibyggerprosessen, og praktiske implikasjoner rundt stibyggerarbeidet etter at Oslo kommune hadde fattet positivt vedtak til søknaden.

I løpet av de senere årene har sykling i Marka utviklet seg som en viktig sak, og en omfattende og ofte følelsesladet debatt der mange enkeltpersoner og representanter for organisasjoner deltar. Engasjementet rundt bruk og vern av Marka er sterkt, og problemstillinger som utviklet seg over tid har medført sterke offentlige personangrep (Lund, 2015a; Michalsen, Kunze Juul Dam & Aas, 2015a; Lund, 2015b; Kunze Juul Dam, Aas & Michaelsen, 2015b; Lund 2015c), sabotasje i forbindelse med sykkelritt (Løken, 2011a; Løken, 2011b), men også en debatt om hvordan Marka ønskes forvaltet (Arneberg, 2015). Den tilspissede situasjonen har skapt behov for dialog, forsøk på å finne forsonende praktiske løsninger og utvikle mer kunnskap om effekter av ulike ferdselsformer. Sentralt står slitasje på naturgrunnet, og hva natur og aktivitet betyr for de som deltar og engasjerer seg i debattene. NOTS sentralt forteller fra en samling i terrengsykkelforeningen IMBA Europa våren 2016, at terrengsyklistene i Norge deler utfordringer med andre land i Europa (NOTS, 2016). På samlingen ble saker om sykkelrestriksjoner, brukerkonflikter og økt erosjon på stier som følge av økt bruk tatt opp. Ulike løsninger ble lagt fram og diskutert, og NOTS forteller om en stor grad av

tilrettelegging og vedlikehold som en vanlig praksis på stier i mange land.

Organisasjonen ser for seg at disse strømmingene vil komme til Norge i tida framover.

Det er all grunn til å tro at problemstillingene vil bli mer aktuelle i framtida.

5.1.1 Arbeidsgruppa og Sykkelforumet

Skullerudprosjektet har røtter i denne pågående debatten om sykling i Marka. OOF tok etter hvert tak i denne debatten, etter at utfordringene knyttet til sykling fortonet seg som et reelt problem. I 2012 ble det på et styremøte satt ned en arbeidsgruppe, som skulle jobbe med konflikter og løsninger rundt sykling i Marka (OOF, 2014). Gruppa fikk navnet Arbeidsgruppa for sykling i Marka. En av SKPs representanter beskriver kjerneområdet for arbeidsgruppa og videre arbeid som medfulgte:

I Oslo og Omland Friluftsråd så var det over tid, flere som var opptatt av konflikter rundt sykling. Med bakgrunn i dette ble det i Friluftsrådet tatt initiativ til å sette ned en arbeidsgruppe. Utgangspunktet var at denne skulle se på hva som var de reelle konfliktene, og hva som var mulighetene for å redusere eller løse disse konfliktene. Som et resultat av det, så vi et behov for å ha et kontaktforum. Så da ble Forumet for sykling i Marka etablert. Etter hensikten med forumet, skulle det være mulig for de ulike markainteressene og sykkelsiden, representert ved sykkelklubber og sykkelkretsen, å diskutere dette med sykkelritt i Marka. Et slags hørings- og drøftingsorgan, som kunne støtte Oslo Kommune og andre grunneiere, i tillegg til arrangører av sykkelritt, for å komme med synspunkter på planlegging og gjennomføring av ritt. Og at kommunen hadde dette som støtte for å behandle rittene, som stor grunneier og forvalter av Oslomarka (Representant for SKP1, 2015).

Arbeidsgruppa virket fra og med utgangen av 2012, og ble satt ned med følgende mandat etter styrevedtaket i OOF:

OOF oppretter en arbeidsgruppe bestående av representanter for DNT Oslo og Omegn, Østmarkas Venner, Lillomarkas Venner, Naturvernforbundet Oslo og Akershus (NOA), Skiforeningen, Bærum Natur- og Friluftsråd, Oslo Cyklekrets, Norsk Organisasjons for Terrengsykling (NOTS) Oslo og Omegn og IF Frøy.

Mandatet vil være å belyse alle sider av sykling i Marka så som sykling på veier og stier, organisert og uorganisert, sommer som vinter, samt sykkelritt. Målsettingen er å minimalisere brukerkonfliktene, hensynta utfordringene ved slitasje på stier og løyper, og finne fram til gode «kjøreregler» for alle som ferdes i Marka (OOF, 2014, s. 2).

Arbeidsgruppa jobbet med problemstillingene fram til 2014, og utarbeid i den forbindelse en rapport, som beskrev arbeidet, utfordringene, tiltak og forslag til

løsninger på utfordringene og veien videre. Rapporten framhever en utvikling i friluftslivet, der terrengsykling typisk er en aktivitet som representerer et mer moderne og utstyrspreget friluftsliv (OOF, 2014). Ofte møter nye brukergrupper det tradisjonelle i friluftslivet rundt det samme målet; å oppnå fred og ro og søke naturopplevelser. Arbeidsgruppa legger vekt på å ivareta en god tradisjon i friluftslivet, og bygge videre på de verdier som ligger til grunn i norsk sammenheng. Dette bør skje ved at alle viser nødvendig hensyn, og at unødige restriksjoner på bruk og ferdsel unngås, da dette gjerne skaper nye konflikter. Samtidig viser en intensivt bruk av nærmarka i Oslo at tiltak er nødvendig for å forebygge og redusere brukerkonflikter. Videre stadfester rapporten at konfliktene med terrengsykling i stor utstrekning foregår i nærområdene til Østmarka spesielt, og rundt Sognsvann (OOF, 2014).

Arbeidsgruppas rapport vektlegger at flerbruksutfordringene ikke er løst, til tross for et konstruktivt samarbeid. På bakgrunn av dette presiserte gruppa viktigheten av å iverksette de foreslåtte tiltakene (OOF, 2014). Behovet for videre dialog førte til at arbeidsgruppas innsats ble videreført, og Forumet for sykling i Marka (heretter Sykkelforumet) ble opprettet som et drøftingsorgan i regi av OOF. Sykkelforumet ble representert med de samme organisasjonene som var med i arbeidsgruppa, som beskrevet i intervjuet med representanten for SKP1. Strukturen i organisasjonsarbeidet gikk fra å være en midlertidig arbeidsgruppe, til et nåværende permanent forum, med de samme aktørene underveis. OOF har hele tiden ledet arbeidet, og Sykkelforumet kan beskrives som et rådgivende organ knyttet til sykkeldebatten, under OOF.

Opprettelsen av Sykkelforumet er et uttrykk for stort engasjement om sykling som aktivitet i Marka. Rapporten fra arbeidsgruppa peker på at det har vært knyttet utfordringer spesielt til sykling på grusveier og i forbindelse med rittsykling på sti, og trening i forbindelse med disse rittene (OOF, 2014). Dette faller sammen med det informantene i mitt studie uttrykker, som ble presentert i forrige kapittel. I hovedsak virker dette å være knyttet til bruk av stier og grusveier, som er de stedene det er lov å sykle i Marka, etter friluftslovens §2 (Friluftsloven, §2, 1957). Et av tiltakene som arbeidsgruppa foreslo, var et tilretteleggingsprosjekt for stisykling. Hensikten var å forsøke og dempe konfliktene med stisykling, og å bidra til å gi syklistene et tilbud. Dette skulle bestå av tilrettelagt sti, som også turgåere og andre brukere kunne akseptere og benytte. Ideen ble videreført av NOTS, og fikk navnet Skullerudprosjektet.

Oslo kommune er grunneier i store deler av Østmarka, der mye av problematikken har funnet sted. Kommunens rolle er av stor betydning for å sikre allmennhetens tilgang til Marka. For å kunne gjennomføre et tilretteleggingsprosjekt var det nødvendig med en godkjenning fra grunneier, og dermed en involvering av kommunen. Oslo kommunes rolle er forvaltet gjennom Bymiljøetaten. Bymiljøetatens representanter uttaler hvordan de har oppfattet arbeidet i forkant av SKP:

Vi ga tillatelse til Skullerudprosjektet før det ble satt i gang. Dette har jo vært en lang prosess med markaorganisasjonene. Det resulterte i at NOTS fikk tillatelse til å starte opp prosjektet. Og senest før dette, var det et møte med alle markaorganisasjonene og sykkelorganisasjonene, i januar-februar 2015, hvor planene ble gjennomgått og hvor det for så vidt var forståelse for at det var verdt å i alle fall prøve et sånt prosjekt (Representant for Bymiljøetaten, 2015).

På spørsmål fra forskeren om Bymiljøetaten har deltatt i møter i Sykkelforumet svarer etatens representant bekreftende: «Vi har vært med på en del møter, men vi har ikke vært medlemmer der. [...] Men vi har hatt en god dialog med dem» (Representant for Bymiljøetaten, 2015).

5.1.2 Skullerudprosjektets plass i Sykkelforumet

Forarbeidet til prosjektet har foregått på et formelt organisasjonsnivå. Noen av informantene uttrykker at det har vært en god dialog om prosjektet i Sykkelforumet. Det gis fra disse uttrykk for at de ulike organisasjonene med interesser i Marka har hatt anledning til å komme med innspill og forslag, og fremme sitt syn på saken.

Samarbeidet har virket konstruktivt, og organisasjonene ser ut til å ha stilt seg samlet bak forslaget om et tilretteleggingsprosjekt. Hvorvidt SKP er diskutert i mer detaljerte former, har ikke alltid kommet fram, og det knyttes noe uenighet til dette. Østmarkas Venners representant savner en mer grundig gjennomgang av prosjektet i forkant:

I forhold til prosessen med SKP har det nok vært markedsført fra NOTS at dette var noe som har vært diskutert i detalj i Sykkelforumet, og ellers også, men jeg synes det er å trekke det litt for langt. Det var diskusjoner i Sykkelforumet om at man burde hatt noen dedikerte løyper for terrengsyklister, men prosjektet i seg sjøl ble vel ikke presentert før i et møte som Bymiljøetaten kalte inn til, i begynnelsen av januar 2015. Da var det to temaer på dagsorden, det ene var TSR 2015. Frøy presenterte kart over det, også presenterte NOTS sine planer for Pioneren. Vi hadde to representanter på det møtet, og vi synes det var mye positivt i det NOTS presenterte, spesielt at de så for seg å bruke stedegne materialer, både trær og stein. Men vi ikke kunne ta stilling til selve traséen, fordi den blei presentert på et kart som var nesten uleselig. Uten at man kunne se hvor det gikk blåstier, hvor det gikk skiløyper, og vurdere det i forhold til

andre ting. Det var en del kobling opp mot at dette skulle brukes i forbindelse med rittet. Vi tok opp på møtet, at man burde prøve å se dette i sammenheng med at det er noen blåstier som begynner å bli såpass ødelagt at de kan egentlig «ofres», og så kunne vi fått noen nye blåstier, DNT OO var også til stede på møtet. Vi mente at man kunne sett disse tingene i en helhetlig sammenheng, og fått en god plan ut av dette (Representant for ØV, 2016).

Representanten for Østmarkas Venner nyanserer med utsagnet deres syn på hvordan prosessen har vært. Deltajelene rundt Skullerudprosjektet har etter deres syn ikke vært diskutert i sykkelforumet, og en tolkning er at de gjerne skulle ønske det var gjort. De uttrykker at de savner en større involvering, slik at planleggingen og lokaliseringen av hvor stien skulle gå, og ulike løsninger for tilretteleggingen kunne vært diskutert med flere brukere av området. Østmarkas Venner setter dette i sammenheng med manglende planlegging av rittene, og en helhetlig plan for stisykling. En av representantene for SKP legger derimot vekt på at prosessen har vært grei:

Jeg har inntrykk av at i sykkelforumet så ble alle hørt, eller alle fikk muligheten til å komme til ordet. Det står i sykkelrapporten, at noen, Naturvernforbundet tror jeg, forholdt seg litt mer reservert. Jeg tror vel konklusjonen var på en måte at det samsvarte ganske bra med en demokratisk sammensetning av synspunkt. Vi har ganske brei støtte fra mange av de som er med i forumet. Det er noen litt smale interesser, som jeg opplever er kritiske (Representant for SKP2, 2015).

Sykkelprosjektets representant legger til grunn at det har vært en form for dialog i sykkelforumet. Med bakgrunn i de ulike representantenes syn på behandlingen av prosjektet, kan det synes som SKP har vært fremmet som et forslag i sykkelforumet, og blitt istemt som et godt initiativ. Det kommer også fram at prosjektet ikke har blitt diskutert i detalj, og at dette kunne vært ønsket i større grad.

Spørsmålet om informasjon og medvirkning i forkant av prosjektstarten kan belyses på flere måter. Slik forskeren tolker poenget til Østmarkas Venner, trekker de fram synspunkter rundt prosessen som kunne gjort at stibyggingen hadde vært bedre informert, særlig ovenfor de som ikke kjente til dette. Poenget med større brukermedvirkning handler om at innspill kunne vært gjort i større grad i forarbeidet, dersom det hadde vært lagt opp til dette på forhånd. Østmarkas Venner mener dette kunne redusert noe av konflikten som har oppstått i et overordnet perspektiv, og gjort øvrige brukere oppmerksomme på SKP i Østmarka:

Etter møtet hos Bymiljøetaten i januar 2015, hørte vi ikke noe mer før de var i gang med jobben. Det begynte å komme inn en del meldinger fra folk, både på godt og vondt. Både fra medlemmer og ikke-medlemmer. Det var nok en del som reagerte, og det handler litt om at det var dårlig informasjon. Folk reagerer når de kommer ut i Marka, og ser plutselig at noen holder på, og tror at de tar seg til rette. Vi hørte ikke noe før vi så brevet hvor NOTS hadde fått tillatelse fra Bymiljøetaten, for den la de ut på sine nettsider (Representant for ØV, 2016).

Kommunens representant har en annen oppfatning av prosessen sammenlignet med Østmarkas Venner sin mening. Det legges fra kommunens side vekt på nødvendigheten av en utprøving av SKP før det kunne evalueres ordentlig. Prosjektet er av en slik karakter at et eventuelt feilslått tiltak ikke ville få store konsekvenser i etterkant.

Proessen med Skullerudprosjektet har vært helt grei. Det har vært dialog med markaorganisasjonene. Og vi mener at den har vært håndtert i henhold til Markaloven. Det var viktig å komme i gang med dette, som et prøveprosjekt, for å se hvordan det fungerer, og lære, før vi går videre med det. Også er det jo veldig lite av det som er gjort som ikke er reversibelt. Altså, hvis det ikke blir populært eller brukt, er det svært lite som egentlig ettertiden vil se av det (Representant for BYM, 2015).

SKP er et prøveprosjekt. I norsk sammenheng er det ingen identiske prosjekter å vise til. Hovedstien i SKP kalles Pionéren, og navnet referer også til tiltakets utprøvende stilling. Det finnes andre tilretteleggingsprosjekter, som innebærer relevante sammenligningsgrunnlag, som blant annet slitasje på naturen som følge av stor bruk. Det tilrettelegges også andre steder i langed, men bakgrunnsteppet er ikke påvirket av konflikter i samme grad som i Oslomarka. Eksempler på dette er restaureringen av stien over Besseggen, som årlig har en brukermasse på rundt 40 000 personer, og som har medført slitasje over tid (Solem & Sveen, 2014). Et annet eksempel er fra Sogn og Fjordane, der stisykkelmiljøer har startet egne dugnadsprosjekter for å gi et godt tilbud til egne. Nordfjord Grovskyklarlag skriver på sin Facebookside at de i samarbeid med grunneiere og andre interesser, styrker stier for større bærekraft og kanalisering av brukerne på grunn av økt slitasje (Nordfjord Grovskyklarlag, 2016). Disse formålene beskriver lignende problemstillinger som Oslomarka og SKP er berørt av.

5.2 Uenighet om legitimiteten i den formelle beslutningsprosessen

Omfanget av SKP er også et punkt med betydning i tilretteleggingen. Hvilken påvirkning vil prosjektet kunne ha på naturen, menneskene som bor i området, og hva

med inngrepene som står igjen i naturen for all fremtid, dersom prosjektet skulle skrinlegges. Forskeren spør representanten for kommunen om omfanget av søknaden, og hvor omfattende tillatelse som ble gitt med hensyn til praktisk tilrettelegging om omforming av naturen:

Ja, dette har det jo vært stilt spørsmål ved, fra andre parter i ettertid. Vi mener at vi hadde en god dialog med alle markaorganisasjonene. Og, det var litt uavklart, men før tillatelsen ble gitt, kom også de nye retningslinjene for tiltak. Her mener vi at dette tiltaket er å defineres som, etter Markalovens bestemmelser, innenfor de nye retningslinjene for stier og løyper, at det er innenfor det grunneier kan bestemme. [...] Så vi mener vi har forholdt oss til den forskriften. Også er det sånn at ute i Marka er det aldri helt klare definerbare grenser. Så det må alltid et skjønn til (Representant for Bymiljøetaten, 2015).

