

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2022 30 stp**

Fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning (MINA)

## **Kan terrengsykling bidra til et mer bærekraftig reiseliv? En kvalitativ undersøkelse på 8 norske terrengsykkeldestinasjoner.**

Can mountain biking contribute to a more sustainable tourism? A qualitative survey of 8 Norwegian mountain bike destinations.

Morgan Kristiansen

Naturbasert reiseliv

## Forord

Denne masteroppgaven setter punktum for mine to fine år som masterstudent ved programfaget Naturbasert Reiseliv, ved Institutt for Naturforvaltning på Norges Miljø og Biovitenskapelige Universitet. Det har vært to innholdsrike og tverrfaglige år, med mye faglig påfyll og flere spennende utferder.

Gjennom studiet har det blitt klart for meg at naturbasert reiseliv er en bransje i vekst, og stadig flere aktiviteter og opplevelser finner frem til dagens lys. De siste årene har det spesielt vært en økende interesse for terrengsykling som reiselivsprodukt, noe som har kommet tydelig frem gjennom de ulike utferdene og bedriftsbesøkene jeg har fått deltatt på. Alpindestinasjoner, som andre destinasjoner, ser nettopp på terrengsykling som det nye store satsingsområdet.

Da jeg selv har en sterk interesse for terrengsykling, ble det derfor tidlig klar at temaet for masteroppgaven ville handle om dette. Gjennom flere år som terrengsyklist, har jeg sett en terrengsykkelutvikling som vokst enormt de siste årene. Dette har ført til et ønske om å selv kunne ta del av utviklingen, og min tilnærming ble å se på terrengsykling i et bærekraftig reiselivs-perspektiv.

Jeg vil benytte anledning til å takke mine veiledere til oppgaven, Stian Stensland og Knut Fossgård, for deres engasjement og interesse rundt oppgaven. I tillegg til deres konstruktive tilbakemeldinger og gode råd gjennom forskningsperioden.

Jeg vil også takke informantene som har deltatt i forskningen. Deres bidrag og engasjement har vært til stor hjelp, og skapt motivasjon til å finne svar på problemstillinger rundt et fenomen med beskjeden forskning.

Morgan Kristiansen - mai 2022

## Sammendrag

Terrengsykling som reiselivsprodukt viser seg å ha en evne til å påvirke dimensjonene for bærekraftig reiseliv på forskjellig vis. På nasjonalt plan satses det for fullt hos flere ulike destinasjoner. Dette er blant annet alpindestinasjoner som har bred erfaring med alpinturisme, men som har et ønske om å tilby aktiviteter som kan være med på å løfte frem destinasjonen om sommeren.

Terrengsykling som aktivitetstilbud er en aktivitet som er avhengig av at flere faktorer ligger til rette for å skape suksess. Blant annet vil et innholdsrikt sti- og løypenettverk bli sett på som selve kjernen i aktivitetstilbudet. Å ha attraktive sykkelløyper er en viktig forutsetning for å kunne tiltrekke seg gjester til destinasjonen.

Denne oppgave har satt lys på hvordan terrengsykling påvirker dimensjonene for bærekraftig reiseliv. Det viser seg at terrengsykkelsatsingen har ulik effekt på disse. Under hver dimensjon finnes det igjen ti prinsipper med ulikt innhold og terrengsykkelutviklingen påvirker stort sett oppnåelsen av prinsippene på en positiv måte. Gjennom ni intervjuer med ulike terrengsykkeldestinasjoner, ble det sett på hvordan man opplever at terrengsykkeltilbudet Deres bidrar til å styrke det bærekraftige reiselivet i destinasjonen. Et av de gjennomgående funnene er hvordan utviklingen av terrengsykkelløyper bidrar til bevaring av natur og miljø ved å kanalisere syklistene til slitesterke stier og løyper med høy tåleevne. Da avlaster man de tradisjonelle stiene og hindrer at landskapets fysiske og visuelle integritet degraderes.

Det viser seg videre at flere av prinsippene har en tendens til å bli påvirket av hverandre. Flere destinasjoner leier inn profesjonelle stibyggere til prosjektene deres. Ofte er disse svært bevisste på hvordan de skal opptre med så få inngrep i naturen som mulig, for på denne måten å støtte bevaringen av natur og miljø. Men ved å leie inn arbeidskraft, kan dette gå på bekostning av de sosiale verdiene til destinasjonen, der et av prinsippene er å engasjere lokalsamfunnet. Et av de viktigste målene for utvikling av et bærekraftig reiseliv er å skape en balanse mellom dimensjonene. Det er derfor avgjørende at det utøves god dømmekraft når man utvikler et bærekraftig terrengsykkeltilbud ved å engasjere lokalbefolkningen for å sikre lokal forankring.

## Abstract

Mountain biking as a tourism product proves to have the ability to influence the dimensions of sustainable tourism in different ways. At the national level, full commitment are being made at several different destinations. These are alpine destinations having extensive experience within alpine skiing tourism, which have a desire to offer activities that can help promote the destination into a summer destination as well as a winter destination.

Mountain biking as an attraction is an activity being dependent on several factors being conducive for creating success. Amongst other facilities will a wide variety of path and trail network being considered as the very core of the activity offer. Having attractive cycling routes is an important prerequisite for being able to attract guests to the destination.

This thesis has shed light on how mountain biking affects the dimensions of sustainable tourism. It turns that mountain biking has different effects on these. Beneath each dimension there are again ten principles with different content and the mountain bike development largely affects the achievement of the principles in a positive way.

Through nine interviews with different mountain biking destinations, it was investigated how they considered their initiative within mountain biking support to strengthen a sustainable tourism at their destination.

One of the general findings is how the development of mountain bike trails contributes to the preservation of nature and the environment by channeling cyclists to durable trails with high wear ability. This relieves the traditional regional paths and prevents the physical and visual integrity of the landscape from being degraded.

It turns out that several of the principles tends to be influenced by each other. Several destinations hire professional trail builders for their projects. Often, these are very proven on how to act with as few intervention in nature as possible to in this way supporting the conservation of nature and the environment. But by hiring labor, this can be at the expense of the social values of the destination, where one of the principles is to engage the local community. One of the most important goals for the development of a sustainable tourism is to create a balance between the dimensions. It is therefor crucial that good judgement is exercised when developing a sustainable mountain bike destination by engaging the local population to ensure local anchoring.

## Innholdsfortegnelse

<b>FORORD</b>	<b>1</b>
<b>SAMMENDRAG</b>	<b>2</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>3</b>
<b>INNLEDNING</b>	<b>6</b>
<b>PROBLEMSTILLING</b>	<b>8</b>
<b>BAKGRUNN</b>	<b>9</b>
<b>NASJONAL REISELIVSSTRATEGI</b>	<b>11</b>
<b>BÆREKRAFTIG REISELIV</b>	<b>12</b>
<b>BÆREKRAFTIGE DIMENSJONER</b>	<b>12</b>
<b>TERRENGSYKKELUTVIKLING</b>	<b>14</b>
<b>UTVIKLING AV SYKKELSTIER</b>	<b>15</b>
<b>MASTERPLANER TERRENGSYKKELUTVIKLING</b>	<b>17</b>
<b>LITTERATURGJENNOMGANG</b>	<b>20</b>
TERRENGSYKLING I UTLANDET	20
<b>TERRENGSYKKELTURISME</b>	<b>22</b>
<b>SUKSESSFÅKTORER FOR TERRENGSYKLING</b>	<b>23</b>
PRINSIPPER FOR BÆREKRAFTIG STIBYGGING	24
<b>MILJØPÅVIRKNING</b>	<b>26</b>
<b>METODE</b>	<b>29</b>
- CASEOMRÅDET	29
- VALG AV METODE	30
- UTVALG	31
- OPPLÈGG FOR DATAINNSAMLING	32
- CASEDESIGN	33
- UTFORMING AV MÅLEINSTRUMENT	34
-INTERVJUET	34
- OPPLÈGG FOR ANALYSE	35
- RELIABILITET	36
- METODEDISKUSJON	36
-ETIKK OG PERSONVERNHEMSEN	38
<b>RESULTATER</b>	<b>40</b>
<b>BEVARE NATUR, KULTUR OG MILJØ</b>	<b>40</b>
<b>STYRKE SOSIALE VERDIER</b>	<b>44</b>
<b>SKAPE ØKONOMISK LEVEDYKTIGHET</b>	<b>49</b>
<b>DISKUSJON</b>	<b>52</b>
BEVARING AV NATUR, KULTUR OG MILJØ	52
- KULTUR	52
- NATUR OG MILJØ	53
STYRKING AV SOSIALE VERDIER	56

- LIVSKVALITET OG SOSIALE VERDIER	56
- LOKAL KONTROLL OG ENGASJEMENT	57
ØKONOMISK LEVEDYKTIGHET	59
<b>KONKLUSJON</b>	<b>62</b>
<b>KONSEKVENSER FOR FORVALTNING OG NÆRINGSUTVIKLING</b>	<b>63</b>
<b>VIDERE FORSKNING</b>	<b>64</b>
<b>REFERANSELISTE</b>	<b>65</b>
<b>VEDLEGG</b>	<b>70</b>
<b>VEDLEGG 1: INTERVJUGUIDE</b>	<b>70</b>
<b>VEDLEGG 2: INFORMASJONSSKRIV</b>	<b>72</b>
<b>FIGURER</b>	
<b>FIGUR 1: "Installasjon i treverk"</b>	<b>10</b>
<b>FIGUR 2: "Slitt og bred naturlig sykkelsti"</b>	<b>26</b>
<b>TABELLER</b>	
<b>TABELL 1: "Dimensjoner for bærekraftig reiseliv"</b>	<b>13</b>
<b>TABELL 2: "Terrengsykkeldestinasjoner"</b>	<b>29</b>
<b>TABELL 3: "Koder til metode"</b>	<b>35</b>

### Nøkkelord

*- Bærekraftig reiseliv, opplevelsesbasert reiseliv, terrengsykkelturisme, lokalt engasjement, kanalisering av ferdsel, tilgjengeliggjøring, økonomisk levedyktighet.*

## Innledning

Opplevelser og attraksjoner blir i de aller fleste tilfeller sett på som selve hovedgrunnen til at folk velger å besøke et reisemål. Disse tilbudene kan sees på som det viktigste elementet i reiselivsnæringen (Kamfjord, 2019). Det naturbaserte reiselivet i Norge inneholder nettopp derfor et bredt spekter av ulike attraksjoner og opplevelsestilbud. Disse finnes i flere av landets ulike destinasjoner, både langs kysten og i fjellheimen.

De siste årene har flere fjelldestinasjoner i Norge gjort store investeringer i utviklingen av terrengsykling som opplevelsesbasert reiselivsprodukt. Det bygges tilrettelagte stier og løyper i en stor skala. Dette for å tilby et attraktivt terrengsykkeltilbud som igjen vil tiltrekke seg gjester om sommeren. Flere tar også del av denne nye trenden for å styrke barmarksesongen, med et mål om å utvide turistsesongen og dermed med bli helårsdestinasjoner. Disse destinasjonene har ofte en besøksfordeling i prosent på ca. 80/20 – vinter/sommer, en balansefordeling man til fordel kan prøve å videreutvikle. Noen av alpindestinasjonene rundt om i landet har allerede en del års erfaring som terrengsykkeldestinasjoner. De har vist til andre destinasjoner at terrengsykkeltilbudet både kommer til gode for lokalbefolkningen, men at det også er et attraktivt tilbud for å tiltrekke seg gjester om sommeren. Men selv om de har lyktes som terrengsykkeldestinasjoner, så er det ingen tvil om at vintersesongen er perioden med flest tilreisende. Gjestedøgnene befinner seg i stor grad gjennom vinterhalvåret, som også står for store deler av årsumsetningen i fjelldestinasjonene.

Internasjonalt, både i Canada og British Columbia, ser man at innføringen av sommeraktiviteter bidrar til å jevne ut sesongvariasjonene i stor grad (Buning et al., 2019). Terrengsykling som reiselivsprodukt har vist seg å være økonomisk bærekraftig. Men utviklingen av terrengsykling som reiselivsprodukt vil kunne påvirke også andre deler av bærekraften. I tillegg til terrengsykling, er også klatreparker og rafting populære aktiviteter å tilby om sommeren. Felles for disse aktivitetene er at bruken av natur er veldig i fokus. Derfor er det avgjørende at det jobbes *med* naturen, ikke *mot* den. Et annet viktig perspektiv blir dermed fokuset man for en helhetlig bærekraftig reiselivsutvikling, med de tilhørende bærekrafts dimensjonene *natur, kultur og miljø, sosiale verdier og økonomisk levedyktighet*. Å jobbe målrettet mot et bærekraftig reiseliv

burde være en av hovedprioriteringene hos norske destinasjoner (Innovasjon Norge, 2021). Dette spesielt for å ta vare på verdiene, ressursene og det sårbare naturmangfoldet som finnes i destinasjonene. Det er ofte disse elementene som bidrar til å skape unike og attraktive opplevelser for tilreisende, som igjen bidrar til en økonomisk levedyktighet. Å ha fokus på bærekraft blir dermed avgjørende for å ikke bruke opp disse områdene, og for å sikre levedyktigheten til selve aktivitetene. Destinasjoner er ofte store og komplekse sammensetninger, bestående av mange ulike aktører. Derfor er det viktig at alle aktørene har en lik forståelse for hvordan man jobber for et bærekraftig reiseliv. Og med et bredt spekter av ulike aktivitetstilbud, vil alle tilbudene ha en ulik effekt på hvordan de påvirker bærekraften i. Noen tilbud har eksistert lenger enn andre, og man har dermed klare tanker om hvilken verdi de har for destinasjonen, og om man bør beholde dem eller ikke. Men med den økende satsingen på terrengsykling, som et relativt nytt fenomen, vil det være avgjørende for både eksisterende og fremtidige destinasjoner å se på hvilken effekt terrengsyklingen vil ha for å innfri de ulike dimensjonene og prinsippene om utvikling av et mer bærekraftig reiseliv i Norge (Innovasjon Norge, 2021). Skal i tillegg terrengsykling bli det nye dominerende aktivitetstilbudet hos destinasjoner i Norge, vil behovet for en slik kartlegging forsterkes ytterligere.



## Problemstilling

Denne oppgaven tar for seg åtte ulike norske destinasjoner som har til felles at de enten har, eller er i utviklingen av, terrengsykling som aktivitetstilbud. Gjennom intervjuer med nøkkelpersoner i de ulike destinasjonene, sees det på hvordan de opplever eller ser for seg at terrengsykkelutviklingen vil prege bærekraften i reiselivet. Noen av destinasjonene har allerede et velutviklet terrengsykkeltilbud, mens andre jobber fortsatt med utviklingen. De har ulike strategier, forutsetninger og erfaringer, som dermed gjør at man kan forske på destinasjoner som opererer på ulike måter. Dette vil bidra til å skape en oversikt over potensielle fellesnevner, som dermed vil kunne bidra til å styrke både eksisterende og kommende bærekraftige terrengsykkeldestinasjoner i Norge. Ser man i tillegg på muligheten til å fremheve Norge som bærekraftig terrengsykkeldestinasjon, vil det være avgjørende å vite hvordan terrengsykkelsatsingen påvirker bærekraften i reiselivet. Med denne bakgrunnen har det blitt utviklet en problemstillingen som lyder følgende:

*Hvordan bidrar terrengsykling som reiselivsprodukt til å styrke dimensjonene for bærekraftig reiseliv?*

Problemstillingen er allerede tydelig innsnevret og spesifisert, men for å gjøre den mer håndterbar, deles problemstillingen videre inn i tre nye underspørsmål:

- Hvordan vil terrengsyklingen sørge for økonomisk levedyktighet i destinasjonen?
- Hvordan styrker terrengsyklingen sosiale verdier i destinasjonen?
- Hvordan bidrar terrengsyklingen til å bevare natur, kultur og miljø i destinasjonen?

De tre dimensjonene danner dermed selve utgangspunktet for intervjuguiden. Hver dimensjon har sine tilhørende underprinsipper, som dekker ulike temaer. Selve forskningsspørsmålene blir derfor plukket ut fra disse temaene.

## Bakgrunn

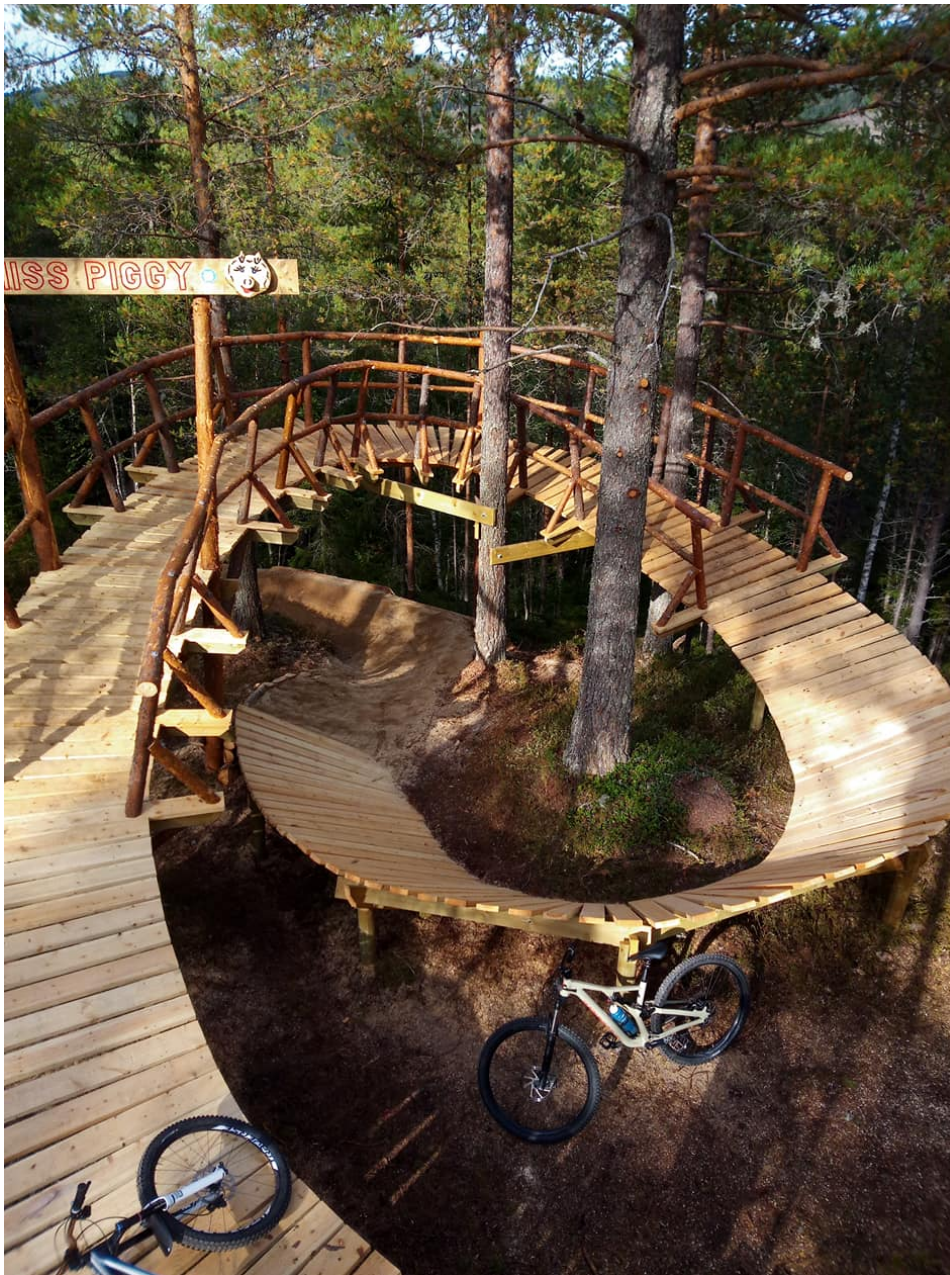
Terrensykling som reiselivsprodukt er i utvikling internasjonalt (Pickering & Leung, 2016), og i Norge pågår det som sagt flere utbyggingsprosjekter for terrensykling hos ulike destinasjoner (Fossgard, 2020). Internasjonalt har terrensykkeltilbudet allerede eksistert i en noen år, og den har til og med blitt omtalt til å være “the new skiing” i ulike regioner i Alpene, med de tilhørende økonomiske effektene den bringer med seg (Pröbstl-Haider et al., 2020).

I Norge har tre destinasjoner allerede mye erfaring i bransjen, med Hafjell Bike Park som pionerene. Helt fra starten av år 2000 har vinterdestinasjonen tilbudt downhill-sykling til ivrige gjester utenfor vintersesongen. Etterfulgt er Nesbyen som i 2009 bygde sine første stisykkelstier (trailheadnesbyen, u.å). I senere tid, annonserte Trysil i 2014 at stisykling skulle bli den nye store satsingen i destinasjonen (Trysil, u.å). Med et daværende mål om å bli Skandinavias største stisykkeldestinasjon, er dette noe de fortsatt satser på. Stisykkelprosjektet ble beregnet til å gi mellom 50 – 100.000 nye kommersielle gjestedøgn. Prismessig har det hittil blitt investert nærmere 30 millioner kroner siden oppstarten, og de beregner en effekt av terrensyklingen i form av en økt omsetning på 40-80 millioner kroner (Trysil, u.å).

I tillegg satser Hallingdal om å bli en regional terrensykkeldestinasjon. I tillegg til Nesbyen, satser også de andre kommunene, Hol, Flå, Gol, Ål, Hemsedal, på terrensykling om sommeren. Høgevarde som ligger i Flå kommune er et eksempel på en av storsatsingene, med et pågående terrensykkelprosjekt til 107 millioner kroner (Kippernes, 2021). Det er generelt store investeringer som gjøres rundt prosjektene.

