

Oslomarka og Bymarka i Trondheim:

Bare mindre konflikter mellom syklende og gående

85-90 prosent av de som ferdes i marka mener at det ikke oppstår store problemer når syklister og fotgjengerne bruker de samme veiene.

DETTE FRAMGÅR av en intervjuundersøkelse som NINA har foretatt blant turfolk i Oslomarka og i Bymarka i Trondheim. Rundt 60 prosent av fotgjengerne som ble intervjuet i Oslomarka, der sykkelaktiviteten er større enn i Trondheimsmarka, mente riktignok at det forekom problemer. Men det var et mindretall som selv følte ubehag på grunn av syklingen.

Sykkelforbud i helgerushet?

40-50 prosent var enig i et forbud mot sykling i helgerushet langs enkelte av de mest brukte turveiene i Oslo og Trondheim. Men denne oppslutningen kan ikke kalles noe sterkt krav om forbud, og mye tyder på at ønsket om forbud ikke sitter like dypt hos alle. Dette indikeres for eksempel av at mens bare 15 prosent av de vi intervjuet i Trondheim anså syklingen som et stort problem, var hele 70 prosent enig i at sykling og annen trafikk i marka burde kunne fortsette som før, selv om en god del



Det er ikke større konflikter mellom fotgjengerne og syklister i turområdene enn at det er plass til begge gruppene, viser en NINA-undersøkelse fra Oslo og Trondheim.

Foto: PER JORDHØY, NINA

av dem nettopp hadde sagt ja til forbud. Rundt halvparten av de som først hadde sluttet seg til et forbud trekker altså tilsynelatende tilslutningen tilbake straks de blir presentert for muligheten til å la alt bli som før.

Ulikheter mindre enn ventet

I mediene har syklister og gående lagt skylden for problemene på hverandre, og uttrykt motsatte syn på helgeforsbud mot sykling. De syklister og fotgjengerne vi inter-

vjuet hadde imidlertid nokså likt syn på skyldfordelingen, og var heller ikke så ulike i synet på sykkelforbud.

Ca. 40 prosent av fotgjengerne og knappe 30 prosent av syklisterne i Oslomarka støttet helgeforsbud. Dette kan delvis skyldes at hurtige terrengsyklister er noe underrepresentert i deler av vårt datamateriale, men selv når vi prøver å justere for denne skjevheten, er ulikheten mindre enn en kunne vente på bakgrunn av medieopplagene.

Syklisterne «verst»

Et klart flertall av syklende og gående mener at problemene stort sett skyldes syklisterne. Men skylden fordeles ikke likt på alle syklister. I Oslo, der sykkelplagen ble opplevd som størst, mente over 70 prosent av fotgjengerne at det bare er en mindre del av syklisterne som skaper problemer. Få fotgjengerne mente at alle syklister skaper problemer.

Farlige episoder

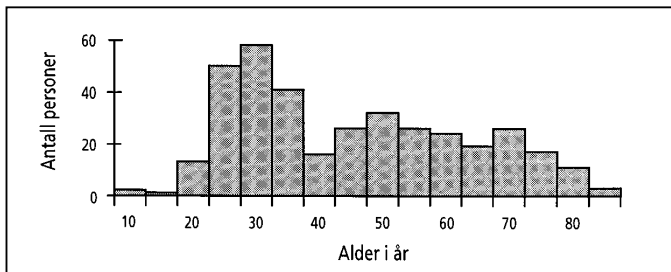
Gåendes motstand mot syklingen er delvis knyttet til opplevelser av farlige eller ubehagelige episoder. Påkjørsler forekommer en gang iblant, men fører sjelden til alvorlige skader på fotgjengerne; skadene som syklisterne påfører seg selv er et langt større samfunnsmedisinsk problem.

Mer erfarne i Trondheim?

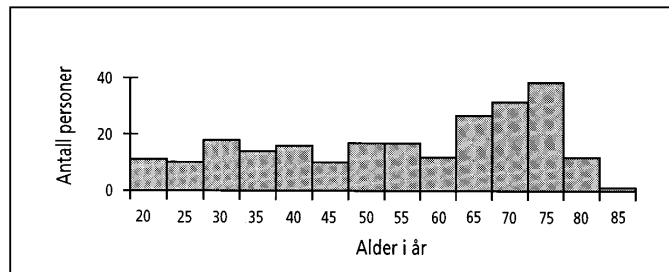
Flere meldte om ubehagelige episoder i Oslo enn i Trondheim. I Oslo klaget en dessuten over «nestenpåkjørslar», mens klagene i Trondheim som regel gjaldt «stor fart». Grunnen kan være at sykkelaktiviteten er størst i Oslo, mens andelen av erfarne syklister som behersker høy fart er mindre her enn i Trondheim.

Konflikt med skogbruket

Tilstrømmingen av treningsorienterte og hurtige syklister er økt kraftig på turstier og skogsbilveier. Dette skaper konflikter også med skogbruket, som opplever syklisten som en trafikkfarlig konkurrent om plass på skogsbilveiene. Det skapes også konflikt med verne- og forvaltningsinteressene på grunn av slitasjeskader på vegetasjon og stidekke.