Kommunen ga tillatelse til SKP. Den formelle beslutningen om å gi tillatelsen er Østmarkas Venner uenige i på noen punkter. Forskeren tar opp hva foreningen mener om dialogen i forkant av prosjektet, og spør om denne har vært for dårlig:

Jeg vil ikke bruke ordet dårlig, i form av at den har vært negativ. Men vi har inntrykk av at man har ønsket å gjøre dette, og så vil man gjerne komme fort i gang, gjerne før Terrenghjulet i 2015. Så haster alt veldig, og man får bare en tillatelse, og setter i gang. Og det er jo ikke NOTS som skal lastes for det. Det er Bymiljøetaten, fordi at det er de som forvaltningsmyndighet som skal sørge for at det er en god dialog mellom brukerinteressene i Marka, i forbindelse med slike ting. Og vi påpeker, at det finnes retningslinjer for anleggelse av stier og løyper i Marka. De er vedtatt av Klima- og miljødepartementet. Det er retningslinjer for forvaltningen, for å forklare hvordan paragrafer i markaloven er å forstå. For å skille når trenger du ikke å søke, når må du søke, og når må du lage reguleringsplan. Vi forstår retningslinjene til markaloven slik, at når du lager en ny sti, så må du søke i henhold til markaloven. Hvis du bare skal legge en liten klopp i en eksisterende sti, så er det ikke søknadspliktig. Hvis du skal legge noen klopper i en eksisterende sti, som er ganske store, så er det søknadspliktig (Representant for ØV, 2016).

I «Håndbok for markaloven», utarbeidet av Jens Bugge og Christian Reusch i samarbeid med OOF, gjør juristene rede for hvordan markalovens bestemmelser bør tolkes for best å bevare friluftslivet i Marka (OOF, 2010). Håndboken tar for seg alle lovens bestemmelser, og utdyper hver paragraf til et mer allment forståelig uttrykk. Det legges fra forskerens side vekt på at håndboken er et rådgivende dokument, og dette henviser til før de nye retningslinjene kom. De gir likevel et bilde av myndighetens forvaltningsønsker for Marka. Markalovens §9. er spesielt interessant i denne sammenhengen, og omfatter tilrettelegging for ferdsel, stier og løyper. I lovens §9, første ledd, heter det:

Anlegging av stier og løyper krever tillatelse etter denne lov. Anlegging av større løyper krever tillatelse fra kommunen og reguleringsplan etter plan- og bygningsloven kapittel 12. Ved tvil om tiltaket krever reguleringsplan kan saken kreves avgjort av Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Avgjørelsen kan ikke påklages (Markaloven, §9, 2009).

Det legges i håndboken vekt på at små endringer av stier og løyper i Marka, som vanlig blå- eller rødmerking av sti, og nødvendig rydding av vegetasjon, uten terrenginngrep, ikke faller inn under bestemmelser som krever kommunens tillatelse etter §9. Det samme gjelder bagatellmessige arbeider som vedlikehold, fjerning av stubber og steiner samt drenering for å hindre nye skader på sti/løype (OOF, 2010). Andre tiltak vil måtte ha grunneiers tillatelse. Dersom tiltakene omfatter anlegging av «større løyper», skal også plan- og bygningsloven kobles inn. De to lovene sammenfaller altså for slike tiltak, og stiller krav om både tillatelse fra grunneier, og en reguleringsplan i henhold til plan- og bygningsloven.

Bugge og Reusch henviser til at det i lovteksten ikke beskrives noe nærmere om hva som menes med «større løyper» (OOF, 2010). Spørsmålet ble gjenstand for diskusjon i Stortinget, i forbindelse med ikrafttredelse av markaloven. Bugge og Reusch skriver:

Under stortingsbehandlingen ble det debatt om hva som skal regnes som «større løyper», i kjølvannet av komitéhøring og medieoppslag. Et mindretall i stortingskomiteen (H, KrF og V) gikk inn for at løyper som holder seg under en bredde på 4 meter og som ikke medfører sprengning eller vesentlig masseforflytning/tilførsel av eksterne masser, skulle kunne anlegges uten reguleringsplan. Dette fikk ikke tilslutning. Komitéflertallet uttaler (Innst. O. nr. 58 side 16):

” – I den forbindelse vil dette flertallet presisere at tiltakets antatte virkning for friluftslivet og naturmiljøet skal tillegges vekt. Inngrep som krever sprengning, masseforflytning eller tilførsel av eksterne masser, vil som hovedregel kreve reguleringsplan. Dette innebærer at mindre inngrep som hovedregel ikke krever reguleringsplan.” (OOF, 2010, s. 39).

Videre legges det til grunn at kommunen må gjøre en vurdering både om tiltakene er i samsvar med markalovens formål og øvrige bestemmelser, og om de skal behandles etter plan- og bygningsloven (OOF, 2010). Det lar seg vanskelig gjøre å trekke opp en eksakt grense hvor plan- og bygningsloven skal virke, men daværende statsråd Erik Solheim presiserte at mindre tiltak som vil gjøre en løype mer hensiktsmessig, må være tillat. Dette gjør tilretteleggingen enklere, og flere vil komme seg ut i Marka (OOF,

2010). Disse synspunktene ligger til grunn, og en tolkning av dette går på at den byråkratiske prosessen ikke skal hindre enkle tiltak fra å bedre brukeropplevelsen for de som ferdes i Marka. På en annen side er lovverket til for å hindre store utbygginger uten at planmessige og brukermessige synspunkter er vurdert og tatt hensyn til.

Håndboken beskriver videre hensikten med reguleringsplanen, i prosesser der lovmessige bestemmelser krever dette. Målet er å sikre offentlig ettersyn og høring, slik at de berørte parter har anledning til å komme med innspill, og at markalovens formål skal kunne avveis (OOF, 2010). En konsekvens av dette er en ressurskrevende prosess, og at mange tiltak i henhold til markalovens formål aldri vil bli realisert. Typisk vil slike tiltak være regissert av foreninger og lag, og Skullerudprosjektet kan være et slikt eksempel (OOF, 2010). Østmarkas Venner forteller videre om det de anser som en problematisk dobbeltrolle for kommunen, og retter skarp kritikk til Bymiljøetaten:

Ja, det er både markaloven, og plan- og bygningsloven som kommer inn, og da må de søke, de må både søke grunneier, og de må søke kommunen. Det er jo kommunen som er planmyndighet, og myndighet etter markaloven når gjelder disse tingene. Men problemet her er jo at Oslo kommune er begge deler! De er både grunneier, og de er myndighet. Og grunneierrollen, der er de ganske flinke. Når det gjelder den lovmessige forvaltningsdelen, så er vi meget kritiske til måten de jobber på. [...] Blant annet manglende etterlevelse av lovverket, og hvordan de hopper over markaloven, og at de alt for mye har latt ting gå via muntlige kanaler, og for lite prosess. Så vi mener egentlig at SKP burde vært sendt på høring til Marka-organisasjonene. Ikke fordi at vi er imot dette, vi synes det er mye positivt, men man kan ikke bare hoppe over lovmessige- og planmessige prosesser, fordi det blir det ikke noen god brukermedvirkning av (Representant for Østmarkas Venner, 2016).

Østmarkas Venner legger vekt på at det er kommunens oppgave å sørge for tilstrekkelig dialog, og ikke noe NOTS som initiativtager til SKP kan bebreides for.

Brukermedvirkning i SKP anser derfor foreningen som får dårlig. En viktig tilføyelse er at det i februar 2015 kom nye retningslinjer for anleggelse av sti og løyper i Marka, fra Fylkesmannen via Klima- og miljødepartementet (Klima- og miljødepartementet, 2015), som også Bymiljøetatens representant poengterte i intervjuet. Retningslinjene bygger på markaloven, og er en utdypelse av hvordan loven videre ønskes tolket og utøvet fra myndighetenes side. De ble utarbeidet i samarbeid med noen kommuner og markaorganisasjoner, og retningslinjene kommer med presiseringer opp mot markalovens §9. I skrevet heter det at det i kommunene har vært knyttet noe usikkerhet til hvilke tiltak som kan gjøres uten å søke om tillatelse, og at retningslinjene er å anse

som en veileder for å klargjøre og forenkle saksbehandlingen. Søknader om tiltak deles i tre, etter størrelse på inngrepet det søkes om. De tre beskrives følgende:

1. Anlegging av stier og løyper som krever tillatelse etter markalovens § 14.
2. Tiltak som trenger tillatelse etter byggesaksdelen i plan- og bygningsloven.
3. Anlegging av stier og løyper som krever reguleringsplan etter plan- og bygningsloven og tillatelse etter markalovens § 14. (Klima- og miljødepartementet, 2015, s. 3).

Prosessen åpner også for en viss grad av skjønnsmessige vurderinger i saksbehandlingen, og til dette skjønnsmessige tolkningsrommet knyttes det noe uenighet mellom de ulike informantene. SKP faller inn under første ledd i denne tredelingen. Det er knyttet et skjønnsmessig spørsmål til om prosjektet også skulle havnet i en kategori som berører plan- og bygningsloven. SKP ble satt i gang etter at de nye retningslinjene kom, og representant for SKP2 forteller hvorfor:

Jeg kan godt skjønne at Østmarkas Venner føler at de ikke har fått vært nok med i den prosessen rundt SKP. Jeg er likevel enig i kommunen sin måte å gjøre det på. En del av de innvendingene Østmarkas Venner har kommet med, er direkte feil. For du har retningslinjer for hvordan markaloven skal tolkes. Og det kommer fra fylkesmannen via departementet. Og de forrige retningslinjene var strengere, de ble lempet på, det kom nye retningslinjer i år [2015], og det her visste vi skulle komme, så vi venta med å skrive søknaden til SKP til de nye retningslinjene var klare. Da trengte vi ikke å justere oss så veldig mye til de nye retningslinjene, de innebar det alburommet vi trengte. For eksempel fant jeg de forrige retningslinjene, og ifølge de, har jo Østmarkas Venner faktisk rett. For der står at alle partene skal ha tilhørssvar og skal sendes ut på en høringsrunde, og alle relevante partene skal bli hørt, eller tatt i betraktning. Så etter de retningslinjene, så kan jeg forstå den. [...] Men sånn som jeg leste de nye retningslinjene, så mener jeg at det står ganske uomtvistelig at klopper og mindre omlegginger, eller sånne mindre arbeider, som steinsetting da, ikke er søknadspliktig (Representant for SKP2, 2015).

Retningslinjene sier følgende om saksbehandlingen, også i forbindelse med tiltak som kun berøres av første kategori i anleggelse av stier og løyper, og dermed kun er søknadspliktige etter markalovens §14. Dette er et poeng som kan spare rom for tolkningsperspektiv i spørsmålet:

Hvis tiltaket ikke er søknadspliktig etter plan- og bygningslovens § 20-1, er det bare nødvendig med en søknad etter markalovens § 14. En slik søknad kan være enkel og inneholde følgende:

- *Et oversiktskart som viser den nye traseen, eventuelt andre stier og løyper i området og eventuelt verneområder, kulturminner, markastuer eller annet av betydning i nærheten.*

- *Opplysninger om naturverdier eller kulturminner.*
- *En beskrivelse av tiltaket og hvilke inngrep som er nødvendig, gjerne med bilder med innregnede terrenginngrep.*
- *Avtaler med grunneier.*

Samtidig med at søknad sendes kommunen må søknaden også sendes på høring til de organisasjoner som representerer markalovens formål og berørte parter. Kommunen bør ha oversikt over hvilke organisasjoner som må høres. Høringspartene bør gis rimelig tid til å uttale seg. Kommunen må i sin behandling av søknaden vurdere disse innspillene. Hvis organisasjonene har kvittert for mottatt søknad og ikke har noen innspill kan saken behandles raskt. Organisasjoner som bør varsles på denne måten er organisasjoner som har klagerett i markalovens § 16. (Klima- og miljødepartementet, 2015, s. 4).

Dette legger til rette for det som gjerne kalles brukermedvirkning. Av tekstens ordlyd, betyr det at berørte parter bør få tilstrekkelig tid og anledning til å uttale seg om de eventuelle tiltakene. I tilknytning til dette understrekes det i skrevet at kommunene bør forenkle saksbehandlingen så mye som mulig, for å sikre unødig tyngde for tiltakshaverne (Klima- og miljødepartementet, 2015). Et poeng går her ut på at Sykkelforumet har vært en høringsinstans. Men denne regnes ikke som en del av det formelle forvaltningsapparatet. En tolkning går ut på at kommunen har brukt dette som et ledd i prosessen, i tillegg til det innkalte møtet som beskrevet av Bymiljøetatens- og Østmarkas Venners representanter i intervjuet. Østmarkas Venner gir uttrykk for at de ikke ser dette som tilstrekkelig i den formelle prosessen. En av SKPs representanter blir stilt spørsmålet om det har vært en for rask behandling fra kommunen side, og at det kunne vært hensiktsmessig med mer involvering i forkant av prosjektet, og kommer med synspunkter som kan skape forståelse for forskjellige meninger:

Parallelt med at vi har jobbet med SKP, så kom nye retningslinjer for stier og løyper i Marka. Regelverket har tre nivåer, og hva som er innenfor og utenfor i hver kategori, er i stor grad et skjønn. En del av kritikken kan ligge i at man utøver det skjønn litt forskjellig. Er du velvillig til en aktivitet, så du er kanskje villig til å akseptere større typer inngrep, enn noen som er veldig kritiske til den samme aktiviteten. Selv om regelverket er forsøkt å være tydelig, medfører en god porsjon skjønn. Det som jeg forstår av kritikken, er at det laveste nivået i dette regelverket, har i veldig liten grad en form for involvering av andre grupper. Det er opp til kommunens administrasjon og saksbehandlere å godta ting. Vi har forsøkt å informere i sykkelforumet, men vi ser i ettertid at vi gjerne kunne ha informert og involvert mer, og hatt større dialog. Så det er en kritikk jeg forstår. På en annen side fikk vi gjennomføringa av dette midt oppe i hurlumheien med Terrengsykkelrittet, så vi var redde for at man var så kritiske til alt som hadde med terrengsykling å gjøre, at vi ville møtt nei-holdninger over hele linja. Det var vanskelig å vise fram hva SKP skulle være før vi hadde bygget det. Så vi tenkte at vi setter i gang, også får vi heller vise hva det er og ta det derfra. (Representant for SKP1, 2015).

5.2.2 Informasjon og dialog

Arbeidet med tilretteleggingen har medført et visst samarbeid mellom prosjektledelsen i SKP og Oslo Kommune. Et interessant spørsmål ligger i hvordan stibyggerne oppfatter at kommunen har stilt seg til prosjektet. I intervjuet med en av representantene for prosjektet, spør forskeren om hvordan prosessen med kommunen har fungert, angående tillatelsen som forelå og til hvor imøtekommende kommunen har vært underveis:

Opplevelsen er vel at de har vært positive hele veien. Jeg synes kommunen er flinke til å se at det er ulike brukergrupper, og det virker som de er villige til å strekke seg langt for å forsøke å slippe ulike brukergrupper til. Men selvfølgelig, de var jo litt spørrende til hva det egentlig gikk ut på, og hva de eventuelt sa ja til. Kommunen hadde en del forbehold, om valg av materiale, og ikke bruke maskiner, skulle ikke ha merking, en del sånne begrensninger, som de hadde litt sterke oppfatninger om, som gjorde gjennomføringen litt problematisk for oss. Fordi det betød at vi blant annet ikke kunne leie inn vanlige småentreprenører som kunne kjøre inn med minigraver og bruke maskiner. Så det ble i større grad enn vi hadde sett for oss en håndbygget sti, med bruk av stedlige materialer. Nå har det vist seg å være en vellykket løsning, fordi det har jo satt et positivt preg på det. Vi har jo tatt til oss begrepet «naturesykkelsti», gjennom prosjektet (Representant for SKP1, 2015).

Svaret på søknaden om SKP ga tillatelse til å gjennomføre prosjektet. I dette lå også viktige føringer som har påvirket prosjektets gang, og hvilke løsninger som har blitt valgt av stibyggerne. Kommunens representant utdyper begrunnelsen for deres krav til tiltaket:

Underveis så har vår mann i Østmarka hatt oppfølgingen av prosjektet. For å skape forståelse av vår oppfatning opp mot deres oppfatning. Selv om vi skrev et brev, om hva vi forventet, så er dette er ute i skogen, det er ikke en firkantet boks, det er ikke matematikk, det er vurdering av hvordan man oppfatter ting, så derfor har det vært fulgt opp underveis (Representant for BYM, 2015).

Kommunen har hatt en løpende dialog og oppfølging med SKP. Både initiativtagerne til prosjektet, og kommunen, legger vekt på at dette er et *prøveprosjekt*, der ulike måter å løse tilrettelegging av en slik sti, skal testes ut. Etaten legger vekt på at de har fulgt opp prosjektet, etter at tillatelsen forelå, nettopp fordi et slikt arbeid ikke følger en spesiell oppskrift, men kan gjøres på ulike måter og tilpasses de stedegne forhold. Dermed har kommunen også hatt en kontrollerende rolle underveis.