For spesielt alpindestinasjonene som satser på terrensykling, foreligger det visse fordelaktige koblinger mellom infrastrukturen man finner i alpinanleggene deres, og selve terrensykkelutviklingen. Infrastrukturen åpner opp muligheten til å benytte seg av dette også i en terrensykkelsammenheng. Alpinbakker kan dermed videreutvikles til sykkeløyper og skiheisen kan brukes som transportmiddel for syklistene (Buning et al., 2019). I tillegg har man ofte et stort nettverk med sesongarbeidere som blant annet jobber med å drifte skiheisen eller som kjører preppemaskiner/snøscootere, og generelt folk som har bred erfaring med alpinanleggbransjen. Mye tilsier dermed at ting ligger til rette for å satse på terrensykling hos ulike alpindestinasjoner.

Måten de ulike destinasjonene satser på terrengsykling, er ved å utvikle tilrettelagte stier og løyper med høy tåleevne. De benytter seg gjerne av masser som *kult* og *grus* (Hol kommune, 2017) som gjør stiene og løypene mindre avhengige av vedlikehold, kontra tradisjonelle stier som ikke er dimensjonert for den type bruk. I tillegg inneholder løypenettverkene gjerne større installasjoner og elementer i form av treverk, som i figur 1. Disse blir brukt som alternative hindringer i sykkelløypene, og kan være viktige detaljer for å skape varierte, unike og utfordrende sykkelløyper.



(Figur 1, Foto: Alex Hvid Troelsen, Trysil)

## Nasjonal reiselivsstrategi

Det vil være naturlig å koble inn den *Nasjonale Reiselivsstrategien 2030* (Innovasjon Norge, 2021) også i en terrengsykkelutvikling, da dimensjonene for bærekraftig reiseliv og målene for strategien går mye om hverandre. Derfor vil terrengsykkelutviklingen også ha en innflytelse på den. Dette både gjennom hvordan terrengsykklingen vil jobbe for å skape økonomisk levedyktighet og sikre sosiale verdier, men også hvordan utviklingen bidrar til å bevare natur, kultur og miljø. Den nasjonale reiselivsstrategien fokuserer nettopp om å redusere klima-avtrykk, øke verdiskaping i form av lønnsomhet og arbeidsplasser, danne ringvirkningseffekter og skape attraktive lokalsamfunn og fornøye innbyggere (Innovasjon Norge, 2021).

Den nasjonale reiselivsstrategien 2030 har slagordet *Sterke inntrykk med små avtrykk*. Det nevnes at norsk reiseliv skal bidra aktivt til at alle FNs bærekraftsmål nås, og at reiselivsstrategien direkte skal bidra til å nå seks av bærekraftsmålene. Disse målene er nr. 8-*anstendig arbeid og økonomisk vekst*, nr.9-*industri, innovasjon og infrastruktur*, nr. 11-*bærekraftige byer og lokalsamfunn*, nr. 12-*ansvarlig forbruk og produksjon*, nr. 13-*stoppe klimaendringene* og nr. 17-*samarbeide for å nå målene* (Innovasjon Norge, 2021) Selve målene for reiselivsstrategien 2030 baserer seg på fire hovedmål

- Norsk reiseliv skal øke sin egenverdiskaping og bidra til jobbskaping i hele landet
- Norsk reiseliv skal bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn
- Norsk reiseliv skal bidra til attraktive lokalsamfunn og fornøye innbyggere
- Norsk reiseliv skal levere så høy kunde verdi at betalingsvilje og gjenkjøp øker

I en reiselivssammenheng kan terrengsykkelsatsingen være en viktig bidragsyter for å nå de ulike målene. Det er derfor interessant å se hva som ligger i terrengsykklingen som bidrar til å gjøre målene oppnåelige.



## Bærekraftig reiseliv

En bærekraftig utvikling skal bidra til å danne grunnlaget for fremtidens muligheter. Det henvises til Brundtland-kommisjonen som dannet rammene for utviklingen, og selve definisjonen på bærekraftig utvikling: *"En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov"* (FN-sambandet, 2021).

En terrengsykkelutvikling kan være en kompleks og utfordrende oppgave sett i et bærekraftig perspektiv. Løyper, stier og annen infrastruktur skal utvikles. Inngrep må gjøres, og maskindrevne hjelpemidler benyttes i stor grad. Et bærekraftig reiseliv baserer seg på tre dimensjoner, som beskrives av UNWTO (u.å): *"tourism that takes full account of its current and future **economic, social and environmental** impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities"*.

## Bærekraftige dimensjoner

De nevnte dimensjonene over, handler altså om å styrke sosiale verdier, skape økonomisk levedyktighet og bevare natur, kultur og miljø. Terrengsykling som reiselivsprodukt kan ha ulik innvirkning på hver dimensjon. Det nevnes videre gjennom UNWTO (u.å.) at en passende balanse mellom dimensjonene må etableres for langvarig og fremtidig bærekraft. Å utvikle et terrengsykkeltilbud innebærer å ha et stort areal, med alt fra ulike typer sykkelstier, til store møteplasser og til nødvendige fasiliteter (Fossgard & Fredman, 2020). Et stort og variert nettverk av sykkelstier blir også sett på som kjerneproduktet i en terrengsykkeldestinasjon, det er dette som gjør destinasjonen attraktiv.

Det er dermed flere faktorer som bør være på plass for å ha et fullverdig terrengsykkeltilbud, og disse faktorene vil kunne berøre dimensjonene på ulikt vis. Under hver dimensjon er det videreutviklet ti prinsipper som styrer arbeidet for bærekraft i reiselivet (Skaug, 2021). De handler om å dekke ulike deler fra hver dimensjon, og det bør altså være en balanse mellom dem. De illustreres i tabell 1:

## **Miljø, natur og kultur**

1. Kulturell rikdom
  - Å respektere, videreutvikle og framheve lokalsamfunnets historiske kulturarv, autentiske kultur, tradisjoner og særpreg.
2. Landskapets fysiske og visuelle integritet
  - Å bevare og videreutvikle landskapskvalitet, både for by og bygd, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke ødelegges.
3. Biologisk mangfold
  - Å støtte bevaringen av naturområder, dyreliv og habitater, og minimere ødeleggelser av disse.
4. Rent miljø og ansvarlig ressursbruk
  - Å minimere reiselivsbedrifters og turistenes forurensing av luft, vann og land (inkludert støy). Samt å ha sikker avfallshåndtering og bærekraftig forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser.

## **Sosiale verdier**

5. Lokal livskvalitet og sosiale verdier
  - Å bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturer, tilgang til ressurser, fasiliteter og fellesgoder for alle, samt unngå enhver form for sosial eller økonomisk utnyttelse av beboere.
6. Lokal kontroll og engasjement
  - Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessenter med hensyn til planlegging, beslutningstaking og utvikling av lokalt reiseliv.
7. Jobbkvalitet for reiselivsansatte
  - Å styrke kvaliteten på reiselivsjobber (direkte og indirekte), inkludert lønnsnivå og arbeidsforhold uten diskriminering ut fra kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.
8. Kundetilfredshet og trygghet; opplevelseskvalitet
  - Å sørge for trygge, tilfredsstillende og berikende opplevelser for alle turister uavhengig av kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.

## **Økonomi**

9. Skape økonomisk levedyktighet og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskapning.
  - Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsdestinasjoner i et langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivets verdiskapning i lokalsamfunnet, inkludert hva turistene legger igjen av verdier lokalt.
10. Økonomisk levedyktighet og konkurransedyktighet av reiselivsbedrifter.
  - Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsbedrifter i et langsiktig perspektiv.

En av utfordringene som er knyttet i tabell 1, er blant annet spørsmålet om hvor høyt man velger å legge listen på hvert kriterium (Kamfjord, 2019, s. 81).

Et annet syn på saken er hvordan man i realiteten faktisk praktiserer punktene.

Bærekraftig destinasjons-utvikling har vært et omdiskutert tema. På den ene siden beskrives det i teorien at bærekraftig reiseliv er en sammensetning og en balanse mellom de tre nevnte dimensjonene. Men på den andre siden drøfter beslutningstakere i reiselivet at det er større utfordringer knyttet til oppnåelsen av økonomisk levedyktighet, kontra de sosiale og miljøvennlige dimensjonene (Wickens et al., 2014). I tillegg kan det være mer krevende å vurdere de økonomiske dimensjonene, opp mot de sosiale og miljøvennlige, hvordan generaliserer man disse? Tidligere har det også blitt nevnt at teorien om bærekraftig reiseliv er en mer akademisk diskurs, og er i mindre grad helt oppnåelig og gjennomførbar for reiselivsaktører. Det nevnes videre i artikkelen til Wickens (et al., 2014) at et annet perspektiv på saken er selve gapet mellom den forankrede definisjonen av bærekraftig reiseliv i litteraturen, målt opp mot selve praktiseringen og implementeringen av det. Det vil dermed være betydningsfullt for terrengsykkeldestinasjoner i Norge å avklare hvilken effekt terrengsykkeluarviklingen vil ha på disse dimensjonene og prinsippene.

## Terrengsykkeluarvikling

Når det kommer til begge begrepene *terrengsykkeluarvikling* og *terrengsykkelsatsing*, så vil disse i stor grad brukes om hverandre. De må uansett presiseres for å skape en forståelse rundt hva de innebærer. Terrengsykkling er en gren innenfor sykkelporten, som foregår på grusveier, stier (både menneskeskapt og naturlige) og ulendt terreng. I tillegg er selve sykkeltypen av typen med store, grove og brede dekk. Den har en solid ramme, med demping både foran og bak (Bryhn, 2020). Utviklingen av terrengsykler skjer i et voldsomt tempo, og nye modeller med innovative løsninger og spesifikasjoner gjør at man nå kan bruke sykkeltypen til mye mer, enn hva sykkeltypen egnet seg til tidligere. Det er vanlig å skille mellom ulike segmenter innenfor terrengsykkling. De mest relevante for denne oppgaven er stisykkel (også el-stisykkel), endurosykkel og utforsykkel. Det er mange detaljer som skiller dem fra hverandre, men verdt å nevne er vinkelen på rammen, størrelsen på felg og dekk, i tillegg til girsystem og vandring på gaffel/demper.

En stisykkel har ofte mellom 120-150mm vandring ( betyr hvor mye utslag demperen har), en endurosykkel har 150-180mm vandring og en downhill/utforsykkel har ca. 200mm vandring (sykkelen, u.å.). Stisykkelen har egenskaper som gjør den like godt egnet til å sykle oppover som nedover med. Endurosykkelen med sin lengre vandring på gaffelen gjør den mer stabil og anvendelig i nedoverbakker, mens klatreegenskapene er noe redusert i forhold til stisykkelen. Utforsykkelen derimot, har utforegenskaper med en geometri og oppbygning som gjør den lite egnet til sykling i oppoverbakker. Denne typen sykkel brukes oftest der det er muligheter for transport til toppen av løypene igjen, som regel i form av skiheis eller minibusser/shuttle-biler (sykkelen, u. å.).

### Utvikling av sykkelstier

Når det kommer til selve utviklingen og byggingen av sykkelstier, opererer destinasjonene med ulike metoder. Globalt sett finnes det profesjonelle stibyggere som reiser rundt i verden for å utvikle og ferdigstille sykkelstier i ulike dimensjoner. Også i Norge begynner det å bli en mer kommersiell tilnærming rundt stibygging. Da det tradisjonelt sett mer eller mindre handlet om at syklistene selv bygget og utviklet sykkelstier for egen interesse før i tiden, har det i senere tid blitt en mer yrkesbasert tilnærming til stibygging. Blant annet får sesongarbeidere fra vintersesongen tilbud om å jobbe med utviklingen av stier og løyper om sommeren. I skrivende stund er man til og med i ferd med å utvikle en spesifikk utdanning rettet mot stibygging. Dette vil foregå på Geilo i Hallingdal, en region der behovet for utdannede stibyggere er stort ettersom det foregår en omfattende terrengsykkelutvikling der (Kippernes, 2021).

I tillegg vil viktigheten av kunnskapsrike stibyggere med en forståelse for bærekraftig forvaltning av sykkelstier være avgjørende for en vellykket terrengsykkeldestinasjon i fremtiden (Kippersed, 2021). Destinasjonene i denne oppgaven har blant annet utviklet stiene deres i samarbeid med eksterne internasjonale stibyggere som sitter på høy kompetanse og erfaring. Dette er selskaper som kommer fra blant annet Frankrike, Australia og Sveits. De blir leid inn og tar tidlig over ansvaret, helt fra befaringer i landskapet, til å tegne og å ferdigstille stiene, ved hjelp av gravemaskiner og andre hjelpemidler. World Trail som har ansvaret for sti byggingen på Høgevarde, skriver på sin hjemmeside: *"World Trail has decades of experience within the core culture of mountain biking. World trail is one of the largest and most experienced mountain bike trail*



*companies in the world*" (World-Trail, u.å.). På denne måten velger konsernet i Høgevarde å kjøpe tjenester fra et stibyggerfirma som holder til på andre siden av kloden. Men det kan være flere argumenter og forklaringer for hvorfor man velger å gjøre dette. Også franske *Bike Solutions* har vært involvert i Trysil Bike Arena-prosjektet. De har base i alpine, men reiser rundt i verden for å bygge sykkelstier. De opplyser på sine hjemmesider at de *"gjennom hardt arbeid, utallige reiser, mye sykling og et åpent sinn, har en unik ekspertise og kombinerer dette med rådgiving, prosjektledelse og bygging"* (Bikesolutions, u.å.). Parallelt med begge disse selskapene, har også sveitsiske Velo Solutions blitt engasjert i sykkelsatsingen i Harstad. På sine hjemmesider kan man lese at *"Our mission is to provide easy access to cycling and action sports to everyone in the world in a sustainable way"* (Velosolutions, u.å.).

Dette er altså selskaper som har blitt leid inn til Norge for å delta på ulike prosjekter. Disse utgjør i sum flere arbeidere som blir lønnet og tatt godt vare mens de jobber i Norge. Da Trysil allerede var i kontakt med Bike Solutions i 2013, ble det gjort avtaler om samarbeid for utviklingen av en masterplan til prosjektet. Allerede her ble selskapet i større grad involvert. Driverne i Trysil så tidlig at kompetansen og kunnskapen de satt på, ikke fantes i Norge. Men med årene som har gått, har det også blitt etablert norske stibyggerselskaper. *Stiteknikk* og *Rekkje* er to av dem. Rekkje uttaler på sine hjemmesider at *"med den økte bruken av stisykling ser vi at det er behov for kanalisering av ferdselen for å skåne naturen. Ønsket om å lage stier og sykkelanlegg som spiller på lag med naturen, som også tåler mye bruk, resulterer i økt fokus på kvalitet"* (Rekkje, u.å.). På stiteknikk.no var det mangelfull informasjon om selskapet, men gjennom deres Instagram-konto nevnes det *"Lidenskap for stibygging. Spesialister i planlegging, bygging og vedlikehold av sykkelstier og anlegg"* (Instagram/stiteknikk).

Det er tydelig at selskapene som er nevnt har sterkt fokus på god kvalitet og at bærekraft er i sentrum. Det kan også føre til en viss konkurranse i markedet når flere aktører tilbyr samme tjenester. For en destinasjon som ønsker å leie inn et stibyggerfirma til prosjektene sine, vil kriterier som pris, kvaliteten på tjenesten og tidsbruken på arbeidet være avgjørende faktorer for hvem man velger. I en bærekraftig reiselivssammenheng, kan valget om hvordan man velger å bygge stier og løyper være med på å påvirke alle tre dimensjonene. Vil det for eksempel bidra til flere arbeidsplasser til lokalbefolkningen ved bruk av internasjonale stibyggere? Og vil man oppnå mer bærekraftige stier og løyper ved å involvere kyndig fagpersonell? Eller vil det

styrke en økonomisk levedyktighet, og skape en verdiskapning ved å bruke lokalbefolkningen i større grad? Disse spørsmålene vil diskuteres senere i oppgaven, med forskjellige innspill fra intervjuene.

### Masterplaner terrengsykkellutvikling

De ulike terrengsykkeldestinasjonene i Norge har alle velutviklede masterplaner som er tilknyttet prosjektene deres. De oppsummerer viktige strategier og løsninger for arbeidet deres, som kan være av betydning for også andre destinasjoner. Det er valgt å dra frem noen av disse planene, der den ene er en masterplan som tilhører terrengsykkellutviklingen i Ål, og den andre er fra Harstad Cykleklubb. Hvorfor disse to planene er valgt, baserer seg på at de er to forskjellige aktører som har ulike motiver og forutsetninger for terrengsykkellutviklingen. Dette kan bidra til å gi ulike perspektiver og varierte innfallsvinkler rundt satsingen.

Ål sin masterplan er utviklet i samarbeid med stibyggerselskapet *Rekkje Stuetvikling*. De legger vekt på å skape et sentrumsnært terrengsykkeltilbud, både for reiselivet og for lokalbefolkningen. Det nevnes at reiselivsnæringen som er en av de raskeste voksende næringene i verden, der aktive ferier vil være den delen av reiselivet som vokser raskest. Parallelt med aktiviteter som vandring, vil også sykling være de mest etterspurte aktivitetene som tilreisende ønsker å delta i under ferier på sommeren (Rekkje, 2018-2019). Terrengsykling har eksistert i Ål i flere år, men det har tidligere basert seg på sykling langs grusveier, traktorveier, men som en kommersiell tilnærming.

I masterplanen sammenligner de popularitet rundt terrengsykling, med alpinturismen og toppturer på ski om vinteren. Alpinturismen skiller seg fra terrengsyklingen ved at man ikke tar betalt for at folk bruker stiene sine. De nevner dog at verdiskapingen skjer på tilbudene som ligger rundt i destinasjonen. Det kan være ulike servicetilbud som transportmuligheter (heis, shuttlebuss), eller inntekter fra parkering, overnatting eller servering. De legger vekt på at stiene og løypene er selve grunnpilaren i en terrengsykkelsatsing, og at de derfor bør utvikles på et profesjonelt nivå. Har man ingen spesifikke sykkelløyper, vil det heller ikke være noe verdiskapning. De forsterker dette videre ved at jo bedre, og jo flere stier man kan tilby, jo bedre vil inntektene fra terrengsyklingen være. Videre er det avgjørende å utvikle stier som er tilpasset de ulike

nivåene. Dette kan gjøres ved å bygge enkle stier, slik at man ikke bare fokuserer på den øverste og mer viderekomne målgruppen, men at man åpner opp for at stiene og løypene også egner seg til de syklene folk flest har. Det nevnes videre at hvis man utvikler lavterskeltilbud, så vil dette bidra mye til rekrutteringen.

Et annet viktig punkt i masterplanen er folkehelseperspektivet. Masterplanen legger frem at de ser ulike helsetrender i samfunnet der terrengsykkelutviklingen kan være en viktig bidragsyter. En målgruppe er for eksempel ungdom som ikke trives eller misliker organisert idrett. Terrengsykling tillater rask progresjon, gir en form for adrenalin og det kan bidra til å skape identitet (Rekkje, 2018-2019). På lik linje som å stå på ski, så avslutter man ikke sin terrengsykkel-karriere selv om man slutter å konkurrere, man fortsett gjerne med terrengsykling også senere i livet.

Utvikler man også sentrumsnære stier og løyper så åpner dette opp for at det kan bli en del av hverdagen for folk flest, enn hvis løypene er plassert langt til fjells.

Terrengsykkeltilbudet vil derfor kunne ha en sterk betydning for folkehelsen i destinasjonen.

Også masterplanen til Harstad legger vekt på folkehelseperspektivet som et viktig argument for satsingen. De nevner at en av målsettingene med sykkelparken nettopp er å skape et attraktivt tilbud som kan brukes uten å måtte være en del av organisert idrett. Det skal være et tilbud som er lett tilgjengelig med lav terskel, som skal skape rom og mulighet for fysisk aktivitet (Harstad Cyckleklubb, u. å.) Ved å favne bredt og ved å være et åpent tilbud, mener de videre at dette vil bidra til bedre folkehelse.

I tillegg nevnes det at et slik aktivitetstilbud vil være med å styrke regionen, og gi en økt verdiskaping. Det skal gi en stolthet til bygda.

I en reiselivssammenheng vil terrengsyklingen ha en betydelig effekt knyttet til samarbeid mellom hoteller og andre reiselivsaktører i byen. Å tilby et sykkel- og aktivitetstilbud til for eksempel gjester som reiser til Harstad for kurs og konferanser, blir sett på som en ressurssterk målgruppen. Visit Harstad og de ulike reiselivsbedriftene i byen jobber nettopp med å utvikle nye opplevelsesprodukter som vil øke antall tilreisende. Og her vil terrengsykkelsatsingen være en viktig bidragsyter. Det legges også til at en målsetting med et slikt tilbud er å skape bolyst og å gjøre Harstad til et mer attraktivt sted både for nye og nåværende innbyggere i alle aldre.

*VeloSolutions* som står for selve byggingen og utviklingen av parken, kommenterer at den aktiviteten som på sikt vil øke mest i antall deltakere, nettopp er terrengsykling (Harstad Cyckleklubb, 2020). Derfor imøtekommer man dette ved å bygge ut sykkelløyper som passer til alle nivåer, slik at man unngår å ekskludere noen. Disse stiene vil i tillegg utvikles slik at man minimerer naturpåkjenninger, og vil være stier som vil kreve lite vedlikehold. Avslutningsvis viser masterplanen til hvilken betydning det er å ha et godt samarbeid mellom alle potensielle aktører. Sykkelparken er nettopp et eksempel på dette, der både kommunen, lokale idrettslag, stiftelser og private partnere har vært involvert og vært avgjørende for sykkelparkens suksess.

I tillegg til begge masterplanene ovenfor, har Hol kommune utviklet en *handlingsplan* for de mer generelle stiene og løypene i kommunen, der sykkelløyper er et av segmentene. Der nevnes det at Hol kommune skal ha et svært godt tilbud for rekreasjon og friluftsliv for fastboende og turister. Deres posisjon som en ledende norsk reiselivsdestinasjon skal også opprettholdes. De bruker dermed en strategi for å nå disse målene ved å profesjonalisere arbeidet med stier og løyper. Dette også fordi løypene og stiene er sentrale deler av kommunens attraksjon som reiselivsdestinasjon og bokommune. De legger også vekt på en visjonen om en langsiktig og bærekraftig arealforvaltning (Hol kommune, 2017).

