

Stien i endring? Om det godes paradoks

Odd Inge Vistad

Norsk institutt for naturforskning (NINA)

Abstract: The trail is the most important helping measure in *friluftsliv* (i.e. outdoor recreation or OR), mainly since walking in the neighborhood or local forest is the most frequent *friluftsliv* activity. Historically, trails were linear structures through the landscape to help people move from A to B for various purposes, and generally a trail was the result of systematic trampling along a preferred durable route. In OR, the activity and the experiences along the trail are often regarded as more important than moving from A to B. Preference studies in Norway have shown that a narrow, simple, dirt trail through an open, mature forest is the most attractive type of trail. Developed, graveled and broader trails are visually less attractive, likewise for wooden boardwalks. Today, new trails and restored trails seem to be systematically developed, broadened and hardened with gravel, wooden boardwalks or a stone surface. And there are many good reasons for this, like limiting erosion and ground impact, stimulating OR volume and thereby public health, helping disabled persons to access nature, building attractions for tourists, stimulating new activities (like biking), maintaining OR access in built-up areas, etc. A new “trail normality” is on the way, and I see (potential) losses: The *friluftsliv* culture and human–nature relation are changing, and a “graveled nature” is likely to be less attractive for children. Constant trail maintenance is needed, which takes the attention away from high quality *friluftsliv* landscape and replaces it with *friluftsliv* infrastructure. A heavy responsibility rests on the responsible OR management authorities in balancing various OR and trail measures.

Keywords: outdoor recreation culture, *friluftsliv*, dirt trail, developed trail, trail preference, public health, trail impacts and management, children and nature, trail tourism, trail maintenance

Inngang

Les med dette i tankane: Skrivaren er prega av oppveksten på garden i skogkanten i indre Telemark. Eg var mykje i skogen, men me dreiv ikkje med ‘friluftsliv’. Me leika «gøymi», cowboy og indianar, bygde barhytter, lærde oss fuglar og planter, samla på fugleegg. Det var mange stiar og grasgrodde vegar i skogane, men som ungar i leik var me lite avhengige av dei. I ettertid står dei likevel fram som lokale trivselslinjer, for han som meiner å vere fødd ein generasjon for seint – minst. Desse linene fortalde historiesnuttar om utmarksbruk og tidlegare tider. Dei eldre kunne forklare og fortelje. Om dette er nostalgi, interesse, preging eller berre å høyre til, spelar inga rolle for meg – det berre er der. Men det kan spele ei rolle for deg, som lesar og tolkar. Eg flytte frå bygda, studerte naturforvaltning og har forska ein god mannsalder på friluftsliv.

Det er inspirasjon i forfattar Einar Øklands programerklæring: «Å skrive godt er å trenge seg gjennom alt ein veit, fram mot det ukjende. Ein kan ikkje vite før ein veit» (Grepstad, O. 2020).

Kva er ein sti?

Far min – fødd i 1920 og etter kvart bonde på den vesle heimegarden – snakka om «dei gode vegjine på heii». På heii ligg dei tre gardsstøylane våre og støylane til 8–9 andre gardar.

Etter bratte Heiberget flatar skoglendet ut. Fyrst kjem ein til Stogebu, seinare til Torsstøyl og lengst inne Herrvasstøylen (figur 1). Alle ligg høgt i skogbandet. Hit drog dei med kyrne kvar sommar og «låg der» gjennom slåttetida. Graset slo dei med stuttljå, frå støyl til støyl og slätte til slätte – innover, turka det helst på bakken, hesja om dei måtte, og bar høyet inn i høybuene. Så henta dei høyet med hest på ettervinteren. Dette livet tok gradvis slutt etter krigen; der heng enno bilete av kong Haakon over sengene. I 1954 vart siste hesten på garden selt, traktoren kjøpt, og eg vart fødd. Då hadde det enno ikkje kome veg (kjerreveg) til heii.

For dette er poenget: Det far min kalla veg, er det som eg og folk flest kallar sti, eller stig. Og den gjekk ikkje berre mellom støylane. «Vegjine»

gjekk i kross og krak mellom støylar, buer, slåtter, fiskevatn – og Dansarberget (som er nett det det høyrest ut som). Og dei som gjekk der, kjende heii ut og inn og trong sjeldan 'vegen' for å finne fram, men den var lettast og tryggast å gange både for folk og fe, for å kome *dit* ein skulle, for å få gjort *det* ein skulle – slik ein hadde gjort i generasjonar. For det var jo det som var poenget; ein gjekk fordi ein hadde ærend. «*Går man de gamle seterveier, kan man oppleve at føttene finner fram av seg selv, at hver stein i terrenget synes å ligge på sin rette plass, formet av tusenvis av fotsteg*» (Steinsland, 2020). Christensen (2002) skriv om *sirklar* (aktivitetsfelt) og *punkt* (stader som folk oppsøker) i landskapet, knytt i hop av *liner* (transportåre – her stiar). I hovudsak var det snakk om trakka råk, lagt slik at ein helst gjekk utanom myrar, gjørmehol og bratte grusrabbar. Det eg kallar veg (= skogsbilveg), kom til heii fyrst på 1970-talet. Då tok ein ikkje opp att støylslivet, men ein hogg skogen og køyrde ut tømmer. Mange støylsvollar og dei fleste «vegar» (les: stiar) var alt då tilgrodde med finnskjegg, bjørkekjerr og endå gran; sjå bileta av Herrvasstøylen (figur 1).

Stiane hadde ein *funksjon*. Dei var eit hjelpemiddel for å kome trygt fram for den som var ukjend, og dei gjorde det lettare å gå, ri eller klyvje – også for den som var godt kjent. Men det kunne sjølvstøtt vere «dårleg standard» også i gamal tid – som det var for Ivar Aasen i 1853. Me er stadig i indre Telemark, og han må kome seg frå Mo til Vinje – aleine til fots. Han skreiv minnediktet *Byrte-heidi* (Aasen, 1976), og byrja det slik: «*Vandt er aa vita / **Vegen** til Vinje: / Grunnen er groen / med gras paa alla sidor; / inkje Gjeitar-gøta / ein Gong te finna! / Kvar i vide Verdi er **Vegen** til Vinje?*» (mi utheving – **veg** var truleg sti).

Aasen kom på *villstrå*. Og ordvalet mitt er ikkje tilfeldig. «*Grunnen er groen med gras paa alla sidor*», skriv han så observant. Når folk, fe eller ville dyr går systematisk same ruta, så slitest plantene bort og stien blir til; ordet *sti* kjem jo av stig eller steg. Men det er ikkje alt planteliv som slitest like fort. Urter og lyng forsvinn fortare enn gras, og det same gjeld andre vegen: Grasvekstar kjem fortare inn att i stibanen enn lyng og urter, når det blir færre steg og stien gror til. Grasartar er nemleg stødige mot trakk (ikkje tilfeldig at det er gras som dominerer på plenen og i parkar). Ordet *villstrå* har minst to tydingar, og i dette tilfellet heng dei i hop: Det er eit utbreidd lokalamn for grasarten finnskjegg (*Nardus stricta*) – det svært



Figur 1. To bilete av Herrvasstøylen, tatt frå same punkt. Øvst 1972 (foto: Kjetil Vistad), nedst 2008 (foto: Oskar Puschman).

nøysame og vanlegaste graset i desse heitraktene i indre Telemark. Finnskjegg invaderer stien ganske fort, og det blir vanskeleg å skilje om det er ein folkesti eller eit dyretrakk som gror til; altså kan ein kome ‘*på villstrå*’ (dvs. ‘*på ville veier*’, ifylgje ordboka). Me spør av og til: Skal du den vegen eller den vegen? Og me meiner ikkje ein fysisk veg til å gå på,

men kva *retning* ein skal. Kanskje var Ivar Aasen forvirra på båe plan når han spør: *Kvar i vide Verdi er Vegen til Vinje?*

Kva har særprega stien, over tid?

