

Dere ref: 2015/11684

Vår ref:

Miljødirektoratet
post@miljodir.no

Oslo, 4. mars 16

Bruk av el-sykler i utmark

FNF Akershus er paraplyorganisasjon for natur- og friluftslivsorganisasjonene i Akershus. Vårt hovedformål er å ta vare på marka og de grønne lungene i byggesonen og å sørge for at befolkningen har gode muligheter for friluftsliv og fysisk aktivitet i sine nærområder. Vi er også opptatt av syklingens betydning for folkehelse og klima.

Vi støtter derfor i all hovedsak dette høringsforslaget, men er noe kritisk til begrep "opparbeidet sti", som kan misforstås.

Denne høringsuttalelsen støttes også av DNT Oslo og Omegn.

Lovendringen – kort gjennomgang

Mål og rammer

Klima- og miljødepartementets mål med forslaget er å tillate bruk av el-sykler i utmark innenfor visse rammer.

El-syklingen skal kun være tillatt på veger og opparbeidete stier (turveier med toppdekke av grus) i utmarka. Her er Marka og verneområder inkludert.

El-sykkelen skal følge kjøretøysforskriftens definisjon av sykkel og ikke gå fortere enn 25 km/t (forutsatt at en hjelper til med pedalene). Maksimal hastighet når pedalene ikke trækkes rundt skal være 6 km/t og den maksimale effekten skal være 0,25 kW (0,34 hk).

El-sykler med større motorer klassifiseres som moped i henhold til forskriften. FNF Akershus støtter alle disse punktene.

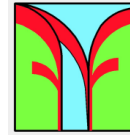
Følgende endringer i lover og forskrifter foreslås:

a) Ny paragraf til Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og vassdrag

Motorferdselloven definerer i dag el-sykkel som motorisert kjøretøy og forbyr derfor bruk av el-sykkel i utmark, dvs. på stier, turveier, grøntdrag osv. Unntaket er el-sykling på skogsbilveiene.

Direktoratet foreslår derfor en ny paragraf (§ 2a) som gjør det lovlig å sykle med el-sykkel i utmark: "Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark."

I det følgende ledd sikrer direktoratet kommunene en mulighet til å forby el-sykling på utvalgte turveger og skogsbilveger: "Kommunen kan i forskrift bestemme at ferdsel som nevnt i første ledd likevel ikke skal være tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte stier og veger."



Til slutt slås det fast at denne lovendringen også skal gjelde innenfor markagrensa: "Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven)."

FNF Akershus støtter tilføyselsen av paragraf 2a til forskriften.

b) Nytt ledd til markaloven § 10

Markaloven har i dag et generelt forbud mot bruk av el-sykler. Direktoratet foreslår derfor å føye til et nytt 6. ledd i markaloven § 10 (Regler for motorisert og annen ferdsel):

"Departementet kan ved forskrift tillate motorferdsel med kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel. Forskriften kan gi nærmere regler om bruken av slikt kjøretøy."

FNF Akershus støtter dette nye leddet til Markalovens paragraf 10.

c) Verneområdene

Der verneforskriften forbyr eller regulerer bruk av sykkel, vil disse reguleringene også gjelde for bruk av el-sykkel.

d) Endring i friluftsløven § 4

Direktoratet foreslår at friluftsløven § 4 endres ved at presiseringa «(derunder sykkel med hjelpemotor)» strykes. "Sykkel med hjelpemotor" ble i forarbeidene til friluftsløven definert som knallert og moped.

Forslaget til lovendring innebærer at eier av private veger i marka ikke kan forby bruk av el-sykkel.

FNF Akershus støtter denne endringen i friluftsløvens paragraf 4.

Mulige positive effekter

FNF Akershus ser at det er mange positive effekter ved de foreslåtte endringene av lover og forskrifter:

1. En lovendring i tråd med folks rettsforståelse

Vi mener at det er i tråd med folks rettsoppfatning at høringsforslaget gjør det lovlig å sykle med el-sykler på skogsbilveger og turveger i byggesonen og i Marka. Mange gjør dette allerede i dag, ofte i god tro.