Handlingsplanen formidler at friluftslivet og bruken av stier og løyper er økende. Dette fører til at det stilles økte krav til tilrettelegging. De gamle stiene og ferdselsårene ble ikke anlagt for den bruken som er i enkelte områder i dag. Man må dermed endre tilretteleggingen og terrengplasseringen av stiene og løypene i større grad enn hvordan man gjorde det for noen år tilbake (Hol kommune, 2017). De populære utfartsområdene får problemer med slitasje på sommertid, og dette i større grad ved våte områder.

I tillegg ser man at stier i bratt terreng eroderes bort og at stiene breier seg ut. Det må utvikles og tilrettelegges for å imøtekomme den økte bruken for å hindre videre slitasje på underlaget. Tilretteleggingen og markedsføringen av ulike aktiviteter som legger opp til et større antall brukere må også forplikte seg til tiltak som gjør bruken bærekraftig. Hol kommune nevner at det er et stadig økende krav til både kvantitet og kvalitet på sti og løypenettet. Det fører til en utfordring når det kommer til å kombinere dette med målsettingen om å bevare natur- og miljøkvaliteter. De nevner derfor at et mål er å

bedre kvaliteten på de eksisterende stiene og løypene, fremfor å anlegge nye. Men stier og løyper blir også sett på som det viktigste virkemiddelet for å kanalisere ferdselen bort fra områder som ikke vil tåle presset (Hol kommune, 2017)

## Litteraturgjennomgang

I dette kapittelet legges det frem en litteraturgjennomgang fra utlandet. Ettersom det generelt sett foreligger en beskjeden forskning rundt terrengsykling i Norge, vil det bli sett på internasjonale studier som ser på terrengsykling som fenomen. Det kan bidra til ny lærdom og kan supplere forståelsen for terrengsykling som reiselivsprodukt.

### Terrengsykling i utlandet

Store deler av forskningen rundt terrengsykkelturisme er fra Østerrike, New Zealand, Australia, Canada og USA. Funnene fra disse studiene poengterer viktige detaljer. De ulike stedene har bred erfaring som terrengsykkeldestinasjoner, og de respektive landene opererer med ulike lovgivninger som gjør at de skiller seg noe ut fra lovgivningen i Norge. Men uavhengig av regelverk så gir funnene fra studiene verdifull informasjon som kan være relevant for norske terrengsykkeldestinasjoner.

En artikkel fra blant annet Østerrike (Pröbstl-Haider et al., 2017) fremhever terrengsykling generelt sett som et viktig aktivitetstilbud i Alpene. De understreker at i løpet av de siste 20 årene har terrengsykling vært et viktig tilskudd for sommerturismen i Østerrike, og den fremtidige terrengsykkelutviklingen virker lovende. De legger også vekt på at populariteten og fremveksten av terrengsykling er en viktig del av det helhetlige aktivitetstilbudet man finner i Alpene.

Ser man på den typiske terrengsyklisten så likner disse veldig på alpinisten man møter på vinteren. De kategoriseres ofte som unge mennesker, med høyt lønnede jobber (Pröbstl-Haider et al., 2017), og det er ofte menn som er terrengsyklister (Buning, Cole & Lamont, 2019). Når det henvises videre til den økonomiske levedyktigheten gjennom terrengsyklingen i Alpene, har utvikling gitt positive effekter. Den bidrar for eksempel med å utfylle skulder-sesongene, og forlenger også turistsesongen. I tillegg spiller terrengsyklingen en viktig rolle for å kompensere for lave inntekter som et resultat av

snøfattige vintre (Pröbstl-Haider et al., 2017). Terrengsykkelturismen er derfor et avgjørende tilbud for å komplementere vinterturismen. En sterk utfordring knyttet til vinterturismen, er klimaendringer som fører til mangel på snø, som igjen reduserer levedyktigheten til de ulike aktivitetstilbudene i Alpene. Vinterturismen er blant næringene som blir mest berørt av klimaendringer på grunn av sin sterke snø-avhengighet (Steiger et al., 2020). Det fremheves videre at klimaendringer også kan føre til at vintersesongen både utsettes og avsluttes tidligere ettersom mengden snø i fjellet reduseres betraktelig. Vinterturismen er en sektor som dermed lider mye på grunn av dette. Det har blitt gjort mange studier rundt påvirkningen av klimaendringer for vinterturismen, da denne sesongen spiller en viktig rolle for den økonomiske levedyktigheten i destinasjonen (Steiger et al., 2020). Det nevnes også at på sikt så vil terrengsykkelturismen bli enda mer betydningsfull for vinterdestinasjoner, etter som skisesongen forkortes ytterligere (Pröbstl-Haider et al., 2017).

Når det kommer til finansieringen av sykkelløyper, blir det sagt at man i land som US, UK, Australia og New Zealand ofte får støtte fra staten og private organisasjoner til prosjekter som er knyttet til gi økonomiske, sosiale og helsemessige formål (Buning & Lamont, 2021). I tillegg er ofte sykkelparker og sykkelløyper ofte finansiert gjennom grasrotandeler. Men utvikling av sykkelløyper er ofte forbundet med store kostnader, og man er avhengig av en god finansieringsmodell for å lykkes. Støtten man allerede får er dermed avgjørende for å lykkes, men kan i det lange løp ikke være tilstrekkelig nok. Det nevnes videre av Buning og Lamont (2021) at det foreligger en slags mangel på forskning og kunnskap rundt hvordan terrengsykkelturisme kan bidra til å skape økonomisk levedyktige destinasjoner. Mangel på slike bevis kan dermed gjøre det utfordrende å få staten og det offentlige med på en slik satsing, da de gjerne ønsker å se at det skapes verdiskapning lokalt, av prosjekter de selv er med på å finansiere.

Det foreligger også noen viktig koblinger mellom jobbmulighetene som skapes ved å utvikling av helårsdestinasjoner. Ved å nettopp inkludere sesongarbeiderne fra vintersegmentet, legger man opp i stor grad til å utvikle kompetansen på sine ansatte. Der nye ansettelser kan være behov, viser Pegg et al. (2012) til at man heller bør legge opp til å investere mer i personalet man allerede har tilgjengelig i destinasjonen. Det har de gjort i Australia, og styrker man kvaliteten på sine ansatte og skaper progresjon som igjen kan bidra til bedre motivasjon som igjen påvirker ytelsen de legger igjen i arbeidet.

I tillegg vil viktigheten av å ha tilgang på et slikt nøkkelpersonell være avgjørende hvis man på sikt ser at vintersesongen gradvis kortes ned, og man blir avhengig av å holde virksomheten åpen like mye sommer som vinter. Har man et team som både kan håndtere begge årstidene, er man dermed godt rustet og motstandsdyktig for fremtidige sesongendringer (Heslinga et al., 2019).

## Terrensykkelturisme

I en artikkel av Moularde & Weaver (2016) fra New Zealand har de forsket på ulike sammenhenger mellom terrensykling og reiseliv. De forklarer terrensykkelturisme som *"en reise på minimum 24 timer vekk fra sitt eget hjemmested, der aktiv deltakelse i terrensykling som rekreasjonsformål er hovedgrunnen og er den avgjørende faktoren som bestemmer valget for reisen"*. Dette kan videre suppleres med en studie fra USA, der det presiseres at den gjennomsnittlige terrensyklisten tar i gjennomsnitt ut to ferier i året der hovedmotivet med ferien er terrensykling. Det nevnes videre at disse turene ikke varer mer enn to eller tre netter, og foregår oftest i månedene mai, juni og september, og hver sykkel-dag varer i gjennomsnitt fem timer. (Cottingham & Osborne, 2019).

Terrensyklistere velger sine reiser eller ferier med bakgrunn i at de ønsker å oppsøke og oppleve nye stier. De fleste terrensyklistere kommer gjerne fra steder hvor det allerede er muligheter for å oppdrive terrensykling, som stier eller sykkelparker (Moularde & Weaver, 2016). Terrensyklistene ønsker dermed å reise til steder hvor det kanskje er større nettverk av sykkelstier, med bedre variasjon og med flere utfordringer enn de er vant med hjemme. Stiene og løypene bør også imøtekomme nivåene deres. Moularde & Weaver (2016) legger videre vekt på at terrensykkeldestinasjoner bør derfor utvikle stier og løyper i stor skala, med mye variasjon. I tillegg er syklistene ofte på utkikk etter nyheter og er interessert i å oppdage nye steder og opplevelser. Dette kan sees på i en forstand der man ønsker å besøke nye og "up-coming" terrensykkeldestinasjoner, og deres variasjon av stier og løyper.

Et annet viktig poeng fra studien til Moularde & Weaver (2016) handler om at terrensyklistere ofte er på utkikk etter mer enn bare det å sykle når de reiser til terrensykkeldestinasjoner. Et viktig motiv er å møte andre terrensyklistere, kunne fordyper seg ytterligere i kulturen deres og få muligheten til å konstruere og forsterke sin identitet som terrensyklistere videre (Moularde & Weaver, 2016). Derfor mener forfatterne at utviklere må ta hensyn til å utvikle sosiale møtesteder, og som nevnt

tidligere bruker en terrengsyklist rundt fem timer av dagen på sykkelløypene, som gjør at det skapes mye tid som kan benyttes til å besøke andre tilbud i destinasjonen. Dette kan være å dra i restauranter, handle i butikker eller besøke andre attraksjoner og tilbud som finnes i området (Cottingham & Osborne, 2019). Å ha slike tilbud kan begrunnes som viktige og være avgjørende for at den økonomiske levedyktigheten i destinasjonen forsterkes, ettersom selve terrengsyklingen ikke vil være den delen i destinasjonen som generer mest penger.

Dette kan spesifiseres videre med støtte fra Kamfjord (2019), som nevner at selv om attraksjoner er svært viktige elementer i reiselivsnæringen, så er også disse de vanskeligste elementene å behandle som næring. I reiselivet nevnes et fenomen som kalles for *reiselivet paradoks* (Kamfjord, 2019). Dette utdypes som *”den delen av reiselivsproduktet som gjerne har stor opplevelsesverdi, har ofte liten pengeverdi”*.

Terrengsykling som reiselivsprodukt er som sagt en aktivitet som praktiseres på godt tilrettelagte stier og løyper i naturen. Disse stiene og løypene er ofte tilknyttet store bygge-kostnader, men de er gratis å benytte seg av ved at de går under det man kaller for *samfunnets fellesgoder*, med forankring i allemannsretten (Kamfjord, 2019).

Paradokset dannes altså ved at man ikke kan ta betaling fra syklisten, som nettopp har valgt å reise til den gitte destinasjon med et ønske om å utføre noe som vil gi han/hun stor opplevelsesverdi. Pengene som legges igjen, vil være i alle de andre tilbudene som ikke skaper like stor opplevelsesverdi for gjesten, som hoteller eller serveringssteder. Men for å kunne fortsette å tilby attraktive sykkelstier og løyper, er destinasjonene avhengig av at det legges igjen en viss form for penger fra gjesten, som vil bidra til å finansiere nødvendig vedlikehold og videre utvikling. At man dermed legger opp til at det finnes noen tilgjengelige kasseapparat i destinasjonen, er avgjørende for at man ikke går i minus. Også må det klargjøres hva som er rimelige bidrag fra næringene som tjener på at gjesten er i destinasjonen (Kamfjord, 2019).

### **Suksessfaktorer for terrengsykling**

Gjennom IMBA (International Mountain Biking Association), som er en terrengsykkelorganisasjon fra USA, har det blitt fremstilt ulike nøkkelfaktorer som destinasjoner kan bruke for å skape en bedre sykkelopplevelse for terrengsyklistere (Cottingham & Osborne, 2019). Disse baserer seg på at selve stiene og løypene er tilgjengelige for alle ulike nivåer. I tillegg viser det seg at selve motivet terrengsyklistene har for utøvelsen av



aktiviteten, baserer seg på at det gir en form for fysisk aktivitet og bevegelse. En annen viktig faktor at man har et bredt spekter av stier og løyper som tillater syklistene til å trene og utvikle sykkelferdighetene sine. Et fjerde moment det legges vekt på, er å ha sosiale interaksjoner knyttet til terrengsyklingen. Dette kan være organiserte gruppeturer, konkurranser eller ulike eventer som er med på å skape samhold og en inkluderende tilhørighet for syklistene. Det siste punktet er knyttet til selve naturopplevelsen man får gjennom terrengsyklingen. Det vektlegges videre at man bør ha et innholdsrikt nettverk av stier og løyper, slik at man underholder terrengsyklisten i mer enn bare noen timer. Ønsker man å tiltrekke seg syklist som blir værende i destinasjonen over natten, må man dekke det behovet. Er det snakk om en langhelg, bør man dermed ha et større utvalg. Det viser seg at flere terrengsyklist nettopp velger reisemålet ut i fra hvor stort løypenettverk som er tilgjengelig (Moulvarde & Weaver, 2016).

Pröbstl-Haider et al.(2017) poengterer at man i utviklingsfasen av terrengsykkelproduktet må involvere alle interessenter og samarbeidspartnere slik at man på best mulig måte klarer å skape et attraktivt reiselivsprodukt med minst mulig konflikter mellom for eksempel grunneiere, næringsdrivere, idrettslag osv. For å lykkes med terrengsykling som reiselivsprodukt, kreves det ikke bare velutviklede og godt vedlikeholdte stier og løyper, men det må også foreligge en viss form for naturlige og attraktive omgivelser, i tillegg til andre aktivitetstilbud. Og det er nettopp her involveringen av alle samarbeidspartnere blir betydningsverdi (Pröbstl-Haider et al., 2017).

### **Prinsipper for bærekraftig stibygging**

Det har gjennom IMBA blitt utviklet ulike prinsipper for utviklingen av bærekraftige stier og løyper (IMBA, u.å.). De har tatt utgangspunkt i de tre dimensjonene for bærekraft. Et hovedmål for å skape bærekraftige stier og løyper, er at det er en balanse mellom hensynet til miljøet, og det sosiale og økonomiske aspektet (IMBA, u.å.). Å ta hensyn til miljøet handler om at stier og løyper må utvikles slik at de beskytter og reduserer slitasjen i naturen. Det er ofte denne dimensjonen man refererer til når det kommer til hva som sørger for en bærekraftig utvikling av stier og løyper.

Dimensjonen for sosial bærekraft, handler om å ta hensyn til andre brukere og de forskjellige nivåene av syklistene. Det sies at dette punktet ofte blir oversett i terrengsykkelutviklingen, men burde tas på alvor da den spiller en viktig rolle for selve opplevelsen syklistene sitter igjen med. For å forklare dette videre, så benyttes stier og løyper av syklistene som gjerne har ulike ferdighetsnivåer. Dette kan skape konflikter mellom syklistene, og overfylte stier med lite plass for forbikjøringer er et eksempel. Det kan føre til at uerfarne terrengsyklistene føler seg uvelkomne, og at de føler de er i veien for andre. Er ikke stiene og løypene utviklet for å håndtere flere syklistene samtidig, begrenser dette oppnåelsen av den sosiale dimensjonen.

Det siste punktet er knyttet til utgifter og kostnader rundt stiene og løypene. Her stilles spørsmålet om initiativtakerne har en økonomisk forankring som kan dekke de løpende kostnadene knyttet til vedlikehold av stiene. For å imøtekomme behovene til syklistene, kan det på sikt være viktig å utvikle nye og flere stier, og ikke minst vedlikeholde de eksisterende. Slike investeringer er ofte sett på som dyre kostnader (IMBA, u.å.).

IMBA legger videre vekt på at fokuset på bærekraftige stier og løyper har de siste årene mottatt støtte fra både grunneiere og fra terrengsyklistene selv. Dette er av den enkle grunn som at dårlig bygde og lite vedlikeholdte stier er dyre å drifte. Slike stier kan også være til skade for naturen. I tillegg er dårlige og lite vedlikeholdte stier lite attraktive for brukerne, og vil føre til en skuffende og inkonsekvente opplevelse (IMBA, u.å.).

En bærekraftig tilnærming av stier og løyper kategoriseres ikke bare ved at man forhindrer erosjon eller bevarer naturmiljøet, men løypene må også imøtekomme behovene og oppfylle ønskene til brukerne. En sykkelløype kan bidra til å skape en positiv opplevelse for brukeren ved at den er godt vedlikeholdt, mens en lite vedlikeholdt sti kan på den andre siden føre til skade på naturen og miljøet. Punktet om å ha en tilstrekkelig økonomi for å vedlikeholde stier og løyper forsterkes dermed ytterligere. Stiene og løypene vil ikke være bærekraftige hvis man fokuserer på dimensjonene hver for seg, men det skal altså være en balanse mellom dem.

Man må ha nok midler til å dekke utgifter knyttet til vedlikehold av stiene og løypene, som igjen vil være med på å løfte kvaliteten på stiene, som også vil bidra til å skape gode opplevelser for brukerne. I tillegg må man ta hensyn til miljøet ved å gjøre ulike tiltak som å bygge slitesterke stier som tåler høy påkjenning. Sykling på stier som ikke er utviklet for å tåle presset fra en syklist, kan fort føre til erosjon og skade på det

biologiske mangfoldet (Evju, Hedger, Nowell, Vistad, Hagen, Jokerud, Olsen, Selvaag & Wold, 2020). Dette kan føre til at man bruker opp disse fellesgodene.

### Miljøpåvirkning

Når det kommer til påvirkningen terrengsykling har på miljøet, viser ulike studier til ulike perspektiver og sammenhenger. I en studie fra New Zealand, siterer Mason & Leberman (2000) Chavez (1997), som nevner at de største miljøpåvirkningene fra terrengsykling er knyttet til naturskader på selve stiene, og da spesielt jordsmonnet med mangfoldet av vegetasjon som finnes der. I tillegg er fuktige områder svært utsatt. Dette er hovedsakelig på stier som ikke er tilrettelagt for stisykling, men som er av typen naturlig sti. Gjennom en rapport utviklet av NINA (Evju et al., 2020), bekreftes det også at våte områder, og spesielt jordfuktighet, som den viktigste miljøvariabelen for at stier øker i bredde. Det nevnes videre at stier med jordsmonn som er preget av mye organisk materiale, og dårlig drenering, er veldig sensitiv for ferdsel. I tillegg sies det at syklistenes preferanser for myrinnslag i stier er lave. Det gjør at man for eksempel velger å sykle rundt våte partier. Og dette er nettopp en viktig årsak til at stier breddes ut (se figur 2). Sammenlignet med vandrere, har terrengsyklistere et potensialet til å gjøre stier dypere. Dette forklares gjennom at sykkeldekk ofte løsner og flytter mer jord enn en sko (Evju et al., 2020). Og med dagens store dimensjoner på terrengsykkeldekk, kan dette påvirke det ytterligere.



(Figur 2, foto fra privat arkiv)

Et annet syn på hvordan ferdsel påvirker jordsmonnet, er at ved mye ferdsel på stier og løyper, så vil det oppstå en sammenpressing av jorden.

Man kan tenke seg til at en sykkel har en evne til å presse jorden mer, enn hva man gjør ved å bevege seg til fots, da sykkelen så å si alltid har bakkekontakt ved at hjulene triller. Ved kompaktering av jorden vil dette føre til at jorden blir mindre permeabel for vann (Marion & Wimpey, 2007), som kan virke som en fordel da avrenningen vil øke. Parallelt med dette vil også sammenpakking av jord gjøre underlaget mer motstandsdyktig mot erosjon. I den forstand er sammenpakking av jord egentlig en ønsket effekt av ferdsel (Marion & Wimpey, 2007).

Et annet perspektiv knyttet til miljøpåvirkninger er konflikter mellom de ulike brukerne av stiene. Slike interessekonflikter på flerbruksstier viser seg å være en kjent utfordring. Det er indikasjoner som tilsier at på stier der både terrengsyklister og vandrere oppholder seg, blir syklistene mer mislikt av vandrere, enn motsatt (Horn, 1994). I en studie fra Lang (2013) som er gjort i Tyrol i Alpene, svarte 40 % av vandre-respondentene at de følte seg forstyrret av terrengsyklister, og at opptil 30 % nærmest følte seg truet. Det utdypes videre at dette typisk er tilfellet i trange områder, eller i populære friluftsområder. Det kan dermed føre til at det ikke er nok plass, som også gjør at syklistene beveger seg utenfor selve stien.

En annen side knyttet til interessekonflikter mellom terrengsyklister og andre brukere, er i forbindelse med brukerstyrte tur-app'er, som Strava og Trailguide. Disse app'ene tillater folk å finne stier og løyper som andre brukere selv har designet. Dette gjør at rutene blir synliggjort for alle brukere av tjenesten, uavhengig av aktivitet (Norman & Pickering, 2019). Problemet oppstår når ulike interessegrupper finner de samme stiene i app'en, hvor de får opplyst at stiene både kan sykles eller vandles på. Dermed vil det kunne oppstå konflikter, når for eksempel en syklist i høy fart kan virke skremmende eller forstyrrende ovenfor vandrere. Å ha tilrettelagte sykkelstier med god bredde og oversikt, vil kunne dempe konflikten (Norman & Pickering, 2019).

Det finnes flere måter å redusere miljøpåvirkninger som kan oppstå gjennom terrengsyklingen. Et viktig tiltak er blant annet å skåne naturen ved å unngå sensitive områder, og utvikle passende og tilrettelagte stier som unngår ferdsel i sårbart terreng. I tillegg er det spesielt viktig å tenke på avtrykket en terrengsykkel kan medføre, slik at

man utelukker å bygge stier på underlag som er utsatt for erosjon, blant annet bratte bakker, skarpe svinger, og at man generelt sett prøver å unngå å skape løyper der man bremses mye (Pröbstl-Haider et al., 2017). Pröbst-Haider siterer Chiu & Kriwoken (2003) som nevner at sykling på vått underlag i terrenget der hellingen er rundt 20 grader, har blitt bevist at er mer skadelig enn sykling som foregår på flatt og tørt terreng. Også i NINA-rapporten (Evju et al., 2020) nevnes det at terrengets helling og eksponering har stor betydning for graden av slitasje fra ferdsel. Dette knyttes ofte til at syklistene har tendenser til å bremse opp og foreta skrensinger i bratte partier, som igjen vil løsne og forflytte jorden og føre til dype hjulspor.