Stien var ei kommunikasjonsåre, ei hjelp til å kome fram. I dag – i friluftslivet – er det mest sjølve aktiviteten *på* stien og opphaldet *i naturen* som er poenget, sjeldnare det å kome fram. Det me kallar friluftsliv, blir gjerne delt inn i aktivitetar. Men det er ikkje opplagt at den viktigaste sorteringa i friluftslivet går mellom aktivitetane. Folk har ulike motiv, ulik trivsel og meiningar knytt til friluftslivet sitt, som kan gå på tvers av aktivitetar (Vistad, 1995; Svarstad, 2010). Dette er noko av bakgrunnen for å problematisere ‘stien’ – som eg no er i gang med. Men altså aktivitetane: Med jamne mellomrom (3–4 år) kartlegg SSB kor mange som driv med dei ulike aktivitetane, og kor hyppig (Statistisk Sentralbyrå, 2020). Dei mest utbreidde aktivitetane er *korte gåturar* nær der ein bur; rundt 77 % (2020) av alle vaksne gjer det – ofte eller av og til – og omlag like mange går *kortare turar i skogen eller på fjellet* (79 % i 2020). Turane blir gjort på stiar, turvegar, fortau og andre ferdselsårer. Det er ganske få som på måfå berre «går inn i skogen» (slik eg gjorde som liten) eller «over fjellet» – ein held seg helst til stien eller ruta (Gundersen et al., 2015). Slik sett er stien i nærmiljøet det viktigaste enkelt-tiltaket for friluftslivet. Så enkelt, så billig og så utbreidd – så lenge turmiljøet rundt stien også er attraktivt.

Utbreidd ja, men ingen har vel starta t.d. eit tidsskrift om noko så kvardagsleg, teknologifritt og sensasjonslaust som nærturen og stien? Ein aktivitet som berre dreiar seg om å halde på, og i eit miljø så kjedeleg og livsviktig som nærmiljøet; like trivielt som å skrive om ‘Dørstokken heme’ (Alf Prøysen starta likevel der!). Derimot finst det plenty foreiningar og glansa trykksaker når me kjem til det utstyrs- og prestasjonsbaserte friluftslivet som jakt og fiske, og etterkvart det moderne og actionprega friluftslivet med spekteret av ski, brett og sykklar – under samlemerket ‘Fri flyt’. Og på toppen av dette: sterke kommersielle interesser knytt til utstyr, bra med testosteron og verda som arena. Storokse i siktet er lettare å selje enn stille steg på stien. Kvardagsturen levde lenge sitt usynlege, men livsviktige liv – ein slags friluftslivets sikringskost.

Men det skjer noko utover 2000-talet. 2005 var eit såkalla Friluftslivets år (FÅ), gjennomført av FRIFO (Friluftslivets Fellesorganisasjon, i dag Norsk Friluftsliv), under mottoet «*Friluftsliv for alle – hver dag*», finansiert av Miljøverndepartementet (MD). Ein prioriterte friluftsliv og nærmiljøet. Året etter var eg med og evaluerte gjennomføringa (Vistad et al., 2006). Der fekk me TNS Gallup til å stille nokre spørsmål om FÅ i sitt Natur og miljøbarometer. Kva trudde folk hadde vore hovudfokuset i Friluftslivets år, og kva meinte dei det burde ha vore – nærmiljøet eller fjellet? Førtifire prosent *trudde* det var nærmiljøet, medan 77 % sa at det *burde ha vore* nærmiljøet. Førti prosent *trudde* det var fjellet, berre 17 % meinte det *burde ha vore* fjellet. Eg hugsar éin svara: *Sidan det er Miljøverndepartementet som står bak så var det sikkert fjellet*. Men både det offentlege og organisasjonane retta seg stadig meir mot dagleglivet og nærmiljøet. DNT – sjølve fjellsymbolet innan friluftslivet – hadde starta med Barnas Turlag og si nærmiljøatsing rundt tusenårsskiftet. Stavanger Turistforening var ei drivkraft bak «*52 hverdagsturer i Stavanger*» (Stavanger Turistforening, 2012), opna i 2012, og seinare t.d. Trondhjems Turistforening bak Midtby-runden i Trondheim; båe i tett samarbeid med kommunane. Her hadde ein løyst på den ganske skarpe kvalitets-lina mellom det grå og det grønne – for desse (tur-)vegane knytte i hop både det grå, det grønne og det blå. Og her skil ikkje den praktiske bruken mellom tur og transport – og båe delar er like viktig for folkehelsa. Behovet for kommunal samordning mellom friluftsliv, transport, folkehelse og arealplanlegging er poengtert i ein artikkel om 'nærturen' (Skjeggedal et al., 2019).

Det offentlege

Noreg var tidleg ute med politiske dokument og Stortingsmeldingar om friluftsliv. I 1972–73 kom den såkalla Spesialanalyse om Friluftsliv (Finansdepartementet 1972–73). Alt her vart den stadig gjeldande definisjonen på friluftsliv presentert.¹ Analysen er eit 40 siders dokument om tilstand, utfordringar og behov for å sikre friluftslivet i samfunnet, særleg

1 Friluftsliv er «Opphald og fysisk aktivitet i naturen, i fritida, med tanke på miljøendring og naturoppleving». I tillegg skal aktiviteten vere ikkje-motorisert.

i ei tid med sentralisering, omfattande utbygging i kystsona, hyttfelt, modernisering av skogsdrift og ulik arealbruk i utmarka. Sentralt her er kvaliteten på ulike (nær-, langtur-, ferie-)friluftsområde – når det gjeld naturtilstand og variasjon, avstand frå der folk bur, storleik på området, kor påverka/upåverka det er/bør vere, og åtkomst til områda. Analysen er ei tydeleg prioritering av det **å sikre område, framfor å opparbeide område**. I kapitlet om tilrettelegging legg ein vekt på åtkomst, parkering, ankerpunkt for båt, toalett og tilgang på drikkevatt (+ vedlikehald og vakthald), og tiltak for dei rørslehemma, men *ikkje eitt ord om stien*. Også den gong gjekk me nok mest på stiar, men kanskje dette var så sjølv-sagt at det ikkje vart påtenkt og nemnt?

Statens Friluftsråd (SF) slo alt i 1968 (s. 7) fast at *«turområder bør helst ligge innenfor gangavstand fra boligområder»*, og der *«må det opparbeides stier og løyper som gir alternative turvalg og muliggjør god utnytting av områdets naturgitte kapasitet»*. Denne rapporten var svar på ei bestilling frå Kommunal- og arbeidsdepartementet (KAD) i 1965 om å *«utarbeide et forslag om disponering av grunn til friluftsmål»*. Både SF-rapporten og Spesialanalysen hadde eit tydeleg område-fokus, og bestillinga frå KAD var forankra i frykta for at gode friluftssareal blir mangelvare, særleg by- og tettstadsnært og langs kysten – pga. nedbygging. Behovet var rekna størst på Austlandet og den sørlege kystlina, men SF skulle både vurdere behovet for friluftsområde og lage eit *«forslag om hvilke områder som for fremtiden bør sikres for friluftsmål»*. Vurdert med 2020-briller: Ei radikal bestilling, men også logisk i høve til den politiske uroa på 1960-talet. Det var t.d. i 1965 at byggeforbod i 100-metersbeltet vart innført.² Då hadde det lenge vore protestar mot den omfattande nedbygginga av strandsona. Oslofjorden friluftsråd vart oppretta alt i 1933, nettopp for å demme opp mot nedbygginga. Behovet for friluftslivslova frå 1957 var også i stor grad knytt til denne utviklinga. For det hjelper lite med allemannsrett i utmarka dersom utmarka forsvinn. Alt for 50 år sidan må ein hatt lite tiltru til friluftslivet sitt gjennomslag som samfunnsinteresse i ei prioritering mellom friluftsliv og utbygging. Ein må ha frykta at sjølv utmarka forsvinn i pressområda, særleg langs kysten og by- og tettstadnært, sidan

2 Mellombels strandlov 1965, seinare permanent strandlov i 1971, og så i plan- og bygningslova i 1989.

desse også er så viktige for friluftslivet. Den frykta er like reell i dag. Når klarar ein så stoppe utbygging av nærskogen med friluftsliv og folkehelse som motargument? Eg påstår: Nærskogar i dalbotn i Gudbrandsdalen (der eg bur) er den mest truga naturtypen i dalføret – kva har du å stille opp mot framføring av ny E6 eller etableringa av nytt næringsareal? Nærskogar er friluftsområde, men endå meir er dei næringsareal på vent for ny utvikling og nedbygging – om dei ikkje vert friluftsprioritert gjennom lokal planlegging eller statleg sikra til friluftsmål.