Poenget om informasjon i tilknytning til SKP kan diskuteres fra flere sider. Hvem skal informasjonen distribueres for, og hvor skal den kringkastes? Det er et poeng at de som

er ute i Marka, og som ikke er kjent med alle pågående tiltak, kan være med på å skape situasjoner som *kanskje* ikke ville ha hendt, dersom tilstrekkelig informasjon om prosjektet forelå. For å belyse dette aspektet trekker jeg fram et par eksempler fra min observasjon som deltager på en av dugnadene knyttet til stibyggingen:

Da vi skulle starte arbeidet med å utbedre stien på et punkt, og gikk oppover mot stedet der arbeidet hadde sluttet dagen før, traff vi på to eldre damer som kom gående i motsatt retning. De to la merke til at vi hadde spader og spett, og var kledd i arbeidsklær. De stoppet opp og spurte hva vi drev med? En av stibyggerne fortalte at vi var i gang med å bygge sti, som skulle tilrettelegges for sykling, og på dette stedet bestod det av å lage et nytt stiparti, som de to damene nå gikk på. Vedkommende fulgte opp med å si at dette var et arbeid som var godkjent av kommunen, og at de to damene selvsagt var velkomne til å ferdes på stien. De to tok dette for en god forklaring, og sa de synes dette var en positiv ting som skjedde, og ønsket oss lykke til med det videre arbeidet. Vi hilste så «god tur» og gikk hvert til vårt. Den ene av stibyggerne presiserte til meg i etterkant at de oppfattet slike møter som viktig. Både for å informere om at dette var arbeid gjort med tillatelse, og at slike små samtaler var med på å avdramatisere arbeidet og syklistene, og i tillegg at syklistene også viser interesse i å ta vare på Marka (Feltnotater, september 2015).

De to damene virket i utgangspunktet skeptiske til at noen skulle være ute å grave og hakke i Marka. Men etter en kort prat der de fikk litt informasjon om hvem dette var, og hvilken intensjon de hadde, ble de umiddelbart mer positivt innstilt, slik jeg tolket møtet. Dette kan også være et uttrykk for at de ikke kjente til SKP, og fikk informasjon om saken direkte gjennom møtet med stibyggerne. Samtidig brukte stibyggerne anledningen til å fortelle om sitt prosjekt, og vise at de ikke har intensjoner om å rasere Marka, men å gjøre et konstruktivt forsøk på å tilrettelegge en sti, og intensjon om å bidra til å redusere konflikter.

5.3 Hvordan påvirker medias vinklinger sykkeldebatten?

SKP har fått varierende grad av oppmerksomhet i media og på sosiale medier. De ulike sidene ved debatten om sykling i Marka har vært diskutert i større grad, spesielt knyttet til 2015-utgaven av TSR. Noe av det som kommer fram på disse plattformene, kan være med på å sette føringer for debatten, og bidra til konfliktens nivå. Sosiale medier, avisartikler og reportasjer kan være en verdifull kanal til informasjon, med tanke på å redusere motsetninger og formidle kunnskap. En forutsetning vil være at mediens vinkling balanseres noenlunde mellom ulike syn.

Et perspektiv om informasjon er aktuelt i lys av uttalelser om tilretteleggingsprosjektet på Facebook. Mitt inntrykk er at informasjonen om prosjektet var sparsommelig før selve åpningen ble gjennomført 31. oktober 2015. Prosjektledelsen bidro med en del informasjon i tilknytning til dette, og noen lokale aviser beskrev tiltaket. Magasinet Terrengsyking dekket prosjektet godt. Mye av denne informasjonen så aldri ut til å nå den store massen av markabrukerne. Innlegg som omhandlet SKP, tydet på at folk lurte på hva dette var. Mye informasjon ble postet, som gjerne kunne være personers antagelser av hva dette var, og mange meninger om «folk som tok seg til rette og gravde i Marka» ble uttrykt. Dette var tidvis med på å hause opp debatten på Facebook. Ofte ble denne avsluttet av at noen som kjente til prosjektet kom med saklig informasjon. I de fleste tilfellene virket debattantene å godta dette, som var godkjent av kommunen.

SKP hadde vært lite omtalt, bortsett fra søknaden som lå ute på hjemmesidene til NOTS Oslo og Omegn. Det kan knyttes spørsmål til om media har framstilt prosjektet på en måte som gjør informasjon tilgjengelig for den menige markabruker. Forskeren tar opp spørsmålet om medias framstilling av SKP med en av syklistenes representanter:

Jeg synes først og fremst at det har vært vanskelig å få mediene ut, og dekke dette. Og det er vel typisk, mediene er jo opptatt av konflikter, gjerne personkonflikter, og kjente personer, altså en tabloidisering. Det gjør at vi egentlig har fått veldig lite dekning av prosjektet. Vi har fått fram noe som går på lokalperspektivet, altså lokalaviser som er opptatt av det som skjer, enten det er negativt eller positivt. Nordstrands Blad har skrevet litt. Men Aftenposten, som har vært veldig opptatt av sykkelstoff i byen, og kjørt veldig på de negative sidene rundt Terrengsykelrittet, og hadde helsider, det var litt skuffende å se at de ikke i det minste kunne omtale prosjektet. Men sånn er det, det må man bare godta, mediene gjør som de vil (Representant for SKP, 2015).

Forskeren spør Kommunen om det kunne vært gjort mer for å informere fra stibyggerens side for å informere i forkant av stibyggingen: «*Har Bymiljøetaten noen formening om den informasjonen som har kommet ut i media, om Skullerudprosjektet? Den har jo vært sparsommelig før åpninga. Kunne det kommet mer informasjon tidligere, så folk visste mer hva prosjektet gikk ut på?*»

Ja, kanskje. Men det er ikke sånn at man bestiller presseomtale. Man kan prøve å bestille det, men det er ikke vi som bestemmer hva journalister vil skrive om. Sånn sett er pressen interessert i det som er knyttet til sånne åpninger. Å gi en positiv forhåndsomtale, på noe som kanskje kommer, det vil de ikke. Vi har prøvd det, og det er det ikke noe interesse for» (Representant for BYM, 2015).

5.3.1 Øker motsetningene på grunn av medias fokus på konfliktstoff?

Det kan være et problem dersom en gruppe, som syklistene, blir skåret over en kam når hendelser eller negative aspekter i syklistenes miljø, trekkes fram. Debatten rundt gjennomføringen av TSR 2015 har vært et slikt eksempel. Spørsmålet stilles representanten for SKP1: «Den generelle sykkeldebatten, og spesielt det rundt Terrengsykkelrittet. Påvirker det konflikten på den måten at det mangles en nyansering opp mot det som dere gjør, og at syklistene liksom blir en gruppe, der alle blir omtalt som de som har arrangert Terrengsykkelrittet, og at det ikke er forskjellige ting som gjøres?»

Mediene fokuserer på konflikt, og vi føler oss i en slags mellomposisjon, for vi var også kritiske til gjennomføringen av Terrengsykkelrittet. Samtidig er vi for at det skal gjennomføres ritt, men jeg mener at de burde tatt mer hensyn, og vært i bedre dialog. Medienes har ensidig sluppet til kritikerne, og dekket opp den kritiske siden veldig stort, og ikke sluppet den andre siden til, det var jo med på å skape et inntrykk av at problemet var større enn det var. Og at, som du sier, at syklistene er en ensartet gruppe som er hensynsløse. Ja, man dyrker et bilde av syklistene som jeg mener er urettferdig og ikke dekkende. Du ser det samme i biltrafikken, syklistene, hvem er det? De er hensynsløse, sykler på rødt lys og de er sånne desperadoer i kondomdrakter som bare er helt i sin egen boble. Så, det er mye av den type vinkling og holdninger, og du kan se sånne diskusjoner i sosiale medier, hvor det virker som det er fritt fram for den type synspunkt. Da blir jo den positive biten helt borte (Representant for SKP1, 2015).

Kommunens representant tolker mediernes vinkling til å tidvis bære preg av en oppildning av konfliktstoff. Men i sammenheng med sykkelsaken, virker ikke mediernes fokus å være eskalerende på konflikten:

Vi tror ikke media bidrar til større konflikt spesifikt i den saken her, men i blant, så er det jo vært skrevet mye om konflikter i Marka, som ikke er så veldig reelle. Det ser vi blant annet på folk som går i skiløyper om vinteren, og dette med hunder i skiløyper om vinteren. Dette som av og til kommer opp i store presseomslag, og som faktisk ikke er veldig store problemer i det hele tatt. Det er noen få steder, med noen få mennesker, noen få som går, og noen få som irriterer seg over at noen få går. Så, det gir ikke et sånt generelt bilde av konfliktnivået i Marka. Av og til så kan man jo få inntrykk av at det er veldig høyt konfliktnivå, og det er det jo ikke (Representant for BYM, 2015).

Medias rolle i sykkeldebatten gir også rom for spekulasjoner. Hvordan denne kan påvirke konflikten, kan også handle om hvor man står i konfliktlandskapet, og om man ønsker at konflikten skal komme fram. Gurholt og Broch (2011) skriver om mediernes ønske om å polarisere i konflikter. Det er ikke alltid at alle stemmer som slippes til i

mediene er representative for det som trykkes. Det er også ofte slik at motsetninger skaper enda nye, og større motsetninger, slik som debatten om markaloven var et eksempel på. Representant for SKP2 blir også spurt om syklistenes perspektiv blir neglisjert i møte med media:

Det er en tabloidisering. Den som roper høyest får mest plass. Og det er greit, de står for det de sier på spalteplass, det er helt legitimt. Men da må man slippe til noen med adekvat tilsvar. Og den tilsvarsplikten blir ikke fulgt opp i Aftenposten. Og det gjøres heller ikke noe journalistisk arbeid for å gå inn i konflikten. [...] Det gjør at mange får et veldig skjevt bilde av de faktiske problemene ute i Marka. Folk som ikke bor i Oslo, og følger debatten, særlig på sosiale medier, får jo inntrykk av at det er en stor konflikt. Men det er klart, ting kan komme ut av proporsjoner fort på sosiale medier, det kan ikke de klassiske mediene ta ansvar for. Men det er nok mange som har et feil inntrykk av konfliktnivået i Oslomarka. Jeg har hørt folk fra bygda som sier at, sånn som det er i Oslo, det er vi glad vi slipper her i alle fall (Representant for SKP2, 2015).

Hvilken påvirkning media og sosiale medier har på konflikten om sykling står i en uklar stilling. På en side bidrar økt debatt, både i aviser og på for eksempel Facebook, til tidvis å øke det uttrykte og uttalte konfliktnivået. Dette kan videre sørge for å gi et generelt inntrykk av et høyt konfliktnivå, som redaktør i Utemagasinet Gunhild Soldal (2014) stiller spørsmål til. Forskerens inntrykk er at i tilknytning til TSR 2015, ble debatten blåst opp, til tross for at den var reell. I tillegg sørger det frie språket på sosiale medier til at diskusjoner lett kan springe ut av proporsjoner, og med det bidra til unødige eller unødig høylytte konflikter. Dette virker å basere seg på antagelser og følelser mer enn kunnskapsbaserte grunnlag. Det kan være med på å gi debatten et skjevt preg. I noen grad kan også lite informasjon om SKP i forkant, ha ført til debatter om tilrettelegging, der noen forstår og uttrykker dette som store ødeleggelser. Andre kan igjen slenge seg på, uten at de hverken har sett eller kjenner til prosjektet fra andre kilder. Hvorvidt dette påvirker den helhetlige og overliggende debatten om sykling i Marka, er vanskelige å svare på.

6. «Pionéren» - En håndbygget natursykelsti

Stibyggingen ble satt i gang i Østmarka på forsommeren 2015. I de foregående kapitlene har det blitt diskutert hvordan prosjektet ble til og hvordan prosessen har foregått gjennom forvaltning og organisasjonsarbeid. I dette kapitlet beskrives stibyggingen gjennom ulike løsninger, praktiske hensyn og momenter som har vært framtreddende i gjennomføringen. Kapitlet har som mål å belyse tredje delspørsmål i problemstillingen: *Hvordan bidrar den praktiske delen av Skullerudprosjektet til konfliktløsning og forsoning mellom ulike interesser i Østmarka?*

6.1 Stibygging – Utvikling av bærekraftige løsninger

Stibyggingen har hatt en målsetning om og gjøres med lite innvirkning på naturen, samtidig som resultatet søker at stiene skal tåle bruken av mange syklistere (NOTS, 2015b). Stibyggerne har lagt vekt på løsninger som gjør stien *bærekraftig*. Det vil si at den tåler mye sykling og annen bruk over tid, og at det trengs lite vedlikehold. Representant for SKP1 beskriver noen av fremgangsmåtene som har vært brukt i den praktiske gjennomføringen av prosjektet:

Vi har tatt utgangspunkt i eksisterende stier, og forsterket disse, med stedlige materialer. Steinsetting, drenering, småklopper av trær som kappes på stedet, rydding av vegetasjon, skraping av berget, slik at vi legger syklingen rett på berget istedenfor på mykt underlag, altså oppe på ryggene. Det er blitt mer bruk av naturen slik den er og stedlige materialer enn det vi eller kommunen hadde sett for oss, helt i starten. Det har vært en utvikling gjennom prosjektet her. (Representant for SKP1, 2015).

Skullerudprosjektet er et prosjekt der ulike metoder og løsninger blir prøvd ut. De forskjellige typene av underlag i terrenget, krever ulike typer tilrettelegging og forskjellige materialer i arbeidet, for å oppnå en standard som tåler den tiltenkte bruken. I søknaden ble det presisert at det hovedsakelig skulle brukes stedegne materialer, hentet lokalt i terrenget (NOTS, 2015b). I svaret på søknaden fra Oslo Kommune, var en av føringene at arbeidet måtte utføres med håndkraft. Med dette utgangspunktet har stibyggerne utviklet ulike metoder, og forsøkt forskjellige løsninger underveis. Representant for SKP2 utdyper noe av grunnen for at stiene må *forsterkes*:

En ting i det her, er at stinettverket i Norge er blitt til etter tradisjonell turgåing. Man har en destinasjon, det er en seter eller en sportsstue. Også går man den

passelig raskeste veien dit. I et klima som var tørrere og i en kortere sesong, så ble det jo ikke like mye spor. Og det er klart at når du får et klima som nå, med høst frem til julaften, så går ikke stiene der de egentlig burde ha gått ut i fra et slitasjehensyn. Det er jo derfor mye av arbeidet vårt er å lede stiene til mer naturlig bærekraftig terreng, mer bergrygger. For det er et problem at sykling er særlig skadelig der hvor det er vannførende. Altså særlig der det er vannførende i jord, vil sykkelene skade mer enn andre plasser (Representant for SKP2, 2015).

Nødvendigheten av tilrettelegging kan forsvares i et utgangspunkt der stiene i framtida må tåle mer bruk gjennom økt stisykling, og et våtere klima. Dette er et tilleggspunkt til argumentene for tilrettelegging, og aktualiserer prosjektet også i tiden framover.

Arbeidet har så langt resultert i en sti som har utviklet seg underveis. Metodene som har vært benyttet gjennom stibyggingen har vært utprøvende. Stibyggerne har over tid bygget opp kompetanse. Gjennom feltarbeidet ble jeg fortalt at «IMBA-stien» i nærheten av Østmarksetra er et eksempel på utprøvelse av teknikker, og ble bygget som en forløper til SKP. IMBA refererer til International Mountain Bike Assosiation. Denne har tidligere vært brukt blant annet til TSR. Kompetansen har vokst underveis, og med det de forskjellige løsningene som har fulgt i kjølevannet av dette arbeidet.

Prosjektlederen har uttalt at SKP har hatt betalt ledelse, og brukt profesjonelle stibyggere til mesteparten av arbeidet underveis. Pengene fra Sparebankstiftelsen DNB har blitt brukt til å lønne arbeiderne. I tillegg er en del av prosjektet gjort på dugnad.

6.1.1 Et prøveprosjekt med stedegne materialer og arbeid med håndkraft

En konsekvens av prosjektets utprøvinger, handler om de ulike løsningene som er valgt, og forskjellige syn på løsningene. Våte partiene på stien krever ofte større og dermed mer synlige inngrep for å kunne gjøre stien mer bærekraftig. I prosjektet er det valgt flere forskjellige løsninger på klopping. Langs Pioneren er det også konstruert to ulike broer. Broene har blitt gjenstand for mest oppmerksomhet, og fått tilhørende navn. Den ene er «Kosteskraftbrua», der åpningen ble holdt 31. oktober. Den andre har blitt omtalt som «Plankebrua», og referer til en annen type praktisk løsning. Sistnevnte, sammen med en kort klopp, skiller seg fra de andre løsningene ved at det er brukt trykkimpregnerte materialer i konstruksjonen, der det for øvrig er brukt tømmer.

Gjennom feltarbeidet ble jeg kjent med flere løsninger på tilretteleggingen.

Kosteskraftbrua er blitt et eget begrep i stibyggerprosjektet. Kosteskraftbrua går over et lite myrområde med en tilhørende bekk på Skullerudåsen. Kosteskraft-begrepet har

oppstått på grunnlag av konstruksjonsmåten til «gulvet» på brua. Konstruksjonen som utgjør reisverket er bygget i tømmer, og dekket består av delte tømmerplanker som danner gulvet, med den runde siden av tømmeret pekende opp. Disse er festet til reisverket med plugger av kosteskraft i et kryss på hver side. Metoden krever ingen spiker eller skruer, inneholder ikke behandlede trematerialer og vil med det råtne bort når brua forfaller. Konstruksjonen tyder å være solid. Byggemetoden utgjør bakgrunnen for navnet. Metoden er også brukt på noen mindre klopper i Pionéren, og med unntak av medbragte kosteskraftplugg, viderefører dette prinsippet bruken av stedegne materialer. I tillegg vil treverket ikke etterlate spiker når klopper råtner bort. Forskerens inntrykk gjennom observasjonen er at mange har stilt seg bak denne konstruksjonen som innovativ, og godt tilpasset naturen og terrenget.