En forlengelse av dette, er knyttet til viktigheten av å vedlikeholde løypenettverket riktig. Vedlikehold av sykkelstier kan være svært tidkrevende, i tillegg til at det er kostbart, men er avgjørende for en bærekraftig utvikling. Pröbstl-Haider (2017) henviser til Marion (2006) som, gjennom en forskning, kom frem til at umerkede løyper som ikke hadde noen form for jevnlig drift eller vedlikehold, var betydelig mer erodert og ble også bredere, enn de anviste og tilrettelagte stiene.

For å løfte frem en motsetning til at mye ferdsel på stier og løyper fører til mye slitasje, så kan det diskuteres videre at en sti som ikke blir brukt, vil ha en tendens til å gro igjen. En sti er nettopp et resultat av slitasjen fra dyrs og menneskers gjentatte bruk. Dersom slitasjen opphører, vil dermed stien gro igjen (Moland, u.å.). Dette i seg selv vil ikke være et mål, men ved overdreven bruk vil man nå et smertepunkt det må tas hensyn til (Moland, u.å.).

En siste faktor når det kommer til miljøpåvirkninger fra terrengsyklingen, er rundt dens evne til å forstyrre dyreliv. En side av denne saken er at terrengsyklistene, sammenlignet med vandrere, beveger seg i høyere hastigheter. Når man dermed ikke holder et snakkevennlig-tempo, vil syklistene dermed være en potensiell kilde som kan forstyrre dyrelivet, ved at man kommer nærmere innpå før man forstyrrer (Taylor & Knight, 2003). I tillegg viser et funn fra en studie at *gemser* (dyreart som tilhører gruppen sauer og geiter), reagerte sterkere og flyktet lenger vekk da de møtte på terrengsyklistene på stien, enn hva de gjorde da de møtte vandrere (Taylor & Knight, 2003). Sammenlignet med vandrere, forsterkes det også videre at terrengsyklistene har en evne til å forstyrre dyrelivet i større grad, da man som syklist har muligheten til å nå lengre rekkevidder.

Men det viser seg også at uavhengig av hvilken type aktivitet som foregår, har ville dyr ofte en evne til å bli vandt til høyt trafikkerte stier og løyper. De kan dermed tilpasse adferdsmønstrene sine deretter. Men ser man bort i fra aktiviteter som foregår på stier og løyper, så har aktiviteter som utføres utenfor disse en tendens til å være mindre forutsigbare for dyrene, og fører dermed til ytterligere forstyrrelser (Taylor & Knight, 2003). Derfor vil det være av stor betydning for dyrelivet å kanalisere syklistene på egne stier og løyper.

## Metode

### - Caseområdet

Området i denne oppgaven er avgrenset til åtte forskjellige destinasjoner i Norge som enten har et ferdig terrengsykkeltilbud, eller er i utviklingen av det (se tabell 1). Begrunnelsen for valget av nettopp disse destinasjonene er gjort ut i fra at de alle har detaljer som gjør at de skiller seg fra hverandre. Dette kan være alt fra hvilke type terrengsykkeltilbud de har; stisykling, endurosykling eller utforsykling (downhill). Og om de tilbyr heisbasert sykling. I tillegg har det blitt lagt vekt på om de har erfaring i bransjen, eller om de er ny-oppstartede terrengsykkeldestinasjoner. De har også blitt valgt ut i fra om de satser på reiseliv, eller om utviklingen skjer mer som et aktivitetstilbud rettet mot lokalbefolkningen, eller en kombinasjon av dette.

Destinasjon (kontaktperson)	Heisbasert Sykling	Type sykling	Satsing reiseliv i % vinter/sommer	Åpning av sykkeltilbud
Geilo (Kevin Eikrehagen)	Ja (men også uten heis)	Sti-/endurosykling	80/20	2021
Hemsedal (Marit Foss)	Ja	Sti-/endurosykling	80/20	2021
Ål (Eirik Øen)	Nei (brukes ved festivaler)	Sti-/endurosykling	Ikke oppgitt	2009
Høgevarde (Harald Haaland)	Nei	Sti-/endurosykling	50/50	2022
Nesbyen (Anders Halland)	Nei (shuttle med buss)	Sti-/endurosykling	Ikke oppgitt	2009
Harstad (Stian Evensen)	Nei	Sti-/endurosykling	Ikke oppgitt	2020
Hafjell (Knut Løkås)	Ja	Utforsykling	90/10	2003
Trysil (Olve Norderhaug)	Ja (men også uten heis)	Sti-/endurosykling	90/10 i 2012 80/20 i 2021	2014

(Tabell 2)

Selve løypenettverket i de forskjellige anleggene er hovedsakelig godt tilrettelagt og menneskeskapt ved hjelp av maskiner, ulike redskaper og nøye planlegging. Løypene befinner seg både med tilknytning til skiheiser, men også uavhengig av dette. Eksempler



fra Trysil, Høgevarde og Ål, legger opp til at en del av stinettverket deres er ment til å brukes uten behov for transport, og felles er at stiene i større grad befinner seg i mer flatt og delvis ulendt terreng.

### - Valg av metode

Når man skal gjøre en undersøkelse, benytter man seg av en eller annen form for metode. Det er snakk om kvalitativ og kvantitativ metode. Avgjørelsen begrunnes ut i fra hva man ønsker å oppnå med undersøkelsen. I denne oppgaven var målet å se hvordan nøkkelinformantene ved destinasjonene opplever at terrengsykkelutviklingen bidrar til økt bærekraft i reiseliv. Metoden jeg valgte, som er kvalitativ, skal fungere som et slags verktøy for å få svar på spørsmålene mine, eller skal bidra til at jeg skal får ny kunnskap og viten innenfor terrengsykling. Kvale og Brinkmann (2017) utdyper at den opprinnelige betydningen av ordet metode er "veien til målet". Det kvalitative forskningsintervjuet søker å forstå verden sett fra intervjupersonenes side (Kvale & Brinkmann, 2017).

Forskjellen mellom kvantitativ og kvalitativ metode, er at i kvantitativ metode er dataene er tellbare, og i kvalitativ er de ikke tall-festbare. Kvantitativ metode dreier seg om data der man teller opp de ulike svarene og fører statistikk ut i fra det. Det kalles gjerne harddata (Larsen, 2017). Kvalitativ data derimot, handler om data som sier noe om kvalitative egenskaper hos undersøkelsespersonene. Dette kalles ofte for mykdata. Gjennom kvalitativ metode ønsker man å få frem betydningen av folks erfaringer og å avdekke deres opplevelse av verden (Kvale & Brinkmann, 2017). I tillegg er det mer passende med en kvalitativ tilnærming og gjerne intervjuer når man utfører en forskning som baserer seg på ideer og følelser (Brunt et al., 2017). Det er nettopp derfor denne metodeformen egner seg til denne oppgaven, så det er tankene og ideene informantene har om terrengsykling og bærekraftig reiseliv jeg er ute etter.

En av grunnene til at denne oppgaven baserer seg på kvalitativ metode, kan forklares ved at man får muligheten til å undersøke noe i dybden (Brunt et al., 2017). Det var relevant for oppgaven da temaet bærekraft og terrengsykling er et relativt nytt fenomen for flere destinasjoner, som igjen gjør at man må gå i dybden for å skape en forståelse av noe som ikke her alt utarbeidet enda. Men ved kvalitativ metode løser man dette i stor grad ved at man gjennom intervjuer åpner opp for at informantene har større frihet til å uttrykke seg, enn hva de ville oppnådd gjennom et strukturert spørreskjema

(Johannessen et al., 2016). Og det har vært en styrke i denne forskningen, da for eksempel miljø-aspektet skapte ulike tanker hos informantene, som igjen førte til at de dro fram andre sammenhenger enn det spørsmålet egentlig baserte seg på.

### - Utvalg

Det har blitt valgt ut én representant fra hver av de åtte destinasjonene til forskningen. I en kvalitativ metode velger man et lite antall informanter som skal belyse selve temaet i oppgaven, men til gjengjeld så bør disse sitte på høy kompetanse (Johannessen et al. 2016). Selve utvelgelsen baserte seg på å at det ble valgt ut nøkkelpersoner som har sterk tilknytning til terrengsykkelutviklingen og med kunnskapen rundt temaene jeg var ute etter for å skaffe den nødvendige dataen (Johannessen, 2016). Antallet informanter kan ofte variere, men hvis man inkluderer for få informanter, kan det oppstå utfordringer knyttet til generalisering og det å teste hypoteser opp mot andre grupper. Har man derimot for mange informanter, blir det krevende å foreta dyptgående analyser av intervjuene (Kvale & Brinkmann, 2017, s. 148). Antall informanter i vanlige intervjuundersøkelser pleier å ligge på mellom 15 +/- 10 personer, og i denne oppgaven landet antallet på ni informanter. I all hovedsak er forskningen basert på de åtte ulike destinasjonene som er nevnt, men den niende informanten er en regional aktør i Hallingdal som sitter på en oversikt over de ulike prosjektene. Vedkommende ble intervjuet for å danne et overblikk over satsingen som foregår i Hallingdal, ikke for å representere en destinasjon.

Det legges videre vekt på at antallet informanter kan skyldes en kombinasjon av hvor mye tid og ressurser som er tilgjengelig for undersøkelsen (Kvale & Brinkmann, 2017). Underveis i intervjuprosessen dukket det stadig opp nye innfallsvinkler, tanker og meninger. Men det viste seg også etter hvert at mye av de samme svarene dukket opp. Det resulterte i at dataen fra de åtte informantene var nok til å se ulike sammenhenger og dra slutninger, og det ble derfor avgjort at det ikke skulle intervjues flere. Da ble det lettere å heller bruke tiden til bearbeidelse av materialet som var kommet inn. Og det viser seg fra nyere intervjuundersøkelser at det ofte er en fordel å ha et mindre antall intervjuer og heller bruke mer tid på å forberede og analysere intervjuene (Kvale & Brinkmann, 2017).



Utvelgingsprosessen av informanter startet tidlig i forskningsløpet. Gjennom det første intervjuet som ble holdt, snakket jeg med en regional terrengsykkel-aktør i Hallingdal, Tråkk'n'Roll. De koordinerer store deler av terrengsykkelutviklingen på vegne av de ulike Hallingdal-destinasjonene. Etter et informativt møte med kontaktpersonen i Tråkk'n'Roll, ble jeg sittende igjen med nye innfallsvinkler og nye spørsmål jeg ønsket svar på. Jeg ble dermed henvist videre til viktig nøkkelpersoner som satt på kunnskapen jeg etterspurte. En slik henvisning går under begrepet snøballmetoden. Denne typen utvelgelse er en utbredt måte å rekruttere informanter på i kvalitativ forskning. Metoden blir ofte brukt når det foreligger en usikkerhet om hvem man bør intervjuer. Selve snøballmetoden handler om at en informant tipser videre om potensielle kandidater (Naderifar et al., 2017). Dette er en slags ikke-sannsynlighetsutvelging, ettersom Tråkk'n'Roll bevisst anbefalte nøkkelpersoner med tilknytning til de respektive destinasjonene der er fra. I kvalitativ forskning kan dette påvirke forskningen og sluttresultatet i den grad at utvalget ikke kan sees på som representativt for populasjonen (Larsen, 2017). Men i denne oppgaven har det nettopp vært ønskelig å komme i kontakt med personer som kan representere terrengsykkelutviklingen på vegne av destinasjonen, og det har blitt gjort gjennom blant annet snøballmetoden.

### - Opplegg for datainnsamling

Innsamling av data handler om å innhente informasjon som er relevant for problemstillingen. I denne forskningen har det blitt benyttet en metode kalt for en-til-en intervjuer (Johannessen et al., 2016).

Under selve utvelgelsen av tema til masteroppgaven, pågikk det en covid-19 pandemi som førte til strenge reiserestriksjoner både nasjonalt og internasjonalt. Bruken av kommunikasjons-plattformer som *Teams* og *Zoom* ble dermed den nye hverdagen for mange. I etterkant har det blitt en slags normalisering rundt bruken av digitale møtesteder. Spesielt når større geografiske avstander, både gjør det tidkrevende og kostbart for reisende. Kvale & Brinkmann (2017) nevner at spesielt telefonintervjuer i kvalitative forskninger byr på en rekke fordeler som økt mulighet til å ha dialog med mennesker som befinner seg langt unna forskeren, eller som befinner seg på farlige steder. I nyere tider vil dette være relevant for steder med for eksempel høye smittetall, som følge av korona.

Med en usikkerhet om når Norge ville åpne for fullt igjen, ble det besluttet å holde intervjuene gjennom Zoom, som viste seg å være fordelaktig. Det ga muligheten til å ta opp samtalen, i tillegg til å være tidseffektivt for begge parter. Og muligheten til å ta opp samtalen på en trygg og sikker måte, kan også forsterke temaet rundt etikk. Dette ved at man kan lagre materialet direkte på sin egen pc (Archibald et al., 2019). Men ser man på mindre fordelaktige faktorer ved bruken av kommunikasjonsplattformer som zoom/teams, er det at man i mindre grad oppnår personlighetspreget som man gjør i et fysisk ansikt-til-ansikt intervju. Dette nevner Brunt et al. (2017) som en ulempe i spesielt telefonintervjuer, og de nevner også at videokonferanse gjennom Skype krever en viss tålmodighet siden det blant annet krever mer erfaring enn ansikt-til-ansikt intervju.

### - Casedesign

Ordet case kommer fra latin *casus*, som betyr *tilfelle* (Johannessen et al., 2016). I forskning kjennetegnes en case ved at det er en avgrenset oppmerksomhet mot den spesielle casen og en mest mulig detaljert beskrivelse (Johannessen et al., 2016). I denne oppgaven har det blitt sett på terrengsykkelproduktet i en reiselivssammenheng som fenomen, og hvordan dette bidrar til å styrke bærekraften i reiselivet. Ved hjelp av flercasestudier, som handler om at en casestudie kan bestå av flere caser, har jeg dermed brukt åtte destinasjoner og deres syn på hvordan terrengsykling bidrar til økt bærekraft,

Det åpner opp for sammenlikning mellom casene, og studier av et bestemt fenomen i ulike kontekster, som også kalles cross-case analyse (Johannessen et al., 2016). For å samle datamaterialet, kan det være lurt å sortere og systematisere det for å finne fellestrekk, poenger, konsistente eller inkonsistente funn på tvers av materialet. Intervjuguiden kan ofte være til hjelp for å sortere og analysere svarene, og dette har vært aktuelt ved bearbeidelsen av materialet i forskningen. Det henvises til Yin (2014) som legger frem viktige komponenter man bør ha i bakhodet ved gjennomføringen av en casestudie: Problemstilling (hva skal man finne ut), teoretiske antakelser (man gjør seg noen antakelser rundt problemstillingen, som igjen ligger til grunn for den videre undersøkelsen), analyseenheter (man avgrenser enheten som skal studeres, det kan

være et individ, institusjon eller gruppe), sammenheng mellom data og antakelser (knytte data til de teoretiske antakelser) og fortolkning av funn (tolke funn opp mot teorien).

### - Utforming av måleinstrument

Jeg har benyttet en intervjuguide (vedlegg 1) for å skape en struktur gjennom intervjuet på en mer eller mindre stram måte (Kvale & Brinkmann, 2017). Intervjuguiden har en oversikt over temaer med en detaljert rekkefølge av ferdig formulerte spørsmål. Jeg laget dem lett forståelige, korte og frie for akademisk språk.

Kvale og Brinkmann siterer Kinsey (Kinsey et al., 1948) som nevner at åpne spørsmål gir de mest fullstendige svarene. Men det nevnes også at standardiserte spørsmål ikke nødvendigvis vil gi standardiserte svar, ettersom at ulike spørsmål vil ha ulik betydning for ulike personer (Kvale & Brinkmann, 2017). Dimensjonene for bærekraftig reiseliv kan for noen være uklare og fremmede, som kan føre til at de ikke helt forstår spørsmålet. Et tiltak som dermed ble gjort var å modifisere spørsmålene slik at man hindrer å utelukke enkelte, uansett ordforråd eller oppfatningsevne (Kvale & Brinkmann, 2017). I intervjuguiden var for eksempel kulturell rikdom noe som kan tolkes eller misforstås feil, så under selve intervjuet ga jeg er med spesifikk forklaring på hva som lå bak uttrykket.

### -Intervjuet

I kvalitative intervju er en av målsettingene å få innsikt i personers erfaringer, meninger og følelser (Larsen, 2017). Intervjuene i denne oppgaven har vært av typen *strukturert intervju*, med en intervjuguide som har ledet gjennomgangen av intervjuene.

Intervjuguiden har inneholdt en rekke ferdig formulerte spørsmål. En ulempe ved å gå vekk fra semistrukturerte eller åpne intervjuer til en mer strukturert tilnærming, er at man kan gå glipp av viktig informasjon fra informanten når vedkommende selv ikke kan styre hva han/hun vil snakke om (Larsen, 2017). Men dette ble ikke sett på som en utfordring i denne oppgaven. Å ha en strukturert intervjuguide førte nettopp til at man utelukket andre tanker og meninger som destinasjonene hadde om bærekraft, som ikke ville vært relevant for oppgaven.

Selve intervjuet startet med at jeg introduserte meg selv, etterfulgt av en kort presentasjon rundt formålet og temaet til oppgaven. I tillegg nevnte jeg at intervjuet vil bli tatt opp, og at rettighetene deres står i infoskrivet fra NSD (vedlegg 2).

### - Opplegg for analyse

Å analysere data handler om å studere den transkriberte teksten for å se mønstre og sammenhenger. Den vanligste formen for dataanalyse er *koding*. Man leser gjennom det transkriberte intervjuet, og koder eller kategoriserer relevante avsnitt (Kvale & Brinkmann, 2017). Det innebærer at man knytter et eller flere nøkkelord til et tekstsegment for å tillate senere identifisering av en uttalelse. Både koding og kategorisering brukes ofte om hverandre. I denne studien analyseres transkripsjonene gjennom koding, og da med koder for de ulike prinsippene og dimensjonene av bærekraftig reiseliv. Dette nettopp for å kutte vekk data som jeg ikke hadde bruk for, som dermed gjør materialet lettere å bearbeide. I tabell 3 viser jeg frem hvilken betydning de ulike kodene har, og fra hvilken bærekrafts-dimensjon de stammer fra.

Bærekraftsdimensjon	Kode	Betydning
Natur, kultur & miljø (natur/miljø)	Stibygger	Kompetanserike stibygger
Natur, kultur & miljø (natur/miljø)	Kanalisering	Lede syklist, bedre kontroll
Natur, kultur & miljø (kultur)	Tilgjengeliggjøring	Sykling tilgjengeliggjør kulturarv
Natur, kultur & miljø (natur/miljø)	Klopping	Bruke treklosser/steiner over vann
Natur, kultur & miljø (natur/miljø)	Motoriserte hjelpemidler	Gravemaskiner/tyngre hjelpemidler
Natur, kultur & miljø (bio mangfold)	Dyreliv	Hvordan påvirkes dyrelivet
Sosiale verdier (lokalt kontroll)	Sesongarbeidere	Bruke sesongarbeidere i sti/løype-bygg
Sosiale verdier (lokalt kontroll)	Helårsarbeidsplass	Inkludere ansatte vinter og sommer
Sosiale verdier (livskvalitet)	Fellesgoder	Økt livskvalitet
Sosiale verdier (livskvalitet)	Folkehelseperspektiv	Skaper mulighet for fysisk aktivitet
Sosiale verdier (livskvalitet)	Idrettslag	Økning av medlemmer, feks barn
Økonomisk levedyktighet	Kasseapparat	Gjesten kan legge igjen penger
Økonomisk levedyktighet	Finansiering fra hytter	Hytte og hyttevel bidrar i sti/løypelag
Økonomisk levedyktighet	Allemannsretten	Hindre betaling, men tiltrekker seg folk

Tabell 3, koding

## - Reliabilitet

Når det kommer reliabilitet i oppgaven, så henviser dette til nøyaktighet eller pålitelighet (Johannessen et al., 2016). Det handler altså om at reliabilitet knytter seg til nøyaktigheten av undersøkelsens data, hvilke data som brukes og hvilken måte de dataen samles inn på. For å sikre reliabilitet i kvalitative undersøkelser, er det avgjørende at forskningen som blir presentert er gjort på en troverdig måte. For å sikre høy reliabilitet i denne oppgaven, har blant annet alle intervjuene foregått på samme måte.

Det nevnes av Brunt et al. (2017) at de empiriske funnene som presenteres, skal være basert på data om faktiske forhold, derfor valgte jeg informanter som har sterk tilknytning til terrengsykkelutviklingen, og ikke personer som bare er delaktig i prosjektet. Reliabilitet innebærer blant annet at en annen forsker vil kunne komme frem til de samme resultatene dersom den samme prosessen hadde blitt foretatt igjen. Men det nevnes videre av Brunt et al. (2017) at dette ikke alltid er gjennomførbart i kvalitative studier på grunn av det subjektive aspektet. I tillegg kan det være at informanten påvirkes av situasjonen, andre informanter og av intervjueren, som igjen kan påvirke hva man sier der og da. Et tiltak for å hindre at informantene ble påvirket av andre, var å holde intervjuene en-til-en. Dermed fikk alle muligheten til å fremstå som ærlige, uten påvirkning fra andre (Larsen, 2017).

Videre har jeg sikret høy reliabilitet ved å holde orden på intervjudataen slik at de ikke blandes sammen. Å gjennomføre intervjuene gjennom Zoom har blant annet bidratt til å enkelt holde styr på dataene, da opptak av intervjuene lagres umiddelbart etter samtalen.