2. Et klima- og folkehelseiltak

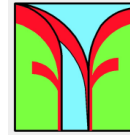
I et klima- og folkehelseperspektiv vil el-sykkel kunne bidra positivt. El-sykkelen vil kunne få flere til å sykle regelmessig til jobb, og den vil også kunne bidra til økt fysisk aktivitet, ved at flere kommer seg opp av sofaen og ut på sykkelturn. En el-sykkel krever jo kroppsbevegelse på lik linje med en vanlig sykkel.

3. Positive effekter for friluftslivet

El-sykler vil kunne ha positive effekter for friluftslivet ved at flere mennesker får en bedre rekkevidde ut i skog og mark. Det kan være fiskere som lettere kan komme seg inn til sitt favorittvann i Marka, eller det kan være eldre mennesker og mennesker med svekket helse som trenger litt ekstra hjelp opp de tyngste bakkene.

Mulige negative effekter

El-sykkelen kan tenkes å ha noen negative effekter. De drøfter vi her.



1. El-sykkelen bidrar sannsynligvis ikke til økt utrygghet i Marka

Høy sykkelfart på turveiene /skogsbilveiene fører til utrygghet og redusert trivsel for mange turgåere. Dette kommer tydelig fram i rapporten som *Forum for sykling i Marka* (Sykkelforumet) har utarbeidet. Forumets medlemmer er natur-, friluftsliv- og sykkelorganisasjonene i Oslo-området.

FNF Akershus tror ikke at el-sykkelistene vil bidra til noen merkbar økning i farta på turveier og skogsbilveier i Marka. Farten i oppoverbakkene og på flatene vil nok øke noe, men i nedoverbakkene vil den høye farten i første rekke være muskelbasert.

Men, når det er sagt så kan el-sykkelistene tenkes å bidra til en generell økt trengsel i visse populære utfartsområder. Fordelen med el-sykkelen er da at den, med sin økte rekkevidde, kan tenkes å bidra til å spre markabrukerne over et større geografisk område.

2. El-sykling og sårbare naturområder

I høringen problematiseres det at el-sykling kan tenkes å medføre økt ferdsel i sårbare naturområder.

Vi tror ikke at dette vil være en vesentlig problemstilling i Marka. Mange av de mest verneverdige naturområdene er områder med gammel skog. Disse områdene er i liten grad truet av syklist, med eller uten elektrisk drahjelp.

3. Ulovlig sykling og økning av sykkelens motorkraft

FNF Akershus er kjent med at det allerede i dag selges el-sykler som egner seg for bruk på stier og løyper i Marka (terrengsykler og fatbiker). Vi må derfor anta at vi, tross et forbud, vil se noen av disse også på stiene og i skiløypene.

Vi vet også at det selges sykler med kraftigere el-motorer enn det kjøretøysforskriften tillater, og at det selges utstyr som kan monteres på vanlige sykler og gi kraftigere effekter enn det som er tillatt. En seriøs el-sykkelforhandler sier at de opplyser kunden om at denne typen sykler er å anse som moped som krever registrering, skilting, hjelm og ansvarsforsikring.

Kontroller i marka er derfor sterkt ønskelig, særlig på bakgrunn av at el-terrengsykler beregnet for sti allerede er i bruk.

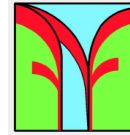
4. Bidrar El-sykkel i Marka til å hule ut motorferdselloven?

FNF Akershus har registrert at flere av våre medlemsorganisasjoner er bekymret for en uthulingseffekt av motorferdselloven, som over tid kan føre til at flere typer motorisert ferdsel vil bli tillatt i Marka.

Vi tror ikke at denne nye definisjonen av sykkel, der el-sykkel er inkludert, vil føre til dette. Vi vil allikevel følge nøye med på den videre utvikling, slik at motorferdsellovens formål blir ivaretatt: "...å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen." El-sykkelen, slik den er definert i kjøretøysforskriften, truer ikke dette formålet etter vår mening.

El-sykling på stinettet

Miljødirektoratet ønsker en tilbakemelding om stisykling med el-sykkel skal være tillatt. FNF Akershus kan ikke se at det er noen stor entusiasme for å tillate stisykling med el-sykkel, hverken fra natur-, friluftsliv- eller sykkelorganisasjonene. Vi deltok på et møte i regi av Oslo og



Omland Friluftsråd i begynnelsen av januar. Her var alle disse organisasjonene representert, og ingen av dem var opptatt av dette spørsmålet.

Vi mener derfor at det er fornuftig å ikke tillate el-sykler på stiene i Marka. Dette ut fra en totalvurdering der slitasje, høy fart og usikkerhet rundt den teknologiske utviklinga tilsier en avventende holdning.

Begrepet "opparbeidet sti" kan misforstås

I møtet som Oslo og Omland Friluftsråd hadde med natur- og friluftsansjonene i Oslo-regionen, la mange vekt på at begrepet "opparbeidet sti" kan misforstås og derfor ikke er et egnet begrepet. Begrepet er definert på to litt forskjellige måter av Miljødirektoratet (2015) og Miljøverndepartementet (2011).

I høringsuttalelsen fra Miljødirektoratet (2015) foreslås det at el-sykkel skal være tillat på "opparbeidet sti". Begrepet er videre definert slik i høringen: *"Med veg og opparbeidet sti menes veger og stier som til enhver tid har et fast og jevnt toppdekke, og som er opparbeidet for god framkommelighet for ferdsel til fots, med vanlig sykkel, barnevogn med videre. Denne definisjonen vil i stor grad være sammenfallende med stier og veger som i forbindelse med tilrettelegging for friluftsliv betegnes som turveger. Stier som i mindre grad er opparbeidet faller utenfor definisjonen."*

I Miljøverndepartementets forarbeider til endring av friluftsløven i 2011 (Proposisjon 88 L - 2010–2011) er "opparbeidet sti" definert noe annerledes: *«Med opparbeidet sti menes en ferdselsåre der det er gjennomført mer eller gjerne mindre omfattende terrenginngrep som f.eks. påkjøring av grus/pukk, kløpping av bekk eller legging av planker over myr, for å lette ferdselen og evt. hindre skader på omkringliggende natur/dyrket mark. Opprinnelsen til stien kan være f.eks. dyretråkk, barnetråkk eller merking av en ferdselsåre som etter noe tids bruk har behov for opprustning.»*

FNF Akershus mener derfor at begrepet "opparbeidet sti" bør erstattes av et annet mer dekkende begrep. I høringsnotatet skriver Miljødirektoratet at "opparbeidet sti" i stor grad sammenfaller med begrepet "turveg". Vi anbefaler derfor at dette begrepet benyttes.

Konklusjon

FNF Akershus støtter, på bakgrunn av de vurderinger som er presentert over, de forslag til lovendringer som ligger i høringsforslaget. De er alle nødvendig endringer som gjør det lovlig å sykle med el-sykkel på turveier og skogsbilveier, både i byggesonen og i Marka.

Når det gjelder sykling på sti med el-sykkel, så er vi også her enig i høringsens forslag om kun å tillate sykling på opparbeidet sti eller turveg. Årsaken er den usikkerhet som ligger i stisykling med el-sykkel i forhold til slitasje og fart.

Begrepet opparbeidet sti er et noe uklart begrep og kan misforstås. Vi foreslår derfor å erstatte dette begrepet med turveg, i tråd med høringsnotatet, der opparbeidet sti og turveg i stor grad defineres som det samme.

Vennlig hilsen

FNF Akershus
Sverre A. Larssen
Styreleder

Johan Hval
FNF koordinator for Akershus

Godkjent og elektronisk ekspedert