Sti og tiltak – i Noreg og Sverige

Turgåarar flest fylgjer altså stiar og turruter, både i nærmiljø og på langturar (Gundersen et al., 2015). Offisielle turruter skal vere merkte, t.d. DNT-ruter, gjerne med mura vardar (i snaufjellet) og så ein raudmåla T på varden (som ein signatur), på ein stein eller på treleggen – i fjellet. I skogen og ved kysten skal ein bruke blå farge. Andre som merkjer turruter, skal ikkje bruke ‘T’, men eit merke i same fargekodane. I 2019 kom ein revidert versjon av *Merkehåndboka*, som presenterer kva lover og reglar som gjeld, og prinsippa for merking (DNT et al., 2019). Men boka er langt meir enn det. Ho er ein full gjennomgang av arbeidet med å etablere nye turløyper – frå planlegging til gjennomføring, fram til innmelding av ruta til Kartverket. Dette siste er eit krav. Her er også nyttige definisjonar av ulike ferdselsårer: «*Sti er et tydelig, smalt og sammenhengende tråkk i terrenget, som har oppstått gjennom bruk eller aktiv tilrettelegging.*» Denne er det lett å vere einig i. Vidare kjem *Opparbeidd sti* (fast toppdekke, lett framkomeleg), *Turveg* (samanhengande ferdselsåre med jamn og fast toppdekke i minst 1,2 m breidde) og *Led* (ferdselsåre på vatn og over bre). Ei nyttig fire-deling som bør aktiverast i alt arbeid med ferdselsårer – meiner eg.

Det er sjølvsagt ein lang tradisjon for (lokal og ueinsarta) merking av stiar og turruter i landet. For kvar ny utgåve av *Merkehåndboka* har ein nærma seg både ein meir samordna og standardisert mal, og utan å hamne i for rigide og teoretiske føringar – slik det ser ut for meg. DNT (stifta i 1868) held fast på si ganske enkle, årlege ny-merking av vinterløyper, med (lauvtre-)kvistar eller bambus. Også dette er nedfelt i *Merkehåndboka*.

Det skal vere maks 30 m mellom kvistane. Om me går til Sverige, så er merketradisjonen noko meir mekanisert. Her er det ikkje STF (Svenska turistföreningen) som har ansvaret, men Naturvårdsverket. Det er særleg vintermerkinga og felles sommar- og vinterruter som skil seg ut, med ein raudmåla Andreas-kross (liggande X) i toppen av ein permanent (heilårs) merkestolpe – dei kallar symbolet for ‘ledstjärnan’. Og stolpane skal stå med mindre enn 40 meters mellomrom (Naturvårdsverket, 2019). Ambisjonen har heile tida vore – i Noreg og i Sverige – å få folk ut i naturen og gjerne til fjells – for å drive friluftsliv. Det var ikkje å lage kommunikasjonsårer over fjellet, frå aust til vest, sør til nord – for slike fanst alt. Men sjølvstapt vart mange gamle fjellruter merkt opp som turruter når det daglege samferdselsbehovet til fots eller med hest var borte.

På slutten av 1980-talet arbeidde eg med eit forskingsprosjekt i Femundsmarka – inntil svenskegrensa (Vistad, 1995). Mange ytra seg om skilnader mellom norsk og svensk sti-forvaltning. Ein svenske sa t.d. at Andreas-krossane var som ein kvalitetssignatur for gode turområde; nordmenn eg møtte, såg meir på dei som forstyrrende og unødige installasjonar i villmarka. Svenskane tydde også lettare til fysiske tiltak i sjølve stibanen, om dei såg det naudsynt. Der stiane kryssa myr og våtlende, bygde Naturvårdsverket gjerne langsgåande bord-gangar (spånger, på svensk) over myra. I siste rettleiaren sin skriv dei om dette viktige naturverntiltaket, men åtvarar samstundes om det kroniske (og kostbare) vedlikehaldsbehovet (Naturvårdsverket, 2019). På norsk side var slike bordgangar sjeldan på den tida, og med mykje opptrakka blaut svartmyr som resultat. Og slik sundtrakka myr vert breiare og breiare – fordi folk systematisk går utanom gjørma. Noreg har no nærma seg Sverige i bruken av bordgangar. Og det er fagleg semje om at visse fysiske tiltak i sjølve stibanen (som t.d. bordgangar over myr og blauthol) ofte er beste tiltaket for å redusere slitasten – men avhengig av naturtypen (Hagen et al., 2019). I Noreg såg ein lenge på dette som (unødig?) service for friluftslivet, men i dag er det mest rekna som eit naturvern-tiltak. Men grunnen til at det er slitastjedempande, er jo fordi folk ikkje vil bli våte eller gjørmete på beina, difor går dei på bordgangen – service-funksjonen utløyser ein vernegevinst. I 2016 vart det gjort ei brukarundersøking i Femundsmarka, og ein svensk gjest skreiv inn ei befaling til forvaltninga på spørjeskjemaet: «*Spånga,*

för fan!» (Nasjonalparkforvaltar Thyrum, pers. medd.). Og truleg kunne også ein norsk gjest ha uttalt seg slik i dag. Å legge bordgangar i stien over myra møter no stor forståing i norsk nasjonalparkforvaltning og blir meir og meir vanleg. Kanskje dette er i ferd med å bli den nye norske normalen?

Stien som trivsel og stien som funksjon

Naturtypen i norske nærmiljø er i hovudsak skog – og ofte barskog. Altså går stiane for nærturen mest i skog. Kva kjenneteiknar ein triveleg sti og eit triveleg skogmiljø? Sjølv sagt avhengig av kven ein spør, men det er (eller det var?) også dominerande mønster. Aasetre spurde om føretrekte miljøkvalitetar blant turgåarar i Oslo og Skien alt tidleg på 1990-talet, og det å «gå på en enkel skogsti» kom klart best ut; omlag 70 % sa det var svært positivt (Aasetre, 1995). Seinare vart temaet studert vha. 15 foto av ulike infrastruktur i ulike skogmiljø, som gjekk til eit tilfeldig utval vaksne innbyggjarar på Austlandet og i Trøndelag (Gundersen & Vistad, 2016). Det biletet som var mest populært (snitt på 5,63 av maks. 7), såg slik ut (figur 2):



Figur 2. Det mest føretrekte sti- og skogmiljøet (foto: Vegard Gundersen).

Den enkle og smale trakka stien i ein ganske open og godt vaksen gran-skog, med grøn skogbotn er favoritten. Inga tilrettelegging å sjå her.

Blant dei som kom dårlegast ut, var desse to (figur 3):



Figur 3. Dei to minst føretrekte sti/turveg- og skogmiljøa (foto: Vegard Gundersen).

I det fyrste ser me ein tettare skog, med lite vegetasjon i skogbotn og ein bordgang til å gå på, sikkert fordi skogbotn er fuktig og lett blir gjørmete og opptrakka av ferdsl (snittskåre 3,63). Slik plankelegging er, som sagt, eit

vanleg tiltak for å skjerme rå mark mot slitasje. Det er mykje brukt i verneområde. Miljøet i det andre biletet liknar meir på ein park eller ein allé, med brei, rettlina og oppgrusa vegbane (snittskåre 3,78). Båe har tydeleg preg av tiltak og opparbeiding. Me veit jo ikkje kva som slår mest positivt/negativt ut på preferansen – infrastrukturen eller skogmiljøet. Men samspelet sti–miljø er jo udiskutabelt; å splitte dei to blir mest teoretisk, så lenge me snakkar om *trivsel og oppleving*. Bischoff har kalla avhandlinga si «*Mellom meg og det andre finns det stier*» – altså stien som bindeledd til 'miljøet' rundt (Bischoff, 2012). Ho konkluderer med at «*tilretteleggingen av turstier har en grunnleggende betydning for menneskers opplevelser og forståelse av naturen. Stien utgjør i seg selv en fortolkning av landskapet, og den gir tydelige føringer for turgårens fortolkninger av det samme landskapet*». Men når stien blir verkemiddel for å nå viktige samfunns mål som naturvern eller folkehelse, når visse prioriterte *stifunksjonar* trumfar individuell trivsel, så stiller det seg fort annleis. Kor langt må ein akseptere at det kollektive overstyrer, eller overser, individuell trivsel og meir «sjølsagte» fellesgode? I den same skog-sti-preferanse-artikkelen viser me nemleg også teljardata på kva type stiar / turvegar som blir mest brukt (Gundersen & Vistad, 2015). Og funna er som ein motsats til preferansen, men på eit logisk og forventa vis. Dei bynære og lett tilgjengelege stiane, som er breie, med plass til både hjul og fot, og har kapasitet til mykje folk, er sjølsagt dei mest brukte. Slik sett har stiforvaltninga tilpassa seg det lokale (mengde-)behovet – og med folkehelse i tankane er dette rein logikk. Den mest føretrekte (og smale, trakka) stien har liten kapasitet og er dårleg tilpassa farkostar med hjul (med unntak av dyktige stisyklistar). Sjølsagt treng me universelt utforma turvegar, og særleg der det bur mykje folk.