## - Metodediskusjon

Det blir sagt at man ut i fra ulike grunner velger bort kvantitativ metode til fordel for kvalitativ. En årsak kan være at man som forsker ikke er helt komfortable med tall og statistikk (Kvale & Brinkmann, 2017). Jeg som forsker har lite erfaring med kvantitativ metode, og en av begrunnelsene som ble tatt hensyn til under valget av kvalitativ metode, var at jeg ville brukt mye tid til å opparbeide meg kunnskap om hvordan generalisere statistikk og bruke dette på en fornuftig måte. En side av saken er at den kvalitative tilnærmingen har tillatt meg å få mer utfyllende svar fra informantene, enn det jeg ville fått ved en kvantitativ metode. Men på en annen så ville en kvantitativ

metode gitt meg mer tellbare data som ville vært til hjelp da jeg underveis i forskningen for eksempel ønsket svar på hvor mange brukere av terrengsykkeltilbudet som kunne tenke seg en frivillig betaling for bruken av sykkelløypene. Dette kunne igjen vært interessant å sammenligne på tvers av destinasjonene. En annen fordel som ville vært relevant for denne forskningen, er at man ved bruk av kvantitative metoder oppnår en informasjonsmengde som omhandler akkurat det man er interessert i (Larsen, 2017). Dette kunne vært til hjelp for forskningen min, da det i etterkant av intervjuene gikk veldig mye tid til transkriberingen av dem. Hvis det uansett hadde vært aktuelt med kvantitativ metode, ville det vært for å supplere data fra den kvalitative metoden. En av de bedre grunnene til å velge kvalitativ metode, blir argumentert av Kvale og Brinkmann (2017) ved at den type intervju, *harmonerer* med det aktuelle forskningstemaet. Når man har en problemstilling som, i denne oppgaven, kan formuleres ved hjelp av ordet "*hvordan*", er det med stor sannsynlighet å velge en kvalitativ tilnærming. En generell styrke ved kvalitativ tilnærming er at man får muligheten til å undersøke noe på en forsiktig måte. Dette gjør også at informantene mer eller mindre kan snakke fritt rundt temaet, enn ved en kvantitativ metode der man ofte har ferdig stilte svar (Choy, 2014). Dette vil være til fordel for denne forskningen, da det foreligger en beskjeden forskning rundt tema fra før, som gjør at nye innfallsvinkler kan gi nye forklaringer og perspektiver. En annen styrke ved kvalitativ metode er nettopp at man kan endre på spørsmålene underveis, som et resultat av dataen man får inn (Brunt et al., 2017). En utfordring jeg ble møtt på underveis i intervjuene, var at ved å stille for mange oppfølgingsspørsmål som et resultat av en lite utviklet intervjuguide, satt jeg igjen med en informasjonsmengde som var omfattende og krevende å bearbeide. Det endte med at intervjuguiden ble endret på, der oppsettet og selve spørsmålene ble endret på for å konkretisere tema i større grad. Dermed gikk intervjuguiden fra å ha en mer semistrukturert tilnærming til å bli en strukturert intervjuguide.

De svake sidene ved den kvalitative metoden som har oppstått i oppgaven, vil i stor grad være knyttet til tidsperspektivet. Gjennom ni intervjuer som var aktuelt for denne forskningen, må man regne med en del arbeid både før, under og etter intervjuene. Dette kan preget arbeidet rundt analysering av resultatene, som igjen kan føre til at resultatet man får er en indikasjon, istedenfor å være et tydelig bevis på at noe er som det er (Brunt et al., 2017). Det ble som sagt endret på intervjuguiden underveis, som også har

bidratt til mer tid til analyseringen av resultatene. I tillegg nevnes det i artikkelen til Choy (2014), at en annen svak side ved kvalitativ metode er at dataen som samles inn, ikke alltid er objektiv verifiserbar. I denne oppgaven kan dette merkes ved at de ulike destinasjonene sitter på ulike forutsetninger, erfaringer, eller har allerede etablerte strategier rettet mot bærekraft i reiselivet, i forbindelse med andre aktivitetstilbud. Og dette kan derfor gi ulike svar som i større grad bare vil være representativt for den gitte destinasjonen. I tillegg nevnes det at en svak side ved kvalitativ tilnærming, er at det burde foreligge en viss kompetanse og erfaring hos selve forskeren som skal utføre intervjuene. Jeg som lite erfaren forsker har kanskje ikke den rette erfaringen man burde inneha ved gjennomføringen av intervjuer. For eksempel med tanke på den generelle evnen til å håndtere ulike scenarioer som å stille gode oppfølgingsspørsmål eller når det kommer til å være objektiv under intervjuet.

I tillegg så har det for denne oppgaven vært tidkrevende å gjennomføre intervjuene. Blant annet fordi det er et relativt nytt tema for noen destinasjoner, som gjør at man kanskje ikke konkrete svar til de ulike spørsmålene som blir stilt. Dette kan også forklares ved at noen destinasjoner fortsatt er helt i startfasen, og at man dermed ikke har utviklet eller opparbeidet seg formeninger knyttet til temaet. I tillegg kan bærekraftig reiseliv og terrengsykkelturisme muligens ikke ha noen klar sammenheng for destinasjonene, men at det hver for seg har en betydning.

### **-Etikk og personvern**

I forbindelse med samfunnsforskning og håndtering av personopplysninger, er det visse regler man må følge. Personopplysninger der man direkte kan knyttes til personer skal oppbevares konfidensielt. I forkant av prosjektet med det sendt inn en søknad til NSD (Norsk Senter for Forskningsdata), med bakgrunn i retningslinjer knyttet til personvern. Dette blant annet fordi informantens navn brukes i oppgaven. Etter at søknaden ble godkjent, og forskningen og intervjuene kunne starte, ble det sendt ut mail til de enkelte informantene med forespørsler om de kunne tenke seg å delta i intervju. Det ble sendt ut samtykkeerklæring, der de fikk opplyst om at de ved uansett hvilken årsak har muligheten til å trekke seg. Etersom at intervjuene ble gjennomført på kommunikasjons-plattformen *Zoom*, ble det tatt opp både lyd og video for å gjøre

intervjuet letter å bearbeide i etterkant. Opptakene ble lastet ned på en ekstern harddisk, som vil bli slettet etter oppgavens sluttdato.

Det viser seg i kvalitative undersøkelser at det kan være en spenning mellom ønsket om å oppnå kunnskap og det å ta etiske hensyn (Kvale & Brinkmann, 2017). Det henvises videre av Kvale & Brinkmann (2017) til psykoterapeuten Jette Fog, som legger vekt på et dilemma om at en forsker i stor grad ønsker et intervju som skal være dypt og inntrengende. Dette kan igjen føre til en fare for at informanten krenkes. Men ved at forskeren ønsker å opptre respektfullt mot intervjupersonen, kan det på en måte føre til en fare for at det empiriske materialet bare "skraper på overflaten" (Kvale & Brinkmann, 2017). Intervjuene i denne oppgaven har stort sett vært lange, dype og til dels inntrengende. Dette kan ha påvirket informanten i den grad at vedkommende muligens har svart det han/hun tror at jeg vil at de skal svare, for å unngå å skape et dårlig lys til destinasjonen sin. For å plassere dette i perspektiv, vil et potensielt utfall være det man kaller for "green-washing" av destinasjoner. Dette vurderes ikke som aktuelt for noen av destinasjonene i denne oppgaven, men det har vært en faktor jeg har hatt i bakhodet under alle intervjuene. Det legges ikke skjul på at man kanskje prøver å fronte sin respektive destinasjon best mulig, og dermed avgir svar som muligens ikke samsvarer med realiteten. Men som sagt så er min oppfatning at dette ikke har vært tilfellet i denne forskningen.



## Resultater

Resultatene fra intervjuene fremlegges under de ulike dimensjonene og prinsippene. De mest sentrale funnene fremstilles som direkte sitater eller oppsummeringer der dette er hensiktsmessig, i den forstand at dette representerer flere.

Det har vært mange interessante tanker og ideer rundt hvordan terrengsykkelutviklingen kan kobles opp mot det bærekraftige reiselivet. Under flere av delmålene til dimensjonene viser destinasjonene like oppfatninger på hvordan terrengsyklingen kan bidra til å bevare natur, kultur og miljø, til å styrke de sosiale verdiene og hvordan skape økonomisk levedyktighet.

### Bevare natur, kultur og miljø

#### - *Kulturell rikdom*

Under prinsippet om kultur, baserte dette seg på videreutvikling og fremheving av lokalsamfunnets historiske kulturarv. Informantane hadde i stor grad de samme tankene. Det ble gjentatt at dette var noe man ikke hadde jobbet så mye med i terrengsykkelutviklingen, men at man allikevel kunne se mønstre og sammenhenger. I all hovedsak nevnte flere hvordan de så for seg at syklingen kunne tilgjengeliggjøre kulturhistoriske minner som gamle gårder, sætere eller fangstplasser, ved å strategisk plassere løypene inntil de ulike stedene. De fleste så også verdien av et slikt formidlingspotensiale, ved å sette opp skilter og gjenfortelle historier som kan fremheve kulturarven. Da kan det også fungere som et naturlig stopp i sykkelturen.

Eirik Øen i Ål nevner i intervjuet at:

*"Det var jo et veldig bredt spørsmål ja. Selve aktiviteten er jo ikke preget av noe kulturhistorie for våres del, men det som er viktig når vi bygger stiene er jo at vi har oversikt og kontroll på hva slags kulturminner og historiske hendelser som befinner seg der, slik at man tar hensyn og unngår inngrep i områdene"*

Det poengteres også at man gjennom sykkelsetet får oppleve mye mer enn det man gjør til fots. Ved guidede sykkelturner legges det for eksempel opp til at man sykler innom gamle støler og får kulturelle påfyll og får smake på ulike lokale mat-produkter.

Marit Foss i Hemsedal Aktiv supplerer Øen ved at dette prinsippet ikke har vært øverst på prioriteringslisten. Men hun ser for seg at når sykkeløypene blir ferdige, så vil det

kunne knytte dalen sammen. Terrengsyklingen vil ha en funksjon der den vil gi mulighet til å vise frem det "gamle Hemsedal" også om sommeren.

Harald Haaland i Høgevarde viser også en lik oppfatning som ovenfor. Han sier at: *"rundt de forskjellige sykkeløypene ligger det en del gamle kulturminner i form av kullgroper, gamle fangstplasser og gamle setere. Det vil være et mål om å inkorporer så mye som mulig av denne formidlingsmulighet gjennom sti- og løypenettverket. Det blir nesten naturlig å tilgjengeliggjøre disse områdene når man allerede befinner seg i området".*

For destinasjonene som primært opererer med heisbasert sykling, nevnes det ikke noen direkte sammenheng mellom historisk kulturarv og terrengsyklingen, men der man på sikt utvikler stier og løyper som beveger seg utenfor alpinanlegget, så vil det kunne fremheve kulturhistorien i større grad.

#### **- Landskapets fysiske og visuelle integritet**

Dette spørsmålet handlet om hvordan man gjennom terrengsykkelsatsingen vil bevare og videreutvikle landskapskvalitet, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke degraderes. Svarene pekte hovedsakelig i to retninger. Den ene siden av saken handlet om hvordan byggingen av terrengsykkeløypene og selve inngrepet i minst mulig grad vil påvirke landskapets fysiske og visuelle integritet. Den andre siden handlet om å lede syklistene på slitesterke terrengsykkeløyper, for å bevare og avlaste terrenget der de eksisterende stiene allerede blir brukt av syklistene.

En fellesnevner rundt selve utbyggingen av løypenettverket, handlet om å leie inn profesjonelle stibyggerne som etterlater seg små avtrykk. De fleste informantene nevnte at de opplevde stibyggerne som profesjonelle aktører med høy kompetanse. De har en tilnærming til landskapsbearbeidelse som gjør at de i minst mulig grad berører landskapet. De har strenge kriterier og gode rutiner rundt arbeidet deres. De er blant annet flinke til å utnytte terrenget og topografien ved å gå rundt elementene i naturen, slik at man unngår å sprengte ting, og sage ned trær. I tillegg erfarer de at stibyggerne opererer med redskaper og maskiner som er akkurat tilstrekkelige nok for jobbene som skal utføres.

Destinasjonene som allerede har tilrettelagte stier og løyper, nevner at disse har høy tåleevne. Dette ser de på som svært viktig, da de opplever at stiene i destinasjonen deres ofte blir ødelagte og spesielt bredere som en følger av at terrengsyklister bruker dem. Stian Evensen fra Harstad Cykleklubb sier at i Harstad finnes det flere stier i fjellet som allerede er nedslitt, og som har blitt mye bredere med tiden. Terrenget har i stor grad blitt mye preget av dette, og underlaget gror ikke helt tilbake heller. Det hjelper heller ikke når folk finner snarveier og går utenfor stien heller, når det for eksempel er vått. Dette kan utfylles videre av sitatet til Kevin Eikrehagen i Geilo:

*"Ved å utvikle tilrettelagte stier og løyper rundt om i naturen for brukergrupper som syklister, så vil man bevare de andre vanlige stiene som benyttes av alle. Dermed får man kanalisert syklistene på slitesterke og mer egnede stier. Terrengsykling som aktivitet vil øke i antall brukere fremover, så vi må tilrettelegge for at det skal være et bærekraftig tilbud".*

Det legges også til at ved hjelp av riktig markering som skilt og plakater kan man for eksempel fraråde folk å sykle på stier under perioder med mye nedbør.

Og problematikken rundt overflatevann og drenering, utdypes også av E. Øen i Ål. Det nevnes at sykling på stier og løyper som samler mye vann, gir et avtrykk som påvirker landskapets visuelle integritet. Sykkelløyper må derfor utvikles med god drenering, og det kan brukes steiner eller klopper for å skape passasjer som kan sykles på.

En annen gjentakende uttalelse, er knyttet til selve massen som brukes som underlag til å bygge stiene. Evensen fremlegger at de i Harstad skal utvikle en ti kilometer lang maskinbygd sykkelløype. Den skal bygges med en masse kalt for morenejord, som er en mineraljord uten organisk masse, som hindrer at det gror ugress og annet.

Øen presiserer videre at de ser behovet rundt det å benytte seg av stedeegnede masser. Man bruker de massene som finnes lokalt, som resulterer i blant annet et finere landskapsbilde. De erfarer at man dermed får et fargespill som matcher terrenget istedenfor å bruke knuste masser som pukk eller singel som gir en veldig kunstig og grå nyanse i landskapet. Foss i Hemsedal supplerer denne uttalelsen, ved at de er nøye på at selve fargen på grusen som brukes samsvarer med fargene i terrenget generelt, slik at det blir så integrert som mulig.

Et annet poeng fra Eikrehagen i Geilo, er problematikken som oppstår ved brukerstyrte løsninger som blant annet tur-app'er. Trailguide er en av disse, og Eikrehagen har en bekymring knyttet til dette.

*"Ved at man ikke har kontroll på stiene og løypene som dukker opp, skaper dette utfordringer ved at man ikke har oversikt og kontroll over stinettverket. Man får heller ikke kanalisert syklistene til egne løyper. Brukerne av app'en kan selv lage løyper som blir synlig for andre. Det kan føre til økt trafikk til løyper som kanskje ikke er i stand til å tåle presset fra syklister".*

I tillegg nevnes den økte bruken av el-sykler som en slags utfordring, da de ofte etterlater seg mer spor enn en vanlig stisykkel på grunn av vekten, og i tillegg har man gjerne en større rekkevidde som gjør at man når lenger. Det nevnes videre at folk sykler der det er merket at det går an å sykle, og at man kommer seg frem på stier som kanskje ikke er ment til sykling. Så det er vanskelig å bevare og videreutvikle landskapets når man ikke har kontroll på alt.

#### **- Biologisk mangfold**

Det neste spørsmålet dreier seg om biologisk mangfold og hvordan man gjennom terrengsykkelutviklingen vil bevare naturområder og dyreliv, og minimere ødeleggelsene av disse. De fleste har en likk oppfatning om at man bør lede trafikken dit den skal, og i minst mulig grad krysse sårbare steder i naturen. For alpindestinasjonene i oppgaven, som har mye etablert infrastruktur, pekes det på at de største inngrepene allerede har blitt gjort. Foss fra Hemsedal kommenterer at:

*"Løypene vi utvikler befinner seg jo midt i alpinbakken omringet av store installasjoner som skiheiser, i tillegg til traktorveier rundt om i bakkene. Mye av naturområdene her er jo allerede berørt. Og det er noe dyreliv i dette området som ryper, harer og elg. Men vi tør å påstå at det vi utvikler av stier og løyper i alpinbakken, ikke har noen ytterligere påvirkning på dyrelivet enn at det allerede går en skiheis der".*

I Høgevarde trekker de frem at å bevare naturområder og dyreliv i stor grad handler om terrengtilpassing. At man i størst mulig grad prøver å unngå våtområder, ved at man for eksempel går rundt for myrer og ikke gjennom dem.

En annen tilnærming til spørsmålet, er fra Evensen i Harstad som fastslår at ved å tilby folk sykkelstier som gjør det lettere for folk å komme seg ut, så kan det bidra til å skape

en slags bevisstgjøring og forståelse av bevaring av natur hos folk. Det kan bidra til å gjøre folk mer bevisste på at man må holde seg på stien og opptre varsomt i naturen da.

#### **- Rent miljø og ansvarlig ressursbruk**

Her ble informantene spurt om hvordan man jobber og vil jobbe mot å minimere forurensingen av luft, vann og land. Flere mente at spørsmålet allerede var blitt besvart i de tidligere spørsmålene, mens resten av informantene hadde noen ord å tilføye. Flere poengterer igjen viktigheten av å bruke profesjonelle stibyggere, som har kompetanse om hvordan bygge gode og slitesterke stier, på en miljøvennlig måte. Dette blant annet ved å bruke egnede maskiner, og unngå bruken av overdimensjonerte hjelpemidler for å effektivisere prosjektet. Det ble nevnt at transport av masser med helikopter er en lettvin og effektiv løsning, men at det i stor grad påvirker både dyreliv og miljø. Det nevnes i tillegg at å benytte seg av en 18-tonners gravemaskin kanskje vil effektivisere arbeidet, men vil igjen legge fra stor spor i naturen. å gjøre en jobb som

#### **Styrke sosiale verdier**

##### **- Lokal livskvalitet og sosiale verdier**

Dette spørsmålet handler om hvordan terrengsykkelsatsingen vil bidra til å bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet, noe alle informantene hadde interessante tanker om. Det er tydelig at alle destinasjonene ser på terrengsykkelutviklingen som et viktig tilbud for lokalbefolkningen, spesielt når det er snakk om folkehelseperspektivet.

Foss i Hemsedal nevner i tillegg at:

*”Når vi utvikler og bygger stier og løyper så er vi nøye på at dette også skal ha en verdi for lokalbefolkningen. Men i 90 % av tilfellene så er jo de behovene sammenfallende med hva som er interessant i et turistperspektiv heldigvis”.*

Det gjør det også lettere for fremtidig utvikling, da man vet at hvis man tilfredsstiller de reisendes behov, så dekker man også lokalbefolkningens. Spesielt alpindestinasjonene opplever dette som relevant gjennom vintertilbudene deres.

Det viser seg uansett at lokalbefolkningene stort sett har hatt glede av sykkeltilbudene, og et eksempel er de ulike sykkelgruppene i de ulike idrettslagene. De opplever en sterk økning i antall medlemmer på kort tid, og mange av dem er barn. Norderhaug i Trysil nevner at den lokale sykkelklubben fikk en økning på 100 barn i 2020. Han poengterer at sykkeltilbudet gir befolkningen nye muligheter til å utføre nye former for aktivitet,

som igjen bidrar til helseperspektivet. Eikrehagen i Geilo ser også betydelige virkninger knyttet til helseperspektivet. Lokalbefolkningen kommer seg ut, og man trenger ikke noe avansert utstyr for å delta. Men han legger også til at det kan være utfordringer rundt sykkelutviklingen. Dette er knyttet til at belastningen av tilreisende ikke blir for stor for lokalbefolkningen. Det utdypes videre at:

*” Vi kan ikke håndtere, si 10.000 syklistere på en og samme dag. Utviklingen må derfor skje i takt med resten av utviklingen som skjer i destinasjonen. Det blir også viktig at det genereres penger gjennom tilbudet, en sunn økonomi. Vi ser for oss at sykkelsatsingen vil tiltrekke seg syklistere til destinasjonen, men legges det ikke igjen penger i destinasjonen, så vil det skape utfordringer for næringslivet og innbyggerne som er en del av det”.*

At man dermed har kontroll på reiselivet og at det skaper økonomiske effekter, kan være viktige faktorer for å beholde livskvaliteten hos befolkningen i destinasjonene.

Et annet perspektiv er terrengsykkelsatsingen i Ål som har vært en viktig del for lokalsamfunnet. Gjennom eventer og sykkelfestivaler som *Huckfest*, skapes det store møteplasser som samler tilreisende og lokalbefolkningen. Det bidrar også til å løfte frem Ål, og stoltheten rundt Huckfest-arrangementet er nevneverdig. Den har bidratt til å skape en slags identitet til destinasjonen.

#### **- Lokal kontroll og engasjement**

Et viktig tema i bærekrafts-arbeidet er knyttet til det lokale engasjementet som reiselivet kan legge til rette for. Under dette prinsippet om lokal kontroll og engasjement, fikk informantene spørsmålet om hvordan terrengsykkelutvikling kan bidra til å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet.

Suksessen som har vært i Trysil gir et fint utgangspunkt for hvordan utviklingen har bidratt med arbeidsplasser. Norderhaug henviser til en rapport som er gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2017. Han sier at: *”Gjennom utviklingen av terrengsykkelproduktet i Trysil, ser vi gjennom rapporten at hele 77 nye sykkelrelaterte arbeidsplasser ble skapt. Disse er hovedsakelig innenfor sykkelsektoren og serveringsbransjen. Så det er helt tydelig at vi har skapt muligheter for helårig arbeidsplasser gjennom sykkelutviklingen”.* De andre alpindestinasjonene ser også på fordeler ved å ha et mannskap fra vintersesongen, som kan involveres i arbeidet med

terrengsykling om sommeren, i form av sykkelpatruljer, sykkel-skoler eller guiding på sykkel.