Noen av tilretteleggingstiltakene i regi av sykkelprosjektet har likevel møtt motstand i det offentlige ordskiftet. Plankebrua, som går over en av de våte myrene i de sørligste områdene av Pioneer-traseen, og Kosteskraftbrua på grunn av sin størrelse, danner et diskusjonstema rundt fortolkningen av markaloven. Med Plankebrua har stibyggerne også fått noe kritikk for utformingen og bruken av materialer. Representant for SKP1 forklarer hva de oppfatter av kritikken:

Særlig den kloppen med trykkimpregnerte materialer [Plankebrua], mener noen er et fremmedelement, men kanskje også den andre, som vi kaller Kosteskraftbrua. At den på grunn av sin størrelse og sin utforming, hadde vært byggemeldingspliktig. Det vil si at prosjektet går fra det laveste nivået, til mellomnivået i regelverket, slik at plan- og bygningsetaten skulle inn i saksbehandlingen. Samtidig hører jeg at det sies at det ville sikkert blitt godkjent, men da ville det blitt veldig korrekt behandlet. Det betyr jo bare for oss, at da hadde det gått et år til før vi hadde fått bygget det, og at hadde kostet oss masse bygningsgebyrer, og resultatet hadde vært det samme. Så vi tenkte at dette er et pilotprosjekt. Vi skal prøve ut, og lære om hva som fungerer og ikke, og jeg vil også si at jeg oppfatter dette som et veldig beskjedent inngrep. Plankebrua er 40 m og utgjør en svært liten del av et prosjekt på over 8 km (Representant for SKP1, 2015).

Plankebrua er den største enkeltkonstruksjonen laget av tre i Pioneren. Denne har blitt diskutert som et fremmedelement i terrenget. Et perspektiv går ut på at det ikke naturlig med trykkimpregnerte materialer i naturen. Synspunktet på selve brua handler i stor grad om hvilket perspektiv man ser konstruksjonen som. Jeg tar dette videre opp, med representant for SKP1: «I lys av prinsippet om at prosjektet skulle benytte stedegne

materialer, har denne plankebrua kommet til på slutten av prosjektet, blant annet som bilde til en del avisartikler, er det sann at det undergraver litt det dere har gjort»?

Ja, jeg ser det, og vi har fått kritikk for det, og skjønner synspunktet. På en annen side, dette var et pilotprosjekt, og vi skulle forsøke måter å komme over ei myr på. Vi følte at dette tross alt var det beste alternativet der, at du både opprettholdt sykkelgleden, og hadde minst mulig inngrep totalt sett. Brua slynger seg pent i terrenget. Det er nå også blitt mulig å gå på fottur tørrskodd over denne ganske bløte myra, uten å sette noen spor etter deg, det var jo sti på hver side. Så, alt i alt så synes jeg at dette var en skånsom måte å gjøre det på. Om vi skulle bygget denne med stegene materialer, så ville vi fått en tilsvarende konstruksjon, mer eller mindre, bare med en litt annen farge på materialene. Antagelig ville det blitt mer arbeid, mindre holdbart og mer vedlikehold. [...] Man må ikke glemme hvordan det så ut i denne myra i forkant. Den var kjørt opp av traktorer i forbindelse med hogstfelt og så ganske grisete ut, og det var lagt tømmer på kryss og tvers, og det så ikke særlig fint ut. Sånn at, igjen, det kommer an på øynene som ser (Representant for SKP1, 2015).

Inngrepene som gjøres i forbindelse med bygging av stien, kan ha karakter av å virke stygge under og umiddelbart etter arbeidet. Naturen trenger tid på å hente seg inn til sin opprinnelse tilstand. Dette kan sees som en kritikk, der opplevelsen av en forringet natur ikke ønskes. På en annen side vil mye av områdene rundt stien gro til, og over tid vil det kanskje være vanskelig å se at det har blitt bygget sti, der denne går. Størrelsen på inngrepet, og hva som faktisk er gjort vil variere den tiden det tar å gro igjen sår i terrenget. Dette er en konsekvens som må påregnes i forbindelse med arbeid som gjøres i naturen. Dersom et tilrettelegging på sikt vil bidra til mindre slitasje, er midlertidige og synlige inngrep der stien framstår som tilgriset og stygg, kanskje nødvendig for å oppnå en god og langsiktig bruk av stien.

Ulike metoder med stibyggingen vil kunne frambringe løsninger som møter motstand eller gehør. At det i dette eksempelet brukes trykkimpregnerte materialer gjør selve konstruksjonen mer holdbar og praktisk for stibyggerne. Det er mer funksjonelt sett i syklistenes perspektiv, da en slik konstruksjon vil trenge mindre vedlikehold enn et bygg av tømmer. Bymiljøetatens representant sammenligner bruk av slike materialer med det som oppfattes å være en vanlig praksis i Marka. På spørsmål om profilen til Skullerudprosjektet inkluderer stedegne materialer, og at brua i dette lyset kan framstå som et ankepunkt for potensielle motstandere av prosjektet, svarer representanten:

Nei. Vi ser ikke at det er det. Av og til må man finne andre løsninger. Det har vi vært åpne for også. Og det har jo vært en lang tradisjon for å bruke

trematerialer for å øke fremkommeligheten i Marka, både for skiløpere og i stier
(Representant for BYM, 2015).

Fremmedelementet i å bruke materialer kan på en side handle om visuelt støy for de som er ute i naturen. Dette hører ikke naturlig hjemme i Marka, og kan argumenteres for å ha en forstyrrende karakter på naturopplevelsen. Begrepet om fremmedelement sikter paralleller til friluftslivets moralske dimensjoner. Flemsæter et al., (2011; 2014) hevder det knyttes normative oppfatninger til hvordan naturen helst skal oppleves. I denne sammenhengen kan motstand mot et byggverk som er laget av materialer, oppleves som noe som ikke naturlig hører hjemme, og dermed representerer et fremmedelement. Dette setter et praktisk hensyn opp mot et visuelt, og et kulturelt hensyn. Det er mulig å gjøre en sammenligningen av tradisjon for bruken av slike materialer i området:

Jeg vil kommentere begrepet fremmedelement, for det er et ord jeg har filosofert litt over, hva er fremmedelementer? Det har vært lange tradisjoner i Oslomarka, at i nærområdene så bygges det ting uorganisert. Det kan være alt fra hoppbakker, plankehytter, bålplasser, speidergrupper som har sine gammer, og husker oppe i trærne, altså det har vært tradisjon for bygging av forskjellige typer elementer (Representant for SKP1, 2015).

De ulike løsningene har også blitt diskutert av stibyggerne. I deres perspektiv, er den praktiske gevinsten viktig. Et diskusjonsfelt i dette, har handlet om ulike typer klopper, og hvordan disse ser ut. De som tradisjonelt har vært lagt ut, med langsgående planker, har vært oppfattet som hensiktsmessige i et turgåerperspektiv. I sykkelperspektivet er det bedre når plankene ligger på tvers, og hjulene på sykkelene ikke setter seg fast. Kloppene er også mer praktiske for syklistene når de er noe breiere. Plankebrua har en slik konstruksjon, der materialene ligger på langs, og former et plankegulv som egner seg for sykling. Selve funksjonen til Plankebrua diskuteres likevel opp mot andre løsninger. En ulempe med en slik konstruksjon er at ved våte forhold, vil plankene kunne bli glatte, og vanskelig å sykle på uten fare for å skli:

Jeg mener at den plankebrua ikke er en veldig bra løsning, men det var viktig å teste den ut. [...] Den har også mange tekniske svakheter. Dersom det ikke gjøres ordentlig, så begynner den å bevege seg, også blir det ikke veldig bra. Jeg kan se det estetiske motargumentet, jeg synes ikke det er et stort poeng, men jeg kan se at noen mener det. Men mest sannsynlig sykkelmessig, så blir glatt og litt «sketchy», også må man begynne å male det med tjære med sand i, for at det skal funke for sykling. Vi bygde jo en sånn [klopp med trykkimpregnerte materialer] i «Salamanderdumpa», og den er livsfarlig når det er glatt! Da må

vi rett og slett male. Altså den er veldig dårlig egna, hvert fall hvis man har stor fart (Representant for SKP2, 2015).

Både syklistene og andre parter gir uttrykk for at konstruksjonen som utgjør Plankebrua har ulemper. Det legges likevel ulike argumenter til grunn for ulempene. Noe av motstanden mot denne brua handler om det visuelle i naturen, som et slags fremmedelement i Marka. Syklistene selv har et mer praktisk syn på konstruksjonen, som går ut på at den ikke egner seg så godt til sykling når plankedekket blir vått. Syklistenes representant trekker fram at det likevel var viktig å prøve ut de forskjellige løsningene. På den måten vil det kunne være enklere å konkludere med hva som er de beste løsningene etter ferdigstilling av prosjektet. Det er også uttrykt enighet om Kosterkaftbrua, og denne metoden er mer naturlig, og et type bygg som kan passe å bruke i en slik sammenheng.

Vi mener også at den Kosterkaftbrua er mye finere, bedre, enn bare sånne klopper, som ligger. Og det kan også være en vurderingssak. De kloppene er litt mer diskret, men jeg synes ikke det er så veldig fint bestandig, med alle de. [...] Jeg tror en sånn kosterkaft og den metoden, er mye bedre hvis man skal gjøre det optimalt (Representant for SKP2, 2016).

6.1.2 Skullerudprosjektet: Et lite inngrep i den store sammenhengen

Et viktig aspekt som en av syklistenes representanter tar opp, er tilretteleggingen som et inngrep i naturen, og størrelsen på inngrepet. Gjennom SKP har stibyggerne delvis tatt utgangspunkt i etablerte stier, og delvis opprettet nye stipartier. Det er stort sett brukt småstier, og det er unngått å bruke blåmerkede stier. Siden arbeid er gjort med håndkraft, og det hovedsakelig er brukt stedeegne materialer, har det preget omfanget av prosjektet. Bymiljøetatens representant forklarer hvordan de ser på omfanget av inngrepet:

Vi ser på Skullerudprosjektet som et lite inngrep. Det har jo vært en forutsetning også, i vår tillatelse, at det ikke skulle være noe maskinbruk, men at det er gjort med håndkraft. Og det i seg selv er begrensende på omfanget. Det er stort sett brukt stedeegne masser, og noe trematerialer, som har vært fraktet inn. [...] Det kommer an på hva du sammenligner med, men i forhold til utbygging av langrennsanlegg på Linderudkollen og Skullerud, så er det jo marginalt. Eller Tryvann skisenter, Holmenkollen riksanlegg, Grønmo Golbane, det er utbygging av Marka av en helt annen dimensjon (Representant for BYM, 2015).

Med dette utsagnet kan det tolkes at Bymiljøetaten har en forståelse av SKP som et inngrep av mindre karakter. SKP kan for eksempel sammenlignes med det Skiforeningen har tatt initiativ til, på Linderudkollen. Utbyggingsplanen er av mye større karakter, og måtte dermed gjennom et annet og større ledd i forvaltningen, og ble vurdert av blant annet Klima- og miljødepartementet (Regjeringen, 2013).

Anlegget på Linderudkollen, og andre traseer som skiløyper og lysløyper, krever anleggsarbeid med maskiner, og vil med dette automatisk bli et mye større faktisk inngrep. En løype, der det for eksempel sprenges og jevnes ut i terrenget for å lage en trasé, og har en bredde på flere meter, må ansees å være et stort inngrep i Marka. Sammenligningen med etableringen av en ny sti, samt forsterking i noen områder av en etablert sti, vil derfor gi SKP et perspektiv som et lite inngrep. På en annen side vil en sammenligning mellom et uberørt landskap og en bru som Kasteskaftbrua eller Plankebrua, gi et annet perspektiv. Slike sammenligninger poengterer et viktig element i debatten, om hvilket perspektiv som tas med i vurderinga av tilretteleggingsprosjektet.

Representant for SKP2 tar utgangspunkt i pengebruken, og hvordan denne har blitt omsatt i arbeid, på spørsmål om SKP kan sees som et stort eller lite inngrep i Marka:

Lite, veldig lite. Det er snakk om 600 000 kroner omsatt til totalt omkring 2200 arbeidstimer. Manuelle arbeidstimer. Man bygger skiløyper med maskiner for mye mer, altså skigåing er tradisjonell aktivitet. Da er du inne på det her med tradisjon kontra nye ting. Jeg vil si at det er bare å sammenligne rene tall og faktiske inngrep. Jeg vil si at det er et veldig lite inngrep. Jeg vil også si det er ganske lite som trengs og gjøres for at man faktisk har styrket veldig mye av nærbymarka. Si at man bruker ti millioner på det da, så får du gjort veldig mye. Og ti millioner er ikke mye i en idrettssammenheng. Det blir kanskje mye i en friluftslissammenheng, men vi er jo også inne på idrett her. Og hvis du tar den idrettsdelen, og ser hvor mye som brukes der, så vil jo et beløp som ti millioner være ganske lite (Representant for SKP2, 2015).

Inngrep kan sees i sammenheng med et større bilde. OOF bidrar med et helhetlig perspektiv på tilrettelegging som et inngrep. SKP kan sammenlignes med hva som øvrig foregår i Marka, og ellers i naturen. Representanten uttaler:

Det handler litt om vaner. For er man på fjellet i mai, og ser hva som virkelig er de store innhoggene og det styggeste visuelt sett, så er det der hvor skiløypene har gått. Da er det brunt å følt, og sånn er det litt her i Marka også. Men det er man vant med. Ski er liksom en del av oss, det er noe som har vært der bestandig. Og da tåler vi åpenbart mye mer enn for eksempel når det gjelder

sykling. Det er klart at der skiløypene har gått, særlig i fjellet, så tar det fryktelig lang tid før det blir pent. Det gror jo igjen, men det er et bredt, brunt belte. Og jeg vil være tydelig på at det betyr ikke at jeg forsvarer at syklistene ødelegger, men det går litt på de vanene vi har (Representant for OOF, 2016).

6.2 Resultater til nå – Veien videre med SKP

I intervjusituasjonene tok jeg opp spørsmål om hvordan de ulike partene mener SKP har blitt utført, og hvordan resultatet av den praktiske tilretteleggingen har blitt oppfattet.

Videre presenteres dette synet fra informantene. Bymiljøetatens representant svarer:

Veldig mye bra, veldig mye spennende. Vi har jo litt samme tankegang som disse kyststiene, og på fjellet, der det er blitt bygget med Skjerpaer. Ved å bruke stedegne materialer og gå inn med tilretteleggingstiltak. Og det er kjempespennende, noe både vi og DNT har snakket om at vi kunne tenke mer på blåstiene i Marka. Det gir et veldig bra resultat (Representant for BYM, 2015).

Østmarkas Venner svarer på spørsmål om de er fornøyd med SKP, og Pioneren, som så langt utgjør hoveddelen av SKP:

Det vi har befart av stien, høsten 2015, synes vi at var veldig bra. Måten den var lagt på, gjort et veldig bra arbeid med tørrmuring, mange gode løsninger på det å lage klopper, både små klopper over mindre områder, og brua de hadde laga, Kosteskaftrua. Vi blei ikke vist plankefortauet de hadde laget, den kom vel i etterkant av befaringa, og den er vi ikke så glade for. Men greit nok. Så gjennomføring av, og måten de anlegger sti, er en måte vi har veldig sansen for. Det at de bruker stedegne materialer, og vi er imponert over dugnadsinnsatsen og iveren og mener at NOTS har gode og positive intensjoner med det som ligger bak prosjektet. Det vi er litt engstelige for er at de begrunner prosjektet med at det skal være et område som er litt dedikert for stisyklister, og som kan avlaste andre områder. Men vi er litt bekymra for at det bare gjør det lettere å komme også til andre stier, som har fått lov til å være i fred til nå, og at det blir, du hadde et litt godt ord på det her i stad, at det kan bli litt invaderende. At bruken øker, og at den nye stien tilgjengeliggjør en del mindre stier som folk har begynt å bruke fordi at de ikke orker å gå de stedene de gikk før. Så, det er den ulempen vi ser. Vi synes det har vært også hyggelig å se at de har en omsorg og omtanke for naturen, og at de ønsker å gjøre dette på en god måte, minst mulig inngrep, og legge til rette for en god og positiv bruk. Og det synes vi er veldig bra (Representant for ØV, 2016).