Så må kanskje trivselssøkjaren 'langt nord i skogen' for å finne god-stien sin, eller trakke seg sin eigen? Men poenget er ikkje berre turgåarens trivsel; eg starta denne artikkelen med meg sjølv som liten, den gong eg leika i heimeskogen og var lite avhengig av stien – og lite avhengig av dei vaksne. På 80-talet fekk eg eigne ungar, og familien var på tur i skogen. Å fylgje ein enkel, trakka sti var stas for ungene, å gå på grusveg var kjedeleg. Og sjølsagt var det det; grusvegen baud ikkje ein unge noko anna enn grus. Stien derimot baud på trerøter å hoppe over, 'knerten-pinnar' å ta med heim, kvilesteinar, ein sving gjennom ei skjørtegran, over ein kneik, vasse ein

siklebekk – då blir tur å likne med leik – sjå også Skar et al., (2016). Eg vart oppglødd og skisserte prosjektideen: «*Jeg gikk en tur på stien – Om stien som middel og tilstand*», inspirert av egne ungar, ein tidleg NINA-rapport som sa at turgåarar føretrekkjer ein enkel skogsti (Aasetre, 1995) – og av Christian Norberg-Schulz (1991, s. 22: «*Hvis vi vil, kan vi følge stien ... Den har ikke noe mål, slik som veien, men er en tilstand som lar oss glemme hvor vi kommer fra og hvor vi skal*»). Det kom ikkje til eit prosjekt, men poenget er dette: Eg har mine tvil om den breie, grusa turvegen kan vekkje naturinteresse hjå ungar. Den enkle trakka stien (og skogen!) trengst, også der folk bur! Dette har Bischoff fått godt fram i doktorgraden sin, og i fleire av sine essay om stien før denne (Bischoff, 2012; 2006).

Folkehelse

«*Det overordnede målet med Turskiltprosjektet har vært å fremme folkehelse ved å få flere folk ut på tur der de bor og oppholder seg, gjennom informasjon, skilting og merking. Det har også vært et delmål å bidra til økt og trygg friluftsfærdsel i folks nærmiljø*» (Gjensidigestiftelsen, 2019). Og NINA har testa hovudhypotesen for prosjektet, nemleg at skilting og merking av eksisterande turruter (som var premissen for turskiltprosjektet) får fleire ut på tur (Vistad et al., 2018). Og hypotesen stemmer! Noko av grunnen er at skilting/merking får folk til kjenne seg trygge på kvar dei er, kvar stien går og at dei trygt finn heim att. Ivar Aasen-tilstanden (*Kvar i vide Verdi er Vegen til Vinje?*) kan melde seg også i eige heimemiljø – om ein er nyinnflytt eller utrygg i nærskogen. I løpet av 5–6 år vart 37 609 km turruter merkt og 70 961 turskilt sett opp – ein nasjonal dugnad (nær 106 000 dugnadstimar) hjelpt fram av 91,2 millionar kroner frå fylkeskommunane og Gjensidigestiftelsen. Og arbeidet hadde fagleg stønad, styring og rettleiing frå organisasjonane Norsk Friluftsliv, Friluftsrådenes Landsforbund og Den norske turistforening. Tal frå Helsedirektoratet (Hansen et al., 2015) viser at berre kvar tredje vaksne i landet når minstemålet for fysisk aktivitet i veka (som er 150 minutt moderat aktivitet – t.d. det å gå tur). Og friluftsfolket har truleg rett i at få helsetiltak er billigare enn å stimulere folk ut på tur. Og om ein dessutan lykkast, at stimuleringa får folk ut, så er vel samfunnsøkonomien udiskutabel?

Friluftsliv og naturforvaltning

Eg har forska på naturbruk og utmark meir enn ein mannsalder. Mykje av innsatsen har retta seg mot friluftsliv og offentleg naturforvaltning – ikkje minst i fjellet. Nærmiljøet kom seinare. Og kanskje vart flest prosjekt knytt til fjellet, fordi det moderne (og «sær-norske») friluftslivet vakna i den nasjonalromantiske norske fjellheimen?³ Og det moderne naturvernet og nasjonalparkane like så: Der tek fyrste (og andre) kapittel for seg fjellet, men ikkje før hundre år seinare. Dei fyrste offentlege utgreiingane om det ‘klassiske naturvernet’ kom på 1960-talet.⁴ Også her lurar nasjonalromantikken. I naturvernlova av 1970 var det ikkje økologi og naturmangfald som skulle gje oss nasjonalparkar, men «å bevare større urørte eller i det vesentlige urørte eller egenartede eller vakre naturområder ... på statens grunn ...» (§ 3), ikkje minst av vitskapelege grunnar. Kanskje tenkte ein på desse som referanseområde? Og allemannsretten skulle gjelde: Ferdsel utan motor var lovleg, men friluftsliv var ikkje ein del av verneformålet. Ein kunne uansett vere trygg for friluftslivet. Desse områda var alt i bruk og skulle brukast vidare – det var berre spørsmål om måten. Områda var altså ikkje *urørte*, men naturverninspektør Kristen Krogh og hans samtidige og medansvarlege gav ikkje rom for bilvegar, private hytter og moderne konstruksjonar innanfor vernegrensene (Naturvernrådet, 1964). Men t.d. gamle ferdselsårer, steinbruer, støylar, fangstgroper, fiske- og tilsynsbuer vart nok meir sett som kulturminne enn som påverknad. DNT hadde alt sine løyper og hytter i fleire av desse fjella. Den gong var dette først og fremst byfolkets friluftsliv, medan andre fjell var mest merkte av husdyr, hausting og fangst, eller om ein vil, bygdefolkets brukshistorie. Naturvernlova slo fast at nasjonalparkar i prinsippet skulle leggest på statsallmenning, og der galdt allmenningsrettar forankra i fjellova (frå 1920), og med røter tilbake til mellomalderen, Magnus Lagabøtes landslov (1274) og dei endå eldre landskapslovene (Stang, 2004). Seinare kom fjellova av 1975, som enno står ved lag, men nyleg vart det lagt fram ein NOU (2018) om ei ny fjellov. Sjølvsaft måtte

3 Jf. stiftinga av DNT i 1868.

4 Me kunne også starta før, men forhistoria blir for lang. Rondane var fyrste norske nasjonalparken i 1962.

ferdsel aksepterast, men oftast avgrensa til den som var forankra i allemannsrettane og friluftsløva frå 1957.