Det ble også stilt et underspørsmål om hvorfor noen velger å leie inn stibyggere istedenfor å utdanne lokalbefolkningen til det.

En fellesnevner for de aller fleste destinasjonene, er at profesjonelle stibyggere leies inn for å komme raskt i gang med prosjektene. Selskapene tas tidlig inn i prosessen, og er med på å tegne, designe og utvikle masterplaner. Ofte velges det å bruke proffe stibyggere fremfor lokale entreprenører/snekkere, nettopp fordi de ofte innehar den tverrfaglige kompetansen for å bygge attraktive, men også bærekraftige stier og løyper. Det nevnes for såvidt at flere av de som leier inn stibyggere, oppfordrer selskapene til å bruke lokalbefolkningen ved behov for mer arbeidskraft. Dette nettopp for å engasjere lokalbefolkningen, men også for å forankre kompetansen lokalt i destinasjonene. På sikt når det skal utvikles flere stier og løyper, har man dermed kunnskapen og kompetansen tilgjengelig i destinasjonen.

Men noen destinasjoner har vært flinke til å engasjere de lokale helt i fra startfasen. I Trysil benyttet de seg av det franske stibyggerselskapet Bikesolutions. En viktig strategi for Trysil var å rekruttere lokale stibyggere tidlig i prosessen. Dette bidro dermed til å bygge opp en kompetanse. Bikesolutions fungerte de første årene som veiledere for utviklingen, som i stor grad ble utført av lokalbefolkningen. Norderhaug utdyper videre:

*”Vi har bygd opp en stibygger-kompetanse med folk som er ansatte hos oss. Dermed beholder vi jo den kompetansen lokalt fremover. Andre destinasjoner kjøper kanskje rene tjenester fra stibygger-selskaper. Måten vi har gjort det på har jo ført til en større involvering av lokalbefolkningen, og det er jo viktig over tid for den lokale kulturen. Det er også viktig at de lokale er med på satsingen, så de får et eierskap til sykkelsatsingen og blir delaktige. Og nå som terrengsyklingen i Trysil har blitt så vellykket, så har jo stibyggerne bygd opp en slags identitet og skapt en stolthet hos lokalbefolkningen da”.*

I både Ål, Hafjell og Nesbyen har de hatt en litt annen tilnærming til utviklingen av stier og løyper. Terrengsyklingen har i utgangspunktet sine røtter fra ivrige syklister som for mange år siden selv satt i gang bygging av stier for eget bruk. Etter hvert som populariteten har økt, har også profesjonaliseringen fulgt etter. Det har endt med et

behov og et potensiale for en mer kommersiell tilnærming. I Hafjell førte det til at lokale etter hvert ble ansatt for å bygge løyper, og for å drifte det generelle arbeidet rundt terrengsykkeltilbudet. I kontrast til de andre destinasjonene, har dermed Nesbyen, Hafjell og Ål bygd opp en kompetanse gjennom flere år med terrengsykkeltilbud. I Nesbyen poengteres det at *Tråkk'n'Roll* har vært en viktig motivator for satsingen, og har holdt kurs for lokalbefolkningen. Da skapes det en nøkkelkompetanse lokalt i destinasjonen, som vil være avgjørende for å drifte terrengsykklingen lokalt, men også for å forsvare finansieringen kontra det å leie inn forskjellige selskaper.

Knut Løkås kommenterer at terrengsykklingen har bidratt med helårig-arbeidsplasser, og at lokalbefolkningen har engasjert seg i stor grad.

I Høgevarde nevner Haaland at det er en mangel på riktig kompetanse for stibygging lokalt i destinasjonen. De benytter seg av stibygger-selskapet, World Trail som sitter på en erfaring og kunnskap fra Australia. Haaland anslår disse til å være noen av de beste stibyggerne i verden. Ved å bruke disse så styrkes også miljø og klima-dimensjonen. Men også Høgevarde har en forankring i samarbeidet med World Trail, der det skal bringes lokale om bord i prosjektet som vil skape en kompetanse-overføring fra Australia til Høgevarde.

I Geilo har de benyttet seg av det lokale selskapet Stiteknikk som har base på Geilo.

Eikrehagen sier videre:

*"Vi bruker Stiteknikk fra Geilo, så mer lokalt kan det ikke bli! Men det er veldig viktig å utdanne lokalbefolkning. Det er jo mange av de lokale herfra som jobber i Stiteknikk, men jeg savner et større stisykkel-miljø som i tillegg til Stiteknikk kunne være med på å utvikle og drive dugnad rundt terrengsykklingen også i fjellet. Det ser vi blant annet i Whistler, Canada. Et slikt miljø de har der med engasjerte lokale syklister i et voksende miljø, er noe vi ønskelig skulle hatt i Geilo".*

#### **- Jobbkvalitet for reiselivsansatte**

Når det kommer til hvordan terrengsykkelutviklingen kan bidra til å styrke kvaliteten på jobbene til ansatte i reiselivet, har spesielt alpindestinasjonene ganske like formeninger om dette. Det er en fellesnevner at sesongarbeidere fra vintersesongen i stor grad blir involvert i sykkelsatsingen om sommeren. Det nevnes også at potensiale for arbeidsplasser gjennom terrengsykklingen er viktige faktorer for å få kommunen med i prosjektet. Marit Foss nevner at kommunen i Hemsedal verdsetter hvordan sykkelsatsingen bidrar til helårsarbeidsplasser. Da kommer flere og bosetter seg i



kommunen over hele året, ikke bare for vintersesongen. Terrengsykling bidrar altså til at man kan sikre å ha folk i arbeid hele året. Eikrehagen tilføyer videre at i Geilo har sesongarbeidere fra både heisdriften om vinteren, skipatruljen og skiskolen, fått muligheten til å jobbe med terrengsykkeltilbudet om sommeren. Men også restaurantene, sykkelutleie og andre aktivitetstilbud ser at de kan tilby arbeidsplasser gjennom hele året nå som syklingen er et voksende tilbud.

Den pågående terrengsykkelsatsingen i Hallingdal har åpnet opp for en etterspørsel etter fagfolk på feltet. Det etableres også en stibygger-skole på Geilo, som vil være en viktig styrke for regionen, slik at man kan utdanne lokalbefolkningen og skape nøkkelkompetanse som vil kunne være ettertraktet også andre steder i landet.

I Harstad har de vedtatt i driftsbudsjettet deres at de skal ta i bruk lokale ungdommer som ønsker sommerjobb. De tilbyr ungdommene jobber innenfor blant annet stipatruljen og som vedlikeholds-personell for stiene. I Høgevarde har de blitt inspirert av World Trail og deres tilnærming til stibygging som yrke. Stibygger-yrket i Norge blir kanskje sett på som noe sesongbasert, til kontrast i fra Australia der stibygging blir sett på som en fullverdig jobb. Å fronte denne forståelse av stibygging er noe man bør ha mer i fokus, som vil være med å støtte opp spørsmålet om å styrke kvaliteten på jobbene til ansatte i reiselivet.

#### **- Kundetilfredshet og trygghet; opplevelseskvalitet**

Dette spørsmålet handlet om hvordan destinasjonene ser for seg å skape trygge, tilfredsstillende og berikende opplevelser for alle type turister gjennom terrengsykkeltilbudet. Felles for de aller fleste destinasjonen var at det må utvikles stier og løyper som kan benyttes av alle, uansett ferdighetsnivå. Dette gjøres blant annet for å tilby et variert nettverk av stier og løyper der man kan utvikle seg som terrengsyklist. I Harstad har det blitt utviklet to pumtracks (asfaltert sykkelpark), der den ene er utviklet for å kunne holde internasjonale konkurranser, mens den andre er en mer barnevennlig type. På denne måten har man tilbud for et bredt spekter av syklist. Ål støtter også opp påstanden om å tilby varierte stier til ulike ferdighetsnivåer, og det nevnes videre:

*”Stiene bygges ut i fra en prioriteringsliste fra masterplanen, og den er opptatt av spennet av vanskelighetsgrader. Man tilpasser for alle brukergrupper, noe vi har erfaring fra under alpinanlegg-utviklingen. Vi ser at barnefamilier er det letteste å starte med, ettersom den*

*målgruppen krever enkle og snille løyper som også kan brukes av andre. Men vi har jo opparbeidet oss et rykte gjennom Huckfest-festival om at vi har løyper som passer for de aller mest erfarne syklistene med store hopp og elementer”.*

Trysil legger vekt på at VIP-kunden deres, altså hovedmålgruppen, er barn og barnefamilier. Å utvikle barnevennlige stier og løyper, gjerne med innspill av figurer og liknende, har stor betydning for å skape en god opplevelse for barna. Men løypene utvikles slik at man kan velge mer utfordrende hindringer hvis man ønsker litt mer motstand, slik at foreldre ikke synes det blir for kjedelig. Og dette viser seg å være oppfatningen hos de fleste informantene.

### **Skape økonomisk levedyktighet**

Spørsmålene som dreier seg om dimensjonene for økonomisk levedyktighet har vist seg å gi sprikende svar ut i fra hvordan type eierskap og økonomisk modell de ulike destinasjonen operer med. Det er for eksempel variasjon mellom destinasjonene som tilbyr heisbasert sykling, og de som ikke gjør det. I tillegg er selve modellen for finansiering av løypene noe ulik hos destinasjonene. Men det viser seg allikevel å være noen fellesnevner som er verdt å nevne. Alpindestinasjonene i oppgaven som tilbyr heisbasert sykling, nevner at salg av heiskort og sykkelutleie bidrar til en økt omsetning, men at heisen har sine tilhørende utgifter. Både ved at heisen må tilrettelegges med dyre sykkelstativer for sykkelvennlig bruk, i tillegg til at selve heisen er dyr i drift, ca. 3500 kroner i timen. I Geilo nevner Eikrehagen at de for eksempel har investert én million i sykkelstativer for å øke heiskapasiteten med 35 %. Og dette nevner han som nødvendig investering, for å kunne håndtere nok betalende gjester som ønsker å benytte seg av heisen, i tillegg til å unngå kødannelse. Sett på en annen side så nevnes det av Løkås i Hafjell hovedsakelig har et heisbasert sykkeltilbud, at de omsatte for over 13 millioner både i 2020 og 2021. Og der ca. halvparten kom fra heiskortsalg, resten fra sykkelutleie. Så det er på en side tydelig at man får direkte inntjener ved å skiheis og salg av heiskort, men på en annen side så er det også kostnader knyttet til drift av heisen.

Felles for destinasjonene er at ingen tar brukerbetaling for sykling i løypenettverket deres. De poengterer også vedlikehold av stier og løyper er en kostbar affære. I forlengelse av dette, så har de forskjellige meninger rundt allemannsretten og dens begrensninger for økonomiske levedyktighet. For destinasjonene som har bred erfaring

som reiselivsdestinasjoner, påpekes det at ved å tilby et attraktivt terrengsykkeltilbud, så vil dette tiltrekke seg tilreisende. Og ved at man ikke direkte kan ta betaling for bruken av sykkelløypene, vektlegges viktigheten av å utvikle i nærheten av et kasseapparater. For den måten å få inn penger til å drive utviklingen. Eikrehagen i Geilo nevner at helheten av tilbudene i destinasjonen er hva som er i fokus, ikke bare terrengsykklingen. Det er viktig at sykkelsatsingen skaper ringvirkninger i verdikjeden, men sykkelsatsingen baserer seg i bunn og grunn på å få flere gjester til destinasjonen. Når man først har gjesten i destinasjonen, er det viktig å ha ulike tilbud som gjesten kan benytte seg av. For eksempel serveringssteder, hoteller eller andre aktiviteter som dermed bidrar til å skape inntjeninger man ikke direkte får gjennom bruken av sykkelløypene.

Når det kommer til allemannsretten nevnes dette som en viktig faktor, og at det nettopp er denne som bidrar til å invitere folk til destinasjonen. Evensen nevner at hvis man begynner å ta betalt for bruken av sykkelparken i Harstad, så frykter han at hele prosjektet vil miste sin attraktivitet. I tillegg nevner Marit Foss at allemannsretten ikke er selve problemet rundt begrenset økonomisk vekst. Selve destinasjonen og måten den er organisert på har en viktig betydning. Ved å ha et kasseapparat i nærheten av sykkelløypene, vil man dermed skape muligheter for at syklisten kan legge igjen hvertfall noen penger i destinasjonen, til fordel for videre utvikling. Ved å ha modeller som tillater de aktørene som direkte tjener på sykkeltilbudet, til å betale prosentvise beløp tilbake til sykkelløypene, vil også være avgjørende for å ta vare på det produktet man har og får utviklingen i fremtiden.

En annen tilnærming er fra Ål. De har ikke heistilbud på lik linje som de andre alpindestinasjonene, og Øen nevner at:

*"Vi er jo en organisasjon som ikke skal tjene penger i den forstand at vi skal skaffe penger til å vedlikeholde og drifte løypene, til fordel for lokalbefolkningen og reiselivet i Ål. Og måten vi finansierer dette på er jo gjennom søknader om støtte fra privat næringsliv, i fra bankstiftelser, og kommunen i Ål som bidrar med støtte gjennom sine kommunale budsjett med en viss sum hvert år".*

Det viser seg å være det samme tilfellet i Harstad, der man i stor grad har basert sykkeltilbudet for lokalbefolkningen. Og den har blitt finansiert gjennom stiftelser og spillemidler.

I Høgevarde har de et annet interessant syn på saken. Det nevnes at forretningsmodellen deres baserer seg på to bein. Det første er reiselivsbeinet, som inkluderer hva man klarer å skape av omsetning gjennom blant annet innkvarteringer og serveringssteder. Den andre dimensjonen er eiendomsutvikling. Klarer man å skape et attraktivt terrengsykkeltilbud i verdensklasse, så vil det øke attraktiviteten til destinasjonen når det gjelder salg av fritidseiendommer. Og dette vil igjen føre til at man kan øke gjennomsnittsprisen på eiendommene, og dermed få inn mer penger inn til destinasjonen. Og Norderhaug i Trysil nevner nettopp at eiendomsprisene har økt som et resultat av terrengsykkelutviklingen.

Når det kommer til økonomisk støtte fra hytteeiere, kan man dra paralleller fra vinteren. Både Høgevarde og Geilo kommenterer at de har modeller som gjør at hytteeiere årlig kan betale inn frivillig bidrag til langrennsløyper. Sykkelløypene er relativt nye, så her har det ikke blitt utviklet noe enda, men Haaland nevner at det i fremtiden kan være aktuelt. Og dette spesielt ved fremadrettet eiendomsutvikling, ved at man betaler inn årlige bidrag til både ski- og sykkelløyper. I Geilo har de blant annet en modell der man gjennom en frivillig utbyggeravtale baserer seg på at 1 % av salgsumsetningen av fritidsboliger, går til Geilo sti- og løypelag for utvikling av nye stier og løyper. Det nevnes at dette har vært en viktig bidragsyter. I tillegg foreligger det en struktur som er tinglyst for hytter i kommunen, der man årlig betaler inn 1000 kroner til Geilo sti- og løypelag for drift og vedlikehold av stier og løyper. Betydningen av å ha fritidsboliger som bidrar til finansieringen av stier og løyper, vil dermed være en viktig inntektskilde. Sett i et annet perspektiv, så kan mangfoldet av stier og løyper i en destinasjon, nettopp være en av hovedgrunnene til at hytteeiere nettopp valgte å kjøpe hytte akkurat der.

En annen tilnærming til økonomisk levedyktighet, er ved å se på likhetstrekkene mellom en alpinist og en terrengsyklist. Det viser seg å være flere likhetstrekk, både i forbruksmønster og personligheter. I Hemsedal nevnes det at de har mye erfaring med vinterturister. De opplever dansker og svensker som hyppige gjester i Hemsedal, som gjerne oppholder seg der i over 1 uke av gangen på vinteren. På sommeren finnes ikke den samme målgruppen, nettopp fordi man ikke har et bredt nok tilbud til å underholde gjestene. Foss nevner videre at:

*”Vi har mye å tjene på at gjestene våres får et lengre opphold, legger mer penger i både sportsbutikker og restauranter og alt, og det vil vi kunne oppnå gjennom terrengsykkeltilbudet. Og da ser vi at vi er nødt til å utvide sykkelproduktet vårt også i større grad for å kunne tiltrekke folk og for å ha en kritisk masse av sykkelprodukter som gjør at folk ser at det er interessant å være her mer enn bare én dag. Så ved å få dem til å bli lenger, vil også verdiskapningen i lokalsamfunnet blir større”.*

Eikrehagen i Geilo nevner også at det vil gi en gyllen mulighet til aktører som skiskoler eller skiguider til å skape kommersielle tilbud gjennom terrengsykklingen. Kommer gjestene tilbake, så ønsker de kanskje å utvikle seg som syklistere. Ved å ha aktører som tilbyr terrengsykkel-kurs, så vil dette skape økonomiske fordeler for også de mindre bedriftene i destinasjonen. Og ved at andre aktører tar seg av dette, skapes det dermed en forståelse hos andre om at terrengsykklingen er noe å satse på.

## Diskusjon

### Bevaring av natur, kultur og miljø

#### - Kultur

De ulike utsagnene fra informantene tyder på at det foreligger visse fellesnevnerer knyttet til hvordan terrengsykkelsatsingen kan bidra til å videreutvikle og fremheve lokalsamfunnets historiske kulturarv.

Et gjennomgående svar er at dette i seg selv ikke er noe som blir jobbet mye med i terrengsykkelutviklingen. Men flere tolket at terrengsykklingen kan bidra til å tilgjengeliggjøre historiske kulturminner. På den ene siden kan dette forklares ut ifra at man strategisk plasserer stier og løyper slik at de passerer ulike kulturminner, og blir en naturlig del av sykkelløypen. Men sett på en annen side, vil ikke dette alltid la seg gjøre, spesielt med tanke på stier og løyper som utvikles i et alpinanlegg, der det ikke i like stor grad vil være former for historisk kulturarv.

Men et annet relevant punkt rundt hvorfor destinasjoner ikke prioriterer historisk kulturarv i sykkelutviklingen, baserer seg på hvilken målgruppe terrengsykkeltilbudet faktisk fanger. Motivet for å benytte seg av et terrengsykkeltilbud vil mest sannsynlig være dekket av andre faktorer, enn søken etter kulturelle påfyll vil være. Med støtte fra

nøkkelfaktorene fra IMBA, som handler om å skape en bedre sykkelopplevelse for terrengsyklister, vektlegges faktorene naturopplevelse og muligheten til å være i fysisk aktivitet og bevegelse, som noen av de viktigste grunnene for deltakelse. Det vil dermed kanskje ikke være en av hovedprioriteringene å inkludere historisk kulturarv i terrengsykkeltilbudet for destinasjoner, som mest sannsynlig vil ha andre aktiviteter og tilbud i destinasjonen som supplerer disse behovene. Men sett på en annen siden, så nevner Øen i Ål at de har kommersielle aktører i destinasjonen som tilbyr guidede sykkelturner på stier og skogsbilveier der de passerer gamle støler og setergreender. Noen av disse er fortsatt i bruk, og guidene benytter seg av dette ved å strategisk ha pauser og stopp i nærhet av disse. Dermed fremheves kulturhistorien ved at gjesten blant annet får smake på lokale mat-produkter, i tillegg til historiefortellinger fra gammelt av. Men sett bort i fra guidede sykkelturner som foregår andre steder enn i de tilrettelagte terrengsykkelløypene, så viser det seg at informantene peker på fremheving av lokal kulturarv som noe som vektlegges lavt i selve terrengsykkelsatsingen. Men et annet syn på saken, er at en økt satsing på terrengsykling generelt vil kunne føre til at syklisters behov utvides, der guidede sykkelturner kan være et alternativ. Og dersom aktuelle aktører i en destinasjon dermed tar tak i dette og utvikler guidede sykkelturner, vil det kunne skape nye tilbud og muligheter til å inkludere historiske kulturminner, på lik linje som det gjøres i Ål. Men et slikt tilbud bør kartlegges og undersøkes for å se om det er et reelt behov man bør dekke, og satse videre på.

### - Natur og Miljø

Når det kommer til natur og miljø, vil det diskuteres både hvordan tilrettelagte stier og løyper kan bidra til å bevare natur og miljø ved at man leder syklistene vekk fra naturlige stier. Men det vil også diskuteres hvordan selve utviklingen av disse løypene og måten man jobber på er med på å bevare natur og miljø.

Sykling i naturen på ikke-tilrettelagte stier og løyper viser seg å ha visse konsekvenser. At terrengsykling vokser som aktivitet (Pröbstl-Haider et al., 2017), forsterker behovet for tilrettelagte stier og løyper med høy tåleevne. Studien til Chavez (1997), nevner at de største miljøpåvirkningene fra terrengsykling er knyttet til naturskader på selve stiene. Det kan forsvare hvorfor destinasjonene ønsker å lede syklistene vekk fra stier som ikke

egner seg til sykling. Å kanalisere syklister til mer slitesterke stier og løyper, vil dermed bidra til å avlaste terrenget.

Men utviklingen av tilrettelagte stier og løyper vil være avhengig av å gjøre inngrep i naturen. Spesielt nevner alpindestinasjonene at de ser på infrastrukturen de allerede har, er med på å bidra at man må gjøre nye store inngrep. At man allerede har en skiheis som kan brukes om sommeren, og traktorveier i alpinbakkene, gjør at man baserer terrengsykkelutviklingen med bakgrunn i dette. Men noen inngrep må uansett gjøres, og informantene nevner at det i stor grad blir benyttet gravemaskiner og annet motorisert verktøy, som etterlater seg spor i naturen. På en side kan man tenke seg til at å bygge et slitesterkt, men også attraktivt og variert løypenettverk, kan motoriserte hjelpemidler være til stor hjelp for å effektivisere arbeidet. Men det må finnes en balanse mellom hva som bidrar til å gjøre jobben effektiv, og hva som er smertepunktet for naturen.