Stibyggerne vurderer prosjektet som stort sett vellykket til nå. På spørsmål i intervjuet om prosjektet så langt har fungert etter intensjonen, svarer en av representantene:

Jeg synes at veldig mye tilsier det. Folk har kommet veldig lange veier for å sykle på dette her, og jeg har vært ganske mye ute på denne stien her, i forbindelse med åpningen, både før og etterpå, og møtt veldig mye folk. Så jeg kan ikke skjønne annet enn at den da har trukket til seg mye av den

sykkeltrafikken som ellers hadde gått på de vanlige stiene. Og så har vi jo med oss sykkelklubben Frøy. Og de er jo med på at vi skal planlegge for neste år, at en del av rittene, enten det er Terrengsykelrittet eller rundbane, at vi skal bruke deler av denne Pioneren vår. For det var jo den andre hensikten, at vi skulle tilrettelegge for ritt og trening, og også få de bort fra vanlige stier. Vi skulle mer inn på tilrettelagte stier som tåler bruken. Og de tilbakemeldingene vi har fått fra syklistene sjøl, er at dette er gøy, og at det er attraktivt å sykle på, at vi har truffet målgruppas behov også. Vi gjør det jo ikke bare for at vi skal redusere konflikten, det vil jo være for at det skal være mulig å sykle, og utvikle det som en positiv aktivitet. Også fått positive tilbakemeldinger fra andre markaorganisasjoner, på de meste av det vi har gjort. Så da føler vi kanskje at vi gjennom prøving og feiling, har funnet fram til et bra konsept da, for nærområdene i Oslomarka. Som tar sånn tilbørlig hensyn til disse ulike brukergruppene. Så okei, vi har ikke evaluert ferdig, vi har ikke hørt hva alle mener, men ut ifra det jeg kan bedømme, så må vi ha truffet bra (Representant for SKP1, 2015).

Forskeren tar også opp spørsmålet med representant for SKP2: «*Hvordan tenker du at prosjektet har fungert ut fra intensjonene? Ut fra det som var tanken bak, med å kanalisere syklistene, også i forhold til det med konflikten? Og at det skulle virke konfliktdempende? Hvordan er erfaringene så langt?»:*

Det har vært konfliktdempende etter at vi kom i dialog. Og etter at vi endelig kom ut med informasjonsarbeidet. Så tror jeg måten vår å jobbe på har virka, selve prosessen har virka konfliktdempende. At vi forteller at vi prøver å lage dedikert sti, vi har gjort alt etter boka, vi forsøker ut egne ting, som skal se pene ut, og fungere og er åpent for alle. Så jeg tror det budskapet har nådd ut, og har bidratt til å minke konflikter. Men også som forventa, så har det blitt en voldsom netto økning av trafikken, på Skullerud i høst. Det er også selvfølgelig en sånn ferskvare ting. Men det er klart, det har blitt mer slitasje på den stien fortere, og jeg tror nok at jo bedre vi gjør det her og desto mer, så vil det bli en netto økning av trafikken i området. Så er spørsmålet, vil den her netto økninga veie opp for, og eventuelt skape mer konflikter fordi det tross alt blir flere syklistene? det vet man jo ikke (Representant for SKP2, 2015).

En av de viktige hensiktene med prosjektet har vært å dempe konflikten som finnes med andre brukere gjennom sykling på egne stier. På spørsmål om SKP kan tenkes å ha en dempende effekt på konfliktnivået, svarer Bymiljøetaten:

Vi håper det. En del av konflikten har vært med sykkelrittene som har vært arrangert. Og dette var en del av planen med prosjektet, for å prøve å dempe konfliktnivået, ble det for en del år siden avtalt at det skulle lages nye traséer hvert år. Så viste det seg at da ble det spor over alt. Så nå håper vi, og det har vi også avtalt med syklistene, at disse rittene skal kanaliseres inn på de traséene hvor det er bedre bæring, og hvor man kan bruke de samme hvert år, så man i hvert fall ikke får nye traséer hvert år. Det håper vi skal være med på å dempe konfliktnivået. At det blir et anlegg for rittene (Representant for BYM, 2015).

Det virker å være enighet fra alle parter, om at en endring i forbindelse med rittene bør skje. Både at traseen skal gå på stier som tåler syklinga bedre, under alle forhold, men også muligheten for å benytte en fast trase over tid. Pioneren legger til rette for dette. Det er flere fordeler, både at slitasjen fra mange syklistene kan fordeles på ett område eller en sti, som i tillegg tåler bruken godt. En øvrig konsekvens av rittene vil være at man noen steder også må forvente at det er noe vått og gjørmete i tida før og etter konkurransen. Forutsigbarheten med dette, vil sannsynligvis tilføre en større ro rundt arrangementet, og en felles forståelse av at denne stien er knyttet til et slikt formål.

Pioneren ble brukt mye også etter åpninga, på bakgrunn av en sen ankomst av frost og vinter i Østmarka høsten 2015. I forlengelsen av problemsstillingen om ritt og slitasje, nevner representant for SKP2, en av personene som kjenner tilretteleggingsprosjektet best, et viktig poeng om Pioneren i sammenheng med uorganisert sykling:

Vi skal jo ikke være skinnhellig, vi var ute i Pioneren fem dager etter åpninga, det var ganske vått, og Østmarka har vært sånn at selv når det er vått, så er stien ganske godt drenert, og er sjeldent veldig sølete. Og da var jo heller ikke Pioneren veldig sølete. Også kom det er lørdag, og en fredagsnatt, med regn hele natta, og da var det allerede vått, så det nådde metningspunktet, og så blei det jo rittilstander, på grunn av åpninga vår, og markedsføringa av den. Og da så vi jo at uorganisert stisykling også kan være en utfordring for stiene. Du kan si at nå ble jo det her kanskje «boostet» veldig mye, på grunn av markedsføring og ferskvareverdi (Representant for SKP2, 2015).

6.2.1 Sabotasje mot stibyggingen

Stibyggerne har opplevd noe sabotasje mot prosjektet. Dette kan tolkes som å være en del av konflikten, som blir uttrykt på en direkte måte, gjennom ødeleggelser av arbeidet som er lagt ned. Informanten for SKP forteller her hva sabotasjen har gått ut på, og om hvordan informanten opplevde dette som en del av konfliktperspektivet:

Jeg opplever det i hovedsak som markeringer på at dette er det noen som er imot, og sikkert noen veldig få, og det må være noen ganske sære grupper, eller enkeltpersoner. Men vi vet jo ut ifra hva som er gjort da, at det flere steder er mer enn enkeltpersoner, for noen steder er det løftet til side trær og brutt opp steinsetting som kreves litt mannekraft for å få til. Men først og fremst en slags ytring på de er imot. At det skaper steilere fronter og mer konflikt tenker gjerningspersonene neppe på (Representant for SKP1, 2015).

Sabotasjen er et uttrykk for en del av konflikten. Jeg ønsker å trekke inn det Flemsæter et al., (2011; 2014) skriver om moral i friluftslivet, knyttet til eksplisitte oppfatninger av

hva som hører hjemme i naturen. Sabotasjen er et uttrykk for at terrengsyklinga ikke ønskes i området. Samtidig legger Tordsson (2010) vekt på at konfliktene må ses i lys av sin kontekst. En kontekst som av flere informanter har blitt trukket fram som det kanskje viktigste premisset for motsetninger i Østmarka, er sykkelrittene, og påvirkningen fra disse. Dette beskrives også av informanten under:

Jeg vil også nevne dette her med fjerning av merkingen. Vi har jo satt ut ulike typer merking, det var en del av vår godkjenning, at vi ikke skulle sette opp permanent merking, men vi skulle prøve litt ulike typer merking for å evaluere det, se hva som funket og ikke funket. Og det ble jo konsekvent tatt ned over en periode. Men, så ser jeg det her litt i sammenheng med bakgrunnen rundt Terrengsykkelrittet, at det var veldig høyt konfliktnivå, og vi satt i gang arbeidet på tross av det. Bortsett fra at det var godkjent av kommunen og at vi hadde snakket med noen av organisasjonene, så var det veldig mange som, både vanlige markagrupper, og kanskje disse spesielle som driver med ødeleggelse, ikke hadde fått med seg hva dette var. Så de tiller dette kanskje at dette var ulovligheter, noen som tok seg til rette, fordi de hørte lite informasjon om det, og på grunn av det så er det liksom lov å stoppe det. Jeg tolket det litt sånn (Representant for SKP1, 2015).

6.2.2 Dialog og synspunkter på tilrettelegging

Behovet for videre dialog om tilretteleggingsprosjektet, bidro til en befaring der initiativtagerne til SKP og Østmarkas Venner var med. Jeg ble også invitert til å delta. I etterkant skrev Østmarkas Venner en artikkel som ble postet på foreningens sider, hvor prosjektet ble omtalt positivt (Røsjø, 2015b).

Etter at vi har hatt den offisielle åpninga, og etter at vi har vært på den befaringa med Østmarkas Venner, så har det jo ikke vært noe hærverk i det hele tatt. Jeg tror ikke at de har på noen måte oppfordra eller gjort noe for å motarbeide Pioneren, men jeg tror jo at de sier ting som kanskje kan få folk til å føle at det er legitimt, å motarbeide Pioneren. Men når de da går aktivt ut og sier at vi støtter det der, at det er ganske bra, så jeg tror jeg de, så forsvinner jo i alle fall den legitimiteten. Da sender de signaler, da blir liksom aksepten mye breiere da, og det er jo veldig bra (Representant for SKP2, 2015).

Som et ledd i hvilken lærdom som kan hentes ut fra SKP, har betydningen av dialog og medvirkning knyttet til tiltak i folks nærområder stått som et eksempel. Et viktig poeng i diskusjonen om sykling på stiene generelt, og rittene spesielt, går ut på hvilke stier som bør brukes til ritt og trening, eller i en tilretteleggingsammenheng. Representant for SKP1 vektlegger at syklingen har blitt trukket inn på stier som daglig brukes av de som bor i nær tilknytning til Marka, og at dette inneholder en viss problematikk:

Terrengsykelrittet har ført med seg stisykling i stor grad i nærområdene og på mye brukte stier. Med mange syklistere på disse stiene, så er det jo til dels det at det fortrenger de som går tur, ikke bare på selve rittdagen, men det er også mye trening på disse stiene. [...] Og at de la mye av løypa på nærområdestier. Så det provoserte det man kan kalle «hundeluftersegmentet», at man la rittet der hvor folk går til daglig. Det var ikke noe smart trekk når det gjaldt løypeleggingen. (Representant for SKP1, 2015).

En del av konflikten mellom sykkelinteressen og andre brukere på stiene, handler om at enkelte nærområdestier har blitt berørt, og brukt i blant annet rittraseen til TSR. Det at sykling skjer på mye brukte stier nær boligområder, kan falle i et kryssene møte med der mange turgåere har sine småturer. Dersom et økt trykk av syklistere kommer som følge av at et ritt eller en tilrettelagt sti legges i nettopp dette området, kan det skape en form for trengsel. Hvis dette også skjer uten at beboerne har vært med i denne prosessen med legging av sti eller valg av rittrasé, kan det være et grunnlag for økt motsetning mellom de ulike gruppene som benytter samme sti. Et konkret eksempel handler om Dalsåsen, der TSR benyttet sti som gikk tett på bebyggelsen. Dette skapte reaksjoner i etterkant.

Den geografiske beliggenheten har en vesentlig betydning. Områder som er mye brukt, av flere grupper, vil skape større problematikk omkring slitasjeaspektet på stiene. Dette kan sees som både en geografisk- og en sosial dimensjon. Dersom slitasjen er den samme på to steder, men få personer bruker den ene området, vil dette området kanskje ikke ha en konflikt rundt slitasje. Konflikten i området der mange ferdes, blir styrt av en sosial sammenheng, ved at det er flere mennesker involvert, og med ulike interesser på de samme stiene, og er grunnlag for en større motsetning.

Jeg tror ikke det er mulig å dra opp noe absolutt eller objektivt kriterium på hva som er slitasje. Jeg tror det er veldig avhengig av øynene som ser. Og jeg tror nettopp denne geografiske dimensjonen, altså ruslestier i nærområdene, og samme type sti bare 5 km inn, så vil den ene bli oppfattet som mye mer problematisk å slite på enn de lenger inne. Rett og slett fordi det er mindre brukt. Dermed mindre synlig, selv om slitasjen er den samme. Jeg kan bruke som eksempel Grønmo, der det ble arrangert NM i rundbane i sommer (2015), av Frøy, og der er det jo lagt løyper på kryss og tvers, hvor jeg synes det var ganske mye spor etterpå. Men jeg har ikke hørt noe, jeg har ikke oppfattet at det har vært noe kritikk av det. Og det oppfatter jeg at rett og slett er fordi det er lite brukt som turområde. Det er ikke det at det ikke er brukt, men altså mindre enn disse andre (Representant for SKP1, 2015).

Utsagnet poengterer viktigheten av tilrettelegging i nærrområdene. Etter alt å dømme, er det disse som brukes mest (Dervo et al., 2014), men samtidig også de områdene som engasjerer og vekker folk opp, når tiltak iverksettes. Prosessen med SKP framhever derfor betydningen av dialog og medvirkning rundt til tilrettelegging i nærrområdene.

6.2.3 Argumenter for tilrettelegging

Sykkeldebatten har blant annet omhandlet problemstillingen om flere syklistere bidrar til større slitasje på stiene. Syklistene, representert ved lokallaget til NOTS i Oslo og Omegn, som initiativtager til SKP, har vist at de tar utfordringer knyttet til sin egen aktivitet på alvor. Gjennom prosjektet har de gjort et forsøk på å tilrettelegge, ikke bare for å unngå konflikter, bidra til mindre slitasje på stiene totalt sett, men også for å skape en økt interesse og et tilbud til egen gruppe. En av representantene for SKP tar opp et poeng i tilknytning til det som oppfattes som generell skepsis til å tilrettelegge i mye brukte områder:

Bærekraftigbegrepet er det verdt å stoppe opp ved. Det ene er, storbybefolkningen øker, friluftslivet endrer seg, så har du klimaendringene, det er et våtere og villere klima, det er lengre barmarksesong. Jeg føler at veldig mange er festet til en konservativ oppfatning, i betydningen at verden ikke forandrer seg. Men som påpekt, det er nettopp det den gjør! Og hva gjør man da? Man kan ikke bare si, enten fortsett som før, for man skal jo få folk ut, og det er bløtere, og lengre barmarksesong. Så jeg mener at konsekvensene, at man skal snakke om et bærekraftig friluftsliv, så man i større grad tilrettelegge. Og tilrettelegging betyr jo en viss grad av inngrep da. Det er det (Representant for SKP1, 2015).

Uavhengig av hvordan man ser på konflikten om sykling i Marka, er det viktig å se etter gode løsninger. Både på kort og lang sikt. I den sammenhengen representerer OOF en viktig stemme. De legger til rette for dialog, men presiserer også viktigheten av at alle må bidra til gode løsninger, og trekker inn et overordnet perspektiv rundt det å løse sykkelsspørsmål:

For å gjøre en sammenligning til andre tilretteleggingsprosjekter, for eksempel opp til et av disse populære punktene, som Besseggen. Der har man innsett at med populære, mye brukte traséer, så må det gjøres noe med underlaget, og sørge for at stiene ikke tråkkes i stykker. Og det vil nok kanskje melde seg andre steder også. Når det går inn med så tunge inngrep i fjellet, henter inn Skjerpaer fra Nepal, og bruker mye penger, så er det ikke utenkelig å gjøre det der en fjerdedel av Norges befolkning bor, og skal bruke naturen. At disse områdene er så populære at her må gjøres noen tiltak, istedenfor å se på at stiene ødelegges (Representant for OOF, 2016).

Fra OOFs side handler dette om et fokus på løsningene og hva som kan gjøres for å forbedre der det er problemer. OOF har vært en viktig initiativtager, der utfordringene rundt sykling i Marka ble tatt tak i. Representanten for Bymiljøetaten er også tilbøyelig til å tenke mer på tilrettelegging i pressområder i framtida. Forskeren spør representant om hvordan de tenker framover med tilrettelegging i Østmarka:

Vi skal ikke fylle opp Østmarka med stier for syklistene. Det skal være et balansert tilbud, så hvor mye stier vi skal ha innenfor et sånt område, det preges også av hvordan sporten utvikler seg. Men vi er positive til det som er gjort, og nå er det først og fremst en tanke om å utvikle litt mer i Grønmo-området. Der ble det arrangert NM i sommer. Og det er et område som er relativt lite brukt, med relativt mye fjell i dagen, godt egnet for terrengsykling, og det har vært snakk om å utvikle litt mer der. Men, jeg tror vi skal se det an før vi går på nye, store, sykkelstiprosjekter. Høste erfaringer noen år, se hvordan sykkelporten utvikler seg, også vurdere da. [...] Vi er positive til aktivitet, men det er lurt å ta det litt rolig og ikke hopper på og gjør for mye. Nå har vi fått til en utvikling i området ved Skullerud, så det vil være mulig å sykle fra de fleste steder i Østmarka, fra Rustadsaga, Skullerudområdet, ned til Grønmo, med sammenhengende løyper dit. Da begynner det å bli et ganske godt tilbud (Representant for BYM, 2015).

Perspektivet om tilrettelegging av bynære naturområder er interessant og aktuelt. Argumenter som knyttes til folkehelse, økte muligheter for noen typer ferdsel og det å legge til rette for positive opplevelser med ulike aktiviteter er sentrale. I denne oppgaven har også en overordnet konflikt og grunnlaget for å søke framtidsrettede løsninger økt dette behovet, og styrket tilretteleggingsargumentet. Øvrige perspektiver som har blitt trukket inn av informantene omhandler lengre barmarkssesong for sykling, og mulige klimaendringer, som kan gjøre naturen mer eksponert for slitasje fra bruk.