Aldersfordeling blant fotgjengere intervjuet i Oslomarka.



Aldersfordeling blant fotgjengere intervjuet i Bymarka.

Sykkelforbud unødvendig

NINAs undersøkelse gir ikke sterke nok grunner til å forby sykling langs vanlige turveier i marka. Problemene syklingen skaper bør ikke ignoreres, men de er ikke dramatiske og kan trolig reduseres uten forbud.

UNDERSØKELSEN viser at konflikt-nivået blant gjennomsnittsdeltakerne er lavere enn en kan få inntrykk av i den offentlige diskusjonen eller i de mest oppbrakte brukernes klager til forvaltningen. Over halvparten av fotgjengerne i undersøkelsen følte seg sjelden eller aldri plaget av syklingen, og flertallet av dem som følte seg plaget mente at de som bidro til plagingen ikke utgjorde mer enn halvparten av syklistene. Mange mente at det var klart færre enn halvparten som skapte problemer, og det var altså et, riktignok betydelig, mindretall av fotgjengerne som antydte støtte til forbud mot sykling.

De raske og uvørne

Det er viktig å merke seg at de som følte seg plaget av syklingen, hovedsakelig syntes å reagere på fart og nærgåenhet ved forbi kjørsler. Det dreier seg altså først og fremst om en reaksjon mot de raskeste og mest uvørne syklistene snarere enn moralsk og prinsipiell motstand mot at det sykles langs veiene i marka.

Tett trafikk og smale veier

Fart og nærgåenhet blir trolig et større

problem jo tettere trafikk en har og jo smalere veien er. Problemet og konflikt-nivået burde derfor kunne reduseres vesentlig dersom en får fjernet mesteparten av den raske og uvørne syklingen fra de mest brukte av de smale turveiene. Dette kan en få gjort noe med gjennom bedre informasjon om løypemuligheter og løypekultur, blant annet bedre skilting og informasjonstavler som viser alternative løypetraseer, osv., samtidig som en prøver å føre en viss kontroll med råkjøring på utsatte steder, slik Oslo-politiets sykkelgruppe har forsøkt. En bør også samarbeide med sykkelmiljøene om å tilrettelegge alternative treningsløyper og traseer for turløp.

Normer for god adferd

Erfaringer fra utenlandske naturområder der det er tett trafikk av syklistene og gående, tyder på at normer for varsling og forsiktighet ved forbi kjøring etter hvert er vokst fram og har bidratt til å dempe konfliktomfanget. Folk med innflytelse i de norske miljøene kan derfor med fordel styrke forsøkene på å innpode normer for god atferd blant både syklistene og fotgjengerne.

Også fotgjengerne kan bidra ved å avstå fra uprovosert og bevisst hindring av sykkeltrafikken. Vi har tross alt, i hvert fall inntil nylig, hatt visse tradisjoner for varsling og hensynsfull atferd i skiløypene. Nå trenger vi å utvikle tilsvarende tradisjoner for ferdsel på sommerføre.

Kulturkonflikt?

Fotgjengerne og syklistene reagerer på visse adferdstendenser hos den andre parten, eller på det fysiske ubehaget, forstyrrelsen eller risikoen som oppstår når de kommer for tett innpå hverandre. Fotgjengerne føler seg mest plaget. Det kan tenkes at de negative reaksjonene egentlig er resultat av generell motvilje mot den andre parten, og at det snarere er tale om en livsstils- eller kulturkonflikt enn en begrenset territoriell konflikt med gode muligheter for minnelige, praktiske løsninger. I så fall kan det være vanskelig å få partene til å moderere adferden sin.

Vi vil likevel tro at det snarere er de konkrete opplevelsene med representanter for den andre parten som får folk til å gi negative karakteristikk av hverandre når de avkreves generelle vurderinger, og at synet på den andre parten kan skifte hvis adferden og graden av nærkontakt endres. Det vil bety at mindre justeringer av adferden vil føre til mindre ubehag og færre krav om sykkelforbud o.l.

Stoffet er hentet fra

NINA Oppdragsmelding 489

Odd Gåsdal:

«Konflikter mellom fotgjengere og syklistene i Oslomarka og Trondheimsmarka».

Fotgjengernes syn på omfanget av problemene som blandingen av syklistene og fotgjengerne langs veiene i marka skaper, i prosent etter intervjusted.

	Blandingens skaper store problemer	Blandingens skaper en del, men ikke spesielt store problemer	Blandingens skaper små eller ingen problemer	Vet ikke	I alt	Antall spurte
Fotgj. ved Sognsvann/Ullevålseter	10,0	50,9	38,4	0,7	100	281
Fotgj. ved Hamneren	33,3	33,3	33,3	0,0	100	15
Fotgj. ved Rustadsaga	7,1	48,8	44,3	0,0	100	70
Alle fotgjengerne i Oslo	10,4	49,7	39,3	0,5	100	366
Fotgj. i Trondheim	15,7	27,4	57,0	0,0	100	230