Informantene uttrykker at det i stor grad ikke blir benyttet større gravemaskinen enn hva som er nødvendig for arbeidet som utføres. Prinsippene for bærekraftig stibygging handler blant annet om at stier må utvikles slik at de beskytter og reduserer slitasjen i naturen (IMBA, u.å.). På en side kan bruken av motoriserte hjelpemidler forklares ved at det gjør det lettere å bygge solide og slitesterke stier, og at rent håndarbeid ikke vil være tilstrekkelig nok ved at man ikke får bygd det kompakt nok. Men maskiner og andre tyngre hjelpemidler kan føre til at underlaget sammenpresses mer enn for hånd, og det nevnes nettopp at kompaktering av jord vil gjøre jorden mindre permeabel for vann (Marion & Wimpey, 2007), noe som vil være en ønsket effekt for bedre drenering og dermed enda slitesterkere løyper.

IMBA legger i tillegg vekt på at dårlige bygde og lite vedlikeholdte stier og løyper er dyre å drifte. Og at de kan være til skade for naturen, parallelt med at attraksjonsverdien hos brukere vil være lav, som igjen vil føre til skuffende og inkonsekvente opplevelser (IMBA, u.å.).

Men behovet for å ha tilrettelagte stier og løyper og kanalisere syklistene over på disse, blir sett på som avgjørende hos informantene, både for å bevare og redusere den negative belastningen terrengsykling har på jordsmonnet på naturlige stier.

Som det nevnes av Evensen i Harstad, så opplever de at flere av stiene i fjellet er veldig nedslitte og har blitt mye bredere med årene, og at de ikke gror helt igjen. Landskapets fysiske og visuelle integritet har måtte lide på grunn av økt ferdsel. På en side så viser forskning til at en av de viktigste faktorene til at stier øker i bredde, er ved sykling på

våte områder (Evju et al. 2020). Å hindre at folk velger å sykle gjennom våte partier, eller generelt når det regner, kan være en utfordring da man ikke har noe regelverk som forbyr dette. Men selv om man oppfordrer folk til å unngå ferdsel i slike tilfeller, må man uansett ha viktige tiltak for å imøtekomme bruken av våte stier og løyper, nevnes av Øen i Ål. Han nevner videre at de bruker steiner og klopper over våte partier for å bevare jordsmonnet.

I motsetning til flate områder der dette lar seg gjøre, vil det i brattere terreng være større utfordringer knyttet til å bruke klopper på stien, da hellingen i terrenget vil gjøre at konstruksjonen kan falle fra hverandre. Behovet for å skåne underlaget i bratt terreng blir sett på som avgjørende, og studier viser at sykling i terrenget der hellingen er rundt 20 grader er mer skadelig når det er vått, enn når det er tørt (Chiu & Kriwoken, 2003). Dette er spesielt et problem fordi syklister ofte har tendenser til å bremse opp og foreta skrensinger i bratte partier, som igjen vil løsne og forflytte jorden og føre til dype hjulspor (Evju et al., 2020). Dermed forsterkes behovet for tilrettelagte og slitesterke løyper for terrengsyklister ytterligere, for å bevare naturområder.

En av utfordringene som skiller seg ut fra de andre, blir nevnt av Eikrehagen i Geilo til å være de brukerstyrte tjenestene som Strava og Trailguide. Ved at man ikke har kontroll på stiene og løypene som dukker opp, skaper dette utfordringer ved at man ikke har oversikt over stinettverket. Brukerne av app'en kan selv lage løyper som blir synlig for andre. Det kan føre til økt trafikk i løyper som kanskje ikke er i stand til å tåle presset fra syklister. På den ene siden vil utfordringene oppstå ved at disse stiene ikke tåler presset fra syklistene, men dette blir lett oversett ved at man gjennom app'en ser at det er en syklist som har designet ruten, og man dermed tror at den kan brukes av flere. På den andre siden, vil en annen utfordring knyttet til slike app'er være interessekonflikter som oppstår. I artikkelen til Norman & Pickering (2019) nevnes nettopp at problemet med slike tjenester, skjer når ulike brukergrupper med ulike interesser finner de samme stiene. En syklist i høy fart kan virke forstyrrende og skremmende ovenfor en vandrer, spesielt hvis stien ikke er bred nok for begge. Det nevnes videre at konflikten vil kunne dempes ved å ha tilrettelagte sykkelstier med god bredde og oversikt.

En måte å bevare naturen på gjennom en terrengsykkelutvikling, vil dermed være å lede syklistene vekk fra alt-mulig stier som ikke er skapt for belastningen som en



terrengsyklist medfører. Og dette kan være spesielt stier som dukker opp i Trailguide-app'er hos folk flest.

Haaland i Høgevarde legger vekt på et annet viktig punkt, om at de ved riktig terrengetilpassing bevarer naturområder og dyreliv i stor grad. At man unngår våtmarksområder ved for eksempel å gå rundt myrer. På den ene siden kan dette forsterkes med støtte fra Pröbstl-Haider et al. (2017), som legger frem at man bør utelukke å bygge stier på underlag som er utsatt for erosjon. Men på den andre siden så vil man ved å gå rundt en myr, kunne føre til at man bredder stien. Klopping kan redusere selve bredden på stien ved at man bygger den i en hensiktsmessig bredde, som kanalisere ferdsele vekk fra de sårbare områdene.

Innenfor bevaringen av det biologiske mangfoldet, og spesielt dyrelivet, kommenterer Marit Foss fra Hemsedal at de utvikler stier og løyper i et alpinanlegg der det allerede har blitt gjort store inngrep fra før. Det legges også til at det finnes noe dyreliv i området, som ryper, harer og elg, men at de ikke føler utviklingen av stier og løyper har noen påvirkning på dem. At man føler utviklingen ikke har noen belastning på dyrelivet, kan på en måte begrunnes ut i fra at man ikke har noen direkte målinger på dette, som igjen skaper en ubevissthet om hva de reelle konsekvensene egentlig er. Men på en annen side så kan budskapet til Foss forsterkes gjennom studien til Taylor og Knight (2003), som nevner at uavhengig av hvilken type aktivitet som foregår, så har ville dyr en evne til å vende seg til høyt trafikkerte stier og løyper, og kan tilpasse adferdsmønstrene deretter. Men hvis flere terrengsyklistere velger å bevege seg utenfor løypene, så vil dette forstyrre ved at man blir mindre forutsigbar. Så for å bevare dyrelivet i størst mulig grad, bør syklistene derfor kanaliseres på egne løyper.

## Styrking av sosiale verdier

### - Livskvalitet og sosiale verdier

Det blir nevnt at en viktig faktor som blir verdsatt gjennom terrengsykkelutviklingen hos omtrent alle destinasjonene, er selve folkehelseperspektivet. I en terrengsykkelsammenheng vil det være viktig å ha stier og løyper som passer til alle som ønsker å delta, noe som også er med på å bygge opp tanken om

folkehelseperspektivet. Skal folk flest kunne dra nytte av et slikt tilbud, bør det være et tilbud med lav terskel for å delta. Gjennom de ulike masterplanene blir det vektlagt flere steder at folkehelseperspektiver er sentralt. Spesielt inaktiv ungdom som ikke liker eller trives med organisert idrett, får dermed mulighet til å prøve ut terrengsykklingen.

Men også de organiserte sykkelklubbene vokser med antall medlemmer. I Trysil ser man at stiene og løypene åpner opp for at befolkningen kan utføre nye former for aktivitet, som igjen kan virke positivt på livskvaliteten. Her igjen vil behovet for barnevennlige løyper være avgjørende.

Et annet viktig resultat av terrengsykkelutviklingen som blir nevnt av Eikrehagen, er at utviklingen må skje i takt med resten av utviklingen som skjer i destinasjonen. Det vil være utfordringer med å for eksempel håndtere et stort antall tilreisende på en og samme dag. Dette både for å ta vare på de lokale verdiene, fellesgodene og ressursene til befolkningen, men også for å unngå et press på lokalsamfunnet som i verste fall kan føre til at man flytter ut av kommunen. Når folkehelseperspektivet blir sett på som et viktig resultat av terrengsykkelsatsingen, vil det være viktig å ha gode besøksstrategier som er med på å regulere hvor mange tilreisende man klarer å håndtere. Blir det for mange tilreisende brukere av stiene og løypene som fører til at kvaliteten forringes, vil det påvirke de sosiale verdiene til lokalbefolkningen negativt. Derfor må det igjen legges vekt på at terrengsykkelutviklingen skjer i takt med hva som er håndterbart for lokalsamfunnet, både at det bidrar til å skape en økonomisk levedyktighet, men også at det ikke går på bekostningen av livskvaliteten til de lokale.

#### **- Lokal kontroll og engasjement**

Prinsippet om lokal kontroll og engasjement, påvirkes gjennom terrengsykkelutviklingen på forskjellige vis. Det handler blant annet om å engasjere lokale i sykkelutviklingen.

Gjennom den nasjonale reiselivsstrategien 2030 (Innovasjon Norge, 2021) fokuseres det nettopp på å øke verdiskaping og arbeidsplasser. Den skal også skape attraktive lokalsamfunn og fornøyde innbyggere. Det nevnes også at et av hovedmålene er at norsk reiseliv skal levere så høy kundeverdig at betalingsvilje og gjenkjøp øker.

I tillegg nevner flere av destinasjonene i oppgaven at terrengsykkelstiene og løypene som utvikles, skal være såpass attraktive at man i for eksempel Hol kommune, har valgt en strategi for å nå målene ved å profesjonalisere arbeidet med stier og løyper. Dette

også fordi løypene og stiene er sentrale deler av kommunens attraksjon som reiselivsdestinasjon og bokommune (Hol kommune, 2017). Det er flere destinasjoner som velger å leie inn profesjonelle stibyggere, nettopp fordi at man skal ha en visst nivå på løypene.

Men en annen side og konsekvens av å leie inn stibyggere, er at det kan føre til redusert lokalt engasjement. Ved å benytte seg av internasjonale stibyggere som kommer fra Australia eller fra Alpene, oppnår man muligens målet om å få kvalitetssterke stier og løyper. Men skal det dyrkes et lokalt eierskap og engasjement til sykkelsatsingen, bør lokalbefolkningen inkluderes tidlig i utviklingen. Flere destinasjoner har vært flinke til å få med seg de lokale fra starten av, og et eksempel er i Trysil. Norderhaug nevner at de selv med hjelp av profesjonelle stibyggere, har de hatt fokus på å rekruttere lokal arbeidskraft til prosjektet. På den måten får man er kompetanse-overføring. Denne oppfatningen viser seg å være relevant for også de andre destinasjonene. Men en annen side og en slags utfordring knyttet til å rekruttering av nye stibyggere kan være tidsbruken som går med til opplæring. Stibygger-selskapene har til dels begrenset tidsbruk ettersom vinteren egner seg lite til stibygging. Det bør derfor legges opp til med jevne mellomrom at det arrangeres stibygger-kurs for å utdanne og engasjere de lokale.

Men uavhengig av selve utviklingen av stiene og løypene, så blir det videre nevnt at man i Trysil hadde 77 nye sykkelrelaterte arbeidsplasser i 2017, og at disse primært var innenfor sykkelsektoren og serveringsbransjen. Jobbene som er tilknyttet sykkelsektoren er ofte sesongarbeidere fra vinteren som får tilbud om jobb på sommeren. Det er for eksempel skiguider som blir sykkelguider, skipatrulje som blir, sykkelpatrulje eller ansatte som jobber i skiutleien, som går over til sykkelutleie. Disse blir sett på som viktig nøkkelpersonell. Destinasjoner som satser mer og mer på helårsturisme vil også kunne tilby helårsarbeidsplasser til et nøkkelpersonell de allerede er svært avhengige av. Det blir da naturlig å inkludere personalet man allerede har fra vintersesongen med den nødvendig kompetansen, og som er kjent med å jobbe i et alpinanlegg. En av fordelene ved å nettopp engasjere sesongarbeiderne man har i destinasjonen fra før, er at man istedenfor for å bruke tid og penger på opplæring av nye arbeidere, får en mulighet til å både investere, videreutvikle og styrke kvaliteten på de eksisterende. Da legger man også til rette for progresjon, som kan føre til bedre motivasjon hos de ansatte, og som igjen vil kunne føre til en bedre ytelse av jobben de

gjør (Pegg et al., 2012). Det bidrar dermed til å skape et kompetanserikt nøkkelpersonell som vil kunne være avgjørende for fremtidig utvikling av reiselivet, i tillegg til at destinasjonen blir mer motstandsdyktig ved sesongvariasjoner som kortere vintersesonger og lengre sommersesonger. En fordel blir dermed at man sitter igjen med et personell som både kan jobbe sommer som vinter (Heslinga et al., 2019). I Reiselivsstrategien 2030 (Innovasjon Norge, 2021) er et av hovedmålene at norsk reiseliv nettopp skal bidra til jobbskaping i hele landet. Dermed styrker man også dette budskapet ved å videreutdanne og engasjere sesongarbeidere fra vintersesongen i sykkelsatsingen. En fellesnevner fra destinasjonene er nettopp at de er veldig bevisste på at utviklingen de gjør skal skape jobbmuligheter, og de er avhengig av å ha folk i arbeid for å nettopp kunne tilby et attraktivt og levedyktig sykkeltilbud.

### Økonomisk Levedyktighet

Temaet rundt økonomisk levedyktighet var kanskje det tema som vekket mest oppsikt blant informantene, der de hadde flere ulike tanker og meninger. Terrengsykling som et opplevelsesbasert reiselivsprodukt, er en attraksjon som gjerne vil bidra til å gjøre et reisemål attraktivt. Og attraksjoner blir sett på som det viktigste elementet i reiselivsnæringen (Kamfjord, 2019). Kamfjord nevner videre at ved hjelp av allemannsretten for å oppleve naturen, blir dette sett på som en attraksjon, men ingen næring (Kamfjord, 2019). Terrengsykkelløypene blir dermed et grunnlag for at kommersielle virksomheter i destinasjonen kan tilby tjenester og opplevelser, som sykkelutleie eller sykkelkurs, til betalende gjester. Sykkelløypene vil dermed ikke oppleve en direkte omsetning, men indirekte skaper det muligheter for at andre aktører oppnår økt omsetning.

Den økonomiske levedyktigheten i reiselivet kan videre ha ulike sammenhenger. På en side nevnes det fra Moulvarde & Weaver (2016) at terrengsyklister gjerne har muligheter til å oppdrive terrengsykling rundt sine egne hjemmesteder. Motivet deres for å reise rundt til forskjellige terrengsykkeldestinasjoner for å utøve terrengsykling, er at de ønsker å oppleve og oppdage nye former for stier og løyper. Løypenettverket bør ha stor variasjon, og med ulike utfordringer og hindringer som gjør at stiene og løypene skiller seg ut fra de man er vandt til hjemme.

I tillegg legges det vekt på at terrengsykkeldestinasjoner bør ha et stort løypenettverk for å oppholde gjestene sine i mer enn bare noen timer. Ønsker man å beholde gjesten over en langhelg, må man dekke behovene for at gjesten ikke kjeder seg i lengden (Moulvarde & Weaver, 2016).

Så på en side så legges det opp til at destinasjoner som satser på terrengsykling, bør ha et bredt spekter av stier og løyper. Det er nettopp dette som vil gjøre destinasjonen attraktiv og dermed tiltrekke seg gjester. Men utviklingen av disse løypene er forbundet med store kostnader. Og når det kommer til finansiering av stiene og løypene så dekkes ikke disse som sagt direkte fra syklistene selv, da disse fellesgodene er gratis å bruke. Budskapet fra Kamfjord (2019) om at attraksjoner er det vanskeligste elementet å behandle som næring, forsterkes her. Men på en annen side så nevnes det gjennom *reiselivets paradoks* at verdiskapingen skjer rundt alle de andre tilbudene man finner i en destinasjon. Et relevant punkt er at ved utviklingen av attraktive stier og løyper, vil dette tiltrekke seg gjester til destinasjonen. Parallelt med dette, så poengteres det fra Cottingham & Osborne (2019) om at en terrengsyklist gjerne oppholder seg på sykkelen og i sykkelløypene i gjennomsnitt fem timer per dag, resten av tiden brukes til andre formål. Men det nevnes også fra studien til Moulvarde & Weaver (2016) som viser til at en terrengsyklist ofte er på utkikk etter å gjøre andre ting enn bare terrengsyklingen. Med både mer tid til overs, og med et ønske om å gjøre andre opplevelser, kan man dermed legge til rette for å dekke disse behovene, som igjen vil kunne føre til et økt forbruk fra gjesten, som igjen gjør at det legges igjen penger i destinasjonen. Eikrehagen i Geilo poengterer at de selv med skiheis som transportmiddel til syklistene, så skaper ikke dette en økonomisk forankring, og omsetningen fra heiskortsalget er så vidt nok til å dekke bare deler av vedlikeholdskostnadene. Men på en annen side, så nevner Foss i Hemsedal at de ved å utvikle et terrengsykkeltilbud i en destinasjon med andre eksisterende tilbud og attraksjoner, som hoteller, serveringssteder, sportsbutikker osv. Felles er at disse tilbudene er tilknyttet et kasseapparat, som legger opp til at gjesten dermed kan legge igjen penger i destinasjonen. Pröbstl-Haider et al. (2017) drar frem viktigheten av å involvere alle potensielle aktører og samarbeidspartnere for å skape et attraktivt reisemål. For å lykkes med terrengsykling som reiselivsprodukt kan ikke bare attraktive og velutviklede stier og løyper legges til rette for, men andre aktivitetstilbud og attraksjoner må dermed også være tilgjengelig for å skape en viss form for økonomisk forankring i destinasjonen. Som det nevnes av Eikrehagen, så er det lite

økonomisk bærekraftig hvis de utvikler kostbare stier og løyper som tiltrekker seg reisende som ikke legger igjen penger i destinasjonen, da går man til slutt i minus. Utfordringen her blir å finne hva som er et rimelig bidrag fra aktørene som tjener mest på at gjesten er i destinasjonen. Gjesten er jo nettopp der fordi terrengsykkeltilbudet har tiltrukket seg oppmerksomheten til gjesten. Hadde ikke terrengsykkeltilbudet med de attraktive stiene og løypene vært til stede, så ville heller ikke gjesten benyttet seg av de andre tilbudene. Derfor bør aktørene som faktisk tjener på å ha gjesten i destinasjonen, være med å bidra til vedlikehold og utvikling av nye stier og løyper som igjen vil kunne tiltrekke seg flere gjester. Utvikles det en god finansieringsmodell der næringslivet som får økt omsetning på grunn av terrengsykkeltilbudet, er med på å finansiere sykkeltilbudet ytterligere, så vil man til en viss grad dempe utfordringen rundt reiselivets paradoks.

## Konklusjon

Hensikten med denne forskningen var å se på hvordan terrengsykling som reiselivsprodukt bidrar mot et mer bærekraftig reiseliv. Bærekrafts dimensjonene og prinsippene som nevnes gjennom oppgaven, er retningslinjer som styrer arbeidet for bærekraft i reiselivet. De er ment til å fungere for en samlet utvikling av reiselivet. I denne oppgaven brukes terrengsykling som reiselivsprodukt som utgangspunkt for å se på hvilken effekt den alene har for utviklingen av bærekraft i reiseliv. Budskapet om at en passende balanse mellom dimensjonene må etableres for langvarig og fremtidig bærekraft, forsterkes gjennom oppgaven. Reiselivsdestinasjonene står selv ansvarlige for hvor høyt de velger å legge listen for hver dimensjon og prinsipp. Denne oppgaven har derfor sett på hvilket potensiale terrengsykling som reiselivsprodukt har for å styrke dimensjonene og prinsippene. Det må klargjøres at terrengsykling ofte er et av flere tilbud man finner i en destinasjon. Hvilken betydning terrengsykkeltilbudet har for det bærekraftige reiselivet må derfor sees i en større helhet. Selve terrengsykkelløypene vil fungere som et verktøy til å tiltrekke seg gjester til destinasjonen. På en annen side vil ikke den økonomiske levedyktigheten skapes direkte gjennom bruken av løypene da disse er gratis å benytte, men verdiskapingen vil skje rundt de andre betalende tilbudene og tjenesten som finnes i destinasjonen.

Terrengsykkelutviklingen viser at den i stor grad har en evne til å styrke dimensjonen om sosiale verdier, der tilgangen på fellesgodene og folkehelseperspektivet er en viktig kobling. I tillegg er sykkelutviklingen en viktig kilde til jobbskaping, og der man i et tidlig stadium kan inkludere lokalbefolkningen, bidrar dette til å styrke dimensjonen ytterligere. Det viser seg videre at terrengsykkelsatsingen kan gi et større utslag rundt de sosiale verdiene, enn det den direkte gjør for økonomisk levedyktighet. Men den åpner opp for at aktørene i destinasjonen kan drive kommersiell drift.

Når det kommer til den miljømessige dimensjonen av bærekraft, viser det seg at terrengsykkelutviklingen bidrar til å bevare natur, kultur og miljø i ulik forstand. Sykkelløypene bidrar blant annet til å avlaste naturlige stier for økt slitasje, ved å kanalisere syklistene på egne tilrettelagte og slitesterke stier og løyper.

Et reiselivsprodukt som dermed både skaper styrkende muligheter for reiselivet, skaper goder til lokalbefolkningen, og som utvikles på en skånsom måte for bevaring av natur

og miljø. Konklusjonen er at utviklingen av terrengsykling som reiselivsprodukt styrker bærekraften i reiselivet på en positiv måte.

## Konsekvenser for forvaltning og næringsutvikling

Det vil være avgjørende for bærekraften i reiselivet at terrengsykkelutvikling skjer i takt med resten av utviklingen som skjer i samfunnet, slik at det ikke går på bekostning av de sosiale verdiene til lokalbefolkningen. En alpindestinasjon som er vant med høye besøkstall på vinteren, vil for eksempel kunne trenge tid til å omstille seg fra vintersesongen til sommersesongen. Et terrengsykkeltilbud som tiltrekker seg like mange reisende som alpinturismen gjør, vil kunne ha en innvirkning på lokalbefolkningen da de generelt er vant med færre tilreisende på sommeren. Med flere gjester som trekker ut i skog og mark for å utøve terrengsykling, kan det påvirke tilgangen på fellesgoder til de lokale, og ved mye bruk kan det føre til en negativ belastning på miljøet. Tilrettelagte terrengsykkelløyper bidrar til å kanalisere syklistene vekk fra sårbare og mindre slitesterke stier og løyper. Det skåner naturen og miljøet i stor grad, som igjen bevarer de naturlige stiene.