Stien var viktig for nær sagt all fjellbruk og difor også viktig i naturforvaltninga – som inngang til å forvalte bruken og brukarane, ved behov (sjå t.d. Kling, 2019). Å forvalte natur er jo mest å forvalte folk! Men verneideologien endra og utvikla seg, og det ‘urørte’ og særleg det ‘vakre’ er no meir borte – formelt sett. I 2009 fekk me den ‘moderne naturvernlova’, naturmangfaldlova. Der heiter det i § 35: *«Som nasjonalpark kan vernes større naturområder som inneholder særegne eller representative økosystemer eller landskap og som er uten tyngre naturinngrep. I nasjonalparker skal ingen varig påvirkning av naturmiljø eller kulturminner finne sted, med mindre slik påvirkning er en forutsetning for å ivareta verneformålet. Forskriften skal verne landskapet med planter, dyr, geologiske forekomster og kulturminner mot utbygging, anlegg, forurensning og annen aktivitet som kan skade formålet med vernet, og sikre en uforstyrret opplevelse av naturen. Ferdsel til fots i samsvar med friluftsløvens regler er tillatt.»*

Og nasjonalparkane har blitt større – ikkje minst fordi det vart viktigare å verne natur mot ny utbygging enn å hegne om små ‘villmarksområde’ der det knapt var merke etter øksehogg. Dei ulike forslags- og vernefasane i Femundsmarka kan illustrere dette. Det gjekk frå ein liten ‘urørt’ trekant mellom Grøtåa, Røa og riksgrensa (*«som lenge har vært betraktet som fredet»* (Naturvernrådet, 1964), rett utanfor Circumferensen – Røros Kobberverks privilegieområde frå 1646), til det utvida forslaget med Grøtådalen og øvre Røa, på 1960-talet på 140 km² (rett nok med hogstspor!), via fredinga i 1971 på 345 km², til siste utvidinga i 2003 til 573 km² som omfattar det meste mellom Femunden og svenskegrensa, mellom Feragen-Viglen i nord og Elgå-Valdalen i sør. Og her i sør kom altså kravet: *‘Spånga, för fan!’* i 2016. Om svensken i 2016 helst ville gå tørrskodd, eller hadde omtanke for myra, veit me ikkje. Men poenget er at ‘spånger’ er eit viktig verkemiddel for å ta vare på naturen, og då kan ein også kompromisse med prinsippet mot fysiske tiltak: *«I nasjonalparker skal ingen varig påvirkning av naturmiljø eller kulturminner finne sted, med mindre slik påvirkning er en forutsetning for å ivareta verneformålet»* (sjå ovanfor).

I fleire år no har NINA arbeidd med å utvikle ein metodikk for vurdere kor sårbare ferdselslokalitetar i ulike naturtypar er for påverknad frå ferdsel, og laga ei handbok (Hagen et al., 2019). I denne føreslår me også tiltak for å stoppe eller redusere uønskt påverknad. For å ikkje uroe dyreliv er tiltaket gjerne å omdirigere folk vekk frå det me kallar den ‘sensitive eininga’ (t.d. hekkeområde, beiteområde), t.d. å legge om stien. Sjølv om allemannsretten gjeld, så har ein høve til å forby ferdsel i ein nasjonalpark dersom viktige naturkvalitetar er trua. Dette er visstnok berre gjort ein gong (for å skjerme eit kartfesta rein-kalvingsområde på Hardangervidda, for perioden 25. april til 31. mai) – og det ferdselsforbodet er seinare oppheva.⁵ Det sit altså langt inne å «tukle med» ferdselsretten. For å redusere slitasje og erosjon på bakke og vegetasjon er tiltaket ofte å forsterke den ‘sensitive eininga’ (t.d. myr, blauthol), dvs. sjølv stibanen – med steinsetjing eller plankelegging som det vanlegaste. Men har me no kome i ein fase der stiforsterkings-tiltak skjer på autopilot i norsk nasjonalparkforvaltning? Den same paragrafen (§ 35) seier at «*Ferdsel til fots i samsvar med friluftslovens regler er tillatt*». Dette er jamgodt med å seie at ein viss påverknad må ein akseptere, og det å legge bordgangar eller stein i stien er også ein påverknad, som kanskje ikkje er spesielt attraktiv, og som attpåtill krev vedlikehald. I Sverige åtvarar som sagt Naturvårdsverket mot den store kostnaden og vedlikehaldsbehovet ved omfattande stokklegging, og dei har lang erfaring (Naturvårdsverket, 2019). Ein amerikansk forvaltningsmodell har det treffande namnet *LAC (Limits of acceptable change)*, sjå Stankey et al. (1985). Kjernesporalet er kor mykje av ulik påverknad og endring me vil tole, t.d. frå uunngåeleg trakk, før me set i verk tiltak? Når naturforholda ligg til rette, er det gjerne betre å legge om stien – inn på meir robust mark. Om det blir gjort godt, så er tiltaket både attraktivt og vedlikehaldsfritt. Temaet ‘påverknad og (mot-)tiltak’ er særleg aktuelt no når alle store verneområde skal lage sin eigen besøksstrategi, utan å svekke vernekvalitetane.

5 Sjå Forskrift for Hardangervidda nasjonalpark av 6. juni 1997 (4.5.1, pkt. c), jamført med dagens forskrift.

Stein

I dag gjev vel ‘steinsette stiar’ mest assosiasjon til sherpastiar – altså stiar bygde eller restaurerte av sherpaer, i sherpatradisjon. Om eigna lokal stein finst, så brukar dei den, og dei arbeider i hovudsak med handmakt og spett. Når steinarbeidet er godt utført, trengst det lite vedlikehald. Ofte er desse stiane kalla ‘sherpatrappar’, fordi mange av dei er nettopp det: steintrapper. Stien opp frå Gjendesheim mot Besseggen var blant dei fyrste (frå 2005 og framover) som fekk trappetrin og steinsetjing. Formålet var blant anna å kanalisere ferdselen, drenere vekk vatn og redusere erosjon, kombinert med revegetering av ‘villstiar’, altså eit tydeleg miljøtiltak på ein mykje brukt sti som fører inn i Jotunheimen nasjonalpark. Andre stader blir sherpa-kompetansen brukt til å restaurere gamle murar og vegar. I t.d. Mørkridsdalen landskapsvernområde (inn mot Breheimen nasjonalpark) finst det gamle mura bufarsvegar. Her lyfter forvaltninga fram at restaurering ikkje skal gjerast på sherpa-måten – fordi dette er kulturminne som krev vedlikehald i ein lokal steinbygger-tradisjon (Evju et al., (2018)). Det er sjølv sagt mange slike bygde/mura historiske vegar (stiar) rundt om i landet som krev steinarbeid i ulike tradisjonar. I statsbudsjettet for 2019 kom det ei lita nasjonal «satsing» (1,17 millionar) på Historiske vandretrær – som eit samarbeid mellom DNT og Riksantikvaren.

Hausten 2019 skreiv redaktøren i Fjell og Vidde (medlemsbladet til DNT) at det no er omlag 300 sherpatrappar i Noreg (Kolderup, 2019). Og dette er ikkje berre for restaurering, slitasjedemping og naturvern. Sherpastiar har vorte ein attraksjon i seg sjølv. Og då er ei ny drivkraft på plass, for no vil «alle» ha ein sherpasti. Ofte er dette trapper til eit utsiktspunkt eller ein spesifikk attraksjon. Det er legitimt å trekkje til seg gjester – turistnæring dreiar seg jo om det. Og det er ein mjuk overgang frå friluftsliv til turisme – merk namnet Den norske **turist**forening. Mang ein distriktskommune har eit håp om at turisme skal gje nye arbeidsplassar og inntekter. Artikkelen til Kolderup hadde overskrifta: «*Vi trenger stibygger*», men han åtvarar samstundes mot tendensen av i dag: «... på et tidspunkt er det nok steintrapper i norske fjell». Men altså «stibygger», det treng me. Argumentet hans er at visse stiar både treng å byggjast og vedlikehaldast (der det er mykje bruk og mykje slitasje) og me manglar profesjonen ‘stibyggar’.

Men stibyggarar (i moderne forstand) har jo vore *på banen* ei stund (i bokstavleg forstand); kanskje ikkje fordi dei har vore så kvalifiserte, men fordi dei har ønskje og behov. Og av og til byggjer dei faktisk ‘banar’. Me snakkar om sti- og terrengsyklistar, og særleg dei som driv med utforsykling. Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) har gjeve ut ei stibyggarhandbok (NOTS, 2017). Den er praktisk retta, med alt frå kontakt med grunneigar og kommune til lineføring i terreng, innfestingsteknikk av plankar og rundstokk, steinsetjing og tørrmuring. Handboka byggjer på opparbeidde handverkserfaringar og kunnskap om god lineføring – både for syklisten og for å dempe vassgraving og erosjon. Ambisjonen til NOTS er ikkje primært å bygge sti for sine syklistar, men å reparere slitasje, forhindre ny slitasje og dempe tendensane til konflikt med andre brukargrupper. NOTS er imot tanken om egne sykkelstiar. Dei vil at ulike brukargrupper delar dei same stiane, og at allemannsrettane (og -pliktene) skal gjelde (slik dei gjer i dag); «... *et ... unntak kan være fartsfylte utforetapper*» (s. 8).

Dei fleste vinterdestinasjonar (alpinanlegg) har i dag eigne sykkeløyper, ikkje minst utforløyper. Dette kan vere inngangen til heilårsdrift og utvida aktivitet, men det krev besøksvolum. Det overordna er at ein kan bygge nye attraksjonar forankra i stien, retta mot bestemte brukargrupper, for å utvikle ny næring, eller forlenge brukssesongen. ‘Sykling i naturen’ var ein tydeleg vekstaktivitet på 1990- og tidleg 2000-talet (Odden, 2008). Men dette har flata ut. Tal frå SSB (2017) viser at 35 % sykla i naturen i løpet av siste året; det var ein liten nedgang frå 2011 (42 %) og 2014 (40 %). Ein del av dei som sykla i naturen, sykla *på sti eller i terrenget* (fyrste gong målt av SSB i 2001). Denne gruppa låg ganske stabilt fram til 2007-målinga (8 %) og fekk eit solid oppsving til 2011 (25 %). Etter den tid har det igjen vore stabilt; 24 % i 2014 og 23 % i 2017.⁶ I alt sykla 16 % 1–10 turar i året, og dei siste 7 % 11 eller fleire turar i 2017.

No skal ei offisiell norsk stibyggarutdanning i gang, som del av det europeiske Erasmus+ programmet (DIRTT – «*Developing Inter-European Resources for Trail builder Training*»)? Det er eit samarbeid

6 Min eigen analyse av Levekårsundersøkinga 2017, med løyve frå NSD, sidan dette ikkje er publisert av SSB.

7 <https://diku.no/aktuelt/verdens-foerste-sykelsti-utdanning#>

mellom fleire aktørar, både offentlege og frivillige, m.a. det norske Opplysningskontoret for Terrengsykling. Seks europeiske land er med, og initiativet kjem frå sykkelmiljøet i Europa. Ambisjonen skal også vere å få ei meir berekraftig skjøtting av stiar generelt i landet.

Det offentlege - og politiske føringar

For 10–20 år sidan snakka og skreiv entusiastar og forskarar om det store helsepotensialet i (særleg) nær-friluftslivet, om kor billig det er å førebyggje og dyrt å reparere, om kor lite det offentlege investerer i friluftslivet, om kor viktig infrastrukturen 'sti' er (Breivik & Rafoss, 2012), men at stiane og utmarka gror til (sjå figur 1, og Slapgard (2010)). Og me klaga over politikarar som ikkje «forstod» potensialet, og at vår opphaussa allemannsrett kanskje var ei sovepute (Vistad, 2010). Alt dette er stadig gyldig, og likevel har det skjedd vesentlege endringar. Ein nasjonal *Handlingsplan* og ein *Strategi* frå 2013 peika ut ei retning og (tilsynelatande?) ein politisk vilje til satsing (Miljøverndepartementet, 2013a; 2013b). I *Handlingsplanen for statleg sikring* grip ein «tilbake til» (mi tolking!) budskapet i Spesialanalysen frå 1972–73 (Finansdepartementet 1972–73): Ein vil generere mest mogleg friluftslivsaktivitet og satse sterkare på byar og tettstader. Då må ein av og til kunne sikre nykjel-område ved hjelp av statleg sikring, når nedbygginga har gått for langt og på kostnad av friluftslivet. Ved behov må områda også gjerast attraktive for friluftsliv vha. tilrettelegging. Alle eksisterande statleg sikra friluftslivsområde må oppgraderast med «*grunnleggende tilrettelegging*». Men kunnskapen om behovet er for liten, og arbeidet med kommunal kartlegging og verdsettjing av friluftslivsområde må fortsetje (Miljødirektoratet, 2013). I *Strategien* er hovudmålet å auke talet aktive som driv friluftsliv i og ved byar og tettstader. Og ein er tydeleg på ein romsleg definisjon av friluftsliv, av friluft, og av naturoppleving: Grøne omgjevnader i byar og tettstader gjev naturoppleving! Den raud-grøne regjeringa ville sikre friluftsområde (særleg by og tettstadsnært), auke sektorsamarbeidet for å etablere ferdssårer og løyopenett, auke tilskotssatsane (spelemiddel) for turvegar, stiar og løyper, satse på kulturminne som motivasjonsfaktor, og stimulere til skilting og merking.

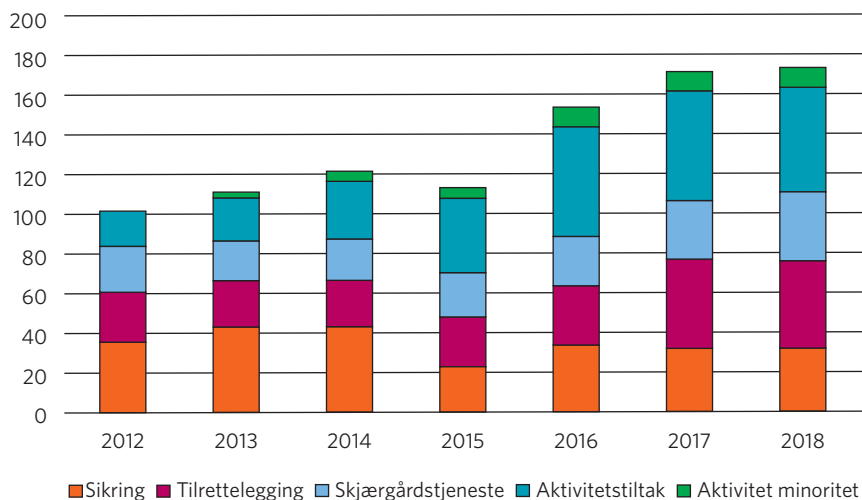
Så: ny regjering og ny stortingsmelding om friluftsliv (Meld. St. 18 (2015–2016)). Her er det viktigaste grepet: Å forenkle friluftslivslovverket, la alle ikkje-motoriserte utmarksaktivitetar få eit generelt ferdselsløyve, og «stimulere til tilrettelegging og informasjon som konfliktreduserende tiltak, fremfor strengere reguleringer som avgrensar allemannsretten». Det generelle ferdselsløyvet skulle gjelde kiting, klatring, bruk av rulleski, paragliding og betre høve til å sykle i utmark. Grønstruktursplanar for byar og tettstader er prioritert og generelt verdiskaping basert på natur- og kulturarven. Vidare vil ein fjerne restriksjonar på sykling og riding i nasjonalparkar og i landskapsvernområde (på eksisterande vegar, stiar og køyrespor). Same året (2015) vart også Merkevarerstrategien for nasjonalparkar lansert og ambisjonen om at kvar nasjonalpark skulle utarbeide sin Besøksstrategi innan 2020 (Miljødirektoratet, 2015).

Regjeringa realiserte no «Handlingsplan for friluftsliv» med ei lang tiltakspakke (Klima og miljødepartementet, 2018). Her vart det lagt opp til at ordninga med sikring av friluftsområde skulle vurderast, for å finne ut om dette «er den mest hensiktsmessige måten for staten til å bidra til ivaretagelse og utvikling av friluftslivsområder». Ordninga er omtalt slik: «En kommune eller et interkommunalt friluftsråd kan søke staten om økonomisk støtte til å sikre området for allmennhetens friluftsliv. Området kan være eid av det offentlige eller private».⁸ Sikringa kan skje gjennom kjøp eller bruksavtale. Ordninga kom i 1958, og så langt er omlag 2000 område sikra. I Handlingsplanen stilte ein spørsmålet: Skulle ordninga vere som før, endrast eller avviklast? Det vart sett ned ei ekstern arbeidsgruppe med representantar frå kommunar, fylkeskommune, DNT og friluftsråd. Grappa meinte ordninga måtte vidareførast, og forslaget vart innlemma i statsbudsjettet for 2020 (s. 95).⁹ Handlingsplanen vidarefører elles forslaga om å endre friluftslivslova, og forslaga om utvida bruk av nasjonalparkane (sykkel, hest). Relevant for stiar og ferdselsårer er særleg at ein i 2019 starta eit fleirårig prosjekt med planlegging, opparbeiding, skilting og merking av turstiar i kommunane. Miljødirektoratet har laga ein eigen rettleiar for dette arbeidet (Miljødirektoratet, 2019). Og dette

8 www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/friluftsliv/statlig-sikrede-friluftslivsomrader/

9 KLD Prop. 1 S (2019–2020). Proposisjon til Stortinget.

sitatet frå Handlingplanen (s. 17) må jo få applaus, i alle fall frå meg: «Tiltaket skal bidra til at den enkleste og vanligste form for friluftsliv, vandring i grøntområder og naturomgivelser, blir lett tilgjengelig for alle grupper i befolkningen. Tiltaket skal legge til rette for å kombinere turgåing og gåing som ledd i daglige gjøremål.» Alle kommunar og fylkeskommunar blir oppmoda om å lage eller revidere sti- og løypeplanar, og ein vil stø opp om «etablering av stier, turløyper og turveger. Turveger skal som utgangspunkt være tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne». Som innleing til tiltakslista i kapittel 3 har Handlingsplanen denne føringa: «Det er viktig med fysisk tilrettelegging for friluftsliv, men graden av tilrettelegging må differensieres.» Nettopp! Dei økonomiske rammene for KLDs friluftsarbeid har ikkje auka radikalt over åra. Norsk Friluftsliv skriv at omlag 3 % av KLDs årsbudsjett går til friluftslivsfeltet.¹⁰ Konkrete og tidsavgrensa tiltaksforslag i budsjetta er oftast fylgt opp økonomisk. Av figur 4 ser vi ei fordelingsendring, som kanskje er politisk forankra og knytt til regjeringsskiftet i 2013/14? Solberg-regjeringa har gjeve mindre til sikring av område (arealtiltak) og meir til aktivitetstiltak og tilrettelegging enn Stoltenberg-regjeringa før.



Figur 4. Samanstilling av KLDs budsjett for friluftsliv-området 2012–2018 (Friluftsrådenes Landsforbund, 2019).

¹⁰ <https://norskfriluftsliv.no/>

Friluftsansisasjonane, særleg FL og NF (Norsk Friluftsliv – paraply-organisasjon for 17 medlemsorganisasjonar) har stått bak, stått på og også vore sterkt involvert med innspel til og ikkje minst gjennomføring av friluftspolitikkk – ofte for det enkle og nære friluftslivet. Dei frivillige og deira organisasjonsapparat er på mange måtar avgjerande for å få mykje ut av lite middel, og ikkje minst for å få mykje gjort også utan offentleg stønad (Thorén et al., 2016). Slik har det vore, og slik vil det bli. I 2015 arrangerte DNT og FL (Friluftsrådenes Landsforbund) ein todagars STI-konferanse på Fornebu. Kan stien ha sterk nok appell til ein heil konferanse? Det hadde stien, og 210 deltok. Så kom ein ny STI-konferanse i 2017 på Hamar (med 230) og 2019 i Bergen (med 285). Desse åra vart det omtalte Turskiltprosjektet gjennomført, med organisasjonane som heilt sentrale – både i organisering (DNT) og lokal gjennomføring. Sluttrapporten for dette prosjektet vart lagt fram på siste STI-konferansen (Gjensidigestiftelsen, 2019). Stien er verkeleg «oppdaga»!

Kva så?

Mykje godt og viktig arbeid er i gang. Medgangstider treng kritiske spørsmål. Kva er dei store mønster, kva er tendensar og trendar, kva er drivkrefte, og er det behov for varsko-rop? Sjølv om ein no kartlegg og verdset friluftsområde i kommunane, så ser eg ein tendens til meir (politisk) merksemd mot bygging av god infrastruktur enn mot sikring av viktige friluftareal. Ein bryt (heldigvis) ned grensa mellom grøne og grå område, og slik sett mellom nærfriluftsliv og transport, men kan dette også undergrave verdien av å sikre gode, grøne natur- og friluftsområde i nærmiljøet? Me har t.d. aldri greidd å stoppe nedbygginga av strandsona, sjølv om byggeforbodet har eksistert i meir enn 50 år. Då er det vel berre god og eintydig infrastruktur som står att som verkemiddel for å sikre ålmenn tilgang til å ferdast langs (den smale ubygde) strandkanten? (Vistad et al., 2013).

Vi veit at folk flest set mest pris på den enkle trakka stien i vaksen open skog. Men om ein tenkjer funksjon for dei mange, så trengs det gjerne både opparbeidd sti og turveg (jf. *Merkehåndboka* si inndeling)! Kanskje er det å gjere stien til eit «byggeprosjekt» noko som lyfter den lokale statusen til det turområdet som stien går gjennom? Kanskje det blir vanskelegare

å ta hundremeterskogen til industriområde eller parkeringsplass når stiane er universelt utforma, merkte og skilta, digitaliserte og tilgjengelege i Kartverkets turstibase, når blauthøla er plankelagt, og når kommunen offisielt har identifisert skogen som eit verdifullt friluftsområde – sjølv om den ikkje er statleg sikra eller plan-regulert som friluftslivsområde?

Og drivkreftene er langt fleire: Om ein vil etablere noko nytt, må gjerne preferansestien vike for funksjonstien, for å få økonomisk stønad. I folkehelsas namn er nok volum overordna individuell trivsel. Sterke kommersielle krefter pressar på, både næringsaktørar og utstyrsprodusentar. Med referanse til det som skjedde med utstyrs- og aktivitetsspekteret i og rundt alpinbakkane for nokre tiår sidan, ser me no parallellar med sykkel-spekteret og sykling (Odden, 2008). Stadig nyutvikla sykkeltypar gjer det både mogleg, spennande og artig, for den dyktige, å sykle ned bratte stiar – gjerne med merkelapp 'ekstremспорт'. Lokale produktutviklarar vil supplere det ekstreme, byggje enklare downhill-trasear (frå vanskegrad svart og raudt, til blått?) slik at fleire vågar seg utfor – då blir det volum, som må til for å forsvare opne heisar i sommarsesongen!?

Det offentlege er sjølvsgat pådrivar for produktutvikling, ikkje minst i såkalla næringsvake strøk. Prosjektet «Naturarven (og kulturarven) som verdiskaper» stimulerer attraksjonsbygging både i og utanfor verneområde. *Nasjonale turiststiar* skal vere ikoniske turruter (i praksis ofte opparbeidde med stein eller tre), med høge besøkstal, fram til spektakulære naturattraksjonar. Og nasjonalparkane i seg sjølve er gjort til merkevare for reiselivet, og lokale besøksstrategiar vil stimulere tiltak rundt innfallsportar og stiar. Der det er sårbart, tilrår me gjerne stiforsterking med bordgangar eller steinsetjing, og dei same verkemidla tyr me til når bruken blir større enn tenkt. Det er spennande og viktig å fylgje den nye stibyggarutdanninga. Vil den utvikle seg primært til arenabygging for variantar av stisykling, eller vil det også bli arbeidsplassar for nøkternt vedlikehald av eksisterande stiar?

Byggjer eg ein konspirasjonsteori her, eller ser me ein variant av at «det beste er det godes fiende»? Som det står i Handlingsplanen for friluftsliv: «*Det er viktig med fysisk tilrettelegging for friluftsliv, men graden av tilrettelegging må differensieres*» (KLD, 2018). Eg ville nok også føye til: Mange stader skal me ikkje tilrettelegge, av omsyn til det mangfaldige og enkle friluftslivet forankra i allemannsretten. Klarar me av og til å stå

imot tiltakspresset, eller er me i ferd med å «byggje» ei ny normal-forståing av 'sti'? Kva blir vårt indre bilete av ein sti – om 10–20 år? Blir det berre område med opparbeidde stiar og turvegar som i framtida vil bli kalla *svært viktige friluftsområde*?¹¹ I så fall har ein gått langt i å utfordre ein heil ferdselskultur, og allemannsretten blir ikkje så viktig lenger? «*Ein kan ikkje vite før ein veit*», men kanskje er stien inne i eit stort hamskifte.

Til så lenge kan me minne om det som skjedde med snø- og skiløyper, for der er hamskiftet utført. I løpet av 50 år har skituren gått gjennom sine fasar, frå 1960–70-talsnormalen med treski i laus nysnø til dagens skirenn i 'Snø'-hallen i Lørenskog, med stabil vintertemperatur og god kunstsno. Dette siste er ikkje den nye normalen. Det er ekstremt og foreløpig unormalt. Som Gudmund Skjeldal skriv om dei ansvarlege: «*Eg veit at denne idrettsklubben meiner det beste for ungane, eg har ikkje lyst til å seia eitt vondt ord om dei*» (Skjeldal, 2020). Men me treng ikkje sjå til denne ekstremvarianten med ski innomhus: Skiløype-normalen har gått ifrå noko me trakka opp, til noko som er oppkøyr med maskin, både bortover og nedover. Dette er ikkje å overdrive.

Litteratur

- Bischoff, A. (2006). Fornemmelse for stien. *Rapport fra konferansen Forskning i friluft 2005*, 108–117.
- Bischoff, A. (2012). *Mellom meg og det andre finns det stier. En avhandling om stier, mennesker og naturopplevelse* [Doktorgradsavhandling]. Universitetet for miljø- og biovitenskap.
- Breivik, G. & Rafoss, T. (2012). *Fysisk aktivitet; omfang, tilrettelegging og sosial ulikhet – en oppdatering og revisjon*. Norges Idrettshøgskole & Høgskolen i Finnmark.
- Christensen, A. L. (2002). *Den norske landskapet. Om landskap og landskapsforståelse i kulturhistorisk perspektiv*. Pax forlag.
- Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge og Friluftsrådernes Landsforbund. (2019). *Merkehåndboka. Tilrettelegging og synliggjøring av turruter*.
- Evju, M., Eide, N. E., Vistad, O. I. & Rød-Eriksen, L. (2018). *Sårbarhetsvurdering av utvalgte lokaliteter i Breheimen nasjonalpark og Mørkridsdalen landskapsvernområde. Stier i innfallsportene Dumdalen, Hødnevollen og Mørkri* (NINA Rapport 1589). Norsk institutt for naturforskning.

11 Sjå dagens kriteriesett i Miljødirektoratet, 2013.

- Friluftsrådernes Landsforbund. (2019). *Årsmelding 2018/2019*. www.friluftsrad.no
- Gjensidigestiftelsen. (2019). *Turskiltprosjektet 2013–2019 Sluttrapport*.
- Grepstad, O. (2020). *Einar Økland. Allkunne*. <https://www.allkunne.no/framside/biografiar/o/einar-okland/111/1325/>
- Gundersen, V., Mehmetoglu, M., Vistad, O. I. & Andersen, O. (2015). Linking visitor motivation with attitude towards management restrictions on use in a national park. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 9, 77–86.
- Gundersen, V. & Vistad, O. I. (2016). Public opinions and use of various types of trails in boreal forest setting. *Forests*, 7 (113), 1–18. <https://doi.org/10.3390/f7060113>
- Hagen, D., Eide, N. E., Evju, M., Gundersen, V., Stokke, B., Vistad, O. I., Rød-Eriksen, L., Olsen, S. L. & Fangel, K. (2019). *Håndbok. Sårbarhetsvurdering av ferdelslokaliteter i verneområder, for vegetasjon og dyreliv* (NINA Temahefte 73). Norsk institutt for naturforskning.
- Hansen, B. H., Anderssen, S. A., Steene-Johannessen, J., Ekelund, U., Nilsen, A. K., Dehli Andersen, I., Dalene, K. E. & Kolle, E. (2015). *Fysisk aktivitet og sedat tid blant voksne og eldre i Norge. Nasjonal kartlegging 2014–2015*. Helsedirektoratet.
- Klima og miljødepartementet. (2018). *Handlingsplan for friluftsliv. Natur som kilde til helse og livskvalitet* (T-1564 B).
- Kolderup, T. S. (2019). Vi trenger stibyggere. Leder. *Fjell og Vidde*, 5.
- Miljødirektoratet. (2013). *Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder* (Veileder M98).
- Miljødirektoratet. (2015). *Veileder for besøksforvaltning i norske verneområder* (Veileder M-415).
- Miljødirektoratet. (2019). *Plan for friluftslivets ferdelsårer* (Veileder M-1292).
- Miljøverndepartementet. (2013a). *Nasjonal handlingsplan for statlig sikring og tilrettelegging av friluftslivsområder* (T-1534).
- Miljøverndepartementet. (2013b). *Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv. En satsing på friluftsliv i hverdagen; 2014–2020* (T-1535).
- Naturvernrådet. (1964). *Innstilling om landsplan for natur- og nasjonalparker i Norge*. Kirke- og undervisningsdepartementet.
- Naturvårdsverket. (2019). *Vägledning om förvaltning av det statliga ledssystemet i fjällen*. www.naturvardsverket.se
- Nordberg-Schulz, C. (1991). *Minnesjord*. Gyldendal.
- NOTS (2017). *Stibyggerhåndbok*. Norsk organisasjon for terrengsykling. Kolofon Forlag.
- NOU 2018: 11. (2018). *Ny fjellov*. Landbruks- og matdepartementet.
- Odden, A. (2008). *Hva skjer med norsk friluftsliv? En studie av utviklingstrekk i norsk friluftsliv 1970–2004* [Doktorgradsavhandling]. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Skar, M., Gundersen, V. & O'Brien, L. (2016). How to engage children with nature: Why not just let them play? *Children's Geographies*, 14 (5), 527–540.

- Skjeggedal, T., Vistad, O. I. & Thoren, K. (2019). Planlegging for nærtur og folkehelse. *Kart og Plan*, 4, 241–257.
- Skjeldal, G. (2020, 8. februar). Eit horehus og ein hall med snø. *NRK*. <https://www.nrk.no/ytring/eit-horehus-og-ein-hall-med-sno-1.14888785>
- Slappgard, S. (2010, august). På attgrodde stiar. *Gudbrandsdølen Dagingen, Debatt*.
- Statistisk Sentralbyrå. (2020). *Idrett og friluftsliv, levekårsundersøkelsen*. <https://www.ssb.no/kultur-og-fritid/statistikker/fritid>
- Stang, C. (2004). *Rettigheter i utmark – i historiske perspektiv*. Landbruksforlaget.
- Stankey, G. H., Cole, D. N., Lucas, R. C., Petersen, M. E. & Frissell, S. S. (1985). *The limits of acceptable change (LAC) system for wilderness planning (Rapport INT-176)*. GTR, Intermountain Forest and Range Experiment Station, USDA Forest Service.
- Statens Friluftsråd. (1968). *Områder for friluftsliv i Norge. 1. Behovet for områder*.
- Stavanger Turistforening. (2012). *Lofta vedet. 52 hverdagsturer i Stavanger*.
- Steinsland, G. (2020, 24. februar). Veienes historie. *Klassekampen*.
- St. meld. nr. 71 (1972–73). *Langtidsprogrammet 1974–1977. Spesialanalyse 6 Friluftsliv. Finansdepartementet*.
- Svarstad, H. (2010). Why hiking? Rationality and reflexivity within three categories of meaning construction. *Journal of Leisure Research*, 42(1), 91–110.
- Thorén, K. H., Skjeggedal, T. & Vistad, O. I. (2016). *Kommunale planer for idrett og fysisk aktivitet. Om spillemidlenes betydning for å etablere turveier og turstier i nærmiljøet* (NINA Kortrapport 26).
- Vistad, O. I. (1995). *I skogen og i skolten – ein analyse av friluftsliv, miljøoppleving, påverknad og forvaltning i Femundsmarka, med jamføringar til Rogen og Långfjället* [Doktorgradsavhandling]. Universitetet i Trondheim.
- Vistad, O. I. (2010, september). Det sjølvsgate friluftslivet. *Gudbrandsdølen Dagingen, Debatt*.
- Vistad, O. I., Tennøy, A., Svarstad, H. & Andersen, O. (2006). *Evaluering av Friluftslivets År 2005* (NINA 170). <https://www.norskfriluftsliv.no/wp-content/uploads/2015/01/NINA-Rapport-170-Evaluering-av-Friluftslivets-r-2005.pdf>
- Vistad, O. I., Skår, M., Wold, L. C. & Mehmetoglu, M. (2013). Balancing public access and privacy in developed coastal zones. Factors influencing attitudes towards potential management options. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 1(3–4), 7–18.
- Vaage, O. F. (2015). *Fritidsaktiviteter 1997–2014. Barn og voksnes idrettsaktiviteter, friluftsliv og kulturaktiviteter. Resultater fra Levekårsundersøkelsene* (Rapporter 2015/25). Statistisk sentralbyrå.
- Aasen, I. (1976). *Skrifter: Eit uval*. Det Norske Samlaget.
- Aasetre, J. (1995). *Friluftsliv i bynære skogområder – en undersøkelse blant turgåere i Skien og Oslo*. Norsk Institutt for Naturforskning.