6.2.4 Ulike perspektiver på tilrettelegging – Hensynet til naturen og dyrelivet

Et møte med en annen person i forbindelse med stibygging fra feltarbeidet, beskriver en annen tilnærming til syklistenes arbeid, og et perspektiv som jeg opplever å være veldig forskjellig fra det som stibyggerne hadde om sitt eget arbeid:

En person kom gående forbi området der stibyggerne holdt på, da han var ute og gikk tur med hunden sin. Vedkommende tok kontakt, og var interessert i å vite hva dette gikk ut på. Etter en liten samtale med noen av stibyggerne opplevde jeg at personen var sterkt kritisk til hvordan det hele foregikk. Han påpekte at det fantes flere sjeldne arter i området. Vedkommende ga uttrykk for å ha kunnskap om artene, og mente leggingen av stien i dette området ville kunne påvirke disse negativt. På bakgrunn av dette fortalte personen videre at det var problematisk at Bymiljøetaten hadde godkjent stibyggerprosjektet til å foregå der. Han uttrykte at han ikke var motstander av sykling i utgangspunktet, men at

inngrepene som følge av stibyggingen var store, og fotograferte deler av stibyggingen. Personen kom også i krangel med flere av stibyggerne, og diskusjonen ble etter hvert ikke spesielt konstruktiv. Jeg opplevde at synene på tilretteleggingen mellom personen og stibyggerne var svært forskjellig (Feltnotater, september 2015).

Dette møtet var med på å synliggjøre et perspektiv i det jeg oppfatter å være en del av interessekonflikten mellom to ulike syn på terrengsykling. Personen ga uttrykk for at han ikke var kritisk til stisyklistene, men kommuniserte på en måte noe annet. I etterkant postet personen et innlegg på gruppa Østmarka på Facebook, som fikk stor oppmerksomhet i tilknytning til hendelsen. Dette innlegget er en del av materialet fra Facebook som ble analysert. Personen postet sin opplevelse av møtet i skogen med stibyggerne i innlegget, og skapte med det en diskusjon rundt tilretteleggingen.

Innlegget fikk stor oppmerksomhet på denne gruppa, av både støttende og kritisk art. Hendelsen i skogen, og dette innlegget ble postet på et tidspunkt da SKP i liten grad var informert om. NOTS hadde lagt ut på sine hjemmesider at søknaden var godkjent, og at de nå ville starte opp med det praktiske arbeidet, i tillegg til informasjon om dugnadene på sine egne sider på Facebook. Det var naturlig at mange ikke kjente til prosjektet i utgangspunktet. Personen som postet innlegget tok opp et viktig poeng, som kanskje har vært diskutert i liten grad i debatten om sykling i Marka. Det er tilretteleggingens påvirkning på plante- og dyreliv. Denne delen av Østmarka som det bygges sti i er et mye brukt område. Dyrelivet vil naturlig nok påvirkes i noen grad av dette. Hvordan de ulike artene påvirkes og eventuelt taper terreng mot menneskers bruk er en interessant viking. Øian et al., (2015) gir et bidrag, men påviser også et stort kunnskapshull. Komplekse årsakssammenhenger ligger også til grunn, og tydeliggjør at lokale forhold må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Jeg besitter i denne oppgaven ikke data som kan bringe fram mer kunnskap på det biologiske mangfoldet. Jeg oppfordrer videre til at det tas tak i spørsmålet, gjerne også i sammenheng med tilrettelegging i Marka, eller spesifikt hvordan sykling påvirker i sammenligning med andre brukergrupper. Problemstillingen vil også gjøre seg gjeldende i forhold til all bruk i Marka.

7. Oppsummering og avsluttende refleksjoner

Terrengsykling i Osloomarka er en av mange aktiviteter. Den representerer trekk fra en moderne friluftslivskultur i stadig endring, men skaper også gode opplevelser i lys av en tradisjonell tilknytning, med rekreasjon, fysisk aktivitet og naturopplevelser. Gjennom mitt feltarbeid har jeg et inntrykk av at det oppleves mye sykkelglede på stiene i Marka. Syklinga havner i et spenningsfelt mellom idrett, friluftsliv og naturopplevelse. Aktiviteten er ikke gitt en klar avgrensning i denne masteroppgaven, fordi jeg ser det som en utfordrende, litt urettferdig og lite dekkende kategorisering. Terrengsykling kan representere alle tre formålene i markaloven, uten at det finnes klare skiller.

Mitt inntrykk er at synet på at sykling kan være friluftsliv og innebære naturopplevelser utfordres. Når «nye» aktiviteter i naturen trer fram, utfordres samtidig etablerte praksiser, men særlig forståelser, identiteter og hva som oppfattes som riktig eller ønskelig. I dette spenningsfeltet knyttes det en moralsk dimensjon til friluftslivet (Flemsæter et al., 2011; 2014). I Osloomarka er det ulike syn på syklingas plass, og noen ser ut til å ønske særlig stisyklistene bort. Dette synet tilhører likevel ikke majoriteten, men trekker fram utfordringer knyttet til sykling som et aktuelt diskutert felt. Informantene i prosjektet gir uttrykk for at det er en reell konflikt knyttet til sykling i Marka. Konflikten oppstår som følge av høy fart og hensynsløs ferdsel hos syklistene på grusveiene, og skapes av stor slitasje som følge av bruk på stiene. Sykkelrittene i Østmarka har vært en kilde til denne slitasjen, og tidvis skapt stor debatt også i media og på sosiale medier.

For å undersøke problemfeltet empirisk, har jeg valgt å studere relasjoner mellom syklistene og andre utøvere av friluftsliv i Marka. Dette kan også tolkes som et spørsmål om hvordan forholdet mellom bruk, tilrettelegging for bruk og vern av natur blir erfart, forhandlet om og forvaltet. Som en nærmere avgrensning av temaet har jeg undersøkt sykling i Osloomarka som konfliktema og tilrettelegging for stisykling spesielt, konkretisert gjennom Skullerudprosjektet. Jeg har benyttet en kvalitativ tilnærming, og en metodetriangulering for å innhente informasjon om forskningsfeltet. Hovedvekten av datamaterialet er hentet fra intervjuer av fem «ansvarlige markapolitikere», som representerer offentlig forvaltning og frivillige organisasjoner med interesser knyttet til sykling i Marka. Gjennom observasjonsdelen har jeg blitt kjent med sykkelmiljøet, SKP

spesielt, og de ulike løsningene som er valgt i tilretteleggingsprosjektet. Dette er i tillegg belyst med perspektiver fra diskusjonsmateriale på sosiale medier.

7.1 Problemstillingene

Under følger en oppsummering av de tre delproblemstillingene i oppgaven.

7.1.1 Synspunkter på konflikt om sykling i Oslomarka

I kapittel 4 spurte jeg utdypende: *Hvilke sentrale synspunkter om terrengsykling i Oslomarka kommer til uttrykk mellom grupper som bruker Marka?* Informantene er enige, det finnes utfordringer knyttet til sykling i Oslomarka. Utfordringer som oppfattes som reelle konflikter, og har pågått og økt i intensitet over tid. Spesielt to forhold utpeker seg. Under sykling på grusveier fører høy fart og manglende hensyn fra syklistene til ubehagelige og uheldige møter med andre. Slitasje på stiene som følge av stisykling, er også et problemfelt som forringer opplevelser. Slitasjeaspektet er omdiskutert, men knyttes i stor grad til sykkelrittene som har foregått, og nærmere bestemt til Terrengsykkelrittet. Dette belyser også konfliktens geografiske hovedområde, som er i Østmarka. Her arrangeres alle sykkelrittene i Osloområdet, og denne delen av Marka innbyr antagelig til stisykling mer enn noe annet område. Dette trykket har medført mer sykling, som bringer både positive og negative ringvirkninger.

Sykkeldebatten er tidvis høylytt eller sterkt emosjonell, og dreier seg ikke alltid om saklige forhold ved direkte kontakt ute i Marka eller gjennom pressen og sosiale medier. Jeg har intervjuet fem sentrale aktører i denne debatten. Alle disse framstår som saklige bidragsyttere i debatten i forvaltningen av flerbruket i Marka. Det er ulike oppfatninger om hva som kan gjøres bedre for å løse utfordringene. Østmarkas Venner er uenige med Oslo kommune om deres forvaltningsarbeid, og framsetter kraftig kritikk. De savner en helhetlig forvaltningsplan der konsekvensene av sykkelritt blir behandlet mer inngående, og at deres innspill om dette tas til etterretning. Til grunn ligger tolkningen av lovverket, der markaloven understøtter prinsippet om brukermedvirkning. Oslo og Omland Friluftsråd ser debatten på et overordnet plan, og sørger for dialog og muligheter for tiltak som kan imøtekomme utfordringene og dempe konfliktene. Et eksempel er kampanjen «Sykle med huet», samt etablering av et kontaktforum, kjent som Sykkelforumet i denne oppgava. Syklistene selv ser utfordringer knyttet til egen aktivitet. De ønsker å drive sykling som en helsefremmende, aktiv og positiv del av

friluftslivet, idretten og medbringende opplevelser og mestring i natur, slik markaloven foreskriver. Forskerens inntrykk er at de langt på vei gjør nettopp dette, og samtidig gir uttrykk for en holdning hvor de ønsker å ta vare på Marka, gjennom bruk og for bruk. Dette blir eksemplifisert gjennom Skullerudprosjektet, der syklistene er gitt anledning til, i samarbeid med Oslo kommune som er grunneier, å tilrettelegg for stisykling som kan imøtekomme stisyklistenes ønsker, men også med et ønske om å dempe konfliktene, og sørge for et bærekraftig flerbruk. I organisasjonslivet blir syklistene forstått, og sett for sitt perspektiv. Engasjerte og oppildnede debattanter i sosiale medier, og dels i øvrig media, ser det ikke alltid slik.

7.1.2 Hvordan har prosessen med Skullerudprosjektet foregått?

I kapittel 5 undersøkes: *Hvordan oppfatter ulike parter med tilknytning til Marka at prosessen med Skullerudprosjektet har foregått?* SKP har vært en prosess med markaorganisasjonene og blitt forvaltet formelt gjennom kommunen, via Bymiljøetaten. Kommunen ser prosessen som grei, i henhold til markaloven, og med involvering fra interesseorganisasjonene for Marka. Forskerens oppfatning er at kommunen behandler ulike aktiviteter i Marka som positive bidrag, og ønsker at flest mulig skal være ute. De virker å ha en pragmatisk tilnærming, der det var viktig å prøve ut SKP, og lære av det gjennom en praktisk prosess. En side av saken ligger også i at en så lite byråkratisk prosess som mulig gir rom for mindre tiltak og muliggjør at organisasjoner uten stor tyngde kan bidra, slik som NOTS har gjort. Kommunen har dermed demonstrert effektiv forvaltning, i tråd med føringer fra myndighetene. Representanter for SKP antyder også at prosessen har vært grei, og at lovverket gir et nødvendig albuerom for det relativt beskjedne tiltaket som SKP er. De ser samtidig at behovet for en større involvering fra andre parter i forkant, for å diskutere valgte løsninger, gjerne kunne funnet sted. Samtidig ville dette antagelig forsinket prosjektet, og bidratt til større byråkratiske prosesser. Østmarkas Venner opplever prosessen som mangelfull, men uttrykker samtidig en støtte til det praktiske prosjektet. De har ønsket større inkludering i gjennomgangen av lokaliseringen til SKP, valg av løsninger, og en drøfting av sykkelrittenes tenkte tilknytning til SKP. De retter igjen kritikken utelukkende mot Bymiljøetaten, og bebreider ikke NOTS som initiativtaker til SKP for dette. Østmarkas Venner legger vekt på at kommunen som forvaltningsinstans skal sørge for nødvendig brukermedvirkning. De setter dette i sammenheng med det de uttrykker som en problematisk dobbeltrolle for kommunen, som både grunneier i Østmarka, og ansvarlig

forvalter av lovverket som gjelder i Marka. I disse noe sprikende synene, ligger kanskje også en forskjellig tolkning av formålene i markaloven, og forholdene mellom disse. Sykkelrittene blir for eksempel uttrykt og festet til idrettsbegrepet, mens terrengsykling som aktivitet kan sees bredere. Hva som skal ha plass, og kanskje forrang i Marka, knyttes tidvis til et spørsmål om tradisjonelle eller moderne syn på friluftsliv (Flemsæter, 2011; 2014). Debatten om sykkelritt er et uttrykk for et slikt diskusjonsfelt.

Forskerens betraktninger går ut på at mediernes fokus på polarisering og konflikt, kan bidra til at konflikten belyses skjevt. Grunnlaget for å hevde dette er sparsommelig, men diskusjoner fra sosiale medier kan tyde på dette som en kilde til større motsetninger. Samtidig oppleves ikke bestandig konflikten ute i Marka i veldig stor grad. Dette setter spørsmålstegn ved om deler av konflikten kan kalles konstruert.

Jeg anser bidraget fra Oslo og Omland Friluftsråd som viktig. Friluftsrådet søker løsninger gjennom et aktivt samarbeid, men har også fokus på at bruk av Marka er det viktigste. Dette perspektivet opplever jeg at tidvis kan glemmes i debatten om sykling. Dette kan omhandle mange ting, men en dristig tolkning går ut på at det finnes moralske aspekter knyttet til friluftslivet (Flemsæter et al., 2011; 2014), som påvirker syn på aktiviteten, og hvilken plass terrengsyklinga bør ha i Marka. Et slikt syn opplever jeg å ha møtt enkelte ganger gjennom feltarbeidet, der sykling sees som et fremmedelement og en trussel. I hovedsak kommer dette fra enkeltpersoner som jeg oppfatter har en tilknytning til tradisjonelle friluftslivsaktiviteter. Representanter for syklistene er stert uenig i et slikt syn, og ser sykling som en løsning på mange utfordringer. I møtet mellom de ulike synspunktene, søker Friluftsrådet enighet rundt gode løsninger. SKP er et forsøk på en slik løsning, som også de fleste markaorganisasjonene stiller seg bak som et nyttig prøveprosjekt. Gjennom arbeidet i Sykkelforumet, fremtrer behovet for dialog som særlig viktig. Dette er forsøkt til en viss grad, men forskeren stiller spørsmålstegn ved om den dialogen som har foregått i forkant av SKP, har vært tilstrekkelig. Både for å bidra til et konstruktivt samarbeid organisasjonene imellom, men også for å øke informasjonen til øvrige brukergrupper.

7.1.3 Stibygging som forsoning?

Kapittel 6 bygger på spørsmålet om: *Hvordan bidrar den praktiske delen av Skullerudprosjektet til konfliktløsning og forsoning mellom ulike interesser i Østmarka?*

Min konklusjon er at SKP har vært et positivt bidrag fra syklistene. Det er ikke en selvfølge at brukergrupper som står i en konflikt ønsker eller evner å bidra på en slik måte. Dette bør bidragsyterne bak SKP roses for. Samtidig har SKP vist seg å bli et større prosjekt enn stibyggerne hadde sett for seg. Mye av det praktiske arbeidet er gjort gjennom støtte fra Sparebankstiftelsen DNB, og noe på dugnad.

Ulike løsninger som er valgt i prosjektet, har møtt både motstand og gehør. Bruk av stedegne materialer og håndkraft, har gjort arbeid relativt skånsomt og inngrepene relativt små i den store sammenhengen. Der trykkimpregnerte materialer er brukt, ser signaleffekten ut til å bety mye. Dette uttrykkes fra noen å ikke høre hjemme i Marka. Kritikken er likevel ikke stor, til tross for noe sabotasje mot prosjektet. De ulike løsningene ser ut til å treffe godt blant markabrukerne, og blant organisasjonene. Ringvirkningene av prosjektet er kanskje også en bakgrunn for dette. Det er ment å gagne alle. På denne måten oppfattes prosjektet å bidra til forsoning mellom brukergrupper. Både gjennom å synliggjøre og ufarliggjøre sykling, men også rent praktisk, der bygging av bærekraftige stier kan minske slitasjen i et lengre perspektiv.

Et tilretteleggingsprosjekt midt i et populært turområde, der selve aktiviteten det tilrettelegges for er omdiskutert, medfører visse utfordringer. Dette er viktige punkter som bør videreføres til lignende prosjekter i framtida. Nærområdene er viktige, og folket som bor der engasjeres når «deres» natur blir berørt. Disse stemmene bør kanskje inkluderes mer for å minske konfliktene. Dalsåsen i Østmarka er et godt eksempel på et slikt nærområde, der både SKP og TSR har vært tenkt og delvis gjennomført i.

7.2 Veien videre

I oppgaven har jeg belyst hovedproblemstillingen: *Hvordan oppfatter og erfarer ulike parter utfordringer knyttet til bruk og vern av Marka gjennom sykling?* Gjennom tre kapitler er hovedspørsmålet operasjonalisert, undersøkt og drøftet i lys av de tre underspørsmålene. De ulike typene av data har kastet lys på spørsmålene gjennom den tematiske analysen.

Friluftslivet kan også forstås som et sosiokulturelt felt, hvor konflikter kan bli konstruert gjennom sosiale prosesser. Mange aktører består av ulike interessegrupper som innebærer et kulturelt mangfold. Dette mangfoldet fører med seg ulike syn, som igjen

prøves i et sosialt felleskap der bruk, forvaltning og holdninger om friluftsliv utgjør viktige teoretisk tolkningsperspektiver. Perspektiver om demokrati, medvirkning og medansvar er viktig i forvaltningen av Osломarka.

Siden prosjektet fortsatt pågår, vil det være tidlig å ende opp med en sammenfattende konklusjon rundt prosessen. SKP er spennende, og forskeren antar at dette er en begynnelse på et større behov for tilrettelegging i nærmarka, i alle fall i Oslo. Flere informanter uttrykker også at dette er interessant, og kanskje en nødvendig vei å gå.

Brukerkonfliktene om sykling i Marka har bidratt til et behov for å utforske motsetningsforholdene videre. Derfor har det vært viktig å få kunnskap om hva hovedelementer i konflikten er, og hva de ulike informantene erfarer kan være grunnlag for at konflikten har oppstått og samtidig vedvarer. Spørsmålet om hva, hvordan og hvorfor i disse brukerkonfliktene vil være viktig i en politisk sammenheng, samtidig som de ulike partenes tanker om eventuelle løsninger på konfliktene kan være nyttige perspektiver å ta med videre. Behovet er stort for å finne kunnskap om terrengsyklingas reelle påvirkning på naturen. Slitasje er en slik faktor, som det savnes tilstrekkelig kunnskap om. Debatten preges i stor grad av argumenter på bakgrunn av folks egne syn og oppfatninger om hva slitasje er, og om sykling sees som en «akseptabel» aktivitet. Kanskje må terrengsykling gjennom noen år med tilpasning, før den betraktes som en etablert del av Marka. Kanskje ikke. Fortsettelsen blir uansett spennende.

Litteratur

- Aas, Ø. (2015). Kommentar: Positivt tross alt – Terrengsykkelrittet. *Terrengsykkel.no*. Hentet 29. april 2016 fra: <http://www.terrengsykkel.no/Trynefaktor/Kommentar-Positivt-tross-alt-Terrengsykkelrittet>
- Arneberg, H. (2015). Bymiljøetaten: Negative til sykkelforbud i Marka. *Osloby*. Hentet 1. oktober 2015 fra: <http://www.osloby.no/nyheter/Bymiljoetaten-Negative-til-sykkelforbud-i-Marka-8054889.html>
- Befring, E. (2010). *Forskningsmetode med etikk og statistikk. 2. opplag*. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Brox, O. (2001). *Vår felles eiendom – Tar vi vare på allemannsretten?*. Oslo: Pax Forlag A/S.
- Dalen, E. (2011) *Kommentarrapport – Undersøkelse om bruk av Osломarka 10. – 17. september 2011*. Synovate Norge. Utarbeidet for Oslo kommune, Bymiljøetaten.
- Dervo, B. K., (red.), Skår, M., Köhler, B., Øian, H., Vistad, O. I., Andersen, O. & Gundersen, V. (2014). *Friluftsliv i Norge anno 2014 – status og utfordringer*. Norsk Institutt for Naturforskning [NINA]: Rapport 1073 (2014). Trondheim: NINA hovedkontor.
- Flemsæter, F., Brown, K. M. & Holm, F. E. (2011). Friluftslivets moralske landskap – trender og tradisjoner. I: M. S. Haugen & E. P. Stræte (red.), *Rurale brytninger*. (s. 245-265). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Flemsæter, F. (2014). Rett og plikt når du ferdes i marka. *Utemagasinet.no*. Hentet 14. april 2016 fra: <http://www.utemagasinet.no/Magasin/Moral-i-friluftslivet>
- Flemsæter, F., Setten, G. & Brown, M. K. (2014). Morality, mobility and citizenship: Legitimising mobile subjectives in a contested outdoors. *Geoforum 64 (2015)*, 342-350.
- Friluftslivets År (2015). *Friluftslivets år 2015*. Hentet 24. november 2015, fra: <http://www.friluftslivetsar.no/fa15/>
- Friluftsløven (1957). *Lov om friluftslivet: Trådt i kraft 01.07.1957*. Hentet 29. januar 2016 fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>
- Freudendal-Pedersen, M. & Thorup, L. (2014). *Cyklstens rytmer og kampen om pladsen i byen*. Gränsløs nr 4, 2014, Centrum for Öresundstudier, issn 2001 – 4961.
- Gjelstenli, I. (2014). Hans-Christians Minnerute. *Norsk-Klatring*. Hentet 12. mai 2015 fra: <http://www.norsk-klatring.no/Impulser/Ute/Fjell/Hans-Christians-Minnerute>
- Grønmo, S. (2004). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Oslo: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS

- Gurholt, K.P. & Broch, Trygve B. (2011). "En gave til folket": Om markaloven, makt og medier. *Norsk Antropologisk Tidsskrift*, årgang 22, no. 3-4: 194-207.
- Gåsadal, O. (1997). *Konflikter mellom fotgjengere og syklistere i Oslomarka og Trondheimsmarka*. Oslo: Rapport NINA 489.
- Hagen, D. (2014a). Boltene er kappet. *Norsk-Klatring*. Hentet 11. mai 2015 fra: <http://www.norsk-klatring.no/Impulser/Ute/Fjell/Boltene-er-kappet>
- Hagen, D. (2014b). Sluttord fra kreatørene. *Norsk-Klatring*. Hentet 11. mai 2015 fra: <http://www.norsk-klatring.no/Impulser/Ute/Fjell/Sluttord-fra-kreatoerene>
- Hagen, D. (2014c). Tindeklubben om bolter i fjellet. *Norsk-Klatring*. Hentet 12. mai 2015 fra: <http://www.norsk-klatring.no/Impulser/Ute/Alpin/Tindeklubben-om-bolter-i-fjellet>
- Hagen, D. (2015a). Lederen i Klatring 124. *Norsk-Klatring*. Hentet 11. Mai 2015 fra: <http://www.norsk-klatring.no/Impulser/Debatt/Lederen-i-Klatring-124>
- Hagen, D. (2015b). Bolting i fjellet. *Norsk-Klatring*. Hentet 11. mai 2015 fra: <http://www.norsk-klatring.no/Impulser/Ute/Fjell/Bolting-i-fjellet>
- Holtet, A. (2015). Lover forbedring av Terrengsykkelrittet. *Terrengsykkel.no*. Hentet 2. juni 2015 fra: <http://www.terrengsykkel.no/Telex/forbedring-terrengsykkel2015>
- Jackson, E. L. & Wong, R. A. G. (1982). Perceived conflict between urban cross-country skiers and snowmobilers in Alberta. *Journal of leisure research*, 1982, Vol.14(1) s. 47-62.
- Jacob, G. R. & Schreyer, R. (1980). Conflict in outdoor recreation. A theoretical perspective. *Journal of leisure activity*. Vol.12(4). s. 368-380
- Kippernes, K. H. (2015a). Spaden settes i jorda på Skullerud. *Terrengsykkel.no*. Hentet 11. mai 2015 fra: <http://www.terrengsykkel.no/Telex/Spaden-settes-i-jorda-paa-Skullerud>
- Kippernes, K. H. (2015b). Kommentar: Lærdom fra en mandag kveld i Kollen. *Terrengsykkel.no*. Hentet 30. oktober 2015 fra: <http://www.terrengsykkel.no/Kommentar-Laerdom-fra-en-mandag-kveld-i-Kollen>
- Klima- og miljødepartementet. (2015). Retningslinjer for saksbehandling av stier og løype i Marka. *Fylkesmannen*. Hentet 01.mai 2016 fra: <https://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMOA/Milj%20B8%20og%20klima/Marka/Forslag%20til%20retningslinjer.pdf>
- Kunze Juul Dam, A., Aas, Ø., & Michalsen, J. (2015b). Ta en tur ut i skogen, Kristin Lund!. *Aftenposten – Meninger*. Hentet 1. oktober 2015 fra: http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Ta-en-tur-ut-i-skogen_-Kristin-Lund-8056844.html
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015). *Det kvalitative forskningsintervju*. 3. utgave. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.

- Lind, T., Orhaug, J., Rosenfeld, I. S., & Østensen, E. (1973). Konflikter i Osломarka gjennom tidene. *Nasjonalbiblioteket*. Hentet 24. mars 2015 fra: <http://www.nb.no/nbsok/nb/362b1adf0ed4b3fa6c2d66475b5f73e9.nbdigital?lang=no#0>
- Lund, K. (2015a). Bare et forbud mot terrengsykling kan redde naturen nå. *Aftenposten – Meninger*. Hentet 1. oktober 2015 fra: <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Bare-et-forbud-mot-terrengsykling-kan-redde-naturen-na-8049665.html>
- Lund, K. (2015b). Svartmalingens edle kunst – eller en annen Markabrukens berettigede harme?. *Aftenposten – Meninger*. Hentet 1. oktober 2015 fra: <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Svartmalingens-edle-kunst--eller-en-annen-Markabrukens-berettigede-harme-8055599.html>
- Lund, K. (2015c). Svar til Terrengsykkelrittets arrangører: En «sykkelmotstanders» siste bekjennelser. *Aftenposten – Meninger*. Hentet 1. oktober 2015 fra: <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Svar-til-Terrengsykkelrittets-arrangorer-En-sykkelmotstanders-siste-bekjennelser-8058765.html>
- Løken, A. (2010a). Kjettingsabotasje mot sykkelritt. *Aftenposten*. Hentet 23. mars 2015 fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/sport/Kjettingsabotasje-mot-sykkelritt-5330386.html>
- Løken, A. (2010b). Tilstår sabotasje mot syklist. *Aftenposten*. Hentet 23. mars 2015 fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/sport/Tilstar-sabotasje--mot-syklist-5330388.html>
- Løken, A. (2010c). Påkjørt av syklist i Marka. *Osloby.no*. Hentet 30. april 2016 fra: <http://www.osloby.no/nyheter/Pakjort-av-syklist-i-Marka-5346580.html>
- Markaloven (2009). *Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner: Trådt i kraft 01.09.2009*. Hentet 29. januar 2016 fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-05-35>
- Meld.St. 18 (2015-2016). Friluftsliv: Natur som kilde til helse og livskvalitet. Oslo: Klima- og miljødepartementet.
- Meirik, T. (2015). De «raserte stiene». *Terrengsykkel.no*. Hentet 15. september 2015 fra: <http://www.terrengsykkel.no/Telex/De-raserte-stiene>
- Michalsen, J., Kunze Juul Dam, A., & Aas, Ø. (2015a). Arrangørene svarer: Svartmaling om Terrengsykkelrittet. *Aftenposten – Meninger*. Hentet 1. oktober 2015 fra: <http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Arrangorene-svarer-Svartmaling-om-Terrengsykkelrittet-8052373.html>
- Nordfjord Grovsyklarlag. (2016). *Innlegg på sida til Nordfjord Grovsyklarlag*. Hentet 23. Mai 2016 fra: <https://www.facebook.com/Nordfjordgrovsyklarlag/>
- Norsk Organisasjon for Terrengsykling (2015a). Skullerudsøknaden godkjent. *NOTS*. Hentet 13. mai 2015 fra: <http://www.nots.no/skullerudsoknaden-godkjent/>

- Norsk Organisasjon for Terregsykling (2015b). Søknad skullerudprosjektet. *NOTS*. Hentet 13. mai 2015 fra: <http://www.nots.no/soknad-skullerudprosjektet-2015/>
- Norsk Organisasjon for Terregsykling. (2015c). *Sparebankstiftelsen DNB gir 280.000 til videre arbeid med Pioneren*. Hentet 16. februar 2016 fra: <http://www.nots.no/sparebankstiftelsen-dnb-gir-280-000-til-videre-arbeid-med-pioneren/>
- Norsk Organisasjon for Terregsykling. (2015d). *Ta vare på stiene i Østmarka!*. Hentet 29. april 2016 fra: <http://www.nots.no/ta-vare-pa-stiene-i-ostmarka/>
- Norsk Organisasjon for Terregsykling. (2016). *NOTS blogger: Vi deler utfordringer med hele Europa*. Hentet 26. april 2016 fra: <http://www.nots.no/notes-blogger-vi-deler-utfordringer-mer-hele-europa/>
- Oslo og Omland Friluftsråd. (2010). *Håndbok for Markaloven*. Oslo: Oslo og Omland Friluftsråd.
- Oslo og Omland Friluftsråd. (2014). *Rapport fra arbeidsgruppa for sykkel i Marka*. Hentet 29. februar 2016 fra: http://www.markanytt.no/resources/11/files/578/Sykelrapport-8.jan2014_med_bilder.pdf
- Oslo og Omland Friluftsråd. (2016). *Generell info om OOF*. Hentet 10. mai 2016 fra <http://www.markanytt.no/pub/oof/main/?cid=32&aid=31>
- Oslo kommune. (2016). *Bydel Østensjø*. Hentet 04. mai 2016 fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/bydeler/bydel-ostensjo/>
- Pedersen, K. (1999). «Det har bare vært naturlig» - *Friluftsliv, kjønn og kulturelle brytninger*. Doktorgradsavhandling ved Norges idrettshøgskole, Oslo.
- Regjeringen. (2013). *Reguleringsplan for Linderudkollen skisenter, Oslo kommune – stadfesting etter markaloven*. Hentet 01. mars 2016 fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplan-for-linderudkollen-skise/id715384/>
- Romsdals Budstikke. (2014). Leder: Hvem skal eie Moldemarka? *Romsdals Budstikke*. Hentet 12. april 2016 fra: <http://www.rbnett.no/meninger/leder/article10135130.ece>
- Røsjo, B. (2015a). Sterke reaksjoner på Terregsykkelrittet. *Østmarkas Venner*. Hentet 2. juni 2015 fra: <http://www.ostmarkasvenner.no/sterke-reaksjoner-paa-terregsykkelrittet.5764703-256978.html>
- Røsjo, B. (2015b). Terregsykkelsti kan gi færre brukerkonflikter. *Østmarkas Venner*. Hentet 30. november 2015 fra: <http://www.ostmarkasvenner.no/terregsykkelsti-kan-gi-faerre-brukerkonflikter.5808867-256978.html>
- Sameien, T. & Authen, J. A. (2014). ”Oslomarka – tur-mekka eller slagmark?” – En deskriptiv studie av årsaker til brukerkonflikt mellom stisyklistere og turgåere. Bacheloroppgave ved Høgskolen i Sogn og Fjordane, Sogndal.

- Soldal, G. A. (2014). Allemannsplikten. *Utemagasinet*. Hentet 17. mars 2015 fra: <http://www.utemagasinet.no/Aktuelt/Blogg/Allemannsplikten>
- Solem, R. & Sveen, K. (2014). *Restaurering av Bessegstigen*. Hentet 23. mai 2016 fra: <http://www.nasjonalparkstyre.no/Jotunheimen/Nyhende/Restaurering-av-Bessegstigen/>
- Statistisk Sentralbyrå. (2015). *Tettsteder. Folkemengde og areal, etter kommune. 1. januar 2015*. Hentet 04. mai 2016 fra: <http://www.ssb.no/248688/tettsteder.folkemengde-og-areal-etter-kommune.1.januar-2015>
- St.meld. nr 39 (2000-2001). *Friluftsliv – Ein veg til høgare livskvalitet*. Oslo: Miljøverndepartementet
- Sæter, K. (2004). Bjarne (75) meid ned av syklistar i Marka. *Osloby.no*. Hentet 30. april 2016 fra: http://www.osloby.no/nyheter/Bjarne-75-meid-ned-av-syklistar-i-Marka-6543547.html#.UzIWt6h_shZ
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse – En innføring i kvalitativ metode*. 4. utgave. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.
- Tordsson, B. (2010). *Friluftsliv, kultur og samfunn*. Kristiansand: Høyskoleforlaget AS
- Øian, H., Andersen, O., Follestad, A., Hagen, D., Eide, N. E. & Kaltenborn, B. (2015). *Effekter av ferdsel og friluftsliv på natur – En sammenstilling av nasjonal og internasjonal litteratur*. Norsk Institutt for Naturforskning [NINA]: Rapport 1182 (2015). Lillehammer: NINA.
- Østmarkas Venner. (2015). *Østmarkas Venner krever store endringer i Bymiljøetatens saksbehandling av terrengsykkelritt i Østmarka*. Hentet 15. mars 2016 fra: <http://www.ostmarkasvenner.no/ov-krever-midlertidig-stans-i-terrengsykkelrittene.5774398-256978.html>
- Østmarkriddet. (2016). *Østmarkriddet – Forside*. Hentet 27. april 2016 fra: <http://ostmarkriddet.no/index.php>

Vedlegg

Vedlegg 1: Intervjuguide

Vedlegg 2: Informasjonsskriv

Vedlegg 3: Samtykkeerklæring

Vedlegg 4: Godkjenningsnotat fra NSD

Vedlegg 5: Logg for feltarbeid

Vedlegg 6: Utskrifter fra Facebook

Vedlegg 1: Intervjuguide

Jeg forteller om intervjuets gang og oppbygning

- Informanten har alle rettigheter til å la være å svare på spørsmål og trekke seg om vedkommende ønsker.
- All informasjon som kommer fram blir behandlet på en måte som ikke medfører ulemper for intervjupersonen. Jeg presiserer likevel at intervjupersonen er valgt på bakgrunn av sitt verv i en organisasjon/part som har tilknytning til Skullerudprosjektet (SKP), og med det kan bidra med nyttig informasjon for meg som forsker. Intervjuet blir gjennomført med dette som bakgrunn, der organisasjonens stemme er den jeg ønsker å få belyst. Dette medfører også at organisasjonens posisjon vil kunne bli trukket fram i den ferdige oppgaven. Personen selv vil ikke bli nevnt ved navn.
- Strukturen i intervjuet er ikke rigid, og vi kan gå tilbake til tidligere spørsmål.
- Samtalen blir tatt opp på bånd, og det blir gjort notater underveis.
- Jeg som forsker ønsker en åpen samtale rundt de temaene som tas opp i intervjuet. Dette er kvalitativ forskning, som søker kunnskap om meninger, holdninger og fortolkninger. Jeg sitter ikke med svarene, men ønsker å få intervjupersonens syn, og med det ulike synspunkter og dilemmaer rundt SKP og andre relaterte emner knyttet til sykling og konflikt i marka. Intervjupersonen må gjerne selv komme med temaer og fortelle om interessante historier utenfor de temaene forskeren presenterer.

Innledende spørsmål

- Hva driver din organisasjon med? Hva slags arbeid gjøres?
 - o Hvilke verdier er viktige for dere?
- Hvordan aktøren bruker Østmarka og områdene rundt Skullerud til friluftsliv og eventuelt andre aktiviteter?

Skullerudprosjektet

- Hvordan opplever dere debatten om sykling i marka?
 - o Fra medlemmer av organisasjonen?
 - o Organisasjonene

- Mellom friluftsfolk
- Hvordan fikk dere tilknytning til SKP?
 - Hvordan har dere deltatt i arbeidet med SKP?

Den formelle prosessen med Skullerudprosjektet

- Hvordan har prosessen foregått gjennom forumet for sykling i Marka?
 - Demokratisk prosess?
 - Nok involvering fra andre parter enn initiativtagerne?
 - Har dialogen vært god nok i forkant og underveis?
 - Har prosjektet fungert etter intensjonen så langt?
 - «Plankebrua» over ei myr, litt på sida av søknaden og uttalte retningslinjer for prosjektet, hva tenkes om denne?
- Oslo Kommune har gitt tillatelse til Skullerudprosjektet (SKP)
 - Hvordan opplever du at denne prosessen har foregått?
- Hvordan har informasjonen rundt SKP vært?
 - OOF
 - NOTS

Tilrettelegging for sykling i marka

- Deler av friluftslivet er i endring. Hva tenker dere om tilrettelegging for enkeltaktiviteter?
- Det kan se ut som mange av friluftsjorganisasjonene stiller seg bak et økt behov for tilrettelegging i bruken av marka generelt. Hva kan være positive og negative sider ved slik praksis?
- Tar stibyggerne tilstrekkelig hensyn i gjennomføringen?
 - Hva med naturmangfoldet der stien går?
 - Hva med inngrepene som gjøres? Er de (for) store?
 - Hvordan tror dere naturen tilpasser seg?

- Er Marka tatt godt nok vare på gjennom det regelverket som er i dag?
- Hva med forbud mot sykling?

Konfliktfullt friluftsliv

- Hva tenker du om interessemotsetninger mellom syklister og andre utøvere av friluftsliv generelt, og i Østmarka spesielt? Er det en reell konflikt?
- Hva mener dere konflikten går ut på?
- Hva er utfordringer med nettopp aktiviteten stisykling?
- Hva kan gjøres for å imøtekomme de interessemotsetningene vi ser nå?
 - o Er dialog tilstrekkelig?
 - o Utover det som gjøres i friluftsansjonene, hva kan være med på å løse utfordringene?

Sykkelryt

- Hva synes dere om at det gjennomføres sykkelritt i Østmarka?
 - o Hvordan oppfatter dere at gjennomføring av rittene foregår?
 - o Hvordan ser det ut etter TSR 2015 pr nå? Er skadene/slitasjen leget?
 - o Hva mener dere er en forsvarlig gjennomføring av ritt?
 - o Hvem har ansvaret for gjennomføring av «forsvarlige ritt»?
 - o SKP har som formål å lage stier som tåler mye sykling. Dersom ritt gjennomføres i faste traseer, som på Pioneren (SKP), vil dette kunne bedre gjennomføringen?
 - Hva tror dere dette kan ha å si for konfliktnivået/interesse motsetningene?
- Hva tror dere at rittene gjør med slitasje på stiene i marka?
 - o Er slitasjen som oppstår ifbm. rittene akseptabel?
 - o Kan det være et problem at enkelte ikke skiller mellom de ulike formene for sykling, jfr. rittsykling og SKP?

- Kan det hende at noe av kritikken/sabotasjen mot SKP er påvirket av hendelsene ifbm Terrengsykelrittet 2015?

Slitasje

- Hvordan bidrar syklistene til slitasje på (blå)stiene i marka?
 - Hvordan bidrar syklister med slitasje sett opp mot andre grupper, f.eks. turgåere?
 - Hva kan SKP bidra med?

- Skullerud/Østmarka er et populært turområde. Hva må tåles av slitasje gjennom bruk i denne delen av marka?
 - Hva synes du om slitasjen i Østmarka pr. i dag?
 - Hva er bærekraftig på sikt?
 - Hva tenker dere om begrepet «bærekraftig friluftsliv»?
 - Hvem skal bestemme grenser for tolererbar slitasje?

Medias rolle

- Hva tenker du om medias rolle i debatten om stisykling i marka?
 - Hva mener din organisasjon om mediens framstillinger?
 - Hvordan opplever dere å bli hørt gjennom media?
 - Hvordan påvirkes konflikten av mediens vinkling?

Avrunding

- Sitter du igjen med informasjon som ønskes å ta opp?

Vedlegg 2: Informasjonsskriv

Informasjonsskriv om deltakelse i forskningsprosjekt

”Tilrettelegging for stisykling i Oslomarka – Erfaringer med Skullerudprosjektet”

Jeg vil med dette informasjonsskrivet invitere deg til å delta i et prosjekt om erfaringer rundt stisykling, konflikt og forsoning mellom friluftslivsutøvere i Oslomarka. Prosjektet er en masteroppgave som gjennomføres ved Norges Idrettshøgskole, ved seksjon for kroppsøving og pedagogikk. Formålet med prosjektet er å utvikle kunnskap om hvordan konflikter mellom ulike grupper av friluftslivsutøvere skapes, forhandles og erfares. For å kunne undersøke problemfeltet empirisk, studeres relasjoner mellom syklistene og andre utøvere av friluftsliv i Østmarka utenfor Oslo, gjennom Skullerudprosjektet. Intensjonen bak Skullerudprosjektet er å bidra med en forsonende effekt mellom ulike grupper av friluftsfolk, gjennom tilrettelegging for stisykling på Skullerud.

Hovedproblemstillingen for prosjektet mitt er:

Hvordan oppfatter og erfarer ulike parter utfordringer knyttet til bruk og vern av Marka gjennom sykling?

For å finne ut av dette inviterer jeg deg til å delta i et dybdeintervju. Intervjuet har et omfang på om lag en time og kan gjennomføres på et egnet sted etter ditt ønske. Samtalen vil bli tatt opp på bånd og senere transkribert i tekstformat. Data som kan identifisere deg blir anonymisert og vil ikke kunne spores tilbake til deg. Deltagelse i prosjektet er helt frivillig. Du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Prosjektet er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk

samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS. Alle medvirkende i prosjektet er underlagt taushetsplikt. Prosjektet avsluttes 30. mai 2016. Datamaterialet vil da anonymiseres og opptakene vil bli destruert.

Dersom du ønsker å delta i prosjektet eller har spørsmål til denne henvendelsen, ta gjerne kontakt med meg eller min veileder Kirsti Pedersen Gurholt.

Med vennlig hilsen

Vegar Mæland
Masterstudent ved seksjon for
kroppsvøving og pedagogikk,
Norges Idrettshøgskole
Mobil: 932 85 766
E-post: vegarm@student.nih.no

Kirsti Pedersen Gurholt
Professor Friluftsliv/Pedagogikk & veileder
Seksjon for kroppsvøving og pedagogikk,
Norges Idrettshøgskole
Tlf: 23 26 24 97
Mobil: 900 44 205
E-post: kirsti.gurholt@nih.no

Vedlegg 3: Samtykkeerklæring

Samtykke til deltakelse i studien: *”Tilrettelegging for stisykling i Oslomarka – Erfaringer med Skullerudprosjektet”*

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

Dato

Underskrift

Vedlegg 4: Godkjenningsnotat fra NSD

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Haukåli fibrilagens gate 2
N-5007 Bergen
Narvik
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

Kirsti Pedersen Gurholt
Seksjon for kroppssøving og pedagogikk
Norges idretts høyskole
Postboks 4042, Ullevål stadion
0806 OSLO

Vår dato: 14.06.2015

Vår ref: 44078 / 3 / KH

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 21.07.2015. Meldingen gjelder prosjektet:

44078	<i>Tilrettelegging for stisykling i Oslomarka - Erfaringer med Skullerudprosjektet.</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Norges idretts høyskole, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Kirsti Pedersen Gurholt</i>
<i>Student</i>	<i>Vegar Mæland</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

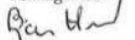
Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 30.05.2016, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen


Bjørn Henriksen


Kjersti Haugstvedt

Kjersti Haugstvedt tlf: 55 58 29 53
Vedlegg: Prosjektvurdering
Kopi: Vegar Mæland, Olav M. Troviksvei 4, H1207, 0864 OSLO



Informasjonsskrivet til utvalget er tilfredsstillende utformet.

Forventet prosjektslutt er 30.05.2016. Innsamlede opplysninger vil da anonymiseres.

Anonymisering innebærer å bearbeide datamaterialet slik at ingen enkeltpersoner kan gjenkjennes.

Det gjøres ved å:

- slette direkte personopplysninger (som navn/koblingsnøkkel)
- slette/omskrive indirekte personopplysninger (identifiserende sammenstilling av bakgrunnsopplysninger som f.eks. bosted/arbeidssted, alder og kjønn)
- slette opptak

Vedlegg 5: Logg for feltarbeid

I feltarbeidet gjennomførte jeg følgende i løpet av høsten 2015:

- Tirsdag 9. juni: Rekognosering på Skullerudåsen, tok noen bilder av stier der det hadde vært syklet.
- Sognsvann 23. august: Sykkelaksjonen «Sykle med huet».
- Rustadsaga 25. august: Møtet med forumet for Sykling i Marka, med «alle» organisasjoner representert.
- Verdens kuleste dag med NOTS, i regi av Sparebankstiftelsen DNB. Aktivitetsdag for barn på Akershus Festning, med sykling på programmet.
- Holmenkollen 7. september: Åpent møte om sykling i Marka, i regi av Skiforeningen.
- Skullerud 13. september: Stibygging på Fjelstad.
- Skullerud 05. oktober: Befaring av Pinoeren i SKP m/ Østmarkas Venner og SKP-ledelsen.
- Skullerud 06. oktober: Stibygging med SKP-deltagere.
- Dugnad ved navnløs myr i nærheten av Rundvann, 18.oktober: Fellesdugnad med Frøy. Bygge bro over myra, «Plankebrua».
- Skullerudåsen 31. oktober: Offisiell åpning av Pioneren.
- Skullerudstua 04. november: Høstmøte i Østmarkas Venner.

Vedlegg 6: Utskrifter fra Facebook

Innlegg av Frank Alm Haugen, 14. september 2015 på gruppa Østmarka, Facebook:

I dag var jeg på en liten tur Fjelstad, som liker så godt og her har jeg så mange flotte naturopplevelser. Har ikke vært så mye på Fjelstad i det siste, fordi jeg har vært så opptatt med ulv og slikt i andre områder. Tenkte å kikke litt på området Fjelstad, hvor jeg skal sette grenser for hva jeg definerer som Fjelstad. Grunnen til det er at jeg har lyst å registrere hva som finnes der og dokumentere. Det var Østmarkas venner, som ga meg ideen.

Jeg tenkte å følge skogsbilveien og ta av ned mot Fjelstadputten, men dessverre skulle dagen få et annet fokus, da jeg la merke til en mann som stod ved en privatbil og forklarte noen at de laget sti, så ut som om de ikke likte det de hørte og det gjorde ikke jeg heller.

Jeg spurt høflig om det ble laget sti her og hvorfor lage sti her, da det er stier overalt.

Han fortalte at det var sykkelsti, som jeg etterhvert forstod egentlig var mer en sykkelvei i skogen. Han sa at det ville bli så fint, men jeg spurte hva de som bor her mener om dette? Bor her? Det bor ingen her var svaret jeg fikk.

Jeg tenkte på dyrene, de bor jo her. Da fikk jeg etterhvert høre så mye stygt og underlig som ikke passer på FB at jeg lar det være.

Lettere sjokkert over det hele så gikk litt ned i skogen og så hva som foregikk, det kom en hyggelig mann, som dimitterte den mindre høflige personen, som var en del av dem. Han presenterte seg og sa at han var fra NOTS og lyttet til meg, fordi jeg var både sjokkert og lei meg.

Dette var en del av området jeg hadde gledet meg til registrere områdets arter, med et fokus på storsalamanderen, som har tilhold her.

Jeg fortalte om trøfler, ugler, salamander osv., men her var de fast bestemt å fullføre det de visstnok hadde fått tillatelse fra Bymiljøetaten i Oslo. Jeg lurte på om Bymiljøetaten var klar over disse grove forandringene i landskap. Tror ikke jeg fikk noe godt svar på det, tok noen bilder og passet på å ikke ta bilder av ansiktene til de holdt på å ødelegge skogen.

Til slutt sa jeg at dette var veldig leit og dette området hvor de holdt på nå er svært viktig. Jeg gikk tilbake til skogsbilveien og fulgte sykkelveien og med det samme skulle jeg se at situasjonen var enda verre her og jeg var ikke særlig velkommen.

Han som hadde vært så ufin dukket opp og ville vel helst se at jeg forsvant, mens han snakker om naturen, som han tydeligvis ikke kunne mye om.

Plutselig begynner hunden min Stratos, som er en dyktig trøffelhund å grave i den ødelagte grunnen, hvor røttene har fått en hard medfart, se foto. I løpet av sekunder graver han opp en trøffel han har funnet kun en gang tidligere.

*Til min glede eller sorg, ser jeg med det samme at det er arten *Elaphomyces muricatus* (vorteløpekule). Jeg tar bilder av det hele og forteller NOTS at hunden min fant en trøffel og på dette tidspunktet ved de ikke at han ekspert på å finne denne type trøfler.*

En av dem forsnakker seg og sier, " så det er det de greiene er, vi fant en del av dem". Jeg forteller hvilken art det er og det er først nå det går opp for dem at jeg kan litt mer om dette enn den vanlige turgåer på søndagene.

Da dukker det plutselig frem en som påstår at han er der som observatør, men på mitt spørsmål hvem han representerer, så er han der selvstendig. I løpet av en kort samtale var det lett forstått at dette ikke var noen observatør, men en deltaker i prosjektet, som han forteller er et pilotprosjekt.

Jeg forklarer at jeg ikke er motstander at noen ønsker å sykle i skogen, men dette er hærverk og funnet av trøffelen og annet vil bli varslet til naturforvalter Bredesen i Miljøetaten og jeg har vanskelig for å tro at etaten har gått med slike dype inngrep.

Jeg ber om å få se de andre trøflene de fant, men nå hadde plutselig ikke funnet noen.

Forklarer at salamanderne bor her i skogen og det var du sikkert ikke klar over, men tenkte kanskje at de bor vannet. Han bekreftet at han ikke var klar over det jeg fortalte. De valgte å ta en pause og jeg ble igjen og tok noen bilder av ødeleggelsene.

Legger ved en rekke bilder av hele.

*Jeg ønsker ingen stor diskusjon omkring dette, men ønsker først å fremst å orientere hva som skjer i skogen og at de er kanskje i ferd med å ødelegge svært sjeldne arter, fordi dette stedet var bare noen hundre meter fra stedet der hunden min fant *Elaphomyces citrinopapillatus*, som i 2011 var ny for vitenskapen (verden).*

Beklager å komme med en så dårlig nyhet, men jeg synes dette er virkelig vondt at jeg bare måtte dele det med dere»

Innlegget innehold foruten teksten, også 5 bilder.

Innlegg av Lars Lindland, 3. november 2015 på gruppa Østmarka, Facebook:

Noen som veit hvorfor det er lagt 3 nymotens klopper på blåmerka sti mellom langvannsvika og øgårdsmåsan? Er nok et år eller mer siden forrige gang jeg gikk her så aner ikke når de er bygd. Sikkert gode intensjoner, men ser ingen grunn til å anlegge klopper på en så flott sti.

Innlegg av Rønnaug Lunaas, 2. oktober 2015 på gruppa Østmarka, Facebook:

Lurer på hva disse skal bety og om de har noe med sykkel å gjøre??

I tillegg inneholdt innlegget 4 bilder av prøvemerkingen til Pionéren, som spørsmålet i innlegget henviste til.

Innlegg av Anne-Kathrin Fjellstad, 31. oktober 2015 på gruppa Østmarka, Facebook:

Link til artikkel: <http://www.dagsavisen.no/oslo/ostmarka-far-ny-terrengsykkelsti-1.425612>

I innlegget skrev ikke trådstarter noe, men linket til en artikkel i Dagsavisen om åpningen av Pionéren, som skape gjenstand for debatt. Bildet kan sees på forsiden av artikkelen: <http://www.dagsavisen.no/oslo/ostmarka-far-ny-terrengsykkelsti-1.425612>