Terrengsykkelsatsingen må også utvikles med hensyn til hva som er akseptert i et miljøperspektiv. Skal det for eksempel utvikles flere stier og løyper, må dette avgjøres ut i fra hvor mye mer belastning man skal påføre naturen. Dette må også kobles opp mot den økonomiske levedyktigheten som skapes av terrengsykkeltilbudet. Utvikling av nye stier og løyper er kostbart, og en utfordring er å skaffe nok midler til vedlikehold og drift av løypenettverket. Skal terrengsykkeltilbudet dermed bli det nye dominerende aktivitetstilbudet i en destinasjon, må det skapes en forståelse for hvordan et slikt tilbudet påvirker dimensjonene for bærekraft i reiselivet, noe denne oppgaven bidrar til.

I tillegg må det avgjøres om en destinasjon har stor nok kapasitet til å håndtere like mange gjester på sommeren som de er vant med på vinteren. På en annen side ser man at sykkelsatsingen bidrar til jobbskaping under lavsesongene. Det gjør at sesongarbeidere kan bli boende i destinasjonen gjennom hele året. Da er det viktig at aktørene i terrengsykkelutviklingen i størst mulig grad inkluderer lokal arbeidskraft ved utvikling av nye stier og løyper. Ved å utdanne og videreutvikle sine egne



sesongarbeiderne sine, bygges det opp kjernekompetanse hos ansatte som allerede er viktig nøkkelpersoner om vinteren. Det vil bidra til å styrke kompetansen lokalt, som igjen kan gjøre destinasjoner mer robuste og motstandsdyktige mot sesongvariasjoner, ved å ha et mannskap som både kan håndtere sommerdrift og vinterdrift i destinasjonen.

## Videre forskning

Denne forskningen er en masteroppgave forbeholdt en tidsbruk på et skole-semester. Tidsbegrensningen har bidratt til at antallet case-områdene i oppgaven baserer seg på åtte forskjellige destinasjoner som satser på terrengsykling. Det vil derfor være interessant å vite hvordan andre terrengsykkeldestinasjoner, både i Norge og i utlandet, ser på sammenhengen mellom bærekraftig reiseliv og terrengsykkelutvikling. Dette kan bidra til en økt felles forståelse for hvordan man i fremtiden bør utvikle et mer bærekraftig terrengsykkeltilbud.

Denne forskningen har basert seg på selve *tilbydere* av terrengsykling som reiselivsprodukt, og dermed deres oppfatning rundt problemstillingen. For å skape en mer helhetsoppfatning vil det også være interessant å kartlegge hvem som faktisk benytter seg av tilbudet. Parallelt med dette, vil det også være til fordel for terrengsykkeldestinasjonene i fremtiden å vite hvor mange som har valgt terrengsykling som hovedmotiv for valget av reisen deres. Det finnes forskning rundt alpinister og topptur-entusiaster som spesifikt velger å reise på ski-ferier for å utøve hobbyen deres. Dette kan også være interessant i en terrengsykkelsammenheng, både for å se hvordan deltakelsen utvikler seg i fremtiden, men også får å se hvor mye mer terrengsykkeldestinasjoner bør satse for å dekke etterspørselen.

Videre forskning kan også se på hvordan terrengsykkelutviklingen bidrar til å påvirke fritidsboligmarkedet. Vil det for eksempel være en direkte kobling mellom økt salg av fritidsboliger basert på om en destinasjon tilbyr terrengsykkelløyper eller ikke? Denne typen forskning vil være svært betydningsfull for destinasjoner som har et ønske om å bli attraktive helårsdestinasjoner, der økt salg av fritidsboliger er en strategi.

## Referanseliste

- Archibald, M. M., Ambagtsheer, R. C., Casey, M. G. & Lawless, M. (2019). Using Zoom videoconferencing for Qualitative Data Collection: Perceptions and Experiences of researchers and Participants. *International Journal of Qualitative Methods*. Vol. 18, 1-8. DOI: 10.1177/1609406919874596
- Bikesolutions. (u.å.) *Laget*. Hentet fra: <https://www.bikesolutions.fr/no/presentasjon/>
- Brunt, P., Horner, S. & Semley, N. (2017). *Research Methods in Tourism, Hospitality & Events Management*. London, California, New Dehli & Singapore: Sage Publications
- Bryhn, R. (2020, 23.desember). Terrengsykling. Hentet fra: <https://snl.no/terrengsykling>
- Buning, R. J., Cole, Z., Lamont, M. (2019). A case study of the US mountain bike tourism market. *Journal of vacation marketing*, 25(4), 515-527. DOI: 10.1177/1356766719842321
- Buning, R. J. & Lamont, M. (2021). Mountain bike tourism economic impacts: A critical analysis of academic and practitioner studier. *Tourism Economics*, 27(3), 500-509. DOI: 10.1177/1354816620901955
- Chavez, D. J. (1997) Mountain Bike Management: Resource Protection and Social Conflicts. *Trends* 34(3), 36-40
- Chiu, L. & Kriwoken, L. (2003). Managing Recreational Mountain Biking in Wellington Park, Tasmania, Australia. *Annals of Leisure Research*, 6(4), 339-361. DOI: 10.1080/11745398.2003.10600931
- Choy, L. T. (2014). The Strengths and Weaknesses of Research Methodology: Comparison and Complimentary between Qualitative and Quantitative Approaches. *Journal of Humanities and Social Science*. (14)4, 99-104. DOI: 10.9790/0837-194399104
- Cottingham, S. & Osborne, K. (2019). Understanding Mountain Bike Tourism. *Downstream Strategies – Ideas that sustain*. Hentet fra: [https://www.downstreamstrategies.com/wp-content/uploads/2019/12/Understanding-Mountain-Bike-Tourism\\_Richwood-report-12.2.2019.pdf](https://www.downstreamstrategies.com/wp-content/uploads/2019/12/Understanding-Mountain-Bike-Tourism_Richwood-report-12.2.2019.pdf)

- Elmahdy, Y. M., Haukeland, J. V. & Fredman, P. (2017). Toursim megatrends, a literature review focused on nature-based tourism. MINA fagrapport 42: Fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning. Hentet fra:  
<http://www.umb.no/statisk/ina/publikasjoner/fagrapport/if42.pdf>
- Evju, M., Hedger, R., Nowell, M., Vistad, O.I., Hagen, D., Jokerud, M., Olsen, S. L., Selvaag, S. K. & Wold, L. C. 2020. *Slitasje og egnethet for stier brukt til sykling. En feltstudie og en GIS-modell* (NINA Rapport 1880). Norsk institutt for naturforskning. Hentet fra  
<https://miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1796/m1796.pdf>
- FN-sambandet. (2021, 28.oktober) Bærekraftig utvikling. Hentet fra:  
<https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>
- Fossgard, K. & Fredman, P. (2019). Dimensions in the nature-based tourism experiencescape: An explorative analysis. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. 1-12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jort.2019.04.001>
- Fossgard, K. (2020). *Å legge til rette for naturbaserte reiselivsopplevelser: en studie av forholdet mellom tilbydere, ressurser og produkter*. (Doktorgradsavhandling) Norges miljø- og Biovitenskapelige universitet.
- Harstad Cykleklubb. (2020). *Masterplan Terrengsykling*. Hentet fra  
[https://static1.squarespace.com/static/52f01109e4b0b3e881f9eacc/t/5ee7f3cb1dae3d310a315832/1592259621591/rapport\\_2020\\_master\\_kostnadsplan\\_spreads.pdf](https://static1.squarespace.com/static/52f01109e4b0b3e881f9eacc/t/5ee7f3cb1dae3d310a315832/1592259621591/rapport_2020_master_kostnadsplan_spreads.pdf)
- Helsinga, J. H., Hillebrand, H. & Emonts, T. (2019). How to improve innovation in sustainable tourism? Five lessons learned from the Austrian Alps. *Journal of Tourism Futures*. 5(1), 35-42. DOI: 10.1108/JTF-09-2018-0054
- Hol kommune. (2017). Handlingsplan for Stier og Løyper.
- Horn, C. (1994). Conflict in Recreation: The Case of Mountain-Bikers and Trampers. Unpublished MA Thesis, Lincoln University, Lincoln.
- Hödl, C. & Pröbstl-Haider, U. (2016). Mountainbiking im Wald – Ein Beitrag zur kritischen Diskussion (Mountainbiking in the Forest – a contribution to a critical discussion). *Naturschutz und Landschaftsplanung*, 48(4), 122-131.
- IMBA. (u.å.). *Guidelines for a Quality Trail Experience – mountain bike trail guidelines*. Hentet fra: <https://www.imba.com/resource/guidelines-quality-trail-experience-gqte>
- Innovasjon Norge. (2021, 7.april). Norway: Nasjonal reiselivsstrategi 2030.

- Hentet fra <https://www.innovasjon Norge.no/no/om/nyheter/2021/nasjonal-reiselivsstrategi-skal-bidra-til-tusenvis-av-nye-jobber-og-halvere-klimautslippene-i-reiselivet/>
- Johannessen, A., Tufte, P. A. & Christoffersen, L. (2016). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. (5.utg). Oslo: Abstrakt Forlag
- Kamfjord, G. (2016). *Det helhetlige Reiselivsproduktet – Destinasjonsledelse*. (Bind 2). Oslo: Fagspesialisten AS
- Kamfjord, G. (2019). *Det helhetlige Reiselivsproduktet*. (6.utg.). Oslo: Fagspesialisten AS
- Kippernes, K. H. (2021, 22.mars). 107 millioner kroner til stisykling på Høgevarde. Hentet fra: <https://www.terrengsykkel.no/stisykling/sykling-hoegevarde/107-millioner-kroner-til-stisykling-paa-hoegevarde>
- Kippernes, K. H. (2021, 15.april). Snart kommer Norges første stibyggerutdanning. Hentet fra: <https://www.terrengsykkel.no/stisykling/snart-kommer-norges-foerste-stibyggerutdanning>
- Kippernes, K. H. (2022, 3.mars). Store stisykkel-nyheter i Trysil til sommeren. Hentet fra: <https://www.terrengsykkel.no/stisykling/sykling-trysil/store-stisykkel-nyheter-i-trysil-til-sommeren>
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015) *Det kvalitative forskningsintervju*. (3.utg). Oslo: Gyldendal Akademisk
- Lang, E. 2013). *Mountainbiken in und um Innsbruck (Mountainbiking in and around Innsbruck)* (MA Thesis). University of Innsbruck, Innsbruck.
- Larsen, A. K. (2017). *En enklere metode – veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*. (2.utg). Bergen: Fagbokforlaget
- Marion, J. L. & Wimpey, J. (2007). *Environmental impacts of mountain biking: science and best practices*. – Webber, P., (red). *Managing mountain biking, IMBA's guide to providing great riding*. International Mountain Bicycling Association, Boulder, CO, USA, s. 94-111.
- Mason, P. & Leberman, S. (2000) Local Planning for Recreation and Tourism: A Case Study of Mountain Biking from New Zealand's Manawatu Region. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(2), 97-115. DOI: 10.1080/09669580008667351
- Moland, I. K. (u.å.) *Syklister vil ha bærekraftige stier*. Norsk Organisasjon for Terrengsykling. . <https://www.nots.no/syklister-vil-ha-baerekraftige-stier/>

- Moularde, J. & Weaver, A. (2016). Serious about leisure, serious about destinations: mountain bikers and destination attractiveness. *Journal of sport & Tourism* 20(3-4), 285-303. DOI: 10.1080/14775085.2016.1164069
- Naderifar, M., Goli, H. & Ghaljaie, F. (2017) Snowball Sampling: A Purposeful Method of Samping in Qualitative Research. *Strides in development of medical education*, 14(3), 1-4. DOI: <https://doi.org/10.5812/sdme.67670>
- Norman, P. & Pickering, C. M. (2019) Factors influencing park popularity for mountain bikers, walkers and runners as indicated by social media route data. *Journal of Environmental Management*. 1-9.  
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2019.109413>
- Pegg, S., Patterson, I. & Gariddo, P. V. (2012). The impact of seasonality on tourism and hospitality operations in the alpine region of New South Wales, Australia. *Journal of Hospitality Management*. 659-666. DOI: 10.1016/j.ijhm.2011.09.001
- Pickering, C., & Leung, Y. F. (2016). Editorial for the special issue of the journal of outdoor recreation and tourism on mountain biking. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 15, iii-iv. DOI: [https://doi.org/10.1016/S2213-0780\(16\)30064-0](https://doi.org/10.1016/S2213-0780(16)30064-0)
- Pröbstl-Haider, Lund-Durlacher, Antonschmidt & Hödl. (2017). Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region – towards a sustainable model for multi-stakeholder product development. *Journal of sustainable tourism*. 04(17), 567-582. <https://doi.org/10.1080/09669582.2017.1361428>
- Pröbstl-Haider, U., Hödl, C., Ginner, K. & Borgwardt, F. (2020). Climate change: Impacts on outdoor activities in the summer and shoulder seasons. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, vol. 34, 1-16.  
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jort.2020.100344>
- Rekkje Stiutvikling. (2018-2019). Masterplan – Sentrumsnær Terrenngsykling i Ål. Hentet fra [https://www.aal.kommune.no/innhold-fra-gammel-losning/aal/kultur-og-fritid/al-stibyggarlag/al\\_masterplan\\_endeleg\\_web.pdf](https://www.aal.kommune.no/innhold-fra-gammel-losning/aal/kultur-og-fritid/al-stibyggarlag/al_masterplan_endeleg_web.pdf)
- Rekkje. (u.å.). *Om Rekkje*. Hentet fra: <https://www.rekkje.no/om-oss>
- Skaug, T. R. (2022, 18.mai). Merket for bærekraftig reisemål. Hentet fra: <https://www.innovasjon Norge.no/no/tjenester/reiseliv/merket-for-barekraftig-reiseliv/>

- Steiger, R., Damm, A., Prettenthaler, F. & Pröbstl-Haider, U. Climate change and winter outdoor activities in Austria. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, vol. 34, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2020.100330>
- Stensland, S., Fossgard, K., Hansen, B. B., Fredman, P., Morken, I.G., Thyrrerstrup, G. & Haukeland, J.V. (2018). Naturbaserte Reiselivsbedrifter i Norge. Statusoversikt, resultater og metode fra en nasjonal spørreundersøkelse. MINA fagrapport 52: Fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning. Hentet fra: [https://static02.nmbu.no/mina/publikasjoner/mina\\_fagrapport/pdf/mif52.pdf](https://static02.nmbu.no/mina/publikasjoner/mina_fagrapport/pdf/mif52.pdf)
- Sykkelen. (u.å.). Tips og råd til deg som skal kjøpe terrengsykkel. Hentet fra: <https://sykkelen.no/guider/tips-og-rad-til-deg-som-skal-kjope-terrengsykkel/>
- Taylor, A. R. & Knight, R. L. (2003). Wildlife Responses to Recreation and Associated Visitor Perceptions. *Ecological Applications*, 13, 951-963. DOI: 10.1890/1051-0761
- Trailheadnesbyen. (u.å.) Stiutvikling. Hentet fra: <https://www.trailheadnesbyen.no/stibygging>
- Trysil. (u.å.) Om stisykkelprosjektet. Hentet fra: <https://www.trysil.com/Gjore/Sommer/sykkel/fakta-om-stisykkelprosjektet/>
- Velo Solutions. (u.å.). Hentet fra: <https://velosolutions.com>
- Wickens, E., Bakir, A. & Alavarez, M., D. (2014). Sustainable Destination Development: Issues and Challenges. *Tourism Planning & Development*, 12(1), 1-5. DOI: 10.1080/21568316.2014.960597
- Unwto. (u.å.) *Sustainable development*. Hentet fra: <https://www.unwto.org/sustainable-development>
- World-Trail. (u.å.). *About us*. Hentet fra: <https://world-trail.com>
- Yin, R. K. (2014). *Case Study Research. Design and Methods*. (5.utg). Thousand Oaks: Sage

# Vedlegg

## Vedlegg I: Intervjuguide

### Intervjuguide

#### Intro

- Jeg vil starte med å nevne at intervjuet vil bli tatt opp, og at rettighetene kan leses gjennom i infoskrivet som er tilsendt.
- Kan du utdype litt om deg selv og rollen din i terrengsykkelprosjektet?

#### Eierform

- Hvem eier terrengsykkelstiene, både de som står ferdig og utvikles i destinasjonen?
  - Hvis dere har skiheis tilgjengelig, hvem driver den og dermed tjener på heiskort-salget?
- Hvordan finansieres terrengsykkelstiene?
  - Kommunen, idrettslag, næringsliv?
  - Finnes det noen form for hyttevel med avgifter som på langrenn?

#### Bevaring av natur, kultur og miljø

- På hvilken måte vil terrengsykkelutviklingen bidra til å videreutvikle og fremheve lokalsamfunnets historiske kulturarv?
- Hvordan vil dere gjennom terrengsykkelsatsingen bevare og videreutvikle landskapskvalitet, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke degraderes?
- Hvordan vil dere gjennom terrengsykkelutviklingen bevare naturområder og dyreliv, og minimere ødeleggelsene av disse?
- Hvordan vil dere jobbe mot å minimere forurensingen av luft, vann og land?

#### Styrking av sosiale verdier

- Hvordan vil terrengsykkelsatsingen bidra til å bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet? Inkludert sosiale strukturer, tilgang til ressurser, fasiliteter og fellesgoder for alle.
- Hvordan vil dere gjennom terrengsykkelsatsingen engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet med henhold til planleggingen, beslutningstaking og utviklingen av det lokale reiselivet?
  - Leie inn firma for å bygge løyper vs. utdanne lokalbefolkningen til det?

## Intervjuguide

- Hvordan vil dere styrke kvaliteten på jobbene til ansatte knyttet til terrengsykkelsatsingen, for eksempel helårs-arbeidsplasser og hvilken grad av inkluderinger i prosjekter?

- Hvordan vil dere skape trygge, tilfredsstillende og berikende opplevelser for alle type turister?

### Økonomisk levedyktighet

- Hvordan vil dere gjennom terrengsykkelsatsingen sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til **destinasjonen** i et langsiktig perspektiv? Og da gjennom å maksimere reiselivets verdiskapning i lokalsamfunnet, inkludert hva turistene legger igjen av verdier lokalt?

-Hvordan balansefordeling vil sykling og ski være, 20/80?

- Hvordan vil terrengsykkelsatsingen sikre en levedyktighet og konkurransedyktighet til **reiselivsbedriftene i destinasjonen** i et langsiktig perspektiv? Vil det bidra til helårsdrift?

- Hvilke fordeler eller begrensninger fører allemannsretten til for økonomisk levedyktighet? (det er gratis, flere ønsker å delta?)



### Vil du delta i forskningsprosjektet

#### *Hvilken bærekraftig betydning har terrengsykkelutviklingen for ulike destinasjoner i Norge?*

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å se på satsingen på terrengsykling som reiselivsprodukt og innvirkningen den har på det lokale samfunnet. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

#### **Formål**

Dette prosjektet er en masteroppgave i Naturbasert Reiseliv ved NMBU i Ås, fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning.

Formålet er å se på den store satsningen som gjøres rundt terrengsykling og utviklingen av tilrettelagte stisykkelløyper som et reiselivsprodukt. Det er ønskelig å se om hvordan betydning denne utviklingen har for bærekraftige dimensjoner. Caseområdet i dette prosjektet vil basere seg på eksisterende og kommende destinasjoner i Norge innenfor terrengsykling.

#### **Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?**

Morgan Kristiansen v/NMBU fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning er ansvarlig for prosjektet.

#### **Hvorfor får du spørsmål om å delta?**

Hvorfor akkurat du er valgt ut til å delta er grunnet din interesse og rolle innenfor terrengsykling. Aktører som er aktive i sykkel-satsingen sees på som viktige nøkkelfaktorer for prosjektet.

#### **Hva innebærer det for deg å delta?**

Metoden som vil bli brukt baserer seg på semistrukturert/ustrukturert intervju, med en intervjuguide. Det vil bli tatt opp lyd/video, som vil bli transkribert i etterkant, og dataen/empiri vil bli slettet ved prosjektets slutt. Det vil ta ca 30 minutter.

Du som informant blir én av flere som vil bli intervjuet, navnet ditt vil bli erstattet med et fiktivt navn.

#### **Det er frivillig å delta**

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

#### **Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger**

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Jeg som forsker vil ha primært tilgang til opplysningene, i tillegg til veileder av prosjektet. Navnet ditt kan bli brukt i oppgaven der det faller seg naturlig å gjøre dette, som for eksempel hvis man henviser til en påstand om destinasjonen som Du som informant har utdypet om.

#### **Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?**

Opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er juni 2022. Lyd-/videoptak slettes, samme med transkriberingen ved prosjektets slutt.

#### **Dine rettigheter**

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- å få slettet personopplysninger om deg, og
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

#### **Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?**

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Morgan Kristiansen ved NMBU naturbasert reiseliv i Ås har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

#### **Hvor kan jeg finne ut mer?**

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

Knut Fossgard ved fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning ved epost  
knut.fossgard@online.no

Vårt personvernombud: Knut Fossgard ved fakultet for miljøvitenskap og naturforvaltning ved epost knut.fossgard@online.no

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost ([personverntjenester@nsd.no](mailto:personverntjenester@nsd.no)) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Knut Fossgard

(Veileder)

Morgan Kristiansen

(Student)

---

## **Samtykkeerklæring**

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet Terrengsykkel og destinasjonsutvikling, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju.
- At opplysninger om meg publiseres slik at jeg kan gjenkjennes (aktuelt hvis kontaktpersoner som representerer en bedrift har viktige opplysninger)

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

-----  
(Signert av prosjektdeltaker, dato)



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway